

الدكتورة سعاد ماهر

البحرنية في مصر الإسلامية
وأشهرها الباقية

وزارة الثقافة
دار الكاتب العربي للطباعة والنشر

المقدمة

ان المنافع في حضارة العرب ، وفيما خلفوه من آثار مادية وروحية لتستوفيه
نواح مجيدة من نواحي العلم والمعرفة ، فاقوا فيها معاصريهم من أمم كانت لها
حضارات على درجة كبيرة من الأهمية . فتلقت نواحي الحضارة قبل الإسلام فوق أديم
الصحراء . فأنخذوا من دمه وحماه ومن سنامه عطاء ، وأنفوا من العيش أختنه ،
ومن الحياة أفساها . لم ما لبثوا أن اندفعوا خلف دول عريقة في الحضارة والمدنية
فتبوأوا غيرتها ، واتخذوا متعتها . ولهم ينتمى هول البحر عن تادية رسالتهم فيه ،
فاتخذوا من الأمم التي خضعت لسلطانهم غزاه وملاحين وديابرة ومعلمين ، وأكثروا
من بناء الجوارى والمنشآت ، ووسقوها بالعتاد والمقاتلة الى أمم ما وراء البحار ،
وغدوا ملوك البر وحياه البحر ألقانا طويلة . ولم يكفوا بأن حذقوا ثقافة البحار ،
وقنون التزوا فيها ، والاتجار على شواطئها وموانئها بل غنم منهم المعلمون المهرة ،
والملاحون الصادقون من أهل سمرقند والبحرين وعمان ، أمثال أبي الحسن
محمد بن أحمد بن عمر السيرافي ، وأبي الزهر البرختي الناخذاه والحسن بن عمر ،
وإسماعيل بن إبراهيم بن إبراهيم بن مروان الناخذاه ، وغيره الريان الكرمانى ،

ومحمد بن بإشاد وعمران الأعرج الريان الشهير ، وأمثال أحمد بن ماجد الذي قاد
فاسكودي جاما إلى المحيط الهندي ومنه إلى شبه جزيرة الهند ، وسليمان المعري
من رجال القرن العاشر الهجري . وقد صنّفوا العديد من المؤلفات في علم الملاحة
وفنون البحر ، مثل كتاب « المترجم بالمدخل الكبير إلى علوم البحر » الذي ألفه
أبو محشر المنجم ، ونقل عنه المسعودي ، وكتاب « الرهائي » في علوم البحر تأليف
مصدق بن شاذان ، وسهل بن أبان ، وليث بن كهلان . بل هناك من رجال القرن
الرابع الهجري من ألف في علم البحار مثل أحمد بن بتروة ، والمعلم خواشيسر
ابن يوسف ابن صلاح الأركمي .

على أنهم لم يقصروا بحوثهم على التأليف في فنون البحر فحسب بل صنّفوا في
الحروب عامة والبحرية خاصة ، وأفردوا للآلات المستعملة في الحروب البحرية ،
والأدوات الضرورية لركوب البحر ، المؤلفات الطوال التي تربوا على ألف مخطوط
لا تزال حبيسة المكتبات العامة في إسطنبول وباريس ولندن وصوفيا وبرلين وليننجراد
واكسفورد والاسكوريال والقاهرة ومعهد المخطوطات بالجامعة العربية وغيرها من
المكتبات الخاصة . ومن أهم تلك المخطوطات :

مخطوط « تبصرة أرباب الألباب في كيفية النجاة من الحروب ومن الأسواء ،
وتشرّح أعلام الإعلام في العدد والآلات المهيّنة على لقاء الأعداء » ، وهو من تأليف
العلامة مرضى الطرطوسى . توجد منه نسخة في مكتبة أكسفورد تحت رقم (٢٦٤)
كما توجد نسخة منه في مكتبة المتحف الحربى في القاهرة . وقد قام بشره والتعليق
عليه (كلود كاهين) في مجلة :

Bulletin d'Etudes Orientales (Tome XII - Année 1947-1948)

مخطوط « الحيل والحروب وآلات السلاح وحصار القلاع وصناعة السيف
والرمى بالنشاب وعمل البارود » ويرجع إلى سنة ٦٢٢ هـ ، توجد نسخة منه في
مكتبة (ليدن) تحت رقم (٩٢) .

مخطوط « التذكرة المصرية في الحيل العربية » تأليف أبي الحسن على
ابن محمد بن أبي بكر الهروي المتوفى سنة ٦١١ هـ ومنه نسخة في دار الكتب
المصرية تحت رقم (٢٩٩) ، وهو مصور في معهد المخطوطات بالجامعة العربية
تحت رقم (٢١٠) .

مخطوط « اللعب بالندق » لأبي عبد الله بن إسماعيل بن عبيد الله البغدادي
المعروف بابن البقال معيد النظامية المتوفى سنة ٥٨٨ هـ .

مخطوط « تحفة المجاهدين في العمل بالميادين » ألفه الأمير لاجين بن عبد الله
الذهبي الحسامي الطرابلسي سنة ٧٣٨ هـ . توجد نسخة في متحف برلين ونسخة في
مكتبة أكسفورد وهو مصور في الجامعة العربية تحت رقم (٩٠٢) .

مخطوط « بغية القاصدين في العمل بالميادين » للمؤلف السابق ذكره ، توجد
نسخة منه في مكتبة (ليندز) هولندا .

مخطوط « كشف الكروب في معرفة الحروب » ألفه عاد الدين موسى بن محمد
اليوسفي المصري سنة ٧٥٩ هـ وقدمه للملك الظاهر جقمق . توجد نسخة من
في دار الكتب المصرية ونسخة في المتحف العربي بالقاهرة تحت رقم (١٠٦ عربي) .

مخطوط « الأحكام الملوكية والضوابط التاموسية » ألفه محمد بن منكل
العلي المتوفى سنة ٧٧٨ هـ ، ويبحث في فن القتال ، وتوجد نسخة منه بالخراتنة
التيبورية في القاهرة تحت رقم (٢٣) ونسخة أخرى في متحف القاهرة العربي ،
ونسخة تالفة في دار الكتب المصرية تحت رقم (٧٠٥) فتوى حربية .

مخطوط « فن العرب » للمؤلف السابق ذكره وقد ألفه تلبية لرغبة السلطان
الأشرف شعبان وهو يتحدث عن سياسة الصنائع الحربية .

مخطوط « رسالة في الرمي بالندق » للمؤلف عاد الدين إسماعيل بن عمر
المعروف بابن كثير الحافظ الدمشقي المتوفى سنة ٧٤٤ هـ . طبع في القاهرة
سنة ١٣٤٧ هـ من قبل (جمعية النشر والتأليف الأزهرية) .

مخطوط « تفريع الكروب في تدبير الحروب » لأبي عبد الله محمد بن محمد
لرشيدى منه نسخة مصورة بالجامعة العربية تحت رقم (٩٠٣) .

مخطوط « العز والمنافع للمجاهدين في سبيل الله بالمزافع » تأليف أحمد غانم
لأندلسي . منه نسخة بدار الكتب المصرية تحت رقم (٨٦) .

مخطوط « الحيل في الحروب وفتح المدائن وحفظ الدروب » لمؤلف مجهول

يغلب على الظن أنه محمد بن منكلى الشسى . توجد منه نسختان في خزانة
أيا صوفيا تحت رقمى ٣٠٨٦ — ٣٠٨٧ . ونسخة في متحف ليدن تحت رقم (٤٩٩) .
ونسخة مصورة في الجامعة العربية تحت رقم (٦٧٢) .

ومن الآلات التى استعملت بكثرة فى الحروب البحرية المناجيق ، وقد ألف فيها
الكثير من المؤلفات أهمها :

مخطوط « الأنيق فى المجانيق » تأليف ارنيوغا الزردكاش الذى قدمه للأمير
شمس العلاء منكلى سنة ٨٦٧ هـ . ويتألف الكتاب من ١٠٩ صفحة وفيه حوالى
خمسائة رسم . توجد منه نسخة فى دار الكتب المصرية ، ونسخة مصورة بالجامعة
العربية تحت رقم (٩٧٠) .

ومن العلوم التى خدمت علم البحار خدمات جليلة ، علم الفلك ، فقد ألف كثير
من علماء الفلك المصنفات التى تناول بالبحث والدراسة آلة الاسطرلاب وكيفية
العمل به ومن أهم تلك المؤلفات وأقدمها :

مخطوط « رسالة فى عمل الاسطرلاب » تأليف جابر بن حيان الصوفى المتوفى
سنة ١٦١ هـ . قال القفطى (ص ١٦١) « ان محمد بن سعيد الرقسطى المعروف
بابن المشاط الاسطرلابى الأندلسى » ، « ذكر أنه رأى لجابر بن حيان ، بمدينة مصر
تأليفا فى عمل الاسطرلاب يتضمن ألف مسألة لا نظير له » .

مخطوط « صنعة الاسطرلاب والعمل بها » تأليف ما شاء الله اليهودى ، كان
فى أيام المنصور وعاش الى أيام الخليفة المأمون . ذكر ابن النديم (ص ٣٨٢) والقفطى
(ص ٣٢٧) وقال نليتو فى كتاب « علم الفلك : تاريخه عند العرب ص ١٤٨ » :
ان الأصل العربى لهذا الكتاب قد ضاع ولم تنج من التلف الا ترجمة لاتينية له ،
طبعت فى أوربا ثلاث مرات فى القرن السادس عشر للميلاد . وقد ورد تفصيل
ذلك فى :

Carmody : Arabic Astronomical & Astrological Science in Latin Translation (1956.)

مخطوط « العمل بالاسطرلاب » لأبى الفوارس يحيى بن أبى منصور المنجم
المأمونى كان على قيد الحياة سنة ٢١٧ هـ . ذكره صاحب كشف الظنون .

مخطوط « العمل بالاسطرلاب الكرى » لأبى العباس الفضل بن حاتم النيريزى المتوفى سنة ٣١٠ هـ . ويقول ابن النديم انه ألف هذا الكتاب للخليفة المعتضد العباسى (ص ٣٨٩) توجد نسخة منه فى مكتبة الاسكوريال تحت رقم (٩٦١) .

مخطوط « رسالة فى الاسطرلاب » لأبى الحسن عبد الرحمن بن عمر الصوفى الرازى المتوفى سنة ٣٧٦ هـ . توجد نسخة منه فى بطرسبرج ، وأخرى فى خزانة المشكاة تحت رقم (٨٧٥) .

مخطوط « دوائر السموات فى الاسطرلاب والمسارات » للأمير أبى نصر منصور ابن على بن عراق المتوفى سنة ٤٢٠ هـ . توجد منه نسخة فى بانكى فور تحت رقم (٢٤٦٨) وقد طبعت فى حيدر آباد سنة ١٩٤٧ ضمن « رسائل أبى نصر بن عراق الى البيرونى » .

مخطوط « استيعاب الوجوه الممكنة فى صنعه الاسطرلاب » لأبى الريحان البيرونى المتوفى سنة ٤٤٠ هـ منه نسخ فى المتحف البريطانى تحت رقم (٥٥٩٣) وبرلين (أهلوردت Ahlwardt) (٥٧٩٥ ، ٥٧٩٦) ونسخة فى مكتبة المجلس النيابى بظهران .

مخطوط « رسالة فى عمل الاسطرلاب » تعزى الى نصر الدين الطوسى المتوفى سنة ٦٧٢ هـ . توجد منها نسخة فى المكتب الهندى بلندن رقم (٧٦٧) .

مخطوط « منهج الطلاب فى العمل بالاسطرلاب » للملك الأشرف أبى الفتح عمر بن الملك المظفر يوسف بن عمر بن رسول أحد ملوك الدولة الرسولية فى اليمن . توجد نسخة منه فى المكتبة التيسورية ، وأخرى بالمجلس النيابى بظهران .

الا أن هذا التراث القيم الذى حفظته لنا المكتبات فى قضاطرها ، ينقصه التنسيق والتبويب ليرى النور ويكون أقرب منالا وأكثر نفعا . وعلى الرغم من كثرة ما تركه لنا أجدادنا ووفرته فى ميدان علوم البحر ، فان عدد الكتب التى ألفها العلماء الأجانب فى فنون البحر عند المسلمين ، يفوق بنسبة كبيرة ما ألفه الكتاب العرب المعاصرون فى هذا الميدان .

ولما كانت مصر أول دولة سادت البحار وتسمنت ذروة الصدارة بين الأمم

والشعوب القديمة في ذلك المضمار ، ففي أحضان وادى النيل وعلى ضفاف نهره المبارك صنعت الأيدى المصرية أول المراكب التى سعدت الى أعالي البلاد وانحدرت الى أسفل أرجائه ، وما لبثت أن ضاقت بها مياه النيل العذبة ، فابتعدت عن سواحل القطر ومخرت عباب البحار ، جارية باسم الله مجراها ومرساها ، ميمسة نحو الأمصار النائية والثغور القاصية .

وقد مضى على مصر قرابة سبعين قرنا ، انتقلت في خلالها من حكم الفراعنة الى البطالمة الى الرومان الى العرب فالمساليك فالعثمانيين حتى قبض الله لها ابنها البار الرئيس جمال عبد الناصر فأعاد اليها حريتها واستقلالها ، وهبت في عصره ريح العرب من جديد وعلت كلمتهم ، فعمل على بعث الأمة العربية واعادة مجدها التالذ حتى تبوأ مكاتنها بين الدول العظمى .

لهذا وذاك رأيت أن أكتب عن البحرية المصرية في العصر الاسلامى ، وقد اعتمدت في الدرجة الأولى على ما ورد في الأسفار المخطوطة التى تركها لنا أجدادنا العرب ، والتى أشرت الى بعضها من قبل ، فمنها استقيت المعلومات وتزودت بالرسوم والبيانات ، ولم أكتف بجمع المادة التاريخية والشرح والوصف للآلات وطريقة استخدامها فحسب ، بل حرصت كل الحرص على توضيح كل ذلك بالصورة والرسم ، معتمدة في ذلك على المخطوطات المصورة ، وكذا الرسوم والنقوش الأثرية الواردة على الخشب أو الخزف أو النسيج أو المعادن وغيرها من التحف والآثار التى لا تزال باقية . ومن ثم فقد سميت مؤلفى هذا ، البحرية في مصر الاسلامية وآثارها الباقية .

هذا وقبل أن أختتم هذه المقدمة لا بد لى أن أذكر كلمة شكر وتقدير وعرفان بالجميل للأستاذ الفاضل توفيق أحمد البكرى ، مدير معهد المخطوطات بالجامعة العربية على ما أمدنى به من مخطوطات ومراجع كان من العسير الحصول عليها لولا معاونته الصادقة المخلصة ، كما أشكر للأستاذ رشاد المطلبى وجميع موظفى معهد المخطوطات على ما ألفتيت منهم من عون كبير ، وأن أذكر بالشكر للأستاذ فؤاد السيد ، رئيس قسم المخطوطات بدار الكتب المصرية والأستاذ ابراهيم ناصف

رئيس قسم المراجعة بمجلس الأمة سابقا معوتتهما الصادقة . كما لا يفوتني أن أتقدم بجزيل الشكر الى الأستاذ محمود العالم رئيس مجلس ادارة دار الكاتب العربى بوزارة الثقافة على معاوته الصادقة فى طباع الكتاب ، كما أشكر الأستاذ عبد السلام الشريف الذى يرجع اليه الفضل فى اخراج الكتاب فى هذا الثوب القشيب .

وقد ورد فى المثل المأثور .. نهاية الأوائل بداية المتأخرين .. وعلى الله قصد السبيل .

سعاد ماهر

الجيزة فى مايو سنة ١٩٦٧

البابُ الأولُ

البحرَيْنِ
في مصدِّ
قبل الأسلامِ

البحر في العصر الفرعوني

لقد صنعت في أحضان وادي النيل وعلى ضفاف نهره المبارك أول السفن التي صعدت إلى أعالي النيل وانحدرت إلى أسفل أرجائه ، ولم تكتف بهذا المجال الضيق فخرجت باسم الله مجراها ومرساها تسخر عباب البحار والمحيطات وتجوب الثغور الدانية والموانئ القاصية حتى تبوأَت مصر مركز الصدارة في سيادة البحار بين شعوب العالم القديم . وقد استطاعت مصر أن تحافظ على هذا المركز المرموق في سيادة البحار قرابة سبعة آلاف عام ، رغم ما قاسته من المحن وما لاقته من صنوف العذاب من الدول الأجنبية التي توالى على حكمها في فترات ليست بالقليلة . فلقد أعقب الحكم الفرعوني ، العهد البطلمي ، ثم الروماني ، ثم فتحها العرب في القرن السابع الميلادي ، فدخلت مصر في دور جديد من تاريخها المجيد ، استعادت فيه ماضيها المجيد وبلغت فيه أساطيلها البحرية درجة أزهبت أعداءها ، ودعمت استقلالها ، ثم جعلت منها امبراطورية مترامية الأطراف .

دلت التنقيبات التي قامت بها الهيئات الأثرية حديثاً على أن المصريين أول من قاموا ببناء السفن وركبوها في الأنهار والبحار في عصر ما قبل التاريخ ،

وكانت تلك الفلك بسيطة بدائية في أول أمرها ، فقد استعملوا جذوع^(١) الأشجار للانتقال بها من ضفة الى أخرى من ضفاف نهر النيل ، ثم ربطوا الجذوع بعضها الى بعض وشدوا وثاقها بالأعشاب المتينة مثل البردى ، كونوا منها كتلا من الخشب أمسكوها بأيديهم ، كما أنهم استعملوا أقدامهم كمحركات يدفعون بها السفن . وهكذا أخذوا يطورون صناعة السفن ويدخلون عليها من التعديلات ، حتى أصبحت وسيلة طيبة لركوب الأنهار ثم البحار ، فقد جعلوا في المراكب مقاعد ، واستعملوا قطعا من الخشب كبدالات للتجديف ، بدلا من استخدام أرجلهم ، ثم استعملوا بعد ذلك الفلك المجوفة التي عرفت باسم بورجيز^(٢) (Pirogues) .
انظر لوحة رقم (١) .

وقد عثر على رسوم للسفن المصرية القديمة على كثير من الأواني الخزفية ، وفي هذه الرسوم ظهر بوضوح احتواء السفن على الشراع ذى الشكل المربع الذى يلائم الملاحة في نهر النيل حيث تهب الرياح عادة من الشمال فيتسير للمراكب الاقلاع الى أعالي النيل ضد التيار والعودة منه بقليل من الجهد بواسطة عمود الجس (المدارة) ، كما عرف المصري القديم الشراع المستطيل منذ عصر حضارة نقاده^(٣) الأولى (انظر لوحة رقم (٢)) . ويتضح من الرسوم الكثيرة التى وردت على الفخار المعروف باسم decorated ware ، والذى ظهر في حضارة نقاده^(٤) الثانية ، أن قوارب عصر ما قبل التاريخ كانت تتحرك بواسطة عدة مجاديف وصلت في بعضها الى أكثر من عشرة على كل جانب ، وكان القارب يزود اما بقسرة واحدة أو بقسرتين . وفي هذه الحالة يقيمون مظلة بين القسرتين ، ويتضح

(١) يعارض عبد المنعم أبو بكر رأى الأستاذ : (Torr : Ancient Ships P. 11) فيقول : يبدو لى أن المصريين لم يستعملوا جذوع الأشجار في أول عهدهم في السفن بل استعملوا سيقان البردى الطويلة يربطونها إلى بعضها البعض ويصنعون منها قوارب طويلة بقيت مستعملة في العصر التاريخي في رحلات صيد السمك والطيور .

(٢) برستيد : تاريخ مصر من أقدم العصور (مترجم ص ٩٧) .

Poreux : Etudes de nautique égyptienne P. 13

Morgan : L'Age de la pierre en Egypte P. 33 (٣)

Koster : Sie fahrten der Alten Aegypten P 27 (٤)

من الرسوم أن القارب والقسرة قد استعمل في بنائها سيقان البردى التي كانت البيئة المصرية تسوج بأحراشها في كل مكان .

وكانت السفن تحتوى على رسوم^(١) ورموز لها معان ودلالات مختلفة ، بعضها دينى مثل رسم الدرع والسهين المتقاطعين الذى يرمز الى الآلهة^(٢) ، والبعض الآخر يدل على شارة اقليم بعينه ، مثل رسم الفيل ، ويقصد به غالبا جزيرة فيلة^(٣) التي تقع جنوبى أسوان . ولما أطردها كبر حجم المراكب استعمل الشراع المربع والمجاديف معا ، كما كانت بعض المراكب تضيف شراعا مثلثا^(٤) فوقها وخاصة السفن التجارية التي كانت أضخم في البناء من السفن الحربية .

ولم تخل المراكب، في ذلك العصر المبكر من المظاهر الفنية ، فكما احتوى الشراع على بعض الرسوم ، كذلك زخرف جسم السفن بالنقوش والصور التي كانت تميز سفينة من أخرى أى انها كانت تحمل محل الأسماء في هذه الأيام ، ومعظم تلك الرسوم كانت عبارة عن صور محفورة وملونة للآلهة^(٥) . وقد عثر على

(١) فقد قام العالم الأثرى نيوبرى (Newberry) بجمع بعض العلامات التي وردت مرسومة على صواري القوارب التي امتاز بها فخار حضارة نقادة الثانية ووجد أن معظم هذه العلامات خاصة كرموز بمناطق في الدلتا ، ولذلك خرج بنظرية أن صناعة القوارب في مصر بدأ وتطور في الدلتا منذ حضارة نقادة الثانية سنة (٤٠٠٠ ق م) ولكن ثيرى وجد قليلا من القوارب مرسومة على فخار حضارة نقادة الأولى سنة (٥٠٠٠ ق م) ومنها القارب المزود بشراع (السالف الذكر) وهذه حضارة خاصة بمصر العليا والنوبة السفلى فقط .

(٢) المعبودة « نيت » ظهرت كعبودة رئيسية في مناطق غرب الدلتا وكان يرمز لها بدرع وسهمين متقاطعين ومقر عبادتها منذ أول العصور مدينة سايس (صا الحجر) ولكن علاقتها مع « رع » هي علاقة مفاخرة نسبياً ولم تكن يوماً من الأيام أملاً له لأن « رع » خلق نفسه من نفسه ولو أنه أحياناً يوصف بأنه ابن الآلهة Nwt ربة السماء .

(٣) يقول الدكتور عبد المنعم أبو بكر : أنه لا يذكر أن علامة الفيل وردت بين هذه العلامات .

(٤) ويقول أبو بكر : ولا أذكر أن المصري استعمل الشراع المثلث قبل عصر الدولة القديمة . ولا أذكر أيضاً أن المصري استعمل طريقة زخرفة جسم القوارب في عصور فجر التاريخ بصور للآلهة أو بالنقوش ، فالمصري في ذلك الوقت لم يستطع التعبير عن آلهته بصور وكذلك لم يبدأ بالنقش إلا على لوحات الكحل ، وهي كثيرة ولكن لم يأت بينها صورة واحدة لأحد الآلهة .

Torr : Ancient Ships P 16 (٥)

رسوم لسفن مصر السفلى ومصر الوسطى^(١) وعلى كثير من الأواني مما يدل على تقدم هذين الاقليمين في الملاحة البحرية ، بخلاف مصر العليا التي كان نشاطها البحرى ضئيلا نسبيا في ذلك العهد .

أما في عهد الدولة القديمة فقد نشطت حركة السفن النهرية حتى بلغت الشلال الأول ، وكان ذلك في عهد الملك مينا^(٢) أى قبل سنة ٣٢٠٠ ق . م تقريبا . وفي عهد الملك سنفرو أول ملوك الأسرة الرابعة ، قامت أول بعثة بحرية منظمة ، بلغ عدد سفنها أربعين سفينة مصرية ، سارت من الشواطئ المصرية متجهة نحو سواحل فينيقية لاستيراد أخشاب الأرز من لبنان (أنظر لوحة رقم ٣) ويقال أن طول المركب كان يبلغ في ذلك الوقت مائة وسبعين^(٣) قدما تقريبا (أى حوالى ستة وخمسين مترا تقريبا) وكانت تلك السفن بعضها يجوب نهر النيل والبعض الآخر يتجر مع الأقطار الشمالية (أنظر لوحة رقم ٤) كذلك توغلت السفن المصرية في البحر الأحمر^(٤) حتى بلغت بلاد بونت (Pouanit) (الصومال الحالية) وكذا جنوب شبه الجزيرة العربية المعروف باسم (Arabic Felix) لاستيراد البخور والعطور وغيرها من منتجات تلك الأقاليم . وكانت تلك السفن تشبه السفن النيلية من حيث التخطيط العام ، غير انها تكبرها في الحجم والوزن حتى تستطيع أن تقاوم أمواج البحر وهياج الرياح^(٥) وتدل السفن التي عثر عليها حديثا في منطقة الأهرام على المام

(١) Morgan : Ethnographie prehistorique P 34

(٢) هنرى برستد : تاريخ مصر ص ٧٥ .

(٣) سليم حسن : مصر القديمة ، ج ١ ص ٢٨٤ ، ج ٢ ص ٢٢٦ برستد نصوص مصرية قديمة ١ ص ١٤٦ .

ليس هناك من دليل يقول بأن طول مركب سنفرو بلغ ١٧٠ قدما (عبد المنعم أبو بكر) .

(٤) Maspero : De quelque navigation des Egyptiens sur les cotes de la mer

Erythrée IX

(٥) هناك اختلاف كبير بين السفن التي تجوب البحار وتلك التي تجوب النيل ، والأولى كانت تتميز بكثلة خشبية تبدو نهايتها في جوانب السفينة ، كما كانت تتميز بحبل سميك يربط بين مقدمة السفينة ومؤخرتها ، ويستند على قوائم خشبية من الطرفين أشبه ما تكون بالشوكة وفائدة هذا الحبل أنه كان يقوى جسم السفينة ويجعله أكثر مقاومة لأمواج البحر وكلما اشتدت الأمواج قصروا طول الحبل بطريقة لفته على بعضه البعض يقام خشبي مثبت عند الوسط (عبد المنعم أبو بكر) .

المصريين الدقيق بفن بناء السفن وتفوقهم في هذا الميدان ويتضح ذلك جليا من سفينتى الملك خوفو التى يبلغ طول الواحدة منها (٤٣ر٢٠ مترا)^(١) .

كذلك عنى الفراغة بانشاء جهاز ادارى يتولى الاشراف على الشؤون البحرية عرف باسم (ادارة بناء السفن) ، وجعلوا الأسطول الحربى تابعا (لمصلحة الحربية) ، كما عنوا بتحسين الموانى والشعور باقامة القلاع والحصون . وفى عهد الملك ييسى الأول أحد ملوك الأسرة السادسة أرسلت حملة بحرية بقيادة أونى (Ouni) قاصدة شواطئ فلسطين وفينيقية لتأديب القبائل التى اعتدت على حدود مصر الشرقية ، ويصف أونى^(٢) نفسه ما قامت به تلك الحملة فيقول : « أبحرت فى سفن البحر ومعى فصائل من الجنود ونزلت خلف مرتفعات الجبال الواقعة شمالي بلاد سكان الرمل ، وعندما سار هذا الجيش على المرتفعات سرت وقبضت على الثوار بأكملهم وقبضت على كل العصاة » .

وتعد هذه الحملة أول غزوة بحرية فى تاريخ العالم ، اشترك فيها الجيش والأسطول ، وقد برهن المصريون فيها على مقدرتهم على ركوب البحر وتحكمهم فيه فاستطاعوا أن يحسوا فيالق الجيش ويكسبوا المعركة .

ومن المعارك البحرية الهامة التى حدثت فى عهد الدولة القديمة ، تلك الحملة النيلية التى حدثت فى عهد الملك خيتى^(٣) الثالث ضد الأمير (انتف عا) زعيم

(١) عثر حتى الآن على خمسة سفن للملك خوفو ، ولم يعثر إلا على الجسم الخشبي الكامل لواحدة فقط وتصل فى طولها ٤٣ر٢٠ مترا .

وهناك ثلاثة عثر عليها (Reisner) عام ١٩٢٤ وكانت حفراتها خالية تماما من أى أثر من الآثار الخشبية للمراكب .

ثم هناك خامسة لا تزال ترقد فى حفرتها منتظرة الكشف عنها الذى لن يبدأ إلا بعد الانتهاء من وضع المركب السالفة الذكر فى متحفها الذى كاد ينتهى .

(٢) هنرى برستد : تاريخ مصر ص ٨١ ، سليم حسن ج ١ ص ٣٧٣ بينما يقول أبو بكر : لم يذهب أونى إلى فينيقيا بل استعمل الأسطول لنقل فرق من الجنود إلى شاطئ فلسطين ومهاجمة العساكر من الخلف .

(٣) خيتى : أحد ملوك الأسرة العاشرة ، وعصره يدخل فيما يصطلح على تسميته عصر الاضمحلال الأول .

طيبة ، فقد جاء وصف هذه المعركة منقوشا على مقبرة أمير أسيوط حليف الملك
« جاء اتنف كأنه الفهد المفترس بجيش مؤلف من أحلافه ، فخرجت لملاقاته ولم
أتوان لحظة واحدة عن منازلته في سفنى ، وقد حاولت استخدام ربح الشمال
وربح الجنوب وكذلك الريح الشرقية والريح الغربية حسب الأصول الجوية ، وقد
انتهت هذه الحرب بأن غرق العدو وسفنه في النيل وكانت جنوده تلوذ بأهداب
الفرار كالثيران عندما تهاجمها الحيوانات المتوحشة رافعة ذيولها الى الأمام » (١) .

وفي عهد الدولة الوسطى ، كان الأسطول المصرى قد ثبتت أقدامه في حوض
مياه البحر الأحمر ونشطت الملاحة التجارية مع بلاد بونت حتى ألف أهلها رؤية
المصريين ، وكثر في الأدب المصرى ذكر القصص التى تحكى ما رآه الملاحون
في تلك البلاد ، ومن أظرفها قصة الملاح الغريق التائه (٢) ، التى تصف ما صادفه
ملاح مصرى من مشاق وصعاب في رحلته الى بلاد بونت . وقد عثر على كثير
من السفن الجنائزية التى ترجع الى عصر الدولة الوسطى ، وهذه السفن مركبة (٣)
من ألواح مثبتة بدسر (٤) على عيدان صغيرة من الخشب مقوسة من الداخل كأنها
القفص الصدرى ولكل منها سطح وفي مؤخرتها قائمان مستقيمان توضع عليهما
المجاديف التى كانت تحل محل الدفة (٥) .

وقد وصلت البحرية المصرية في عهد الدولة الحديثة أوج عظمتها ، اذ تمرس
المصريون في ركوب البحر ، وأحكموا الدراية بفنونه وثقافته حتى دخلت
الاصطلاحات البحرية وما يجرى فيه الفلك وما يتصل به في رسائلهم الأدبية ،
وفي العبارة التى وصف بها المهندس (انينى) الملكة حتشبسوت كما جاء منقوشا
على جدران معبد الدير البحرى ، ما يدل على ذلك ، فهو يقول « ان الملكة حكمت

(١) سليم حسن : ج ١ ص ٤٢١ .

(٢) Boreux : Etudes de nautique égyptienne P 63

(٣) Torr : Ancient Ships P 54

(٤) الدسر جمع دسار ، وهو خيط من الليف تشد به ألواح السفينة ، والدسراء السفينة لأنها
تدسر الماء بصدرها أى تدفعه . . .

(٥) استعمل المصرى الدفة على أساس شكل المجذاف منذ أول العصور .

البلاد بارادتها وحدها فطأطأت لها مصر رأسها طائعة أوامرها ولا غرابة في ذلك فانها من السلالة المقدسة العظيمة الخارجة من صلب الآلهة ، فكانت بمثابة جعل مقدم السفينة في البلاد الجنوبية ووتد مرسى السفينة عند أهالي الجنوب وجعل مؤخر السفينة في البلاد الشمالية » (١) .

ومما لا شك فيه ان موقع مصر الجغرافي وما جباها الله به من نعم طبيعية كان له أثر فعال في تقدمها البحري فانه يحدها شمالا البحر الأبيض المتوسط ، وشرقا البحر الأحمر ، ويخط وسطها نهر ميمون الغدوات ، مبارك الروحات ، يجرى بالزيادة والنقصان كجرى الشمس والقمر ، وكان للملاحة شأن عظيم قال عنه الأستاذ بورو (٢) في كتابه الملاحة البحرية ان الملاحة لعبت في مصر دورا هاما في مختلف عصورها التاريخية ، حتى أن عددا كبيرا من المسائل السياسية والاقتصادية والدينية ، التي كانت تبين بوضوح حسن سير الادارة في هذه البلاد التي خلقها نهر النيل ، كان ذلك يتوقف أو بعيد على القارب والسفينة .

هذا ولا يخفى علينا ما كان للديانة من دور هام وفعال في حياة المصريين القدماء ، كما كان للسلاحة أثرها في معتقداتهم وشعائرهم الدينية ، فقد كان الاله رع (٣) يسير في الفجر في سفينة الصباح ، وعند غروب الشمس يسبح في سفينة الليل ، أما النجوم فكانت تسبح في قواربها الخاصة . كذلك كان للموتى قوارب لخدمتهم ، ولذا كانت توضع لهم نماذج منها في مقابرهم .

وقد عثر على مقبرة بالقرب من مدينة ايليثيا (٤) (Elethya) في صحراء مصر الشرقية ، على جدرانها نقوش تدل على أن صاحبها يدعى أحمس (Ahmosis) ابن ابانا الذي كان يعمل رئيسا للنوتية في حكم الملك أحمس الأول واشترك في الحروب البحرية التي وقعت في عهده .

(١) برستد : تاريخ مصر المعرب ص ١٧٨ . Marette : Dier-El-Bahari P 119

(٢) Boreux : Etudes de nautique Egyptienne vol I P 7

(٣) La Roncière : Histoire de la Nation Egyptienne T I, P 7

(٤) Gauthier : Precis de l'histoire de l'Egypte T II, P. 115

وقد استطعنا أن نستخلص بعض المعلومات عن سفن الأسطول المصرى فى عهد الدولة الحديثة ، وأسمائها من ترجمة حياة القائد البحرى السابق ذكره (أحسن ابن ابانا) ، فقد ذكر أسماء السفن التى تولى قيادتها . وتدل هذه الأسماء على أن سفن الأسطول تعرف بأسماء خاصة بعضها مأخوذ من أسماء المدن والأقاليم ، وأخرى رمزية للدلالة على القوة ، كما يستفاد انه كان للدولة أكثر من أسطول ، اذ كان يوجد واحد للوجه القبلى وآخر للوجه البحرى ، فقد جاء فى هذه الترجمة « قضيت أيام شبابى فى مدينة نخب ^(١) وكان أبى قائدا فى جيش الملك فى القطرين البحرى والقبلى ، وكان يسمى بابان رونيت ، ولما توفى خلفته فى سفينة تسمى (الثور) ^(٢) وذلك أيام الملك أحسن الأول . وكنت اذ ذاك شابا لم أتزوج ، فلما تزوجت وصارت لى أسرة نقلت الى الأسطول الشمالى ^(٣) اذ أنسوا فى شجاعة واقداما ، وكنت أتبع الملك حيثما تنقله عربته . ولما حاصر الملك مدينة أوريس ^(٤) أظهرت بسالة عظيمة وأنا أحارب على قدمى فعيننى الملك بالسفينة المسماة (ضوء منف) ^(٥) .

ثم حارب الملك فى مياه ترعة بزديكو جهة أوريس ، وقد حاربت وقتئذ بيدي فأحضرت يدا مقطوعة من رجال العدو برهانا على شجاعتى واقدامى ، فبلغ ذلك رسول الملك فأنعم على جلالته بعد ذلك بوسام الشجاعة الذهبى .

أما الانتصارات الحربية الحاسمة التى أحرزها الأسطول المصرى فى الدولة

(١) برستد : نصوص مصرية قديمة ج ٢ فقرة ٧ : نخب هى مدينة الكاب كانت تقع شرق النيل بين إسنا وأدفو .

(٢) جاءت فى ترجمة (History of the Pharos, Weigall A.) ج ٢ ص ٢٤٣ (باسم الثور) بينما يترجمها برستد : تاريخ مصر ص ١٤٧ (باسم القربان) .

(٣) تدل هذه العبارة على أن الأسطول الشمالى كان أقوى ولعل ذلك يفيد أنه كان يعمل فى البحر الأبيض .

(٤) أوريس : صان الحجر الحالية وتقع فى الشرقية واتخذها الهكسوس عاصمة لهم ثم أتى رمسيس الثانى واختار موقعها لتشييد عاصمته الجديدة المعروفة باسم « برومسو » .

(٥) جاءت فى ترجمة (Weigall) متوج فى منفيس أما (برستد) فترجمها (ضوء منف) .

الحديثة فقد حدثت في عهد الملك تحتمس الثالث ، الذي قام بعدة غزوات استولى فيها على بلاد الشام وسواحل فينيقية وعلى جميع موانئ شرق البحر الأبيض حتى وصل الى جزائر بحر ايجه .

وقد جاء في وصف الغزوة الخامسة التي قام فيها بأسطوله الضخم للاستيلاء على المدن الشمالية ما يلي : « لقد نقل تحتمس معداته الحربية على ظهر مراكبه ، فاستولى على أسطول العدو الرابض في تلك الموانئ ، ثم زحف بجيشه الى داخل البلاد فتسابق حكامها الى تقديم ولائهم وخضوعهم لملك مصر وفي أيديهم الجزية ، وبذلك استطاع تحتمس ، بفضل قوة أسطوله الاستيلاء على شواطئ فينيقية الشمالية واتخذ منها قاعدة بحرية لغزو البلاد المجاورة (١) . ويؤيد هذا ما جاء في ترجمة أحد قواد تحتمس البحريين (ديجوتي) الذي قال : انه عين حاكما عاما على الأقطار الشمالية بما فيها جزر البحر الأبيض المتوسط ، ومنها جزيرة قبرص (٢) التي فرض على أهلها دفع ضرائب سنوية . وقد طرب المصريون وفرحوا فرحا شديدا لتلك الانتصارات العظيمة التي أحرزها تحتمس الثالث حتى أن كهنة آمون وضعوا أنشودة في مدح تلك الانتصارات ونسبوها الى معبودهم ، وقد نقشت هذه القصيدة على معبد الكرنك في الأقصر جاء في ترجمتها : هأنذا قد جئت أبحث لك أن تضرب بلاد الشرق ، فان كل بلاد الخفيتو (Kafti) (٣) ، (Asi) (٤) في غاية الفزع منك لأنك كنت كالثور ذى القرنين المستلئ قوة وجراءة ولا يستطيع أحد الوقوف أمامه .

وفي عهد الملك رمسيس الثاني استولى الأسطول المصرى على سواحل البحرين الأبيض والأحمر ، كما اشتبك في معارك حاسمة مع أسطول الشعوب الهندية (٥)

(١) برستد : نصوص مصرية ج ٢ فقرة (٤٦٠) .

(٢) تكتب قبرص في معجم البلدان العربية (قبرص) ياقوت ج ٧ ص ٢٢٦ ، أبو المحاسن ج ١ ص ٢٠٠ الفيروزآبادى ج ٢ ص ٢٣٦ .

(٣) Kaftiu مئ كريت : التاريخ اليونانى - دكتور عبد اللطيف أحمد على ص ١٦٧ .

(٤) (Asi) قبرص Maspero: Histoire ancienne de peuple de Ponieut p. 239

(٥) Champollion-Figeac : Egypte ancienne, P. 168

التي كانت كثيرا ما تنهك حرمة شواطئ مصر الشرقية والجنوبية . فقد خرج
رمسيس الثاني في أسطول قوامه (٤٠٠) سفينة حربية ، وبدأ بالاستيلاء على
بلاد الحبشة ثم أبحر من البحر الأحمر الى الخليج العربي بعد أن هزم الشعوب
التي كانت تقطن جزر البحر الأحمر وسواحلها ، حتى وصل الى منطقة نهر الجانج
(Gange) بالهند ، حيث اشتبك مع السفن الهندية (١) . وقد ذكر الأستاذ
فارير (٢) (Farrère) وصفا دقيقا لهذه المعركة جاء فيه « قد اشتبك الأسطول
المصري مع السفن الهندية ورمى المصريون الحبال المزودة بالخطافات والسنار على
مركب العدو لجذبها اليهم ، وتبادل الفريقان الأحجار والسهام وهجم المصريون
على ظهر المراكب الهندية واستعملوا الأسلحة البيضاء فذبحوا الكثير من رجالها
ووقع الباقيون في الأسر .

ومن أعظم المعارك البحرية التي سجلها التاريخ في تاريخ مصر القديمة تلك
الموقعة التي حدثت في عهد الملك رمسيس (٣) الثالث من ملوك الأسرة العشرين ،
فقد حدث أن زحف سكان جزر (٤) البحر الأبيض المتوسط بأسطولهم على جزيرة
قبرص ولما لم يجدوا مقاومة تذكر احتلوها . وقد دفعهم هذا الانتصار السريع الى
التجرؤ على غزو مصر ، فيسبم أسطولهم صوب مصر . وكانت تلك الشعوب تتكون
من أهالي بلست (٥) وثيكل (صقلية) وشكلش ودنان ووشواش ، وقد استطاعت

Gauthier : Précis de l'histoire d'Egypte II, P. 182 (١)

Farrière : Navires, P. 129 (٢)

Maspero : Histoire ancienne, P. 239 ، ، ٢٤٠ . (٣) برستد : تاريخ مصر ص

(٤) يعارض الدكتور عبد المنعم أبو بكر هذا الرأي فيقول : « شعوب البحر » هؤلاء كانوا
سكان جزر بحر إيجه ولم يقوموا بغزو لأي منطقة بل في الواقع هاموا على وجوههم أمام تزايد مجموعات
الشعوب الهندوأوروبية التي وصلت إلى بلاد البلقان آتية من الشمال الغربي (وهم الذين ظهروا في التاريخ
فيما بعد تحت اسم الإغريق) وكانت شعوب محبة للقتال واتصفوا بالشدة والقسوة ، فاضطر أهل البلاد
الأصليين إلى الهجرة ، بعضهم وصل إلى آسيا الصغرى ومنها إلى سوريا وفلسطين منتقلين على عرباتهم
الخشبية ، والبعض الآخر هام على وجهه بقواربه في البحر المتوسط ونزلوا في شمال إفريقيا واتحدوا
مع المشواش ووصلوا إلى حدود مصر الغربية وهاجوا مصر في عصر مرنبتاح ثم في عصر رمسيس الثالث .

(٥) ويقول الدكتور عبد المنعم أبو بكر :

هذه الشعوب رغم تباينها أن تستولى على بلاد الحيثيين ، شمالي سوريا ، حتى وصلوا مدينة قرقميش (Carcamish) الواقعة على نهر الفرات ، ومنها زحفوا على أرواد (Arvad) ، ثم الى سواحل فينيقية حتى وصلوا الى مملكة عامور على نهر العاص (Oronte). ولما علم رمسيس الثالث (١) بأمر هذه الحملة ، بأمر باعداد العدة لصد هجوم أعدائه فحصد الحدود وجيز أسطولا ضخما على وجه السرعة ووزع مختلف الوحدات على موانئ وثور مصر الشمالية حتى اذا ما اكتملت معدات قواته البحرية والبرية تولى بنفسه قيادتها الى سوريا ليصد زحف أعدائه .
(انظر اللوحة رقم (٧)) .

ويرجح علماء الآثار أن الموقعة التي دارت بين الطرفين قد حدثت بالقرب من (قلعة رمسيس) وسميت فيما بعد (قلعة سترابون) ثم عرفت في العصر البيزنطي باسم القيصرية (٢) . وقد دارت في عرض البحر معركة بحرية حامية الوطيس بين الفريقين أسفرت عن هزيمة الأعداء وانغراق سفنهم قبل أن تصل الى الشاطئ ، وذلك بفضل مهارة رمسيس الثالث الحربية ، فقد احتاط للأمر فوضع قوة برية على

١ - بلست : هذا الإسم هو الذي ورد في العهد القديم تحت اسم « فلسط » الذي اشتق منه فيما بعد اسم فلسطين .

٢ - ثيكلت }
٣ - شكش } صقلية

٤ - وشواش : مشواش وهم سكان شمال إفريقيا ولم يهاجروا مصر من الشمال بل اتحدوا مع شعوب البحر وهاجروا مصر من الغرب ، ولاشك أن المشواش كانوا من القبائل التي ظهرت فيما بعد وهم الذين استقروا في مدينة أهناسيا ومنهم الرؤساء الحربيون الذين أخذوا « ما » Ma وانحدرت منهم الأسرات ٢٣ ، ٢٤ من الليبيين .

(١) أما معركة رمسيس الثالث الحربية فقد حدثت بينه وبين هؤلاء الشعوب التي أتت في قواربها في السنة الخامسة من حكمه عن طريق الغرب وآت بعضهم برأ وتجمع الكثيرون منهم في مراكبهم ، ولعل أهم العناصر التي أتت برأ كانوا المشواش وساعدتهم في الهجوم شعوب البحر في مراكبهم .

ثم هناك معركة أخرى في العام السادس من حكم نفس الملك . وكانت معركة دارت أيضاً في البر والبحر ولا تزال مناظرها وخاصة مناظر المعركة البحرية مسجلة على جدران معبد مدينة هابو بالأقصر (انظر لوحة رقم ٧) .

Maspéro : Histoire ancienne des peuples de l'Orient, P. 169 (٢)

Lwedié : La Méditerranée, P. 217

الساحل المقابل للمعركة البحرية وأخذت تصوب سهامها وأسلحتها الى رجال أسطول العدو ، ويقال أن رمسيس (١) نفسه اشترك مع قواته البرية . ثم تقدم الأسطول المصرى (٢) نحو السفن الأجنبية وأنقض على وحداتها وقتك برجالها فانتشر الذعر بين صفوفهم واختل نظامهم ، فألقوا بأسلحتهم فى البحر وسحب الأسطول المصرى سفنهم مقلوبة الى الساحل بعد أن تكدست ظهورها بجثث القتلى ثم أقيمت حمولتها فى البحر قربانا على الانتصار . (انظر لوحة رقم (٧)) .

وقد عثر فى النقوش التى ترجع الى عصر رمسيس الثالث على صور ، تدل على أن البحرية المصرية كان لها قوانين (٣) ونظم تدل على حضارة راقية بلغت أسى درجات الرقى الانسانى اذ تبين الصور رمسيس وجنوده على ساحل البحر فى حين تقاتل سفنه العدو فى عرض البحر ، فلما غرقت مراكب الأعداء وتسابق بحارتها الى القفز فى الماء بادر الجنود المصريون بالقاء أنفسهم فى البحر لاتقاذ أعدائهم المستسلمين واعانتهم على النجاة . وكان من نتائج هذه الموقعة الحربية التى عرفت باسم (عامور) ان استعادت مصر مجدها التالذ الذى ظفرت به منذ رمسيس الثانى ، وانقطع غزو أهل جزر ايجيه وأهل سردينية والصوريين والآخين على شواطئ مصر ، كما أوقف هجرة الآسيويين الى وادى النيل ولم يأذن فرعون مصر لغير الفلسطينيين باقامة فى سوريا (٤) .

ويحدثنا تاريخ مصر فى العصر الفرعونى عامة والدولة الحديثة بصفة خاصة عن بعض القواد البحريين الذين كان لهم شأن يذكر فى ذلك الحين ، فيذكر منهم القائد (ينشا) الذى أظهر بطولة وتفوقا فى عهد الملك أحسن الأول فى قيادة السفن فأنعم عليه الملك بضيعة زراعية تبلغ مساحتها ثلاث عشرة أرورة (٥) وجعل ملكيتها وراثية فى أسرته (٦) .

(١) برستد : تاريخ مصر ص ٢٧٥ نصوص مصرية فقرة ٤٧٧ .

(٢) Farrère : Navire, P. 133

(٣) Coussim : Institution militaires et navales, P. 219

(٤) برستد : تاريخ مصر ص ٣٩٤ .

(٥) الأرورة : وحدة قياس زراعية تليق ١٨٠٠ متر مربع .

(٦) Kees : Kulturgeschichte des Alten Orients, I Egypten, P. 92

كذلك كان القائد (أونى) أمير البحرية في عهد الملك ييبى الأول من القواد العظام فقد قاد حملة الى فلسطين وحملة أخرى الى بلاد النوبة والى محاجر مصر الوسطى في عهد الملك مرن رع . ولعل أعظم القواد شأنًا في ذلك العهد القائد (نحوتى) (٢) ، فقد كافأه فرعون مصر تحتمس الثالث على انتصارته الباهرة في البحار ، بتعيينه حاكمًا على الأقطار الشمالية التى كانت تضم جزر البحر الأبيض المتوسط الى ما وراء بحر ايجه .

وقد ساعد وجود أسطول بحرى قوى لمصر ، على أن يكون لها أسطول تجارى عظيم يقوم بتصدير الحاصلات المصرية ، كما يستورد حاصلات البلاد الأخرى ، فكان المصريون يصدرون الخزف والزجاج والكتان والبردى ، فقد وجدت آثارها في جزيرتى قبرص ورودس (٣) . كما كانوا يستوردون الزيوت من كريت ، ومن النوبة والسودان الذهب وريش النعام والأبنوس والعاج والجلود ، ومن الصومال وما وراءها المر وأنواع الصنغ والروائح العطرية والأخشاب ذات الروائح الزكية ، أما بلاد الشام فكانوا يجلبون منها خشب الأرز وينقلون من شبه جزيرة سيناء المعادن والأحجار الكريمة .

وقد سجلت لنا الآثار المصرية بعض الواردات التى أحضرها الأسطول التجارى ، فقد نقش على جدران معبد الدير البحرى ، بيان عن البعثة التجارية التى أرسلتها الملكة حتشبسوت الى بلاد بنت . وقد ذكر بعض المؤرخين (٤) ان عدد سفن الأسطول بلغ خمسة مراكب وعليها مائتان وخمسون بحارا . وقد جاء فى ترجمة النص أن الملكة حتشبسوت عهدت الى رئيس ماليتها (نحسى) (٥) قيادة تلك

(١) برستد : تاريخ مصر (تعريب ص ٣٩٨) .

(٢) Ludwig : La Méditerranée, P. 253

(٣) Koster : Schiffahrt und Handels verkehr, P. 125

(٤) برستد : نصوص مصرية قديمة ج ٢ فقرة (٢٥٧) ، عبد المنعم أبو بكر ، المجمل فى التاريخ المصرى ص ٥٢ .

(٥) Maspero : De quelques navigations des Egyptiens sur les côtes de la mer. (٥)

البعثة ، وزودته بكل ما يلزم من الأدوات اللازمة لشحن حاصلات تلك البلاد ، كما حملته بكثير من الهدايا من المحاصيل والصناعات المصرية . ويقول النص : ان الملكة قدمت القرابين الى معبودات الهواء ليتفضلن على أسطول الملكة بالرياح الطيبة في أثناء رحلته . ولما وصلت السفن الى بلاد بونت خف ملكها لاستقبال قائدها تتبعه زوجته البدينة ، وأطفالها الثلاثة قائلاً لهم : « لم أتيتم الى هذه الأرض التي جهلها من سبقكم من المصريين ؟ هل نزلتم من السماء أو ركبتم السفن في البحر الموصل الى الأرض المقدسة !! (الصومال) (١) . وقد سر سرورا عظيما بالهدايا المصرية وأمر بربط السفن قريبا من الشاطئ ، ثم أنزلت المرات الخشبية وأفرغت محتوياتها ثم شحنت بحاصلات الصومال مثل الأخشاب العطرية وأخشاب المر والعاج والأبنوس والكحل فضلا عن القردة والكلاب وجلود الحيوانات المفترسة مثل النمر وبعض أهالي الصومال وأولادهم من العبيد (٢) . (انظر اللوحة رقم (٥)) .

ومن الأعمال المجيدة التي قامت بها الملكة حتشبسوت في سبيل تسهيل مهمة الأسطول التجارى حفرها قناة (٣) وادى الطميلات التي وصلت النيل بالبحر الأحمر . وقد أعاد حفرها الملك سيتي الأول عندما طمرت الرمال ، كما حفرها للمرة الثالثة ابنه رمسيس الثانى . كذلك اقتضت مصلحة الأساطيل الحربية الكبيرة التي كانت تجوب البحار والمحيطات من الشمال الى الجنوب وبالعكس ، توصيل البحرين الأبيض والأحمر وقد ساعد على ذلك القناة الموصلة من النيل .

وكما كان للأساطيل الحربية ادارة ودواوين معينة كان كذلك للأساطيل التجارية رقابة وادارة منظمة فقد خصص للموانى كتاب مهمتهم تدوين كل ما يصدر وما يرد من البضائع ، وكانت الدولة ترسل مع البعثات التجارية الكبيرة رئيس

(١) برستد : نصوص مصرية قديمة ج ٢ فقرة (٢٥٧) .

(٢) Maspero : De quelques navigations. Maspero : Histoire ancienne de peuples de l'Orient, P. 232

(٣) يعزوا الإغريق خطأ حفر تلك القناة إلى سينوسيريس من ملوك الأسرة الثانية عشر .

حسابات ليقوم بالرقابة المالية الدقيقة في تسجيل الصادر والوارد ، فقد ورد على النقوش اسم رئيس حسابات السفن التي أرسلها الملك يبيى الثانى الى بلاد بونت وكان اسمه (يبيى نخت)^(١) . هذا بالاضافة الى حاملى الأختام المقدسة الذين كانوا يصحبون البعثات البحرية ، كما كان يلازمها كتاب من ادارة القيودات ، وفي بعض الأحيان كان يصحب البعثة بعض القضاة وتجريدة عسكرية لحمايتها وفرض مشاكلها التي تنشأ أثناء رحلتها^(٢) .

(١) سليم حسن : مصر القديمة ج ٢ ص ٢٨ .

(٢) Kester : Seefahrten der Alten Aegypten, P. 165

البحرية في عصر البطلمة

كانت القواعد الأساسية التي وضعها البطلمة لسياستهم الخارجية ، هي المحافظة على استقلال مصر أولا ، ثم العمل على أن تكون في مركز الصدارة بالنسبة للعالم الهلينستي في مضمار السياسة والاقتصاد على السواء . وكانت وسيلتهم لتحقيق تلك الأهداف هي السيطرة على بحر ايجه ، واحراز السيادة على البحر الأبيض المتوسط ، وبذلك تسيطر مصر على الطرق التجارية في العالم القديم . وقد نجح بطليموس الأول في بسط نفوذه على بحر ايجه ، ولما تولى بطليموس الثاني عمل على دعم نفوذه هناك أيضا ، الا أنه رأى أن السيادة على بحر ايجه لا تكسب مصر الا نفوذا جزئيا عليه من الناحيتين الاقتصادية والسياسية ، لذلك حاول أن يسيطر نفوذه على شواطئ آسيا الصغرى والاستيلاء على المدن التجارية الكبرى الواقعة على مضائق الدردنيل وبحر مرمرة والبسفور والشواطئ الجنوبية للبحر الأسود^(١) . وكان البطلمة يرون أنه من الضروري اذا أرادوا الاحتفاظ بمثل هذه السيادة أن

(١) ابراهيم نصحي : دراسات في تاريخ مصر في عهد البطلمة ص ٩٦ .

يدعموا نفوذهم في أهم الموانئ الاغريقية^(١) مع العمل على حماية حدود مصر الغربية ، فاستولى بطليموس الأول على برقة^(٢) بسجرد مجيئه لمصر ، ومنذ ذلك الوقت حرص هو وخلفاؤه على الاحتفاظ بهذا الاقليم . ولم تقف أطماع البطالمة وطموحهم عند حد الاستيلاء على البحار والموانئ الشمالية فحسب ، بل اتجه اهتمامهم كذلك الى البحر الأحمر ، فعملوا على تنشيط علاقاتهم التجارية مع الموانئ الشرقية والجنوبية^(٣) (انظر لوحة رقم (١٦)) .

وكان من الطبيعي أن يعتمد البطالمة اعتمادا كبيرا على قوتهم البحرية ، لذلك احتل الأسطول مكان الصدارة بين قواتهم فوجه الملوك الأربعة الأوائل ، الذين بلغت الدولة في عهدهم أوج عظمتها وامتدت فتوحاتهم من أقصى الشمال الى أقصى الجنوب عنايتهم الى انشاء أسطول بلغ أقصى قوته في عهدهم^(٤) . فقد قال ابيانوس (Appieus) في احصائه لقوات مصر البحرية في عهد بطليموس الأول : ان مصر كانت تمتلك أسطولا مكونا من خمسمائة سفينة كبيرة وألفى سفينة صغيرة ، وثمانائة نقالة صغيرة للنزهة^(٥) ، كما ذكر المؤرخ السكندري كاليكسينوس^(٦) ، أن قوة الأسطول المصرى في عهد بطليموس الثانى بلغت ثلثمائة وستا وثلاثين سفينة حربية .

وفى سبيل توسيع رقعة الدولة ومد نفوذها السياسى والاقتصادى على البحار الشمالية والجنوبية خاض الأسطول المصرى كثيرا من المعارك البحرية ، كان أهمها سلاميس سنة ٣٠٦ ق . م ، فقد أثار استيلاء بطليموس الأول على برقة التى كانت ولاية يونانية ، غضب زميله برديكاس فجاء الى مصر على رأس جيش جرار لكى يوقف أطماع بطليموس ويلزمه حدود ولايته مصر ، ولكن برديكاس قتل قبل أن

(١) Bevan : History of Egypt under the Ptolemaic dynasty, P. 22

(٢) Bauché-lecher : Histoire des Lagides, P. 17

(٣) ابراهيم نصحى : تاريخ مصر فى عصر البطالمة ص ٣٩١ .

(٤) Les Gnier : Les Institutions militaires de l'Egypte, P. 25

(٥) Appen, Prooen (10)

(٦) Callixène : Athen (203)

يعبر فرع النيل الشرقى ، وهكذا أصبح بطليموس يملك مصر ولوبيا . ولكنه لم يقنع بهما ، بل خرج بأسطوله الى شرق البحر الأبيض المتوسط سنة ٣١٨ ق . م واستولى على فلسطين ودخل بيت المقدس واستولى عليها سنة ٣١٩ ق . م . ولما رأى أنتيجون (Antigone) حاكم فريجية (١) ، ان أطماع بطليموس لن تقف عند حد ، خاف على ولايته ، وهجم على سورية سنة ٣١٥ ق . م ، وانتزعا من بطليموس وبسط نفوذه على كل سواحل بلاد الشام حتى وصل الى غزة . ولكن بطليموس لم يستسلم بعد هذه الهزيمة ، فأخذ يعد العدة لاسترجاع ما فقده ، خاصة وأن أسطوله كان لا يزال سيد البحار ، فعمل على أن تكون له قاعدة بحرية في شرق البحر الأبيض المتوسط قريبة من شواطئ سوريا ، وأعد حملة بحرية كبيرة بقيادة سيلوكيس (Séleucus) استولت على قبرص وأعلن ضمها نهائيا الى ملكه سنة ٣١٣ ق . م . ومن قبرص استطاع استرجاع سوريا وفلسطين من يد عدوه (أنتيجون) منتهزا فرصة سفره منها وتركه ولده ديستريوس (Demetrius) وهو شاب في العقد الثاني من عمره ، فقاد سيلوكيس حملة كبيرة استولت على البلدين بعد أن التحم الجيشان في موقعة غزة المشهورة (٢) سنة ٣١٢ ق . م . وكان من نتائج هذا الانتصار أن عاد سلطان بطليموس على تلك الجهات ، كما مهدت الطريق أمام القائد سيلوكيس لاحتلال بابل وانشاء الامبراطورية السلوكية في بلاد ما بين النهرين (٣) .

وبعد استيلاء بطليموس الأول على قبرص وانتصاره في موقعة غزة ، أخذ أسطوله يسخر عباب البحر الأبيض المتوسط وينتزع بعض موانئ آسيا الصغرى ، كما أنزل سنة ٣٠٨ ق . م . بعض جنوده في بلاد اليونان وخاصة في كورنتا وجزر سيكلاد (Cyclades) في بحر ايجه (٤) .

وقد أثارت هذه الأعمال بطبيعة الحال أنتيجون حاكم ولاية فريجية ومنافس

(١) فريجية ولاية يونانية تقع وسط آسيا الصغرى ومن مدنها المهمة أنقرة وقونية .

(٢) Tarn : Hellenic Military & Naval Development, P. 127

(٣) Droeseu : Histoire de l'Heller, P. 130

(٤) Tarn : Hellenic, P. 133

بطليموس الخطير ، فأخذ يعد أسطولا قويا ، حتى كانت سنة ٣٠٦ ق . م قاد ابنه ديستريوس هذا الأسطول الى قبرص ، وأما ميناء سلاميس (١) عاصمة قبرص في ذلك الوقت اشتبك أسطول ديستريوس المكون من مائة وسبعين سفينة مع أسطول بطليموس المؤلف من ثلاثمائة وأربعين مركبا ودارت بين الفريقين معركة حامية الوطيس كان النصر فيها حليف اليونانيين (٢) .

وقد جاء في وصف لاجرافير (٣) لموقعة سلاميس ما يلي « بدأ كهنة الأسطولين في التشرع والابتغال الى آلهتهم كى تهبهم النصر ، ثم أخذ كل من الفريقين يستعد للمقتال وذلك بصف سفنهم ، بينما يردد الجنود الدعوات والابتهالات بأصوات عالية كأنها قصف الرعود » . ويعلق ديودور الصقلي (٤) على هذه الأصوات ، بأنها جعلت قلبى بطليموس وديستريوس يرتجفان خوفا وفرقا ، لأن الأسطولين لا يفصل بينهما عن بعض غير مسافة قليلة تبلغ خمسمائة متر . ثم أمر ديستريوس رئيس اشارته برفع الترس المذهب فوق رأسه ، فلما رأى جنود الأسطول ذلك هملوا فرحا ، وفي الحال أطلقت أبواق سفن أسطول بطليموس اشارة لبدء الحرب ، بينما أخذ الأبطال يزأرون طالبين النزال كأنما اهتزت جوانب الكون الأربعة . ويقول اساعيل سرهنك (٥) في وصف المعركة « فالحرب أحوالها واحدة تبدأ أولا بالتراشق بالنبال والسهام والأحجار أو المقذوفات بعد اختراع الآلات النارية ، حتى اذا ما انتهت هذه المرحلة ، يعقبها مباشرة التحام أجسام الرجال والتصاق السفن واستعمال الأسلحة البيضاء . وكان المقاتلون من الطرفين كمنارعين اشتدت بهم الحمية وظننت نفوسهم الى شرب الدماء ، فلم يكونوا كبحارة اليوم يجتهدون فى استعمال الأدوات والأسلحة العلمية الدقيقة ، كما هو الحال اليوم فى الحروب البحرية الحديثة » . ثم يكمل لاجرافير (٦) وصف المعركة فيقول : « كان ديستريوس

(١) ابراهيم نصحي : تاريخ مصر فى عصر البطلمة ص ٤٠٢ .

(٢) Bevan : Histoire de Lagides, P. 212

(٣) La Gravière : La Marine de Plolémées vol. I, P. 24

(٤) Jouguet : Histoire de la Nation Egyptienne, III, P. 86

(٥) سرهنك : حقائق الأخبار عن الدول والبحار ج ٢ ص ١٢ .

(٦) La Gravière : vol. I, P. 24

واقفا على مؤخر سفينته ولما أحاط به الأعداء أخذ يطعن بعضهم برمحهم ويضرب الآخر بسيفه ، وكان يتقى شر النبال التي تقذف عليه بدرقته أو يجيد عنها يمنه ويسره ، هذا بينما قتل ثلاثة مقدمين من كانوا بجانبه كما كسر كثير من مجاديف السفن وبذلك سهل سحبها بالخطاطيف الحديدية ، فغرق كثير من بحارته وسقط كثير منهم في قاع السفن » . ثم يضيف في وصف سير المعركة « ولكن سرعان ما جمع ديستريوس شتات شمل أسطوله وانقض على الجناح الأيمن للأسطول المصرى ففضى عليه ، وهكذا كسب الجولة الأولى الحاسمة في المعركة . وقد حاول بطليموس عبثا أن يستمر في القتال بجناحه الأيسر فقط ، ولكنه لم يستطع ، خاصة وأن كثيرا من سفنه التي أرادت الهرب طلبا للنجاة كانت تقع في يد العدو ، لذلك لم يجد مندوحة غير الابتعاد بسرعة ببقية سفنه عن العدو حتى وصل الى الشاطئء الجنوبي الشرقى لقبرص عند ميناء ستيوم (Citium) . ويقال أن ديستريوس فقد عشرين سفينة من أسطوله فقط . أما بطليموس فقد فقد معظم سفنه ولم ينج منه سوى ثمانية مراكب ، ولقى ثمانية آلاف من جنده حتفهم (١) ، وقد وقع في قبضة ديستريوس أخو بطليموس وابنه وعدد كبير من كبار القواد ولكنه لم يأسرهم بل أعادهم الى بطليموس بلا مقابل جريا على السنة التي سنها بطليموس من قبل في موقعة غزة ، اذ انه رد كبار أسرى اليونان بلا دية (٢) . أما معارك البطالمة البحرية الأخرى ، فلم تكن مع دول اليونان الغربية ، بل كانت مع دولة السلوكيين الناشئة في بلاد ما بين النهرين وذلك لتعارض السياسة الخارجية والاقتصادية لكل من الطرفين ، فسياسة البطالمة الخارجية كانت كما سلفت الاشارة ترمى الى السيطرة على بحر ايجة وعلى الطرق التجارية في حوض البحر الأبيض المتوسط الشرقى ، وقد حققت مصر هذه السياسة بانتصارها في موقعة غزة سنة ٣١٢ ق . م . ولكن عندما تكونت دولة السلوكيين بعد ذلك ، كان من الطبيعي أن يعترضوا على استيلاء البطالمة على فلسطين وفينيقية وشواطئ آسيا الصغرى ، لأن في ذلك التوسع ما يحرم السلوكيين من انشاء أسطول بحرى ومن الاستيلاء على موانئ تجارية ،

(١) سعد موسى : الجيش والبحرية في عهد البطالمة ص ٤٤ .

(٢) Lesquier : Les Institutions militaires, P. 258

ومن ثم فلم يكن هناك مفر من أن تقوم بين البطالمة والسلوكيين عدة معارك بحرية كنتيجة حتمية لتلك المنافسة . وقد بدأ النضال عنيقا بين أنطيوخوس الأول ملك السلوكيين وبطليموس الثاني حتى نشبت الحرب بينهما سنة ٢٨٠ ق . م وعرفت (بالحرب الكارية) استولت فيها مصر على مدينة ميليتوس في اقليم كارييا ، ولم يكتف بطليموس بذلك بل توغل في سوريا واستولى على دمشق سنة ٢٨٦ ق . م . ولكن سرعان ما استردها أنطيوخوس وحاصرت قواته البرية والبحرية ميليتوس ، ولكن استطاع الأميرال المصرى كاليكراتس (Callieratés) بمهارته انفاثقة أن يرفع الحصار البحرى ^(١) عنها سنة ٢٧٥ ق . م .

ولما كانت انتصارات البطالمة تزعج ملوك مقدونيا فليس عجيبا أن يتحد أعداء البطالمة للقضاء عليهم ، فقد بنى أنتيجون ^(٢) جوناتاس ابن ديستريوس الذى كان يرقب الفرصة المواتية للقضاء على سيطرة البطالمة البحرية ، ولاستعادة السيادة البحرية التى كسبها والده فى موقعة سلاميس سنة ٣٠٦ ق . م ، أسطولا حربيا وضعه تحت تصرف السلوكيين ، كما انضمت اليهسا جزيرة رودس التى كانت تخشى بأس الأسطول المصرى . وقد دارت بين القوات المتحالفة وبين الأسطول المصرى ، معركة هامتان الأولى معركة أفيوس سنة ٢٥٩ ق . م ، التى وقعت بالقرب من مدينة أفيوس ^(٣) (Ephèse) وانتصر فيها الأسطول الرودى وانهزم الأسطول المصرى . ووقعت المعركة الثانية عند كومي سنة ٢٥٨ ق . م . وانتصر فيها أنتيجون ابن ديستريوس على الأسطول المصرى انتصارا حاسما أكسبه سيادة البحار ^(٤) .

على أن تلك الهزائم لم تكن لتضعف روح الأسطول المصرى المعنوية ، فقد عاود الكرة فى عهد بطليموس الثالث سنة ٢٤٦ ق . م . بالاستيلاء على شواطئ وموانى سوريا وخضعت له سوريا كلها ، مما حدا بأنتيجون جوناتاس الى المسارعة

(١) Frontin : Bataille d'Ephèse, vol. III, P. 95

(٢) محمود عبد المادى : المعارف البحرية ص ٤٦ .

(٣) ابراهيم نصحى : ج ١ ص ٦٠

(٤) ابراهيم نصحى ص ٦٢ .

الى نجدة السلوكيين ودارت بينهما وبين الأسطول المصرى معركة بالقرب من جزيرة أندروس (١) (Andros) سنة ٢٤٥ ق . م ، انهزم فيها الأسطول المصرى .

ومن المعارك الحاسمة التى خاضها الأسطول المصرى فى نهاية دولة البطالمة معركة الاسكندرية التى دارت رحاها بين الأسطول الرومانى والأسطول المصرى سنة ٤٦ ق . م . ذلك أن يوليوس قيصر جاء ليفض النزاع القائم بين كليوباترة وأخيها بطليموس على العرش ففضى بأن يشترك الاثنان فى الحكم معا تنفيذاً لوصية أبيهما ، وكان المنتظر أن يغادر البلاد بعد انتهاء مهمته ولكنه بقى فى الاسكندرية على رأس (٣٢٠٠) جندى و (٨٠٠) فارس وحظ رجاله فى قصر البطالمة ، وظهر واضحاً ، ان قيصر كان يريد العرش لنفسه مما أثار غضب بطليموس فأخذ يعد العدة لمحاربه . وسرعان ما جهز بطليموس جيشاً يتكون من ٢٠٠٠٠ جندى و (٢٠٠٠) فارس وعلى رأسه القائد اخيلاس ، ووقعت بين جنود قيصر وبين الجيش المصرى معارك دامية فى مدينة الاسكندرية ، كان النصر فيها حليف بطليموس مما اضطر قيصر أن يتحصن بالقصر لا يغادره ، ولما كان قيصر يحرص كل الحرص على المحافظة على مواصلاته البحرية فقد أمر باحراق السفن المصرية الراسية فى الميناء الكبير (المعروف اليوم بالميناء الشرقى) وكان عددها (٧٢) سفينة و (٣٨) موجودة فى الأحواض ، وفى نفس الوقت أرسل جماعة من رجاله لاحتلال الصخرة الصغيرة التى يقوم عليها فنار الاسكندرية فى جزيرة فاروس ، حتى يضمن السيطرة التامة على الميناء الكبير ، كما أرسل يطلب النجدة من كريت ورودى وكليشيا وبلاد العرب . وبعد أيام قليلة جاءت النجدة لقيصر من آسيا فخرج القائد الرومانى لاستقبالها فى عرض البحر ، فاتهز المصريون هذه الفرصة وركبوا ما نجا من سفنهم من الحريق واشتبكوا مع الأسطول الرومانى فى معركة بحرية عرفت باسم معركة (خرسويتس) كان النصر فيها حليف الرومان . وقد صمم قيصر بعد هذه المعركة على أن يستولى على جزيرة فاروس والجسر الذى يصلها بالمدينة . وهناك التقى بالقوات المصرية التى ألحقت بالقوات الرومانية خسائر فادحة ولم ينج

(١) Polyen: La Bataille d'Andros, vol. V, P. 114

قيصر بنفسه الا بأعجوبة وعرفت هذه المعركة باسم الهيوستيد . ويقال أن المركب الذى كان يقل قيصر انقلب فى البحر لكثرة من كان به من الجنود وابتلعه اليم ، فاضطر قيصر أن يسبح بيد واحدة ، وفى اليد الأخرى أوراقه الهامة ومستنداته وخرائطه بينما يطفو على سطح الماء رداؤه الأحمر الفضاخ ، وأخذ البحارة المصريون يصوبون اليه سهامهم وهو يغوص فى الماء ليتفادى رأسه الأصلع سهامهم الصائبة ، وأخيرا أوقعه حظه السعيد بين يدي أحد رجاله فحملة الى قصره . وهكذا عرف الرومان ان غزو مصر ليس بالأمر الهين ، فقد فقدوا أكثر من (٤٠٠) جندي وبحار بين قنيل وغريق كما تحطم كثير من سفنهم ، ولكنهم مع هزيمتهم فى معركة (الهيوستيد) فان مراكب قيصر وصلت الى مصب الفرع الكانوبى حيث التقت بالأسطول المصرى وأوقعته فى كمين وبذلك تم لقيصر فتح الاسكندرية سنة ٤٧ ق . م . (١) .

وقد اتهمت مدة حكم البطالمة فى مصر اثر هزيمة الأسطول المصرى فى موقعة اكسيوم البحرية المشهورة سنة ٣١ ق.م. وكان السبب فى خروج الأسطول المصرى لمنازلة الأسطول الرومانى أمام بلدة اكسيوم اليونانية التى تقع على مدخل خليج ارطة (Arta) للنزاع الذى احتدم بين اكتافيوس وانطونيوس اللذين اقتسما ملك يوليوس قيصر بعد وفاته . وكان الشرق ومصر من نصيب انطونيوس ، ولكنه لم يقتنع به بل أخذ يعد العدة للاستيلاء على موانئ سوريا وآسيا الصغرى ، مما أوغر صدر اكتافيوس عليه ، لأن فى ذلك ما يهدد عرشه ، فأبدى معارضته لخطة انطونيوس وانتقص من مكائمه علنا مع كليوباترة ، وحمل الشيوخ على اعلان الحرب عليه . وما كاد يصل انطونيوس نبأ اعلان الحرب حتى أخذ يعد العدة للخروج لملاقاة العدو بأسطوله وأسطول كليوباترة . وخرج أسطول انطونيوس الذى كان يتكون من خمسمائة سفينة تحت قيادة كانيديوس (Canidius) الى الشاطئ الجنوبى لخليج (Arta) أرطه على مقربة من مدينة اكسيوم ، وكان ذلك الخليج ضيقا لا يتجاوز عرضه عشرة أميال ، وطوله ثلاثين ميلا . وكانت خطة انطونيوس

Graindor : La Guerre d'Alexandrie, P. 127. (١)

تنطوى على الخروج من خليج (ارطة) حتى تغير الرياح اتجاهها . ثم يلتف حول جناح العدو الأيسر ويدفعه بعيدا عن معسكره وبذلك يستطيع أن يحطم أسطوله ، أو على أقل تقدير يشتت شمله ، أما اذا لم تنجح هذه الخطة فانه قرر أن ينسحب انطونيوس و كليوباترة الى مصر مع أكبر عدد من السفن تاركين أمر قيادة الجيوش البرية للقائد كانيدوس .

أما اكتافيوس فانه حشد أسطوله المكون من أربع مائة سفينة في ميناء برنديزي تحت قيادة الأميرال اجريبا (Agrippa) الذي اشتهر في كثير من المعارك وأحرز أكثر من نصر ، كما تمكن اكتافيوس من نقل (١٠٠٠٠٠٠) رجل ، (١٢٠٠٠٠) فرس من الساحل الايطالى الى شاطئ الدلماس ليهاجم بها جيش انطونيوس البالغ أيضا (١٠٠٠٠٠٠) مقاتل . وكان خطة اكتافيوس كذلك أن ينتظر تغير الرياح ثم يتولى اجريبا قيادة جناحه الأيسر للقيام بحركة مضادة لخطة انطونيوس والالتفاف حوله وعزله عن معسكره . وما أن تغير اتجاه الرياح حتى تسابق الطرفان الى تنفيذ خطتهما وبدأ القتال ، فدارت ألوية انطونيوس الثلاثة التي كانت في الوسط وفي الجناح الأيسر وعادت الى مراسيها ، واستسلم للعدو لواءان من الألوية الثلاثة في الجناح الأيمن ، وبذلك لم يبق لانطونيوس الا لوائه الشخصى الذى كان مشتبكا في القتال ، ولواء كليوباترة الذى كان معزولا عن باقى الألوية . كما استطاع اكتافيوس بجيشه وأسطوله أن يحاصر انطونيوس ويقطع عنه الذخيرة والمؤن التى كانت تجلبها له المراكب من الاسكندرية ، فانتشرت المجاعة وفشت الأمراض بين قواته وتسلكهم اليأس . كما أن الخيانة لعبت دورا لا يستهان به فى اضعاف الروح المعنوية لقوات انطونيوس ، فقد هرب كثير من قواده وانضوا الى اكتافيوس ، كما أن ملك آسيا التابع لانطونيوس انضم بجنوده الى اكتافيوس وحارب ضد سيده ومولاه . عندئذ لم يجد انطونيوس بدا من تنفيذ خطته الثانية وهى الانسحاب مع كليوباترة بأربعين سفينة ميسين شطر الاسكندرية تاركين المعركة على أشدها وقد استمرت قوات انطونيوس تحارب بعد سفره سبعة أيام متواليات ولما يسوا من عودته ألقوا السلاح واستسلموا للعدو . فكانت ضربة قاصمة لانطونيوس ونصرا مينا لاکتافيوس فتح له باب العالم الرومانى بصرعيه ،

وما أن رأى جيش انطونيوس وأسطوله قلاع سفن اكتافيوس تفد الى الاسكندرية حتى خانا العهد وانضما اليه ولكن كليوباترة لم تجازف بالأسطول المصرى فى موقعة اكسيوم وفتحت أبواب مصر للرومان ، وهكذا انتهى عهد أسرة البطلمة التى حكمت مصر ثلاثة قرون تقريبا .

ولم تكن مهمة الأساطيل البحرية فى عهد البطلمة مقصورة على الأعمال الحربية وتوسيع مستلكات الدولة وحماية استقلالها فحسب ، بل كانت من العمد الأساسية التى تقوم عليها اقتصاديات البلاد ، ذلك أن الأساطيل التجارية كانت على جانب عظيم من الأهمية . فقد كان هناك طريقان أساسيان للتجارة ، الأول الطريق الشمالى وكان بين مصر والمستعمرات الأغرريقية المنتشرة على شواطئ البحر الأبيض المتوسط وبحر ايجة ، والثانى الطريق الجنوبى الشرقى الى البلاد الواقعة على شواطئ البحر الأحمر حتى بلاد الصومال جنوبا ، فكانت السفن المصرية تقلع من مدينة القلزم (السويس) الى عدن وبلاد شبه الجزيرة العربية ، بل لقد جاوزتها الى بلاد الهند ، وكانت تحمل فى طريق عودتها حاصلات السودان الشرقى وبلاد النوبة .

ولم يكتف البطلمة بهذين الطريقين البحريين ، بل عنوا كذلك عناية خاصة بالملاحة النهرية ، فقد كانت الأساطيل النهرية تشق عباب النيل ناقلة الحاصلات الزراعية ، و « الركاب » والمنتجات الصناعية حتى أقصى الجنوب عند الشلال ، وكانت المراكب بين صغيرة وكبيرة وقد تصل حمولة الكبيرة الى (٣٠٠) طن ، ومن هذه المراكب ما كان ملكا خاصا للأفراد ومنها ما كان ملكا للدولة ، فقد ورد فى أوراق البردى أن شخصا يدعى بابيريس (١) (Papiros) كان يملك مجموعة من المراكب النيلية تبلغ حمولتها (٢٥٠٠) طن . وكانت المراكب الخاصة تؤجر عادة عند جباية الضرائب النوعية للحكومة لاستخدامها فى نقل الضرائب وما يزيد عن حاجة الأسواق المحلية الى الاسكندرية (٢) .

(١) Flindse Patrie : On Flinders-Patrie Papyri

(٢) نفسى : تاريخ مصر فى عصر البطلمة ج ٢ ص ٤٠٥ .

وقد قام البطلمة بمشروعات على جانب عظيم من الأهمية لتنشيط الملاحة البحرية بصفة عامة والتجارية بصفة خاصة ، كان من أهمها الكشوف العلمية لمعرفة الشواطئ والشعوب وموارد الثروة في البحر الأحمر والمحيط الهندي ، ودراسة البيئات الجغرافية المتباينة لتلك البلاد ، فكان المكتشفون يعنون بوصف الشواطئ ومسافاتها وبيان الطرق الموصلة إليها والموانئ التي تقع عليها ووصف الشعوب التي تسكنها وعاداتهم وتقاليدهم ونظم الحكم عندهم ، وما ينمو عندهم من زرع وضرع ، أى أنهم كانوا يقومون بعملية مسح شاملة لكل ما تقع عليه عيونهم في المناطق المكتشفة . وقد بدأ الاستكشاف منذ فجر بداية عصر البطلمة ، ولعلمهم حذوا في ذلك حذو الفراعنة الذين بدءوا بالكشف منذ سنة ٦١٦ ق.م اذ أرسل الملك (نيخاو) ثانى ملوك الأسرة السادسة والعشرين أسطولا بقيادة قواد فينيقيين لاكتشاف سواحل القارة الأفريقية سنة ٦١٦ ق.م. وقد استغرقت تلك الرحلة ثلاث سنوات منذ أبحر الأسطول من مدينة القلزم الى أن عاد الى ساحل مصر الشمالى (١) عن طريق جبل طارق .

وهكذا نرى أن المصريين القدماء قد سبقوا الرحالة البرتغال بنحو ٢١ قرنا في دورانهم حول القارة الأفريقية (٢) . وكان من الأعمال الهامة التي قام بها بطليموس الأول ، ارساله (فيلون) أمير البحر في عهده مستطلعا مجاهل البحر الأحمر فكشف جزيرة الزمرد ، ثم أرسل بعد ذلك اريستون (٣) (Ariston) للتعرف على شواطئ البحر الأحمر من جانبه الشرقى والغربى . فبدأ من شبه جزيرة سيناء الى ايلة النبطية (٤) ثم اتجه جنوبا الى الشاطئ الشرقى للبحر الأحمر وتعرف على قبيلة ثمود (٥) التي كانت تسكن الحجاز ووجد جنوبى ثمود اقليما كان يعرف باسم (أرض الذهب) على ضفاف نهر دباى (Debai) وفي الركن الجنوبى

(١) برستد : تاريخ مصر ص ٣٩٤ .

(٢) Cary & Warmington : The Ancient Explores, P. 87

(٣) ابراهيم نصحى : ج ٢ ص ٣٩٨ .

(٤) Pline : Les Ports de la Mer Rouge, Vol. VI, P. 72.

(٥) (تفسير المنار ج ٨ ص ٥٠٢ ، روح المعاني للألوسى ج ٨ ص ١٤٢) ، ثمود قبيلة من العرب كانت مساكنهم الحجر من الحجاز والشام إلى وادى القرى .

الغربي لشبه الجزيرة العربية زار دولة المعينين التي تقع شمالي ساحل العطور ، كما تعرف على مملكتي سبأ و كاتبانيا وكانت الخطوة التالية التي تستتبع هذه الكشوف العلية هي اقامة الثغور وانشاء الموانئ في المواقع الصالحة لرسو السفن والقريبة من مجرى نهر النيل .

فقد قام بطليموس الثاني بتأسيس مجموعة من الثغور على شاطئ البحر الأحمر فأنشأ مدينة ارسينوى (Arsinoé) (السويس الحالية) على خليج هيروبوليس (والمعروف الآن بخليج السويس) بعد أن أعاد حفر القناة التي تصل البحر الأحمر بالنيل ، ثم اتجه جنوبا على الشاطئ الغربي وبنى ميناء فيلوتير (Philotora) (سفاجة) ثم ميناء ميوس هورموس (Myas Hormos) أي ثغر القواقع على مقربة من القصير ، ثم اتجه جنوبا وأنشأ ميناء برنيس (Bérenice) في مواجهة مدينة أسوان ، وعلى رأس الطريق القادم من قفط وبالقرب من ميناء عيذاب . أما بطليموس الثالث فقد أسس ثلاث مدن على الشاطئ الجنوبي الغربي للبحر الأحمر أطلق عليها جميعا اسم زوجته برنيكي ، كما أنشأ بطليموس الرابع مدينة أطلق عليها اسم ارسينوى بالقرب من بوغاز باب المندب وهناك مجموعة أخرى من المدن الساحلية ^(١) لا يعرف على وجه التحديد تاريخ انشائها وان كانت ترجع الى العصر البطلمي ، مثل مدينة هيروبوليس عند الطرف الشمالي للبحيرات المرة وميناء ليوكس ليسن (Leukos Limen) ومن المرجح أن تكون مدينة القصير قامت على موقعها ، ومدينة ادوليس (Adulis) التي تقع جنوبي ميناء مصوع .

وكما عنى البطلمة بانشاء الموانئ لتنشيط التجارة البحرية فقد أولوا كذلك مد الطرق البرية الكثير من اهتمامهم لانشاء شبكة من الطرق تربط تلك الموانئ بوادي النيل . وقد استفادوا في ذلك من الطرق التي أنشأها الفراعنة من قبل ، فقد سلك المصريون القدماء طرقا للذهاب الى بلاد بونت ، ولعل أقدم الطرق الثلاث ، هو طريق أعالي النيل الذي سلكه ملوك الأسرة الأولى لاستيراد منتجات بلاد بونت دون أن يعرف عنهم انهم سلكوا الطريق البحري . والطريق الثاني هو طريق

Pline : Les Ports de la Mer Rouge, vol. VI, P. 79. (١)

القوافل الذى يبدأ من شمال محاجر الحمامات وينتهى عند شاطئ البحر الأحمر بسيناء صغير يعرف باسم دواو (Douaou) على بعد بضعة أميال شمالى ثغر القصير . أما الطريق الثالث فكان القناة التى تربط فرع النيل الشرقى بالبحر الأحمر مارا بوادى الطميلات ، ويقال أن أول من حفرها هو الملك سيزوستريس أحد ملوك الأسرة الثانية عشرة ، ثم أعيد حفرها عدة مرات فى عهد الملكة حتشبسوت ثم الملك سيتى الأول ومن بعده ابنه رمسيس الثانى ثم نخاو الثانى وكذلك فعل دارا الأول الملك الفارسى واجزر كسيس .

أما فى العصر البطلمى فقد وجه بطليموس الثانى اهتمامه الأول الى احياء الطريق الذى يربط البحر الأحمر بنهر النيل عن طريق القناة السالفة الذكر فأعاد حفرها وأصبحت تخرج من النيل وتمر بوادى الطميلات مارة بمدينة بوبسطن بالقرب من الزقازيق وهيروبوليس شمال البحيرات المرة ثم تنتهى عند مدينة ارسينوى (السويس) . وكانت هناك شبكة من الطرق يبدأ معظمها من مدينة قفط ، وينتهى أحدها عند ليوكوس يسين القصير بعد مروره بوادى الحمامات ومناجم الذهب فى تل الفواخير ، وطريق آخر كان ينتهى عند مدينة ميوس هورموس (بالقرب من القصير) . وكان بين كانيوبوليس وفيلوترا (سفاجة) طريق يعتبر أقصر الطرق بين نهر النيل والبحر الأحمر . كما كان يوجد طريق يصل بين قفط وبرنيكى ويمر بمناجم الزمرد عند زوبانا (Zubana) سكات (Sackat) حيث يوجد معبد يرجع الى العصر البطلمى .

وعنى البطالمة كذلك بحفر الآبار وانشاء خزانات المياه على جانبى تلك الطرق ووضعوا من النظم ما يكفل اصلاحها وصيانتها .

أما تجارة البحر الأحمر التى كانت ترسل الى الاسكندرية فقد كانت تسلك أحد طريقين : الأول من مدينة هيروبوليس شمال البحيرات المرة حيث ترسو السفن الآتية من البحر الأحمر فتفرغ حمولتها ثم تنقل الى المراكب النهريّة التى تسير فى القناة التى تصل النيل بالبحر الأحمر ، أما الطريق الثانى فإن جزءا منه برى ، فكانت السفن البحريّة ترسو عند احدى الموانى الجنوبية مثل برنيكى أو ليوكوس

ليمن أو ميوس هرموس أو ميناء فيلوترا حيث تفرغ حمولتها ثم تقوم الابل بنقلها الى قفط ، ثم تشحن في المراكب النهرية ومنها الى الاسكندرية .

هذا ولا يفوتنا أن نذكر الأسباب غير المباشرة التي ساعدت على تقدم البحرية التجارية في العصر البطلمي تقدما ملحوظا لم نعهده من قبل ، ذلك هو التقدم العلمي في الفنون البحرية التي كان أهمها انشاء فئارة الاسكندرية التي بناها المهندس سوستراتس (Sostrate) في القرن الثاني قبل الميلاد في عهد بطليموس الثاني في جزيرة فاروس . وكان ارتفاعها (١٣٥) مترا وكانت المشاعل توقد في أعلاها لارشاد السفن التي كانت تهتدى بنورها على بعد ستين كيلومترا . وظلت منارة الاسكندرية تعمل في هداية السفن قرابة خمسة عشر قرنا اذ تهدمت سنة ١٣٠٣ م . كذلك وضع أمير البحار الرودسي تيموستيس في عهد البطالمة كتاب « المعارف البحرية ^(١) » سجل فيه معلومات ضرورية ومفيدة عن معظم الموانئ المعروفة في ذلك الوقت ، فكان لذلك يعتبر دليلا لازما لربان السفينة وكانت تلك المعلومات تتناول نواحي مختلفة من حيث التضاريس والمناخ وعادات وتقاليدها شعوبها ، وأهم محاصيلها ومنتجاتها وتقودها وما الى ذلك من معلومات ، كما عني عناية خاصة ببيان المسافة بين كل منها .

وقد أدى تقدم العلوم البحرية الى سرعة انتقال البضائع والمتاجر من مكان لآخر دون أن يستتبع ذلك تغير يذكر في تصميم المركب أو السفينة ، ذلك أن المركب أصبحت تستطيع شق طريقها في عرض البحار بعد أن كانت تساحلها ، كما أصبحت تسير في الليل وكان سيرها مقصورا على النهار . ويبلغ متوسط سيرها (٨٠) الى (١٣٥) عقدة في اليوم بعد أن كانت السرعة لا تزيد (٦٥ أو ٨٠) عقدة ، واستطاعت أن تقطع المسافة بين الاسكندرية ورودس في أربعة أيام وبين الاسكندرية وصقلية في ستة أو سبعة أيام اذا كانت الرياح مواتية .

كذلك أدى التقدم في فن بناء السفن الى ازدياد حمولة المركب وكبر حجمها حتى بلغت حمولتها ٣٥٠٠ طن من البضائع ، هذا عدا من عليها من الملاحين ويبلغ

Tarn : Hellenic Military & Naval Developments, P. 193. (١)

عددهم في السفن الكبيرة ما يقرب من (٦٠٠) ملاح ، (٣٠٠) جندي بحار ، وبخلاف ما تحصله من الأسلحة والذخيرة التي أعد لها مخازن خاصة كما أعد للدفاع عنها قلاع للمراقبة . والى جانب هذا جهزت السفن الكبيرة بكثير من مظاهر الترف والرفاهية فقد وفرت للمسافرين جميع وسائل الراحة من غرف متعددة وأبهاء فخمة ورياش شينة وأثاث فاخر .

وكذلك كان للأبحاث التي قام بها (Hippalos) هيپالوس للاستفادة من الرياح الموسمية سنة ١٠ ق.م. أثر كبير على تقدم التجارة البحرية وذلك بارتياح مناطق وبحار كان يصعب اختراقها من قبل ، وأصبح من الميسور بعدها اجتياز باب المنذب والابحار الى الهند مباشرة . وزارت مراكب الأسطول المصري موانى شبه الجزيرة العربية الجنوبية فاكشفت جزيرة سقطرى . ولما كثر ارتياح الأسطول المصري بحار الهند أنشئ منصب بحرى جديد في نهاية القرن الثاني قبل الميلاد وأوائل القرن الأول قبل الميلاد ، هو منصب « قائد البحر الأحمر والبحر الهندي » وكان صاحب هذا المنصب يتولى الى جانب ذلك قيادة مديرية قفط (Coptos) ، وفي نهاية القرن الأول كان قائد منطقة طيبة هو الذى يشغل هذا المنصب .

أما العوامل السياسية التي ساعدت على رواج ملاحه مصر التجارية الشرقية ، فهى تدهور مملكة سبأ ثم انهيارها سنة ١١٥ ق.م. وضعف دولة السلوكيين فى عهد بطليموس الثامن ، وكذلك مساعدة روما لمصر على حساب سوريا وفلسطين .

البحر في العصر الروماني

لما استولى الامبراطور أوغسطس بعد موقعة اكسيوم على مصر التي اعتبرها مفتاح الأرض والبحر ، عاد الأمن الى البحر الأبيض المتوسط ، وزاد الرخاء العام بفضل الاقبال على شراء المنتجات والحاصلات الشرقية . وظل الحال على ذلك طوال القرن الأول ، الذي اعتبره المؤرخون العصر الذهبي للتجارة الرومانية مع الهند وبلاد العرب . وقد بلغ من حرص أباطرة الرومان على الحفاظ على هذا المورد الاقتصادي ، أن أرسلوا حملة بحرية لحماية التجار من القرصنة في البحر الأحمر ، ولبسط نفوذهم في الجنوب ليشعر العرب بقوة الرومان . فقد أفلعت مراكب الحملة سنة ٢٧ ق.م من كليسيما (السويس) ثم سارت عبر جزء شاق من البحر الأحمر يمتد من خليج السويس الى لوكي كومي (Leuké Komé) ، غير أن السفن عادت أدراجها الى مصر بعد قيامها بمدة وجيزة لفشلها في المهمة التي سافرت من أجلها . وهي بسط السيادة الرومانية على البلاد الواقعة جنوبي مصر . وقد عزا (اسطرابون) سبب فشل الرحلة الى بعض أسباب ذكرها وجاء فيها : « كان الخطأ الأول بناء سفن طويلة ، مع أنه لم تنشب معركة في البحر ، ذلك لأن العرب أصحاب تجارة ولا يسلون الى الحرب حتى الى الحرب البرية

منها ، كما أنهم غير راغبين في خوض حرب بحرية على الاطلاق » . ثم يضيف
« وبعد أن تكبد ايليوس جالوس (Aelius Gallus) كثيرا من الآلام والخسائر ، وبعد
أن أمضى في البحر خمسة عشر يوما وصل الى لوكي كومي ، وهي ميناء تجارى
كبير وقد فقد كثيرا من السفن ، وذلك بسبب المتاعب الطبيعية وسوء الاستعداد
لا عن مقاومة أى عدو (١) .

ومن المرجح أن الرومان حاولوا بطريقة أو بأخرى السيطرة على بلاد العرب
الجنوبية حفاظا على تجارة مصر الشرقية البحرية ، فانه من الثابت أن الامبراطور
بريوس عقد محالفة ود وصداقة مع أمير ظفار الحميري في اليمن ، وكان الحميريون
الذين أسموهم اليونان باسم هوميرتياي (٢) (Homeritae) هم أصحاب السيادة
في ذلك الجزء من جنوب شبه الجزيرة ، بعد أن أخذت قوة السبأيين في الضعف
والتهور ، وكان من نتيجة التحالف الروماني الحميري أن أرسلت روما حامية
للبقاء في عدن للحراسة ، ولضمان حسن سير التجارة البحرية في البحر الأحمر ،
وفي عهد الامبراطور هدریان وأسرّة انطونيوس (٩٨ — ١٩٢ م) ظلت التجارة
البحرية مزدهرة بين مصر والمحيط الهندي وذلك بفضل السياسة والمشروعات
العظيمة التي قاموا بها ، فقد حولوا دولة النبط التي تقع على الجانب الشرقى
للبحر الأحمر والتي كانت تتبع روما الى ولاية رومانية أطلقوا عليها اسم
« بلاد العرب » ، كما شقوا طريقا برياً هاماً يربط بين ايلة على رأس خليج العقبة ،
وبين دمشق مارا بالبترا (٣) وبصرى ، وبذلك حلت ايلة محل مدينة ليوكس كومي
وأصبحت ميناء النبط الأول .

هذا وقد تولى تراجان (Trajan) تطهير قناة مصر التي كانت تصل النيل بالبحر
الأحمر من الرواسب والرمال التي كانت قد طمسها ثانية ، بعد عصر البطلمة كما

(١) Hornell : Sea Trade in Early times, P. 245.

(٢) The Cambridge Ancient History, Vol. III, P. 212.

(٣) Charlesworth : Trade routes & Commerce of Roman Empire, P. 134.

حفر قسماً جديداً أمدّها به حتى أصبحت تتصل بالنيل عند حصن بابليون ، وكان النيل في ذلك الوقت يجري تحت أسواره ، وكانت له مرسى ترسو فيه السفن . كذلك شق تراجان خليجاً بدأ من مدينة منف (البدرشين) ماراً بمدينة بوسطس (تل بسطة بالقرب من الزقازيق) وفاقوزا (فاقوس) فكانت السفن تسير فيه حتى بحيرة المنزلة ومنها إلى بلوز (بورسعيد) ومنها إلى البحر الأبيض المتوسط . وهذا بالإضافة إلى الطريق الشرقي القديم الذي كان يخرج من منف إلى القلزم ومنها إلى البحر الأحمر ، كما أنشأ الثغور على البحر الأحمر ، وأقام الفسارات على شاطئ البحر الأحمر ، وشاطئ البحر الأبيض المتوسط .

ومنذ منتصف القرن الثالث بدأت التجارة البحرية في الذبول والاضمحلال ، وذلك وليد عوامل عدة بعضها سياسي ، فقد تولت في إيران الدولة الساسانية مكان الدولة البارثية ، وقد اعتبرت الدولة الساسانية نفسها الوريثة الشرعية للملوك الفرس الأخمينيين ، أي أن الدول التي حكمت فارس بعد فتح الإسكندر المقدوني في منتصف القرن الرابع قبل الميلاد حتى قيامها سنة ٢٢٥ م ، اعتبرت دولا دخيلة . وكان من شأن أحياء الوطنية والحضارة الفارسية وانتقال مركز السلطان إلى منطقة ما بين النهرين ازدياد حدة الصراع بين الدولتين الساسانية والرومانية . هذا بالإضافة إلى الخلاف الديني بين الزرادشتيين والمسيحيين الذي زاد الأمور تعقيداً . فقد عنى ملوك الساسان الأوائل بأن تكون لهم طرق ملاحتهم الخاصة بعيداً عن فلك الرومان واليونان وغيرهم ممن احتكروا طرق التجارة البحرية ، فأنشأ أول ملوكهم ازدشير^(١) الأول ، عدة موانئ بحرية ونهرية ، كذلك عقد الملك نارس في أوائل القرن الرابع (٢٩٢ — ٣٠٢ م) صلات تجارية مع شعب الزنوج في شرقي الصومال الذين عرفوا باسم (زند أفريك شاه) .

ومن الأحداث التي يجب ألا نغفلها ، والتي كان لها أثر واضح على ضعف خطوط الرومان البحرية في القرن الثالث ، اتحاد دول جنوب غرب شبه الجزيرة العربية . فقد كون الحميريون من مسلكة سبأ وغيرها من الدويلات المجاورة دولة

Brown : A Literary History of Persia, Vol. I, P. 104. (١)

موحدة . وفي الجانب الآخر من البحر الأحمر أخذت مملكة اكسوم تزداد قوة وتزدهر اقتصاديا فظهرت كمنافس ليس بالهين أمره .

وفي القرن الثالث اضمحلت موارد الدولة الرومانية الاقتصادية نتيجة لاختلال الميزان التجارى ، وعدم اهتمامهم بالطرق التجارية وخاصة البحرية ، واغفالهم شأن الأساطيل التجارية . ومن المصادر الهامة في هذا الشأن العملة فاننا لا نكاد نجد أثرا للعملة ^(١) الرومانية في الهند أو في غيرها من المدن التى تقع على هذا الطريق بعد عهد الامبراطور كراكلا (Caracalla ٢١٢ — ٢١٧) .

أما بالنسبة الى الأسطول الحربى فقد اقتصرت مهمة الأسطول المصرى على المحافظة على الأمن العام والنظام على السواحل ، اذ اننا نجد فى النظم الادارية التى أنشئت فى عهد الامبراطور اديان (سنة ١١٧ م) نظاما خاصا للحراسة عرف باسم (Classis Augusta Alexandrini) ^(٢) كان ينص على أن يتولى عدد معين من السفن حراسة سواحل البحر الأبيض المتوسط ، وعدد آخر يتولى خفر ضفاف النيل . وظل هذا النظام معمولا به ، تتولى البحرية بمقتضاه الاشراف على الدلتا والشواطىء الشمالية حتى عهد الامبراطور كومود (Commode) سنة ١٩٢ م فألغاه وأنشأ نظاما آخر عرف باسم (Class Nova Libyca) عمل على فصل الأسطول المصرى عن أسطول برقة الذى أنشئت له قاعدة خاصة على شواطىء لوبيا ، ومع هذا فقد ظل الأسطول المصرى يراقب سواحل أفريقيا الشمالية حتى بلاد الموريتانيا كما كانت من أعماله الهامة حراسة القوافل البحرية التى كانت تنقل غلال مصر الى روما .

مما سبق نرى أن الرومان قد توقع اهتمامهم بالأساطيل البحرية بعد موقعة اكتيوم ^(٣) لسبب وجيه هو أن البحر الأبيض المتوسط غدا مقصورا عليهم ، ولم

(١) Rostowzew : Social & Economic History of the Roman Empire, P. 149.

(٢) Macquart : Organisation Militaire chez les Romains, P. 236.

(٣) أرسبيالد : القوى البحرية والتجارية : المترجم ص ٢٨ .

يعد لهم فيه منافس، ولم تكن بهم حاجة الى قوة دفاعية بحرية الا في أطراف الدولة النائية مثل بريطانيا . وفي نهاية القرن الرابع الميلادي عندما انقسمت الدولة الرومانية الى شرقية وغربية ، أصبحت مصر من أملاك الدولة الرومانية الشرقية التي عرفت بالدولة البيزنطية ، وأخذت هذه الدولة في بناء الأساطيل واهتمت بأمر القوى البحرية ، كما اهتمت بالملاحة التجارية في البحرين الأبيض والأحمر فاتسع نطاق التجارة في البحر الأبيض واستمرت مدينة الاسكندرية مركزا هاما لتجارة الشرق (١) والغرب . على أن الخطوة الحاسمة في تكوين قوة بحرية دائمة كانت في عهد الامبراطور انسطاسيوس ولعله هو الذي أنشأ (ترسانات) دور صناعة السفن في بيزنطة وصور والاسكندرية .. ويرجح هذا القول الحملة البحرية التي قام بها سنة ٥٠٨ م وكانت عدتها مائة سفينة كبيرة وعددا آخر من السفن الصغيرة وجهها ضد القوط الشرقيين الذين حاولوا الاستيلاء على البلقان . كما أعد أسطولا آخر سنة ٥١٨ م وزوده بمواد كيميائية اخترعها بروكليس الايني ، ساعدته في انقاذ المدينة بعد أن اشتعلت النار في سفن العدو (٢) . وقد كانت القوة البحرية التي وضع نواتها الامبراطور انسطاسيوس خير عون للامبراطور جستنيان ، فمكنته من الاستيلاء على شمال أفريقية وايطاليا وجزء من أسبانيا ، وجزر غرب البحر الأبيض المتوسط . وقد كان عدد قطع الأسطول الذي قام بهذه العمليات الحربية ، ٥٠٠ ناقلة ، ٩٢ سفينة حربية كبيرة ، عليها ١٥٠٠٠ رجل من المشاة وخمسة آلاف من الفرسان . هذا بالإضافة الى سفن الحراسة التي بلغ عددها ٩٢ سفينة عليها ٢٠٠٠ رجل يقومون بعملية التجديف ، وكانت القوة البحرية تعتمد أساسا على السوريين والمصريين واليهود المقيمين بمدينة الاسكندرية وجاليات أخرى من اليونانيين . وقد احتفظت الدولة البيزنطية بأسطولها البحري الدائم وقواعده البحرية ودور صناعته في قرطاجنة والاسكندرية وعكا والقسطنطينية حيث بنى

(١) ابراهيم نصحي : البحر الأحمر في عصر البطلمة والرومان ص ٤٠٤ (مجلة الجيش ، عدد أبريل سنة ١٩٤٧) .

(٢) Malas : Constantine Porphyrogenitus Excerpta Historica, P. 169

كثير من السفن الحربية مثل الدرومون (Dromons) الخفيفة الحربية والتجارية الكبيرة التي كانت تقوم بنقل الجنود والامدادات في وقت الحرب .

وقد أدى تأسيس مدينة القسطنطينية الى اضعاف الملاحة المصرية والتجارة الخارجية اذ تحولت صادرات الشرق الأقصى اليها عن طريق الخليج الفارسي ، ثم جزيرة العرب والشام على ظهر القوافل بدلا من عبورها البحر الأحمر واختراق مصر الى مدينة الاسكندرية ثم البحر الأبيض المتوسط . الا أن ذلك لم يطل أمره ، إذ اضطر الامبراطور جستنيان في القرن السادس الى العودة الى طريق البحر الأحمر والثغور المصرية ، بعد أن قطع الفرس طريق القوافل الآتي من الخليج الفارسي وهكذا عادت للاسكندرية مكاتها الأولى وأصبحت أعظم مدن البحر الأبيض المتوسط ، وفاقت أهميتها كمركز تجارى أهمية القسطنطينية عاصمة الدولة . فقد كانت الاسكندرية محط رجال تجارة الشرق التي كانت تشتمل على الحرير والعطور والتوابل ، وكانت تصدر منها الى مدن البحر الأبيض ، كما كانت تصدر القمح المصرى الى القسطنطينية والى ايطاليا وتستورد الأخشاب منها . وقد اتسعت تجارتها مع شمال أفريقيا ، بل ان تجارتها وصلت الى الجزر البريطانية بعد أن اجتازت مضيق جبل طارق (عمدة (١) هرقل) .

وقد أدى اضطهاد كنيسة القسطنطينية لمسيحي مصر وسوريا الى نتائج وخيبة ظهرت آثارها عندما زحفت الجيوش الساسانية على سوريا فاستولت عليها وسقطت انطاكية ثم واصلت الزحف الى بيت المقدس فاستولت عليها سنة ٦١٤ وفي عام ٦١٩ م وصلت مصر واستولت عليها وعلى الاسكندرية عاصمتها دون أن تلقى أى مقاومة في بلد منها . وليس معنى هذا أن الحرس الوطنى في هذه البلاد كان ضعيفا أو عديم الولاء بل كان المواطنون غير راغبين في المقاومة ، ولا في رد الفاتحين وذلك لما لاقوه من اضطهاد وسوء معاملة من أباطرة الرومان وكنيستهم .

ولكن الدولة البيزنطية استطاعت بعد ذلك أن تستعيد هيبتها وممتلكاتها بقوة

(١) Diehli : Histoire de la Nation Egyptienne, T. III, P. 212.

بحريتها وزعامتها الحكيمة ، فقد استولى على السلطة هرقل حاكم شمال أفريقيا بعد أن خلع الامبراطور العاجز فوكاس . فأبحر من افريقية بأسطوله وقام بعدة غزوات وحملات استرجع بعدها أملاك الدولة في مصر وسوريا ، بل ذهب الى أبعد من ذلك اذ نقل الحرب الى أرض الأعداء فواصل سيره حتى وصل المدائن عاصمة الفرس ، وهكذا انتهت الحرب سنة ٦٢٨ م . وقد كان لهذه الحروب التي استمرت مع الفرس عشرين عاما ، وما كان يلقاه السوريون والمصريون من الاضطهاد الديني لمعارضتهم المذهب الأرثوذكسى (١) الذي فرضته عليهم القسطنطينية أثره البالغ اذ جعلتهم يرحبون بقدوم العرب بعد خروج الفرس بثلاث عشرة سنة ٦٤١ م .

(١) Diehl : L'Afrique Byzantine, P. 406.

الملاحة

عند العرب

قبل الإسلام

لقد كان لطبيعة شبه الجزيرة العربية ولموقعها الجغرافي أثر كبير في تطور الملاحة على شواطئها ، إذ أنها تحدد من ثلاث جهات بخط ساحلى بالغ الطول يدور من خليج السويس الى رأس الخليج الفارسى . وتمتد بالقرب من هذه السواحل اليمن وحضرموت وعمان ، ولم يكن الاتصال بينها بحرا أشد هولا من عبور الصحارى والجبال التى تفصل بينها برا . وكانت الملاحة تهيء للعرب الاتصال عبر المياه المغلقة فى البحر الأحمر والخليج الفارسى بسركرين من أقدم مراكز الثروة والحضارة فى العالم ، وهما مصر وإيران ، فضلا عن بلاد ما بين النهرين وكان يمكن بلوغها برا وبحرا . كما كان من اليسير عليهم عبور البحر الى شرق أفريقيا فى الجنوب العربى والسير بسفنهم على ساحله بحثا عن سلع المناطق الاستوائية ، والبحر الأحمر والخليج الفارسى ، يكملهما النيل والفرات ودجلة ممران طبيعيان للملاحة بين حوض البحر الأبيض المتوسط وشرق آسيا . وهكذا نرى أن العرب يطلون من كلا جانبي جزيرتهم على طريقين من الطرق التجارية الكبيرة فى العالم . حقيقة أننا لا نعرف حتى الآن شيئا يذكر عن نشاط العرب فى الملاحة قبل الفتح

الهلينى للشرق الأوسط ، ولكن فيما تركته الشعوب المجاورة لها من النقوش الكثيرة والكتابات على آثارها ما يشهد بأن سواحل شبه الجزيرة العربية ، كانت فى جميع العصور التاريخية على اتصال بالبلاد الأخرى بحرا . فتحدثنا النقوش السومرية والاكادية التى ترجع الى الألف الثالث قبل الميلاد عن الصلات البحرية بين بلاد ما بين النهرين وبلاد دلمون (Dilmun) ، ولعلها جزر البحرين ، وماجن (Magan) وهى عمان ، وقيل كان يوجد بها الخشب والنحاس ، كما ورد فى نقش لجش^(١) (Lagash) ذكر لبناء السفن . وعلى الجانب الغربى للجزيرة العربية كانت السفن المصرية تسخر عباب البحر الأحمر منذ عهد ساحورع من ملوك الأسرة الخامسة ، كما قامت عدة رحلات بحرية الى بلاد بونت فى عهد الأسرة السادسة . وكانت السفن التى قامت بتلك الرحلات تعبر البحر الأحمر الى أقصى الجنوب ، ثم تعود فى أوبتها فى اتجاه مضاد للريح ، وهو أمر ليس بالهين فى تلك العصور ، وكانت تصنع فى رأس خليج السويس وتسميها النصوص المصرية أحيانا باسم (سفن الجبال) .

كذلك جاء فى تاريخ الدولة الاشورية أن أحد ملوك مملكة أرض البحار (Sealand) التى تقع على الخليج الفارسى ، وتمتد من مصب نهر الفرات الى (دلمون) ، أى الى الشمال الشرقى لشبه الجزيرة العربية قد فر فى أوائل القرن السابع قبل الميلاد مع بعض أتباعه عبر الخليج الفارسى والتجأ الى أرض عيلام بعد ثورة فاشلة شنها على سيده الملك الأشورى سنخريب . فما كان من الملك سنخريب الا أن جاء بفينيقيين الى مدينة مينوى ليينوا له سفنا قوية . ثم أقام على السفن ملاحين من صور وصيدا وقبرص وأمر بتسييرها جنوبا فى مجارى الماء التى تشق البلاد وجرها على الأرض فى بعض المواضع ، حتى بلغت مصب الفرات . وتقول القصة ، وأبحرت الحملة الى مصب نهر اولاي^(٢) (Ulai) الذى كان يصب وقتئذ فى الخليج الفارسى مباشرة ، وهناك نزل المحاربون الى البر لملاقاة جنود (أرض

(١) لجش : مدينة سومرية مكانها الآن تل الموح بالعراق .

(٢) هو نهر قارون ويصب الآن فى شط العرب إلى الجنوب من البصرة بنحو عشرين ميلا .

البحر) على الشاطئ وأوقعوا بهم الهزيمة . وفي عهد الدولة البابلية الحديثة التي وحدت غرب آسيا كله ومصر في امبراطورية واحدة ، عمل الملك دارا الأول على ربط فارس بالهند ومصر بحرا الى جانب ربطها بهما برا ، فبعث بأسطول في نهر السند جنوبا طاف حول الجزيرة العربية حتى وصل مصر .

أما الاسكندر المقدوني فقد عنى عناية خاصة بتنشيط الملاحة في الخليج الفارسي ، فاستأجر الفينيقيين للملاحة في الخليج واستيطان شواطئه ، كما نقل كثيرا من السفن الى بلاد ما بين النهرين وبنى بعض السفن مستعينا بأشجار السرو القريبة من بابل ، وعمل على تحسين الملاحة في الفرات والنهوض بميناء بابل ، وأرسل ثلاث سفن جنوبا للاستكشاف ، وقد جاءت احدى السفن الى البحرين حيث شاهد رجالها مصايد اللؤلؤ . وفي القرن الثالث قبل الميلاد كان أهل جرها (Gerrha) على ساحل الاحساء ، ومعظمهم من العرب ، الذين اشتهروا بسيادة التجارة البحرية والبرية في تلك المنطقة ، كانوا يتجرون مع أرض البخور في جنوب شبه الجزيرة العربية عن طريق القوافل ، كما كانوا يتجرون برا وبحرا مع مدينة سلوقية (Seleucia) على نهر دجلة ، التي كانت السفن البحرية تستطيع التصعيد اليها فكانت نهاية الملاحة في الخليج (١) .

وقد ظلت تجارة الخليج الفارسي طوال عهد الامبراطورية الرومانية في حوزة مدن صغيرة تقوم بدور الوسيط ويشغل العرب فيها مركزا مرموقا ، مثل مدينة خاراكس (٢) وابولوجوس ثم مدينة تدمر في صحراء سوريا ، ولم يحاول الرومان القضاء على هذا النظام الا عندما فتح الامبراطور تراجان بلاد ما بين النهرين ، ولكن سرعان ما استعادت تدمر بعد ذلك ازدهارها ونشاطها التجاري ، فقد وافقت روما على تركها شبه مستقلة حتى يستطيع تجارها مزاوله تجارتهم في كلتا الامبراطوريتين الفارسية والرومانية .

وهكذا نرى أنه قد قامت في تلك الفترة التاريخية تجارة بحرية منتظمة من

(١) Muller : On the Erythraean Sea, P. 142.

(٢) يقول (Pliny) أن خاراكس كانت سنة ٧٧ م على حدود دولة البارثيين وكان يقوم عليها أمير ساسي .

الخليج الفارسي الى الجنوب الغربي من شبه الجزيرة العربية ، وان عرب الخليج لعبوا دورا أساسيا في هذه التجارة ، ومع هذا فان العصر الذهبي للخليج الفارسي لم يكن قد حان بعد ، فقد كانت الصدارة في تلك الأيام للبحر الأحمر . واعتمادا على ما ذكره اجاثارخيدس ، واسطرابون وبريلوس ، وبلينى الكبير ، وعلى ما ورد في بعض النقوش الأثرية نستطيع أن نكون فكرة واضحة عن العرب والبحر الأحمر في العصر الهليني وأوائل العصر الروماني .

لقد سبق القول أن بطليموس الثانى اهتم بالكشف عن الشاطى الأفريقي من البحر الأحمر ، كما أقام عدة موانى عليه مثل برنيس^(١) (Berenice) وغيرها من الموانى . وانه لم يهمل أمر الشاطىء الشرقى للبحر الأحمر ، فقد كلف ارستون (Ariston) بأن يبحر من خليج السويس الى باب المنذب مستكشفا في طريقه الساحل الغربى لشبه الجزيرة العربية . كذلك جعل بطليموس الثانى ومن جاء بعده من ملوك البطلمة خليج العقبة صالحا للملاحة أمام التجار^(٢) . وهنا يقول اجاثارخيدس^(٣) السكندرى أنهم (أى ملوك البطلمة) جعلوا خليج العقبة صالحا للملاحة أمام التجار ، ويضيف ، وربما كان الغرض من هذا ومن جملة الاستكشاف التى قام بها ارستون هو إعادة فتح الطريق الذى كان يسلكه سليمان وحيرام ، اذ كانت فلسطين وفينقيا خاضعتين لحكم البطلمة . وقد أثارت هذه المحاولة النبطيين الذين كانوا يسيطرون على الطرف الشمالى من طريق القوافل الممتد من بلاد العرب الجنوبية ويقولون عليه فى معاشهم ، ويقول اجاثارخيدس عن النبطيين « كانوا منذ القدم يعيشون عيشة راضية قانعة ، بما تمدهم بها قطعانهم من غذاء ، ولكنهم فيما بعد عندما جعل ملوك الاسكندرية الخليج صالحا للملاحة أمام التجار أخذوا يهاجمون الناجين من السفن المحطمة ، ويبنون سفن القرصنة لسلب

(١) تقع برنيس تجاه مدينة أسوان بالإقليم المصرى .

(٢) Cary & Warmington : The Ancient Explores, P. 67.

Rostovtzeff : Social & Economic History of the Hellen World, vol. (٣)

I, P. 383.

الملاحين بالغين في ذلك ما بلغه التاورى (١) (Pontic tauri) من قسوة وخروج على القانون . ولكن دهمتهم في عرض البحر السفن التي تضم صفوفاً أربعة من المجاديف (Quadrireme) أنزلت بهم ما يستحقون من عقاب .

فتبين مما تقدم أن التجارة البحرية والبرية بين الهند وشبه الجزيرة العربية ومصر ، كان معظمها في العصر الهلينستي في أيدي العرب ، وبالإضافة إلى ما جاء في كتب الجغرافيين والمؤرخين القدامى عن ذلك ، فقد عثر في الجيزة على تابوت عليه نقوش بالخط العربي الجنوبي واللهجة المعينية ، مؤرخة بالسنة الثانية والعشرين من (بطليموس بن بطليموس) أي سنة ٢٦٣ ق م . وترجمة النص هو أن رجلاً من (معينا) يسمى زيد — ال زيد كان يعمل كاهناً في أحد المعابد المصرية ، وكان يستورد المر والذريرة (قصب الطيب) من بلاده للمعبد ، ويصدر إليها على السفينة التجارية التي يملكها ، أثواباً جميلة من البز المصري (٢) . ولم تقف تجارة العرب البحرية عند نهاية البحر الأحمر فحسب بل تعدتها إلى البحر الأبيض المتوسط ، فقد عثر في جزيرة ديلوس (Delos) ببحر إيجه ، أهم مراكز شرق البحر الأبيض المتوسط التجارية في القرن الثاني قبل الميلاد ، على كثير من النقوش المعينية والسبائية ، وكلها ابتهالات وتقديس لآلهة عرب الجنوب .

أما في العصر الروماني ، فقد كانت العلاقات التجارية مع البلاد العربية بسيطة ، وذلك لاختلال الأمن في البحر الأبيض المتوسط ، وللحروب الأهلية الرومانية ، وقد أشار استرابون إلى ذلك بقوله : فيما مضى لم يتعد عدد السفن التي تستطيع عبور الخليج العربي (أي البحر الأحمر) والخروج إلى ما وراء المضيق (باب المنذب) « عشرين سفينة » ، أما في عصر الامبراطور أوغسطس (٣١ ق م — ١٤ م) ، فقد عاد الأمن إلى نصابه في البحر الأبيض المتوسط ، كما هدأت الحروب الأهلية

(١) التاورى : هم سكان الساحل الجنوبي من شبه جزيرة القرم المطل على البحر الأسود (Pontus) ويقول عنهم هيرودوت أنهم كانوا يقدمون ركاب السفن الغارقة وكل من يأسر ونهم في البحر من اليونانيين قرابين لآلهتهم العذراء (يعقوب بكر — العرب والملاحة هامش ص ٥٩) .

(٢) Rostovtzeff : The Social & Economical History of the Hellenistic World, vol.

II, P. 702.

في الداخل فزاد الاقبال على التحف الشرقية وتجارة الهند ، ثم يضيف استرابون :
ان أكثر من ١٢٠ سفينة كانت تبحر في العام من ميناء ميوس هورموس (Myus
Hormus) الى الهند ، وعلى خلاف ما كانت عليه الحال من قبل . وقد بلغت تجارة
الشرق قيمة كبيرة عند الرومان وظهرت في شبه الجزيرة العربية مدن جديدة
أصبحت موانئ بحرية هامة مثل ميناء موزا (Muza) لشهرتها باللبان والعطور
السبئية ، لذلك حاول الرومان السيطرة على بلاد العرب الجنوبية ، فاحتلوا ميناء
عدن (٤١ — ٥٤ م) وأبقيت حامية رومانية هناك . وفي عهد الامبراطور تراجان
وهديران ازدهرت الطرق التجارية البحرية في البحر الأبيض المتوسط والبحر
الأحمر والمحيط الهندي وذلك بفضل المشروعات الكثيرة التي قاموا بها في هذا
الشأن ، مثل إعادة حفر قناة تراجان التي تصل البحر الأحمر بالبحر الأبيض .

وفي القرن الثالث الميلادي ذبلت التجارة الرومانية الشرقية ، نتيجة للاضمحلال
السياسي والتدهور الاقتصادي وانخفاض قيمة العملة . كما ظهر في هذا القرن دولة
فارسية وطنية في ايران اعتبرت نفسها الوارثة الشرعية لملوك الاخمينيين وبذلك
أصبحت فترة حكم السلوكيين والبارثيين ، من وجهة نظرها ، دخيلة في تاريخ
الفرس . وفي القرن الرابع انقسمت الدولة الرومانية الى قسمين ، غربي وعاصمته
روما وشرقي وعاصمته القسطنطينية ، وهكذا أصبح يتنازع القوى في منطقة
الشرق الأوسط قوتان كبيرتان ، هما الدولة الساسانية والدولة البيزنطية .

وقد شجعت الدولة الساسانية الملاحة والتجارة البحرية ، وأسس أول ملوكها
ازدشير الأول عدة موانئ بحرية ونهرية للتجار مع شعب شرق أفريقيا ، وكان
الساسان يطلقون عليهم اسم (زند افريك ^(١)) . وقد أدى نشاط الفرس في الملاحة
البحرية وازدياد نفوذهم في تجارة الشرق ، الى تهديد مصالح التجار العرب ،
مما دعا عرب البحرين وسائر عرب السواحل الى عبور الخليج الفارسي والاعارة
على الدولة الساسانية ، ولكن الشاه شابور الثاني استطاع أن يرد على عرب شبه
الجزيرة بالاعارة عليهم في عقر دارهم واحتلال البحرين وأقام حامية فارسية هناك .

Brown : E.G. A Literary History of Persia, P. 110. (١)

أما بالنسبة لليونان والرومان فقد اضمحلت صلاتهم التجارية بالعرب منذ القرن الثالث الميلادي واستمر الحال كذلك الى القرن السادس ، وقد نتج عن هذه الحال أن كثيرا من المراجع التاريخية المعاصرة لتلك الفترة ، كانت تطلق اسم (الهنود)^(١) خطأ على الأحباش والحميرين ، وذلك لجهل معظمهم بالعرب وساكني شواطئ البحر الأحمر . وفي القرن السادس استعادت التجارة البحرية بين الشرق والغرب بعض نشاطها القديم ، فقد كان التجار اليونان يسلكون طريقين في البحر الأحمر ، الأول يمتد من الاسكندرية مصعدا في النيل ثم يعبر الصحراء الى أحد الموانئ ، ومنه يسلك البحر الأحمر حتى ميناء (ادولس)^(٢) ثم الى اكسوم في الحبشة . وكان الطريق الثاني يبدأ من ايلة ويمتد على طول الشاطئ الغربي لشبه الجزيرة العربية ، وكانت السفن ترسو اذا جن الليل عند أحد المراسي الطبيعية .

وعلى الرغم من أن مؤرخي القرن السادس الميلادي ، لم يذكروا شيئا عن الملاحة العربية ، فليس معنى هذا انه لم يكن للعرب ملاحه في ذلك الوقت ، وان كان فيه ضمنا ما يدل على أن سفنهم التجارية لم يكن لها شأن يذكر في أعالي البحار ، وكان هذا نتيجة حتمية للتدهور والاضمحلال السياسي والاقتصادي اللذين أصابا بلاد العرب الجنوبية في القرن السادس . فقد أرسل ملك اكسيوم حملة بحرية كبيرة سنة ٥٢٥ م أبحرت من ميناء ادولس وعبرت البحر الأحمر الى بلاد اليمن ، ولم يكن لدى (ذونواس) طاغية حبير أسطول حربي يصد به هجمات عدوه في البحر ، فاستطاع الأحباش الاستيلاء على اليمن وأخضعوها لنفوذهم . أما من الناحية الاقتصادية ، فقد تحول طريق التجارة الشرقية من البحر الأحمر الى الخليج الفارسي ومنه الى شط العرب ثم تختتم رحلاتها في (ثيريدون) عند مصب الفرات ومن هناك تحمل على ظهور الابل حتى سوريا التي كان يسميها الصينيون (تا — تسن) .

(١) العرب والملاحه في المحيط الهندي (ترجمة) ص ٩٣ .

(٢) ميناء على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر في الصومال (أنظر الخريطة) .

وهكذا نرى أن نفوذ عرب الجنوب قد اضمحل على عهد الرسول صلى الله عليه وسلم . وانتقلت القوة والحيوية الى عرب الشمال ، المناذرة المجاورين للدولة الساسانية ، والغساسنة المتاخمين للدولة البيزنطية ، ولم يكن عرب الشمال أهل بحر، وانما قدرت لهم ظروفهم الجغرافية أن تربط حياتهم بتجارة القوافل القادمة من الجنوب والشرق الى الشمال والغرب حاملة ثروات أفريقية وآسيا الى الدولتين اللتين كانتا تفرضان سلطانهما على الشرقيين الأوسط والأدنى في ذلك الوقت . أما عن عرب وسط شبه الجزيرة ونعنى بهم عرب الحجاز ، فقد كانت لهم صلة وثيقة بالحبشة عبر البحر الأحمر ، بدليل هجرة نفر من أوائل المسلمين اليها ، وان كان عجز قریش عن مطاردة المهاجرين يدل على أنه لم يكن لديهم سفن خاصة بهم . ولما أسلم عرب وسط شبه الجزيرة وبلغت فتوحاتهم السواحل المحيطة بهم ، أظهر بعضهم ميلا الى ركوب البحر ، ولم يكن ميلهم سوى امتداد للنفوذ الذى دأب عليه العرب فى الجاهلية منذ أقدم العصور ، فكان الرجل يركب مركبا كما يركب جملا ، اما للتجارة أو للاغارة ، وكان أول من قام بغارة بحرية من شواطئ شبه الجزيرة ، هو عثمان بن العاص الثقفى والى البحرين ، فقد أبحر من عمان فى غارة جريئة على ساحل الهند عند (تانة) بالقرب من بسباى ، كما اتجه أخوه الى خور (الديبل) عند مصب نهر السند ، ولما رجع جيش عثمان الثقفى من تانة ، كتب الى الخليفة عمر بن الخطاب يعلمه بذلك ، فكتب اليه عمر : « يا أخا ثقيف حملت دودا على عود ، وانى أحلف بالله لو أصيبوا لأخذت من قومك مثلهم (١) » . وأراد العلاء بن الحضرمى (٢) خليفته فى ولاية البحرين أن يظهر جرأته واقدامه ، فعبر الى فارس وتوغل فيها بعيدا حتى اصطخر فارس ، وكان ذلك بتحرير من أهل ولايته فجمع لذلك اثنى عشر ألفا من المسلمين وركب البحر . وعلى الرغم من أن المسلمين عادوا الى البصرة محملين بالغنائم الا أن الحملة باءت بالفشل وفقد

(١) فتوح البلدان للبلاذرى ص ٣٧ .

(٢) ذكر كثير من المؤرخين أن أول من ركب البحر فى أم الإسلام هو علاء بن الحضرمى ، منهم

البلاذرى ص ٤٦٤ (المقرئى ج ١ ص ٢٧١ ، الماوردى الأحكام السلطانية ص ١٩٤ إل ص ١٩٦

تاريخ يعقوبى ج ٢ ص ٢١٤ .

المسلمون سفنهم التي عبروا بها الخليج الى فارس . فلما علم الخليفة بأمر تلك الحملة غضب على العلاء غضبا شديدا ، لأنه أولا قام بها دون اذن منه ، وثانيا لأن عمر كان يكره ركوب البحر ، ولذا قرر عزل العلاء .

ولما طلب معاوية بن أبي سفيان الى عمر بن الخطاب وألح في أن يأذن له بغزو بلاد الروم بحرا لقربها منه ، اذ كان يشغل وقتئذ ولاية الشام ، طلب عمر الى والى مصر عمرو بن العاص أن يصف له البحر وراكبه ، على اعتبار أن مصر من الأمم التي مارست ركوب البحر وعرفت فنونه ، كما عرفت أخطاره ومخاوفه منذ العهد الفرعوني ، فكتب عمرو يقول « يا أمير المؤمنين ، انى رأيت البحر خلقا كبيرا يركبه خلق صغير ، ليس الا السماء والماء ، ان ركد أحزن القلوب ، وان ثار أزاع العقول ، يزداد فيه اليقين قلة ، والشك كثرة ، هم فيه كدود على عود ، ان مال غرق ، وان نجا برق ^(١) » فلما جاء عمر هذا الكتاب كتب الى معاوية يسئله من ركوب البحر قائلا « لا والذي بعث محمدا بالحق لا أحصل فيه مسلما أبدا . انا سمعنا أن بحر الشام يشرف على أطول شيء على الأرض ، يستأذن الله في كل يوم وليلة أن يفيض على الأرض فيغرقها ، فكيف أحصل الجنود في هذا الكافر المستصعب . وتالله لمسلم أحب الى مساحوت الروم ، فايالك أن تعرض ، وقد تقدمت اليك ، وقد علمت ما لقي العلاء منى ولم أتقدم اليه في مثل ذلك ^(٢) » .

وقد علل ابن خلدون في مقدمته سبب امتناع العرب في أوائل العصر الاسلامي من ركوب البحر بقوله « والسبب في ذلك أن العرب لبدأوتهم لم يكونوا في أول الأمر مهرة في ثقافته وركوبه ، والروم والافرنجة لمارسنتهم أحواله ومزايابهم في التغلب على أعواده ، مرنوا عليه فأحكسوا الدراية بثقافته . فلما استقر الملك للعرب وشيخ سلطابهم وصارت أمم البحر خولا لهم وتحت أيديهم ، وتقرب كل ذى صنعة اليهم ببلغ صناعته واستخدموا من النوتية في حاجاتهم البحرية أمسا ، وتكررت مارسنتهم البحر وثقافته استحدثوا بصراء بها ، فتاقت نفوسهم الى الجهاد

(١) المقریزی ج ١ ص ٢٧١ ، الكندرى ص ٥٩ .

(٢) المقریزی ج ٢ ص ١٩٠ .

فيه فأنشأوا فيه السفن والشواني ، وشحنوا الأساطيل بالرجال والسلاح وامطوها
العساكر المقاتلة لمن وراء البحر من أمم الكفر ، واختصوا بذلك من ممالكهم
وثغورهم ما كان أقرب الى هذا البحر وعلى حافته مثل الشام وافريقية والمغرب
والأندلس .

ومثل هذه القصص والروايات التي نسبت الى عمر بن الخطاب والتي يفهم
منها كراهيته ركوب البحار وتخوفه منه ، هي منشأ الاعتقاد السائد عند جمهور
مؤرخي المسلمين ، كابن خلدون وغيره بأن العرب لم يكونوا مجبين لركوب البحر
في يوم من الأيام . وهذا قول خاطيء اذا ما أخذ على اطلاقه ولا يتفق والواقع
بعد ما تبين من تاريخ الملاحة عند العرب قبل الاسلام . على أن مثل هذه القصص
انما تدل على أن عرب وسط شبه الجزيرة لم يكونوا يعنون بالبحر في أوائل
العصر الاسلامي ، وعلى أن عمر كان بما جبل عليه من روية وزرانة يستهدى
المنطق السليم وهو يكبح جماح قواده عن الغزوات التي قد يبدو له فيها ولو نذر
يسير من المخاطرة بأرواح المسلمين . ولم يكن سلوكه هذا مقصورا على الحروب
البحرية فحسب ، بل كان كذلك بالنسبة للحروب البرية ، فقد عارض أيضا من
قبل ما عرضه عليه عمرو بن العاص من فتح مصر رغم أن طريق الغزو كان برا ،
فعمر مع حرصه على سلامة المسلمين كان يخشى أن يتسع نطاق الغزو الى حدود
لا يسكنه الدفاع عنها . وجريا على السياسة الحكيمة التي اتهجها المسلمون ، وهي
الشورى في أمور الدولة العليا ، فقد رأى عمر أن يعرف آراء قادة المسلمين في
طلب معاوية غزو قبرص ، وهي غزوة بحرية وفيها من المخاطرة ما يستوجب الدرس
والروية ، خاصة انه لم يكن لدى العرب في ذلك الوقت عدد كاف من السفن
يصارعون به الأسطول البيزنطي اذا التقوا به ، لذلك وقع اختيار الخليفة على
عمرو بن العاص والى مصر اذ ذلك ، لما لهذه الولاية من شواطئ على نفس البحر
الأبيض المتوسط ، مثل الشام .

وجاء رد عمرو ، وصفا دقيقا لطبيعة البحر وركوب مياهه وما يلاقه المرء
في ذلك من صعاب ، فكان هناك رأيان متعارضان ازاء ركوب البحر الأبيض
المتوسط ، أحدهما ينادى به معاوية ، وهو ضرورة بناء أسطول عربى لخوض

الحرب في البحار ، والثاني ينادى به عمرو ، وهو تجنب المخاطر البحرية وقد اختار الخليفة الرأي الثاني وكان رائده في ذلك الحرص على سلامة المسلمين .

وعلى الرغم من سياسة الحذر والحيلة التي انتهجها عمر في ركوب البحر الأبيض المتوسط ، فإنه لم يتوان عن تسيير حملة (بحرية) في البحر الأحمر ضد الأقباش ردا على هجماتهم على السواحل الغربية ، وقد استبسل المسلمون في الحرب في مدينة (اودلس) ولكنهم انهزموا في النهاية على الأرض . وكان من نتائج هذه الحملة أن زادت حيلة عمر وحذره في ركوب البحر . وخاصة البحار التي لم يسبق للعرب خوضها من قبل مثل البحر الأبيض المتوسط .

ولعل في ذكر البحر والفلك التي تجرى فيه بما ينفع الناس في آيات كثيرة من القرآن الكريم ما يشعر بأن من العرب من كانوا يعرفون ركوب البحر . ونذكر على سبيل المثال لا الحصر قوله سبحانه وتعالى : (ربكم الذي يزجي لكم الفلك في البحر لتبتغوا من فضله انه كان بكم رحيمًا)^(١) وقوله تعالى (وهو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا منه حلية تلبسونها ، وترى الفلك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون)^(٢) ، وقوله تعالى (الله الذي سخر لكم البحر لتجرى الفلك فيه بأمره ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون)^(٣) .

فهذه الآيات الكريمة تشير فيما تشير اليه الى تسخير البحر وتذليله وجريان الفلك فيه بطلب فضل الله كالربح بالتجارة واستيراد محصولات الأمم الأخرى وغير ذلك من المصالح الدينية والدنيوية ، وهذا كله يتطلب السفر وركوب البحر . كذلك جاء ذكر البحر وركوبه في الأحاديث النبوية ، في سبيل نشر الدعوة الاسلامية ، فقد روى الجاحظ بن السنن عن الحسين بن علي رضي الله عنه ، عن رسول الله صلى الله عليه وسلم ، فيما يذكره راكب البحر الى الجهاد ، جهاد الكفار قال (امان لأمتي من الغرق اذا ركبوا البحر أن يقولوا بسم الله مجراها ومرساها ،

(١) سورة الإسراء آية (٦٦) .

(٢) سورة النحل آية (١٤) .

(٣) سورة الجاثية آية (١٢) .

ان ربي لغفور رحيم وما قدروا الله حق قدره ، والأرض جميعا قبضته يوم القيامة ،
والسماوات مطويات بيمينه سبحانه وتعالى عما يشكرون) .

ومن الأحداث التي تؤيد أن عمر بن الخطاب لم ينه عن ركوب البحر الا في
أحوال خاصة وهي التي لا يأمن عواقبها والتي يرى أن المسلمين يتعرضون فيها
للخطر ، في وقت كانت الدولة الاسلامية ترض فيه بكل مسلم وتحرض على سلامته،
اذ كانت تدخره لنشر الدعوة الاسلامية ، وفتح الامصار لكي يذكر فيها اسم الله
تعالى ، من تلك الأحداث موافقته على اعادة فتح قناة تراجان من جديد وذلك لنقل
قمح مصر الى المدينة ، فقد ظل القمح عاما أو عامين ينقل عبر الصحراء الى سيناء
وغربى الجزيرة العربية ، حتى أذن عمر لعسرو ، وقبل اخضاع مصر كلها (٦٤١ —
٦٤٢ م) بشق القناة التي تصل النيل بالبحر الأحمر . وقد استخدمت القناة فعلا
قبل عام ٦٤٤ وشحنت في أول الأمر عشرون سفينة قمحا عند أرصفة ميناء بابليون،
سارت في قناة القلزم ثم في البحر قاصدة الى (الجار)^(١) ميناء المدينة المنورة .
وظلت القناة مفتوحة بعد ذلك ، وان لم تستعمل الا في وقت الفيضان لما طرأ على
ذلك الجزء من مصر خلال العصور من ارتفاع في مستوى الأرض . وظلت
الامدادات من القمح ترسل عاما بعد عام قرونا عدة ، ومن المحتمل أنها لم تلبث
حتى أخذت تفرغ في جدة^(٢) ، ميناء مكة الجديد .

ولكن عندما اقترح عمرو شق فرع للقناة من بحيرة التمساح الى البحر الأبيض
المتوسط شمالا ، كقناة السويس الحالية ، لم يأذن له عمر خوفا من أن تعبر
أساطيل الروم الى البحر الأحمر وتعترض طريق الحجيج . هذا ويجب أن نذكر أن
الدولة الاسلامية في عهد الخليفة عمر بن الخطاب لم تكن قد وطدت دعائم سلطانها
بعد ، كما أنه لم يستتب لها الأمر في البلاد التي تحيط بالبحر الأبيض المتوسط
الذي يفصل بينها وبين أقوى منافس لها ، وهي الدولة البيزنطية ، ونعنى بتلك
البلاد ، مصر وبلاد الشام .

(١) العرب والملاحة في المحيط الهندي ص ١٨٨ .

(٢) العرب والملاحة في المحيط الهندي ص ٢٨٨ .

كذلك الخليفة عثمان بن عفان فلم يكن في أول عهده أقل حذرا من سلفه عمر في ركوب البحر الأبيض المتوسط ، كما يؤخذ من رده على معاوية عندما كتب اليه يستأذنه في غزوة قبرص (١) ، ويعلمه قربها وسهولة الأمر فيها ، وهو قوله قد شهدت ما ورد عليك من عمر رحمه الله ، حين استأمرته في غزو البحر) . ولكنه في سنة ٢٧ أجاب معاوية الى طلبه حين كتب اليه مرة ثانية يهون عليه ركوب البحر الى قبرص ، وكانت اجابته بتحفظ اذ قال له (فان ركبت البحر ومعك امرأتك فاركبه مآذونا لك والا فلا ، ولا تنتخب الناس ولا تفرع بينهم ، خيرهم ، فمن اختار الغزو طائعا فاحمله وأعنه) . وقد نفذ معاوية أمر الخليفة وحمل معه امرأته فأخته بنت قريظة (٢) وجماعة من الصحابة فيهم : عبادة بن الصامت ومعه زوجته أم حرام ، وأبو الدرداء وشداد بن اوس بن ثابت (٣) ، وأبو أيوب خالد الأنصاري ، وأبو ذر الغفاري ، وفضالة بن عبيد الأنصاري ، ووائلة بن الأسقع الكنانى ، وعبد الله بن بشر المازنى ، والمقداد وكعب الجبر بن مانع وجبير بن نفير الحضرمى ، وكان ذلك سنة ثمان وعشرين بعد انقضاء فصل الشتاء ، ويقال سنة تسع وعشرين (٤) . وأقلع الأسطول الاسلامى من ميناء عكا بمراكب كثيرة متجها نحو جزيرة قبرص ، كما سار اليها من مصر أسطول اسلامى آخر عليه سعد بن أبى سرح فاجتمعوا عليها ، فصالحهم أهلها على جزية سبعة آلاف دينار كل سنة يؤدون الى الروم مثلها ، لا يسنعهم المسلمون عن ذلك ، وليس على المسلمين منهم ممن أرادهم من ورائهم ، وعليهم أن يؤذنوا المسلمين بسير عددهم من الروم اليهم ، ويكون طريق المسلمين الى العدو عليهم (٥) . وهكذا نرى أن معاوية بن أبى سفيان أول

(١) البلاذرى ص ١٥٢ .

(٢) البلاذرى ص ١٢٣ .

(٣) هو ابن أخى حسان بن ثابت الأنصاري شاعر رسول الله صلى الله عليه وسلم .

(٤) فتوح البلدان ، ابن الأثير .

(٥) ابن الأثير فى حوادث سنة ٢٩ هـ .

مسلم غزا في البحر الأبيض المتوسط . على أن سياسة العرب البحرية في صدر الاسلام كانت سياسة دفاعية فحسب تستهدف تأمين الفتوحات العربية في مصر والشام ، ولم يعنوا في ذلك الوقت المبكر من فتوحاتهم في ركوب البحر الأبيض المتوسط لغزوات لا يأمنون نتائجها . لذلك حرص العرب على أن يتركوا حاميات قوية في الحصون والمحارس والربط في المدن الساحلية الهامة مثل اللاذقية وصور وصيدا وعكا على شاطئ بلاد الشام ، وفي الاسكندرية وتينيس ودمياط والبرلس ورشيد على الشاطئ المصري ، وفي بنطابلس وتونس بشمال أفريقية ، وقد جاء في كتاب فتوح البلدان للبلاذري وصفا لهذه السياسة في قوله « فكلما فتحوا مدينة ظاهرة أو عند ساحل رتبوا فيها ما تحتاجه من الجند ، فان حدث في شيء منها من قبل العدو سربوا اليها الامداد (١) » . وقد تجلت هذه السياسة بوضوح عندما تعرضت مصر والشام لغارة الروم على هذين الأقليمين سنة ٢٥ هـ / ٦٤٥ م .

وهكذا نرى أن هول البحر لم يثن العرب عن ركوبه وممارسة فنونه والحدق فيها فقد جابوا البحار وأكثروا من بناء الجوارى المنشآت ووسقوها بالعتاد والمقاتلة الى أمم مما وراء البحار . ولم يكتفوا بأن حدقوا سلوك البحار وفنون الغزو فيها، والاتجار على شواطئها وموانئها بل قاموا بالسياحات البعيدة واكتشفوا البلاد المجهولة ، وظهر منهم المعلمون المهرة والملاحون الحاذقون من أهل سيراف ، والبحرين وعمان أمثال أبي الحسن محمد بن أحمد بن عمر السيرافي ، وأبي الزهر البرختي الناخذاه ، والحسن بن عمر ، واسماعيل بن ابراهيم بن حرواس الناخذاه ، وكذا عبهره الربان الكرمانى ، ومحمد بن بايشاد ، وعمران الأعرج الربان الشهير وغيرهم كثير ممن جابوا البحار والمحيطات في أواخر القرن الثالث وأوائل القرن الرابع الهجرى ، وأمثال أحمد بن ماجد وسليمان المهري في القرن العاشر الهجرى .

والى جانب ما تقدم فإن العرب ألفوا في علم الملاحة وفنونه كتباً كانت وما تزال مراجع علمية لها قيمتها ، مثل كتاب « المترجم بالمدخل الكبير الى علوم البحر »

(١) البلاذري ص ١٣٤ .

ألفه أبو معشر المنجم ، وكتاب « الرهاني »^(١) ألفه محمد بن شاذان ، وسهل بن ابان وليث بن كهلان . وألف في علم الملاحة أيضا أحمد بن بترويه والمعلم خواشير ابن يوسف بن صلاح الأركي من رجال القرن الرابع للهجرة ، ويعد أحمد بن ماجد من عمان وسليمان المهري من الشحر من أئمة من ألف في علم الملاحة ، ولا تزال آثارهما باقية الى الآن وسيجيء الكلام عليهما مفصلا في باب المخطوطات.

هذا ولا تنسى أن البحر وما تمخر عيابه من سفن ومراكب قد لعب دورا هاما في الأدب العربي في الجاهلية والاسلام ، فقد جاء في معلقة طرفة بن العبد البكري :

كأن حدوج المالكية غدوة

خلايا سفين بالنواصف من د د

« عدولية » أو من سفين « ابن يامن »

يجور بها الملاح طورا ويهتدى

(١) الرهاني : عبارة عن دفاتر تسجل فيها خطوط عرض المواني ، وإرشادات بحرية كما كانت تحتوي على الجداول الفلكية وخطوط العرض وعلى معلومات عن الرياح والسواجل والشباب وكل ما يحتاج الربان إلى معرفته . وأول من كتب عنه المقدسي في القرن الرابع الهجري ، الذي يقول في وصفه (وصاحبت مشايخ فيه « أى المحيط الهندي » ولدوا ونشأوا من ربانيين وأشائمه (ورد في اللسان والتاج والجواليق المعرب ، الاشتيام مادة شتم هو رئيس الركاب ، أى رئيس الملاحين) ووكلاه وتجار ورايتهم من أبصر الناس به وبمراسيه وأرياحه وجزائره فسألهم عنه وعن أسبابه وحدوده ورايت معهم دفاتر في ذلك يتدارسونها ويمولون عليها ويمملون بما فيها « كما تعرض المقدسي للخرائط التوضيحية وسماعها الصور ، كذلك ذكر لنا ابن ماجد (رهاني) قديماً صنفه الربانبة المشهورين محمد بن شاذان وسهل بن ابان وليث بن كهلان .

الباب الثاني

البحر
في مصد
الاسلام

يقول ابن خلدون في مقدمته عن البحرية الاسلامية « فلما استقر الملك للعرب وشمخ سلطانهم ، وصارت أمم البحر خولا لهم وتحت أيديهم ، وتقرب كل ذى صنعة اليهم بسبلغ صناعته ، واستخدموا من النواتية في حاجاتهم البحرية أمما ، وتكررت ممارستهم البحر وثقافته استخدموا بصراء بها ، فتاقت نفوسهم الى الجهاد فيه ، وأنشأوا فيه السفن والشواني وشحنوا الأساطيل بالرجال والسلاح وأمطوها العساكر المقاتلة لمن وراء البحر من أمم الكفر ، واختصوا بذلك من مسالكهم وثغورهم ما كان أقرب الى هذا البحر وعلى حافته » .

ومعنى هذا أن ابن خلدون يرى أن العرب اعتدوا في أول أمرهم على أبناء الأمم التي خضعت لسلطانهم ممن كانت لهم دراية بالبحر وثقافته ، وهو رأى له تقديره ووجهته في هذه الناحية ، وقد كانت مصر بطبيعة الحال من أولى تلك الأمم . فمن المعروف أن أكبر صناعات مدينة الاسكندرية — قبيل الفتح العربى — صناعة بناء السفن اذ كانت الاسكندرية أكبر أسواق العالم وأكثر ثغوره ازدحاما وحركة في تجارة القمح والكتان والورق والزجاج وغير ذلك من موارد البلاد

الزراعية والصناعية ، كما كانت تحمل اليها مقادير عظيمة من الذهب والعاج من بلاد النوبة وأثيوبيا ، كذلك كانت ترد اليها أنواع التوابل والبهار والحرير والفضة والجواهر من بحار الصين والهند عبر البحر الأحمر حتى مدينة القلزم (السويس) ، ومنها تحصل في ترعة تراجان الى مدينة منف على نهر النيل . ومن منف تنحدر بها السفن في النيل الى ميناء الاسكندرية ، حيث كانت تصدر الى جميع موانى البحر الأبيض المتوسط . ومثل هذه التجارة العظيمة لا بد لها من عدد كبير من السفن ، ولما كانت مصر خلوا من موارد الخشب الذى يصلح لصناعات السفن ، فقد كانت تستورد من بلاد الشام وغيرها من البلدان المنتجة لهذا النوع من الخشب ، ثم تقوم بصناعته في مدينة الاسكندرية . وكان قيام هذه الصناعة فيها — وهى مركز تجارى هام — أعود بالربح وأجدى على التجار . فضلا عن ذلك فان مصر تبت نوعا من الكتان تصلح أليافه صلاحية تامة لعمل الحبال وأدوات السفن ، فقد ورد في كتاب البلدان لابن الفقيه (١) « ومن عجائب مصر نوع من الكتان اسمه (الدقس) كانت تصنع منه حبال السفن وكانت تسمى (القرقس) » .

ويذكر (سيبوس) (٢) في تاريخه ، أن احدى سفن الغلال التى كانت تصنع في الاسكندرية تحمل عشرين ألف مد (أى ٤٠٠٠ أردب) . ويقول بتلر (٣) في تعليقه على حمولة السفينة ، ان أحدا من المؤرخين لم يذكر أن حمولة السفينة كانت فذة .

والى جانب السفن والأسطول التجارى كانت مصر تصنع كذلك السفن الحربية لها وللدولة البيزنطية . وكانت السفن الحربية على نوعين ، نوع كبير الحجم ويمكن أن نسميه البوارج ، وتسع السفينة منها ألف رجل ، ونوع صغير ويمكن تسميته الطرادات وكانت الواحدة منها تسع مائة رجل ، كما كانت مهمتها السير السريع واللف حول السفن الكبرى .

ويذكر سيبوس (Sebeos) وصفا مسهبا على جانب عظيم من الأهمية للسفن

(١) ابن الفقيه ج ٥ ص ٦٦ .

(٢) Sebeos : Translation by Conybeare, P. 82.

(٣) فتح مصر صفحة ٨٣ .

المصرية التي أرسلت لغزو بيزنطة في عهد معاوية ، جاء فيه « أن عدد السفن الكبرى ثلاثمائة كل منها يحمل ألف رجل ، وعدد الطرادات خمسة آلاف ، كل منها يحمل مائة رجل ، فيكون عدد من أرسلوا بالبحر لغزو بيزنطة ثمانمائة ألف رجل ، وهذا عدا من أرسلهم معاوية بالبر الى (خلقدونية) . يضاف الى ذلك ما كانت تحمله السفن من السلاح والآلات وكذا المئونة والخيام كما أن جزءا كبيرا منها شغل بالخيول . »

ويضيف سيبوس فيقول « ان السفن الحربية كانت مزودة بالآلات القذف التي تتكون من المجانيق ، وآلات رمى الحجارة ، وبالأبراج العالية التي تستعمل في تسور صرح الأسوار المحصنة ، وذلك بأن يقيسوا قنطرة من الألواح على الفضاء القليل الذي يفصل بين البرج ، ويعبروا عليها الى الحصون والأسوار . كما كانت السفن المصرية مجهزة بالآلات تقذف النار ، وهي النار المعروفة بالنار الأغرريقية . » وقد جاء في وصف سيبوس « أن السفن التي بنيت في مصر بعد الفتح العربي بأمر العرب كانت مجهزة بالمجانيق لقذف المواد الملتهبة ، وهي المواد التي قيل أن تجهيزها كان الى القرن السابع على الأقل سرا مكنونا اختص به أهل بيزنطة . »

ولم تقتصر سفن مصر وأساطيلها على البحر الأبيض المتوسط فحسب ، بل امتدت الى البحر الأحمر ، وذلك بفضل العمل العظيم الذي أقبل عليه الخليفة عمر بن الخطاب وهو حفر خليج تراجان^(١) ، الذي يخرج من النيل الى الشمال من حصن بابليون بقليل (فم الخليج الحالي) ثم يسر بمدينة عين شمس ومنها الى وادي الطميلات الى موضع القنطرة حتى يتصل بالبحر الأحمر عند مدينة القلزم^(٢) . ويرجع تاريخ حفر هذا الخليج^(٣) الى عهد فرعون مصر (نخاو) ، وهو الذي حفر خليجا كذلك يصل برزخ السويس بالبحر الأبيض المتوسط (مكان قناة السويس الحالية) ، ثم أصلح الخليج في العهد البطلمي في زمن بطليموس

(١) الكندي : القضاة والولاة ص ٢٣ ، ابن عبد الحكم فتوح مصر ص ٣٧ ، فتوح البلدان للإبلاذري ص ٢١٦ .

(٢) Quatremère, E. : Mémoires Geographiques, P. 176.

(٣) أبو صالح الأرميني ص ١٧٢ .

الثانى . ولكنه جعلها تنفصل عن النيل عند (فاقوس) بعد أن كانت تنفصل عنه فى العهد الفرعونى عند (بوبسطة) ، ولكننا لا نعرف على وجه التحديد الوقت الذى امتد فيه الخليج من فاقوس الى بابلليون ، وان كان من المرجح أن يكون ذلك قد تم فى عهد الامبراطور تراجان^(١) الذى بنى حصن بابلليون فى العام المتسم للمائة بعد الميلاد . على أن هذا الخليج أو الترعة لم تكن ذات غناء كبير أو فائدة دائمة ، ذلك لأن الماء لم يكن يجرى فيها الا عند فيض النيل ، ولما أهمل أمرها فى القرن الثانى للميلاد أصبحت غير صالحة لسير السفن لعدم تطهيرها فملئت بالرمل ، حتى قيل أن معالمها كانت قد أندثرت واحتاج عمرو بن العاص الى من يدلّه على موضعها ، فأرشده اليها أحد القبط فأجازه برفع الجزية عنه^(٢) . على أن السرعة التى تم بها حفر الترعة واعادتها الى حالتها الأولى تدل على أن بعض أجزاء المجرى الذى بلغ طوله تسعين ميلا كان لا يزال صالحا أو على الأقل محفورا . ويقال أن عمرا كان ينوى حفر خليج بين بحيرة التمساح والبحر الأبيض المتوسط ، فيكون بذلك قد قطع البرزخ بالبحر ، كما فعل نخاو من قبل ، وكما هو الحال اليوم ، ولكن الخليفة عمر أبى ذلك وأنكره ، قائلا أنه يسكن الروم من السير الى البحر الأحمر وقطع السبيل على من أراد الحج .

ومن الدوافع المباشرة لاهتمام العرب فى أول أمرهم بالبحر ، وعنايتهم بأمر مصالح الثغور البحرية — وحمائتها بالسفن والأساطيل — تورد جماعة من أهل الاسكندرية من الروم بعد أن فتحها عمرو بن العاص صلحا سنة ٢١ هـ . فأرسلوا الى امبراطور بيزنطة (قسطانز) يطلبون اليه المجيء للاستيلاء على الاسكندرية ، لأنه ليس فيها الا مسلحة (حصن) ضعيفة لا تقوى على دفع جيش روماني ، فاستجاب الامبراطور لهذا الطلب ، لما فى نفسه نحو المصريين من الحقد وحب الانتقام ، لما أصابه منهم فى كرامته وما لحق دولته من الضرر من ضياع مصر ، فأمر باعداد قوة عظيمة وكنم أمرها كتمانا شديدا ، وكانت الدولة البيزنطية الى ذلك الحين لا تزال على سلطاتها فى البحر غير مدافعين ولا معاندين . وعلى العكس

(١) Butler : Ancient Coptic Churches of Egypt, P. 178.

(٢) ابن عبد الحكم ص ٣٧ ، المقرئى ج ١ ص ٥٩ ، الكندى ص ٤٩ .

من ذلك كان العرب ، فلم يكن لهم في ذلك الوقت سفينة واحدة في البحر الأبيض المتوسط تأتيهم بأنباء أسطول الروم الذي بعث به الامبراطور (مانويل) للاستيلاء على الاسكندرية ، فما شعر العرب الا والأسطول البيزنطي يدخل ميناء الاسكندرية في عدة ثلاثائة سفينة ، وألقى فيها مراسيه غير مدافع (١) ، ولم يكن بالمدينة الا ألف رجل من العرب للدفاع عنها ، فغلبهم الروم وقتلوهم الا نفرا قليلا الزنج في شرقي الصومال الذين عرفوا باسم (زند أفريك شاه) .

ويحدثنا المقرئ عن هذا الغزو فيقول : وكتب عثمان رضى الله عنه الى عبد الله بن سعد بن أبي سرح وآلى مصر ، « قد علمت كيف كان هم أمير المؤمنين (يعنى عمر بن الخطاب) بالاسكندرية ، وقد تقضت الروم مرتين فألزم الاسكندرية مرابطيها ، ثم أجز عليهم أرزاقهم وأعقب بينهم في كل ستة أشهر » . ثم يضيف بعد ذلك فيقول « وكانت الاسكندرية انتقضت وجاءت الروم وعليهم منويل الخصى في المراكب حتى أرسوا بالاسكندرية ، فأجابهم من بها من الروم » ثم يقول ، وقد كان عثمان عزل عمرو بن العاص وولى عبد الله بن سعد بن أبي سرح ، فلما نزلت الروم سأل أهل مصر عثمان أن يقر عمرا حتى يفرغ من قتال الروم فان له معرفة بالحرب وهيبة في العدو ، ففعل وكان على الاسكندرية سورها فحلف عمرو بن العاص ، لئن أظفره الله عليهم ليهدمن سورها حتى يكون مثل بيت الزانية يؤتى من كل مكان ، فخرج اليهم عمرو في البر والبحر (٢) .

وقد اختلف مؤرخو (٣) العرب في تحديد السنة التي خرج فيها الروم على الاسكندرية بحرا فيقول البلاذرى ، يحتمل أن يكون ذلك سنة ٢٣ هـ ، ويقول ابن الأثير أنه كان سنة ٣٥ هـ ويتفق معه في ذلك ياقوت وأبو المحاسن ، أما المقرئ (٤) فيذكر أن فتح الروم للاسكندرية كان سنة ٢٤ هـ ، وان فتح العرب

(١) ابن الحكم ص ٣٧ ، السيوطى حسن المحاضرة ص ٧٣ ، ابن خلدون ص ٨٦ .

(٢) المقرئ ج ١ ص ٢٧٠ .

(٣) البلاذرى ص ٢٢١ ، ابن الأثير ص ٦٢ ، ياقوت ص ٧٣ ، أبو المحاسن ج ٢ ص ٦٩ .

(٤) المقرئ ج ٢ ص ٨١ .

لها وقع سنة ٢٥ هـ . ومهما يكن من أمر هذا الاختلاف في تحديد السنة ، فمن الثابت أن هذا الغزو البحري من قبل الروم ، وقع في عهد الخليفة عثمان بن عفان ، وكان الوالي على مصر عبد الله بن سعد بن أبي سرح ، إذ كان عثمان قد عزل عمرا عن الولاية ، ولكنه لما علم بثورة الاسكندرية جعل عمرا وآليا عليها ، بناء على مشورة أهل مصر كما سبق القول ، مع بقاء عبد الله بن سعد واليا على مصر والقسطاط ، ويقول أبو المحاسن ^(١) ان عثمان أزال عن عمرو أعباء الولاية حتى يفرغ لقتال « مانويل » .

ولما تولى عمرو قيادة جيش العرب أشار عليه خارجة بن حذافة الذي كان قائد مسلحة حصن بابليون أن يسرع بسلافة الروم ، لأنه كان يرى أن التأخر ضار بالمسلمين ، مصلح لأمر الروم ، فقد يأتيهم مدد أو قد ينقض أهل مصر (يعنى القبط) على العرب . ولكن عمرا كان يرى خلاف ذلك فقال « لا ولكن أدعهم حتى يسيروا الى فأنهم يصيبون من مروا به فيخزي الله بعضهم ببعض » . وعلى هذا سار الروم على مهل فخرجوا من الاسكندرية ومعهم من نقض العهد من أهل القرى فجعلوا ينزلون القرية فيشربون خمورها ، ويأكلون أطعمتها وينهبون ما مروا به فلم يتعرض لهم عمرو ، حتى استدرجهم الى مدينة (تقيوس) ^(٢) وهناك لقيتهم طلائع العرب ، ومن المرجح أن يكون تعداد جيشهم إذ ذاك خمسة عشر ألفا ^(٣) ، ولم تذكر المراجع التاريخية مصير مدينة (تقيوس) هل استولى عليها الروم ، بل اكتفت بذكر وصف القتال الذي وقع بين العرب والروم ، فيقول المقرئى « حتى بلغوا تقيوس فلقوهم في البر والبحر ، فبدأت الروم فرموا الشباب في الماء رميا شديدا حتى أصابت الشباب يومئذ فرس عمرو في لته وهو في البر فعقر ، فنزل عنه عمرو ثم خرجوا من البحر فاجتمعوا هم والذين في البر فنفضوا

(١) أبو المحاسن ج ٢ ص ٧٣ .

(٢) ابن عبد الحكم ص ٧٣ المقرئى ج ١ ص ٢٧٠ .

(٣) يقول البلاذرى أن جيش المسلمين كان عدده (١٥٠٠) جندي ص ٢٢٢ ، وجاء في هامش فتح مصر لبتلر (المترجم ص ٣٤٧) . لعل في هذا العدد تحريف (١٥٠٠٠) ولاشك أن جيش الروم كان أكثر من ذلك عدداً .

المسلمين بالنشاب فاستأخر المسلمون عنهم شيئا ، وحملوا على المسلمين حملة ، ولى المسلمون منها وانهزم شريك بن سمي في خيله ، وكانت الروم قد جعلت صفوفا خلف صفوف ، وبرز يومئذ بطريق ممن جاء من أرض الروم على فرس له عليه سلاح مذهب فدعا الى البراز ، فبرز اليه رجل من زبير يقال له (حومل) يكنى أبا مذحج ، فاقتتلا طويلا برمحين يتطاردان ، ثم ألقى البطريق الرمح وأخذ السيف فألقى حومل رمحه ، وأخذ سيفه وكان يعرف (أى السيف) بالنجدة ، فجعل عمرو يصيح « أبا مذحج » فيجيبه « لييك » والناس على شاطئ النيل في البر على تعبيتهم وصفوفهم فتجادلا ساعة بالسيف ثم حمل عليه البطريق فاحتمله وكان نحيفا فاخترط حومل خنخرا كان في منطقتة أو في ذراعه فضرب به نحر العليج (البطريق) أو ترقوته فأثبته ووقع عليه فأخذ سلبه ، ثم مات حومل بعد ذلك بأيام رحمه الله ، فرأى عمرو يحمل سريره بين عمودي نعشه حتى دفنه بالمقطم .

ولما قتل الرومي حسى القتال بين الفريقين واشتد ، وانتهى أمره بهزيمة جيش منويل وفر الروم لا يلوون على شيء نحو الاسكندرية ، فبلغت فلول جيوشهم العاصمة والعرب في آثارهم فأقتل الروم الأبواب واستعدوا للحصار (١) . ويصف المقرئزي (٢) نهاية هذه الموقعة فيقول « ثم شد المسلمون عليهم فكانت هزيتهم ، فطلبهم المسلمون حتى أحقوهم بالاسكندرية ، ففتح الله عليهم وقتل منويل الخصى ، وقتلهم عمرو حتى أمعن في مدينتهم ، فكلم في ذلك فأمر برفع السيف عنهم . وبنى في ذلك الموضع الذى رفع فيه السيف مسجدا وهو المسجد الذى يقال له مسجد الرحمة (٣) بالاسكندرية ، سمي بذلك لرفع عمرو السيف هناك » .

وهكذا نرى ان العرب اضطروا الى ركوب البحر سنة ٢٥ هـ للدفاع عن استقلال مدينة الاسكندرية ضد الدولة البيزنطية ، بعد ان كانوا قد أخذوها صلحا سنة ٢١ هـ ، وبذلك نستطيع أن نقول ان جيوش العرب البرية استولت على مدينة

(١) البلاذري ص ٢٢١ .

(٢) المقرئزي ج ١ ص ٢٧١ .

(٣) جاء هذا النص في فتوح مصر لابن عبد الحكيم ، ولعل مكانه الآن بجديقة الشلالات مكان

ضريح سولدى عمرو بن يحيى .

الاسكندرية صلحا سنة ٢١ هـ ثم عادت فاستولت عليها عنوة بعد أن قضت على حملة الروم البحرية ، الذين نكثوا العهد والميثاق .

ولم ترتدع بيزنطة بهزيمتها المنكرة في موقعة الاسكندرية سنة ٢٥ هـ بل عادت بعد تسع سنوات في الموقعة البحرية المشهورة بذات الصواري التي حدثت في سنة ٣٤ هـ / ٦٥٤ م . على ان العرب استفادوا كثيرا من حملة الاسكندرية ، فأخذوا يتمنون على ركوب البحر وبناء السفن لحماية ثغوره ومحارسه وتشييد الربط والحصون لمراقبته ، فبعد موقعة الاسكندرية ، أبقى فيها عمرو بن العاص ربع قواته ، بينما خص بقية سواحل البحر الأبيض ربع ثان ، واحتفظ بنصف الجيش لباقي البلاد . وقد وضع لحماية الاسكندرية نظاما خاصا ، فكانت ترابط هناك في فصل الصيف ، وهو الوقت الذي تكثرت فيه الغزوات البحرية للملأمة أحواله الجوية للسفن والأساطيل بالتجول في البحار ، ولذلك سميت العمليات العسكرية التي تتم في ذلك الفصل باسم الصوائف . وكانت حامية الاسكندرية أو رابقتها تقيم في المدينة ستة أشهر تبدأ من شهر أبريل ، فقد جاء في المقريري « ان احتراس البحر بالاسكندرية يبدأ من خميس العهد أو خميس العدس وينتهي بشهر أكتوبر ، وفي أكتوبر تنهى الحامية أعمالها فتغادر الاسكندرية الى داخل البلاد حيث تقضى فصل الشتاء في أعمال أخرى تقتضيها أحوال البلاد بينما تحل محلها حامية أخرى أقل عددا وعدة وتبقى في الثغر حتى آخر شباط (فبراير) » .

ولما كانت الظروف — في ذلك الوقت — غير مواتية لبناء رباط أو ثكنات لاقامة الحامية فقد خصص لها عمرو الدور والقصور التي تركها الروم عند جلائهم عن المدينة مفضلا هذا عما اقتضته شروط الصلح التي تنص على أن ينزل العرب ضيوفا على أهل المدينة الذين يقدمون لهم الطعام والعلوفة لخليهم . وكانت الدور تعطى في أول الأمر للعريف ورجاله عندما يأتون للرباطة ، حتى اذا ما انتهت دورتهم الصيفية حلت محلهم حامية الشتاء ، وقد أدى نظام الشيوخ هذا الى خراب الدور لتركها دون ترميم أو صيانة ، ولكن عمرا لاحظ هذا العيب وعمل على تلافيه ، فرأى أن تؤول المنازل لساكنيها ولبنيتهم ، لذلك قرر عند ذهابه من القسطنطينية الى

الاسكندرية « أن الرجل يدخل الدار فيركز رمحه في منزل ثم يأتي الآخر فيركز رمحه في بعض بيوت الدار ، فكان الدار تكون لقبيلتين أو ثلاث ، حتى اذا تفلوا سكنها الروم وعليهم مرمتها » . ويفهم من هذا النص ، ان الفترة التي تخلو فيها الدور من الحاميتين الصيفية والشتوية ، يسمح للروم بسكناها على أن يقوموا بترميمها وصيانتها بدلا من الكراء ، فقد كانت هذه الدور بمقتضى شروط الصلح « ملكا عاما للعرب » .

وقد انتهز الروم فرصة انشغال عبد الله به سعد بن أبي سرح في محاربة (سبيطة) من أرض تونس سنة ٢٧ هـ وجاءوا بأسطول كبير يبلغ عدده ألف سفينة ، وهنا يقول المقرئى « وكان من حديث هذه الغزوة ان عبد الله بن سعد لما نزل (ذو الصارى) انزل نصف الناس مع يسر بن ارطاة في البر ، فلما مضى أتى أت الى عبد الله بن سعد فقال « ما كنت فاعلا حين ينزل بك ابن هرقل في ألف مركب فافعله الساعة ، وكانت مراكب المسلمين مائتى مركب وثيفا ، فقال عبد الله بن سعد بين ظهرائى الناس « بلغنى ان ابن هرقل قد أقبل اليكم في ألف مركب فأشيروا على ، فما كلمه رجل من المسلمين فجلس قليلا لترجع اليهم أفئدتهم ، فقام الثانية فكلهم ، فما كلمه أحد ، فجلس ثم قام الثالثة فقال « انه لم يبق شئ فأشيروا على » . فقال رجل من أهل المدينة (أى الاسكندرية) كان متطوعا مع عبد الله بن سعد فقال « أيها الأمير ان الله جل ثناؤه يقول كم من فئة قليلة غلبت فئة كثيرة باذن الله ، والله مع الصابرين » فقال عبد الله « اركبوا ، فركبوا في كل مركب نصف شحنته لأنه خرج النصف الآخر الى البر مع يسر » .

أما عن المعركة التى دارت بين الطرفين فقد وصفها المقرئى (١) وصفا دقيقا جاء فيه « فلقوهم فاقتلوا بالنبل والنشاب وتأخر ابن هرقل (٢) لثلا تصيبه الهزيمة وجعلت الأخبار تختلف اليه بالأخبار ، فقال ما فعلوا ، قالوا اقتتلوا بالنبل والنشاب ، فقال غلبت الروم . ثم أتوه فقال ما فعلوا ؟ قالوا نفذ النبل والنشاب ، فهم يرمون

(١) المقرئى ج ١ ص ٢٧٢ .

(٢) تذكر بعض المراجع اسم ابن هرقل Costantin وصحة اسمه قنسطانت Constant .

بالحجارة ، فقال غلبت الروم . ثم أتوه فقال ما فعلوا ؟ قالوا نفذت الحجارة وربطوا المراكب بعضها ببعض يقتتلون بالسيوف قال غلبت الروم . وكان السفن اذ ذلك تفرق بالسلاسل عند القتال ، فقرن مركب عبد الله بن سعد يومئذ وهو مركب الأمير بمركب من مراكب العدو فكان مركب العدو يجر مركب عبد الله ، فقام علقمة ابن يزيد القظيفي ، وكان عبد الله بن سعد في المركب ف ضرب السلسلة بسيفه ف قطعها » .

نخرج من هذا الوصف المفصل الذي أورده المقرئزي ان العرب ألفوا ركوب البحر وتوسوا فنون الحرب والمقاتلة فيه ، اذ تقول الرواية ، انه عندما التقى العرب بهذا العدد الهائل من سفن العدو بدأت معركة طاحنة ، وكان القتال اول الأمر تراشقا بالنبل والنشاب ، فلما نفذت سهام تقاتل الناس بالحجارة في المخالي ، وأخيرا تم التحام المراكب التي ربطت بعضها الى بعض بالحبال والسلاسل ، وكان ذلك يعنى بداية المعركة الحاسمة اذ بدأ القتال وجها لوجه بالسيوف .

وكان من عادة العرب في الجاهلية أن يصحبوا نساؤهم الى ساحة القتال فيداوين الجرحى ويحملن قرب الماء وما الى ذلك من الأعمال التي تصلح لها المرأة . هذا الى أن اصطحاب النساء الى ساحة الوغى كان يزيد في شجاعة الرجال ويقوى حماسهم لكسب المعركة بل انهم يبذلون نفوسهم رخيصة في سبيل الفوز والانتصار ، لأن الهزيمة معناها أن تصبح نساؤهم اللاتي يرافقهنهم سبايا وأسرى حرب ، وكان العربي يفضل الموت على أن تصبح زوجته سبية أو جارية وفي ذلك يقول الشاعر :

على آثارنا بيض حسان نحاذر أن تقسم أو تهونا
يقدن جسادنا ويقلن لستم بعولتنا اذا لم تمنعونا
اذا لم نحمهن فلا بقين لشيء بعدهن ولا حيننا

كذلك صار المسلمون يروون أحاديث عن الرسول تتضمن معنى الحث على الجهاد في البحر حتى بلغ الحماس درجة جعلت النساء أنفسهن يغزون في البحر ومنهن (أم حرام) زوجة أحد الصحابة التي لقيت حتفها في غزوة بحرية في قبرص .

ولعل الأمير عبد الله بن سعد أراد أن يزكى لهيب الحماس في صدور المقاتلين من المسلمين عندما اصطحب معه زوجه فقد ورد في المقرئى « فسأل عبد الله امرأته بعد ذلك ، « بسيسة ابنة حمزة بن يشرح » وكانت مع عبد الله يومئذ ، وكان الناس يغزون بنسائهم فى المراكب ، من رأيت أشد قتالا ؟ قالت علقمة صاحب السلسلة . وكان عبد الله قد خطب بسيسة الى أبيها فقال له : ان علقمة قد خطبها وله على فيها رأى فان تركها افعل . فكلم عبد الله علقمة فتركها فتزوجها عبد الله بن سعد ثم هلك عنها عبد الله فتزوجها بعده علقمة بن يزيد ثم هلك عنها علقمة فتزوجها بعده كريب ابن ابرهه وماتت تحته » (١) .

ويذكر المقرئى الأسباب المباشرة التى دعت الروم لخوض هذه المعركة الجريئة فيقول « وقيل مشى الروم الى قسطنطين بن هرقل فى سنة ٣٥ هـ (٢) ، فقالوا أترك الاسكندرية فى يد العرب ، وهى مدينتنا الكبرى ، فقال ما أصنع بكم ما تقدررون أن تسالكو ساعة اذا لقيتم العرب ، قالوا اخرج على أن نموت ، فتبايعوا على ذلك فخرج فى ألف (٣) مركب يريد الاسكندرية . فسار فى أيام عالية الرياح فبعث الله عليهم ريحا فغرقتهم الا قسطنطين (قسطنطانت) فانه نجا بركبه فألقنه الريح بصقلية » ثم يحدثنا المقرئى عن بقية قصة قسطنطانت وما فعله معه أهل صقلية فيقول « فسألوه عن أمره فأخبرهم فقال شئت النصرانية وأفئيت رجالها . لو دخلت علينا العرب لم نجد من يردهم ، ثم قال خرجنا مقتدرين فأصابنا هذا ، فصنعوا له الحمام ودخلوا عليه ، فقال ويلكم يذهب رجالكم وتقتلون ملككم ؟ قالوا كأنه غرق معهم ثم قتلوه ، وخلصوا من كان معه فى المراكب » ويستفاد من العبارة التى أتت على لسان أهل صقلية ، ما بلغه العرب فى ذلك الوقت المبكر من مركز مرموق فى الحروب البحرية ، مما يدحض الرأى المتواتر عند جمهور المؤرخين من أن العرب كانوا حديثى العهد بممارسة البحر وركوبه ، فقد كانت أساطيل العالم فى ذلك الوقت ترهبهم وتخشى بأسهم ، وان البلاد التى كان ركوب البحر حرفة وصناعة لها ،

(١) المقرئى ص ٢٧٣ ج ١ .

(٢) جاء فى الكندى سنة ٣٤ هـ ، أبو المحاسن سنة ٣٤ هـ ج ١ ص ٨ .

(٣) جاء فى رواية أخرى (٧٠٠) ، مركب (٥٠٠) مركب فى رواية ثالثة .

تسلكتها الذعر بعد انتصار العرب على الأسطول البيزنطى مما حدا بها الى قتل ملكها خشية انتقام العرب منهم اذا علموا بايوائهم له .

قال ابن الأثير (١) ، ان معاوية اشترك فى هذه الموقعة البحرية اذ انه لما بلغه مقدم ابن هرقل خرج من الشام بأسطوله وانضمت وحداته الى مراكب عبد الله ابن سعد فقربا سفنهما وربطتا ببعضهما ببعض ولاقيا الروم جبهة واحدة ، فاقتتلوا بالسيوف والخنجر وقتل عدد وفير من الفريقين المتحاربين الى أن انهزم ابن هرقل جريحا ، ولم ينج من الروم الا الشديد .

والذا يحق لنا أن نعتبر انتصار الأسطول المصرى على الأسطول البيزنطى سنة ٣٥ هـ / ٦٥٤ م فى الموقعة التى عرفت فى المراجع العربية (٢) باسم موقعة أو غزوة (ذات الصوارى) لكثرة ساريات السفن التى التحمت فى القتال — أول انتصار للعرب فى العصر الاسلامى فى الحروب البحرية . وقد اشتهرت موقعة ذات الصوارى فى المصادر الأوربية بموقعة فونيكه (٣) (Phenicus) لوقوعها بالقرب من ثغر فونيكه غربى مدينة اسكندرية .

وتجلت أولى النتائج الهامة التى ترتبت على انتصار الأسطول العربى فى تلك الواقعة الفاصلة فى دعم سيادة العرب على الشواطىء الشرقية للبحر الأبيض المتوسط . فقد أدرك الامبراطور قنسطانت ومن جاء بعده من الأباطرة أن الأسطول المصرى صار قوة عظيمة فى البحر الأبيض المتوسط ، وان دولة الروم لن تستطيع بعد الآن اخراج العرب من الديار التى حلوا بها على شاطىء هذا البحر ، فصرفوا النظر نهائيا عن فكرة استرداد البلاد التى كانت تابعة لهم من يد العرب ، وفضلوا الاعتراف بالأمر الواقع .

وعلى الرغم من أن موقعة (ذات الصوارى) تعتبر جزءا من سياسة العرب الدفاعية وتأمين سلامة شواطئهم على البحر الأبيض المتوسط ، فانها جعلت العرب

(١) الكامل فى التاريخ ج ٣ ص ٤٨ .

(٢) الكندى المقرئى أبو الخاسن وغيرهم .

(٣) تقع فونيكه بالقرب من مدينة مرسى مطروح الحالية .

يدركون كذلك انهم قد أصبحوا قوة بحرية لها خطرهما ، وان الموقف الجديد أصبح يحتم عليهم الفصل في سيادة ذلك البحر ، واتزاعه نهائيا من قبضة الروم . فما كاد يستتب الأمر لمعاوية بعد النزاع الداخلى بينه وبين على بن أبى طالب ، حتى أدرك بثاقب نظره ان القسطنطينية هى التى تمد جزر شرق البحر الأبيض بالقوات والعتاد ، وتشجع أهلها على شن الغارات على ساحل مصر والشام . وبدأ معاوية سياسته التوسعية هذه بتقوية الثغور البحرية في مصر والشام وشحنها بالجند المدربين على ركوب البحر ، كما وجه اهتماما خاصا الى دور الصناعة لانتاج السفن الحربية وغيرها من المراكب الخاصة بنقل المؤن والعتاد .

وعلى الرغم من ان الأسطول العربى لم يستطع الاستيلاء على القسطنطينية بعد حرب استمرت سبع سنوات ، الا أن العرب أثبتوا للروم ان عاصمتهم ليست بعيدة المنال عن قبضة البحرية العربية الناشئة وضرباتها الشديدة .

البحرية في العصر الأموي

أما عن التنظيمات البحرية في عهد الأمويين ، فيمكن القول انه كانت هناك ثلاثة أساطيل مستقلة استقلالاً ذاتياً الى حد ما ، ويعتقد كل منها على اقليم بحري مستقل ، وهذه الأساطيل الثلاثة هي : أسطول مصر (١) ، وأسطول سورية (٢) ، ثم أسطول شمال أفريقيا (٣) الذي تكون بعد عام ٧٠٤ م . ويضاف الى ذلك وحدة بحرية صغيرة تعمل في البحر الأحمر لحراسته ، ويرجح معظم مؤرخي (٤) العصور الوسطى من الأوربيين ، خضوعها لقيادة الأسطول المصري . وقد انعقد لواء كل واحد من هذه الأساطيل لأمير من أمراء البحر وكان أسطول مصر ، من بين هذه الأساطيل الثلاثة ، أكثر أهمية وأضخم عدداً ، كما كان أمير البحرية المصرية هو القائد

(١) بلغ عدد ما أنفقته متولى بناء السفن في مصر خلال أربعين عاماً بعد الفتح العربي (٧٠٠٠) ديناراً سنوياً ..

(٢) كانت مصر مركز بناء السفن في العصر الأموي ، ففي القسطنطينية والقلمنة بنيت السفن العربية الأولى واستقدم معاوية بناء السفن من المصريين ليبنوا سفن الأسطول السوري في عكا ، وسرعان ما أصبحت هذه المدينة أهم قاعدة بحرية في سورية .

(٣) كما أوفد عبد الملك بن مروان عمالاً مصريين إلى شمال أفريقية حيث بنوا بعد عام ٧٠٠ م أول أسطول بحري إسلامي لموسى بن نصير (التيجاني القيرواني ص ١٢٠) . (Wiet : Egypt Arabe, P. 176)

(٤) Bury : Byzantine Naval Policy, P. 39.

العام للجبيح (١) ، وغالبا ما اشترك الأسطولان المصري والسوري في عمليات واحدة (٢) ، على حين استقل شمال أفريقية بعملياته عنهما .

ولم تقم البحرية المصرية في المياه الاقليمية ، بعمل ذي شأن يذكر بعد موقعة ذات الصواري حتى تكرر هجوم أساطيل الروم على دمياط . فقد حدث في عهد الخليفة الوليد بن عبد الملك أن نزل الروم على دمياط (٣) سنة ٩٠ هـ فأسروا (خالد بن كيسان) وكان على البحر هناك وسيروه الى ملك الروم ، الذي أعاده ثانية للخليفة وفاء للهدنة المعقودة بينهما . وفي عهد الخليفة هشام بن عبد الملك ، أعاد الروم الكرة مرة ثانية ونزلوا دمياط (٤) سنة ١٢١ هـ / ٧٣٩ م في ثلثائة وستين مركبا فقتلوا وسبوا .

(١) Bury : East Roman Empire, P. 231.

(٢) Wiet : P. 147.

(٣) المقرئى ج ١ ص ٣٤٥ .

(٤) المرجع السابق ص ٣٤٥ ، النجوم الزاهرة ج ٣ حوادث سنة ١٢١ هـ .

البحرية في العصر العباسي

أما في العصر العباسي فقد كانت الغزوات البحرية التي شنّها الروم على مصر تتسم بطابع الانتهازية ، يقول المقرئزي « لما كانت الفتنة بين الأخوين محمد الأمين وعبد الله المأمون ، وكانت الفتن بأرض مصر ، طمع الروم في البلاد ونازلوا دمياط في أعوام بضع ومائتين » . وقد ترتب على نشاط الأسطول العربي العباسي في اقريطش (كريت) محاولات الروم المتكررة للحد من نشاط هذا الأسطول ، الذي كانت تتحمل مصر العبء الأكبر في اعداده وتزويده بالرجال والعتاد . ففي (١) سنة ٢٣٨ هـ / ٨٥٣ م اقلعت سفن من أسطول الروم الى الشواطئ المصرية ، وصبت جام غضبها على مدينة دمياط ، وكان الهدف من تلك الغارة هو قطع الاتصال والمعونة البحرية التي قامت بين مصر وجزيرة اقريطش ، التي غدت خطرا جسيما يتهدد قواعد الروم البحرية في آسيا الصغرى ، وحدثت تلك الاغارة في عهد الخليفة المتوكل العباسي ، ووالى مصر اذ ذلك (عنيسة بن اسحق) وكانت عدة أسطول الروم الذي هجم على دمياط ثلثمائة سفينة ، على كل مائة منها أمير بحر يتولى قيادتها .

(١) المقرئزي ج ١ ص ٣٤٦ .

واضطلع أمير البحر الذي تولى القسم الثاني من أسطول الروم ، وهو الذي يسمع في المراجع العربية « بابن قظونه » بالهجوم على دمياط (١) ، على حين قام القسسان الآخران من أسطول الروم بحماية ظهر قسمهم الأول . وقد حدد الروم يوم ١٠ من ذى الحجة موعدا لهجومهم منتهزين فرصة عيد الأضحى وخلو المدينة من حاميتها التي استدعاها الوالى (غنبة بن اسحق) للاشتراك في عرض حربى رغب فى أن يجعله أكبر عرض عسكري ممكن . ويقول المقرئى (٢) « ثم لما كانت خلافة أمير المؤمنين المتوكل على الله ، وأمير مصر يومئذ (غنبة بن اسحق) نزل الروم دمياط يوم عرفة من سنة ثمان وثلاثين ومائتين فملكوها وما فيها ، وقتلوا بها جسما كثيرا من المسلمين ، وسبوا النساء والأطفال وأهل الذمة فنقر اليهم (غنبة ابن اسحق) يوم النحر فى جيشه ، ونقر كثير من الناس اليهم فلم يدركوهم ومضى الروم الى (تنيس) فأقاموا باشتومها فلم يتبعهم غنبة فقال يحيى بن الفضيل للمتوكل :

أترضى بأن يوطأ حريك غنوة	وأن يستباح المسلمون ويحربوا
حبار أتى دمياط والروم وئب	بتنيس رأى العين منه أقرب
يقيسون بالأشتوم يبعون مثل ما	أصابوه من دمياط والحرب ترتب
فما رام من دمياط شبرا ولا درى	من العجز ما يأتى وما يتجنب
فلا تنسنا أنا بدار مضيعة	بصر وان الدين قد كاد يذهب

وقد اتخذ ابن قظونة بحيرة المنزلة ميدانا لبدء غاراته البحرية ، وهاجم دمياط بسفنه التي كانت تقل خمسة آلاف رجل تقريبا . ومما يدل على ان تلك الغارة كان — يقصد منها أهداف أوسع من السلب الذى جرت عليه الغارات التقليدية اذ ذلك ، وانها كانت جزءا من سياسة الروم ازاء أسطول اقريطش — ان الجند استولوا على مؤن وذخيرة فى دمياط كانت معدة للشحن وارسالها الى اقريطش ،

(١) الطبرى ج ١١ ، ٤٠٥ ، Vasiliev : L'Empire Byzantine, vol. I, P. 405.

(٢) المقرئى ج ١ ص ٣٤٦ .

ثم احرقوا أشرعة السفن المكدسة في المخازن البحرية بدمياط وقبضوا على ستين
شخصا حملوهم أسرى .

ويعلق المقرئزي (١) على تلك الغارة فيقول « فوق الاهتمام من ذلك الوقت
بأمر الأسطول وصار من أهم ما يعمل بمصر ، وأنشئت الشوانى برسم الأسطول
وجعلت الأرزاق لغزاة البحر ، كما هي لغزاة البر ، وانتدب الأمراء له الرماة فاجتهد
الناس بمصر في تعليم أولادهم الرماية وجميع أنواع المحاربة . وانتخب له القواد
العارفون لمحاربة العدو ، وكان لا ينزل في رجال الأسطول غشيم ولا جاهل بأمور
الحرب ، هذا وللناس اذ ذلك رغبة في جهاد أعداء الله واقامة دينه ، لا جرم انه كان
لخدام الأسطول حرمة ومكانة ، ولكل أحد من الناس رغبة في أن يعد من جملتهم
فيسعى بالوسائل حتى يستقر فيه » .

وفي سنة ٨٥٤ م أمر المتوكل ببناء حصون على ساحل البحر الأبيض المتوسط
لصد غزوات الروم ، فبدأ في فبراير سنة ٨٥٤ م بإنشاء حصن دمياط ، ثم شيد
حصنين آخرين ، أحدهما في الفرما والآخر في مدينة تنيس .

وقد ساعدت الأحداث السياسية في مصر على الاهتمام بالأسطول وتقويته ،
فقد قامت فيها ولاية مستقلة عن الخلافة العباسية في بغداد استقلالاً اسمياً ، وكان
أول أولئك الولاة الجدد هو أحمد بن طولون الذي ولى شئون مصر سنة ٢٥٤ هـ /
٨٦٨ م وبادر أحمد بن طولون الى دعم قوته البحرية ليدفع عن نفسه وولايته
محاولات الخلافة العباسية استرداد نفوذها المطلق عليها . ومن ثم اتجه الى الاهتمام
بشئون أسطول مصر ، فجدد بناء دور الصناعة التي تصنع بها السفن ، ودب
النشاط في القواعد البحرية في دمياط والاسكندرية . وقد وصف المقرئزي الأسطول
المصري بقوله « بنى ابن طولون أسطولا يتألف من مائة مركب حربية سوى

(١) المقرئزي ج ٢ ص ١٩١ .

ما يضاف إليها من العلابيات والحمام والعشاريات والسناييك والزوارق وقوارب الخدمة» (١) .

واهتم أحمد بن طولون في نفس الوقت بأمور الثغور الشامية على اعتبار انها خط الدفاع الأول في شرق البحر الأبيض ، عن الثغور المصرية . ذلك ان الخلافة العباسية اتخذت من اقليم الشام وحكامه مكانا وأداة لاعداد المؤامرات ضد ابن طولون والعمل على اخراجه من مصر . وقد انتهز ابن طولون فرصة وفاة حاكم الشام سنة ٨٧٧ م واحتل هذا الاقليم دون أن يلقى مقاومة تذكر . وهكذا أصبحت مصر والشام وحدة سياسية وبحرية واحدة في شرق البحر الأبيض المتوسط . وبدأ الأسطول المصرى نشاطه من قواعده في الشام وهجم على جزر بحر ايجة التي تجمعت بها أساطيل الروم ، وكذلك مدن اليونان البحرية التي دأبت سفن الروم الاحتماء بها اذا ما اضطرت الى الفرار ، ولم تتردد الخلافة العباسية في طلب مساعدة ابن طولون ، رغم كراهيتها له ، للدفاع عن حدودها المجاورة للدولة الرومانية . وقد كافأ الخليفة العباسى ابن طولون بمنحه امارة منطقة العواصم والثغور بالاضافة الى ولاية مصر والشام .

وقد استفاد أحمد بن طولون من تحسن العلاقات بينه وبين الخلافة العباسية ، اذا رأى فيها فرصة مواتية لدعم الأسطول المصرى في قواعده الشام ، فنقل بعض وحدات ذلك الأسطول الى (طرطوس) في أقصى الشمال ، وجعلها قاعدة حرية تخرج منها السفن التي تهاجم معاقل الروم في آسيا الصغرى (٢) . وقد أدى تطور العلاقات بين ابن طولون والخلافة في بغداد الى أن يخطب امبراطور الروم وده ، واضطر الى مهادته ، فأرسل له وفدا سنة ٢٦٥ هـ / ٨٧٨ م يطلب عقد الصلح بين الدولتين ، كما جاء مع الوفد حاكم منطقة الثغور العربية ممن وقع أسيرا في أيدي الروم (٣) ، دليلا على رغبة الامبراطور في كسب ود أحمد بن طولون ، غير أن تلك

(١) المقرئى ج ١ ص ٣٢٢ .

(٢) ابن الأثير ج ٧ ص ٢١٠ .

(٣) ابن الأثير ج ٧ ص ١١٧ .

العلاقات الودية لم تدم طويلا بين مصر والروم فقد استأنف الفريقان الاغارة كل منهما على الآخر .

وعندما توفي أحمد بن طولون ترك لابنه أسطولا بلغ مجموع سفنه الكبيرة والصغيرة وكذلك التجارية منها نحو ألف قطعة (١) . وقد استطاع هذا الأسطول برغم المتاعب العديدة التي صادفتها الأسرة الطولونية في الداخل ، أن يحد من شوكة غارات الروم البحرية التي أخذت تزداد حدة بسبب ضعف الخلافة العباسية اذ ذلك في بغداد . فقد استطاع الأسطول المصرى بمساعدة (اقریطش) مفاجأة قاعدة اروم الحصينة في سالونيك ، وعلى الرغم من حصانة أسوارها العالية المزودة بكافة آلات الدفاع والمجانيق وغيرها من الأسلحة التي تقذف النار البحرية ، فقد استطاعت السفن المصرية الاقتراب منها ، وهيات لبحارتها الفرصة لتسلق تلك الأسوار ، ثم الاندفاع الى داخل المدينة وفتح أبوابها لسفن الأسطول .

ووقعت حامية مدينة سالونيك أسيرة الأساطيل المصرية ، وفقدت الكثير من رجالها وظلت بحارة الأسطول المصرى عشرة أيام في المدينة يدمرون استعداداتها الحربية وما بها من معدات بحرية ثم تركوها عاجزة عن أن تمد الأسطول البيزنطى بما يحتاجه من عتاد (٢) .

ولم يلبث أن توقف فجأة نشاط الأسطول المصرى بسبب تجدد الصراع بين الخلافة العباسية والدولة الطولونية على الاستيلاء على مصر . فقد انتهز الخليفة المكتفى بالله حالة الضعف التي وصلت اليها مصر بعد وفاة خماروية بن أحمد ابن طولون ، ورأى انها فرصة سانحة لاستردادها من أيدي الطولونيين ، فأعد أسطولا وجهه الى مصر فبلغ تيس حيث التقى بالأسطول المصرى ، ودارت معركة بحرية بينهما حلت على أثرها الهزيمة بالمصريين ، ووقعت تيس ودمياط في قبضة القائد العباسى محمد بن سليمان الكاتب وفر هارون بن خماروية الى مدينة

(١) ابن لياس : بدائع الزهور ج ١ ص ٤٠ .

(٢) Finally : History of Greece, Vol. II, P. 268.

العباسة (١) حيث قتله عمه شيبان وعدى ، وخلفه أولهما شيبان على ولاية مصر ،
وفي عهده عادت مصر الى سلطان العباسيين الى أن استقل بها الأخشيديون استقلالاً
اسمياً .

وفي منتصف القرن العاشر الميلادي عنى محمد بن طعج الأخشيدي بإنشاء
المراكب الحربية ، فنقل جزءاً من دار صناعة السفن من جزيرة الروضة الى القسطنط
في دار عرف باسم « صناعة السفن » (٢) . وغذت السفن الحربية والتجارية تصنع
في دار صناعة مصر تارة ، وفي دار صناعة الجزيرة تارة أخرى . وأمام ضعف الخلافة
العباسية بعث أهالي اقريطش الى الخليفة الفاطمي المعز لدين الله يسألونه النجدة
ضد تهديدات الروم ، وأخبروه ان ضياع جزيرتهم يؤدي الى ازدياد قوة الروم
البحرية ، ومن ثم فسيصبح من السهل الميسور عليها السيطرة والاستيلاء على
قواعد الأسطول المصري في مصر والشام . كما أوضحوا للمعز كذلك ان مجيء
الأسطول الفاطمي اليهم يتيح له فرصة الحصول على قاعدة حربية قريبة من
القسطنطينية عاصمة الروم ، كما يهيء للفاطميين مركزاً لسيادة شرق البحر الأبيض
المتوسط .

(١) العباسة : مدينة بالقرب من الزقازيق ، أنشئت في العصر الطولوني وأخذت اسمها من اسم
أخت أحمد بن طولون .

(٢) العيون الدعج في حلى بنى طعج ص ١٣٩ .

البحرية في العصر الفاطمي

وقد رأى المعز في دعوة أهل اقريطش فرصة عظيمة لتحقيق أحلامه في الحصول على قاعدة بحرية قريبة من مصر أولاً ، ثم تسهيل الاستيلاء على مصر ثانياً ، لذلك فقد بادر بالاتصال بالأخشيديين يطلب منهم اعداد أسطول يسير مع سفن الفاطميين لنجدة أهل اقريطش ، وان أسطول مصر سيقف على قدم المساواة مع أسطول الفاطميين ، وقد وضع ذلك في خطابه الى كافور الذي آلت اليه الوصاية اذ ذلك على أولاد الأخشيد « ولا تخشى على مراكبك منا ، فلك علينا عهد الله وميثاقه ، انا لا نكون معهم الا بسبيل خير ، وانا نحلهم محل رجالنا ، ونجعل أيديهم مع أيدينا ، ونشركهم فيما أفاء الله علينا . ونقسمهم في ذلك وغيره مقام رجالنا ومراكبك مقام أساطيلنا ، حتى يفتح الله علينا ان شاء الله ، ثم ينصرفوا اليك » (١) .

وكانت الخطة الفاطمية تقضى بأن يرسل الأخشيديون أسطولهم الى احدى القواعد الفاطمية باقليم برقة ، وتبحر القوات المتحدة معا من هناك الى اقريطش .

(١) النعمان : المجالس والمسائرات (ومخطوط) .

ولكن الدولة الأخشيدية كانت تعاني انحلالا شديدا ، حتى ان الروم نزلوا دمياط
في العاشر من شهر يونية سنة ٩٥٨ م في بضع وعشرين مركبا فقتلوا وأسروا مائة
وخمسين من أهلها .

لذلك لم يكن أمام المعز الا مخاطبة الروم مهددا اياهم بالحرب اذا هاجموا
اقريطش ذاكرا انه كخليفة للمسلمين له حق الدفاع عنها . ولكن الروم لم يعابوا
بهذا التهديد ولا سيما ان المعز لم يتخذ أية خطوة ايجابية لمساعدة اقريطش ، بسبب
مشاكله الداخلية في المغرب . ولكن نشاط الروم البحري لم يلبث أن صطدم في
شرق البحر الأبيض المتوسط بالأسطول الفاطمي . ذلك ان الخليفة المعز لدين الله
وجد في انحلال الخلافة العباسية وضعف الأخشيديين فرصة مواتية لاحتلال مصر
وبسط نفوذ الفاطميين على تلك الرقعة الهامة من ممتلكات العباسيين ، فأرسل
قائده جوهر الصقلي الذي استولى عليها سنة ٣٥٨ هـ / ٩٦٩ م .

وقد استطاع المعز بفضل الأسطول المصري ، الذي أنشأه هو ومن خلفه من
الفاطميين في دار الصناعة في مصر وفي الاسكندرية وفي دمياط ، أن يتابع فتح الشام
والقضاء على الأخطار التي كانت تجيء منها لتقوض سلطانه في مصر قبل أن تستقر
دعائمه . على ان اهتمام الفاطميين بالشام ودعم قواعد الأسطول المصري على
سواحله كان له أكبر الأثر في صيانة كيان الدولة الاسلامية عامة ، والمحافظه على
النفوذ العربي في شرقي البحر الأبيض المتوسط خاصة ، ذلك أن الروم كانوا قد
تمادوا في استهتارهم بالخلافة العباسية ولا سيما بعد استيلائهم على اقريطش ،
فعملوا على الهجوم على اقليم الشام لكي ينتزعوا بيت المقدس منه . ففي
سنة ٩٧٥ م سار الأسطول الرومي الى بلاد الشام واستولى على كثير من مدنها
ولا سيما الساحلية منها ، مثل بيروت وصور وعسقلان وصيدا ، الا أن قوات
مدينة طرابلس البرية استطاعت بفضل مؤازرة الأسطول المصري (١) لها ، من هزيمة
الأسطول الرومي وبذلك عاد فاشلا الى القسطنطينية . وبدأت الدولة الفاطمية

(١) Brehier : Vie et Mort de Byzance, P. 206.

Vasiliev : Byzance et les Arabes, P. 410.

بعد

الشام

ك

انشاء

وبالفس

ستمائة

المؤرخو

العصر ا

عشرة قو

(أمير ا

بلغ عدد

راتب كل

ولهم اقطا

رئيسا للا

أمير كبير

توزيعها بنا

المراكب في

قطعة » .

يحتفلون بأ

في منظره م

بالمراكب من

ولبوسها وف

بالبحر . ويح

(١)

(٢)

٢ - ٧ البحرية في

بعد ذلك تثبت سلطانها على قواعد بلاد الشام البحرية وتطارد الروم من أطراف الشام الشمالية .

كانت محاولة الروم الاستيلاء على بيت المقدس دافعا قويا ، وسببا مباشرا في انشاء المعز دارا لصناعة السفن بالمقس بالاضافة الى الدارين الآخرين (بالروضة وبالفسطاط) وقد وصفها المؤرخ المصرى عز الملك المسبحى بقوله « انه بنى فيها ستسائة مركب ، وانه لم ير مثلها فيما تقدم كبرا ووثاقة وحسنا » . وقد أشاد المؤرخون العرب وغيرهم من مؤرخى العصور الوسطى بنظام الأسطول المصرى فى العصر الفاطمى فيقول المقرئزى (١) : « وكان على رأس الأسطول فى ذلك العصر عشرة قواد عليهم رئيس هو « قائد القواد » وكان يسمى فى عصر الفاطميين (أمير الجيوش) . ولم يزل الأسطول المصرى محل عناية الخلفاء الفاطميين حتى بلغ عدد جنود البحرية فى أيامهم خمسة آلاف لهم رواتبهم المعينة ، منهم عشرة قواد راتب كل واحد منهم من (١٠) الى (٢٠) دينارا ، ومنهم أقل من ذلك الى دينارين ولهم اقطاعات كانوا يسمونها (أبواب الغزاة) . وكانوا ينتخبون أحد هؤلاء القواد رئيسا للأسطول ، فاذا ساروا الى الغزو كان هو أمرهم وناهيهم ، ومع هذا الرئيس أمير كبير من أمراء الدولة . وأما النفقة على غزاة الأساطيل فكان الخليفة يتولى توزيعها بنفسه بحضور الوزير مبالغة فى اكرام رجال البحر ورفع منزلتهم . وبلغت المراكب فى أيام المعز لدين الله مائتى قطعة ثم نقصت من بعده حتى أصبحت مائة قطعة » . ويقول المقرئزى فى استعراض الأسطول المصرى قبل الغزو « وكانوا يحتفلون بأقلاع (٢) الأسطول الى الغزو احتفالا شائقا يحضره الخليفة ، فيجلس فى منظره معدة له على ساحل النيل بالمقس هو والوزير للوداع ، وتجيء القواد بالمراكب من مصر الى هناك للحركات فى البحر بين يديه وهى مزينة بأسلحتها ولبوسها وفيها المنجنيقات تلعب فتنحدر وتقلع بالمجاديف كما يفعل فى لقاء العدو بالبحر . ويحضر بين يدي الخليفة المقدم والرئيس فيوصيهما ويدعو للجماعة بالنصرة

(١) المقرئزى ج ٢ ص ١٩٢ ، تاريخ التمدن الإسلامى ج ١ ص ١٩٦ .

(٢) المقرئزى ج ٢ ص ٣٦٨ .

والسلامة ويعطى المقدم مائة دينار والرئيس عشرين ديناراً ، وتنحدر الى دمياط وتخرج الى البحر الملح فيكون لها ببلاد العدو صيت وهيبة » .

وقد سار الخليفة العزيز بالله سيرة والده في تقوية الأسطول المصرى لحماية استقلال مصر والشام ، فقد دأب على امداد القوات الشامية بالأساطيل المصرية لحمايتها ودعم فتوحاتها وقد هال الروم قوة الأسطول المصرى فى العصر الفاطمى ، فلجأوا الى بعض أساليب الغدر والخيانة كعرقلة استعدادات الفاطميين البحرية ، فقد حدث سنة ٩٩٦ م ان أمر الخليفة العزيز بالله باعداد أسطول عظيم فى دار الصناعة بالمقس ، للهجوم على قواعد الروم المجاورة للشام ، ولكن ما كادت دار الصناعة تفرغ من بناء السفن حتى شبت فيها النار وأحرقت معظم قطع الأسطول . واتهم الخليفة الفاطمى تجار الروم وعملاءهم من مدينة (امالفى) (١) بتدبير هذا الحادث ، ولا سيما انهم كانوا يقيمون فى أحد الفنادق المجاورة لدار الصناعة ، واعترف الروم بجريستهم وغادروا البلاد مطرودين . ولكن حالة مصر الاقتصادية وكذا قوة استعدادات دور الصناعة المصرية ، لم تتأثر كثيرا بهذا الحادث الطارىء ، إذ أمر العزيز بالله بجمع الأخشاب من سائر أنحاء البلاد وبناء أسطول (٢) آخر .

ولم يجد الروم بدا من مهادنة العزيز بالله ، فأوفدوا رسلهم لعقد صلح معه ، ومما جاء فى شروط الصلح أن يذكر اسم الخليفة الفاطمى فى خطبة الجمعة فى جامع القسطنطينية بدلا من اسم الخليفة العباسى . وهكذا نرى أن الأسطول المصرى كان له الفضل الأكبر فى توطيد دعائم الدولة الفاطمية بل انها أصبحت تنبؤاً مركز الصدارة فى العالم الاسلامى .

ولم يركن الفاطميون الى الهدوء والسكينة بعد تلك المعاهدة وبعد المحاولات المتكررة من جانب الروم لاقرار السلام معهم ، ذلك ان الفاطميين أدركوا ان الروم لا يؤمن جانبهم ولا يطمأن اليهم ، فعملوا جاهدين على دعم قواعدهم البحرية فى الشام . وقد تحققت مخاوف الفاطميين ، حين لجأ امبراطور الروم سنة ١٠٢٥ م

(١) Brehier, L. : Vie et Mort de Bizance, P. 223.

(٢) المقرئى ج ٢ ص ٣٦٩ .

الى تأليب حكام صور وطرابلس على الفاطميين وساعدتهم على شق عصا الطاعة عليهم ، ولكن الأسطول المصرى كان لهم بالمرصاد فتصدى لسفن الروم في مياه هذين الميناءين وأنزل بهم هزيمة منكرة (١) .

ولم يكد الفاطميون يستريحون من الأسطول الرومى ، حتى ظهر الصليبيون فى شرق البحر الأبيض ، وأخذوا يغيرون على سواحل بلاد الشام ، فاستولوا على أنطاكية ووصلوا الى بيت المقدس . وكان ذلك فى عهد الخليفة المستنصر بالله ، فأرسل وزيره الأفضل شاهنشاه بن بدر الجمالى ، فالتقى بهم سنة ١١٠٠ م / ٤٩٣ هـ فانهمز الفاطميون وواصل الصليبيون فتوحاتهم حتى استولوا على ثغور شواطئ الشام وفلسطين ، فوقعت عكا وطرابلس وبيروت فى أيديهم . ولما أرادت مصر أن تسهم بأسطولها فى الدفاع عن تلك الموانئ أنفذت اليها ثمانين مركبا ، ولكن البنادقة كانوا لهم بالمرصاد فانقضوا على الأسطول المصرى وأغرقوه فى عرض البحر (١) .

ثم عاود الصليبيون الكرة مرة ثانية ، فقد أرسل غليوم (٢) الأول صاحب صقلية أسطولا نزل دمياط سنة ١١٥٥ م / ٥٥٠ هـ فى عهد الخليفة الفائز بنصر الله ووزيره الصالح طلائع بن رزيك وكان عدد سفن الأسطول ستين مركبا ، عاث فى دمياط فسادا ثم اتجه الى تيس فقتل بحارته الرجال وسبوا النساء ، ثم غادرها الى رشيد ثم الاسكندرية ، وأكثر البحارة من السلب والنهب ، ولكنه سرعان ما فر هاربا عندما ظهر له الأسطول المصرى ، ولذلك يسكن أن نعتبر هذه الغزوة أشبه بغارات قراصنة البحار منها بالحرب .

وفى نهاية الدولة الفاطمية عندما أخذ الوزراء يتنازعون على السلطة وصل بهم الأمر الى الاستنجد بالأجانب للحصول على مركز الوزارة فاستنجد الوزير ضرغام ابن عامر بملك الفرنجة أمورى الأول (Amaury) لينصره ضد الوزير شاور بن

(١) ابن قلائس : ذيل تاريخ دمشق ص ٥١٣ .

(٢) Stevenson : The Crusaders in the East, P. 82.

Wiet, G : Précis de l'Histoire d'Egypte, T. II. L'Egypte Musulmane, P. 190.

Sourial (Aziz) : The Crusade in the Latter Middle-Ages, P. 40. (٣)

مجير السعدى فى عهد الخليفة العاضد سنة ١١٦٨ م . لذلك فقد أمر الوزير شاور باحراق مصر واضرام النار فى الفسطاط ، عندما وجد ان (أمورى) قد نزل ببركة الحبش وضرب الحصار حول القاهرة وقرر على أهلها المال ، ثم واصل أمورى زحفه فى البلاد فنزل تنيس وأشموم وميت غمر وقتل فيها وأسر وسبى (١) . لذلك لجأ شاور الى نور الدين محمود زنكى فى الشام يستنجده ويستنصره على الصليبيين وعلى ضرغام ، واعدة اياه بأن يجعل له حصّة من البلاد على أن يتصرف شاور تحت أمر دمشق ونهيا واختياره ، فقد قال له « أكون نائبك بها (أى مصر) وأقتنع بما تعين لى من الضياع والباقي لك » (٢) كذلك تعهد شاور لنور الدين اذا ساعده الأخير فى العودة الى الوزارة بمصر ، أن يدفع له ثلث دخل البلاد ، ويتصرف على أمره ونهيه واختياره » (٣) .

خرج نور الدين والصليبيون جميعا من تجربتهم العملية بأرض مصر ، بفكرة واضحة عن مدى ثروة البلاد وضعفها الشديد ، لذلك فقد أخذ كل من الطرفين يعمل جاهدا لى ينفرد بالغنيمة دون خصمه ، وانهى الأمر باستيلاء صلاح الدين الأيوبي ، قائد نور الدين محمود على مصر والاستقلال بها فى النهاية .

(١) المقرئزى ج ١ ص ٢١٧ ، ص ٢٣٨ .
(٢) أبو الحسن ج ٥ ص ٣٤٦ .
(٣) أبو شامة : الروضتين ج ١ ص ١٣٠ .

البحرية في العصر الأيوني

فلما انتقلت السلطة الى صلاح الدين مؤسس الدولة الأيوبية ، خص الأسطول بكامل عنايته وأفرد له ديوانا خاصا أسماه « ديوان الأسطول » وقرر له ميزانية خاصة من خراج الفيوم وأعمالها وكثير من البلدان مثل بهتيم والأميرية وأوسيم ، وأضاف اليها ما تحصل من أشجار السنط ، وكان ثمن العود منه يصل الى مائة دينار أحيانا ، وزاد عليه النظرون الذي بلغ خراجه (٨٠٠٠) دينار ، وأموال الزكاة التي كانت تزيد على (٥٠٠٠٠) دينار ، ونصب صلاح الدين على رأس الديوان الجديد أخاه الملك العادل ، أبا بكر محمد بن أيوب (١) .

ولكن لم يكد يستقر صلاح الدين بمصر حتى دبرت مؤامرات في القاهرة اشتركت فيها جميع العناصر الناقصة على الوضع الجديد ، بقصد احياء الخلافة الفاطمية واقامة الدعوة العلوية وردها الى ما كانت عليه (٢) . أما زعماء المؤامرة

(١) المقرئى ج ٣ ص ١٦٤ ، ابن علق ص ٢٤٠ .

(٢) ابن واصل : مفرج الكروب ج ١ ص ٢٤٣ .

فهم الشاعر عمارة اليمنى^(١) وعبد الصمد الكاتب والقاضى العوريس داعى دعاة الشيعة ، وابن عبد القوى وغيرهم كثير من أتباع الدولة الفاطمية . على أن أخطر ما انطوت عليه تلك المؤامرة ، هو اتفاق عمارة اليمنى مع ملك صقلية غليوم الثانى على مهاجمة الشواطىء المصرية فى الوقت الذى تشب فيه الثورة ضد الأيوبيين فى القاهرة . وبناء على هذا الاتفاق أرسل ملك صقلية سنة ١١٧٤ م / ٥٧٠ هـ أسطولاً كبيراً مكوناً من (٢٨٢) قطعة ، حاصر ثغر الاسكندرية بالمجانيق والدبابات ثلاثة أيام متواليات ، كما دمر بعض السفن التجارية الراسية فى ميناء الاسكندرية^(٢) . ولكن المصريين ثبتوا لهم وأحرقوا بعضاً من سفنهم ، فى الوقت الذى قدم صلاح الدين من فاقوس مسرعاً ومعه جيشه فهاجم النورمان وأغرق بعض سفنهم وأحرق خيامهم وأنزل بهم الهزيمة ، وهكذا « بقى العدو بين قتل وغرق وأسر » فاضطر النورمان الى الاقلاع بسفنهم فوراً « وعادوا خائبين خاسرين »^(٣) .

ويصف المقرئى هذه الموقعة فيقول « وفى سنة تسع وستين وخمسائة نزل أسطول الفرنج بصقلية على أثر الاسكندرية لأربع بقين من ذى الحجة بغتة ، وكان الذى جهز هذا الأسطول غليالم بن غليالم بن رجار متملك صقلية ، ولى ملك صقلية بعد أبيه واحتفل سنة احدى وسبعين بعمارة هذا الأسطول ، فاجتمع له مالم يجتمع لجدته رجار وحمل فى الطرائد ألف فارس وقدم على الأسطول رجلاً من دولته يسمى اكيم مودقة (Akim Modhaka) وقصد الاسكندرية . فلما سار هذا الأسطول فى البحر أنزلوا من طرائدهم ستاً وثلاثين طريدة تحمل الخيل ، ومائتى شينى فى كل شين مائة وخمسون رجلاً ، وعدة السفن التى تحمل آلات الحرب والحصار ست سفن والتى تحمل الأزواد والرجال أربعون مركباً ، فكانوا نحو الخمسين ألف رجل . ونزلوا على البر مما يلى المنارة وحملوا على المسلمين حتى أوصلوهم الى الصور وقتل من المسلمين سبعة . وزحفت مراكب الفرنج الى الميناء وكان به

(١) المقرئى السلوك ج ١ ص ٥٣ .

(٢) المقرئى : السلوك ج ١ ص ٥٦ ، ابن واصل : مفرج الكروب ج ٢ ص ١١ - ١٦ .

(٣) أبو شامة : كتاب الروضتين ج ١ ص ٢٣٥ ، ابن الأثير الكامل حوادث سنة ٥٧٠ هـ .

مراكب المسلمين حتى أوصلوهم وغلبوا على البر وخيموا به فأصبح لهم على البر
 ثلثمائة خيمة وزحفوا لحصار البلد ونصبوا ثلاث دبابات بكباشها ، وثلاثة مجانيق
 كبار بحجارة سود عظيمة . وكان السلطان على فاقوس فبلغه الخبر ثالث يوم من
 نزول الفرنج ، فشرع في تجهيز العساكر ، والقتال والرمي بالمجانيق مستمر ، فوصلت
 العساكر وفتحت الأبواب ، وهاجم المسلمون الفرنج وحرقوا الدبابات وأيدهم الله
 بنصره ، واستمر القتال يوم الأربعاء الى العصر وهو اليوم الرابع من نزول الفرنج .
 ثم حملوا حملة ثانية عندما اختلط الظلام ، على الخيام فتسلسوها بما فيها وقتلوا
 من الرجال عددا كثيرا من الفرسان فاقتحم المسلمون البحر وأخذوا عدة مراكب
 نسفوها ففرقت وولت بقية المراكب منهزمة . وقتل كثير من الفرنج وغنم المسلمون
 من الآلات والأمتعة والأسلحة بما لا يقدر على مثله الا بعناء ، وأقلع باقى الفرنج
 في مستهل سنة سبعين » .

وفي سنة ١١٧٩ م خرج بلدوين الرابع ملك بيت المقدس لمنازلة صلاح الدين ،
 فالتقى به في موقعة دارت رحاها بالقرب من تل القاضى — في سهل (مرج عيون) ،
 فاتصر صلاح الدين انتصارا حاسما ، وأسر كثيرا من أمراء الصليبيين ولم ينج الملك
 بلدوين نفسه الا بصعوبة (١) . وقد بلغ عدد الأسرى من الصليبيين ، مائتين
 وسبعين ونيفا وعرضوا على صلاح الدين فأمر بنقلهم الى دمشق ، وكان عدة
 الصليبيين عشرة آلاف فارس . ومن محاسن المصادفات انه في اليوم الذى كسر فيه
 الصليبيون في (مرج العيون) أحرز الأسطول المصرى انتصارا في البحر على
 سفنهم اذ ظفر ببطستين كبيرتين استولى عليهما وقادهما الى الاسكندرية مستصحبا
 ألف رأس من السبى (٢) .

وأخذ صلاح الدين يتابع انتصاراته في سرعة مذهلة بحيث لم يستطع الصليبيون
 معها ملاحقته ، ذلك انه لم يكتف بعد تدمير حصن الأحزان بالاغارة على مناطق
 صور وصيدا ويبروت بل انه أمر الأسطول المصرى بالخروج في سنة ١١٧٩ ليهاجم
 عكا ذاتها وهى المدينة التى أطلق عليها أبو شامة اسم « قسم الفرنج » (٣) .

(١) أبو شامة : كتاب الروضتين ج ٢ ص ١٠ ، ابن الأثير : الكامل حوادث سنة ٥٧٥ هـ .

(٢) سيد على الحريرى : كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية ص ١٣٤ .

(٣) أبو شامة : كتاب الروضتين : ج ٢ ص ١٣ .

ولم يكد الأسطول المصرى يصل الى ميناء عكا الذى كان يعج بسفن الصليبيين ومراكبهم التجارية حتى استولى على عدة منها « تحطيمًا وتكسيرا » وأخلى الميناء من الباقي ، ولعل هذا النصر الباهر كما يقول سيد على الحريرى « لم يعهد من أسطول اسلامى فى سالف الدهر ، ومما يذكر أن عساكر الأسطول المصرى قتلوا بعض رجال قلعة عكا رميا بالسهم من بعد كبير » (١) . وقد جاء فى وصفه لقطع الأسطول المصرى ما يلى : « ومراكبهم كانت كنانين الا انها تترق مروق السهام ورواكد هي مدائن الا انها تمر مر السحاب غير الجهام ، فلا أعجب أن تسمى غربانا وتنشر بين ضلوعها أجنحة الحمام وتسمى جوارى وكم يسر مجراها من نصر » (٢) .

ولم يسع الملك بلدوين الرابع ازاء الضربات القوية التى أخذ الأسطول المصرى يوجهها ضد الصليبيين سوى أن يطلب عقد الهدنة ، فوافق صلاح الدين على ذلك فى سنة ١١٨٠ م (٣) ، على ان الهدنة التى عقدت بين صلاح الدين ومملكة بيت المقدس وحدها ، مما جعل صلاح الدين فى حل من مهاجمة الصليبيين فى شمال الشام وبخاصة امارة طرابلس . لذلك استدعى صلاح الدين الأسطول المصرى مرة ثانية الى مياه الشام سنة ١١٨٠ م ، فهاجم طرسوس ، وأنزل بها كثيرا من الخسائر مما اضطر ريموند الثالث أمير طرابلس الى عقد هدنة مشابهة مع صلاح الدين (٤) .

وقد فكر صلاح الدين فى الاستيلاء على ميناء بيروت ، وذلك لكى يفصل امارتى طرابلس وأنطاكية عن مملكة بيت المقدس ، وفى الحال جمع صلاح الدين قواته عام ١١٨٢ م جنوبى اقليم البقاع ، وفى نفس الوقت أعد أخوه العادل فى دمياط والاسكندرية أسطولا من ثلاثين سفينة حربية لمباغته المدينة من ناحية البحر (٥) . ولم يفت العادل أيضا أن يرسل بعض قوات من القاهرة لمهاجمة الداروم وغزة وعسقلان ، حتى يشغل مملكة بيت المقدس عن مساعدة بيروت . وقد أحاط

(١) سيد على الحريرى : كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية ص ١٣٦ .

(٢) سيد على الحريرى : ص ١٣٥ .

(٣) ابن الأثير : حوادث عام ٥٧٦ هـ ، Guillaume de Tyr, P. 1064 .

(٤) أبو شامة : كتاب الروضتين ج ٢ ص ١٣ .

(٥) ابن الأثير : حوادث عام ٥٧٨ هـ .

صلاح الدين مشروعه بسرية تامة ، بل أعلن انه سيتجه ضد حلب والموصل ، وذلك امعانا في تضليل الصليبيين . وبينما كان الحصار مضروبا حول بيروت برا وبحرا ، واذا بصلاح الدين يتلقى نبأ نزول جمع عظيم من الفرنج بدمياط كما يتلقى من مظفر الدين كوكبرى صاحب حران رسالة يطلب فيها سرعة قدومه الى القرات . فقام صلاح الدين من فوره وسار الى الرها فحاصرها وملكها ثم واصل سيره الى الرقة فملكها ومنها الى نصيبين والموصل وسنجار (١) .

وفي تلك الأثناء كان بلدوين ملك بيت المقدس لا يزال معسكرا في صفورية عندما وصلته أنباء هجوم صلاح الدين على بيروت والأسطول المصرى على مدن فلسطين الساحلية فأمر باعداد أسطول صليبي في عكا وصيدا لتخليص بيروت من حصار الأسطول المصرى (٢) . أما صلاح الدين فقد أخذ يشدد هجماته على بيروت ، ولكن المدينة أظهرت عنادا شديدا ولذلك آثر الانصراف عنها ، كذلك أمر الأسطول المصرى بالعودة بعد ان كان قد سبى منها وسلب وظفر من غنيمتها بما طلب (٣) .

ومن المواقف التى تشهد للأسطول المصرى بالقوة والفخار انتصاره فى موقعة الحوراء (٤) البحرية . فقد أقدم أرناط صاحب حصن الكرك على مشروع خطير سنة ١١٨٢ م ، استهدف به تحقيق سيادة الفرنجة على البحر الأحمر ، وطعن الاسلام فى قلبه بغزو الحرمين (٥) ، فقد دأب على مهاجمة قوافل الحجاج المسلمين وهم فى طريقهم الى الحرمين ، ثم صمم سنة ١١٨٢ م على الهجوم على مكة والمدينة ذاتهما ، فبدأ بالاستيلاء على أيلة ، ثم شرع فى بناء عدة سفن حملت أجزاءها مفككة على

(١) سيد على الحريرى : كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية ص ١٢٩ .

(٢) Guillaume de Tyre, P. 1099.

(٣) المرجع السابق ص ١١٠١ .

(٤) جاء فى ياقوت « معجم البلدان » الحوراء كورة من كور مصر القبلية ، آخر حدودها من جهة الحجاز وهى على البحر شرقى القلزم ، وقيل الحوراء مرفأ سفن مصر إلى المدينة ج ٣ ص ٢٥٩ . وجاء فى المقرئى ، وأبو شامة أن ساحل الحوراء قرب ينبع .

(٥) نظير حسان سعداوى : التاريخ الحربى المصرى ص ١٤٥ .

ظهور الجمال حتى خليج العقبة حيث ركبت . ولم يكد يتم تركيب تلك السفن حتى استولى بعضها على جزيرة القلعة ، في حين قام البعض الآخر بالانغارة على الموانئ المصرية الصغيرة على البحر الأحمر ، الأمر الذي أثار الرعب في قلوب أهلها . ومن الموانئ المصرية التي أغار عليها أسطول أرناط في البحر الأحمر ميناء عيذاب في مواجهة جدة ، وهناك نهب الصليبيون بضعة سفن تجارية وافدة من جدة واليمن وعدن والهند ويقول المقریزی (١) في ذلك « فقتلوا وأسروا وأحرقوا في بحر القلزم نحو ستة عشر مركبا وأخذوا بعيذاب مركبا يأتي بالحجاج من جدة ، وأخذوا في الأسر قافلة كبيرة من الحجاج فيما بين قوص وعيذاب وقتلوا الجميع . وأخذوا مركبين فيهما بضائع جاءت من اليمن وأخذوا أحطنة كثيرة من الساحل كانت معدة لميرة الحرمين وأحدثوا حوادث لم يسمع الاسلام بمثها » .

وبعد ذلك نقل الصليبيون نشاطهم الهدام الى الشاطيء المقابل ، أى شاطيء الحجاز ويقول في هذا المقریزی (٢) « وتوجه فرنج الشوبك والكرك نحو مدينة رسول الله صلى الله عليه وسلم لينبشوا قبره عليه السلام وينقلوا جسده الشريف الى بلادهم ويدفنوه عندهم ولا يسكنوا المسلمين من زيارته الا بجعل . فأنشأ البرنس ارناط صاحب الكرك سفنا حملها على البر الى بحر القلزم وأركب فيها الرجال وأوقف مركبين على حرزة قلعة القلزم تمنع أهلها من استقاء الماء ، فسارت الفرنج نحو عيذاب فقتلوا وأسروا ومضوا يريدون المدينة النبوية على ساكنها أفضل الصلاة والتسليم وذلك في سنة ثمان وسبعين وخمسائة . وكان السلطان صلاح الدين على حران فلما بلغه ذلك بعث الى سيف الدولة بن منقذ نائبه على مصر يأمره بتجهيز الحاجب لؤلؤ (٣) خلف العدو ، فاستعد لذلك وأخذ معه قيودا وسار في طلبهم الى القلزم وعمر هناك مراكب وسار الى أيلة فوجد مراكب الفرنج ، فحرقها وأسر من

(١) المقریزی : السلوك ج ١ ص ٧٩ .

(٢) المقریزی : ج ٢ ص ٨٥ ، ٨٦ .

(٣) هو الأمير حسام الدين لؤلؤ الحاجب ، كان أرمي الأصل ومن حملة أجناد مصر في أيام الفاطميين ، فلما استولى صلاح الدين على مصر تقدمه الأسطول ، وكان حينئذ توجه فتح وانتصر وغنم (المقریزی) .

فيها وسار الى عيذاب وتبع الفرنج حتى أدركهم ولم يبق بينهم وبين المدينة النبوية على ساكنها أفضل الصلاة والتسليم الا مسافة يوم ، وكانوا ثلثمائة ونيفا وقد انضم اليهم عدة من العربان المرتدة . فعندما لحقهم لؤلؤ فرت العربان فرقا من سطوته ورغبة في عطيته ، فانه كان قد بذل الأموال حتى انه علق أكياس الفضة على رؤوس الرماح ، فلما فرت العربان التجأ الفرنج الى رأس جبل صعب المرتقى فصعد اليهم في عشرة أنفس ، وضايقهم فيه فخارت قواهم بعد ان كانوا معدودين من الشجعان واستسلموا فقبضوا عليهم وقيدهم وحملهم الى القاهرة ، فكان لدخولهم يوم مشهود . وتولى قتلهم الصوفية والفقهاء وأرباب الديانة بعد ما ساق رجلين من أعيان الفرنج الى منى ونحرهما هناك كما تنحر البدن التي تساق هديا الى الكعبة » . وكان الرحالة ابن جبير (١) في زيارة الاسكندرية عندئذ فذكر وصفا طريفا لموكب أولئك الأسرى . أما ارناط نفسه فقد أقسم صلاح الدين على ألا يغفر له فعلته هذه « ونذر دمه » (٢) .

وفي رسالة للقاضي الفاضل أوردها أبو شامة وابن أصل ، ان الصليبيين استهدفوا من وراء تلك العملية الحربية تحقيق هدفين خطرين أولهما قطع طريق الحاج عن حجه وضرب العالم الاسلامي في قلبه وطعن المسلمين في قبلتهم ، وثانيهما ان الصليبيين كانوا يزعمون الاستيلاء على عدن جنوب البحر الأحمر ، لأخذ « تجار اليمن وأكارم عدن » وبذلك يتمكنون بفضل السيطرة على أيلة في الشمال وعدن في الجنوب من اغلاق البحر الأحمر في وجه أعدائهم ، واحتكار تجارة الشرق الأقصى والمحيط الهندي (٣) .

بينما كان صلاح الدين يقاتل الصليبيين في عكا سنة ١١٩٠ م ، اذا قطع الأسطول المصري تهرع الى نجدته من مصر ، فلما أحس الصليبيون بقدوم الأسطول المصري ، جهزوا أسطولا ليلقاه في طريقه ويقاتله ، فأسرع صلاح الدين لمقاتلة الفرنجة من كل

(١) رحلة ابن جبير ص ٣٤ ، ٣٥ .

(٢) أبو شامة : كتاب الروضتين ج ٢ ص ٧٥ .

(٣) سعيد عاشور : الحركة العمالية ص ٢٧٧ .

جهة لينشغلوا بقتاله عن قتال الأسطول المصرى فيتمكن من دخول عكا ، فلم يشتغلوا وخرج أسطولهم وكانت الناس خرجت على جانب البحر تقوية للأسطول المصرى وايناسا له ولرجاله ، وكما يقول سيد على الحريرى (١) « التقى الأسطولان فى البحر والجيشان فى البر واضطرت نار الحرب واستعرت ، وباع كل فريق روحه ودار قتال شديد انجلى عن نصره الأسطول المصرى بعد أخذ مركب منه ، وقتل من كان بأسطول الصليبيين ونهب ما فيه وأخذ منه مركب أيضا ، ودخل الأسطول المصرى المنصور عكا ، وكان قد صحبته مراكب من الساحل فيها ميرة وذخيرة ، وطابت قلوب أهل البلد بذلك وانشرحت صدورهم ، واتصل القتال بين الفريقين المتحارين خارج البلد الى أن فصل بينهما الليل ، وعاد كل فريق الى خيمته ، وقتل من الصليبيين فى هذا اليوم كثيرون لأن أهل البلد اشتدوا فى قتالهم والأسطول المصرى سيرد اليه ضربة قاضية والجيش المصرى أجهز عليهم » .

لقد تحقق الصليبيون منذ بداية القرن الثانى عشر بأن مصر هى مركز المقاومة الحقيقية فى العالم الاسلامى ضد الحركة الصليبية ، وبذلك غدت موضع اهتمام دعاة الحرب الصليبية وزعمائها ، على اعتبار انها الطريق الطبيعى للوصول بهم الى بيت المقدس . وقد ظهر رأيهم هذا واضحا فى أقوال زعماء الحركة الصليبية ودعاتها ، فهم حينئذ يشبهون مصر بأنها رأس الأفعى وأحيانا يشبهونها بأنها مخزن الامدادات فى العالم الاسلامى ، أو يشبهونها بالقلب فى الجسم ، الى غير ذلك من التشبيهات العديدة التى فاضت بها كتب دعاة الحروب الصليبية فى أواخر العصور الوسطى (٢) . لذلك قصد الصليبيون مدينة دمياط فوصلوها عام ١٢١٨ م وكان أسطولهم يتكون من نحو (٧٠٠٠٠) ألف فارس ، (٤٠٠٠٠٠) راجل فخيّموا تجاه دمياط فى البر الغربى ، وحفروا حول معسكرهم خندقا ، وأقاموا عليه سورا وشرعوا فى الهجوم على برج دمياط المنيع ، وكان البر الذى نزل فيه الصليبيون جزيرة محاطة بالنيل

(١) سيد على الحريرى : الأخبار السنوية فى الحروب الصليبية ص ١٨٤ .

(٢) سيد عاشور : الحركة الصليبية ج ٢ ص ٩٦٢ .

من جهة وبالبحر المالح من الأخرى ، وكانت الجزيرة تعرف باسم (جزيرة دمياط)
وكان المسلمون في مدينة دمياط محاصرين حصارا شديدا من البحر والبر .

ولما بلغ الملك الكامل نزول الصليبيين دمياط ، خرج بمن معه من العساكر وأمر
والى الغربية بجمع العربان وسار في جمع كبير وخرج الأسطول ، فأقام تحت دمياط
ونزل السلطان بمن معه من العساكر بمنزلة العادلية (٢) قرب دمياط وامتدت عساكره
الى دمياط . ويقول المقرئى (٣) « ان الصليبيين ألحوا في القتال واستولوا على
برج السلسلة وقطعوا السلاسل المتصلة به لتجور مراكبهم في بحر النيل ويتمكنوا
من البلاد ، فنصب الملك الكامل بدل السلاسل جسرا عظيما لمنع الصليبيين من عبور
النيل ، فقاتل الصليبيين قتالا شديدا حتى قطعوه وكان الكامل يركب في كل يوم
عدة مرات من العادلية الى دمياط لتدبير الأمور ، فأمر الملك الكامل أن يفرق عدة
من المراكب في النيل حتى يمنع الفرنج من سلوك النهر ، فوصل الفرنج الى خليج
هناك يعرف بالأزرق كان النيل يجرى فيه قديما فحفروه وعمقوا حفره ، وأجرو فيه
الماء الى البحر المالح وأصعدوا مراكبهم فيه الى بورة على أرض جيزة دمياط مقابل
المنزلة التي بها السلطان ليقاتلوه من هناك فلما صاروا في بورة جاءوا وقاتلوه في الماء
وزحفوا اليه عدة مرات فلم يظفروا منه بطائل ولم يتغير على أهل دمياط شيء لأن
الميرة والامداد متصلة اليهم والنيل يحجز بينهم وبين الفرنج . فلما أدرك الناس
الشتاء هاج البحر على مخيم المسلمين وأغرقهم فعظم البلاء وتزايد الغم وألح الفرنج
في القتال وكادوا أن يسلكوا العرب فبعث الله ريحا قطعت مراسى مرمه الفرنج وكانت
من عجائب الدنيا فمرت الى بر المسلمين فأخذوها فاذا فيها مسامير زنة الواحد منها
خسة وعشرون رطلا . »

وهكذا ساء موقف الصليبيين في دلتا النيل بعد أن فتح المسلمون السدود
وحطموا الجسور « وكان البحر زايد جدا ، وفتح المسلمون عليهم الترع من كل

(١) سيد على الحريرى ص ٢٣٢ .

(٢) المقرئى : ج ١ ص ٢١٦ .

مكان» (١) وسرعان ما تجمد الصليبيون عند بلدة البرامون ، فلا هم يستطيعون العودة الى دمياط ، ولا هم يستطيعون القتال في الوحل بعد أن بلغت المياه ركبهم ، وأخيرا لم يبق أمام الصليبيين سوى الصلح بعد أن « عاينوا الهلاك » فأرسلوا الى السلطان الكامل سنة ١٢٢١ م يعرضون استعدادهم لترك دمياط والجلء عن البلاد ، مقابل السماح لهم بالخروج من المأزق الذي وقعوا فيه وتركهم يعودون الى بلادهم سالمين (٢) . وقبل الملك الكامل هذا العرض ، على شرط أن يبعثوا اليه برهائن من ملوكهم ، يبقون لديه حتى يسلموا دمياط ، فوافق الصليبيون على ذلك وأرسلوا الى الكامل عشرين من كبرائهم وعلى رأسهم حنا دي برين نفسه وبلاجيوس مندوب البابا . في حين بعث الكامل اليهم مقابل ذلك ابنه الصالح نجم الدين أيوب ومعه جماعة من خواصه (٣) .

وهكذا فشلت الحملة الصليبية الخامسة على مصر ، وكما قال ابن الأثير (٤) ، « ان الله تعالى أتى المسلمين ظفرا لم يكن في حسابهم ، فانهم كانت غاية أمانهم أن يسلموا البلاد التي أخذت منهم بالشام ليعيدوا دمياط ، فرزقهم الله إعادة دمياط وبقيت البلاد بأيديهم على حالها » .

عاود الصليبيون الكرة لغزو مصر فخرجت الحملة الصليبية السابعة بقيادة لويس التاسع ملك فرنسا عام ١٢٤٨ م من أوروبا ووصلت الى ميناء ليماسول في قبرص ، وبقيت هناك حتى عام ١٢٤٩ م . وبذلك استطاع لويس التاسع خلال الشهور الطويلة التي قضاها في قبرص من أن يجمع كل ما يلزمه من مؤن ، فضلا عن المساعدات البشرية التي أمده بها ملك قبرص وغيره من زعماء الصليبيين الذين وفدوا من عكا (٥) . وفي سنة ١٢٤٩ أبحر لويس التاسع من ليماسول الى مصر ، في الوقت الذي كانت الدولة الأيوبية في مصر والشام لا تزال تعاني الكثير من

(١) أبو شامة : ذيل الروضتين ص ١٢٩ .

(٢) النجوم الزاهرة ج ٦ ص ٢٤١ .

(٣) المقرئزي : السلوك ج ١ ص ٢٠٨ .

(٤) ابن الأثير حوادث عام ٦١٤ هـ .

(٥) Joinville : Histoire de Saint Louis, P. 57 & 62 .

المتاعب بسبب المنازعات بين أمراء بني أيوب ، وهكذا وصل لويس التاسع الى دمياط ليجد المدينة محصنة منيعة يرابط فيها جيش يحول دون نزول القسوات الصليبية الى البر ، فقرر النزول على الضفة الغربية للنيل لمواجهة لدمياط ، وبدأ انزال الجيش الصليبي ، ودارت بين الفريقين معركة على رمال الشاطيء ، اضطرت فيها خيول المسلمين الى خوض مياه البحر ، ولكن الصليبيين تفوقوا في تلك المعركة بفضل كثرة عددهم ، فقتل الأمير نجم الدين بن شيخ الاسلام ، والأمير صارم الدين أربك الوزيري ، واضطر الأمير فخر الدين (قائد الجيش المصري) نفسه الى عبور النيل ليلا ومعه بقية رجاله الى الضفة الشرقية حيث توجد مدينة دمياط ، ولكنه لم يجرؤ على الوقوف عند دمياط نفسها وانما اتجه الى الجنوب منها صوب أشموم طنح (١) .

وسرعان ما دب الرعب في قلوب أهل دمياط ، فتركوا مدينتهم ، بعد أن أشعلوا النار في سوق المدينة (٢) ، بل ان بعض عرب كنانة الذين عهد اليهم الصالح نجم الدين أيوب بالدفاع عن المدينة ولوا الأدبار أيضا « وتركوا أبواب المدينة مفتحة » وفاتهم عند فرارهم أن يقطعوا الجسر الذي يربط دمياط بالضفة الغربية للنيل (٣) . وهكذا صارت دمياط مدينة مفتوحة خالية من وسائل الدفاع فدخلتها جيوش لويس التاسع في سهولة . ويروي المقرئزي (٤) « ان الصليبيين عندما رأوا أبوابها مفتوحة ولا أحد يحميها ، خشوا أن تكون مكيدة ، فتمهلوا حتى ظهر أن الناس قد فروا وتركوها ، فدخلوا المدينة بغير كلفة ولا مؤنة حصار ، واستولوا على ما فيها من الآلات الحربية والأسلحة العظيمة والعدد الكثيرة والأقوات والأزواد والذخائر والأموال والأمتعة وغير ذلك ، صفوا عفوا » .

ولم يكد الصليبيون يشرعون في الزحف عن دمياط جنوبا حتى توفي السلطان الصالح نجم الدين أيوب في المنصورة سنة ١٢٤٩ ، ولكن زوجه شجر الدر أخفت

(١) المقرئزي : السلوك ج ١ ص ٢٣٥ .

(٢) Eracles : P. 591.

(٣) أبو الفدا : المختصر حوادث عام ٦٤٧ هـ .

(٤) المقرئزي : السلوك ج ١ ص ٣٣٦ .

خبر موته بحيث لم يعلم بذلك الخبر غير الطواشي جمال الدين محسن والأمر
فخر الدين ابن الشيخ . ويقول أبو المحاسن (١) « فكتموا ذلك خوفا من الفرنج
وجمعت شجر الدر الأمراء وقالت لهم ، ان السلطان يأمركم أن تحلفوا له ، ثم م
بعده لولده المعظم تورانشاه المقيم بحصن كيفا ، وللأمير فخر الدين ابن الشيخ
بأتابكية العسكر » .

أخذ الصليبيون يعبرون بحر أشموم وبادروا باقتحام المنصورة ، وتقابلوا مع
الجيش المصرى بقيادة (بيبرس البندقدارى) أحد مماليك الصالح نجم الدين .
وكان الموقف خطيرا حتى أطلق ابن واصل على ذلك اليوم « يوم الكبسة » ولكن
المماليك البحرية استطاعوا انقاذ الموقف ، فيقول العيني (٢) « فانقضت الطابقة
التركية (المماليك) من الجامدارية والبحرية الصالحية وحملوا على الفرنجة ،
حملة زعزعت وهدمت بنيانهم وأناخوا عليهم حربا دراكا وقتلا واهلاكا ، فكانت عدة
القتلى منهم ألفا وخمسمائة وولوا منهزمين » .

وقد واصل الصليبيون زحفهم على المنصورة عام ١٢٥٠م ولكن الجيش المصرى
والأسطول تآلفا ووقفوا في وجه الغزاة ، ودارت معركة نهريّة قبالة المنصورة بين
الأسطول المصرى والأسطول الصليبيين ، انجلت عن وقوع (٣٢) مركبا من مراكب
الصليبيين في قبضة المصريين ، كما قتل من جنود الصليبيين نحو (٣٠٠٠٠) وكثير
منهم غرق في النيل وأسر ملكهم (لويس التاسع) وسجن الى أن فدى نفسه وبقيّة
أهله وعساكره بسبلغ مائة مليون من الفرنكات .

(١) النجوم الزاهرة ج ٦ ص ٣٦٤ .

(٢) العيني : عقد الجمان حوادث عام ٦٤٧ .

البحرِيَّة فِي العَصْرِ المَمْلُوكِي

وقد أدى التدهور السياسي في أواخر الدولة الأيوبية إلى قلة الاهتمام بالأسطول المصري وعدم العناية به ، حتى أصبح لا يفكر في أمره إلا عند الحاجة إليه . وقد استنفل الأمر حتى أنه كان يقبض على الرجال من الطرقات ويقيدون بالسلاسل نهارا ويسجنون ليلا حتى لا يهربوا ، عندما تدعو الضرورة الملحة لتجهيز الأسطول . وكان رجال الأسطول يعاملون أسوأ معاملة ، بل أشد سوءا من أسرى الأعداء ومن أعمال السخرة . فقد كان لا يصرف لهم الا شيء قليل من الخبز ونحوه ، وربما أقاموا الأيام بغير شيء ، ولذلك فقد صارت خدمة الأسطول عارا يسب به الرجال ، فاذا قيل لرجل في مصر ، « يا أسطولي » غضب غضبا شديدا ، بعد ما كان خدام الأسطول يقال لهم « المجاهدون في سبيل الله والغزاة في أعداء الله » ويتبرك بدعائهم (١) .

ولما آلت مصر إلى المماليك عملوا جاهدين على استعادة مكانة الأسطول إلى ما كانت عليه أيام صلاح الدين ، فقد أولاه الملك الظاهر بيبرس الكثير من اهتمامه ، عندما استولى على العرش عام ١٢٦٠ م . فقد عول على تكوين قوة بحرية يستعين

(١) المقرئزي : ج ٢ ص ١٩٤ .

بها على صد هجوم المغول الذين كان يغيرون على شواطئ الشام . وقد لاقى بيبرس في سبيل تجهيز الأسطول صعوبات جمة يرجع معظمها الى كراهية أفراد الشعب للحروب البحرية ، التي كانوا في أواخر الدولة الأيوبية يرغمون عليها ، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى الى سوء معاملة الدولة لبحارة الأسطول من الناحيتين المادية والاجتماعية . ويقول المقریزی (١) في هذا الصدد « لما كانت أيام السلطان الملك الظاهر ركن الدين بيبرس البندقداری ، نظر في أمر الشوانى الحربية واستدعى رجال الأسطول ، وكان الأمراء قد استعملوهم في الحراريق وغيرها . وندبهم للسفر وأمر بسد الشوانى وقطع الأخشاب لعمارتها واقامتها على ما كانت عليه في أيام الملك الصالح نجم الدين أيوب ، وأحرز على الخراج ومنع الناس من التصرف في الأخشاب وتقدم بعمارة الشوانى في ثغرى الاسكندرية ودمياط وصار ينزل بنفسه الى الصناعة بمصر ويرتب ما يجب ترتيبه من عمل الشوانى ومصالحها . واستدعى شوانى الثغور الى مصر ، فبلغت زيادة على أربعين قطعة سوى الحراريق والطرائد ، فانها كانت عدة كثيرة » .

وقد استطاع الظاهر بيبرس بعد ذلك من التوجه الى المغول فالتقى بهم عند سواحل يافا وأنطاكية فشتت شملهم وقضى عليهم قضاء مبرما حتى صارت المدينتان أطلالا بالية ، ولم تقم للمغول قائمة بعد ذلك على الاطلاق في بلاد الشام . بعد ذلك وجه بيبرس اهتمامه للقضاء على الصليبيين ، فجهز أسطولا من أربعين قطعة حربية سيرها لمحاربة جزيرة قبرص سنة ١٢٧٠ م ، غير ان هذه الحملة باءت بالفشل ، اذ تحطم معظم قطعها أمام ثغر ليماسول (٢) .

على أن هذه الهزيمة لم تغل من عزيمة بيبرس ، فقد بادر بمجرد عودته لمصر بإنشاء أسطول آخر ليعاود به الكرة على الصليبيين ، وقد جاء في وصف غزوة بيبرس لقبرص للمقریزی (٣) ما يلى : « وكان ذلك في شوال سنة تسع وستين وستمائه (٤)

(١) المقریزی : ج ٢ ص ١٩٤ .

(٢) Lane-Poole : Egypt in the Middle Ages, P. 358.

(٣) المقریزی : ج ٢ ص ١٩٤ .

(٤) توافق سنة ١٢٧١ .

ثم سارت تريد قبرص ، وقد عمل ابن حسون رئيس الشوانى فى أعلامها الصليبان ، يريد بذلك انها كانت تخفى اذا عبرت البحر على الفرنج ، حتى تطرقهم على غفلة ، فكره الناس منه ذلك ، فلما قاربت قبرص تقدم ابن حسون فى الليل ليهاجم على الميناء فصدم الشونة المقدمة شعبا فانكسرت وتبعها بقية الشوانى فتكسرت الشوانى كلها . وعلم بذلك متملك قبرص فأسر كل من فيها وأحاط بما معهم وكتب الى السلطان يقرعه ويوبخه وان شوانيه قد تكسرت وأخذ ما فيها وعدتها احدى عشرة شونة وأسر رجالها ، فحمد السلطان الله تعالى وقال « الحمد لله منذ ملكنى الله تعالى ما خذل لى عسكريا ولا ذلت لى راية ، وما زلت أخشى العين فالحمد لله تعالى بهذا ولا حمد لغيره ، ثم أمر بانشاء عشرين شونة ، وأحضر خمس شوانى كانت على مدينة قوص من صعيد مصر ولزم الركوب الى صناعة العمارة بمصر كل يوم فى مدة شهر المحرم سنة سبعين (١) وستمائة الى أن تنجزت ، فلما كان فى نصف المحرم سنة احدى وسبعين وستمائة (٢) زاد النيل حتى لعبت الشوانى بين يديه فكان يوما مشهودا (٣) وبعد أن تم اعداد أسطول آخر ، توفى الظاهر بيبرس سنة ١٢٧٧ م قبل أن يحقق أمنيته بغزو قبرص مرة ثانية .

ومن الأحداث الهامة فى تاريخ العالم عامة والمسلمين خاصة ، انتصار الأسطول المصرى على الصليبيين سنة ١٢٩١ م واخراجهم من آخر معاقلهم فى عكا وتطهير بلاد الشام من آخر فلولهم ، بعد أن بقوا فى تلك البقعة العزيزة من الوطن العربى قرابة قرنين من الزمان ، يرسلون الحملة تلو الأخرى حتى قبض الله لها من أبناء مصر وملوكها وجيوشها وأساطيلها من أخرجهم منها مكسورين مدحورين . فقد وصلت الى عكا سنة ١٢٩٠م الحملة الايطالية التى تبعتها البندقية ، ولم تكد أرجل الصليبيين نظاً أرض عكا ، حتى أرادوا أن يعبروا عن حماستهم الدينية ، فهاجموا الفلاحين ، ثم ذبحوا كل من كان بداخل عكا من تجار المسلمين الذين كانوا قد قصدوا اليها فى ظل الأمان المعطى لهم بعد عقد الصلح بين قلاوون والصليبيين . ولم يسلم السريان

(١) يوافق أغسطس سنة ١٢٧١ .

(٢) يوافق يولية سنة ١٢٧٢ .

(٣) المقرئى : ج ٢ ص ١٩٤ .

ثم استطاء
مقدم الداء
أصبح الص
البحر من و
في ميناء عكا
الصلبيين فقه
وقد و
ابن قلاوون
الى الوزير ال
الى الصناعة و
نحو ستين شو
والبسهم السا
أيام ، وصنعوا
مدينة مصر ويا
كل زريبة فما
لرؤية ذلك فص
المقياس (٤) الى
وبقية الأمراء ق
الشوانى واحده
والنقط يرمى عليه
في شوته علام

المسيحيون من أيدي أولئك الايطاليين ، اذا اختلط عليهم الأمر وحسبهم مسلمين (١) . ولما أفاق الصليبيون من غفوتهم ، وخشوا عاقبة ما فعله أولئك الصليبيون الجدد أرسلوا الى السلطان قلاوون يعتذرون عما حدث ويعدون بمعاقبة المذنبين (٢) . ولكن السلطان رفض الاعتذار وأخذ يعد العدة للانتقام ، وأعلن الحرب على الصليبيين . ولم يكد قلاوون يفرغ من كافة الاستعدادات الحربية ويغادر القاهرة فعلا لحرب الصليبيين بالشام حتى وافته المنية سنة ١٢٩٠ م . وخلف السلطان الأشرف خليل بن قلاوون والده في حكم مصر ، وصمم على أن ينفذ مشروع أبيه الخاص بالاستيلاء على عكا (٣) . وحاول الصليبيون اعاقه السلطان خليل عن مهاجمة عكا ، فأرسلوا له سفارة « يسألون العفو » ولكن السلطان لم يقبل منهم ما اعتذروا به ، وبذلك لم يعد هناك مفر من القتال . ولم يكد السلطان خليل يصل الى عكا ويفرض حصاره عليها حتى أخذت قواته في مهاجمة أسوار المدينة وضربها بالمجانيق الكبار التي كان « منها ما يرمى بقنطار دمشقى وأكبر » وبذلك أحدثوا عدة ثغرات بسور المدينة (٤) . وكان على الصليبيين أن يبذلوا طاقة جهدهم للدفاع عن عكا وانقاذها من السقوط ، لذلك فقد حضر هنرى الثانى ملك قبرص الى عكا على رأس جيش مكون من مائتين من الفرسان وخمسمائة من المشاة وقدر كبير من المؤن والامدادات ، وفرح الصليبيون بقدومه فرحا شديدا وتشجعوا على الثبات والمقاومة . وقد حاول هنرى الثانى بمجرد وصوله الى عكا التفاهم سلميا مع السلطان خليل بن قلاوون ، ولكن السلطان واجه الرسل قائلا : « ألم تحضروا مفاتيح المدينة معكم ؟ » ولم يكتف بهذا بل وعد الصليبيين اذا استسلموا دون قتال أن يأمن خروجهم جميعا من عكا ومعهم أموالهم (٥) . ثم ركز المسلمون هجماتهم على القلعة التي كان يدافع عنها الملك هنرى الثانى ، فانهارت وتسلمها المماليك ،

(١) مفضل ابن أبى الفضائل : النهج الجديد ج ٢ ص ٣٨٦ .

(٢) Runciman : A History of the Crusades, vol. III, P. 410.

(٣) المقرئى : السلوك ج ١ ص ٧٤٧ .

(٤) أبو المحاسن : ج ٨ ص ٦ .

(٥) Grousset : Histoire de Croisades et du Royaume. P. 212

(١) أبو الف

(٢) 595.

(٣) المقرئى

(٤) المقياس

(٥) بشأن

ثم استطاعت قوات السلطان خليل اقتحام المدينة رغم المقاومة العنيدة التي أبدتها مقدم الداوية ، وقائد الاسبتارية ، حتى خر كلاهما قتيلًا في المعركة^(١) . وهكذا أصبح الصليبيون بدون قائد أو نصير ، فالمسلمون أمامهم والأسطول المصري في البحر من ورائهم ، فهرعوا الى السفن فارين بأرواحهم ، ولما كانت السفن الباقية في ميناء عكا قليلة ، فقد غرق معظمها لكثرة من ركبها من طلاب النجاة . أما باقي الصليبيين فقد وقعوا أسرى في يد المسلمين وكان ذلك في ٢٨ مايو عام ١٢٩٢ « (٢) .

وقد وصف المقرئى الأسطول المصري في عهد السلطان الأشرف خليل ابن قلاوون قال : وفي سنة اثنتين وتسعين وستمائة^(٣) تقدم السلطان الملك الأشرف الى الوزير صاحب شمس الدين محمد بن السلعوسى بتجهيز أمر الشوانى ، فنزل الى الصناعة واستدعى الرئيس وهياً جميع ما تحتاج اليه الشوانى ، حتى كملت عدتها نحو ستين شونة وشحنها بالعدد وآلات الحرب ورتب بها عدة من المماليك السلطانية والبسهم السلاح . فأقبل الناس لمشاهدتهم من كل أوب قبل ركوب السلطان بثلاثة أيام ، وصنعوا لهم قصورا من الخشب وأخصاص القش على شاطئ النيل خارج مدينة مصر وبالروضة ، واكثروا الساحات التي قدام الدور والزرابى بمائتى درهم كل زريبة فما دونها بحيث لم يبق بيت بالقاهرة ومصر الا خرج أهله أو بعضهم لرؤية ذلك فصار جمعا عظيما . وركب السلطان من قلعة الجبل وقد ملأوا ما بين المقياس^(٤) الى بستان^(٥) الخشاب الى بولاق ، ووقف السلطان ونائبه الأمير بيدر وبقية الأمراء قدام دار النحاس ومنع الحجاب من التعرض لطرده العامة ، فبرزت الشوانى واحدة بعد واحدة وقد عمل في كل شونة برج تحاصر والقتال عليها ملح والنفط يرمى عليها وعدة من النقايبين في أعمال الحيلة في النقب وما منهم الا من أظهر في شوته عملا معجبا وصناعة غريبة يفوق بها على صاحبه ، وتقدم ابن موسى الراعى

(١) أبو الفدا: المختصر: حوادث عام ٦٩٠ هـ : Franc de Jerusalem, vol. III, P. 755

(٢) Setton : A History of the Crusades, vol. II, P 595.

(٣) المقرئى ج ٢ ص ١٩٥ .

(٤) المقياس : مقياس النيل في نهاية جزيرة الروضة .

(٥) بستان الخشاب : مكانه الآن حى جاردن سبى .

وهو في مركب نيلية فقراً قوله تعالى « بسم الله مجريها ومرساها ان ربي لغفور رحيم » ثم تلاها بقراءة قوله تعالى « قل اللهم مالك الملك تؤتي الملك من تشاء » الى آخر الآية . هذا والشوانى تتواصل بمحاربة بعضها بعضا الى أن أذن لصلاة الظهر فمضى السلطان بعساكره عائدا الى القلعة . فأقام الناس بقية يومهم وتلك الليلة على ما هم عليه من اللهو في اجتماعهم وكان شيئا يجلب وصفه وأنفق فيه مال لا يعد بحيث بلغت أجره المركب في هذا اليوم ستمائة درهم فما دونها ، وكان الرجل الواحد يؤخذ منه أجره ركوبه في المراكب خمسة دراهم ، وحصل لعدة من النواتية أجره مراكبهم عن سنة في هذا اليوم ، وكان الخبز يباع اثنا عشر رطلا بدرهم فلكثرة اجتماع الناس بمصر بيع سبعة أرطال بدرهم ، فبلغ خبر الشوانى الى بلاد الفرنج فبعثوا رسلهم بالهدايا يطلبون الصلح .

لما قضى السلطان خليل على آخر فلول الصليبيين في عكا سنة ١٢٩٢ م ، قصدت تلك الفلول الى جزيرة ارواد واتخذوها مقرا لهم وبنوا لهم فيها حصونا وأحاطوها بأسوار ضخمة يتحصنون بها من الغزاة . ومن جزيرة ارواد أخذوا يشنون غاراتهم الخاطفة على سكان المدن الساحلية ببلاد الشام ، ويقطعون الطريق على السابلة مما هدد أمن وسلامة السكان ، الأمر الذى جعل نائب هذا الساحل يستغيث بالسلطان . وما كاد السلطان الناصر محمد يعلم بأمر هذه الاستغاثة حتى بادر بتجهيز الأسطول المصرى وعين لقيادته أمير البحر سيف الدين كهرداش الزراق المنصورى ، وزود الشوانى بالسلاح والنفط . وأقلعت المراكب من الشواطئ المصرية سنة ١٣٠٢ م / ٧٠٢ هـ وسارت الى ميناء طرابلس حيث انضمت اليها بعض السفن الراسية هناك ، فحاصرت القوات البحرية والبرية جزيرة ارواد وقضت على الصليبيين المقيمين بها قضاء مبرما بعد أن هدم الأسطول المصرى أسوارها وحصنوها بقوة نيرانه ومجانيقه . وامتلك الناصر محمد الجزيرة بعد أن قتل من أهلها نحو ألف وأسر نحو خمسمائة . وقد يكون من المفيد أن ننقل هنا وصف المقرئى (١)

للأسطول الذى غزا ارواد . « وفى المحرم سنة ٧٠٢ هـ تنجزت عمارة الشوانى

(١) المقرئى : السلوك ج ١ ص ٩٢٨ ، المقرئى الخطوط ج ٢ ص ٩٥ .

وجهزت بالمقاتلة والآلات مع الأمير جمال الدين آقوش القارى العلائى والى البهنسا، واجتمع الناس لمشاهدة لعبهم فى البحر ، فركب آقوش فى الشينى الكبير وانحدر تجاه المقياس . وبرزت الشوانى للعب كأنها فى الحرب ، فلعب الأول والثانى والثالث وأعجب الناس بذلك اعجابا زائدا لكثرة ما كان فيها من المقاتلة والنفوط وآلات الحرب . ثم تقدم الرابع وفيه آقوش ثم عاد السلطان والأمراء الى القلعة وانفض الجمع . وبعد ثلاثة أيام أخرج الشينى ندب الأمير سيف الدين كهرداش الزراق المنصورى للسفر عن آقوش القارى فسافر الى طرابلس بالشوانى واستجد منها ستين مقاتلا من المماليك سوى البحرية والمطوعة » .

أما عن النظام الذى اتبعته مصر فى العصر المملوكى مع أسرى الحرب ، فيشهد بصدق على ما كانت عليه مصر من تقدم اجتماعى وانسانى ، فى ذلك الوقت الذى كان الغرب يعامل الأسرى وخاصة المسلمين منهم بوحشية يتبرأ منها وحوش الغابة . فقد جاء فى المقرئزى (١) انه عندما تضع الحرب أوزارها تحصى الغنائم والأسرى فكان كل أمير يستولى على غنيمته عدا الأسلحة فانها كانت كلها تؤول الى السلطان ، وليس للجنود أو لقوادهم أن يأخذوا شيئا منها الا باذنه . أما الأسرى فكانوا من نصيب السلطان الذى كان يأخذ منهم ما شاء لنفسه ويأمر بتوزيع ما بقى من النساء والغلمان على الأمراء . أما الرجال فقد كان السلطان لا يتصرف فى أمرهم بشيء الا بعد معرفة مراتبهم ومكاتبهم بين أهلهم فمن كان منهم ذو مقام خاص طلبت منه الفدية ، وأخلى سبيله بعد أدائه المبلغ المقرر . أما من كان منهم من العامة ولا ينتظر منه فدية ، فكان يرسل الى معتقلات خاصة بالأسرى أو يوزع على الأمراء . ويتحدث المقرئزى عن معاملة السلطان الناصر محمد للأسرى بالحسنى فيقول « ان السلطان الناصر لما عاد الى السلطنة الثالثة ، صار يتحدث بنفسه فى الجليل من الأمور والحقير ، يستجلب خاطر كل أحد صغيرا أو كبيرا ولا سيما حواشيه . فلذلك عظمت حاشية الملكة وأتباع السلطنة وتخولوا فى النعم الجزيلة حتى الخولة والكلايزة والأسرى من الأرمن والفرننج » .

(١) الخطط ج ٢ ص ٣٠١ .

وقد ترتب على استيلاء المسلمين على عكا سنة ١٢٩٢م نتائج بالغة الأهمية بالنسبة لجزيرة قبرص ذلك أنها كانت ، قبل سقوط عكا ، معقلا هاما من معاقل الصليبيين في الشرق ثم غدت بعد عام ١٢٩٢م المركز الرئيسى للصليبيين في الشرق الأدنى وأصبح الصراع بين ملوكها وبين سلاطين المماليك مباشرا دون وساطة (١) .

فقد انتهز الملك بطرس الأول لوزجنان (٢) ، فترة عدم الاستقرار التى سادت مصر بسبب صغر السلطان الأشرف زين الدين أبو المعالى شعبان وهاجم مدينة الاسكندرية سنة ١٣٦٥ م فى يوم الجمعة والمسلمون بالمساجد . ولم يلبث أن اتشرو الصليبيون فى أرجاء الاسكندرية فاستولى الذعر على الأهالى وفروا تاركين المدينة بما فيها للفرننج حتى ضاقت الأبواب على الفارين لكثرتهم وهلك منهم مئات من شدة الزحام (٣) . وفى وسط تلك الطامة افترص (٤) العربان الفرصة للنهب والسلب فوقع السكندريون بين نارين وتشتتوا فى الحقول والقرى المجاورة للاسكندرية حيث ساءت حالهم بسبب نقص الطعام وعدوان العربان . أما ملك قبرص فيقول النويرى (٥) « انه دخل الاسكندرية باطمئنان (فاستلم الناس بالسيف) أما جنوده فقد نهبوا الحوائت والفنادق وأحرقوا القصور والخانات ، واعتدوا على النساء والبنات وخربوا المساجد والمدارس وقتلوا كل من صادفوه فى الشوارع والبيوت . ويقول ابن حبيب (٦) انه بلغ من وحشية الصليبيين فى تلك الحملة انهم كانوا يقتلون المرأة بعد أن يذبحوا ابنها على صدرها .

وقد استدل الصليبيون على أماكن الثروة ودور الأغنياء من الفرنجة المقيمين بالشعر الذين دلوهم على الخبايا والمكنونات فنهبوها .

(١) سعيد عاشور : قبرص والحروب الصليبية ص ٥٣ .

(٢) Machant: La Prise de l'Alexandrie ou Chronique de roi Pierre Lusiquain, P. 61

(٣) المقرئى : السلوك ج ٤ ص ٣٤٧ .

(٤) النويرى : الإلمام بما جرت به الأحكام ج ١ ص ٣١٨ (مخطوط) .

(٥) النويرى : ج ١ ص ٣٢٦ ، إلى ٣٣٥ .

(٦) ابن حبيب : درة الأسلاك فى دولة الأتراك ج ٣ ورقة ١٣ ب (عن الحركة الصليبية

ص ١٢٢٦) .

ويقول المقریزی (١) : وبعد أن أتى الصليبيون على كل ما بالاسكندرية من صامت وناطق أسرعوا بالرحيل عن المدينة خوفا من اقتراب جيش المماليك». والحقيقة انه على الرغم من كثرة الغنائم التي غنمها الصليبيون من الاسكندرية من حملتهم سنة ١٣٦٥ م ، فانها تعتبر حملة فاشلة من حيث انها لم تستطع الاحتفاظ بالشعر ، فهي أشبه ما تكون بغزوات قرصان البحار ، أما عن الملك بطرس فأحسن وصف قيل فيه « انه دخلها لصا وخرج منها لصا » (٢) .

لم يستطع المماليك أن يغفروا للقبارصة ما حل بالاسكندرية على أيديهم سنة ١٣٦٥ م وأخذوا يترقبون الفرصة المواتية للانتقام ، فقد أمر يلغا الخاصكى ببناء المراكب والسفن ، كما أرسل الى الشام يأمر بتشغيل كل من يعرف أن يسك منشارا في قطع الأخشاب وبناء السفن ، برسم غزو قبرص (٣) . وحانت فرصة الانتقام عندما وردت الأخبار سنة ١٤٣٣ م بأن الفرنج أخذوا مركبين من مراكب المسلمين قرب دمياط فيها بضائع كثيرة وعدة من الناس يزيدون على مائة رجل ، وبأن ملك قبرص (جانوس) استولى على سفينة محملة بالهدايا مرسله من برسباى الى السلطان مراد العثماني (٤) فأرسل السلطان أشرف برسباى ثلاث حملات لتأديب القبارصة الأولى سنة ١٤٢٤ م كانت حملة استكشافية ، أحرقت عدة سفن للقبارصة وأغارت على ليماسول وأحرقت جانبا من مبانيها ثم عادت الى مصر بعد شهرين ومعها عدد كبير من الأسرى وقدر ضخيم من الغنائم (٥) .

وكانت الحملة الثانية سنة ١٤٢٥ اتجهت أولا الى بيروت وطرابلس ثم الى قبرص حيث وصلت الى ميناء قرياص على الشاطئ الشمالى الشرقى للجزيرة ومنها سارت حتى وصلت فاما جوستا فى الشرق حيث نزل الفرسان والمشاة الى البر ، وما كاد الخبر يصل الى حاكم المدينة حتى أسرع بارسال سفارة الى قائد الأسطول

(١) المقریزی : السلوك ج ٤ ص ٤٧ .

(٢) التويرى : الإمام ج ١ ص ٥١٦ .

(٣) العيني : عقد الجمان ج ٢٤ ورقة ١٣٩ (مخطوط) عن (الحركة الصليبية ص ١٢٢٨) .

(٤) خليل بن شاهين الظاهري : زبدة كشف الممالك ص ١٣٨ .

(٥) المقریزی : السلوك ج ٤ ص ٣٦٣ (مخطوط الحركة الصليبية ص ١٢٢٩) .

يطلب الأمان ويخبره بدخوله في طاعة السلطان ، ويقول انه مملوك السلطان وان المدينة مدينته ، فأعطاه القائد الأمان بعد أن رفعت راية مصر على المدينة . ومكث المصريون أربعة أيام في فاما جوستا شنوا فيها الغارات على الضياع المجاورة وأوسعوها نهبا وأسرا وتحريقا ، ثم أقبلوا ناحية الملاحة حيث دارت معارك بين المسلمين والقبارصة قتل فيها كثير من الفرنج بعد أن حلت بهم الهزيمة . ثم توجه الأسطول الى ليماسول فاستولى على قلعتها وهدم وحرق جزءا كبيرا منها ، كما رفعوا الراية السلطانية على المدينة (١) ، ثم عادوا الى القاهرة .

واكن السلطان برسباي لم يقتنع بحملات السلب والنهب والتحريق ، لأنه لا يريد أن يقال عنه كما قيل في بطرس لوزجان من انه فعل فعل اللصوص لا الملوك ، لأن الملوك اذا ملكوا بلدا صمدوا فيه ودافعوا عنه » (٢) .

لذلك أرسل برسباي حملة ثالثة ضد قبرص عام ١٤٢٦ م فوصل الأسطول قرب ليماسول فهاجموا المدينة واستولوا عليها ، ثم أخذوا يزحفون الى داخل الجزيرة حيث قابل جانوس ملك قبرص في خمسة آلاف فارس ، وسبعة آلاف راجل (٣) ، ودارت بين الفريقين معركة فاصلة بالقرب من خيروكينا ، انهزم فيها القبارصة هزيمة منكرة وقتل منهم جمع كثير وفر الباقي « وأسنة الرماح تطعن أعضاءهم فصارت كثرتهم قلة وقوتهم ضعفا » وكان من جملة الأسرى جانوس نفسه (٤) ثم دخل المصريون العاصمة نيقوسيا فنهبوا جانبا منها ، ثم صلوا الجمعة في كنيسة المدينة بعد أن أذنوا للصلاة في أبراجها (٥) . فتقدم الأمراء والقسس والرهبان حاملين الانجيل طالبين الأمان ، فأمنهم المصريون ونادوا في أنحاء الجزيرة بأن قبرص « صارت من جملة بلاد السلطان الملك الأشرف برسباي » (٦) .

(١) خليل بن شاهين : زبدة كشف الممالك ص ١٤١ .

(٢) النويري : الإلمام ج ١ ص ١٦٥ (مخطوط) .

(٣) ابن حجر : أبناء الغمر ج ٢ ص ١١١ .

(٤) المرجع السابق ص ١١٢ .

(٥) ابن حجر : ج ٢ ص ١١٢ .

(٦) العيني : عقد الجمان ج ٢٥ ورقة (٥٨٣) .

وعاد الأسطول الى مصر وهو محمل بالأسرى والغنائم ، فقد بلغ عدد الأسرى أكثر من ثلاثة آلاف أسير على رأسهم ملك قبرص جانوس ، وشقوا القاهرة في موكب حافل والغنائم على رؤوس الحمالين وظهور البغال والأسرى ، وفي ذيل الأسرى سار الملك جانوس مستطيا (بغلا أعرج) وهو مقيد بالقيود الحديدية (١) ، وعندما وصل الموكب باب القلعة ، أنزل جانوس عن مطيته فكشف رأسه وخر على الأرض فقبلها ثم دخل على السلطان فقبل الأرض مرة أخرى ، وبعد ذلك سجن في أحد أبراج القلعة (٢) .

وهكذا انتقم الماليك لما حل للاسكندرية على يد القبارصة سنة ١٣٦٥ م ، ولم يفرج عن الملك جانوس الا بعد أن دفع فدية قدرها مائتا ألف دينار ، أما قبرص فقد ظلت تابعة لسلطنة الماليك وأصبح جانوس نائبا عن السلطان في حكمها ، حتى بعد أن عادت قبرص الى البنادقة فانها استمرت تدفع الجزية المفروضة عليها وترسلها للقاهرة حتى سنة ١٥١٧ م (٣) .

بعد أن طرد الصليبيون الى غير رجعة من بلاد الشام ، انتقلت جيوب لهم في مراكز ثلاثة ، الأول دولة أرمنية في قليقية ، أما المركز الثاني ففي قبرص ، والمركز الثالث دولة الفرسان الاسبتارية (٤) في جزيرة رودس . وقد أخذت هذه المراكز على عاتقها مهمة استئناف محاربة المسلمين سياسيا واقتصاديا وحريريا ، وقد رأينا كيف أخضع الأسطول المصرى دولة لوزجان بقبرص سنة ١٤٢٦ م ، كما أسقط الماليك مملكة أرمنية سنة ١٣٧٤ م ، وبذلك لم يبق سوى دولة الفرسان الاسبتارية في رودس . ولما أحس فرسان الاسبتارية بالخطر من نجاح الماليك في فتح قبرص ، أسرعوا الى تقديم الهدايا الى السلطان بالقاهرة ، وعرضوا عليه عقد معاهدة صداقة وعدم اعتداء ، ولكن ذلك لم يجد مع الماليك فتيلا ، ذلك انهم تأكدوا من أن غارات القراصنة على الشواطىء المصرية التى بدأت عقب الاستيلاء على قبرص سنة ١٤٢٦ م

(١) أبو الخاسن : ج ٦ ص ٦١٢ .

(٢) المقرئى : السلوك ج ٤ ورقة ٣٧٥ (مخطوط) .

(٣) Stubbs : Seventeen Lectures on the Study of Mid, & Modern History, P. 233.

(٤) Delaville le Roulx : Les Hospitaliers en Terre Sainte et à Chypre, P. 273.

كانت تتخذ من جزيرة رودس قاعدة لها . ومن هذه الغارات ، واحدة اتجهت الى رشيد ودخلت فرع النيل ، وكان عدد سفنها أربعة ، وبعد أن نهبت ودمرت عادت أدراجها مما أثار حنق (١) السلطان جقمق ، وأقسم ليقضين على وكر هؤلاء القراصنة في جزيرة رودس .

هذا بالإضافة الى أن السلطان مراد الثاني العثماني لما سمع بمحاولات ضم الاستبارية في رودس الى الحلف المسيحي الكبير الذي أوشك أن يتكون في أوروبا لشن حرب صليبية كبرى ضد العثمانيين المسلمين ، قام السلطان العثماني بتحريض جقمق سلطان مصر على غزو رودس ليشغل الاستبارية عن الانضمام لذلك الحلف (٢) ، هذا بالإضافة الى أن مراد الثاني كان يرى ان من مصلحة بلاده اشتباك مصر وروودس في صراع يضعفهما .

ولما علم فرسان الاستبارية بما اتواه سلطان مصر من غزو جزيرتهم أرادوا أن يتعرفوا مدى استعداد الأسطول المصري ، فأرسلوا سفينتين لكشف أخبار السواحل . وهاجمت السفينتان في أثناء عملية الكشف سفينة دمياطية ، ثم كرتا عائدتين الى رودس لتبلغا الفرسان أن يستعدوا لاغارة الأسطول المصري ، فجهزوا ثمانية غلايين وأربعة شوانى وجملة من النقالات مزودة برجالها وباتت رودس على أهبة الدفاع .

وفي سنة ١٤٤٠ م أفلح الأسطول المصري عن ساحل بولاق وكان يتكون من خمس عشرة سفينة من نوع الغراب ، عليها مائتان من الجند بقيادة الأمير ابن تغرى برمش السلاح دار ، ويونس المحمودى أمير آخور (٣) . كما انضم الى تلك القوة ألف متطوع من أهالى القاهرة ودمياط ، ثم اتجه الأسطول المصرى أولا نحو جزيرة قبرص حيث أمده ملكها حنا الثانى بالمؤن ثم توجه الى الغلايا بالساحل الجنوبي لآسيا الصغرى حيث انضم اليه سفينتان وبعض الجنود وما كاد الأسطول المصرى

(١) Wiet : L'Egypte Arabe, P 582.

(٢) محمد مصطفى زيادة : المحاولات الحربية للاستيلاء على جزيرة رودس .

(٣) أمير آخور : رئيس الاصطبلات والبريد .

يرسو بالقرب من الرأس الرملية بأقصى شمال الجزيرة حتى هاجمه على حين غرة عشر سفن رودسية فاضطرت السفن المصرية الى الابحار في غسق الليل والرودييون يتعقبونها . وفي اليوم التالي وقعت بين الفريقين معركة بحرية أخرى غير حاسمة على مقربة من ساحل آسيا الصغرى ، عاد بعدها الأسطول المصرى الى دمياط دون أن يحقق ما عقده عليه من الآمال .

على أن فشل الحملة الأولى لم يثن عزم السلطان جقمق عن اعداد حملة ثانية أشد بأساً وأوفر رجالا ، فأمر باصلاح السفن القديمة وبانشاء سفن جديدة بالغة النفقات ما بلغت . وفي سنة ١٤٤٣ م أقلع الأسطول المصرى من دمياط بقيادة الأمير اينال العلاني وقد ضم ١٠٠٠ جندي عدا المتطوعين ، ولكن بمجرد أن وصل الأسطول المصرى الى الشواطىء السورية واذا برياح صرصر عاتية تفرق شمله ، فذهبت بعض سفنه الى بيروت والبعض الآخر لجأ الى طرابلس الى أن اجتمعت كلها قبالة ثغر ليماسول بسياه جزيرة قبرص ، ورجع الأسطول الى مصر بعد أن شتت الرياح شمل وحداته . فوصل بعضها الى دمياط وبعضها الى الاسكندرية والبعض الآخر الى رشيد ولم يلتئم جمعها الا على ساحل بولاق ، وهكذا باءت الحملة الثانية على رودس بالفشل .

ولم يقنع جقمق بفشل الحملتين السابقتين ، بل أخذ يستعد لحملة ثالثة فعين الأمير تسرباي مقدم الحلقة قائدا للأمور البحرية في حين عهد الى الأمير اينال الأجرود بالأمور البرية ، وفي عام ١٤٤٤ م صدرت الأوامر السلطانية الى أمراء البحر لاجتياز النقلات من الاسكندرية ودمياط لنقل الجند من ساحل بولاق . ورحل الأسطول من دمياط متجها الى طرابلس حيث انضمت اليه بعض القوات السورية وأبحرت جميعها نحو جزيرة رودس ، وبمجرد وصولها حاصرت العاصمة رودى . وهناك أقام الجنود على وجه السرعة آلات الحصار ونصبوا الخيام على مقربة من كنيسة القديس أنطون ، أكبر كنائس الجزيرة في حين احتل بعضهم احدى الروابى العالية للاشراف منها على تطورات الموقف . وفي تلك الأثناء جاءت نجدة من بعض سفن البرجنديين وكالتولنيا وانضموا الى قوات الروديسين ، وتقابل الفريقان ودارت بينهما معركة

حامية الوطيس قتل فيها ثلثمائة جندي وجرح خمسمائة ، مما اضطر الأسطول
المصرى الى سرعة العودة الى مصر تاركا وراءه المؤن والمتاع والأسرى ، ويقول في
ذلك السخاوى (١) : « انه لم يتم للعسكر قصد ولا رجوعوا بطائل ولهذا فترت
همتهم عن الجهاد في تلك المدة لهذه الجهة والله عاقبة الأمور » .

ومنذ ذلك الحين أخذت العلاقات بين المماليك في مصر والشام وبين الاستبارية
في رودس تتأرجح بين الصداقة حيناً والعداء أحياناً ، ولم يحجم الاستبارية في كثير
من الأحيان عن الاغارة على سفن المسلمين كما حدث عام ١٥١٠ م ، فرد عليهم
السلطان العورى بالقبض على جميع رجال الدين في القدس والفرنجية في الاسكندرية
ودمياط ، وأغلق كنيسة القيامة . ولم يلبث العثمانيون (٢) أن استولوا على دولة
المماليك سنة ١٥١٧ م كما قضوا على الفرسان الاستبارية في رودس سنة ١٥٢٠ م .

وكما دافع الأسطول المصرى عن استقلال الدولة المملوكية في مصر والشام
سياسياً كذلك وقع عليه العبء الأكبر في الدفاع عن استقلالها الاقتصادى ، ذلك
انه لم يكن للسفن القادمة بتجارة الهند والشرق الأقصى الا طريق البحر الأبيض
المتوسط ، فكانت البضائع تنقل برا من الخليج الفارسى الى الإسكندرونة ، أو من
البحر الأحمر الى الاسكندرية ، ومن هذين الشغرين تنقل بطريق البحر الأبيض
المتوسط الى البندقية وجنوه حيث توزع منها الى باقى أنحاء أوروبا . وبذا أصبحت
تجارة الشرق الأقصى والهند تمر لا محالة من أراضى الدولة المملوكية ، سواء
أقلقت عن طريق الخليج الفارسى أم عن طريق البحر الأحمر ، فقد كانت مصر والشام
خاضعتين لسلطانهم ، فانتفع المماليك بهذه الطرق التجارية أيما انتفاع ، فضربوا
المكوس الكبيرة على التجارة الداخلية الى أملاكهم والخارجة منها ، فعاد ذلك عليهم
بأرباح باهظة اعتمدوا عليها في دخلهم القومى . كما ان تجارة الشرق الأقصى عادت
بالريح الوفير على ثغرى جنوة والبندقية اللتين اشتهرتا بالملاحة في البحر الأبيض
المتوسط ، ولا سيما الأخيرة منهما فان تجارها نالوا لدى سلاطين المماليك حظوة
كبيرة وصلت بهم في آخر الأمر الى احتكار نقل هذه التجارة العظيمة .

(١) السخاوى : التبر المسبوك في ذيل السلوك ص ٨٧ .

(٢) ابراهيم طرخان : مصر في عصر دولة المماليك الجراكمة ص ١١٤ .

وقد أثار
الحقد والح
لهذه التجارة
مدينة القسطن
عرشها الملك
يصل الهند عن
الواحدة تلو
rthlemy Diaz)
وأطلق عليه
حركة الاستك
خريستوف كو
الهند الغربية و
co de Gama)
برثلوميودياز
وبعد أن كابد
عليه بفضل خبر
(رهبانى) الذ
الشرقى لأفريقية
الى الهند فيقول
بحاراً عربياً يبدء
فوصل إليها فاص
مسماريات (٢)

(١) ١٥٧٠

(٢) المسمار

ده زى (Dozy) (أ.م.)

هو اللفظ الذى ات

(٣) نسبة إلى

وقد أثارت الأرباح الطائلة التي اختص بها المصريون والبنادقة من تجارة الشرق الحقد والحسد في الممالك الأوربية مما دفعهم الى التفكير في ايجاد طريق آخر لهذه التجارة ، وقد ساعدتهم على ذلك النهضة العلمية التي وصلت أوروبا بعد فتح مدينة القسطنطينية . وكان أول من فكر في ايجاد طريق آخر البرتغال عندما تولى عرشها الملك هنري الشهير بهنري الملاح (Henri le Navigateur) الذي رأى أن يصل الهند عن طريق غرب أفريقية بدلا من شرقها ، فأرسل لهذا الغرض بعوثا بحرية الواحدة تلو الأخرى حتى استطاع الملاح البرتغالي الشهير برثلوميودياز (Barthélemy Diaz) أن يصل الى جنوب أفريقية حتى وصل الى خليج (الاجوا) وأطلق عليه اسم « رأس الزوابع » لهول ما لقيه في السير حوله . وتابعت الأسباب حركة الاستكشافات العظيمة التي بدأت في عهد الملك هنري الملاح فقد اكتشف كريستوف كولمب (Christophe Colomb) بفضل مساعدة ملك الاسبان له ، جزائر الهند الغربية وفي عهد الملك ايمانويل البرتغالي واصل الملاح العظيم فاسكودي جاما (Vasco de Gama) بمساعدة البحار العربي القدير (ابن ماجد) مواصلة اكتشافات برثلوميودياز فوصل الى رأس الزوابع وساء تفاؤلا « رأس الرجاء الصالح » وبعد أن كابد مصاعب جمة في السير حوله لشدة الرياح الشرقية ، استطاع التغلب عليه بفضل خبرة دليله البحار العربي ابن ماجد ، الذي كان يسترشد بكتاب (رهماني) الذي وضعه البحارة العرب الأول في علم البحار ، ليصل الى الساحل الشرقي لأفريقية ومنه الى الهند ويصف هايد (1) (Heyd) ، رحلة فاسكودي جاما الى الهند فيقول : وهبط (ملندة) حيث أخذ ما يلزمه من الزاد واستصحب معه بحارا عربيا يدعى (أحمد بن ماجد) دله على الطريق الى « قليقوت » (Calicut) فوصل اليها فاسكودي جاما بهداية هذا الدليل في ثلاثة وعشرين يوما في ثلاث مساريات (2) بعد انقطاع موسم الهند (3) . ولم يرحب به في بادىء الأمر ملكها

(١) Heyd W : Histoire du Commerce du Levant au Moyen-Age, P. 157.

(٢) المسارية : اسم للسفينة التي تستعمل فيها المسامير لربط ألواحها (المخصص لابن سيده ، دزي (Dozy)) أما السفن المستعملة في بحر الهند فتربط ألواحها بالألياف ويطلق عليها كلمة (Jonque) فهو اللفظ الذي استعمله ابن بطوطة فعربه إلى « جنك » وجمعه « أجنالك » .

(٣) نسبة إلى الرياح الموسمية التي تهب على الهند والتي يسميها الإفرنج (Mousson) نقلا عن العربية .

الملقب بالسامرى (Le Zamorin) بل زاد في تنفيره منه تجار العرب في تلك الجهات
اذ أفهموه ان البرتغال ليسوا الا لصوص بحر لا عمل لهم الا السلب والنهب في
البحار .

وبعد أن وصلت البرتغال الى هذا الكشف العظيم بدأت ترسل الأساطيل
لاستخلاص تجارة الشرق من أيدي الأسطول المصرى وتحويلها عن الطريق القديم
الى طريق رأس الرجاء الصالح المكتشف حديثا . ففي سنة ١٥٠٠ م أرسل الملك
ايمانويل تجريدة بحرية ، خرجت من لشبونة بقيادة الأميرال كابرال (Cabral)
الى رأس الزوابع . فتحطم هناك بعض سفنها وتحطم البعض الآخر في المحيط
الهندي ، ولم يصل الى قليقوت سوى ست مساريات نزل منها البرتغال وتجرشوا
بالتجار المصريين الذين كانت لهم مكانة ممتازة عند أهل تلك البلاد فحدثت
اضطرابات وقلقل ، أمر على أثرها الأميرال كابرال سفنه بضرب مدينة ملبار بالمدافع
يومين كاملين موجها قنابله ونيران مدافعه بصفة خاصة الى السفن التجارية المصرية
حتى أغرقها بمن فيها من نساء وأطفال وأقلع عائدا الى بلاده محملا بالغنائم
والأسلاب . كذلك أرسل البرتغال سنة ٩٠٤ هـ / ١٤٩٨ م القائد فرنسوا دالميدا
(François d'Almeida) كما جاء في كتاب « حقائق البحار »^(١) بالأساطيل والرجال
وأخذوا كجرات وسواحل الدكن وجزيرة هرمز الواقعة في فم خليج العجم وأخذت
سفنهم تمخر فيما بين البصرة وعدن وتتعدى على كل سفائن مصر والعرب التجارية
وتنهبها وتستولى عليها وبذلك انقطع طريق التجارة بين الهند ومصر خصوصا بعد
بنائهم قلعة فوتا في ساحل دكن .

ولم تكتف البرتغال بهذا القدر من الانتصارات ولكنها صممت على القضاء
على طريق تجارة الشرق القديم قضاء مبرما ، فأرسلت أسطولا بقيادة فاسكودى جاما
سنة ١٥٠٣ مكونا من عشرين مسمارية ونيّف ، رسا به عند جزيرة سقطرى (Socotra)
عند باب المندب لمنع دخول الأسطول المصرى من بحر الهند ، ولصد السفن التجارية
القادمة من الهند الى الموانئ المصرية . وقد تمكنت وحدات الأسطول البرتغالى

(١) إسماعيل سرهنك : حقائق الأخبار عن دول البحار ص ٣٥ - ٢

من مهاجمة سفينة مصرية قادمة من البحر الأحمر محملة بالبضائع فأسرتها واستولت على ما فيها ، ثم اتجه الأسطول بعد ذلك الى بلاد الملبار ، فالتقى هناك ببعض وحدات الأسطول المصري التجارى ، العائد الى ميناء السويس بعد شحنها (بالأفاوية) من الهند ، فنهب ما فيها من البضائع وأسر بحارتها وأغرقها وكان بينها مربيان للسلطان قنصوة الغورى (١) . ومنذ ذلك الحين تتابع وصول الأساطيل البرتغالية التجارية الى الهند حتى استقرت للبرتغال السيطرة التجارية في تلك البلاد والسيادة على ما يكتنفها من البحار ، وانحرفت التجارة الدولية عن مصر واتجهت الى البرتغال وبذلك تحول مجرى تجارة الشرق الأقصى من مصر والشام والبحر الأبيض المتوسط الى المحيط الأطلسى حول شواطئ القارة الأفريقية (٢) .

وقد جاء في تاريخ اليمن (٣) وصنعاء « ان السلطان (مظفر شاه) ملك كجرات والسلطان (عامر) ملك اليمن أرسلوا الى قنصوة الغورى يطلبان منه المساعدة فأرسل الغورى سنة ٩١٣ هـ خمسين سفينة حربية وجيوشا وافرة تحت قيادة الأمير (حسين الكردي) أحد أمراء مصر لمطاردة سفن البرتغال التي كان يقودها ألفونسو الميدا . وبعد وقائع عادت سفن مصر بعد أن فقدت جملة سفين ، ثم التزم الأمير حسين بالعودة مارا على جدة وصادر عدة من تجارتها وأظهر لأهلها القسوة والظلم وأخذ منهم أموالا طائلة ليعوض بها على نفسه ما أضاعه أمام سفن البرتغال ، عامله الله بما يستحقه » .

وازاء خطر البرتغال الدايم اتحد السلطان قنصوة الغورى سرا مع البنادقة ومع السامرى ملك (قليقوت) على أن يعملوا معا على انتزاع السيادة من البرتغال ، ويقول سرهنك في هذا الصدد « وروى بعض المؤرخين ان البنادقة كانوا يساعدون بسفنهم السفن المصرية في هذه الغزوة البحرية لأن تحويل البرتغال لتجارة الهند

(١) أحمد زكى باشا : صفحة من تاريخ التجارة المصرية (مجلة المقتطف عدد نوفمبر سنة ١٩١٧ ص ٤٤٨) .

(٢) عمر السكندرى : وسليم حسن ، تاريخ مصر من الفتح العثمانى ص ٦٨ .

(٣) الحاج أحمد راشد بك : تاريخ اليمن وصنعاء ص ١١٩ .

عن طريق رأس عشم الخير (رأس الرجاء الصالح) أضر بهم ضررا بليغا لاشتغال
مراكبهم التجارية بنقل تجارة الهند الى ثغر السويس وبعد أن تحمل الى الاسكندرية
تحملها سفنهم أيضا الى أوروبا . ولهذا فانهم أعدوا أسطولا عظيما في السويس
واتحدوا مع أساطيل قنصوة في تلك الحروب وحفروا عند المكان المسمى عيون
موسى مجارى لتوصيل المياه العذبة الى حوض بنوه هناك على ساحل البحر الأحمر
لتزود سفنهم بالماء منه « . ويصف سرهنك تلك المجارى التى حفرها البنادقة فيقول
« ولا تزال آثار تلك الأعمال باقية في تلك الجهة للآن (أى أواخر القرن
التاسع عشر^(١)) » .

نخلص من الأخبار السابقة الى أن الأسطول المصرى كان في ذلك الوقت أقوى
قوة بحرية ضاربة في العالم ، ولذا فقد لجأت اليه دول العالم الشرقى والغربى
تستجد ضد قوة البرتغال الناشئة وغيرها من القوى المعادية ، ولا أدل على ذلك من
استنجد الأمير كركود^(٢) أخى السلطان سليم الأول ابن السلطان بايزيد خان طالبا
مساعدته على أخيه ، فأمده السلطان الغورى بأسطول مكون من عشرين سفينة
حربية « تساعده على نزع السلطنة من يد أخيه ، وقد تلاقى هذا الأسطول مع أساطيل
العثمانيين بسواحل سوريا وبعد واقعة انهزمت السفن المصرية ووقع غالبها في قبضة
المراكب العثمانية » ويضيف سرهنك « وفي رواية أخرى ، انه أصاب سفن الغورى
زوبعة شديدة بددت معظمها فاستولى الأسطول العثمانى على ما بقى منها » .

كذلك استنجد السلطان عامر سلطان اليمن بالغورى ، عندما وصله خبر وصول
(١٨) سفينة برتغالية الى عدن واستولت عليها ، ثم ارتدوا عنها خائبين ، لينقذ
أميرها ، ولكنهم قصدوا (مخا) والحديدة وفتكوها بأهلها ثم احتلوا جزيرة قران
(قرب ساحل شرق أفريقيا) وقتلوا جميع حاميتها وأهالى البلد ثم أقلعوا منها
وقصدوا زيلع فأحرقوا مدينتها وعادوا ثانية الى عدن وحاربوها الا أنهم لم ينالوا

(١) حقائق الأخبار عن دول البحار ص ٣٥ .

(٢) المرجع السابق ص ٣٦ .

منها . فأرسل له السلطان الغورى أسطولاً بقيادة الأمير حسين الكردي وتلاقى مع أسطول البرتغال الذى كان يحاصر عدن ، فحاربه واتصر عليه وأجلاه عنها .

وقد بلغ من كراهية البرتغال للمصريين ، أن ذهب قائد أسطولهم المدعو الفونسو البوكرك (Albuquerque) الى نجاشى الحبشة للاستعانة به ضد المصريين ، ويقول ابن اياس^(١) فى ذلك : « وخابره فى أمر تحويل مصب النيل الى البحر الأحمر ليبيت بلاد مصر لشدة كراهية البرتغال للمصريين ، وكان يظن ذلك من الأمور السهلة ولكنه لم ينجح وضايقته الأساطيل المصرية واحتلت جزيرة قران »^(٢) .

وقد كان لهذه الاستفزازات وغيرها من أعمال الغزو على البلاد الشرقية ، التى تشبه أعمال القرصنة من جانب الأسطول البرتغالى أسوأ الأثر عند السلطان الغورى فبادر بإنشاء أربعة أغربة حربية فى دار صناعة بولاق ولما تم اعدادها حملها على ظهر الأبل مفككة قطعاً قطعاً الى ثغور الطور ، وهناك تولى العمال تركيبها وانزالها فى البحر كطليعة للأسطول المصرى الذى اتوى السلطان ارساله الى الهند لمنازلة البرتغاليين فى تلك المياه النائية^(٣) . ولما رأى السلطان ان أمر بناء الأسطول سيطول نظراً لما وصل اليه البرتغاليون من تثبيت مراكزهم فى بلاد الهند بذل سعيه لدى السلطان بايزيد العثمانى ولدى جمهورية البندقية ، أصحاب المصالح المشتركة للحصول على ما افتقرت اليه مصر من الأخشاب والآلات والعدد الحربية والرجال الخبيرين باطلاق المدافع فى سبيل قهر البرتغاليين واستئصال شأفتهم من تلك البلاد ، حتى يعود طريق التجارة الشرقية القديم . كما أصدر السلطان الغورى أمره الى أسطوله الراسى بميناء جدة بالاستعداد للقتال ، فقام به أمير البحار حسين الكردي وما زال يجد السير ويجوب البحار حتى وصل الى ساحل ملبار فى أواخر سنة ١٥٠٧ م فألقى مراسيه عند بندر ديو (Diu) من أعمال كجرات (Guzerate) وكان أسطوله يتكون من ثلاثة عشر سفينة ، منها ست أغربة وغلجون واحد وست

(١) ابن اياس ج ٢ ص ١٩٣ .

(٢) حقائق الأخبار عن دول البحار ص ٣٦ ج ٢ .

(٣) ابن اياس ج ٢ ص ١٩٦ .

سفائن كبيرة . واجتمع بسلطان كجرات يومئذ وهو خليل مظفر شاه فآكرم وفادته وأمر عامله على بندر ديو وهو الملك اياس بأن يكون هو وسفنه تحت تصرف أمير البحار المصرى .

وهناك دارت بين الأسطولين المصرى والبرتغالى موقعة حاسمة ، كانت فصل الخطاب بينهما ، فقد ذهب الأمير حسين الكردي يبحث عن الأسطول البرتغالى ، حتى التقى به أمام مدينة جو (Goa) على ساحل الملبار ، وكان قائده نجل والى الهند البرتغالى لورنزو دالميدا (Lorenzo d'Almeida) فانقض عليه الأمير حسين واتصر عليه انتصارا حاسما وقبض على سفينة القائد بعد أن قتل قائدها ، ويقول ابن اياس « ورجع الأمير حسين تخفق على هامته وعلى صواري أسطوله المصرى رايات الظفر وأعلام النصر فأقام بسيناء ديو عدة شهور حتى انقضى فصل الأمطار وأرسل اليه السامرى من ساحل الملبار أربعين غرابا صغارا لتكون فى خدمته (١) . ويضيف سرهنك « وبينما كان الأسطول المصرى يجوب البحار فى تلك المنطقة ، اذا بالأسطول البرتغالى المكون من تسع عشرة قطعة بقيادة فرانشسكو دالميدا يداهم بغتة ، ويأخذه على غرة فى مياه ديو فانبرى له الأسطول المصرى ، ووقعت بين الفريقين معركة بحرية هائلة عرفت باسم موقعة ديو سنة ١٥٠٩ م (٩١٥ هـ) انجلت عن انتصار الأسطول البرتغالى الذى استولى على الأسطول المصرى وطاح بالبعض الآخر فانهزم الأمير حسين ولكنه لم يقع فى قبضة الأعداء ، اذ تمكن من العودة الى مصر مع فلول أسطوله » (٢) .

لم يقنع السلطان الغورى بهذه الهزيمة بل صمم فى عناد مرير على ارسال حملة ثانية للأخذ بالتأثر من البرتغاليين، لذلك فقد واصل العمل ليل نهار حتى جهز أسطولا مؤلفا من اثنين وعشرين غرابا كبيرا وغليونين ، وتولى قيادتها أمير البحار سليمان الرومى العثمانى ، الذى أرسله السلطان بايزيد والأمير حسين الكردي ، وبعثهما الى المحيط الهندى للأخذ بالتأثر من الأسطول البرتغالى غير انه وقع بين الأميرين من

(١) ابن اياس ج ٢ ص ١٩٦ ، سرهنك ج ٢ ص ٣٦ .

(٢) حقائق الأبحار عن دول البحار ج ٢ ص ٢٦ .

الشحناء والنزاع ما أدى بهما الى الافتراق ، فانفرد الأمير حسين بوححدات الأسطول
المصرى ، فوصل الى جدة سنة ١٥١١ ، وبنى فيها حصونا وأبراجا . « ومن هناك
أقلع الأسطول المصرى قاصدا بلاد الهند ، فلما وصل سواحل اليمن نزل بجزيرة
كمران وجعلها قاعدة بحرية لأسطوله ، ثم سار الى بندر عدن فبلغها سنة ١٥١٦ م ،
ونازل أسطولا برتغاليا بقيادة الفونسو البوكرك وألحق به الهزيمة » (١) .

ولم يستطع السلطان الغورى هذه المرة اعادة الكرة ، فقد شغل بالدفاع عن
ملكه وأهمل أمر الأسطول فقد جاء السلطان سليم الأول للاستيلاء على (٢) الديار
المصرية . وقد انتهز البرتغال هذه الفرصة للانقضاض على ما تبقى من وحدات
الأسطول المصرى فى البحر الأحمر ، وكان الأسطول البرتغالى من ثمانية وعشرين (٣)
غرابا ، وتقابل مع الأسطول المصرى عند جده ، فتصدى لهم الأمير سليمان الرومى
ببقايا أسطول مصر حتى ردهم عنها خاسرين ، ورد الأسطول البرتغالى مدحورا الى
بحار الهند ، وهكذا أصبحت مياه البحر الأحمر تحت سيادة الأسطول المصرى دون
منازع بينما أصبح الأسطول البرتغالى صاحب السيادة فى مياه المحيط الهندى (٤) .

(١) الشيخ زين الدين : تحفة المجاهدين فى بعض أحوال البرتغاليين ص ١٩٧ (طبع لشبونة) .

(٢) عمر السكندرى وسليم حسن : تاريخ مصر من الفتح العثمانى ص ٧٣ .

(٣) سرهنك ج ٢ ص ٣٦ .

(٤) ابن إياس ج ٢ ص ١٩٧ .

البحر في العصر العثماني

ولما استولى العثمانيون على مصر أهمل أمر الأسطول ، فقد نقل السلطان سليم الأول ضمن من نقلهم قسرا الى القسطنطينية أمهر الصناع في بناء السفن حتى اضطرت دور الصناعة المصرية الى اغلاق أبوابها فانحط شأن الأسطول وسرح بحارته (١) . ويقول سرهنك « انه بعد عودة السلطان سليم الى القسطنطينية أخذ خير الدين بك والى مصر العثماني بمساعدة خير بك أمير الأمراء في اصلاح المراكب الموجودة في النيل . ولم يكن لمصر في ذلك الوقت أغربة في البحر الأحمر ، لأن مراكب الغورى كانت قد انقرضت وضاع معظمها في حين حجز الأمراء المصريون ما بقى منها على شواطئ اليمن تحت قيادة الأمير سليمان الرومى . لذلك رأى والى مصر سنة ١٥١٩ م / ٩٢٥ هـ لما أتته الأخبار من مكة بأن أربعين مركبا من مراكب الفرنج يعيشون في البحر الأحمر قبالة جدة ويقطعون على التجارة السبل ، انه ليست لديه قوة بحرية يرسلها الى هنالك ، فأخذ جماعة من الماليك الشراكسة بلغ عددهم ثلثمائة

(١) الخطط التوفيقية - ١٢ ص ٦٩ .

برا صحبه الحجاج يقيمون بجدة خوفا من أن يطرقها بعض الفرنج على حين غفلة» (١) .

عند ذلك لم يجد خير الدين بك مندوحة من الاهتمام بأمر الأسطول ، فأمر بتشيد السفن في دار صناعة بولاق ، وعرض سنة ١٥٢٠ م / ٩٢٦ هـ المراكب والأغربة التي أنشأها ولعبت قدامه في البحر وانشرح من ذلك (٢) .

ولما تولى السلطان سليمان القانوني بعد وفاة سليم الأول ، اهتم بأمر الثغور المصرية فرتب نظاما مخصوصا لإدارة السواحل المصرية والأمور البحرية فيها ، وعين ثلاثة قبودانات لمصر أحدهم لثغر دمياط ، والثاني لثغر السويس ، والثالث لثغر الاسكندرية يسمى كل منهم قبودان بك وجعل تعيينهم وتغييرهم يتعلق رأسا بإرادته السلطانية ، لأن أحوال البحار وعبث أساطيل الفرنج فيها ، جعل الدولة تهتم في ذلك الوقت اهتماما زائدا بأمر الثغور الثلاثة المذكورة على اعتبار انها أبواب القطر المصرى وقتئذ . فكانت الدولة ترسل حاميتها رأسا من الآستانة تحت قيادة القبودانات المذكورين ، وتمدها كل سنة بما يلزمها من الذخائر الحربية ، ولم يكن هؤلاء القبودانات يعتبرون أنفسهم من الجيوش المصرية باعتبار اقامتهم في تلك الثغور المصرية وبما يستولونه عليه من المرتبات من الخزينة المصرية ، ولم يكن تحت قيادة هؤلاء القبودانات أغربة حربية ما عدا قبودان السويس (٣) .

وفي عام ١٥٢٠ أمر أمير الأمراء خيرى بك والى مصر ، ناظر الدشيثة (٤) (تم) بتشيد مركب كبير بدار صناعة بولاق بالجزيرة الوسطى ، وقد بلغ طوله مائة وعشرين ذراعا وكان مزودا بفرن وطاحون وصهريج للياه العذبة ، ومقاعد واسطبل للخيل ، فلما تم صنعه ركب اليها ملك الأمراء ، فتفرج عليه ثم فك الأمير (تم) أخشابه وأرسلها على ظهور الابل الى الطور (٥) .

(١) حقائق الأخبار في دول البحار ج ٢ ص ٣٧ .

(٢) ابن إياس : بدائع الزهور في وقائع الدهور ج ٣ ص ٢١٤ .

(٣) سرهنك : ج ٢ ص ٣٧ .

(٤) الدشيثة الكبرى : وقف يرجع إلى عهد السلطان قايتباى .

(٥) على مبارك : المملوك الترفيحية ج ١٢ ص ٧٠ .

وقد بلغ من اهتمام أمير الأمراء بالأسطول المصرى سنة ١٥٢١ م / ٩٢٧ هـ انه كان يتوجه بنفسه الى بولاق ، « وكشف على المراكب التى عمروها هناك فأنزلوها الى البحر قدامه ثم عاد الى القلعة وصار يتردد على دار الصناعة حتى اطمأن باله » (١) ويقول ابن اياس « انه حضرت مراكب من الأغرابة التى كان قد عمرها ملك الأمراء وأرسلها صحبة الأروام والمغاربة البحارة فلما دخلوا الى البحر الملح وجدوا جماعة من الفرنج يعيشون فى سواحل البحر ، يعنى السواحل المصرية فأوقعوا بهم وقتلوهم ، فانكسر الفرنج وقبضوا عليهم ، وأسروهم واستولوا على مراكبهم فوجدوا فيها بضائع وجوخا وأصنافا فاخرة فأخذوا جميع ما كان فيها وقبضوا على من كان فيها من الفرنج ووضعوهم فى الحديد وأرسلوهم الى ملك الأمراء » (٢) .

وفى أواخر تلك السنة جهز ملك الأمراء الأغرابة المصرية وشحنها بالرجال وأرسلها الى محاربة مراكب الافرنج التى عادت تعيث فى السواحل المصرية ويقبضون على المسافرين ، فتصدى لهم الأسطول المصرى وأسدى اليهم ضربة قاضية واستولوا على بضائع بنحو خمسين ألف دينار وقبضوا على الفرنج وأحاطوا بما معهم من البضائع (٣) .

ويقول سرهنك : « انه فى عام ١٥٢٢ تزايد شر الفرنج على سواحل البحر الهندى حتى بطلت التجارة تقريبا ، فأخبر الوالى دار الخلافة ، وكان اهتمام خير الدين باشا بأمر البحرية المصرية يفوق الوصف ، لأنه كان لا يفتر عن التوجه فى أغلب الأوقات الى بولاق للتفتيش على المراكب الأغرابة التى كان يبنها ويعمرها هناك ، ويستعرضها قدامه فى البحر ذهابا وإيابا وهو ينظر اليها والنفوذ تشتعل ، فأجته الأمة لاهتمامه بشؤونها أيضا وبقي خير الدين باشا فى نشاطه هذا الى أن أدركته الوفاة سنة ٩٢٨ هـ » (٤) . ويضيف سرهنك « انه فى عام ٩٤٤ هـ / ١٥٣٨ م استغاث بهادر حاكم كجرات من بلاد الهند بالسلطان سليمان القانونى لتعديت أساطيل

(١) سرهنك : ج ٢ ص ٣٨ .

(٢) ابن اياس : ج ٣ ص ٢٧٤ .

(٣) ابن اياس : ج ٢ ص ٣٧ .

(٤) حقائق الأخبار عن دول البحار ج ٢ ص ٣٨ .

البرتغال على بلاده قائلا : انها مستمرة على العبث بالسواحل الهندية دائبة السطو على كل سفينة لمنع المواصلات التجارية التي كان بينها وبين الديار المصرية « فأصدر السلطان أوامره الى سليمان باشا الخادم والى مصر ، وكان السلطان يثق به كثيرا ، بتجهيز دونانمة فى البحر الأحمر لتسير صحبة الجنود العشمانية الى بحر الهند . فجهز سليمان الخادم أسطولا مصريا مكونا من ستين غرابا وثلاثين سفينة وزودها بالمدافع والأدوات الحربية فى زمن وجيز . ثم أقلع بها من ثغر السويس ومر فى ذهابه بعدن وقتل أميرها عامر بن داود وستة نفر من أصحابه ، ونصب عليها أحد ضباطه المسمى بهرام بك وترك معه بعض الجنود والمدافع ثم أقلع الى الهند ، والتحم مع البرتغاليين فى المياه الهندية فى موقعة عظيمة قريبة من ديو ، كان النصر فيها حليف البرتغاليين ، على الرغم مما بذله سليمان الخادم من الجهد العظيم ولم يتمكن من طرد البرتغال عن تلك الأطراف ، فعاد الى عدن ومنها الى (مخا) وخلق والى اليمن ونصب مكانه مصطفى بك نائب غزة سابقا ثم عاد الى مصر .

وقد وصف الأميرال لاجرافير ⁽¹⁾ (La Graviere) هذه الحملة فقال « فى سنة ١٥٣٨ م اقترب سليمان باشا من الشاطىء الهندى وأنزل من معه من الجنود اليكبرية والمدافع . وبدأ بالاستيلاء على حصون البرتغال الأمامية بعد عدة مناوشات ، ثم أمر بالهجوم على حصن ديو ، فرده البرتغال بقوة ، وفقد فى تلك المعركة أربعمائة من رجاله . وبينما كان يستعد لهجوم آخر بلغه خبر مجيء دونانمة البرتغالية ، فأنزل جنوده الى السفن فى الحال وترك للأعداء مدافعه ، ثم سار نحو ساحل كجرات ، وكانت الرياح تعاكسه الى أن وصل الى مدخل خليج كوتسن ومن هناك أقلع الى عدن ومنها الى مخا ثم وصل مدينة السويس سنة ١٥٣٩ . وقد روى أسير من أهالى البندقية رافق سليمان باشا فى تلك السفرة ، المخاطر التى تعترض الملاحة فى البحر الأحمر فقال : ان الصخور فى الممر الواقع بين شواطىء بلاد العرب وسلسلة الصخور ، كثيرة بحيث يستحيل على أى ملاح كان مدربا أن يعرفها

La Gravière : Doria et Barberousa, P. 252. (١)

جميعها ، ولذلك كان القلاووز ^(١) ، يجلس عند البروة ^(٢) ويصبح على الدوام قائلاً : « أوسة وبوجى » ^(٣) . وقد عادت تجريدة سليمان باشا البحرية بنتائج مهمة فى البحر الأحمر ، وان كانت لم تأت بالفائدة المطلوبة فى بلاد الهند ، ذلك انه استولى على عدن وطرده أميرها ابن داود لاتهامه بسوالة البرتغال ، وأسس حكومة جديدة ببلاد اليمن ، وجلب معه من بلاد الهند (١٤٦) أسيراً ، بعضهم هنود والبعض الآخر من البرتغال ، وقد قتلهم جميعاً قبل أن يصل الى السويس وأرسل رءوسهم الى القسطنطينية ^(٤) .

وفى سنة ١٥٥١ م / ٩٥٨ هـ صدرت أوامر الباب العالى الى والى مصر بتوجيه الأسطول المصرى ثانية الى مياه الهند واستخلاص عدن التى شق أهلها عصا الطاعة وانفقوا مع البرتغاليين ، ويقول فى ذلك سرهنك ^(٥) « وكان أهلها خلعوا رداء الطاعة وانفقوا مع البرتغال وسلموهم قلعتهم ، وهزموا الحامية المصرية التى كان سليمان باشا الخادم تركها هناك فبعد أن تجهزت السفائن وشحنت بالمهمات والأدوات الحربية عينت الدولة (ببرى رئيس) ^(٦) وهو من مشاهير الملاحين ، قائداً عاماً عليها ، وأقلع بها من السويس واستخلص قلعة ومدينة عدن من يد الأعداء بعد عدة وقائع وعاد ظافراً . وفى عام ١٥٥٢ م / ٩٥٩ هـ ^(٧) أقلع ثانية بأسطول مكون من ثلاثين سفينة بين غراب

(١) القلاووز : «هو الدليل الذى يعرف عند الأوربيين باسم (Pilot) وهو الدليل الذى تأخذه السفن عند دخول الموانى أو عند مرورها على السواحل الخطرة أو المضائق الصعبة . ويكون القلاووز عادة من العارفين بفتون الملاحة لتسيير السفن والواقفين على تأثير الرياح ومجارى المياه والتيارات والمطلعين على العلوم الفلكية وغيرها .

(٢) البروة : مقدم السفينة .

(٣) أوسة وبوجى : أى ضم السفينة فوق الريح أو تحته .

(٤) La Graviere, P. 253.

(٥) حقائق الأخبار عن دول البحار ج ٢ ص ٤٠ .

(٦) ببرى رئيس : من أشهر قبودانات العثمانيين الذين اكتسبوا شهرة عظيمة فى عصر السلطان

سليمان القانونى عين سنة ٩٥٩ هـ قبوداناً بالبحرية المصرية وقاد أسطول السويس المكون من ٣١ سفينة ووصل به حتى خليج البصرة (الفارسى) وقد ألف أطلساً فى جغرافية البحر الأبيض المتوسط ، بين فيه ماكانت عليه البحرية العثمانية فى ذلك الوقت .

(٧) La Graviere, P. 253.

وشانية وقصد السواحل اليمنية وساهم في اخضاع الثائرين بها ثم خرج الى المحيط الهندي واستولى على مساقط وأغار على جزيرة هرمز ، ودوخ البرتغال في تلك الأطراف ، ثم واصل سيره الى البصرة حيث تعقبه البرتغاليون مما اضطره الى ترك جميع سفنه الواهية بها وعاد بثلاثة منها تحبل الغنائم الى مصر . وفي أثناء عودته غرقت احدى السفن أمام بلاد البحرين من ساحل العرب ثم عاد الى السويس بسفينتين فقط ، ولما بلغ مسامع الحضرة الشاهنامية خبر هذه الخسائر أمرت باعدام القبودان يبرى فنفذ الأمر فيه بالقاهرة ، وأرسلت الغنائم التي جلبها الى دار السعادة^(١) . وقد عين السلطان بعده (مراد رئيس)^(٢) لقيادة أسطول السويس وأرسلت معه ما يلزم للسفن الراسية في ميناء البصرة ، وبعد أن نظم سفن الأسطول بها ترك للمحافظة عليها سفينتين حربيتين وخمسة أغربة وأقلع بالباقي يقصد السويس . وكان أسطوله يتكون من ١٧ سفينة فلم يصادفه في طريقه موانع حتى وصل معبر هرمز وهناك قابل أسطولا جسيما للبرتغال يسخر في تلك المياه كأنه ينتظر الدونما العثمانية ، فالتزم مراد رئيس أن ينازله ودارت رحى الحرب بين الطرفين ، خرجا منها بخسائر فادحة واستشهد من الأسطول العثماني سليمان رئيس قبودان سفينة القائد مراد رئيس وعدد كبير من بحارة الأسطول ، ولأن بعض السفن أصابها تلف عظيم التزم مراد رئيس أن يعود ثانية الى ميناء البصرة ، حيث تلقى نبأ عزله وتعيين سيد على قبودان محله »^(٣) .

وقد بادر القبودان سيد على سنة ١٥٥٢ الى السفر الى البصرة وجيز السفن الراسية هناك ولما أتم اعدادها أقلع بها وتقابل وهو في طريقه الى مصر بأسطول البرتغال ، ودارت بينهما معركة بالقرب من مساقط ، وعلى الرغم من تفوق الأسطول البرتغالي عليه في العدد اذ كانت عدد سفنه ثلاثة أمثال سفن الأسطول المصري ، فقد

(١) مرهنتك : هامش ج ٢ ص ٤١ .

(٢) مراد رئيس : أصله من أهالي فاس بالمغرب الأقصى ألحق بالبحرية العثمانية وكان معدوداً في زمن السلطان سليمان القانوني من مشاهير أمراء البحرية العثمانية توفي عام ١٦٠٢ بجزيرة رودس ودفن فيها .

(٣) حقائق الأخبار في دول البحار ص ٤٢ .

انتصر الأخير عليه انتصارا عظيما . « ثم تقدم يقصد السويس وفي أثناء سيره هبت عليه زوبعة شديدة اضطرته لأن يتبع مجرى الرياح لعدم قدرته على مقاومتها بتلك السفن التي تخرب معظمها من كثرة الحروب الى أن ألقته الرياح أخيرا على سواحل الهند فغرق منه بعض السفن . ولما خافت طوائف السفن الباقية من شدة الأرياح والأمواج التزم بالوقوف على ساحل كجرات وأخرج منها الطوائف الباقية وجرده السفن من آلاتها وسلحها هي والسفن الى محافظ قلعته ثم عاد برا هو ومن بقي معه من الملاحين وعددهم خمسون ، مارا ببلاد بلوخستان والعجم حتى وصل الى الآستانة بعد أن تكبد من المشقات ما لا يوصف » (١) .

وقد بلغ من حرص سلاطين الدولة العثمانية بالأسطول المصرى واهتمامهم بأمره أن خصصوا له أوجاقين (٢) من الأوجاقات السبعة (٣) التي تتكون منها الحامية العثمانية ، وهما أوجاق متفرقة (٤) وأوجاق عزبان (٥) . وكان من أهم أعمال أوجاق متفرقة حفظ القلاع التي تحيط بصمر مثل قلاع الاسكندرية ورشيد والبرلس ودمياط والعريش والطور وأسوان وأبريم . ولكل من هذه القلاع طوائف من المتفرقة المشاة والفرسان والطوبجية مع جماعة من الطبالين وناقضى البورى والمعمارين والنجارين . وكذلك يعنى الأوجاق بجمع البارود اللازم للأسطول والذي يرسل جانب منه الى السلطان فى القسطنطينية .

أما أوجاق عزبان فقد كان لرجاله عدة اختصاصات فمنهم بحارة ترسانة الاسكندرية والسويس ، وكان من رجاله أمير البحرين وهو المشرف على ساحلى بولاق ومصر القديمة فيما يتعلق بالسفن والضرائب المفروضة على الغلال الواردة على هذين الساحلين .

وقد أخذت قوة البحرية المصرية تفقد الكثير من نشاطها وقوتها فى النصف الثانى

(١) سرهنك ج ٢ من ٤٢ .

(٢) أوجاق : كلمة تركية بمعنى الموقد واستعملت بمعنى فرقة من العسكر .

(٣) تاريخ مصر فى العهد العثمانى : حسن عثمان من ٢٥٥ (المجلد فى تاريخ مصر) .

(٤) متفرقة فى الأصل التركى تدل على أنهم كانوا نوعا من الإقطاعات .

(٥) عزبان هم من رجال البحرية من حملة البنادق .

من القرن الثامن عشر لضعف الدولة العثمانية من جهة ولاشتغال ولاة الدولة العثمانية في الاضطرابات والأحداث الداخلية التي أوجدتها طوائف الجنود المتنافرة من جهة أخرى . فمن ذلك ان الجنود صاروا يحمون التجار والمزارعين والملاحين ليقاسموهم الأرباح ويمنعوهم من أداء حقوق الدولة التي كان يعتمد عليها الولاة في الانفاق على الأسطول وتعزيز القوات البحرية ، أما القلاقل والاضطرابات فقد أدت الى اهمال الصناعة فعز وجود العمال المتخصصون في صناعة السفن ، حتى ان السلطان كان يرسل من عنده « السفائن تارة لنقل مال خراج مصر الى الآستانة ، وتارة لحراسة المراكب التجارية التي تنقل اليها البضائع والحاصلات والذخائر » .

وقد استمر الحال على ذلك الى عهد السلطان الغازي عبد الحميد خان الأول ، ويقول سرهنك (١) : « وفي أيامه تمرد كل من مراد بك و ابراهيم بك وأظهر العصيان للأوامر السلطانية ومنعا الخراج جملة سنين وأكثر من ظلم العباد ، فأرسل السلطان القبودان حسن باشا الجزائري ببعض السفن الحربية ونقل بها قدر كاف من الجيوش العثمانية سنة ١٢٠٠ هـ / ١٧٧٤ م . فلما وصل الى ثغر الاسكندرية وقع الرعب في قلوب الأميرين المذكورين وأرادا التخلص مما وقعا فيه فأرسلا جملة هدايا الى القبودان مع جماعة من العلماء ، منهم الشيخ أحمد العرومي والشيخ محمد الحريري وغيرهما ولما قابلوه عرضوا عليه امتثال الأوامر وطاعتهم للخليفة . وكان ذلك حيلة من الأمراء المصريين حتى يتأهبوا ، فلم تنطل هذه الحيلة على القبودان وانتقل بسراجه الى رشيد ، ودخل النيل وتقابل مع جموع الأمراء بجوار قرية العلويين بمركز فوه بمديرية الغربية ، فحاربهم وبدد شملهم ، وقد أقام حسن باشا أربع سنوات بجهات الصعيد ثم عاد الى مصر بعد أن هدأت الأحوال ، وشرع في تشييد ترسانة بالجيزة وأنشأ بها سفائن أميرية وانتخب لها قليونجية من النصارى الأروام ، وجعل عليهم رئيسا منهم يدعى نيقولا وجعل له نفوذا عظيما وحيثية » .

وفي عهد السلطان سليم خان الثالث ازدادت أهمية البحرية المصرية بما أدخل عليها من الاصلاحات وعناية السلطان بالأسطول وتعزيزه بالسفن الكبيرة التي أمر

(١) حقائق الأخبار في دول البحار ص ٤٣ - ٤٢ .

بتشييدها كالعلايين والفرايط والشهدية وغير ذلك ، وخصص بعضها لحماية الثغور وأرسل بعضها الى مياه الاسكندرية تحت قيادة ادريس بك قبودان السفينة المسماة عقاب بحرى ، الذى رفض أن يرفع العلم الفرنسى عندما جاء نابليون لغزو البلاد المصرية ورجع الى الآستانة .

ولم تقتصر جهود الأسطول المصرى ابان الحكم العثمانى على الحروب فى البحر الأحمر والمحيط الهندى فحسب ، بل انه اشترك فى حروب البحر الأبيض المتوسط للدفاع عن الدولة العثمانية نفسها وممتلكاتها فى أوروبا وجزر البحر الأبيض . فقد اشترك الأسطول المصرى فى الحرب التى شنها الصدر الأعظم أحمد كوبريللى على جزيرة كريت . وقد أبلى الأسطول المصرى فى تلك الحرب بلاء حسنا انتهى بانتصار العثمانيين وانتزاع كريت من أيدي البنادقة عام ١٦٦٩ م . كذلك اشترك الأسطول المصرى فى الحروب الطاحنة التى استمرت فترة طويلة بين الدولة العثمانية وبين النمسا فى النصف الثانى من القرن السابع عشر ، فقد ذهبت بعض وحداته الى رودس وأخرى الى أدرنة وثالثة الى القسطنطينية ورابعة الى سالونيك وخامسة الى بلغرات . كما ساهم الأسطول المصرى بنصيب كبير فى الحرب الروسية التركية التى وقعت فى عهد الملكة كاترين الثانية فى النصف الثانى من القرن الثامن عشر وقد وصل بعض سفنه الى رومانيا .

الباب الثالث

السفن والمراكب
في العَصْوَة
القديمية

عروة الفلحة - الربيع المقدس للبحر وربي البحر ج سوانح



لقد أنشأ المسلمون السفن والشواني وشحنوها بالرجال والسلاح وأمطوها
العساكر والمقاتلة لغزو ما وراء البحر وسموا مجموع السفن أسطولا وهو لفظ
يوناني معرب .

ويقتضينا البحث عن فن بناء السفن في العصر الاسلامي ، أي في العصور
الوسطى أن تتناول هذا الموضوع منذ أقدم العصور ، ذلك ان التطور في هذا
الميدان سار سيرا بطيئا ، بل ان ما لدينا من آثار مادية تكاد تقطع بأنه لم يكن هناك
تطوير أو تغيير جوهري في بناء سفن العصور الوسطى عما كانت عليه في العصور
القديمة . هذا بالإضافة الى أن أسماء كثير من السفن التي استعملت في العصر
الاسلامي ، يرجع الى عصور قديمة بل أن بعضها مأخوذ من لغات قديمة مثل
الفرعونية أو اليونانية أو الرومانية أو الآشورية وما إليها . لذلك كان من الضروري
بحث موضوع السفن والمراكب التي تكونت منها الأساطيل الاسلامية منذ البداية .

أما عن معلوماتنا عن فن بناء السفن في العصور القديمة فقد استقيناه من مصادر

ثلاثة :

المصدر الأول : هو الآثار المادية القليلة التي عثر عليها علماء الآثار في الحفائر وترجع الى تلك العصور ، مثل السفن وأحواض بناء السفن .

أما المصدر الثاني : فهو ما جاء في المراجع التاريخية والمخطوطات الأثرية .
والمصدر الثالث : هو الرسوم التي وجدت على التحف والآثار التي عثر عليها والمعاصرة لتلك العهود .

ويعتبر المصدر الأول أهم المصادر جميعها ولكن للأسف فإن ما عثر عليه حتى الآن من السفن قليل جدا ولا يمكن الاعتماد عليه في اعطاء أحكام عامة في موضوع له قيمته وخطره ، كموضوع البحرية ، فبالإضافة الى أن ركوب البحار كان من أهم الوسائل لوصل وربط الشعوب بعضها البعض ، فهي كذلك من أهم الطرق التجارية . ولعل أهم اكتشاف عثر عليه حتى الآن ، هو الكشف عن المراكب الجنائزية التي عثر عليها سنة ١٩٥٤ بجوار أهرام الجيزة ، فقد أعطتنا هذه السفينة فكرة واضحة عن نوع من المراكب الملكية في عصر الدولة القديمة .

كذلك عثر بعض عمال الحفر في مدينة بيريه (Peir) بينما كانوا يقومون بحفر أساس إحدى العمارات سنة ١٨٣٤ م ، إذ بهم يجدون مجرى مياه كسيت جدرانها ببلاطات من الرخام عليها كتابات ، عبارة عن قائمة جرد الموجودات بإحدى الترسانات الأثينية التي ترجع الى سنة ٣٧٣ ق . م وأخرى الى سنة ٣٢٣ ق . م ، وقد طبعت هذه الكتابات المنقوشة في (Corpus Inscriptionum Atticarum, vol. II, Nos. 789-812) وقد أعطانا حوض بناء السفن هذا الذي يرجع الى القرن الرابع قبل الميلاد فكرة واضحة عن أبعاد ونسب السفن التي بنيت فيه في ذلك العهد ، كما أعطانا شكل السفن وما تخويه من رءوس حيوانية مثل الكباش وما إليها أو رءوس آدمية ، ونوع المرساة (الهلب) ولكنها لم تعنا على معرفة أجزاء أو قطع السفينة نفسها .

كذلك عثرنا على بعض نماذج ولكنها غير واضحة حتى يمكن الاستفادة منها ، فمثلا لم نستطع معرفة نموذج السفينة التي أرساها (Lysander) في دلفي (Delphi)

والتي يصفها بلوتارك فيقول ، انها سفينة حربية ذات ثلاث صفوف من المجاديف ، وان طولها يبلغ ثلاثة أقدام ، وانها مصنوعة من العاج والذهب (١) .

أما عن المصدر الثاني وهو ما كتبه المؤرخون ، فيجب أن يؤخذ بحذر ، لأنه يعتمد أساسا على قوة ملاحظة المؤرخ ، ومعرفته ودرايته بالفنون والموضوعات التي يكتب فيها .

ولما كان من المستحيل أن يلم مؤرخ بجميع فروع العلم والمعرفة ، لذلك فان ما يكتبه عن الموضوعات التي يجهلها أو التي لا يلم بها الماما تاما تكون قليلة القيمة بل مضللة في كثير من الأحيان ، لأنه يترك لنفسه حرية استعمال خياله في رسم صورة جميلة توافق مزاجه الخاص ، أو قد يستعمل من المحسنات اللغوية من تشبيهات واستعارات ما تضيع في ثناياها المعلومات والأوصاف الدقيقة التي تحتاج الى الأسلوب العلمي البسيط الخالي من الزخرفة . فمن ذلك ما ورد في كتب الأدب اليوناني القديم المليئة بالمبالغة والخيال ، فنجد مثلا أهل أثينا يصفون سفنا عجيبة هائلة ، ترجع الى القرن الثامن والسابع قبل الميلاد ، بأساليب وعبارات خاصة بعصرهم (القرن الخامس قبل الميلاد) وتقاليدهم ولغتهم . ولكن الكتاب أخذوا يرددونها رغم غرابتها وعدم تشيلها للمواقع الحالي ، فقد أخذ كل من بلوتارك (Plutarch) ولوسيون (Lucian) يرددان في كتاباتهما وصف الشراع المعروف باسم ال (Akarian) اكتيان على الرغم من أن هذا النوع من الأشرعة كان قد اختفى تماما قبل عصرهما بعدة قرون . أما السبب الذي دعاهما الى استعمال كلمة ووصف الشراع (Akarian) هو وروده في أقوال الكاتب (Epicuros) الماثورة .

أما المصدر الثالث وهو الصور التي رسمت على التحف والآثار ، فهو أكثر أهمية من المصادر التاريخية ، اذ ان مجال الخيال فيه محدود وأكثر واقعية ، ومع ذلك فلا يمكن الاعتماد عليه مالم يكن المصور بحارا أو له دراية بعلم البحار وبناء السفن ، لأنه في كثير من الأحيان يهمل رسم أشياء على جانب عظيم من الأهمية

بالنسبة لتركيب السفينة أو قد يبالغ في رسم بعض أجزاء قليلة الأهمية ، أو قد يزخرف هيكل السفينة لكي يعطى المنظر قيمة جمالية يتطلبها فن التصوير (انظر شكل ٧ و ٨) . فقد وجد رسم كثير من نماذج السفن على الزهريات والأواني الخزفية والمعدنية ، وعلى العملة والأحجار الكريمة ، كما وجدت مرسومة بالفرسكو والفسيفساء بل على الرق والبردى والمنسوجات . على أن مثل هذه الرسوم لا يسكن اعتبارها نماذج كاملة للسفن ، لأن الفنان القديم عندما عالج رسم موضوع كبير مثل رسم سفينة على تحف صغيرة أو في مساحات ضيقة ، فانه عنى بإبراز وتوضيح المميزات والمعالم الهامة لها ، دون التفاصيل بحيث يناسب المساحة التي سترسم فيها الصورة .

هذا بالإضافة الى أن الاختلاف في الأداء بين فن وآخر ، إذ أن فنى النحت والتصوير لهما طريقة خاصة في التعبير تختلف عن غيرها من الفنون التشكيلية الأخرى .

هذا الى أن اختلاف التعبير عن الفن من عصر الى عصر ، كالتريقة المثالية والواقعية عند اليونانيين القدماء ثم الطريقة الرمزية التي تخضع لتقاليد دينية معينة عند شعوب الشرق القدماء مثل المصريين والفرس والهنود والصينيين ، ثم الطريقة الكلاسيكية في العصور الوسطى في أوروبا ، ثم الطريقة التجريدية عند الأقباط والتحويرية عند المسلمين في العصور الوسطى ثم الرومانسية في القرن الثامن عشر ، ثم المدارس والمذاهب الجديدة التي ظهرت في العصر الحديث من تأثيرية وتعبيرية وسريالية ودادية وما إليها ، كل هذا جعل هذه الرسوم التي نجدها على التحف الأثرية أشبه ما تكون بالرسوم الكاريكاتورية منها بالرسوم التي تسجل الواقع كما هو . فمثلا رسم المصورون القدماء الشراع المربع ، على شكل مثلث قاعدته الى أسفل ورأسه الى أعلى السارى ، وذلك حتى لا يأخذ مساحة كبيرة من المكان المتروك لرسم السفينة كلها . كذلك كثيرا ما يضيف الفنان ، بوحي من وطنيته أو رغبة في اظهار عظمة عصره ، أطوالا وأبعادا أخرى الى طول السفينة ، ولكن غاب عنه أن إضافة مثل هذه الأطوال والأبعاد تتطلب منه إضافة أجزاء أخرى ضرورية

لتقوية صلب وهيكل السفينة ، وهكذا نرى أن مثل هذه الرسوم ليست ذات أهمية كبيرة في بعض الأحيان ، وانها يجب أن تؤخذ بحذر .

ويعتبر العصر الفرعوني من أغنى العصور التاريخية بالنسبة لموضوع المراكب والسفن فقد أمدنا بالمصادر الأساسية الثلاثة ، فترك لنا آثارا مادية لمراكب متعددة الأشكال والأنواع ، كما أورد تاريخا مفصلا للمراكب مسجلا على أوراق البردي ، وفي النصوص المنقوشة على جدران المعابد ، أما عن رسوم السفن فان الفنان المصرى لم يترك معبدا أو مقبرة دون أن ينقش عليها رسما لسفينة أو مركب ، بالرسم والحفر والتجسيم .

فقد كانت المركب عنصرا جوهريا في عقيدة المصرى الدينية ، ذلك انه اعتقد ان (رع) اله الشمس يعبر السماء من الشرق الى الغرب في قارب أطلق عليه اسم « معندجت » (انظر لوحة رقم (٦) (١)) واعتقد ذلك أن آلهة مختلفين كانوا يصحبون (رع) في قاربه كنوتية له ، وحين يصل الاله الى الأفق الغربى كان ينتقل من قارب النهار الى « قارب السماء » ، وأطلق المصرى عليه اسم « مسكتت » ثم يتابع بعد ذلك رحلته الى العالم السفلى فتنتشع عنه الظلمة ، ويصل في آخر الأمر الى الشرق عند مطلع النهار التالى . وهكذا نرى أن الملاحه واستعمال المراكب والسفن لعبت دورا هاما في حياة المصرى القديم ، اليومية منذ أقدم العصور ، بل لقد تأثرت تأثيرا واضحا في ديارته ، فقد رأى المصرى في السماء صورة مماثلة لأرض الوطن ، فيها نيل سماوى تجرى على صفحته المراكب ، التى ينتقل بها الآلهة من مكان الى آخر تماما كما يحدث على الأرض .

وليس من شك في أن النيل العظيم كان الوسيلة الأولى التى اعتمد عليها المصرى القديم في تنقلاته بين جنوب الوادى وشماله ، بل لقد بقيت الملاحه هى السبيل الأهم للنقل والسفر طوال العصور القديمة حتى أن المصرى أطلق على رحلاته التى كان يقوم بها سواء على اليابسة أو على الماء ، تعبيرين استوحاهما من السفر

على صفحة النيل ، فكان يقول « أبحرت ضد التيار » اذا اتجه جنوبا « أبحرت مع التيار » اذا اتجه شمالا (١) .

على أن المصرى القديم لم يقصر المركب على اله الشمس وحده ، بل لقد منح كل اله من آلهته مركبا خاصا به ، ونجد هذا ممثلا أحسن تمثيل في صورة الدائرة الفلكية (Zodiac) المرسومة في سقف معبد دندرة (٢) ، فهى تمثل صفحة السماء بآلهتها ولكل قاربه ينتقل فيه بين أبراجها . كذلك كان من الطقوس التى يقوم بها المصرى فى الأعياد الدينية أن يحمل آلهته فى مراكب طويلة يطوف بها أرجاء المعبد ثم يخرج بها الى المدينة ، وكان يضع كل تمثال من هذه التماثيل فى ناووس خشبى يتوسط قاربا صغيرا تفنن فى زخرفته ونقشه (٣) انظر لوحة رقم (٦) (ب) .

ويتضح من الرسم الذى وجد لقارب فى متون الأهرام وفى النماذج الخشبية المتعددة التى عثر عليها ، والتى تمثل هذا القارب ، انه التزم أسلوبا معيناً فى شكله وطريقة بنائه ، لم يختلف مطلقا طوال العصور المصرية القديمة ، ويقول الدكتور عبد المنعم أبو بكر « نستطيع أن نؤكد أن القارب الشمسى كان يحوى دائما دفعة واحدة وكان خلوا من المجاديف الجانبية التى تدفعه نحو الأمام ، ومعنى ذلك انه كان دائما يربط الى عدة قوارب أخرى تسجبه من ورائها على صفحة الماء » .

أما أسلوب بنائه فقد جعله قاربا مستدا مع ضيق فى مساحته الداخلية ، مقدمته ترتفع الى أعلى وتنتهى بقمة تكاد تكون مربعة تتدلى منها ستارة اما من الحصرى الجدول أو من خيوط متعددة منظوم بها خرز من القاشانى (انظر لوحة رقم ٦ (ج)) . وتتميز المؤخرة ب بروز ينحني أولا الى الداخل ثم لا يلبث أن يستد فى استقامة الى الخارج ، وتقوم فى وسط القارب قوائم خشبية تعلوها رموز مختلفة ترمز الى نواح دينية معقدة توارثها المصريون أقدم العصور .

(١) عبد المنعم أبو بكر ص ١٩ .

(٢) ابراهيم نصحى ص ١٦٧ .

(٣) عبد المنعم أبو بكر ص ٢٢ .

أما المراكب الجنائزية للملك خوفو (١) ، التي عثرت عليها مصلحة الآثار المصرية سنة ١٩٥٤ ، ففيما يلي وصفها كما أثبتته السيد أحمد يوسف (رئيس قسم الترميم بمصلحة الآثار) ، وكما سجله الدكتور عبد المنعم أبو بكر : « يصل مركب خوفو (٢) الجنائزى فى طوله (٤٣) مترا وعرضه عند الوسط (٨) أمتار ، ومقدمته ترتفع فى استقامة تنتهى بزهرة بردى فى حين تنتهى مؤخرته التى تتجه الى الداخل بحلية على هيئة زهرة البردى أيضا . وكان المركب مزودا عند المؤخرة (بكابين) يتكون من حجرتين الأولى صغيرة وتتلوها حجرة متسعة ، وهناك ثلاثة أبواب ، أحدهما استعمل كمدخل للحجرة الصغيرة والثانى أقيم فى الحاجز بين الحجرتين ، والثالث استعمل كباب للخروج الى مؤخرة المركب . أما المقدمة فقد زودت بمظلة طويلة يبلغ طولها (١٥) مترا وقد عثر على قوائمها الخشبية فى حالة

(١) قامت مصلحة الآثار بإزالة الرمال العالية التى تراكت على الجزء الأسفل من الجانب الجنوبي للهرم الأكبر ، ولما وصل العمال فى تنظيفهم لهذه المنطقة إلى سطح الهضبة عثروا فى مايو سنة ١٩٥٤ على حفرتين طويلتين تمتدان من الشرق إلى الغرب يغطى كلا منهما سقف يتكون من (٢١) كتلة حجرية ضخمة ، ووقع الاختيار على فتح الحفرة الشرقية ، أما الغربية فهى باقية لم تمس . والحفرة عبارة عن مستطيل طوله (٣١ر١٥) متر ، وعرضه (٢ر٦٠) متر وعمقه (٣ر٥٠) متر . والحفرة مسقوفة بكتل ضخمة من الحجر الجيرى الأبيض طول الواحدة منها (٤ر٥) متر وعرضها (٨٠) سم وارتفاعها (١ر٨٠) متر . وتزن الواحدة منها (١٨) طناً ، وترتكز على بروز فى الصخر يبلغ عرضه أكثر من (٣٠) سم ويمتد على طول الجانبين الشمالى والجنوبى للحفرة وعلى عمق من السطح يبلغ (١ر٨٠) متر . والتصقت هذه الكتل الحجرية الواحدة منها بالأخرى بواسطة طبقة ملاطية سميكة . ثم سكبوا بعد ذلك مادة سائلة من الجبس المختلط بالماء فوق هذه الطبقة الملاطية وذلك لسد الفراغ مهما كان صغيراً ، وهكذا أصبحت الحفرة بما تحتوى مغلقة بإغلاقاً محكماً أبعد كل عوامل التحلل عن الخشب وأبقاه سليماً فى حالته الطبيعية منذ سنة ٢٨٠٠ ق.م أى منذ ما يقرب من خمسين قرناً .

Ahmad Youssef : The lifting up of the wooden parts of the Giza boat

(٢) كان المركب مفككاً تكدست أجزاؤه الخشبية التى كانت مرتبة ترتيباً مقصوداً بحيث وضع كل جزء منها ملاصقاً لما يتصل به من أجزاء أخرى فى بناء المركب ، وتكدست هذه بعضها فوق بعض فى تسيق جدير بالإعجاب بحيث ملأت فراغ الحفرة طولاً وعرضاً وعمقاً من ناحية وبحيث بدت فى شكلها العام كركب . بلغت أجزاء المركب أكثر من (٦٠٠) جزء بلغت بعضها وخاصة تلك التى تكون الجانبين فى طولها أكثر من (٢٣) متر وتزن الواحدة منها أكثر من طنين ، وقطعت كل منها من شجرة واحدة . واستعمل فى بنائها غالباً شجر الأرز الذى استورده المصريون القدماء من لبنان ، إلا أن بعض أجزاء هذا المركب صنع من أخشاب محلية مثل السنط والجميز ، وهى الأجزاء الداخلية كأرضية الحجرات وسقفها . (المراكب الجنائزية للملك خوفو ص ١٩) .

جيدة (١) . ويحتوى المركب على عشرة مجاديف ضخمة لتحريكه على الماء . هذا عدا الدفة ، ولم يعثر على رمز واحد من الرموز الدينية المختلفة التى تتوسط مراكب الشمس .

ويضيف عبد المنعم أبو بكر فيقول « ان مصلحة الآثار منذ ٣٥ عاما كشفت عن ثلاث حفر لمراكب أخرى الى الشرق من هذا الهرم ، وبذلك يكون خوفو قد زود نفسه بخمسة مراكب كما أن البحث الأثرى حول هرم خفرع أدى الى العثور على خمسة مراكب له ، تفرقت ماويها فى الصخر الى الشرق من الهرم . ثم يستأنف حديثه عن المراكب الجنائزية فيقول « حقيقة اننا لم نعثر بعد على أى مركب للملك (سنفرو) والد خوفو أول ملوك الأسرة الرابعة ولكن هذا لا يعنى أنه لم يتزود بالمراكب ولعلها لا تزال مضمورة فى الرمال بالقرب من أحد هرميه بمنطقة دهشور » .

أما عن الدوافع التى حتمت على المصرى تزويد المقابر الملكية بخمسة مراكب جنائزية ، فهى اعتباره المعارك التى خاضها الملك مينا ، ليصبح ملكا على الشمال ومراحلها المختلفة أشبه بمراسيم ضرورية تكون جزءا من مراسيم التتويج ، وأصبح لزاما على كل ملك أن يزور أهم هذه الدويلات ويتلقى من آلهتها حقوق الجلوس على عرش الفراعنة ، وهذه المدن هى : — هليوبوليس ، التى وردت فى التوراة باسم (أون) أقدم عاصمة للقطر المصرى ومركز عبادة اله الشمس ، ثم مدينة سايس ، وتقوم أطلالها الآن عند مدينة صا الحجر ، التى كانت مراكز لعبادة الاله (نايث) حامية مصر السفلى . وبعد ذلك مدينة (بوطو) وموقعها الآن جنوب بحيرة البرلس ، عند تل الفراعنة ، وهى المركز الذى خرج منه الملوك الذين وحدوا البلاد للمرة الأولى فى عصر فجر التاريخ ، ومن ثم فقد اعتبرت هذه المدينة عاصمة تقليدية للدلتا وأحيطت بقدسية كبيرة طوال العصر الفرعونى . وهكذا نرى أن الملك كان يحتاج الى ثلاثة مراكب ليحجج بها الى هذه العواصم الثلاث المهمة ، أما المركب الرابع فكان يحتاج اليه ليؤدى فيه طقوس التتويج التى يتحتم أن تقام فى مركب

(١) عبد المنعم أبو بكر : المراكب الجنائزية للملك خوفو (ص ١٩) مجلة السياحة العدد ٢٥

يناير سنة ١٩٥٩ .

كبير يرسو الى الشاطئء بالقرب من العاصمة . أما المركب الخامس فقد كان يستعمل في نقل جثمان الملك المحنط من العاصمة منف الى المقبرة الملكية بمنطقة الجيزة .

أما عن بلاد اليونان فقد كان لتكوينها الطبيعي وموقعها الجغرافي أثر كبير في اعتمادها على البحر ، ومن ثم فقد كانت السفينة ضرورة لا يمكن الاستغناء عنها، وبذلك تمرس اليونانيون في ركوب البحر منذ أقدم العصور وثقفوا بثقافته . وقد وجدنا في بلاد اليونان مجموعة من الصور والرسوم لسفن ومراكب كبيرة وصغيرة ترجع الى العصر الحديدي معظمها مرسوم على زهريات خزفية ، بالأسلوب المعروف (بالأسلوب الاغريقي الهندسى) . والواقع أن هذه الرسوم والصور لها أهمية خاصة ، إذ أنها تطابق الوصف الذى أعطاه هوميروس ^(١) للسفينة الحربية ، إذ قال انها عبارة عن مركب طويلة ورفيعة وخفيفة حتى يسهل على بحارتها جرها وسحبها الى الشاطئء (انظر شكل ٨) ، ولا يزيد عدد بحارتها عن خمسين بحارا ، ولا يستعمل الا في فصل الصيف ، ويضيف ان مثل هذه السفن كثيرا ما تتحطم عندما يرتطم بعضها ببعض . وكانت السفينة التى وصفها هومر مزودة بصار يمكن انزاله الى مقدم السفينة وبذلك يكون ما يشبه المظلة أو الخيمة ، وفي هذه الحالة لا يستعمل المراع المربع الا اذا كانت الرياح فى اتجاه السفينة ، أما مؤخرة السفينة فقد صمم مرتفعا حتى يحميها من أمواج البحر . وكانت السفن تسير بواسطة أربع دفات كل واحد منها مركب على ربع من السفينة ، أما وسط السفينة فكان ضحلا ، وكانت المجاديف تتركز على قضيب من الحديد مثبت على جانبي السفينة . ولما تطور فن بناء السفن فى القرن الخامس قبل الميلاد وجدنا أن رسوم السفن والمراكب على الزهريات قد أصبح يحتوى على جوانب مرتفعة وبها فتحات خاصة تتركز وتتحرك فيها المجاديف (شكل ٧) .

وعند دراسة تفاصيل أجزاء تلك السفن دراسة علمية فنية دقيقة وجدت متناقضات كثيرة بين ما هو واضح فى الرسم والصوره ، وبين ما جاء فى شرحها ووصفها فى

Lethbridge, T.C. Shipbuilding, vol. III, P. 563 (١)

كتب الأدب والتاريخ وذلك بالنسبة لطريقة التجديف في تلك السفن ، فمثلا نجد بعض الاصطلاحات مثل ^(١) : (bireme & Trirem & Quinquereme) وقد فسرها البعض على أنها سفن ذات صفين أو ثلاث أو خمسة من المجاديف ، بينما يقول البعض الآخر أن هذه الاصطلاحات ترمز الى تعدد البحارة الذين يستعملون المجداف الواحد ، وهو بذلك يشبه الاصطلاح الحديث ^(٢) . (double-banked) الذى يعنى أن المجداف الواحد يستعمله بحاران . ويستشهد الفريق الثانى بما نراه فى السفن الحديثة المستعملة فى غرب أوروبا التى يصل عدد البحارة الذين يستعملون مجدافا واحدا فيها الى خمسة . وكذلك نرى فى السفن البرتغالية التى ما تزال تستعمل حتى الآن والتى تعرف باسم (Saveiro) ان عدد البحارة الذين يستعملون مجدافا واحدا يصل الى تسعة وعشرة .

وبعد أن استعرضنا الرأيين المتناقضين السابقين ، وبعد الاطلاع على الصور والرسوم نخلص الى رأى التالى وهو أن الاصطلاح : (bireme, Trireme, quin quereme) انما يعنى تعدد البحارة وليس تعدد المجاديف . وذلك اعتمادا على الآتى :

أولا — اتنا نجد فى رسم جوانب السفن صفا واحدا من الفتحات ، فى كل فتحة مجداف واحد ولو تعددت المجاديف لتعددت صفوف الفتحات ، هذا ولا تسح الفتحة الا بمجداف واحد .

ثانيا — ان رأى القائل باستعمال المجداف بچار واحد يصبح غير معقول ، اذا عرفنا أن طول ووزن المجداف الواحد المستعمل فى السفن التى يطلق عليها اسم (quinquereme) فوق طاقة احتمال أى فرد بشرى .

(١) Lethbridge : Vol. II, P. 565.

(٢) Charles Singer : History of Technology, vol II, P. 565.

وفي العصر البطلمي ظهر اصطلاح جديد هو (Cataphract) ^(١) ومعناه السفينة التي يستعمل المجذاف الواحد فيها تسعة من البحارة ، كما أن هذا الاصطلاح كان يعنى كذلك الفارس ذا الدرع والسلاح الثقيل ، أى أنه يعنى السفينة المسلحة ، ومن المرجح أن تكون السفينة ^(٢) (Cataphract) تحتوى على جانين سيكين يحميانها من التحطيم اذا ما ارتطمت بسفينة أخرى . كما انهما يحميان البحارة القائمين بعملية التجديف ، وفي نفس الوقت تسمح بعمل ظهر للسفينة يقى المجدفين من الأخطار ، ويسمح لباقي البحارة بسهولة الحركة وأداء أعمالهم التي لا تقل في الأهمية عن عملية التجديف بالنسبة لسير السفينة . وكان لاتصار (Antigonus) اتحنونى باستعماله هذا النوع من السفن الحربية في موقعة كوس (Cos) سنة ٢٥٨ ق . م أثر كبير في ذبوع صيتها وشهرتها ^(٣) .

وفي منتصف القرن الثالث قبل الميلاد وجد نوعان متميزان من السفن الحربية ، النوع الأول خفيف وكان يعرف باسم جالى الخفيف (light Galley) والثانى ثقيل وكان يعرف باسم جاليون الثقيل (Heavy Galleon) ^(٤) .

ويمكن أن نستخلص من قصص هومر ، أن السفن التجارية كانت تستخدم الشراع فقط أما السفن الحربية فكانت تستخدم المجاديف ، وفي الحقيقة أن هذا رأى منطقي ومعقول إذ أنه يوفر على السفن التجارية أجور العدد الكبير من البحارة الذين يقومون بعملية التجديف وبذلك تقل الأجور الاضافية على السلعة مما يساعد على رواجها . ومن أحسن الأمثلة لذلك حطام السفينة التجارية التي عثر عليها ^(٥) سنة ١٩٥٤ غارقة بجوار جزيرة بالقرب من مدينة مرسلية وترجع الى العصر الاغريقي ، ويبلغ طولها (١٠٠) قدم ومغلقة بالقصدير . وكانت السفينة مخصصة لنقل

(١) Lagravier : La Marine des Anciens, P 19

(٢) Cecil Torr : Ancient Ships, P. 23.

(٣) Tarn : W.W. : Hellenic Military & Naval Developments, P. 37.

(٤) Farrière, Claud : Navires, P. 17.

(٥) L. C. Lethbridge : Vol II, P. 569.

البضائع ، فقد عثر فيها على جرار خمر وخزف مستورد من جزيرة رودس ترجع الى سنة ٢٥٠ ق.م . كما أن تغليف هيكل السفن بالقصدير معروف في القرن الثالث قبل الميلاد عند الرومان .

وفي العصور القديمة لم تكن السفن الحربية الثقيلة هي التي تفوز بالنصر دائما بل كانت السفن الخفيفة السريعة الحركة هي المنتصرة في بعض الأحيان ، كما حدث في موقعة اكتيوم سنة ٣١ ق.م التي دارت رحاها بين الأسطول المصري المكون من السفن المعروفة باسم (Cataphract) كتافراكت الثقيلة الوزن والذي كان يتولى قيادته أنطونيو وكليوباترة ، وبين الأسطول الروماني المكون من سفن الجالي الخفيفة (Light Gallery) والذي يتولى قيادته اكتافيوس (١) .

وعندما ظهر القرصان الكسكسون في البحار الشمالية ، بدأ الاستغناء عن السفن الحربية الكبيرة ذات الحركة البطيئة ، وحل محلها السفن الصغيرة السريعة الحركة التي تعمل بالبرول . أما بالنسبة للسفن التجارية التي تبخر في البحر الأحمر والمحيط الهندي ، فقد كان الوضع يختلف تماما ، ذلك أن أعمال القرصنة كانت قاصرة على البحار الشمالية والبحر الأبيض المتوسط . وكان الخطر الوحيد الذي تخشاه السفن التجارية ذات الأحجام الكبيرة هو ثقل الظروف الجوية ، وبذلك فإن معظم السفن التجارية لم تكن تبخر برحلاتها الا عندما تتأكد من الظروف الجوية المناسبة ، والرياح المساعدة ، فقد كانت السفن تنتظر موسم الرياح الموسمية (monsoon) لكي تبدأ رحلاتها في المحيط الهندي (٢) .

كذلك عثرنا على رسوم وصور تبين السفن التجارية في القرنين الأول (٣) والثاني الميلادى عند الرومان ، وهي محفورة على الحجر (انظر شكل ١٦) . وقد أعطتنا تلك الرسوم فكرة لا بأس بها ، ذلك أن معظم الفنيين يرسم المركب أو السفينة في مساحة صغيرة أو حيز ضيق ، ولذلك فانه يجد نفسه مضطرا لتجاهل

(١) Macquart : Organisation militaire chez les Romans, P. 153.

(٢) Singer : Shipbuilding, vol. II, P. 573.

(٣) Letnbridge : Vol. II, P. 574.

وترك كثير من الأجزاء الهامة بالنسبة لها ، أما الرسوم التي نحن بصدد الكلام عنها ، فقد عنى الفنان عناية خاصة ببيان كل أجزاء السفينة ومعظم تفاصيلها . ونلاحظ بهذه السفن أن الهيكل ينتهى باستدارة عند طرفيه ، كما هو الحال فى سفن الصيد الحالية ، كما نلاحظ وجود دفتين فى منتصف كل جانب من جوانب السفينة بحيث يقسمها الى أربعة أجزاء ، وقد قوى هيكل السفينة وذلك بتقوية الجوانب بثلاث أو أربع عقد لحمايته من الاحتكاك برصيف الموانى ، كما أن تقوس طرفى السفينة ينتهى بقمة أو رأس بارز على سطح الماء يسهل معه ربط مقدم الشراع به . كما يوجد حامل للمرساة ، وعلى ظهر السفينة مجموعة من الغرف ، وفى مؤخرتها يوجد دهليز ضيق يؤدى الى حرم معبودهم الحارس . وفى وسط السفينة ينتصب عمود الصارى الرئيسى ، أما الصارى الثانى فيوجد فى المقدمة ، وعلى كلا الشراعين تقوم شرع مربعة الشكل مثبتة بجبال بنفس الطريقة التى نعرفها الآن ، وفى قمة الصارى الرئيسى يوجد شراع مثلث .

وفى القرن الثالث الميلادى تطور بناء السفن الحربية بعض الشيء ، فقد أصبح الهيكل قليل العمق ، ومغلغا بالقصدير . أما فتحات المجاديف فقد أحيطت بطبقة من الجلد حتى يسهل انزلاق المجداف فيها ، ويعلو صف الفتحات ظهر السفينة . وأصبح للسفينة دفتان على جانبيها من الوسط وفى طرفها معبر خشبى مثبت بمسامير كبيرة ، فاذا ما اقتربت السفينة من سفن العدو فان المسامير الكبيرة تقوم بعملية تمزيقها وتحطيمها ، أما المعبر الخشبى فهو متحرك ويستعمل للعبور عليه الى سفن العدو ، أو للعبور عليه للشاطئ ، وقد بقى هذا التصميم للسفن الحربية قرابة (١٥) قرنا لم يدخل عليه شىء يذكر .

السفن المراكب في العصور الوسطى

أما بالنسبة للسفن في العصور الوسطى ، فانه من الصعب معرفة شيء مادي مؤكد عنها ، ذلك أن الرسوم التي عثرنا عليها كانت ركيكة وهزيلة ، هذا بالإضافة الى أن الفنان الذي رسمها كان يجهل حتى المعلومات البسيطة عن صناعة السفن. وقد استقيننا معظم معلوماتنا عن السفن في العصور الوسطى من الصور والرسوم التي وجدت في المخطوطات وخاصة الاسلامية منها ، والتي انتشرت في القرن الثاني عشر الميلادي . واذا علمنا أن رسوم وصور المخطوطات الاسلامية ما وجدت الا لتوضيح المتن وليس لظهار فن التصوير ، أو لتزين المخطوط أدركنا أن الفنان عنى في الدرجة الأولى لتوضيح الخطوط الرئيسية للقصة أو الموضوع الذي جاء في المتن ، أما التفاصيل فلم تكن غايته أو موضع اهتمامه . هذا بالإضافة الى أن الخطاط المسلم كان صاحب المقام الأول ، ولذلك فقد كان يقوم أولاً بنسخ المخطوط ثم يترك المساحات التي يراها للمصور ، الذي كان يليه في الأهمية لكي يملأها بما تسع له من الموضوعات التي وردت في المتن .

ومما زاد الأمر تعقيداً أن القرصنة كانت منتشرة في العصور الوسطى انتشاراً

كبيرا ، مما دعا أن تبني كل السفن التجارية والحربية على السواء ، بطريقة تمتطع معها الدفاع عن نفسها وقت الخطر ، ولذا أصبح من العسير التفرقة بين السفن الحربية والتجارية . فقد أصبحت مؤخرة كل سفينة تحتوى على ساحة^(١) للقتال ، وفي بعض الأحيان على ساحتين ، احدهما في المقدمة والثانية في المؤخرة (انظر شكل ٣٩) وقد انتقلت فكرة بناء ساحة للقتال وكذا الاصطلاح (fore castle) من سفن البحر الأبيض المتوسط الى سفن البحار الشمالية ، وذلك ابان الحروب الصليبية .

الواقع أنه من الصعب أن نرسم صورة متصلة الحلقات لتاريخ فن بناء السفن ذلك لأن هناك فترات متعددة من التاريخ لا نجد تسجيلا لتاريخ بناء سفنها بأى صورة من الصور^(٢) . فمثلا لا نعرف على وجه التحديد متى بدأ استعمال دفة واحدة في مؤخر السفينة بدلا من دفتين على جانبيها ، وان كانت هناك بعض الشواهد تدل على أن الصين كانت تعرف دفة المؤخرة قبل أوروبا بعدة قرون ، فقد استعملت^(٣) الصين الدفة في المؤخرة منذ القرن الثامن الميلادى بينما عرفتها أوروبا في سنة ١١٨٠ م . ومن المرجح أن تكون الدول الاسلامية في الشرق الأوسط هي حلقة الاتصال بينهما ، فقد عثرنا على ختم عليه رسم سفينة ذات دفة في المؤخرة في بولندا يرجع الى سنة ١٢٤٣ م (انظر شكل ٣٧) .

كما يرجح استعمال الشراع المعروف باسم لاتين (Lateen) الى العصر اليونانى الرومانى وهو عبارة عن الشراع المربع المعروف في حوض البحر الأبيض الذى يثبت من طرفين من أطرافه الأربعة في العمود المثبت في وسط الصارى فيبدو الشراع وكأنه مثلث الشكل (انظر شكل ٣٨) ، ومع ذلك فانتا لا نعرف بالتحديد متى بدأ استعمال هذا الشراع في سفن البحر الأبيض المتوسط والبحر

(١) Lethbridge, vol. II, P. 582.

(٢) Charles Singer, P. 583.

(٣) Singer : Epilogue, East & West in retrospect, P. 771, vol. II.

الأحمر ، هذا وقد نطق الفرنسيون اسم (lateen) :- (latin) ^(١) فاعتقد البعض أن أصله لاتيني وليس هذا بصحيح بل هو مجرد تشابه في النطق .
وقد كان وضع الدفة في مؤخر السفينة يستتبع اجراء بعض التعديلات في تصميم السفينة بحيث تستطيع الدفة أن تتحكم في اتجاه سيرها ، وبذلك تلاشت المؤخرة المرتفعة وحلت محلها مؤخرة بها فتحة تنفذ منها خشبة الدفة ، بحيث تصبح في مستوى يدي البحار . وقد حدث هذا التطور أول الأمر في حوض البحر الأبيض المتوسط ، ولكننا لا نعرف متى بدأ على وجه التحديد ، وان كنا نرى أحسن الأمثلة لهذا التطور في سفينة الامبراطور البيزنطي ^(٢) جون الخامس (Palcoologus) في القرن الرابع عشر . ولكن ليس معنى هذا أن المؤخرة المرتفعة قد اختفت أو تلاشت في ذلك الوقت ، فمن الثابت أن الايطاليين استعملوا في أوائل القرن الرابع عشر المراكب الشمالية ذات المؤخرة المرتفعة والشراع المرتفع لاتين (Lateen) في التجارة (انظر شكل ٤٠) ، بل اننا نجد في صور ورسوم سفن الشمال حتى القرن السادس عشر المؤخرة المرتفعة .

وفي القرن السابع عشر أصبح من السهل التعرف على شكل السفن وتفصيلها الرئيسية والفرعية على السواء ، ذلك لأن الفنانين كانوا أقدر على رسمها وبيان تفصيلها الدقيقة . كما أصبحت المتاحف تزرخ بمجموعات متعددة لنماذج السفن ، كذلك ازدحمت المخطوطات بصور المراكب الدقيقة ، بعد أن أصبح للمصور الاسلامي ، شخصية مميزة ، وبعد أن أصبح له مكانه المرموق في الأوساط الفنية وفي بلاط الملوك والأمراء . كذلك عنى الكتاب والعلماء بتصنيف المؤلفات الخاصة بالملاحة والسفن ، ووضعت القواميس والموسوعات الخاصة بالمصطلحات البحرية ، وخاصة في هولندا وفنلندة ^(٣) . كما أدى تقدم علم الرياضة والعلوم على تقدم فن بناء السفن ، وعليه فقد زادت حمولة السفن الحربية ، وأصبحت قادرة على حمل عدد أكبر من المدافع ، أما بالنسبة للسفن التجارية فقد ظلت حمولتها كما هي أي ما يقرب من (٢٠٠) طن في المتوسط للسفن عابرة المحيطات .

(١) Lithbridge : vol. II, P. 584.

(٢) البحرية البيزنطية ص ١٧٩ .

(٣) Naish : G.P.B. : Ships & Shipbuilding, vol. III, P. 478.

وهناك ظاهرة هامة بالنسبة لتاريخ فن بناء السفن تستحق التسجيل ، وهي أن طراز السفن في العالم كله كان واحدا في العصر الواحد ، بغض النظر عن اختلاف الجنسيات مع بعض تغيرات طفيفة كانت تقتضيها طبيعة وجغرافية البلد التي تستعملها . فمثلا كانت السفن الهولندية تقاسى مخاطر جسيمة عند عبورها مياه بحيرة (Zuider Zee) الضحلة لكي تصل الى أمستردام . لذلك نجد هيكل السفن هناك أقل عمقا وتقعيرا عن السفن الانجليزية وسفن حوض البحر الأبيض المتوسط . وهناك سفن تجارية صغيرة تعرف باسم (Fitz) القرنفلية ، كانت متشابهة الطراز في جميع أنحاء العالم ، كذلك كان طراز الغليون هو السائد في ذلك القرن وان كان قد زاد طولها عن قبل وانخفضت مقدمتها ومؤخرتها وكذا ساحات قتالها .

أما في القرن الثامن عشر فقد بدأت تظهر بعض التعديلات على السفن الحربية اذ أصبح للسفينة دفة واحدة بدلا من اثنتين ، كما أصبحت الدفة مدلاة من مؤخر السفينة وليست في الوسط ، كما كانت من قبل ، وأصبح محور ارتكاز المجذاف مثبتا على القضيب الحديدي على جانب السفينة ، الذي كان يستعمل من قبل كمعبر للنزول على الشاطئ أو للانقضاض منه على سفن العدو . كذلك أصبحت السفن تحتوى على أكثر من شراع ، على اثنين أو أكثر . وبعد أن كانت قاصرة على الشراع المربع الذي اختصت به سفن البحر الأبيض المتوسط الذي عرف باسم لاتين (lateen) ، وهو عبارة عن شراع يبدو عند تعليقه على الصاري وكأنه مثلث الشكل بزاوية ٤٥° ، وأصبحت تستعمل كذلك الشراع المثلث . كذلك حل محل العدد الكبير من البحارة مدفعا بارود عيار كل منهما (٢٤) بوصة يوضعان في أعلى مقدم السفينة .

بناء السفن ولجرائها

استعانت الدولة الاسلامية في اوائل عهدها في بناء السفن على ابناء الامم التي دانت لها وخضعت لحكمها وفيهم الملاحون والنوتية الذين حذقوا هذه الصنعة وبرعوا فيها ، ولما استقر ملكهم ، واتسع سلطانهم ورسد اساطيلهم على مرافئ وموانئ البحار والمحيطات البعيدة ، وتكررت ممارستهم للبحر وثقافته برع منهم صناع تفننوا في عمل السفن البحرية وأكثروا من بنائها حتى ملأوا البحار بالجوارى المنشآت . ووضعوا لها الأسماء بحسب اختلاف أشكالها وتباين أجزائها وحجومها . على أنه مهما تعددت أنواع السفن وتنوعت حجومها لا تخرج عن كون جزئها السابح في الماء يشبه الحوت في عومه وفي ذلك يقول ابن خلدون ^(١) « وهي أجراء هندسية صنعت على قالب الحوت واعتبار سبجه في الماء بقوامه وكله ليكون ذلك الشكل أعون لها في مصادمة الماء ، وجعل لها عوض الحركة الحيوانية التي للسمك تحريك الرياح ، وربما أعينت بحركة المقاذيف كما في الأساطيل » .

المركب والسفينة والفلك والدرء أعلام على جنس السفينة وكلمة

(دو (1) (Daw)) اسم لها كذلك من اللغة السواحيلية وان لم يستعمله العرب كثيرا ، كما أنهم نطقوه (داووذو) (2) . والسفينة لغة جمعها سفائن وسفن وسفين ، وهي الجارية من المراكب الكبيرة ، من سفن الشيء سفنا يسفنه أى قشره ، وقد سميت كذلك لقشرها وجه الماء ، وصانعها السفان وحرفته السفانة. وقد وردت في الشعر الجاهلي ، اذ قال لقيط بن يعمر :

يا لهف نفسى ان كانت أموركم شتى ، وأحكم أمر الناس فاجتمعا
أنى أراكم وأرضا تعجبون بها مثل السفينة تغشى الوعث والطبعا

كذلك وردت في القرآن في سورة العنكبوت الآية (١٥)

« فأنجيناه وأصحاب السفينة وجعلناها آية للعالمين » .

وتستمد السفن العربية أسماءها المختلفة من شكل الهيكل ، مثل البغلة (3) والقنجة (4) والسنبوق (5) والجهازى (6) ، وغيرها من الأسماء تطلق الآن على السفن ذات المؤخرة المربعة مع بعض تغيرات طفيفة في الشكل والزخرف .

أما فى أوروبا فان أسماء السفن تؤخذ من هيئة معداتها . ويتكون هيكل السفينة أو جسمها من الأجزاء الآتية :

المقدم والجؤجؤ والدقل هى أجزاء المركب الأمامية ، وقد قيل فى تفسير معنى الجؤجؤ أنه صدر السفينة ، وقال الشاعر :

يكب الخلية ذات القلاع وقد كاد جؤجؤها ينحطم

(١) العرب والملاحة ص ٢٤٣ .

(٢) دائرة المعارف الإسلامية مادة (Daw) .

(٣) بغلة جاءت فى دوزى بغلة الخائط ، ولعل المراد بها السفينة التى تسمى بمحاذاة السفن الكبيرة

لحمايتها (Dozy, Part I, P. 101) .

(٤) قنجة : جمعها قنج أو قنج ، مركب مثل الجندول ، أو زورق ، وقنجة باش سفينة

خاصة بالسلطان العثماني يركبها عند ذهابه إلى الإسفور (Dozy, Part II, P. 409) .

(٥) السنبوق : أو الصنبوق بالفتحة سفينة كبيرة مكشوفة حولتها ما بين (٨٠ إلى ١٨٠)

مان مديبة المقدمة وتمتعة المؤخرة ، أما شراعها فكبير من النوع المعروف باسم لاتين (Dozy, Part I, P. 690) .

(٦) الجهازى : من جهاز بمعنى سفينة فارسية ، وجاءت فى الإدريسي جهازية وجهازى سفينة

تجارية (Dozy, Part I, P. 228) .

أما الدقل فهو سهم السفينة وأصله الأول .

ومن الأجزاء الهامة في مقدمة السفينة الأنجر (١) : أصله عراقي وهو مرسة السفينة ، وجاء في القاموس المحيط ، وفي المخصص (٢) « أن تؤخذ خشبات فيخالف بينها وبين رءوسها وتشد أوساطها في موضع واحد ثم يفرغ بينها رصاص مذاب فتصير وكأنها صخرة ، ورءوس الخشب تشد بها الحبال وترسل في الماء ، فإذا رسبت رست السفينة فأقامت » . وجاء في القاموس المحيط ، وكان على ظهر السفينة عدد من المراسي يقال لكل منها أنجور بلفظها اليوناني وكان يستعمل لسبر الأغوار سبك ، والمرسة بفتح الميم البقعة التي رست فيها السفينة ، ويعرف الأنجر أو المرسة اليوم باسم الهلب .

وفي القرن العاشر كانت السفن عابرة المحيطات لها أكثر من مرسة قد تبلغ الستة في بعض الأحيان . وكانت مرسة سفن البحر الأحمر والمحيط الهندي حتى القرن السابع عشر غليظ لا دقة فيها ، فهي مصنوعة من الحجر وفي وسطها ثقب للحبال ، وأحيانا من الرخام (انظر لوحة رقم ٢١) ولكن ربما عرفت المراسي المعدنية أيضا ، كما هو الحال في سفن البحر الأبيض المتوسط قبل ذلك بزمن طويل ، وهي على شكل الخطاف ، كحال السفن الشراعية التي ما تزال تستعمل في تلك المناطق حتى الآن (انظر شكل ٣٣ ، ٣٤ ، ٣٥ ، ٣٦) .

والمؤخر هو أجزاء المركب الخلفية ، ويتكون من الأجزاء الآتية : السكان أو الخيزرانة أو الكوثل أو الدفة ، والسكان دفة السفينة التي في مؤخرها ، وتديرها ذات اليمين وذات الشمال ، وقيل لها سكان لأنها تسكن به عن الحركة والاضطراب . قال المقدسي (٤) « كانت دفات السفن تجرى في البحار تحرك بجبلين كسفن النزهة عندنا » .

ويقول دوزي (٥) أن الكوثل هو القوفل : الدفة في مؤخر السفينة ، وقيل هو ذنب السفينة .

(١) الأنجر بالإنجليزية (Anchore) وبالفرنسية (Ancre) .

(٢) ابن سيده : المخصص ج ٩ ص ٢٧ .

(٣) الملاحة والعرب ص ٢٦٢ .

(٤) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ص ٦٧ .

(٥) دوزي ج ٢ ص ٢٨٩ ، ٤٩٦ .

وكانت الدفة الجانبية هي النوع الوحيد الذي عرفه العالم القديم والوسيط،
نهي ضرورة للسفن التي تسخر عباب البحار ، حتى اذا مالت الريح بأحد الجانبين
فقد ترتفع دفة هذا الجانب عن سطح الماء أو يقل عمقها فيه الى حد لا يكون لها
معه أثر (١) . على أن العرب عرفوا دفة المؤخرة في القرن الثالث عشر ، فقد جاء
في وصف جوفاتي (٢) دى موتى للسفينة العربية « ولهم دفة ضعيفة واهية ،
كسطح المائدة ، عرضها ذراع في وسط المؤخرة (انظر لوحة رقم ١٩ ،
٢٠ ، ٢٣ ، ٢٧ ، ٢٩) .

أما القاع فهو جوف السفينة في أسفل أجزائها ، والجمعة الموضع الذي يجتمع
فيه الماء الراشح ، والسلوفية مقعد الربان من السفينة .

أما هيكل المركب الخارجى فيتكون من هراب (٣) ودعامات (٤) ، وكانت
تقوى هياكل السفن الحربية بربطها بسجموعة من الجبال تعرف بالحزام (٥)
أو الزنار ، وكان الحزام أو الزنار يربط في وضع أفقى (انظر شكل
١٨ (أ)) وخاصة المقدمة والمؤخرة ، كما كانت الجبال تربط في بعض
الأحيان العمدة التى تتوسط السفينة وتصلها بالمقدمة والمؤخرة حتى لا تتأرجح .
وكانت هياكل سفن البحر الأبيض المتوسط والبحار الشمالية تصنع من خشب
أشجار الصنوبر (٦) . وكانت السفن التجارية الكبيرة يختار لها خشب الصنوبر
وفى كثير من الأحيان يغطى الصنوبر بطبقة من خشب البلوط (٧) حتى تحتمل
السفن عملية الشد والجذب الى الشواطىء والموانى .

أما السفن الحربية فكانت هرابها تصنع من خشب البلوط ثم تغطى عادة بطبقة
من خشب الزان (٨) ، أما السفن الصغيرة فكانت هرابها تصنع من الزان مباشرة .

Clowes : Sailing Ships Part I, P. 48. (١)

(٢) العرب والملاحة ص ٢٦١ .

(٣) الهراب : Keel

(٤) الضلوع : ribs

(٥) تعرف مجموعة الجبال باسم hypozomata (Cecil : Ancient Ships, P. 39)

(٦) خشب الصنوبر (Cypress., cedar, pine)

(٧) البلوط (Oak)

(٨) الزان (beech)

ومن أعلى أنواع الخشب الذى تصنع منه السفن المصرية ، هو شجر اللبخ الذى لا ينبت الا بانصنا (١) . وجاء فى القاموس ، اللبخة شجرة عظيمة ثمرها كالتمر لكنه كريبه ، واذا نثر خشبه أرغف نأشره ، واذا شد لوح بلوح وطرحا فى الماء ستة أيام صار لوحا واحدا ، ويباع اللوح بخمسين دينار . ويقول ياقوت (٢) « وقد رأيت أنا اللبخ بمصر وهو شجر له ثمر يشبه البلح فى لونه وشكله ويقرب طعمه من طعمه ، وهو كثير ينبت فى جميع نواحي مصر » .

ومن الأخشاب الهامة كذلك فى بناء السفن المصرية خشب السنط ، وكانت مدينة البهنسا (٣) تشتهر بزراعة أشجار السنط التى كان يؤخذ أخشابها لبناء سفن الأسطول المصرى وقد ورد فى قوانين (٤) الدواوين « ان حراج البهنسا كان يدفع سنطا » ، ويحدثنا ابن مسامى عن الأماكن المنتجة للأخشاب الصالحة لعمل الأسطول فيقول « الحراج (٥) وهى فى الوجه القبلى من الديار المصرية بالبهنسا فى سفظ ، رشين ، ومنبال وشبطل ، وبالأشمونين وبالسيوطية وبالأخميم والقوصية ، ولم تزل الأوامر السلطانية خارجة بحراستها وحمايتها والمنع منها والدفع عنها ، وأن تتوفر على عمائر الأساطيل المظفرة ، ولا يقطع منها الا ما تدعو اليه الحاجة وتوجبه الضرورة . الا أن الولاة المقطعين وجهوا اليها ونحوها عنها ، فقطعوا أشجارها ومحو آثارها حتى لم يبق بقوص منها الا ما لا يؤبه له والا ما لا يعتد به » .

وأما حراج البهنسا ، فانه كان قد ورد على كتاب كريم ناصرى « بأن أندب اليها من يمسح ويكشف عنها عن ما (كذا) استضافة المقطعون من أرضها ، فلما كشفت عنها وجدت المحيف من أرضها ثلاثة عشر ألف فدان . ولهذا الحراج رسم استخراج من النواحي يقال له مقرر السنط كأن الشئ يقرر على النواحي قبالة

(١) أنسنا مدينة أزلية من مدن الصعيد شرق النيل (معجم البلدان) .

(٢) معجم البلدان ص ٥٨ .

(٣) تقع البهنسا على الضفة الغربية من حراج المهيمى (بحر يوسف) بمحافظة المنيا اليوم .

(٤) ابن مفاى ص ٣٧ .

(٥) الحراج : بالكسر والحرج محركة بالفتح : الموضع ، الضيق الكثير الشجر (أقرب الموارد) .

(wooded valley)

ما يأخذونه من أطراف الأخشاب برسم عمارتهم أو أجره من يياشر قطعها على سبيل
النيابة عنهم وليس عنهم بالكثير (١) .

ويضيف ابن ممتى فيصف ساحل السنط (٢) فيقول « موضع تصل اليه مراكب
الحطب وتعتبر فيه وتبتاع على التجار منه ، ويشون حاصل الديوان ، وهى معاملة
معتدة لها مستخدمون ، وارتفاع ومال وحطب ولا يبطى فيه ما يحمل وخشب
العمل » .

ويقول المقريزى (٣) « وشح مرة خشب السفن فى مصر ولا سيما اثر احتراق
الأسطول فى زمن الحاكم بأمر الله ، وجد على بن نسطورس بعمل الأسطول وطلب
الخشب فلم يدع عند حد خشبا علم به الا أخذه منه ، حتى قلعت صوار كبار
كانت مسقفة على دار الضرب بمصر بجانب دار الشرطة وفى اليبمارستان الذى
فى سوق الحمام ونشروا جميعها وأعدوا أسطولا آخر » .

ولم يقتصر الخشب الذى تصنع منه السفن والأساطيل المصرية على ما تنتجه
البلاد فحسب ، بل كانت تستورد من بلاد الشام خشب الأرز ، كما كانت تستورد
من بلاد الأناضول كذلك ، فقد ذكر ابن بطوطة ، عند كلامه على مدينة (العاليا)
الواقعة على ساحل بحر الروم (البحر الأبيض المتوسط) فى الأناضول ، انها كثيرة
الخشب ومنها يحمل الى الاسكندرية ودمياط ، ويحمل منها الى سائر بلاد مصر .
كذلك كانت مدينة البندقية فى القرن الرابع عشر تمد مصر بالخشب لبناء
السفن مما جعل الامبراطور البيزنطى يحتج لدى « الدوج » أميرها ، فأمر بإيقاف
بيع الخشب لمصر ولم يسمح الا بامدادهم بالخشب الذى لا يصلح لانشاء السفن ،
لهذا شرط أن يكون من اللبخ والسنديان على ألا يتجاوز طول اللوح خمسة أقدام
وعرضه نصف القدم ، واذن أيضا بأن تباع لهم الأدوات المصنوعة من الخشب (٤)
ولما اتفقت مصلحة البنادقة مع مصلحة المصريين ، أيام السلطان الغورى (٥) ،

(١) قوانين الدواوين ص ٣٤٤ .

(٢) ابن ممتى ص ٣٤٧ .

(٣) المقريزى : ج ٢ ص ١٩٢ .

(٤) آدم متر : حضارة العرب فى القرن الرابع ص ١٩٠ .

(٥) سعيد عاشور : العصر المماليكى ص ٢١٧ .

باعوهم الخشب لعمل السفن . فقد حدث أن وصلت أساطيل البرتغال الى المحيط الهندي والبحر الأحمر وأخذ البرتغاليون يقاومون التجارة المصرية في تلك البحار فنهبوا السفن وأحرقوا بعضها وذبحوا ركابها . ولما كانت البندقية هي العميلة الرئيسية في توزيع تجارة الشرق الأقصى الى أوروبا ، فقد منيت بخسارة فادحة بسبب سياسة البرتغال العدوانية هذه ، فأرسلوا أجود الأخشاب الى السويس كما أرسلوا أمهر الصناع ليتولى انشاء أسطول جديد للقيام بحملة بحرية كبيرة ضد البرتغال .

أما طريقة صنع سفن البحر الأبيض فكانت تتم بعد ترك الخشب مدة ليجف بعد تقطيعه واعداده حتى تظهر الشقوق واضحة ، وبذلك يمكن ملؤها بالقار أو الشمع المذاب أى قلفظتها (١) أو قلاقتها ، ثم تكسى الألواح من الخارج بطبقة من القار أو الشمع أو من الاثنيين معا . وكان الشمع يذاب على النار حتى يصير قوامه سائلا ثم يضاف اليه لونا ثم تظلى به السفن بواسطة فرشاة فيعطىها منظرا جميلا الى جانب حمايتها من تسرب الماء الى الخشب .

ويصف (Pliny) (٢) الألوان التي استعملت في طلاء السفن فيقول ، انها كانت سبعة ألوان ، قرمزي ، وبنفسجي ، وأزرق وأصفر وأخضر والأبيض بدرجتيه الناصع والمائل الى اللون الزبدى . ثم استحدث بعد ذلك اللون الذى يضاهاى لون الأمواج ويقال ان هذا اللون استخدم في سفن القراصنة وسفن الاستطلاع والاستكشاف الحربى وسفن التجسس التى يراد لها الاترى . وفى بعض الأحيان كان معدن القصدير المذاب يحل محل القار أو الشمع اذ يكسى هيكل السفينة بطبقة منه بعد أن يوضع بينه وبين الخشب من قماش القلاع بعد غمسها فى القار . وقد ترك لنا الشاعر دانتى (٣) اليجيبرى فى نشيد الجحيم ، حيث يعذب المرتشون الذين استغلوا سلطة وظائفهم ليجمعوا المال ، فتخيل دانتى قطرانا يغلى ، يشبه القطران السيك فى مصنع سفن البندقية ، حيث ترمم السفن المعطبة ، وهنا غطس الآسئون فى القطران ، اذ يقول :

(١) Cecil Torr: Ancient Ships, P. 34-37.

(٢) Pliny : XXXV, 41.

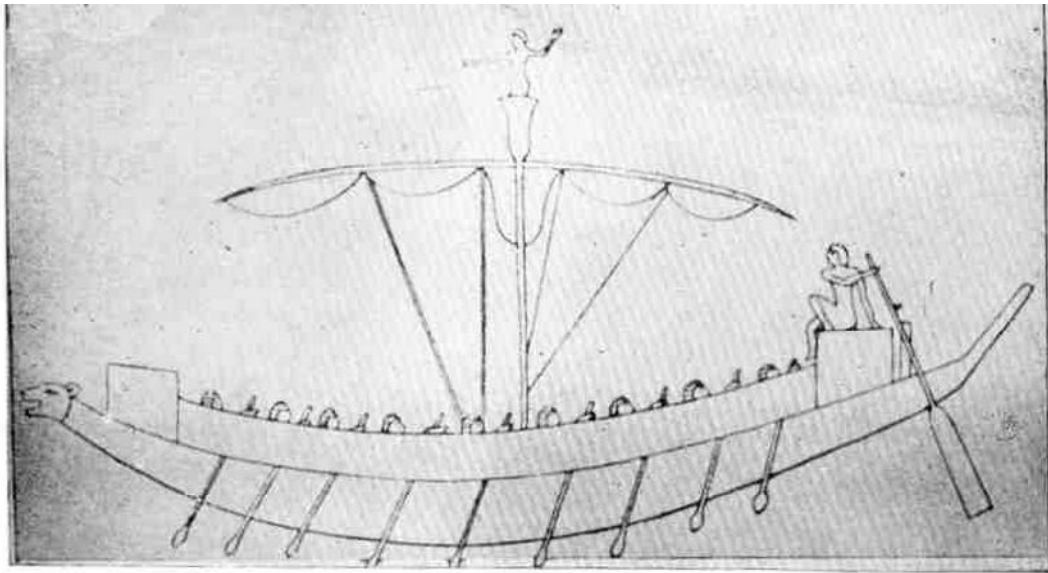
(٣) حسن عثمان: الكوميديا الإلهية - الجحيم (الأنشودة الحادية والعشرون ، ٧ ، ١٠ ، ١٣ ، ١٦)

٧ — وكما يغلى القطران الكثيف شتاء ، في مصنع سفن البنادق ، لطلاء سفنهم المعطبة .

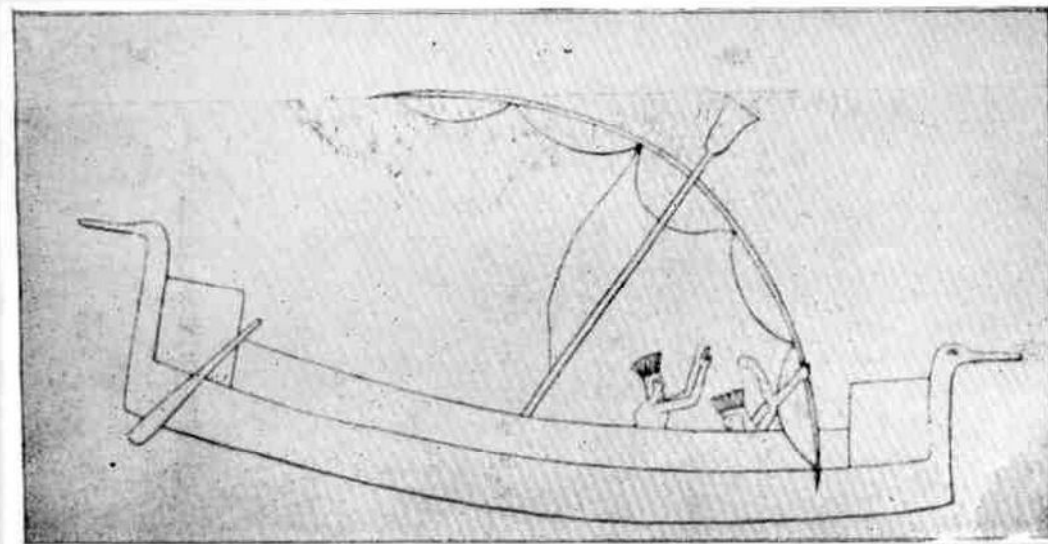
١٠ — التي لا تقوى على الابحار ، وبدلا من ذلك يجدد هذا سفينته ويسد آخر ، جوانب تلك التي قامت برحلات كثيرة .

١٣ — هذا يضرب المقدمة ، وذاك يطرق المؤخرة ، ويصنع آخرون مجاديف ويجدل غيرهم حبالا ، وواحد يرتق شراع المقدمة وآخر يصلح الشراع الأكبر .

١٦ — هكذا كان يغلى هناك في أسفل قطران « كثيف » ، لا بفعل نار ولكن بفن الهى ، وقد غمر الشاطيء في كل جانب .

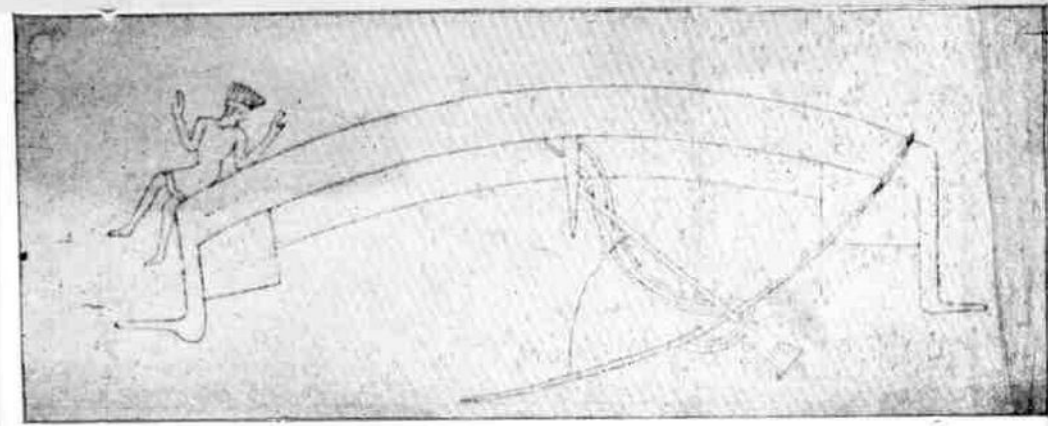


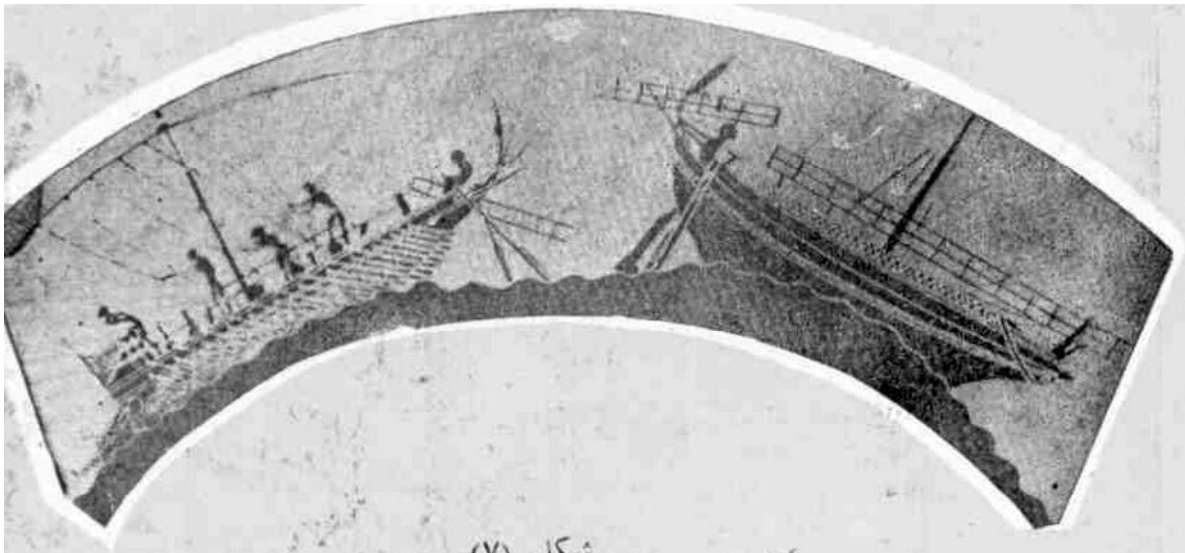
شکل (۱)



شکل (۲)

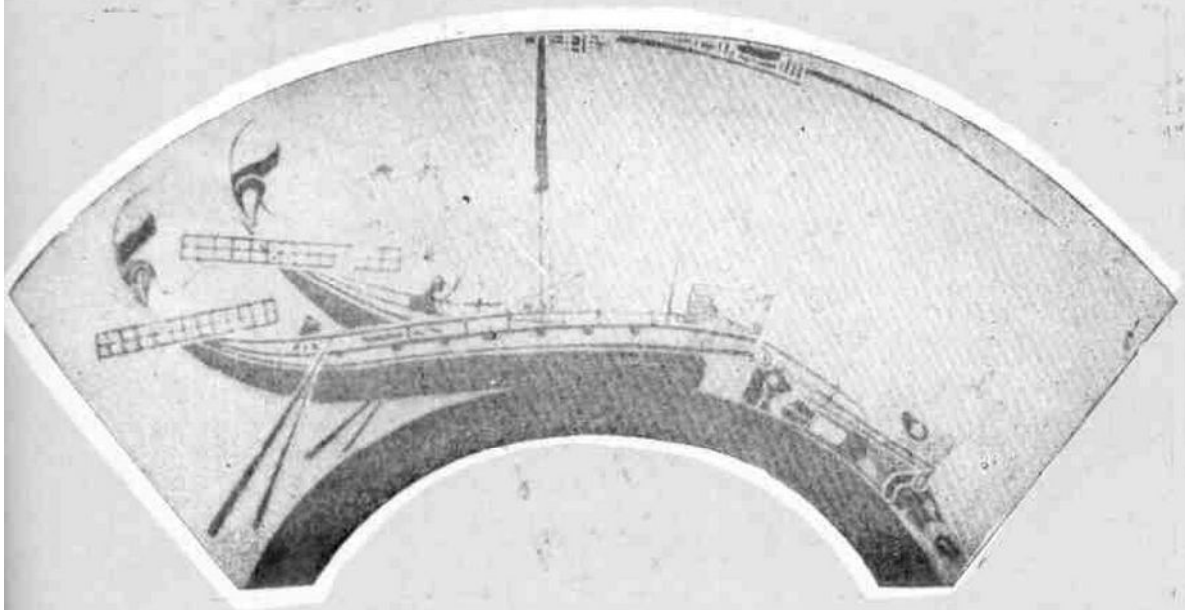
شکل (۳)



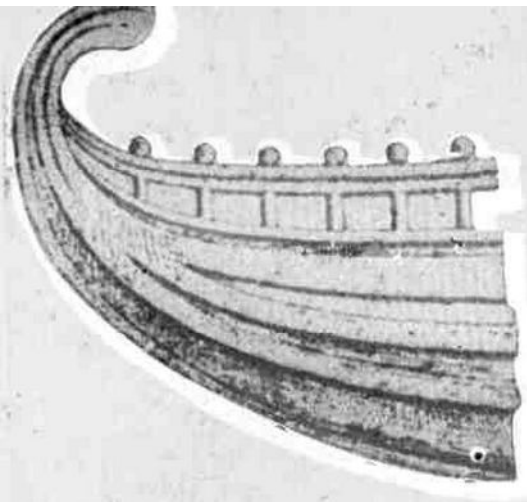


شکل (۷)

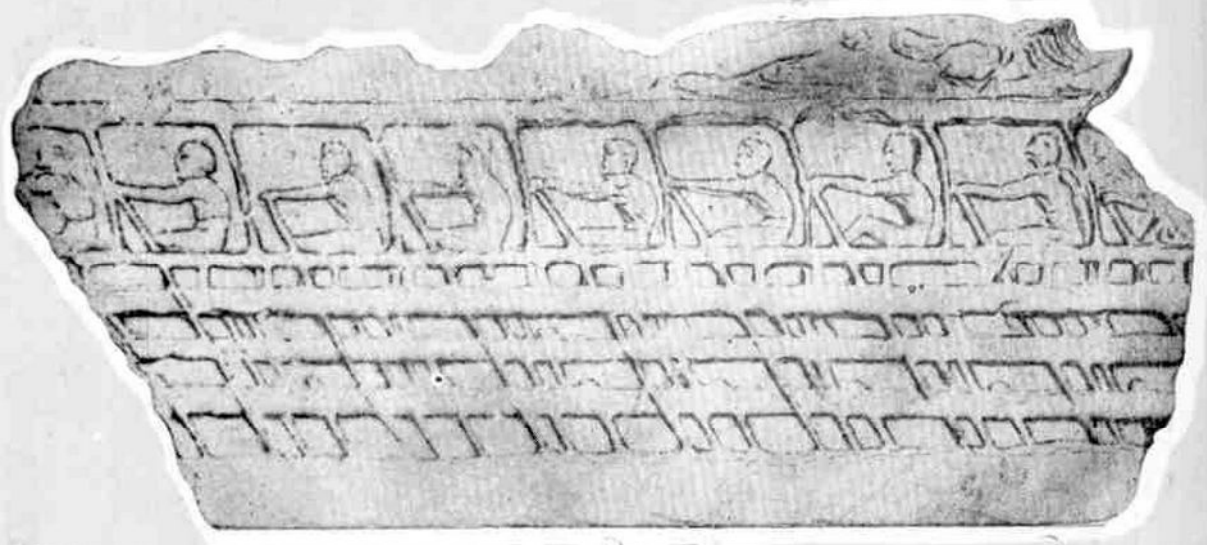
⑦ ۳۳۱۳



شکل (۸)

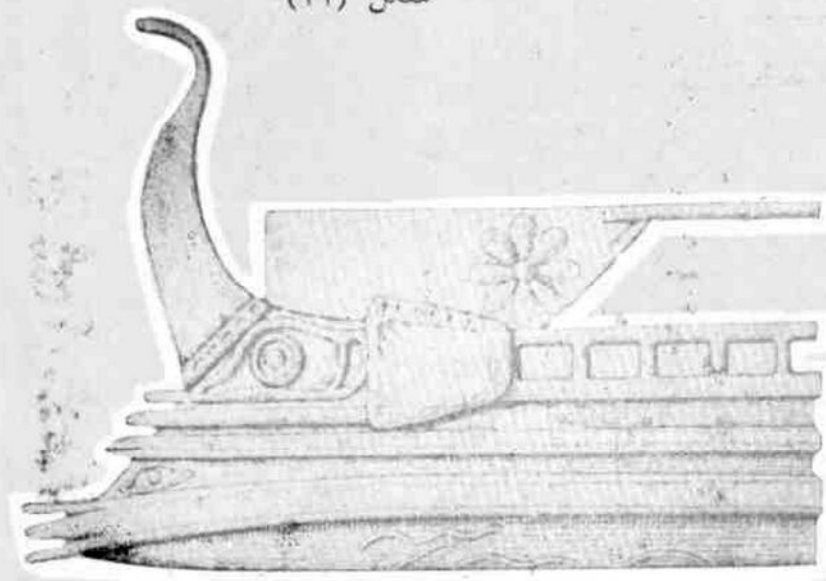


شکل (۹)

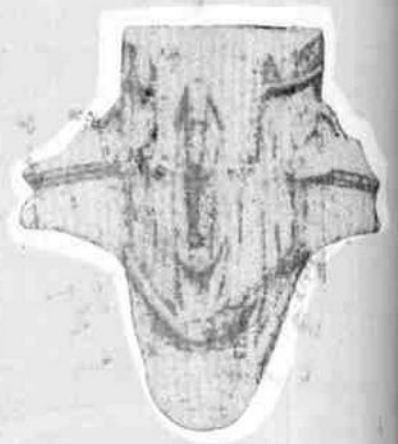


شکل (۱۰)

شکل (۱۱)



شکل (۱۲)

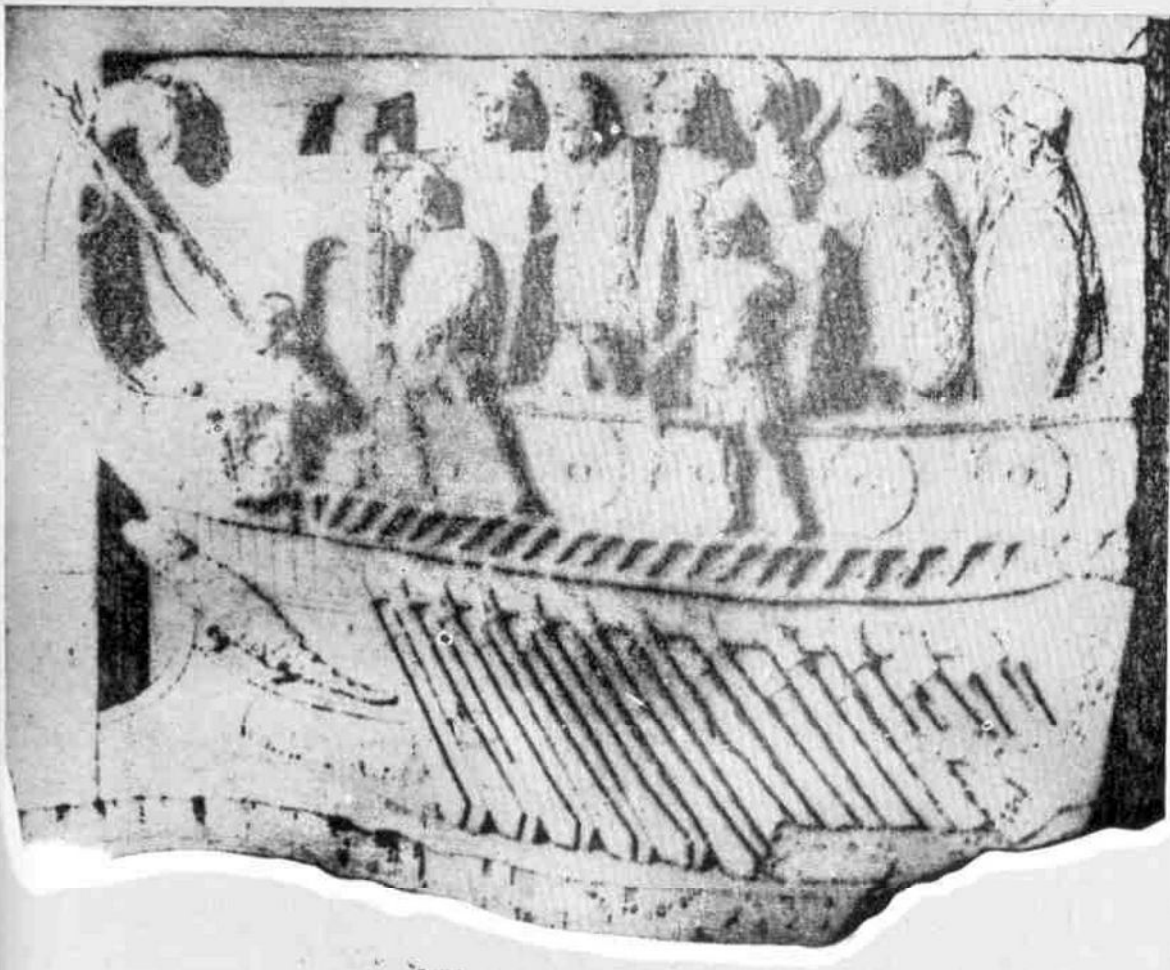


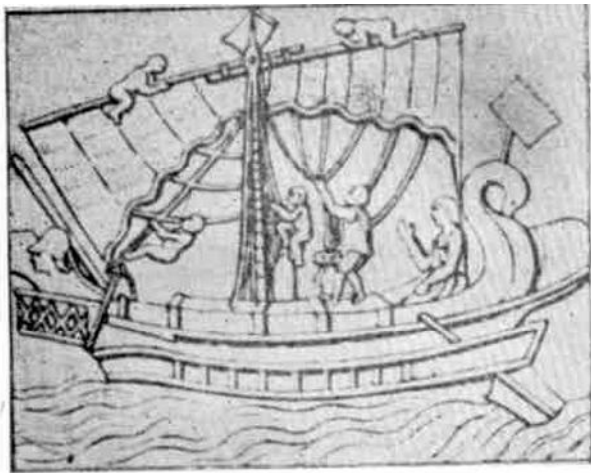


٢٠٩

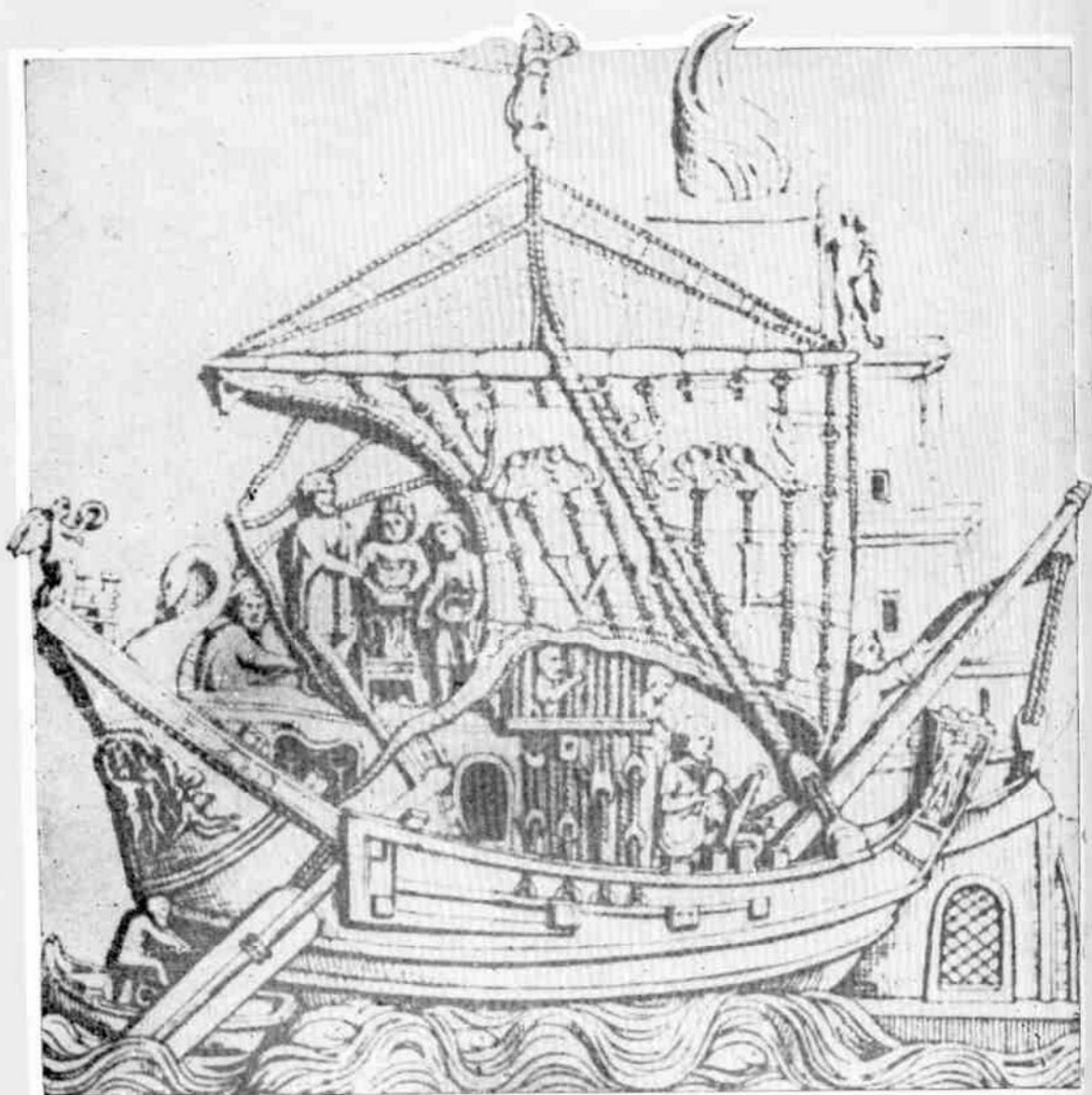
شکل (٦٤)

٢٠٩





شکل (۱۵)



شکل (۱۶)



شکل (۱۸)



شکل (۱۷)



شکل (۲۱)



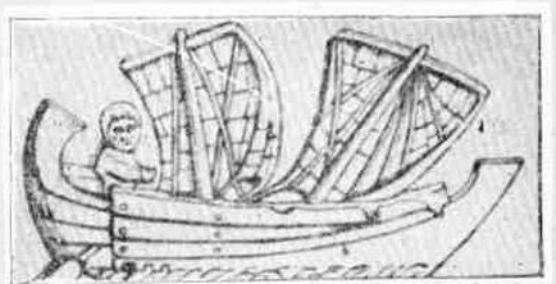
شکل (۲۰)



شکل (۱۹)



شکل (۲۳)

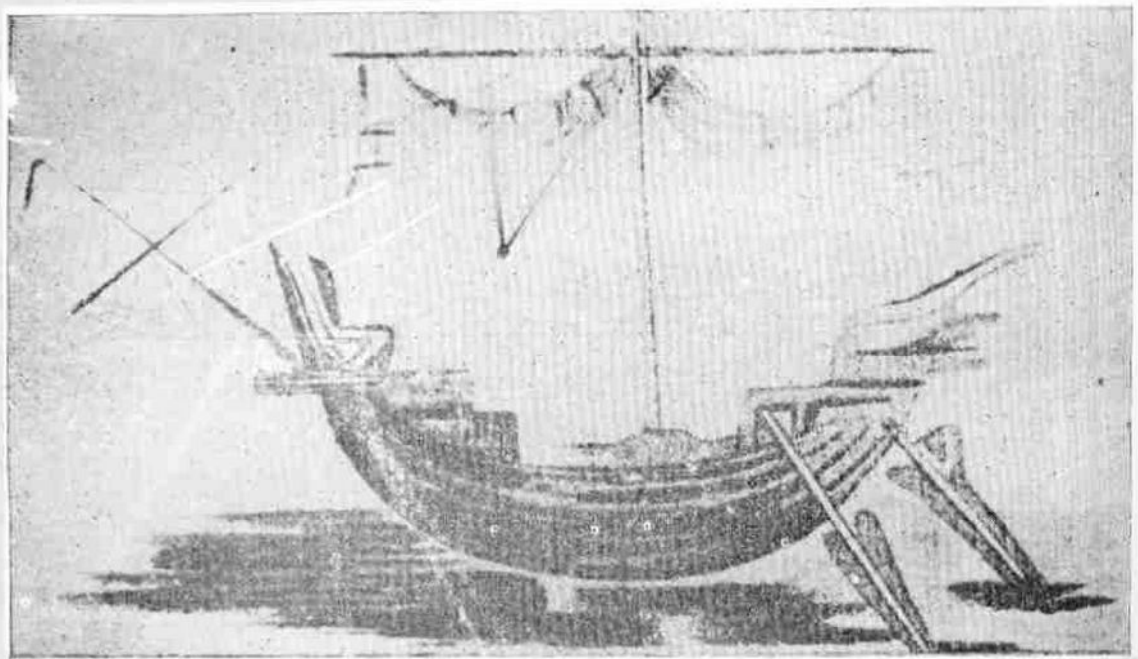


شکل (۲۲)

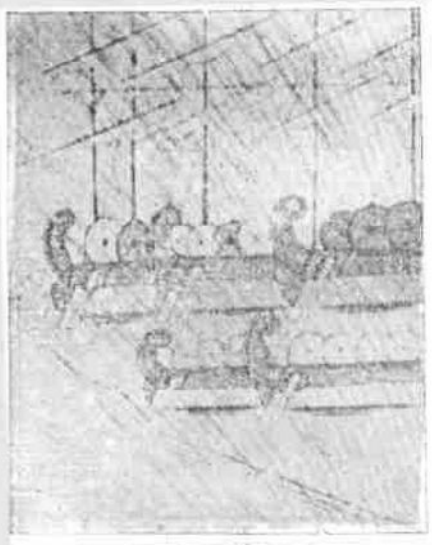


شکل (۲۵)

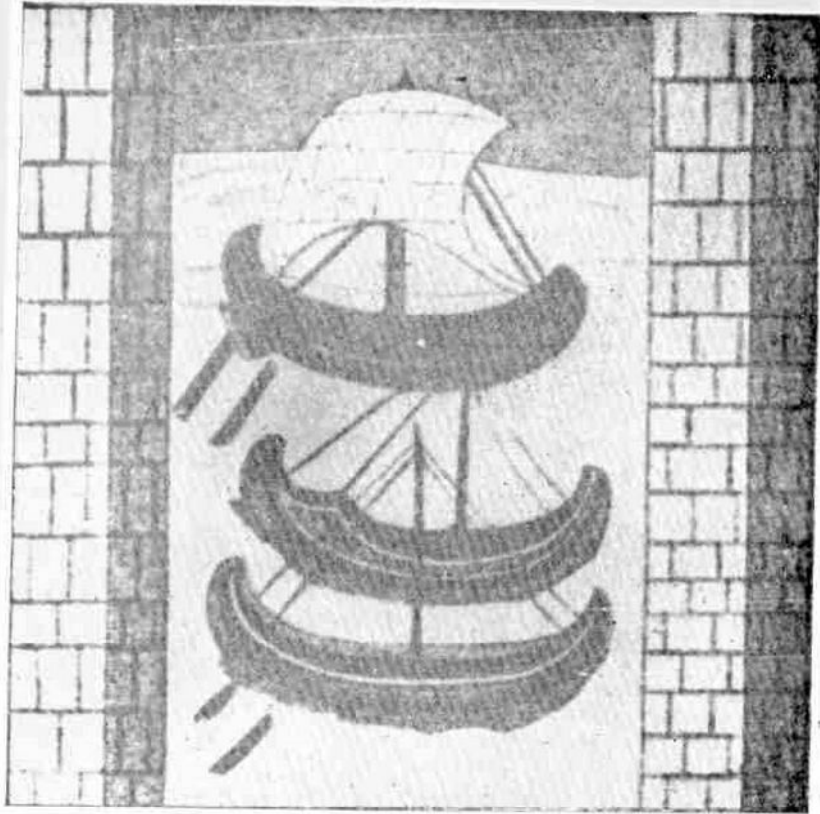
شکل (۲۴)



شکل (۲۶)

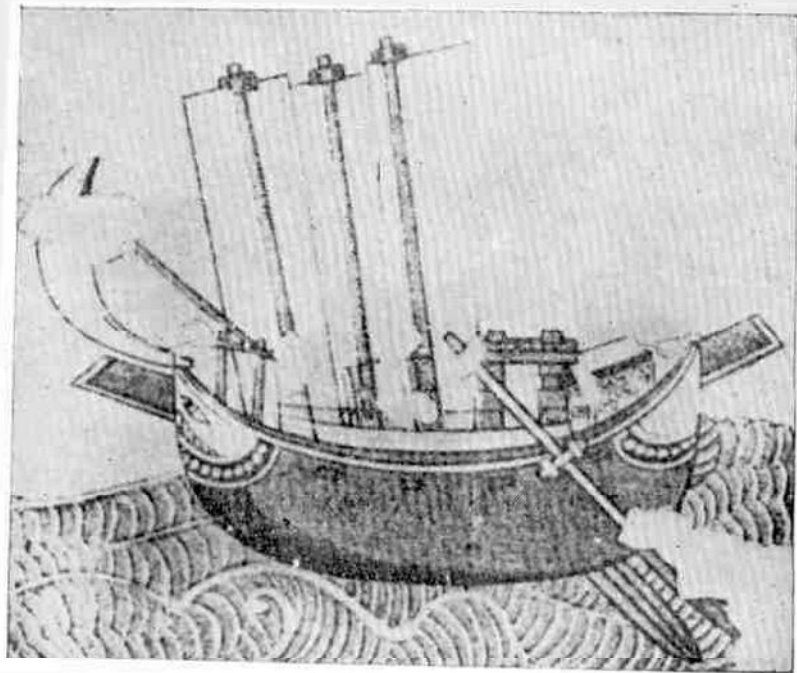


شکل (۲۷)



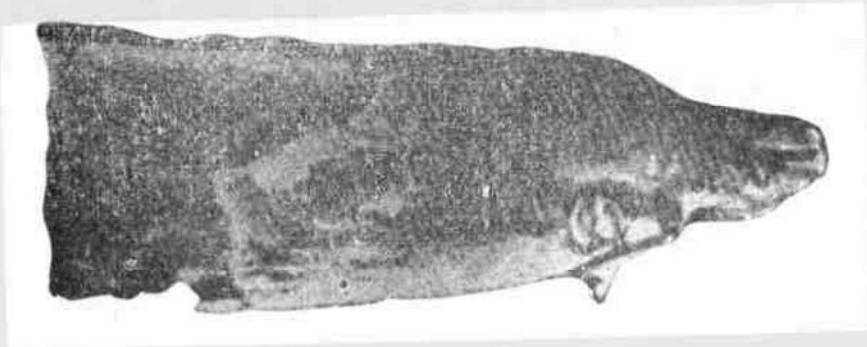
شکل (۲۸)

شکل (۲۹)





شکل (۳۰)



شکل (۳۲)

شکل (۳۱)

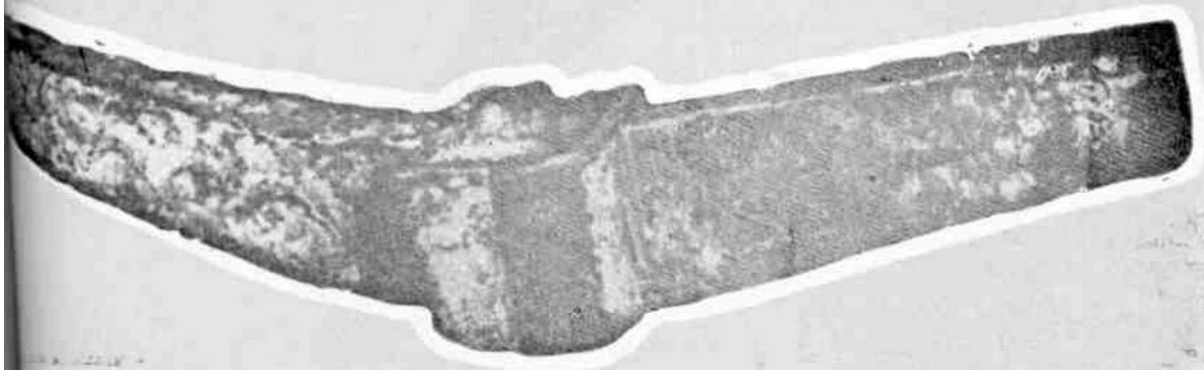


شکل (۳۳)

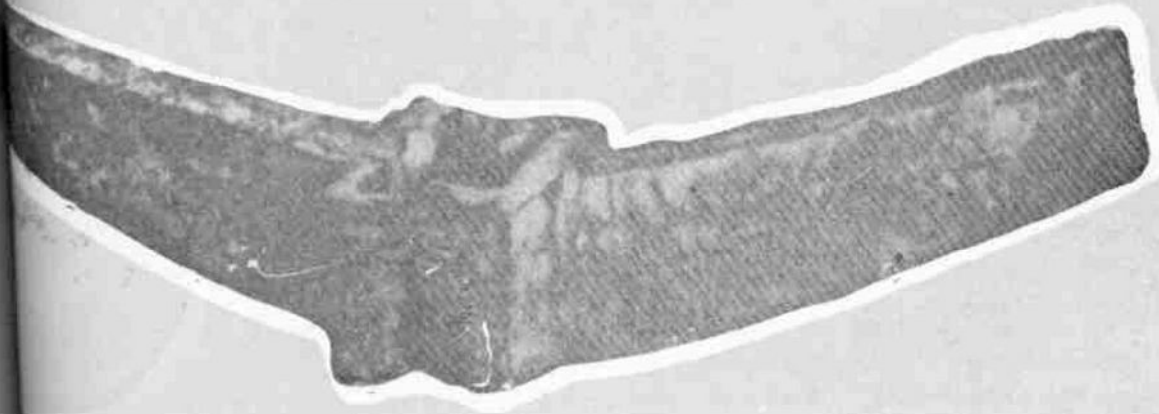




شکل (۳۴)



شکل (۳۵)



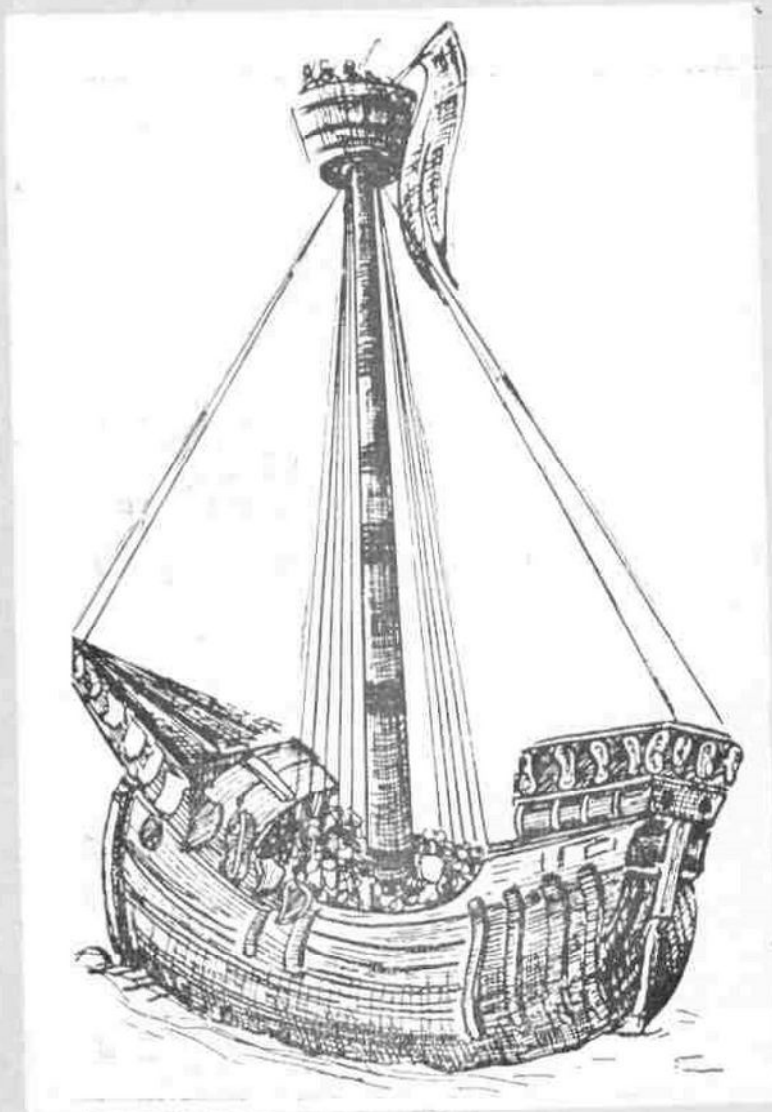
شکل (۳۶)



شکل (۳۸)



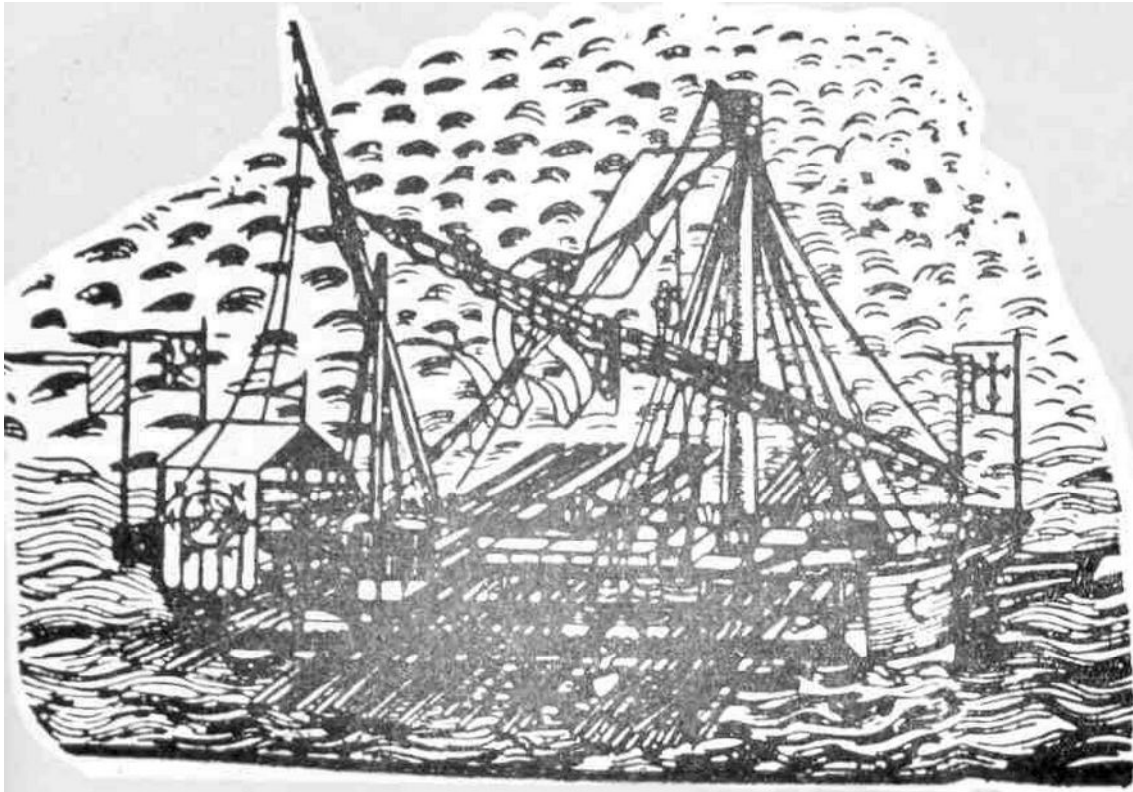
شکل (۳۶)



شکل (۳۹)

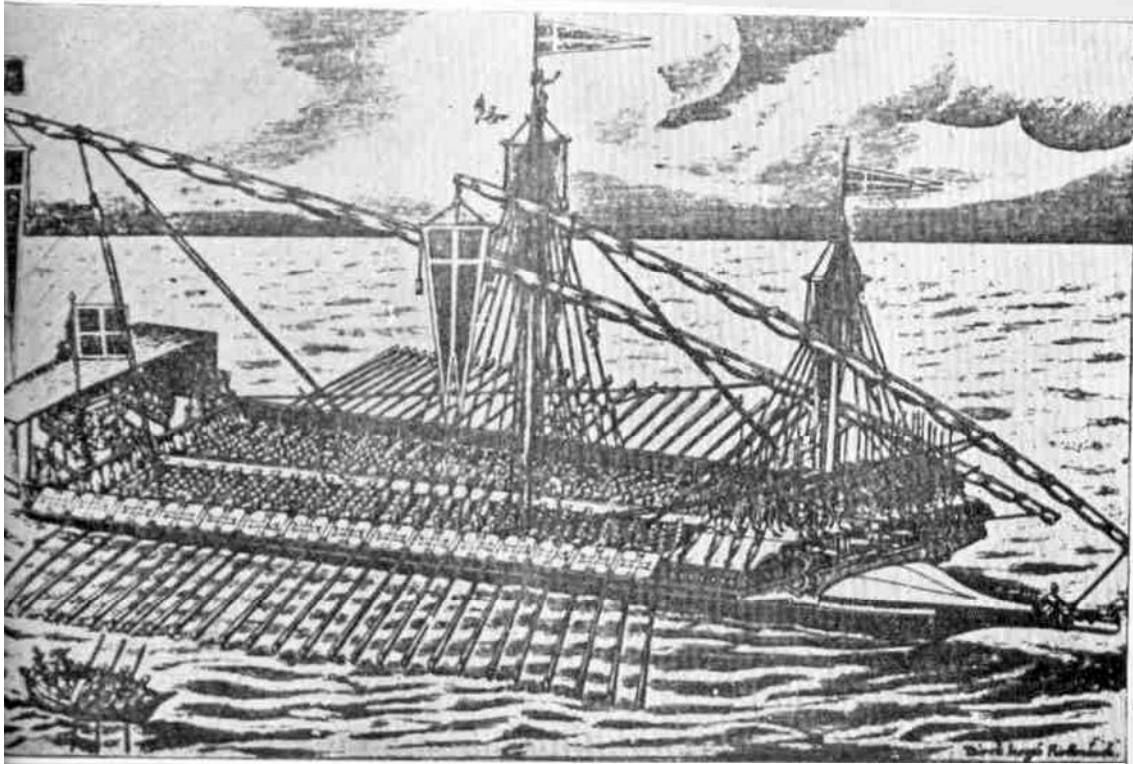
۱۸۵

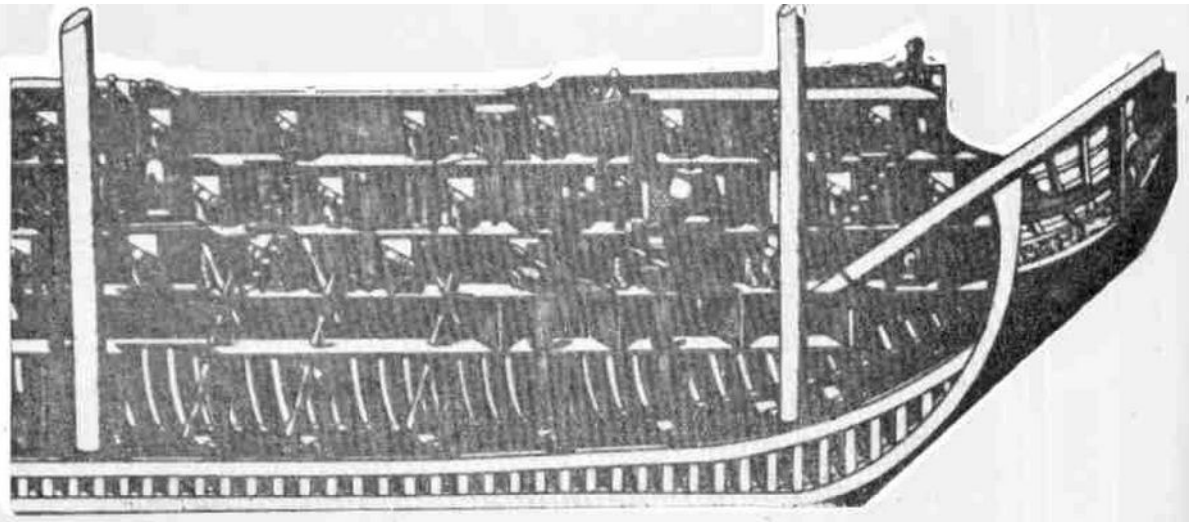
۲۰۳



شکل (۴۰)

شکل (۴۱)





شکل (۴۲)

بناء سفن البحر الأحمر

ولما كانت طبيعة البحر الأحمر تختلف عن البحر الأبيض المتوسط ، بما يحتويه من صخور وما به من تيارات بحرية وما يهب عليه من رياح وأعاصير ، فقد تطلب هذا الاختلاف ، تغيراً في بناء السفن التي تسير فيه والتي تبحر في المحيط الهندي ، الذي يشبه في طبيعته وخواصه البحر الأحمر الى حد كبير .

وقد شاهد ابن بطوطة (١) صعوبة السير في تلك البحار فقال « وهذا البحر لا يسافر فيه بالليل لكثرة أحجاره ، وإنما يسافرون من طلوع الشمس الى غروبها ، ويرسون وينزلون الى البر ، فاذا كان الصباح صعدوا الى المركب وهم يسمون رئيس المركب الربان ، ولا يزال أبداً في مقدم المركب ينبه صاحب السكان على الأحجار ، وهم يسمونها البنات » . كذلك يصف ابن جبير (٢) صعوبة الأبحار في هذا البحر فيقول « وكانت أهوال شتى عصمنا الله منها بفضلها وكرمها ، منها ما كان يطرأ من ضعف عدة المراكب واختلالها ، واقتصامها المرة بعد المرة عند رفع

(١) رحلة ابن بطوطة ص ١٧٢ .

(٢) رحلة ابن جبير ص ٧٥ .

السراع او حطه او جذب مرسى من مراسيه ، وربما سحبت الجلبة (١) بأسفلها على شعب من تلك الشعاب أثناء تخللها فتسمع لها هدهد يؤذن بالياس ، فكنا فيها نموت مرارا ونحيا مرارا .

ولما كانت مصر تطل على البحرين الأبيض والأحمر ، وكانت لها أساطيل في كليهما ، فقد كانت دور صناعتها تقوم باعداد سفن خاصة لكل منهما ، وفي ذلك يقول ابن الأثير (٢) « انهم من عاداتهم اذا رأوا الغزو في هذا البحر (الأحمر) يفصلون أجزاء السفن في دور الصناعة في مصر ويحملونها على الجمال الى الطور الى ساحل بحر القلزم (الأحمر) فاذا وصلوا سمروها وأكسلوا انشاءها وتأليفها ، ورفعوها في البحر وركبوها . ومن فعل ذلك من الصليبيين (أرناط) صاحب الكرك سنة ٥٧٨ هـ ، فقد أنشأ سفنا حملها على البر الى بحر القلزم ، وأركب فيها الرجال وأوقف منها مركبين على حرزة (٣) قلعة القلزم لمنع أهلها من استقاء الماء ، وسارت البقية نحو عيذاب فقتلوا وأسروا وأحرقوا في بحر القلزم نحو ستة عشر مركبا للمسلمين » .

أما عن الصعوبة في المحيط الهندى في العصور القديمة والوسطى ، فان كتب الرحالة مليئة بالقصص والروايات التى تبين ما تلاقيه السفن والمراكب من الأخطار ، حتى أنه ليخيل لنا نحن أبناء القرن العشرين وكأنها أساطير أو ضرب من الخيال غير المعقول ، فقد جاء في كتاب « عجائب الهند بره وبحره وجزايره » للبحار المشهور (بزرك بن شهريار (٤) الناخذاه الرام هرمزى) فى قصته عن مهارة « عبهرة » فى الملاحة ما يلى : أصله من كرمان ، وكان يبعث عراها (٥) يرعى

(١) الجلبة : جمعها الجلبات ، وهى السفن التى لا يستعمل فى بنائها المسامير المعدنية وسياتى الكلام عنها فيما بعد .

(٢) ابن الأثير ص ١٣٩ .

(٣) حرزة : جمعها حرز ، يقال حرزة من قرابه ، وجاءت فى المراجع العربية بمعنى الصخر البارز فى البحر .

(٤) العرب والملاحة فى المحيط الهندى (المعرب ص ٢٩٣) .

(٥) عربى : مفرداها عربوة أى الناحية (المرجع السابق المعرب) .

انعم ، ثم صار صيدا ، ثم صار احد بانانيه (١) مركب يختلف الى الهند ، ثم تحول الى مركب صيني ، ثم صار بعد ذلك ربانا وله في البحر طرايق ، وسافر الى الصين سبع مرار ، ولم يكن سلك قبلة الى الصين الا من غرر (٢) ، ولم يسمع أن أحدا سلكه وسلم وعاد قط ، فان سلم في المضي فهو عجب ، فلا يكاد يسلم في العودة . وما سمعت أن أحدا سلم في الذهاب والمجيء سواه . ثم يحدثنا عن غرق سفينة في الطريق الى الهند ، فيقول « ومن مصايب البحر المشهورة التي أثرت الى يومنا هذا ما حدثني به بعض التحال قال : خرجت في مركب من سيراف في سنة ست وثلثائة (٩١٩م) يريد صيمور ، وكان معنا مركب عبد الله بن الجنيد ومركب سبا وكانت هذه الثلاثة المراكب في نهاية الكبر ، ومن المراكب الموصوفة في البحر ونواخذتها مشهورون لهم قدر ومنزلة في البحر . وفي المراكب ألف ومائتا رجل من التجار والنواخذة والبانانية والتجار وغيرهم من صنوف الناس ، وفيها من الأموال والأمتعة ما لا يعرف مقداره لكثرتة ، فلما سرنا أحد عشر يوما رأينا آثار الجبال ولوايح أرض سندان وتانة وصيمور ، وما سار هذا السير السريع قبلهم أحد فيما سمعنا » ثم يضيف « ثم جاءتنا الريح من الجبال فلم نضبط الشرع ، وأخذنا الخب ، والمطر والرعد والبرق ، فقال الربانية والبانانية نطرح الأمتعة فنسبهم أحد (ربان مركبنا) وقال لا أطرح الا بعد أن يخرج الأمر عن يدي وأعلم أنني هالك . ونزل الرجال ينزفون الجمة (٣) ، فلما كان اليوم السادس ، وكاد المركب أن يغوص في البحر ، قال اطرحوا الحمولة ، فلم يمكن طرح شيء لأن الخوابي (٤) والأعدال (٥) ثقلت بالمطر ، وكان ما فيه خمسمائة منا (٦) ، فقد صار فيه ألف وخمسمائة منا بالمطر . وعاجلهم الأمر ، وطرحوا القارب الى الماء ، ونزل فيه

(١) بانانية : جمع باناني ، ومعناه هنا الملاح ، وإن كان المراد به عادة التاجر الهندي والكلمة هندية الأصل .

(٢) غرر بنفسه : عرضها للهلكة .

(٣) الجمة : الموضع الذي يجتمع فيه الماء الراشح .

(٤) الخوابي : جمع خبائه ، ويقول دوزي : أوجد في مؤرخة السفن المصرية ، وهي كيبنة

ثابت جانبيين ومكشوفة للسواء (Dozy Part I Part. P 347) .

(٥) الأعدال : جمع عدل وهو الكيل .

(٦) المن : كيل معروف أو ميزان أو رطلان .

ثلاثة وثلاثون رجلا ، وقيل لأحمد قم فانزل في القارب ، فقال لا أبرح مركبى ، فانه أرجى في السلامة من القارب ، وان تلف أتلّف معه فلاحظ لى في الرجوع بعد تلف مالى . « ولشدة الجوع وما نحن فيه أوما بعضنا الى بعض أن نأكل واحدا منا ، وكان معنا في القارب صبي سمين لا يبلغ ، وكان أبوه في جملة من تخلف في المركب، فعزنا على أكله فأحس الصبي بذلك فرأيته وهو ينظر الى السماء ويحرك شفثيه وعينيه تحريكا خفيا ، فما مضت ساعة حتى رأينا آثار الأرض » . « وهلك جميع أهل المراكب الثلاثة ، فلم يسلم منهم الا نفر من الذين كانوا في القارب . وكان في جملتهم (من هلك) ربان المركب أحمد وكان اسمه « بقى » .

لذلك فقد احتاجت سفن البحر الأحمر والمحيط الهندي الى أنواع خاصة من الخشب يمتاز بمتانته وصلابته حتى تستطيع مقاومة وتحمل العوامل والتأثيرات الجوية والبحرية القاسية ، فقد كانت ألواح الهياكل تصنع من خشب الساج (١) أو خشب جوز الهند ، وهو كما جاء في دائرة المعارف البريطانية « أنفس أنواع الخشب المعروفة جميعا ، فهو شديد الاحتمال فمتى تم اعداده لم ينشق أو يتشقق أو يتقلص أو يتغير شكله واذا اتصل بالحديد لم يكن في هذا الاتصال خير له أو للحديد ، كما أنه ليس شديد الصلابة ولذا سهل استعماله ، وله مرونة وقوة احتمال عظيمتان . وينمو بكثرة في جنوب الهند وفي بورما وسيام واندونيسيا ، وكانت بلاد الشرق الأوسط والأدنى تستورده من الهند منذ أقدم العصور ، فقد قال ابن جبير (٢) ان خشب بناء السفن في عيذاب كان يجلب من الهند واليمن . ويقول المسعودى (٣) « ان سفن المحيط الهندي كانت تبنى من الساج لأنه يكاد يستتبع على البلا اذا كان في ماء البحر ، فهو يبقى أكثر من مائتى سنة اذا ظل في الماء ، فاذا أخرج منه كان أسرع الى التلف وان لم يتطرق اليه الا بعد حين » . ويقول الادريسي « وكانت مراكب أهل سيراف اذا وصلت من بحر الهند الى جدة أقامت بها ، ونقل ما فيها من الأمتعة التي تحبل الى مصر في مراكب القلن:

(١) الساج Teak .

(٢) ابن جبير ص ٧٦ .

(٣) مروج الذهب ص ١٨٩ .

« ان يهيا مراتب السيرايين سلوك ذلك البحر لصعوبته ، وكثرة جباله النابتة فيه ، وانه لا ملوك في شيء من سواحله ولا عمارة ، وان المركب اذا سلكه احتاج في كل ليلة الى أن يطلب موضعا يستكن فيه خوفا من جباله فيسير النهار ويقوم للليل ، وهو بحر مظلم كربه الروائح لا خير في بطنه ولا ظهره وليس كبحر الهند والصين الذي في بطنه اللؤلؤ والعنبر وفي جباله الجوهر والمعادن والذهب » .

وكان هيكل سفن البحر الأحمر والمحيط الهندي يثبت بعضه الى بعض على أبسط صورة فقد كان الهراب يوضع على الأرض أولا ثم تربط اليه ألواح أفقية على كلا الجانبين بخيوط من الليف وتشد هذه الألواح بعضها الى بعض بهذه الخيوط أيضا . وكانت الخيوط تفرز خلال ثقوب تثقب على أبعاد معينة قرب أطراف الألواح المتجاورة (١) . ويقول ابن بطوطة (٢) « ان سفن البحر الأحمر كانت تخاط بجبال الليف وهي من صنع أهل عيذاب ، اذ ليس لأهلها حرفة للتعيش الا تعمير سفن الحجاج يسمونها (الحلبات) واحداها (حلبة) وهي ملفقة الانشاء ، ولا يستعملون فيها المسامير ، وانما يخيطنون الخشب بالليف ، ويضعون خلالها دسرا من عيدان النخل ثم يطلونها بالشحوم والنورة فتستمر عرضة للخطر وآفة لحجاج البيت يفرق الكثير منهم بسببها » .

كذلك وصف لنا ابن جبير (٣) كيفية صنع مراكب البحر الأحمر فقال « الجلاب التي يعرفونها في هذا البحر الفرعوني (الأحمر) ملفقة الانشاء لا يستعمل فيها مسار البتة ، انما هي مخيطة بامراس من القنبار (٤) ، وهو قشر جوز النارجيل ، يدرسونه الى أن يتخبط ويفتلون منه أمراسا يخيطنون بها المراكب ويخللونها بدسرا من عيدان النخيل ، فاذا فرغوا من انشاء الجلبة على هذه الصفة سقوها بالسمن أو بدهن الخروع أو بدهن القرش وهو أحسنها ، وهذا القرش حوت

(١) Cecil Torr : Ancient Ships, P. 37.

(٢) رحلة ابن بطوطة ج ٥ ص ١٨١ .

(٣) رحلة ابن جبير ص ٦٥ - ٧٣ .

(٤) القنبار - أو القنبر يفتح القاف وسكون النون وفتح الباء الموحدة والراء ، وهو ليف جوز النارجيل وهم يدبغونه في حفر على الساحل ، ثم يضربونه بالمرازب ثم يغزله النساء وتصنع منه الحبال لحياطة المراكب (ابن بطوطة ج ٤ ص ١٢١) .

عظيم في البحر ، ومقصدهم من دهان الجلبة هو أن يلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة في هذا البحر ولذلك لا يعرفون في المركب المسماري .

وجاء في كتاب سلسلة التواريخ^(١) « ان مما حدث في زماننا هذا ولم يعرفه من تقدمنا ، أن البحر الذي عليه بحر الصين والهند يتصل ببحر الشام ، ولا يقوم في أنفسهم ذلك ، حتى وجد في بحر الروم خشب مراكب العرب المخززة ، التي قد تكسرت بأهلها فقطعها الموج وساققتها الرياح بأمواج البحر الخزر ، ثم جرى في خليج الروم ، ونفذ منه الى بحر الشام ، وان الخشب المخرز لا يكون الا للمراكب سيراف خاصة ، ومراكب الشام والروم مسمورة غير مخروزة » .

وجاء في وصف الرحالة الايطالي ماركو بولو^(٢) لسفن المحيط الهندي ما يلي: « ان المراكب التي كانت تستعمل في هرمز من أسوأ صنّف ، ومعرضة من يركبها للمهالك وذلك راجع الى أنه لا يستطيع استعمال المسامير في بنائها ، وانما كانت تثقب الألواح قرب أطرافها بأقصى ما يمكن من العناية بمثقاب من الحديد ، ثم توضع في الثقوب مسامير من خشب تصل بعضها ببعض ، بنوع من الليف يصنع من قشر جوز النارجيل ، ولا يطلى بعد ذلك بالقار ، بل بزيت يتخذ من دهن الحوت ، والسفن التي تجرى في هذا المحيط لم يكن فيها أكثر من طبقة واحدة ، وكانت في معظم الأحيان ذات شراع واحد » .

وقد اختلف الرحالة والمؤرخون في الأسباب التي من أجلها استعملت الخيوط في بناء سفن البحر الأحمر والمحيط الهندي بدلا من المسامير في تثبيت الألواح . وما هي الحكمة في بقاء طريقة الخياطة قرونا طويلة بعد أن عرف وأمكن استعمال المسامير ، خاصة وانه كان واضحا ضعف السفن المخيطة في مقاومة تلك البحار العاتية ، فقد كتب (جوفاني دي موتتي كورفينو) يقول : « ان السفن في تلك الأنحاء شديدة الضعف والغرابة ، لا حديد فيها ولا جلفطة » ، فاذا انقطع الخيط في مكان ما حدث ثقب ولا ريب ، ولهذا كانوا يصلحون الخيوط ، قليلا أو كثيرا

(١) أبوزيد حسن وسليمان التاجر : سلسلة التواريخ (طبعة باريس سنة ١٨١١ م) .

(٢) آدم منز (حصار العرب ص ١٥٩) .

مرة من عام ، اذا ارادوا ركوب البحر (١) . كما ان كتب الرحالة مليئة بذكر القصص التي تبين أن الرياح كانت تفرق الكثير من تلك السفن واذا كان بعضها قد أمكنها الوصول الى الصين وموزمبيق ، فقد كان الفضل في ذلك لشجاعة ملاحها ومهارتهم ورغبة تجارها في الكسب ، ومع ذلك فقد كان على البحارة دائما قذف الماء من بطنها لأن ألواحها كانت تسمح بتسرب الماء ولأنه لم يكن لها ظهر . هذا وقد جاء في كتاب المواصلات المائية (٢) : أن السفن المخيطة في سيلان ، ظلت حتى عهد اختفائها أخيرا تفك أجزاءها كل عام ثم تجمع وتخاط من جديد .

وقد ناقش هذه الأسباب الدكتور جورج فاضلو حوراني (٣) في تفصيل دقيق جاء فيه أن الكاتب الهندي القديم بهوجا (Bhoja) كان أول من كتب بالسسكريتية قال : انه كانت في البحر صخور من المغناطيس تجذب السفن المثبتة بالحديد الى حتفها ، وان هذه الأسطورة كانت شائعة في العالم القديم ، فقد ذكرها بروكوبيوس (٤) (Procopius) ولكنه أبان خطأها بأسلوب علمي منطقي سليم ، فقد قال ، ان السفن اليونانية والرومانية كانت تبخر في البحر الأحمر ، وكانت بها مسامير وقطع أخرى من الحديد ، ومع ذلك لم يكن يصيبها أبدا أى أذى . واستمرت الأسطورة الى العصور الوسطى ، فقد ذكرها النويرى في القرن الرابع عشر (٧٧٥ هـ — ١٣٧٣ م) في كتابه (الامام بما جرت به الأحكام والأمور المرعية في موقعة الاسكندرية) ، كما ذكرها القزوينى (٥) فقال : « ان السبب هو خوف الملاحين من جبال المغناطيس ، وهى جبال كثيرة قد علا الماء عليها ، فلهذا لاستعمل المسامير في هذا البحر خوفا من جذب جبال المغناطيس لها » . كذلك ذكرها ماركو بولو كما سبقت الاشارة .

وفريق آخر من المؤرخين والرحالة عزا السبب في عدم استعمال المسامير في سفن البحر الأحمر والمحيط الهندي الى بعض التفسيرات العلمية والمنطقية ، فقد

(١) العرب والملاحة ص ٢٥٤ (العرب) .

(٢) Hornell, J : Water Transport : Origins & Early Evolution, P. 236.

(٣) العرب والملاحة في المحيط الهندي ص ٢٥٥ (العرب) .

(٤) Procopius : Persian Wars, P. 213.

(٥) عجائب المخلوقات ص ٢٣١ .

قال المسعودى (١) « ان استعمال الخيوط بدلا من المسامير في تثبيت الألواح ، لا يكون الا في البحر الحبشى ، لأن مراكب البحر الرومى والعرب ، كلها ذوات مسامير ، ومراكب الحبشى لا يثبت فيها مسامير الحديد لأن ماء البحر يذيب الحديد فترق المسامير في البحر فتضعف ، فاتخذ أهلها الخياطة بالليف بدلا منها وطلبت بالشحم والنورة (٢) » .

وهذا رأى وان بدا منطقيا مقبولا ، الا أنه من الناحية العلمية غير سليم ، ذلك لأن البحرين الأبيض المتوسط والبحر الأحمر لا يختلفان في درجة الملوحة أو غيرها من الخصائص الكيميائية الا بنسبة ضئيلة جدا تكاد لا تذكر (٣) ، هذا بالاضافة الى أن الألواح المصنوعة من خشب الساج الهندى المستعملة في سفن المحيط الهندى لا تتلف الحديد كما تتلفه أخشاب سفن البحر الأبيض المصنوعة من خشب البلوط (٤) .

وقد ذكر الأدريسى وابن بطوطة وكذا ابن جبير ، رأيا له وجاهته ، وهو أن الهياكل المخيطة تكون مرنة ، فاذا اصطدمت بشعاب المرجان في البحر الأحمر أو غيره كانت أقل تعرضا للكسر من المراكب المصنوعة بالمسامير . كما أنها تستطيع الرسو على الشواطىء الرملية أو الصخرية الصعبة مثل شاطئ مالايا وكورفاندل بالهند . ومما يؤيد رأى هؤلاء الرحالة أن مصر كانت تصنع كلا النوعين من السفن ، المخيطة للبحر الأحمر ، والمصنوع بالمسامير الحديدية للبحر الأبيض المتوسط .

أما الأستاذ جورج (٥) فاضلو ، فيرى أن السبب الحقيقى هو الغلاء النسبى لبناء السفن بالحديد في مناطق البحر الأحمر والمحيط الهندى ، ذلك أن استخراج الخام من المناجم وصهره وصناعة المسامير منه كانت تتطلب نفقات كثيرة ، ولذا فلم

(١) مروج الذهب ج ٢ ص ٣٦٥ .

(٢) النورة : الحجر الذى يحرق ويحوى منه الكلس (لسان العرب) .

(٣) Johnstone, J : Introduction to Oceanography, P. 137

(٤) Moreland (W.H) : The Ships of Arabian Sea about 1566, P. 192. (J.R.A.S. (٤)

Jan & April 1939)

(٥) العرب والملاحة ص ٢٥٧ ، ٢٥٨ .

يستطع التثبيت بالمسامير ان يجارى الخياطة من حيث الرخص فالمواد اللازمة للخياطة قريبة المنال ولا تحتاج الى صناعة دقيقة .

وفي رأبي أن السبب الذى ذكره الأستاذ جورج فاضلو ، ليس هو كل الحقيقة والا فبماذا نفسر استعمال مصر للنوعين معا .

ولم يقتصر الخلاف بين سفن البحر الأبيض المتوسط وسفن البحر الأحمر على نوع الخشب وكيفية تثبيت الألواح ، بل تعداه الى عملية الجلفطة ، فبينما كانت سفن البحر الأبيض تقلفط بالقار نجد أن سفن البحر الأحمر تقلفط كما يقول ابن جبير (١) بالدر (٢) من عيدان النخل ثم تسقى بالسمن أو بدهن الخروع ، أو بدهن القرش وهو أحسنها ، ومقصدهم من دهان الجلبة أن يلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة فى هذا البحر . ويقول فى ذلك المسعودى (٣) « وكانت مراكب البصرة بيضاء مشحمة بالشحم والنورة » أما الادريسي (٤) فقد أعطانا وصفا شاملا لمواد القلفطة وهى أن الألواح كانت تسد بمزيج من القار أو الراتنج ودهن الحوت » ثم يصف الحيتان الصالح دهنها للقلفطة فيقول « وذكر الربانيون أنهم يتصيدون ما صغر منها فيطبخونها فى القدور فيذوب جميع لحمها ويعود شحما مذابا ، وهذا الدهن مشهور ببلاد اليمن فى عدن وغيرها من المدن الساحلية ، وفى بلاد فارس وساحل عمان وبحر الهند والصين ، وهو عمدتهم فى سد خروق المراكب ، وكان الغرض من هذا أيضا حماية القاع من دودة السفن .

وتمتاز معظم سفن البحر الأحمر بعدم احتوائها على ظهر ، فيقول جوردانوس (٥) عند حديثه عن ملبار « كذلك السفن لا ظهور لها ، وانما هى مفتوحة ويتدفق اليها الماء فترى رجالها فى معظم الأحيان يقفون فى بركة من الماء يقذفونه فى البحر » وكذلك يقول ماركو بولو (٦) عن سفن هرمز (٧) « والسفن التى تجرى فى هذا

(١) ابن جبير ص ٧٠ .

(٢) الدر : هنا يبنى المسامير الحشبية .

(٣) مروج الذهب ج ٢ ص ٣٦٣ .

(٤) نزهة المشتاق فى اختراق الآفاق ص ٦٤ .

(٥) العرب والملاحة ص ٢٦٠ .

(٦) Gule (H.) : The Book of Ser Marco Polo, The Venetian, Part I, P. III.

(٧) هرمز : فرضة كرمان على بر فارس (ياقوت) .

المحيط لم يكن فيها أكثر من طبقة واحدة ، وكانت في معظم الأحيان ذات شراع واحد . ولكن ليس معنى هذا أنه لم يكن بين سفن البحر الأحمر مراكب ذات ظهر ، فقد وصف لنا ابن بطوطة مراكب الصين وصفا دقيقا ، يفهم منه أن السفن الكبيرة كانت ذات سقف بل انها كانت متعددة الطبقات ، فهو يقول (١) « مراكب الصين ثلاثة أصناف ، الكبار منها تسمى (الجنوك) واحدها (جنك) والمتوسطة تسمى « الزو » والصغار يسمى أحدها (الككم) . ويكون في المركب الكبيرة منها اثنا عشر قلعا ، فما دونها الى ثلاثة . وقلعها من قضبان الخيزران منسوجة كالحصر ، لا تحط أبدا ويديرونها بحسب دوران الريح ، واذا أرسوا تركوها واقفة في مهب الريح . ويخدم في المركب منها ألف رجل منهم البحرية ستائة ، ومنهم أربعائة من المقاتلة تكون فيهم الرماة وأصحاب الدرق ، والذين يرمون النفط ، ويتبع كل مركب كبير منها ثلاثة : النصفى والثلى والربعى . ولا تصنع هذه المراكب الا بمدينة الزيتون من الصين أو بصين كلان ، وهى صين الصين . وكيفية انشائها أنهم يصنعون حائطين من الخشب يصلون ما بينهما بأخشاب ضخام جدا موصولة بالعرض والطول بمسامير ضخام ، طول المسامير منها ثلاثة أذرع . فاذا التأم الحائطان بهذا الخشب ، صنعوا على أعلاها فرش المركب الأسفل ، ودفعوها في البحر وأتموا العمل . وعلى جوانب هذا الخشب تكون مجاديفهم وهى كبار كالصواري ، يجتمع على أحدها العشرة والخمسة عشر رجلا ، ويجدفون وقوفا على أقدامهم ، ويجعلون للمركب أربعة ظهور ، ويكون فيه البيوت (٢) والمصارى (٣) ، والغرف للتجار ، والمصرية منها يكون فيها البيوت والسنداس (٤) وعليها المفتاح يسدها صاحبها ، ويحمل معه الجوارى والنساء وربما كان الرجل في مصرته فلا يعرف به غيره ممن يكون بالمركب ، حتى يتلاقيا اذا وصلا الى بعض البلاد . والبحرية يسكنون فيها أولادهم ويزرعون الخضر والبقول والزنجبيل في أحواض خشب . ووكيل المركب كأنه أمير كبير ، واذا نزل الى البر مشت الرماة

(١) رحلة ابن بطوطة ج ١٠ ص ٣٧٧ .

(٢) مجموعة من الغرف ولوازمها وتكون واحدة قامة وهو ما يعرف الآن باسم (جناح) .

(٣) المصارى جمع مصرية وهى غرفة النوم وما يقبها من مرحاض وغيره .

(٤) المرحاض .

واجبستان بالحرب والسيوف والاطبال والأبواق والأقار أمامه . وإذا وصل الى المنزل الذي يقيم به ركزوا رماحهم على جانبي بابه ، ولا يزالون كذلك مدة اقامته . ومن أهل الصين من تكون له المراكب الكثيرة ، يبعث بها وكلاءه الى البلاد وليس في الدنيا أكثر أموالا من أهل الصين .

وبعد الانتهاء من هراب السفينة كانوا يعلقون حول المراكب من الخارج الجلود أو اللبود المبلولة بالخل أو الماء والشب والنظرون لدفع أذى النفط وقد يحتاطون لذلك بالطين المخلوط باليورق والنظرون أو الخطسى المعجون بالخل فان هذه المواد تقاوم فعل النفط . وكان من شدة حذرهم في أثناء الحرب اذا جن الليل لا يشعلون في مراكبهم نارا ولا يتركون فيها ديكا ، واذا أرادوا المبالغة في الاختفاء سدلوا على المراكب قلوغا زرقاء كيلا تظهر من بعد (١) .

(١) تاريخ التمدن الإسلامى ص ١٦١ .

الباب الرابع

أجزاء السفن
ومعدلاتها
في العصور الوسطى

وكان من معدات السفن الحربية في العصور الوسطى الزرد والخوذ والدرق والتراس والرماح والقصى والكلايب والباسليقات وهي سلاسل في رءوسها رمانة حديد . وكانوا يجعلون في أعلى السواري صناديق مفتوحة من أعلاها يسمونها التوابيت يصعد اليها الرجال قبل استقبال العدو فيقيمون فيها ومعهم حجار صغيرة في مخلاة معلقة بجانب الصندوق فيرمون العدو بالأحجار وهم مستورون بالصناديق . وقد يكون مع بعضهم بدل الحجارة قوارير النفط للاشعال أو جرار النورة ، وهو مسحوق ناعم من مزيج الكلس والزرنيخ يرمون بها في مراكب الأعداء فتعمى الرجال بغيارها وقد تلتهب عليهم اذا تبذرت . وقد يرمون عليهم قدور الحيات والعقارب أو قدور الصابون اللين فانه يزلق أقدامهم . (شكل ٣٩) .

ومن الأدوات الحربية في السفن اللجام ، وهي أداة كالفأس يجعلونها في مقدم السفينة وتتكون من حديدة طويلة محددة الرأس جدا وأسفلها مجوف كسنان

الرمح تدخل من أسفلها في خشبة كالكنازة بارزة في مقدم المركب يقال لها الاسطام ، فيصير اللجام كأنه سنان رمح بارز من مقدم السفينة فيختالون في طعن المراكب به . فإذا أصاب جانب المركب بقوة خرقة حتى يخشى غرقه بما ينصب فيه من الماء فيطلب أصحابه الأمان .

وإذا دنوا من مراكب العدو يلقون عليها الكلاب فيقفونها ويشدونها اليهم ثم يرمون عليها ألواحا كالجسور ، ويدخلون اليها ويقاتلون أصحابها . ولمقاومة الكلاب فؤوس ثقيلة يضربونها بها فتقطع ويبطل عملها . وللوفاية كانوا يستعملون الستائر ، ويقول القلقشندي (١) في وصفها هي آلات الوفاية من الطواريء وما في معناها مما يستر به على الأسوار والسفن التي يقع فيها القتال ونحو ذلك .

ومن أهم آلات الحروب البرية والبحرية على السواء المدافع ، وهي تصنع عادة من الحديد لقذف الكرات الحديدية فتهدم أو تهشم ما أصابته . ويقول سرهنك (٢) ، ان الصينيين هم أول من عرف المدافع ، فقد ورد في تواريخهم أنها كانت معروفة عندهم منذ سنة ٦١٨ ق . م . وقد أثبت العلامة باري (Pary) صحة هذا الرأي في تقرير قدمه الى الأكاديمية الفرنسية سنة ١٨٥٠ م . وقد استعمل العرب المدافع في عدة حروب ، وكانوا يصنعونها من الخشب ويحزمونها بالجبال ويطلقونها بالطلاء للمتانة ، ثم أخذها عنهم الايطاليون فاستعملوها في حصار مدينة فلورنسا سنة ١٣٢٥ م ثم استعملها ادوارد الثالث ملك انجلترا سنة ١٣٤٦ م في موقعة (كرسى) . وكان فم المدفع وقتئذ أوسع من أسفله ، ثم أخذت مصانع أوروبا في تطوير صناعة المدافع بسرعة واستعملته الدول البحرية في أساطيلها ، فاشتهرت ألمانيا بمدافع كروب (krupp) وفي انجلترا اشتهرت بمدافع مصانع ارمسترونج (Aramstrong) وفي فرنسا اشتهرت بمدافع كانية (Canet). أما الأساطيل الأسبانية فكانت تستخدم مدافع هوتوريا (Hontoria) وأساطيل روسيا مدافع اوبوكهوف (Oboukhoff) .

(١) صبح الأعشى ج ٥ ص ١٢٧ .

(٢) سرهنك ج ٢ ص ٤٤ .

ويقول القلقشندي عن مكاحل البارود « هي المدافع التي يرمى عنها بالنفط ،
وحالها مختلف فبعضها يرمى عنه بأسهم عظام تكاد تحرق الحجر ، وبعضها يرمى
عنه ببندق من حديد من زنة عشرة أرطال بالمصرى الى ما يزيد على مائة رطل » .
ويضيف القلقشندي « وقد رأيت بالاسكندرية في الدولة الأشرفية ، شعبان بن
حسين في نيابة الأمير صلاح الدين بن عرام رحمه الله ، مدفعا قد صنع من نحاس
ورصاص ، وقيد بأطراف الحديد ، رمى عنه من الميدان ببندقة من حديد عظيمة
محماة ، فوقعت في بحر السلسلة خارج باب البحر وهي مسافة بعيدة » . وكان
رامى البندق يعرف باسم (الجرخية) (١) .

(١) الجرخية : جمعها جرخى أى راي الجرخ أى البندق .

المجاديف - ١٤٤٤

ومن الأجزاء الهامة في السفينة المجداف . ولذلك فان ترتيب المجاديف ووضعها في صفوف مناسبة كان من أهم المسائل التي يعنى بها في بناء السفن . ويعتبر البحر الأبيض المتوسط من البحار الهادئة التي تستطيع السفن الشراعية أن تسكنها ليالي وأياما دون أن تزعجها الرياح العاصفة أو الأمواج الهائجة ، كما تستطيع قوارب التجديف أن تعبر مياهه الهادئة متلمسة شواطئ القارات والجزر الكثيرة المنتشرة فيه ، تلجأ إليها اذا ما دهمتها الرياح أو اعترها خطر من الأخطار وهكذا أصبحت المجاديف الآلة المميزة للملاحة في هذا البحر (١) .

وبما أن شعوب البحر الأبيض المتوسط سكنت غرب أوروبا كذلك ، فقد أخذت عنها شعوب شمال أوروبا نماذج السفن الجنوبية على الرغم من قسوة الرياح بالنسبة للشراع وهياج الأمواج بالنسبة للمجاديف ، ولكن سرعان ما أدخل سكان غرب أوروبا أنواعا من السفن الشراعية ، اخترعوها للملاحة في المحيطات . وهكذا

Anderson (R.C.) : The Sailing Ships, P. 54. (١)

حل الشراع محل المجاديف ، وان لم يخفف المجداف تماما ، فقد استمرت السفن ذات الأحجام الكبيرة نسبيا في استعماله في البحر الأبيض المتوسط فقط ، الى ما قبيل استعمال البخار ، بدلا من الشراع^(١) ولعل السبب في ذلك وفرة العبيد الذين يقومون بعملية التجديف ، ولكن ليس معنى هذا أن المجدفين في السفن كانوا جميعا من العبيد في العصور القديمة ، فمن الحقائق الثابتة أن الاثنين في عهد بركليس كانوا يتطوعون عن طيب خاطر للتجديف في السفن^(٢) .

لقد نشأ فن التجديف في نهر النيل ، فقد عثر على نقش لمراكب تجديف على الآثار المصرية يرجع الى سنة ٢٥٠٠ ق م . وكذا عثر على مجاديف في المراكب الجنائزية للملك خوفو التي عثر عليها خلف الهرم الأكبر سنة ١٩٥٤ م . ونرى في النقش أن سفن البحر الأبيض المتوسط تحتوى على عشرين مجدافا (انظر لوحة رقم ٢ (ب) ٣) بينما تحتوى سفن البحر الأحمر على ثلاثين مجدافا (انظر لوحة رقم ٥) . وفي نقش مصرى آخر يصور معركة ترجع الى سنة ١٠٠٠ ق م نجد أن السفن الحربية تحتوى أحيانا على اثني عشر وأخرى على اثنين وعشرين مجدافا حسبما يتسع المكان للنحات انظر لوحة رقم (٧) ، بينما نجد أن السفن الحربية الآسيوية لا تحتوى على مجاديف على الاطلاق^(٣) .

ويسمى الأغريرق المجاديف بكلمة (Tarsos) تارسوس والعبرانيون يطلقون عليها كلمة (Tarsis) ولذا يظن البعض أن مدينة طرسوس في آسيا الصغرى هي أول من استخدم التجديف في البحر الأبيض المتوسط ولذا عرفت المجاديف باسمها ، وان كان هذا الظن ينقصه الدليل المادى لاثباته^(٤) .

وقد عثر على نقوش آشورية بها رسوم سفن حربية فينيقية ترجع الى سنة ٧٠٠ ق م تحتوى على صفين من المجاديف^(٥) (انظر شكل ٥ ، ٦) .

(١) Cecil : Ancient Ships, P. 2.

(٢) المرجع السابق ص ٢ .

(٣) Smuth (H.W.) : Masts & Sails in Europe & Asia, P. 43.

(٤) Chatterton (E.K.) : Forex & Aft Craft & their Story, P. 26.

(٥) Cecil Torr : Ancient Ships, P. 3.

تحتوى على ثلاثة صفوف من المجاديف ، وان كان (Torr) يرى أن المصريين أخذوا فكرة تعدد صفوف المجاديف عن الفينيقيين . وقد استمرت السفن ذات الثلاثة صفوف من المجاديف قرابة قرنين من الزمان تعتبر أكبر السفن الحربية . وتدل أحواض السفن التى عثر عليها فى أثينا والتى ترجع الى سنة ٣٣٠ ق م الى وجود سفن ذات أربعة وخمسة وستة صفوف من المجاديف ، كذلك يقول بلنى (Pliny) (١) ان السفن الحربية ذات الأربعة والخمسة والستة صفوف من المجاديف بنيت فى مدينة خلكدونيا وسلاميس .

ويذكر (Pliny) وغيره من المؤرخين أن سفن الاسكندر المقدوني الحربية وصل عدد صفوف مجاديفها الى عشرة ، كما يقول (Curtius Quintus) أن الاسكندر بنى أسطولا حربيا فى نهر الفرات سنة ٣٢٣ ق م تحتوى سفنه على سبعة صفوف . أما فى العصر البطلمى فقد وصل عدد صفوف المجاديف فى السفن الحربية رقما قياسيا ، اذ وصلت الى ثلاثين بل أربعين وستين صفا ، وقد وصف بلوتارك بعضا منها وصفا دقيقا . أما مقاسات (٢) هذه السفن الكبيرة فيقول (Callixenos) الذى نقل عنه بلوتارك أن السفينة ذات الأربعين صفا يبلغ طولها (٢٨٠) قدما ، وارتفاع المؤخرة (٥٣) قدما ، وارتفاع الهيكل (٤٨) قدما ، وطول المجداف (٣٨) قدما ، وأقصى عرض للسفينة ما بين (٣٨ ، ٥٧) قدما .

أما الرومان فقد كانت سفنهم الحربية سهلة الاستعمال وذات صفين (انظر شكل ١٤) ولذا فقد أصبح الاصطلاح (liburna) يطلق على السفن الحربية الرومانية سنة ٤٠٠ م مهما كان عدد صفوف مجاديفها وان كان الغالب هو اثنين . أما الدولة البيزنطية فقد كان الاصطلاح (dromon) معناه السفن الحربية ، وتمتاز بسرعة الحركة حتى انها لتفوق سرعة السفن التجارية ، وكانت غالبا ذات صف واحد من المجاديف . وقد جاء فى وصف مجاديف السفن الحربية فى المعاهدة المنسوبة الى الامبراطور ليو السادس ، بالألا توجد سفينة تحتوى على أكثر من

Pliny, VII, P. 57. (١)

Cecil : Ancient Ships, P. 9. (٢)

صفين من المجاديف على ألا يقل عدد مجاديفها عن (٢٥) مجدافا في كل صف ، أى مائة في المجموع ويستعمل المجداف رجل واحد . أما السفن الكبيرة فتحتوى على (٢٠٠) مجداف ورجل ، خمسون يجدفون في الصف السفلى و (١٥٠) يحاربون من أعلى . وقد استعمل مثل هذه السفن قسطنطين الثامن سنة ٩٤٩م في هجومه على جزيرة كريت (١) .

أما عن السفن التجارية في العصور القديمة فهي تختلف اختلافا بينا عن السفن الحربية فبينما تعرف الأخيرة باسم السفن الطويلة فإن الأخرى تعرف باسم السفن المستديرة (٢) . وقد عثرنا على وصف دقيق للسفن التجارية يرجع (٣) الى سنة ١٥٠ م . وهو لاحدى السفن المصرية التى كانت تنقل الغلال الى روما ، وقد جاء فيه ، أن طولها يبلغ (١٨٠) قدما وعرضها أكثر من ربع طولها بقليل أما عسقتها فيبلغ (٤٣٥) قدما . وقد وجدت سفن كبيرة جدا وانسا لأغراض خاصة ، مثل السفينة التى نقلت المسلة المصرية الى ايطاليا سنة ٤٠ م (مسلة الفاتيكان) والتى يصفها (Pliny) فيقول انها أعجب سفينة رآها أو سمع عنها ، وهو محق في قوله إذ أن وزن المسلة وقاعدتها تبلغ (٤٩٧) طنا ، كما غطيت بطبقة من حبوب العدس لحفظها ثابتة لا تتحرك بلغ وزنه (٨٠٠) طن ، ومعنى هذا أن حمولة المركب بلغت (١٣٠٠) ألف وثلثمائة طن ، أى انها تبلغ خمسة أضعاف حمولة أى سفينة تجارية فى ذلك الوقت (٤) . وهناك سفينة مصرية أخرى بلغت حمولتها (٢٧٠٠) طن من الحبوب والفلفل والكتان والورق والزجاج وعدد من البحارة بلغ (١٤٠٠) رجل وذلك بجانب المسلة وقاعدتها التى أرسلت الى ايطاليا سنة ٢٥ م (٥) . وليس من شك فى أن مثل هذه المراكب التجارية الكبيرة تحتاج الى عدد كبير من المجاديف الضخمة التى تساعد على الرسو عند الشاطئ والدخول الى الموانى انظر لوحة رقم (٨) .

Lucian, Navigi . (١)

Clowes (G.S.L.) Sailing Ships, P. 73. (٢)

Naish (G.P.B. : Ships & Shipbuilding vol. III, P. 471 (٣)

Pliny : XVI, P. 76. (٤)

Cedren : P. 172, (Ancient Ships, P. 23). (٥)

ذات الصف الواحد من المجاديف ، وان كان قد أدخل عليها من التحسينات ما جعل الصف الواحد يقوم مقام الصفوف المتعددة ، فمثلا قصر المسافة بين المجداف ثم استعمال مجاديف بأطوال مختلفة في السفينة الواحدة وكذا قيام أكثر من رجل بالعمل على المجداف الواحد^(١) . ومن القرن الثالث عشر حتى القرن السادس عشر (١٢٩٠ م الى ١٥٤٠ م) كانت السفن الحربية تسمى (Trireme) وكانت تحتوى على (٢٥) أو (٣٠) مقعدا على كل من جانبيها ويجلس على كل مقعد ثلاثة من البحارة المجدفين وكل منهم يشد مجدافا منفصلا ، وجميع مراكز ارتكاز المجاديف على مستوى واحد^(٢) (انظر لوحة رقم ٢٥ ، ٢٦ ، ٢٧) .

وكانت السفينة العادية في العصور الوسطى تتكون من الأجزاء الآتية^(٣) ، ظهر مقسم الى ثلاثة أقسام ، ساحة للقتال عند طرفى السفينة ، وبرج المراقبة عند المؤخرة ، ثم وسط السفينة . وعلى جانبي السفينة مكان متسع لبحارة التجديف ، وكان طول المجداف يتراوح بين (٢٩) الى (٣٣) قدما ويزن (١٢٠) رطلا ، كما كان يصعد لمقاعد المجدفين بدرج . وكان الصارى الخفيف يحمل الشراع المسمى لاتين (Lateen) الذى كان يريح المجدفين عندما تكون الرياح مواتية ، أما في حالة الرياح المضادة فان المجدفين يقومون بتسيير السفينة . وفي ساحة القتال عند طرفى السفينة ، يوجد مدفع كبير وآخر صغير ، وللسفينة دفة في المؤخرة ، كما أن المؤخرة تنتهى ببروز يشبه منقار الطائر ، يستعمل كجسر عندما تلتحم السفينة بسفينة العدو ، كما توجد غرفة لقائد السفينة . ومما يجدر الاشارة اليه أن البحارة المجدفين أصبحوا في العصور الوسطى أحرارا يتقاضون أجورا وليسوا عبيدا كما كان الحال من قبل^(٤) .

وفي أواخر القرن الخامس عشر وأوائل القرن السادس عشر بنيت أكبر وأضخم

(١) Cecil : Ancient Ships, P. 19

(٢) Naish : Ships & Shipbuilding, P. 471

(٣) Anderson : The Sailing Ships. p. 56

(٤) Naish : Ships & Shipbuilding p. 471

مررب بباريه عرفها الباريح وحابسه في مدينه البندقيه ، اذ بلغت حمولتها ٢٥٠
(انظر شكل ٤٠) وكان طولها يبلغ ستة أمثال السفينة الحربية وكان لها
ثلاثة صوار وشراع مربع لاتين (lateen) كما كان لها مجاديف وان كانت
لا تستعمل الا في الدخول والخروج من الميناء ، وكذا في حالات الضرورة ،
وكانت المجاديف منظمة بطريقة الصفوف الثلاثة (trireme) . وكان عدد
البحارة من مجدفين ومدفعية يبلغ (٢٠٠) بحار عادة . وقد بلغت هذه
السفن شهرة كبيرة في النصف الأول من القرن السادس عشر حتى أن معظم
التجار لم يجدوا ضرورة للتأمين على متاجرهم ضد أعمال القرصنة
المنتشرة في ذلك الحين ، وذلك لمئاته بناء السفن وقدرتها على الدفاع عن نفسها .
وفي منتصف القرن السادس عشر حدث تغير في طريقة التجديف ، فقد أصبح
كل البحارة الجالسين على مقعد واحد يجدفون مجدافا واحدا ، وبذلك زادت
سرعة السفن الكبيرة الحجم ، فقد بلغ عدد المجدفين للمجداف الواحد ثمانية
والعدد الشائع هو خمسة (انظر شكل ٤١) على أن هذه السفن ذات السلاح
الثقل لم تستطع مقاومة سفن المدفعية الكاملة التجهيز^(١) (انظر شكل ٤٢) .

(١) السفن ذات التجهيز الكامل . (Naish, vol. III, P. 474) Full rigged ships

الشرع

بدر
٢٠

وتعتبر الصواري والشرع هي قلب السفينة النابض فعليها يقع العبء الأكبر في سيرها وحركتها . وكان للصارى أسماء متعددة ، فهو الدققل في المحيط الهندي والدشولى في بحر الصين والصارى في البحر المتوسط (١) . ومعنى الدققل (٢) في الأصل هو (جذع النخلة) ومعنى هذا أن الصواري كانت تتخذ في تلك الجهات من جذوع النخيل ، ثم تطورت بعد ذلك فأصبحت تصنع في العصور الوسطى من شجر جوز الهند ، ويحتفل أنها كانت تصنع أيضا من خشب الساج . ويمكن القول أيضا أن القربة (٣) كانت تصنع أيضا من خشب الساج .

أما الشراع فكانت تصنع من التيل المكون من خليط من ألياف البردي وأعشاب وألياف الكتان ، وكانت أنواع الأقمشة والمنسوجات المستعملة في الشرع مختلفة الجودة والأسعار ، فمنها أنواع ممتازة جدا ومرتفعة الأسعار . أما شرع المحيط الهندي والبحر الأحمر فكانت تصنع من أوراق جوز الهند أو سعف

(١) الم-مودى : مروج الذهب ج ١ ص ٢٤٤ .

(٢) العرب والملاحة في المحيط الهندي ص ٢٦٤ (المعرب) .

(٣) القربة : عود الشراع الذي في عرضه من أعلاه (القاموس المحيط) وهي مأخوذة من الكلمة اليونانية (Keraia) (قاموس ابن جبير ص ٤٤ عن العرب والملاحة المترجم ص ٢٦٤) .

النجيل ، او تصنع من نسيج الاشرعه القطنى . وكانت نهايات شرع البحر الأبيض المتوسط ومصر خاصة تبطن بالجلد ، أما الحبال فكانت تصنع أحيانا من الجلد والغالب من ألياف البردى والكتان والقنب (١) . وكانت الشرع متعددة الألوان ، ولكل لون معنى خاص وعلامة مميزة ، فالشرع الأسود علامة الحزن ، واللون الأحمر أو الأرجوانى يستعمل فقط لسفينة أمير البحار أو الحاكم ، أما السفن الكشفية التى تستعمل وقت الحروب فكان شرعها وحبالها تصنع بلون ماء البحر حتى لا تظهر للعدو . وفى بعض الأحيان كان يلون أعلى الشرع ويترك باقية بدون لون ، وأحيانا يضاف إليها قطع من النسيج الملون بأشكال ورسوم مختلفة ، كانت تعنى فى معظم الحالات اشارات مثل الرنوك المملوكية ، أو اشارات فرسان الاقطاع فى أوروبا فى العصور الوسطى . كما كان يكتب عليها كتابات وشارات ورموز خاصة باسم السفينة وجنسيته ورتبة من يركبها (انظر شكل ١٦) . وكانت سفينة أمير البحار تتميز بوضع علم خاص بالاضافة الى لون الشرع الأحمر . وفى الظلام كان يوضع اضاءة بدلا من العلم وذلك لهداية الأسطول والتفاف وحداته حول قائده . وفى بعض الأحيان كان جميع قطع الأسطول تضاء ، وفى هذه الحالة كان ضوء سفينة أمير البحار يوضع فى مكان مميز أو تضاء بأكثر من شعلة . كذلك كانت سفن الأسطول الواحد توضع أعلاما لبيان جنسيتها لتمييزها عن سفن العدو ، كما كانت الأعلام تستعمل لاعطاء اشارات معينة ، فمثلا يستعمل العلم الأحمر علامة بدء المعركة وغير ذلك من الشارات .

وكانت السفن الفرعونية تحتوى على صار واحد وعمودين مستعرضين (قرنين)
لحمل الشرع المربع الشكل (انظر لوحة رقم (٥) ، (٧)) ، أما السفن
الفينيقية وكذا الاغريقية ، فكانت تحتوى على صار واحد وقرية واحدة (٢) .
(انظر لوحة رقم ١٣ ، ١٥) . وما هو جدير بالذكر أن الصواري
والشرع كانت لها فى العصور القديمة أسماء معينة تبعا لمميزات خاصة بها أو ذكرى

(١) Ancient Ships, P. 96.

(٢) Clowes : The Story of Sails, P 85.

مناسبات حروب هامه . فهناك الشراع المعروف باسم اكتيون (Akateion) الذى كانت تستعمله السفن الحربية ذات الثلاث الصفوف من المجاديف ، وكان هذا الشراع كبير الحجم ولذا فانه لا يستعمل الا بعد الانتهاء تماما من القتال ، ذلك أن الاشتباك فى العمليات الحربية يجرى دون الاهتمام باتجاه الرياح ، ولذلك فقد أصبح من الأمثال المأثورة ، ان نشر شراع (Akateion) معناه الهروب من المعركة .

وقد أطلق الاغريق اسم دالون (Dalon) على الشراع الصغير ، وقد أطلق هذا الاسم فيما بعد على السفن الحربية البيزنطية فى القرن السادس الميلادى (سنة ٥٣٣ م . وفى القرن الخامس والسادس الميلادى أطلق اسم (ارتيمون) على الشراع الثانوى أو المساعد للشراع الرئيسى أو الأسمى ، وهو يوجد غالبا فى السفن التجارية (انظر شكل ١٧ ، ١٨) . ومنذ سنة ٥٠٠ م بدأ يظهر شراع وصارى ثالث فى سفن البحر المتوسط ، ولعلها استخدمت فى السفن التجارية الكبيرة ، كما بدأ يظهر الشراع المثلث الشكل ، الذى كانت تربط قاعدته على القرية ورأسه على الصارى . وبعد ذلك أصبحت المراكب تحتوى على شراع أساسى مربع وآخر ثانوى مثلث ، فقد كانت السفن البيزنطية التى هجمت على قرطاجنة سنة ٥٣٣ م تحتوى على شراعين وصاريين ، وكذلك السفن البيزنطية التى حاربت كريت سنة ٩٤٩ م (١) .

وكان الشراع المربع يصنع من نسيج متين يعرف بنسيج (القلوع) ويتكون عادة من عدة عروض من هذا النسيج الذى يخاط بجانب بعضه البعض على أن تكون الخياطة فى وضع طولى ، ثم تخاط قطعة النسيج المربعة بحبال من جميع جهاتها ، كما يعمل فيها (عراو) ثقوب فى الأركان ، وفى جهات أخرى لكى تسمح بسرور الحبال داخلها . وتعرف الحبال التى تربط الشراع بعمود الشراع بحبال العقد ، ثم يرفع الشراع وعموده الى أعلى الصارى ويربط فى حلقة جديدة مثبتة فى الصارى بواسطة حبل خاص (انظر شكل ١٩ ، ٢٠) . كما يخاط فى الشراع حبال وعراو على

مسافات محددة ، الغرض منها ضم الشراع وارهائه حسب الحاجة أو ضم وارهائه
أجزاء معينة منه . وفي منتصف القرن السابع عشر امتلأت منطقة الشراع في السفينة
بعدد الشرع المساعدة المثلثة الشكل في المقدمة والمؤخرة وهذه الشرع تنشر على
جبال ممتدة من الصارى . (انظر لوحة رقم ٣٣ ، ٣٤) .

الزخارف

٥١

وكانت السفن وخاصة مقدمتها تزخرف بزخارف متعددة ، فقد كانت المقدمة تنحت على شكل رؤوس حيوانية كما هو الحال في العصر الفرعوني (انظر شكل ١) ، كما وجدت مقدمات منحوتة على شكل رؤوس آدمية كما هو الحال في مقدمة بعض السفن التي اشتركت في موقعة أكتيوم سنة ٣١ هـ (انظر شكل ٣٠) . على أنه يجب أن نلاحظ أن الرؤوس الآدمية أو الحيوانية التي نحتت على مقدم السفينة سواء أكانت مجسمة أو منحوتة نحتا غائرا أو بارزا أو منقوشة على جوانبها ، لم تكن تعنى فكرة دينية ولم تمثل اله من الآلهة ، بل كانت مجرد رموز وشارات للبلدان التي تتبعها ، فمثلا كانت السفن المصرية في العصر الفرعوني ينحت على مقدمها شكل تمساح رمزا لنهر النيل على اعتبار أنه أبرز المظاهر الطبيعية في مصر (انظر شكل ٣٢ ، ١٤) .

ونجد على السفن الرومانية نقش تمثال أسد فرجينا (Phrygian) والسفن الإثينية عليها تمثال (Pallas) وسفن قرطاجنة عليها تمثال آمون ، وفي بعض الأحيان نجد أن السفينة الرومانية تحتوى على تمثالين في المقدمة ، أحدهما يشكل المقدمة نفسها والآخر يخرج منها على شكل رقبة البجعة أو الأوزة

(انظر تسلل ١٦) ، وهذا الأخير غالبا ما يظلى بطلاء ذهبي أو فضي . كذلك كانت تزخرف مؤخر السفن في بعض الأحيان ، فمثلا السفن الفرعونية كان ينقش عليها زهرة اللوتس أو أوراق أشجار البردى أو شكل ريش أو مراوح نخيلية . (انظر لوحة رقم ٥ ، ٨) . كذلك وجدت نقوش جميلة على مؤخرة سفينة اغريقية ترجع الى سنة ٦٠٠ ق.م (انظر شكل ٧ ، ٨) وأخرى رومانية ترجع الى سنة ٥٠ م (انظر شكل ١٥) .

وكثيرا ما كنا نجد على جوانب السفينة فتحة على شكل العين (انظر شكل ٢٩) وكان القصد منها في أول الأمر أن السفينة في نظر الشعوب القديمة كائن حي ولذا يجب أن تكون له عينان يرى بهما طريقه ، ثم تطور الأمر وأصبحت تستعمل في العصور الوسطى كفتحة تتدلى منها المرساة (الهلب) . على أن الزخارف لم تلعب دورا هاما في صناعة السفن ، وان كانت لها قيمة كبيرة من الناحية المعنوية عند البحارة ، اذا يعتبرونها في كثير من الأحيان شعارا وطنيا ، أو دافعا على بث روح الشجاعة والاقدام لما ترمز اليه من شعارات البطولة . وكانت أكثر السفن زخرفة هي سفن الملوك والأمراء وكبار التجار والقواد ، فقد كانت السفن الحربية في البحر الأبيض في العصور الوسطى تحتوى على زخارف تعتبر روائع فنية أهاجت قريحة الشعراء فأفاضوا في وصفها . فمنها ما صنعوه على أشكال بعض الطيور ومنها ما صنعوه على أشكال الأسماك والحيتان والدلفين ، ولأبى نواس قصيدة في وصف الدلفين :

قد ركب الدلفين بدر الدجى مقتحما للماء قد لججا (١)
فأشرقت دجلة من نوره وأسفر الشيطان واستبهجا
لم تر عيني مثله مركبا أحسن ان رسا وان عرجا
اذا استحثته مجاديفه أعنق (٢) فوق الماء أو هملجا (٣)

(١) ليج القوم : ركبوا اللجة ، لجت السبينة : خاضت اللجة .

(٢) أعنقت الدابة : سارت سيراً واسعاً فسيحاً مسيطراً .

(٣) هملج البرذون : مشى مشية سهلة في سرعة .

سما صغورا اسعن على سفل الحيوانات كالليل والاسد والفرس والعقاب ،
ويقال أن الخليفة العباسي الأمين كان عنده سفن على أشكال هذه الحيوانات
وقد جاء ذكرها في قصيدة أبو نواس في مدح الأمين :

ألا ترى ما أعطى الأمين أعطى ما لم تره العيون
ولم تبلغه من قبل الظنون الليث والعقاب والدلفين
كما وصفها الحسن بن هانئ في قصيدة مدح بها الأمين قال :

سخر الليل للأمين المطايا لم تسخر لصاحب المحراب
فاذا ما ركابه سرن برا سار في الماء راكبا ليث غاب
أسدا باسطا ذراعيه يعدو أهرت^(١) الشدق كالح الأنياب
لا يعانيه باللجام ولا السوط ولا غمز رجلة في الركاب
عجب الناس اذا رأوه على صوت رة ليث يمر مر السحاب
سبحوا اذ رأوك سرت عليه كيف لو أبصروك فوق العقاب
ذات زور ومنسر وجناحيه ن تشق العباب بعد العباب
تسبق الطير في السماء اذا ما اس تعجلوها بمجيئة وذهاب

وقال ابن الساعاتي في وصف مركب على شكل الغراب :

وركبت بحر الروم وهو كحلية والموج تحسبه جيادا تركض
وكم من غراب للقטיפفة أسود فيه يطير به جناح أبيض
وقال ابن أبي حجلة التلمساني : يصفر منهن العدو الأزرق
غرابها سود ، وبيض قلوها وقال ابن الرومي يصف سفينة :
اليك ركبا بطن جوفاء جونة تخايل في درع من القار فاحم

(١) أهرت : واسع الشدقين .

نواهي اسبابها لها ونظارا
اذا هي قيست بالنور تشابهت
تطير على اقفائها وظهورها
اذا عجلت لم تسترث طيرانها
وان أيقنت أن سوف تقطع زاخرا
هو البحر لا ينفك في جنباته
ملمعه بالودع سقع الملاطم
بأجنحة خفاقة وخراطم
بمصطبب التيار جم الزمازم
وان أمهلت زفت زفيف النعائم
الى زاخر بالعارقات التوائم
رغاء المطايا لا نثيم العلاجم

تواثق أشباها لها ونظائرا
إذا هي قيست بالنور تشابهت
تطير على اقفاؤها وظهورها
إذا عجلت لم تسترث طيرانها
وان أيقنت أن سوف تقطع زاخرا
هو البحر لا ينفك في جنباته
ملسعة بالودع سفع الملاطم
بأجنحة خفاقة وخراطم
بمصطحب التيار جم الزمازم
وان أمهلت زفت زفيف النعائم
الى زاخر بالعارقات التوائم
رغاء المطايا لا تميم العلاجم

المجانيق

- ١٨٨١ - ١٤٠٥ هـ - ١٩٦٠ م .

تعتبر المجانيق أعظم الآلات الحربية القديمة وأشدّها تأثيراً ولا سيما في عمليات الحصار إذ هي بمثابة مدفعية التدمير في عصرنا الحديث ، وقد مر بنا أن جنود الأساطيل كثيرا ما ينزلون البر للالتحام بجنود العدو ، ولا بد لهم قبل النزول أن يستخدموا المجانيق لكي يحدثوا ثغرات في الحصون والأسوار ينفذون منها . أما إذا دارت رحى الحرب في وسط البحار ، فقد كانت المجانيق في هذه الحالة أيضا هي أول سلاح يستعمله الأسطول في الهجوم قبل أن تقترب مراكبه بسراكب أسطول العدو ويكون القتال في هذه الحالة بالسلاح الأبيض . من هذا نرى أن المجانيق من الآلات الحربية التي لا يمكن الاستغناء عنها في البر والبحر على السواء ، وإن كانت الضرورة إليها في البحر أشد وأقسى .

وقد جاء في كتاب « الحياة العسكرية عند العرب »^(١) « أن العرب عرفوا هذا السلاح (أي المنجنيق) منذ عهد الجاهلية ، فقد أشارت المراجع القديمة إلى أن جذيمة الأبرش أحد ملوك الطوائف كان أول من استعمله في الجاهلية .

(١) إحسان هندي : الحياة العسكرية عند العرب ص ١٣٩ .

ويقول الطبري في تاريخه « أن عروة بن مسعود وغيلان بن سلمة لم يشهدا مع الرسول وقعة حنين ولا حصار الطوائف لأنهما كانا يتعلمان صنعة الدبابات والمجانيق في بلدة جرش^(١) » ويعلق احسان هندی على رواية الطبري فيقول « وبما أن بلدة جرش عربية ، وكان يسكنها من قبل نقر من العرب الغساسنة ، لذا يعتبر هذا أنصع دليل على أن العرب ، أو نقر منهم على الأقل عرفوا المنجنيق واستخدامه منذ الجاهلية » .

وقد جاء في كتاب (الفن الحربي في صدر الاسلام^(٢)) . « انه لا يظن أن الجاهلين استخدموا هذا السلاح (المنجنيق) فان أشعارهم التي هي سجل حياتهم لم تذكر عنه شيئا ولو اشارة عابرة ، تفيد أنهم عرفوه أو عملوا به . ولو كان ذلك لتناولوه بالوصف ونسبوه الى صانعيه ، وأماكن صنعه ، كما فعلوا بسائر سلاحهم وما شاع لديهم من أدوات القتال » . وقد علق الأستاذ احسان هندی^(٣) في كتابه « الحياة العسكرية عند العرب » على هذا الرأي بقوله « ان عدم ذكر شيء عن المنجنيق في الشعر الجاهلي ، لا يصح اعتباره دليلا على أن العرب لم يعرفوه ، وذلك لأن الشاعر العربي كان يصف الأشياء التي تلوذ به فقط ، فاقصر في وصف السلاح على وصف سلاحه الفردي بدون أن يتعرض للسلاح الجماعي كالمجانيق والدبابات والأبراج وغير ذلك » وأضيف الى الرأيين السابقين ، أن كلا منهما له قيته ووجهته ، ويصور جانبا من الحقيقة ، فليس من شك في أن عدم ذكر المنجنيق في سجل العرب الشعري دليل قوي على عدم شيوع هذا السلاح في العصر الجاهلي ، ولكنه لا يقوم دليلا قاطعا على عدم معرفة جميع القبائل العربية وخاصة تلك التي سكنت أطراف شبه الجزيرة العربية مثل المناذرة المجاورين للدولة الساسانية والغساسنة المتاخمين للدولة البيزنطية ، ويؤيد هذا الرأي ما جاء في تاريخ الطبري وابن هشام .

(١) تقع مدينة جرش الآن في الأردن .

(٢) الفن الحربي في صدر الإسلام تأليف عبد الرووف عون ، ص ١٦٢ .

(٣) الحياة العسكرية عند العرب ، ص ١٣٩ .

وقال جمهور علماء الآثار^(١) والتاريخ الاسلامي من المستشرقين وعلى رأسهم (فون كريمر) و (أومان) بأن العرب نقلوا عن البيزنطيين استعمال المنجنيق والعرادة، أما صاحب كتاب «آثار الأول في تدبير الدول»^(٢) فيقول بأن الفرس هم أول من استعمل المنجنيق «وأهل مدنهم متفوقون يرمون بالحجر المصيب، والمنجنيق من استنباطهم، ويقال انه ظهر في زمن (النسرود) وأعقاب دولتهم».

وقد جاء في معاجم اللغة^(٣) ان كلمة المنجنيق فارسية معربة وانها مكونة من (جه نيك) أي (أنا ما أوجدني)، ويقول الجواليقي «والمنجنيق فارسي معرب». وعلى أية حال سواء أكان المنجنيق بيزنطيا أم فارسي الأصل، فمن الثابت أن المسلمين قد استخدموه منذ عهد الرسول صلوات الله عليه وانهم أدخلوا عليه كثيرا من التحسين والتهديب.

وجاء في كتب السيرة^(٤)، أن المسلمين استخدموا المنجنيق لأول مرة في غزوة الخندق وذلك نزولا على مشورة «سلمان الفارسي» الذي قام بصناعة أول منجنيق اسلامي بنفسه. ولكن جاء في الطبري^(٥) وابن الأثير أن المسلمين استعملوا المنجنيق لأول مرة في حصار الطائف وان الرسول عليه الصلاة والسلام كان أول من رمى به من المسلمين. ويقال ان الخليفة عمر بن الخطاب^(٦)، عني باستعمال المجانيق، حتى أصبح لدى الجيش الاسلامي الذي ذهب لفتح بلاد فارس عشرون منجنيقا استخدمها جيش المسلمين في فتح المدائن، عاصمة الدولة الساسانية. ويقول الطبري ان الجيش الذي فتح سوريا بقيادة خالد بن الوليد وأبي عبيدة بن الجراح، كان مزودا بالمجانيق. كذلك استخدم جيش عمرو بن العاص الذي فتح مصر المجانيق، بعد أن صنعها في مدينة القسطنطينية بعد تأسيسها.

(١) أحمد بن زيني دحلان، ج ١، ص ١٥٢ (الفتوحات الإسلامية بعد مضي الفتوحات النبوية)، (Calcutta 1920) Von Kremer: The Orient under the Caliphs, p 327
Oman: A History of the Art of wars in the Middle Ages, P. 219.

(٢) الحسن عبد الله: آثار الأول في تدبير الدول، ص ١٦٧.

(٣) القاموس المحيط، ج ٣، ص ٢١٨، الجواليقي المعرب، ص ٣٠٥، ٣٠٧.

(٤) السيرة النبوية، محمد بن هشام، ج ٤، ص ١٢٦.

(٥) الطبري، ج ٣، ص ١٣٧، الكامل لابن الأثير، ص ٦٣.

(٦) إحسان هندی، ص ١٤٠.

وكان من الطبيعي أن يهتم الأمويون اهتماما خاصا بمثل هذه الآلة الحربية في فتوحاتهم التي امتدت من أقصى الشرق الى أقصى الغرب حتى وصلت المحيط الأطلسي ، فقد صنع في عهدهم أنواع من المجانيق الكبيرة الحجم ، ويقال ان الحجاج بن يوسف الثقفي (١) صنع منجنيقا أسماه (العروس) يحتاج الى خمسمائة رجل لخدمته والعمل عليه ، وقد سلم عددا منه الى ابن عمه محمد بن القاسم ففتح هذا بها مدينة (الديبل) في السند سنة ٨٩ هـ (٧٠٧ م) وعدة مدن أخرى هناك . وما جاء القرن الثاني للهجرة حتى كانت المجانيق آلة طيعة ، وسلاحا عاديا عند المسلمين استعملوه في كل فتوحاتهم وحروبهم وخاصة في حصار المدن برا وبحرا . وكذلك في الحروب البحرية التي بدأت تشارك مشاركة فعالة في الفتح الاسلامي وخاصة في حوض البحر الأبيض المتوسط . أما في العصر العباسي فقد كان عدد المجانيق يقرب من عدد بعض الأسلحة الأخرى الخفيفة ، فقد استخدموه في أغلب معاركهم ، وخاصة في حرب عمورية (٢) سنة ٢٢٣ هـ (٨٣٧ م) .

أما عن وصف المجانيق التي استعملت في العصر الاسلامي ، فقد أتى ذكرها في عدد غير قليل من مؤلفات العرب ، غير أن كل مؤلف تناول نوعا معينا من المجانيق فقد جاء مثلا في كتاب « التراتيب الادارية للادريسي » انه آلة لرمى العدو بحجارة كبيرة بأن يشد سوار مرتفع جدا من الخشب يوضع عليها ما يراد رميه ، ثم تضرب سارية موصلة لمكان بعيد جدا . وهكذا نرى دائما وصف نوع واحد من أنواع المجانيق . ولكن وجد وصف شامل لجميع الأنواع التي استعملت في العصر الاسلامي في كتاب « الحياة العسكرية عند العرب (٣) » . فقد جاء فيه أن العرب عرفوا ، مجانيق قذف القنابل وقذف النفط والكرات النارية ، كما عرفوا المجانيق القاذفة للأفاعي والعقارب ورمم الحيوانات الميتة والقاذورات .

وهناك نوع آخر من المجانيق ، عرفته بعض المراجع باسم (قوس الزيار) وهو عبارة عن آلة ثابتة ثقيلة تعمل على مبدأ القسي ، أي أن القوة الدافعة فيها تأتي

(١) زيني دحلان ، ج ١ ، ص ١٥٢ : الفتوحات الإسلامية .

(٢) إحسان هندي ، ص ١٤١ .

(٣) إحسان هندي ، ص ١٢٩ .

من شد وتر ضخّم ثم تركه يعود الى حالته الطبيعية قاذفا ما يحمله الى بعد يتناسب مع قوة الشد ، أى مع (تزيير) الوتر ولذا سميت الآلة باسم (قوس الزيار) . أما السبب في تسميتها باسم (منجنيق السهام) فيرجع الى أن حجمها كان حجم منجنيق يرمى سهما هائل الحجم يتراوح طوله بين ٦٠ — ١٨٠ سم ووزنه من ٢ الى ٣ كيلوجرام . وقد أطلق الصليبيون على هذا السلاح اسما يقابل تماما اسمه العربى وهو (Arcus Manganellus) وعرف بالفرنسية Arcs de mangenneaux ثم تغير هذا الاسم بدوره الى كلمة باليستا (Baliste) في العصور المتأخرة (١) .

وقد جاء في مخطوط « تبصرة أرباب الألباب في كيفية النجاة من الحروب ، ومن الأسواء ونشرأعلام الأعلام في العدد والآلات المعينة على لقاء الأعداء » تأليف مرضى الطرسوسى (٢) مستشار السلطان صلاح الدين الأيوبي العسكرى ، وصف موجز عن طريقة استخدام المجانيق فقال « للرماية عن المنجنيقات أسرار يجب أن تحرز وتحفظ . فمنها أن الرامى اذا وقف تحت الكفة سواء على الخط المستقيم كان الحجر كثير الارتفاع قريب المسافة وربما أسقط على الرجال ، واذا خرج عن الكفة الى طرف السهم بمقدار شبر واحد كانت الرماية أبعد ، وأكثر ما يخرج عن السهم شبران لاغير ومتى زاد عن ذلك نقصت الرماية . وأكثر المسافة التى يصل اليها الحجر ستون باعا وأقلها أربعون باعا ، والأصل أيضا بعد المسافة وقربها لين الأسهم وييسه ، فمتى كان السهم فى لين ليس بالمفرط كان ذلك أبعد للرماية وأشد للنكاية ، ومتى كان يابسا كان دون ذلك . ويتعين على الرامى أن يفجح بين رجليه ويضبط الكفة بيديه ، ويعقد مع كل جرة بنفسه مع الكفة » .

ويعتبر كتاب « آثار الأول فى تدبير الدول » للحسن بن عبد الله ، أقدم الكتب التى تعرضت لوصف وتوضيح المنجنيق ، الا أن وصفه كان مختصرا ولذا فان الفائدة منه كانت قليلة ، فهو يقول مثلا فى وصف المجانيق « منه ما هو بلوالب ، ومنه ما هو

(١) الحياة العسكرية عند العرب ، ص ١٢٤ .

(٢) نسخة منه فى أكسفورد تحت رقم (٢٦٤) ونسخة أخرى بالمتحف الحربى بالقاهرة . وقد نشره وعلق عليه كلود كاهين فى مجلة :

(Bulletin d'Etudes Orientales, T. XII, P 118, Année 1947-1948).

بدائرة وفيه تقالات من الرصاص ، اذا دار فيها الرجال رفعت السهم ، فاذا تركت رمت ، فلا تحتاج الى رجال كثيرة ، وقد يتخذ بقسى كبار موتورة ، وتجعل قبضاتها الى الأرض مشدودة في قواعد المنجنيق ، وفي أوتارها حبال مشدودة الى حلقة المنجنيق . وتحرك بزيادة قائم حتى تفتح أوتارها ، ويحرك الحجر بالكفة ، ثم يرمى فيخرج أشد ما يكون ، واذا أراد الرمي بقدور النفط أو العقارب أو ما شاء فعل ، فاذا كان ضعيفا ثقله بالرصاص والأحجار وان كان يرمى بالنفط والنار اتخذ له كفة من الزرد وحبالا بسلاسل .

ومن الكتب المتخصصة وأشهرها وأوفاهها كتاب « الأنيق في المجانيق » (١) لما يحتويه من الرسوم الدقيقة لأجزائه ، واصطلاحات أهل الصنعة وتفصيلات وافية عن الطرق التي يضبط بها الرامي رميته ، وكيف يبعد الرمي أو يقربه ، الى غير ذلك من التفصيلات التي تفيد المتخصص ، وقد جاء فيه « اذا أردت أن ترمي بعيدا فانك تضع الحجر في المنجنيق وترمي به الى مطلوبك ، فان أردت أبعد منه فانك تدهن في الثانية أصبع المنجنيق بالزيت ، فان رميت به وبلغت ما تطب وأردت أبعد من ذلك ، فانك تضع بين حلقة سواعد المقلاع وبين الاصبع الحديد قطعة من المشاق وترمي به ، فان بلغت مقصودك فحسن ، وان أردت أبعد منه ، فانك تدخل في اصبع المنجنيق كعكة من حبل وترمي به فانك تبلغ مقصودك ، وان أردت أبعد منه فانك تضع فيه كعكة أخرى ، فانك تبلغ الذي تطلبه ان شاء الله تعالى . وان أردت أبعد منه فضع كعكة أخرى تفعل ذلك ثلاث مرات فانك تبلغ الذي تطلبه ، وان أردت البعد أيضا فبشيء آخر وهو انك تغير الساعد المعد للرمي بأرق منه وترمي بعد ذلك فانك تبلغ ما تريد ، وان أردت أبعد منه فانك تضع تحت جر الدولاب جسرا آخر حتى تشتد السواعد شدا عظيما وترمي به الى القلعة التي تطلبها ، وان كانت قلعة أخرى أبعد منها فانك تضع فوق الكفة التي للمقلاع شيئا ثقيلًا (كذا) اما رملا نديا أو غير ذلك من الأشياء الثقيلة وترمي به ، فان بلغت التي تريد فحسن ، وان أردت أيضا أبعد من ذلك الرمي فانك تحفر الأرض التي تحن

(١) ارنهبا الزردكاش : الأنيق في المجانيق ص ٦٤٥،٤٤٣،٤٢ (مخطوطة مصورة بالجملة)

العربية تحت رقم ٩٧٠ .

المنجنيق حتى يغرق المزرب ذراعا واحدا ، وان أردت أبعد منه فنزله أيضا ذراعا
آخر وكلما أردت أن تبعد نزلة ذراعا بعد ذراع ، تفعل ذلك الى خمس أذرع وترمى
به فانك تبلغ المقصود . وان أردت فبفعل آخر هو أنك تنقص من الحجر رطلا
واحدا فانك تبلغ ما تريد وان أردت أبعد منه تنقص من الحجر أيضا رطلا آخر
وكلما أردت البعد فانك تنقص من الحجر رطلا بعد رطل الى مائة رطل ، وان أردت
أبعد من ذلك الرمي فتفعل فعلا آخر وهو أنك تثقل الصندوق بشيء ثقيل ، تفعل
في المرة الأولى رطلا واحدا فان أردت أبعد من ذلك فتزيده رطلا آخر وكلما أردت
البعد فتزيده رطلا بعد رطل الى مائة رطل فانك تبلغ المقصود ان شاء الله تعالى
هذا فيما أردت البعد » . (ورقة رقم ١٢) .

أما عن تقريب الرمي فيقول « وان أردت القرب فانك تضع الحجر وترمى به
الى حيث تريد فان أردت أقرب منه فانك تدهن ثلث اصبع المنجنيق وترمى به وان
أردت أقرب منه ، فانك تدهن ثلثي الاصبع وترمى فانك تبلغ المقصود ، وان أردت
أقرب من ذلك ، فادهن جميع الاصبع وترمى ، فانك تبلغ ما تريد . وان أردت
أقرب منه فانك تشيل رأس المزرب الى فوق ذراع واحد فان أردت أقرب منه
فانك تشيله ذراعا آخر وترمى فانك تبلغ ما تريد . وان أردت أقرب من ذلك فانك
توسع المزرب وترمى به ، وان أردت أقرب من ذلك فانك تنزع جسر الدولاب
وترمى به فانك تبلغ المقصود ، وان أردت أقرب منه فانك تغير الساعد بأغظ منه ،
وان أردت أقرب منه فانك تزيد الحجر رطلا واحدا وترمى به فانك تبلغ المقصود
ان شاء الله تعالى ، وان أردت أقرب من ذلك فانك تزيده رطلا آخر وترمى به فانك
تبلغ المقصود . وكلما أردت القرب تزيد الحجر رطلا بعد رطل الى مائة رطل فانك
تبلغ ما تريد وان أردت أقرب من ذلك فبنوع آخر وهو أنك تخفف من الصندوق
رطلا واحدا وترمى ، فانك تبلغ المقصود . وان أردت أقرب من هذا الرمي فانك
تخفف منه رطلا آخر وكلما أردت القرب تخفف رطلا بعد رطل الى مائة رطل فانك
تبلغ المقصود ان شاء الله تعالى (ورقة رقم ١٣) .

وبعد أن ينتهي من شرح كيفية ابعاد وتقريب المنجنيق في اسهاب ، يبدأ في شرح
وتفصيل كيفية الرمي بالقدر المرسم بالنقط والزافات أو الكلس والدخانات ،

فيقول : « واذا أردت أن ترمى بقدره مرسمة بالنفط والزافات أو قدرة كلس والدخانات أو حجر منجنيق مرسم بالنفط ، فانك تأخذ أولا ما (ء) الفجل أو الطلق المحلول بالخل العتيق ، وتبل به لبادا وتخيظ ذلك اللباد في كفة المنجنيق والسواعد الى نصفها وتضع القدرة فيه وترمى فانك تحرق ما تريد » .

ثم يتكلم عن النشاب الذي يرمى بالمنجنيق فيقول « واذا أردت أن ترمى نشابا في المنجنيق فتارة يكون مرسما بالنار والزقات ، وتارة يكون بلا رسم ، فاذا أردت ذلك فانك تضع في عدل النشاب كلابا ، ويكون ذلك الكلاب من حديد ويكون الكلاب يحمل السهم ويحمل القرب ، ويكون وجه الكلاب مقابلة نصل النشاب وظهره الى ريش السهم ثم بعد ذلك تقلع كفة المنجنيق وتقلع ساعده الأول ثم تضع الكلاب في الساعد الثاني ثم ترمى به فانه يصيب من تريد ان شاء الله تعالى . الذي ذكرناه تمام العمل بالمنجنيق الذي يسمى قرابغرا » (انظر ورقة رقم ١٤) .

ثم يوضح كيفية وضع المنجنيق والأخشاب اللازمة لذلك فيقول « كيفية وضعه حتى يصير الرامى به مستأنسا فنذكر ما يحتاج اليه من الأخشاب وهي ثمان وعشرون قطعة من الخشب وفيها ما يزيد وما ينقص ، فاذا أردت وضعه فتتظر الى ما قد وضعته من الأخشاب في هذا الكتاب فتعمل أمثالها وأعدادها والصندوق المرسوم فيه فلا تخرج من عمله وانظر أيضا الى طول النشاب وما هو عليه فاعمل هيته ومسفله وأعلاه وبخوش الخزيرات وغير ذلك من الأعمال ثم جميع المنجنيق وما يحتاج اليه » (انظر ورقة رقم ١٥) .

ثم يشرح في تفصيل واف أنواع المقذوفات التي كانت تقذفها المجانيق فيقول : « قدر عراقى يأخذ أربعين قنا وأربعين وشقا وأربعين حصا لبان وأربعين (جلتيت) وأربعين علك صنوبر وأربعين صندروس ينخل اللزافات كلهم بقليل من النفط الخوزى يطعم العشار بدهن الرخامة بالنفط وينزل الجميع الى الرخامة ويخدمه عليها ويأخذ صندروس مخرمش ويعلقه ويأخذ قدرة المدورة من الفخار ويفتح لها ثلث شواريق وثلاث مناسف ويبيضها (أى يسودها) بالزفت ويضرب اللزافات في القدرة ويأخذ ثلث عزاوز مطاولات يملأهم نفض ويعمل على رأس كل عزوز وردة من اللباد

ولا يسد فم العزوز ويفرز العزاوز في اللزفات ويظالم الوردات من الشواريق ويضامع من كل شاروق الكريج عراقى مقلى بكيرت ويضرب عليها شبك من الشريط قدر عراقى وهو هذا المثل (انظر ورقة رقم ١٦) . وهكذا يسير على هذا المنوال من الشرح والتفصيل الدقيق في بيان أنواع المقذوفات المختلفة مثل قدر مخاسفة مضربين ، قدر منتن المخاسفة ، قدرة الجير ، قدرة المحزم ، قدر الصنوبرة ، قدر مخفى (انظر ورقة رقم ١٧) . كذلك فصل المقذوفات التى تستعمل لقذف المراكب فيقول « قدر سقوط تأخذ قدرة مدورة فخار وتملأها حب القطن محمص بالزاق وتسلأ به القدرة ويظخره بظخيرة موقنة مقلبة في الكبريت ويعطيه النار من الظخيرة قدر سقوط المراكب ، تأخذ القدر الفخار أكبر ما يكون وتحط فيها حبات عتيق واصماس ونواشيد وتختم رأسها وتسقطها في الثقوب في المركب فأى من لسعته قتلته والله أعلم صفة المركب » . ويذكر نوعا آخر من أنواع القذور التى تقذف على المراكب فيقول « القدرة الجيرية للمخاسفة والمركب تأخذ قدرة فخار وتملأها دواحد وتعطيه وتختم رأس القدرة ختم جيد وتقول بعزيمة ، خذ هذه القدرة واشعله ثم تأخذ الخصم وما يعرف من أين تشعله . فعندما تريد تشعل القدرة خذ العشار بله بالنفط ، والزقه على القدرة فلبس كفك واشعل القدرة وهو به حتى تقوى ناره وأكثره قدام خصك فيطلع الدواحد الى الخصم حتى يحرقه ويقشر جلده عن لحمه .

وكان من التقاليد المرعية عند جنود المسلمين أنهم يكبرون ويتلون بعض آيات قرآنية معينة أثناء رميهم بالمجانيق ، فاذا كان المنجنيق يقذف الحجارة قالوا :

« وأمطرنا عليهم حجارة من سجيل منضود ، مسومة عند ربك ، وما هى من الظالمين ببيعد » (١) .

واذا كان المنجنيق يقذف النفط والنار قالوا : « واعتدنا لهم عذاب السعير ، فسحقا لأصحاب السعير » (٢) .

(١) سورة هود الآية ٨٢ ، ٨٣ .

(٢) سورة الملك آية (٥) .

المكاحل

١٨٠٠ - ١٨٠٤

قبل الكلام عن المدافع أو المكاحل يحسن بنا أن نذكر شيئاً عن المادة التي من أجلها اخترع المدفع لقذفها ، ونعني بها البارود أو كما تسميها المراجع القديسة النار الأخرقية (Feu gregois) . لقد أجمع جمهور المؤرخين من الأوروبيين على أن مخترع هذه المادة (البارود) هي بيزنطة ، ولكننا إذا رجعنا إلى المصادر التاريخية التي عاصرت هذا الاختراع وجدنا أن المخترع اسمه (قلينيكوس) وهو مهندس من مدينة هليوبوليس (عين شمس) . ويعود الأوروبيون فيقولون أن مدينة هليوبوليس هذه ليست هي المدينة المشهورة في مصر بل أنها بالشام ، وقد دحض هذا الزعم المؤرخ جيبون^(١) (Gibbon) الذي يقول « وقد أتى قيدينوس بهذا الصانع (يعني قلينيكوس) من أطلال هليوبوليس وكانت الكيمياء علماً خاصاً بالمصريين » . لذلك أود أن أنبه إلى خطأ شائع بالنسبة إلى اختراع البارود ، وهو نسبته إلى الدولة البيزنطية ، على الرغم مما تثبتته المراجع المعاصرة من أنه اختراع مهندس مصري من مدينة هليوبوليس وإن اختلفوا في موقعها بمصر أو الشام . على أن ما ذكره المؤرخ (جيبون) يقطع الشك باليقين ، إذ أن روايته تؤكد أن

(١) Bury. Pro. :Gibbon's Decline & Fall P. 52.

مدينة هليوبوليس المذكورة ، بمصر وليست بالشام ، ولم يطعن في هذه الرواية لذلك أرى تصحيح ذلك الخطأ ورد الشيء الى مصدره ، فأقرر أن البارود أو (النار المشهورة بالاغريقية) ، هي في الواقع اختراع مصري ، ولعل التصاق كلمة بيزنطة بها يرجع الى أن اختراعها بمصر كان أثناء الحكم البيزنطي . ويؤيدني في هذا الرأي ما جاء في فتح العرب لمصر ^(١) « واننا لا يمكن أن نتصور أنه كان من الممكن أن تبنى سفن في الاسكندرية بعد فتح العرب لمصر بما لا يزيد الا قليلا عن عشرين سنة ، ثم تجهز تلك السفن بالآلات التي تقذف النار الاغريقية ، اللهم الا اذا كان اختراع مزيج تلك النار وعسل آلاتها أصله في مصر ذاتها » .. ثم يضيف « ومهما يكن من أمر هذه النار فانه لا شك على أية حال في أن صناعة السفن كانت عظيمة في مدينة الاسكندرية في النصف الأول من القرن السابع الميلادي ، وانها لم تضمحل عندما انتهى أمر الدولة البيزنطية بمصر . وهذا يدل بغير شك على أن الصانع الذي قام بصناعة السفن وغيرها من الصناعات كان مصريا ، وانه كان يعمل بوحى من نفسه بغير ارشاد ولا تيسير من الروم ، هذا اذا لم تقل انه كان في الحقيقة الصانع المعلم » .

وقد كتب (ليو) ^(٢) عن (النار الاغريقية) كتابة مستفيضة جاء فيها « هي مزيج من الكبريت وبعض الراتنجات والأدهان في شكل سائل يصبونه في اسطوانة نحاسية مستطيلة كانوا يشدونها في مقدم المركب ، ومن هذه الاسطوانة يقذف السائل مشتعلا ، أو يطلقونه بشكل كرات مشتعلة أو قطع من الكتان المعجون بالنفط فيقع على السفن فيحرقها ^(٣) . وكانت هذه النار تشتعل في الماء والهواء كالنفط وتدمر ما تنصب عليه ، ولذا سميت أيضا (النار البحرية) » .

ويذكر المستشرق الأسباني (كوندى) أن أهل مراکش استخدموا الأسلحة

(١) فتح العرب لمصر ، بتلر ترجمة فريد أبو حديد ص ٨٥ .

(٢) Bury : History of the later Roman Empire, PP. 311-319. (٢)

(٣) يقال أن المقدوفات التي احترقت بها الكعبة في حصار الحصين بن نمير ، لعبد الله

ابن الزبير سنة ٦٤ هـ كانت من هذه النار .

النارية في محاربتهم ، كما ذكر يوسف أشباح^(١) ، أن المرابطين استخدموا الأسلحة النارية عند فتحهم مدينة سرقسطة سنة ٥١٥ هـ في عهد علي بن يوسف بن تاشفين . كذلك يذكر ابن خلدون استعمال العرب للبارود في حروبهم عندما فتح أبو يوسف سلطان مراكش مدينة سلجاسة ، وأخرج بنى عبد الواد سنة ٦٧٢ هـ ، اذ يقول « ولما فتح أبو يوسف بلاد المغرب وانتظمت أمصاره ومعاقله في طاعته ، وغلب بنى عبد المؤتسن على دار خلافتهم ومحارسهم وافتتح طنجة ، وطوع سبته مرفأ الجواز الى العدو وثغر المغرب ، سما أمله الى بلاد القبلة فوجه عزمه الى افتتاح سلجاسة من أيدي بنى عبد الواد المتغلبين عليها وادالة دعوته فيها من دعوتهم . فنهض اليها في العساكر والحشود في رجب سنة ثنتين وسبعين فنازلها وقد حشد اليها أهل المغرب أجمع من زناته والعرب والبربر وكافة الجنود والعساكر ونصب عليها آلات الحصار من المجانيق والعرادات وهندام النفط القاذف بحصى الحديد ينبعث من خزانة ، أما النار الموقدة في البارودة بطبيعة غريبة ترد الأفعال الى قدرة باربها .»

وقد أدخل المسلمون كثيرا من التحسينات على النار اليونانية ، سواء من ناحية التركيب أو من ناحية الاستعمال ، فمن حيث التركيب أخذوا يضيفون اليها بعض الصوغ التي تزيد اشتعالها أوارا ، وأما من حيث الاستعمال فقد أخذوا يزودون بها أساطيلهم على نطاق واسع^(٢) ، حتى أصبحت حديث الشعراء فقد قال الشاعر أحمد ابن يس الصقلى يصف النار الاغريقية التي تستعملها أساطيل العرب :

أوا هريبة ترمى بنفـط	لاخساد النفوس له استتار
كان المهمل في الأنبوب منه	الى شئ الوجوه له ابتدار
كان منافس البركان فيها	لا هوال الجحيم بها اعتبار
نحاس ينبرى منه شـواظ	لا رواح العلوج به بسوار
وما للماء بالانطفاء حكم	عليه لدى الوقود ولا اقتدار ^(٣)

(١) يوسف أشباح : تاريخ الأندلس في عهد المرابطين والموحدين ج ٢ ص ٢٩٥ .

(٢) الحياة العسكرية عند العرب ص ١٥٢ .

(٣) الجندية في الدولة العباسية ص ١٩٩ .

وبينما كان المسلمون يستعملون هذا السلاح الخطير في حروبهم البرية والبحرية على السواء كانت أوروبا تجهله جهلا تاما ، وليس أدل على ذلك مما كتبه الصليبيون عنها . فقد وصفت الأميرة « أنا كومينا » ابنة « اليكسيوس كومينوس » الذي شهد عصر الحروب الصليبية الأولى ، هذه النار في كتابها عن سيرة أبيها ، فصورت مقدار روعها حين تعلقو النار في الجو حين تشتعل ، ثم حين تنقض كقطعة من الجحيم فتشوى الناس وتتركهم رمادا تزره الرياح .

وقد أشارت الأميرة « أنا » الى بعض عناصر هذه النار ووصفت طريقة استعمالها فقالت « انها مزيج من النفط والزيت والكبريت المجدد بنوع من الصنع القابل للاشتعال . وكان هذا المزيج الناري يعبأ في أنابيب من النحاس لها فوهة توقد منها ، وفي مؤخرها قوس تنطلق فتدفعها الى الأمام . وكانت تلك الأنابيب توضع بكميات كبيرة في اسطوانة مستديرة ، توضع في مدافع المنجنيق ثم تقذف على العدو فتصليه نارا حامية ، اذ تنفجر بقوة الاصطدام فيندلع لهيب لا يسكن لانسان أن يخذه وينتشر شررها في كل جانب فتجعل ما حولها جهنم وبئس المصير » (١) .

واستمر جهل الصليبيين بالنار الأخرقية حتى الحملة الصليبية السابعة التي قادها ملك فرنسا « لويس التاسع » وكان هدفها مصر . فقد جاء في المذكرات اليومية للفارس « دي جواثيل » التي جمعها في كتابه « ذكريات عن الحروب الصليبية » عن ذكرياته عن يومى ٦ ، ٧ فبراير سنة ١٢٥٠ م ما يلي : « في غسق الليل جاء المسلمون بألة عجيبة ووضعوها اتجاها الأبراج التي كنا ساهرين على حراستها ، أنا والسير « والتر كوريل » ثم قذفونا منها بشيء ملاً قلوبنا بالدهشة والرعب ، نار كأنما هي الأدنان المشتعلة وذبولها من خلفها مثل الحراب الطويلة ودويها يشبه الرعد ، كأنها جارح يشق الهواء ، ولها نور ساطع جدا من جراء عظم انتشار اللهب الذي يحدث الضوء ، حتى انك ترى كل ما في المعسكر كما لو كان في وضح النهار . وقد رمى المسلمون علينا هذه النار في تلك الليلة ثلاث مرات من الآلات الكبيرة وأربع مرات من القسي العريضة » .

(١) معركة المنصورة ص ٧٤ .

أما عن المدافع فقد جاء في كتاب « حقائق الأخبار في دول البحار (١) » انه قد ورد في تواريخ الصينيين أن المدافع كانت معروفة عندهم منذ سنة ٦١٨ ق.م ، وأيد هذا القول العلامة باري (Barye) في تقرير قدمه الى الأكاديمية الفرنسية سنة ١٨٥٠ م . وقد استعمل العرب المدافع في عدة حروب وكانوا يصنعونها من الخشب ويحزمونها بالجبال ويطلونها بالطلاء للستانة ، ثم أخذها عنهم الطليان فاستعملوها في حصار مدينة فلورانس سنة ١٣٢٥ م . واستعملها ادوارد الثالث ملك إنجلترا في حربه ضد فرنسا سنة ١٣٤٦ م في موقعة كرسى . وكان فم المدفع وقتئذ أوسع من أسفله .

ويصف القلقشندي (٢) المدافع فيقول « مكاحل البارودي هي المدافع التي ترمى عنها بالنفط وحالها مختلف ، فبعضها يرمى عنه بأسهم عظام تكاد تحرق الحجر ، وبعضها يرمى عنه ببندق من حديد زنة عشرة أرتال بالمصرى الى ما يزيد على مائة رطل . وقد رأيت بالاسكندرية في الدولة الأشرفية ، شعبان بن حسين في نيابة الأمير صلاح الدين ابن عرام رحمه الله ، مدفعا قد صنع من نحاس ورصاص ، وقيد بأطراف الحديد ، رمى عنه من الميدان ببندقية من حديد عظيمة محمأة ، فوقعت في بحر السلسلة خارج باب البحر وهي مسافة بعيدة » .

ويقال ان احدى المدن الاسبانية التي كانت ما تزال في أيدي العرب في القرن الرابع عشر استخدمت المدافع في حربها ضد قوات الفرنجة المحاصرة لها . فقد فوجئت القوات القائسة بالحصار بسلاح جديد ، يتكون من ماسورة يقترب منها شخص معه عصا من حديد في طرفها لهب يقربه من الماسورة فيحدث صوتا كالرعد ويندفع في الماسورة لهب ودخان وتنطلق منها كرة من الحديد مما جعل القوات المحاصرة تفر من الميدان خوفا من « القوة الشريرة » .

وقد اتقنت صناعة واستخدام المكاحل في مصر في العصر المملوكى وخاصة في عهد السلطان قايتباى فقد وصف لنا ابن اياس (٣) ، تجربة لاختيار المدفع الذى قام

(١) مرهنتك ج ٢ ص ٤٤ .

(٢) صبح الاعشى ج ٢ ص ١٣٧ .

(٣) عبد الرحمن زكى : السلاح فى الإسلام ص ١٣٢ .

بصنعه الأستاذ ابراهيم الحلبي فقال « وفي يوم الثلاثاء رابع عشر من شوال سنة ٨٦٨ هـ (١٤٦٤ م) رسم السلطان بتصريح المدفع السلطاني الذي سبكه للسلطان الأستاذ ابراهيم الحلبي بقلعة الجبل . وصرخ (دوى) بين يدي السلطان في أواخر رمضان من تحت القلعة الى جهة الجبل الأحمر غير مرة ثم نقل الى ذيل الجبل الأحمر بالقرب من قبة النصر تجاه ظهر زاوية (كهنيوش) خارج القاهرة ووضع على عاليه ، ووضع رجل المدفع نحو الجبل المذكور وفمه جهة خاتناه سرياقوس . وصرخ (دوى) هناك في يوم الخميس تاسع هذا الشهر مرتين في الملا من الناس بحضرة جماعة من أمراء الألوف وأعيان الدولة . وقيس مسافة سقوط حجر المدفع المذكور فجاء أربعة آلاف ذراع وستمائة ذراع وعشرين ذراعا . وكان في المرة الأولى التي صرخ فيها بين يدي السلطان لم يقدر أحد على قياسه لأنه كان يصرخ نحو الجبل ولم تعلم مسافة سقوطه . ولم أحضر أنا هذا القياس الثاني ، ولا تقل الى من ثقة بل سمعته من أفواه الناس وفيه اختلاف من زيادة ونقص . وقد سألت السلطان عن أمره ومسافة سقوط حجر المدفع فعرفته أنني لم أحرره ، فسألني أن أحرره في الثالثة فقلت له لا أعلم زنة المدفع ولا زنة حجره ولا زنة باروده ، فأملى على جميع ذلك وغيره من لفظه ، حسبما نقف عليه ان شاء الله في هذا المحل فتأهب له ، فلما كان يوم الثلاثاء هذا وصرخ المدفع ثالث مرة في مكانه المذكور مرتين ، فكان سقوط حجره الثاني « تجاه مسجد التبن من المطرية ، وهو أبعد مسافة من الحجر الأول وأيضا أبعد مسافة من سقوط حجارة رمى يوم الخميس المقدم ذكره ، وتوليت أنا ومن أثق به قياس هذه المسافة بالضبط والتحرير الزائد فكان طول ذلك خمسة آلاف ذراع وستمائة وأربعين ذراعا وكسرا بالذراع الجديدة وقدر لذلك بالذراع المعتبرة في قياس البرد والأميال ، ستة آلاف ذراع وخمسمائة ذراع وتسع وثمانون ذراعا وثلث ذراع وذلك ميل ونصف ميل وثمان ميل ونصف ميل وثلثون ميل وربع عشر ميل تقريبا (١) . وذلك قريب من سدس بريد ، وهذا شيء من النوادر القريبة التي لم نعهد لها ولا سمعنا مثلها في سالف الأعصار . فتعجب الناس

(١) إذا اعتبرنا الميل ١٦٣٢ متراً (عن هامش الحياة العسكرية ص ١٥٩) يكون مجموع المسافة ١٦٣٢+٨١٦+٢٠٤+٤١=٢٦٩٣ متراً، وهو مدى جيد بالنسبة لذلك الوقت .

أمر هذا المدفع غاية العجب وكان لتصريحه يوم مشهور من كثرة الخلائق ، وبالله لولا اننى شاهدت ذلك ما أثبتته فى تاريخى لغرابية ما شاهدته من عظيم أمره وكل ذلك بسعادة السلطان خلد الله ملكه ، والذي اعتبرته من أمر هذا المدفع المذكور من املاء السلطان ومباشرتى بنفسى أن طوله خمسة عشر شبرا وبالذراع خمس أذرع وربع ذراع ووسع فوهته ثلاث أذرع ونصف ذراع وربع ذراع دورا وسمكه نحو من ثلث ذراع وهو قطعة واحدة مضع مشرف حلو الشكل . وأما زنته فمائة وسبعون قنطارا بالمصرى وزنة حجر المرمى به أربعة قناطير بالمصرى وزنة باروده سبعة وثلاثون رطلا مصريا .

أما عن تكوين المدافع فى ذلك الوقت ، فكانت عبارة عن ماسورة مكونة من عدة شرائط منحنية ملحومة ببعضها . ثم ثبتت الماسورة بواسطة أربطة حديدية على قاعدة خشبية وهكذا اعتبرت هذه القاعدة الخشبية كعربة للمدفع . وقد استعمل فى أول الأمر غطاء منفصل لقفل مؤخرة الماسورة ثم تطورت وفصلت غرفة خلفية للتعمير عن الماسورة . وتركت فتحة ضيقة فى غرفة التعمير لاشعال المادة القاذفة ، وذلك بواسطة فتيل مشتعل مثبت على عصا طويلة وكانت عملية التصويب على الهدف تتم بالعين المجردة .

أما فى القرن الخامس عشر فقد تطورت صناعة المدافع فأصبحت الماسورة تصنع من طبقتين أو ثلاث طبقات منفصلة من الحديد ، كما استعملت أيضا المواسير المكونة من عدة أجزاء من الحديد ملحومة ببعضها ببعض ، كما صنعت بعض هذه المواسير من البرونز والنحاس . وثبتت على قواعد مختلفة الأشكال . وقد عنيت الدول فى ذلك العصر عناية خاصة بزيادة قوة المدفع وذلك عن طريق زيادة العيار ، ولذلك فقد انجهوا الى زيادة وزن المدفع الى درجة كبيرة وذلك لأن المدافع لم تكن تحتوى على أجهزة لامتصاص الصدمة فقد بلغ وزن المدفع الروسى الذى صنع سنة ١٥٨٦ الذى عرف باسم (قيصر المدافع) (٣٩) ألف كيلوجرام على الرغم من أن طول ماسورته لم تزيد عن ٤١ متر ، وكان عياره (٨٩٠) مم .

وفى القرن الثامن عشر صنعت المدافع ذات الترباس المنزلق ، وكان هذا النوع من المدافع يضرب أنواعا كثيرة من المقذوفات مثل الاسطوانات (الخراطيش) المملوءة

بكرات الرصاص (شراويل) أو دانات متفجرة أو حارقة . وقد امتازت هذه المدافع
ببعد المرمى والقدرة على المناورة والتجميع .

وفي نهاية القرن الثامن عشر أخذت تنتظم صناعة المدافع وتوضع لها القواعد
والأصول لبنائها ، فقد أصبح عيار المدافع مثلا لا يحدد بقطر الماسورة بل كان يحدد
بوزن المقذوف بالرطل ، وكانت القاعدة أن تكون النسبة بين قطر المقذوف وقطر
الماسورة بنسبة ١ : ٢٩ من قطره .

ومن المخطوطات الهامة التي تكلمت بدقة وبتفصيل عن آلات الحرب البارودية
مخطوطة « العز والمنافع للمجاهدين في سبيل الله بالآلات الحروب والمدافع » ألفه
بالأعجمية الرئيس ابراهيم بن أحمد بن غانم بن محمود بن زكريا الأندلسي المشهور
بالرباش وترجمه الى العربية أحمد بن قاسم بن الفقيه بن الحجري الأندلسي ترجمان
سلاطين مراکش . ويرجع المخطوط الى القرن الثاني عشر الهجري ، ويمتاز المخطوط
باحتوائه على عدد كبير من الصور والأشكال التي توضح المدافع وأجزاءها وطريقة
استعمالها ، كما توضح بعض المعارك الحربية (انظر ورقة رقم ٢٧ ، ٢٨) .

الباب الخامس

علم الفلك
وفنون البحر

بعد أن فرغ خلفاء بني أمية من أمور السياسة والفتن الداخلية اهتموا باحياء علوم الجاهلية مثل الشعر والأخبار والصيد والفروسية ، كما أولوا الفنون والصنائع التي تنشأ عادة في حياة الأبهة والترف ورفاهية العيش الكثير من اهتمامهم . كذلك غنى الأمويون بعلوم الطب والكيمياء وأحكام النجوم ، بل أن بعض أمرائهم غنى بترجمة هذه العلوم عن اليونانية . ويقال ان الأمير خالد بن يزيد بن معاوية حفيد معاوية بن أبي سفيان ، المتوفى سنة ٨٥ هـ (٧٠٤ م) كان أول من غنى بالترجمة من اليونانية الى العربية في علوم الطب والنجوم والكيمياء (١) حتى سمي حكيم آل مروان ، فقد قال عنه ابن النديم (٢) « قال محمد بن اسحق الذي غنى باخراج كتب القدماء في الصنعة : خالد بن يزيد بن معاوية ، وكان خطيبا شاعرا فصيحاً حازماً ذا رأى ، وهو أول من ترجم له كتب الطب والنجوم وكتب الكيمياء » وكتاب النجوم ، هو في أحكام النجوم ، ويقال أنه ترجمة كتاب (عرض مفتاح النجوم)

(١) الجاحظ : البيان والتبيين ص ١٣٦ ، علم الفلك ص ١٣٧ .

(٢) ابن النديم : الفهرست ص ٣٥٤ .

المنسوب الى هرمس الحكيم الموضوع على تحاويل سنى العالم وما فيها من الأحكام
النجومية . والكتاب موجود فى مكتبة الامبروزيانة بميلانو وقد جاء فى آخر النسخة
« وكان ترجمة الكتاب فى ذى القعدة سنة خمس وعشرين ومائة هجرية (١) » . ويقال
ان أحد وزراء مصر وجد سنة ٤٣٥ هـ (١٠٤٤ م) فى خزانة الكتب بالقاهرة كرة
سماوية نحاسا من عمل بطليموس مكتوب عليها « حملت هذه الكرة من الأمير خالد
ابن يزيد بن معاوية » (٢) .

وهرمس الذى قيل أن الأمير خالد ترجم كتابه « مفتاح النجوم » ، حكيم مصرى
خرافى لم يكن له وجود أبدا . فكثرت فيه الخرافات بين العرب فى عهد الاسلام
فمنهم من قال انه اخنوخ المذكور فى التوراة ، ومنهم من قال انه النبى ادريس ،
ومنهم من فرق بين ثلاثة هرامسة ، الأول والثانى والثالث ونسب الى الثالث عدة
كتب مختلفة فى أحكام النجوم والكيسياء والسحر وما أشبه ذلك (٣) . وجاء فى
الفهرست (٤) « وله من الكتب فى النجوم كتاب عرض مفتاح النجوم الأول كتاب
طول مفتاح النجوم الثانى ، كتاب تسيير الكواكب ، كتاب تحويل سنى المواليد على
درجة كتاب المكتوم فى أسرار النجوم ويسمى قضيب الذهب » ومن الكتب المنسوبة
الى هرمس كذلك « كتاب هرمس فى النشر والتعاويد والعزائم وكتاب الهاريطومس
فى نيرنجات الأشجار والثمار والأدهان والحشائش . وكتاب فريقونيوس فى الأسماء
الحفظة والتمايم والعود من حروف الشمس والقمر والنجوم الخمسة وأسماء
الفلاسفة » (٥) . ويقول ابن أبى أصيبعة « هرمس لفظ يونانى هو اسم اله من آلهة
اليونان زعم المصريون منذ عهد الاسكندر انه نعش الاله تحوت (Thot) الذى نسبت
اليه قدماء المصريين اختراع كل علم (٦) .

وهكذا أصبح هرمس هذا أبو الحكمة والعلوم عند العرب ، وخاصة علوم

(١) علم الفلك ص ١٤٣ .

(٢) ابن القفطى : تاريخ الحكماء ص ٢٨٦ .

(٣) علم الفلك ص ١٤٢ .

(٤) ابن النديم ص ٢٦٧ .

(٥) الفهرست ص ٣١٢ ، ٣١٣ .

(٦) ابن أبى أصيبعة ج ١ ص ١٦ ، ١٧ ، ابن القفطى ص ٢٢٧ ، ٢٢٩ .

التنجيم والفلك ، وجرت العادة أن تنسب إليه أصل كل العلوم والفنون ، فقد ذكر اسمه في كثير من المخطوطات التي تناولت صناعة الاسطرلاب وغيرها من الآلات الفلكية على أنه أول من صنعها أو أن ولده هو أول من قام بعملها . فقد جاء في مخطوطة « رسالة في أسماء الرسوم المرسومة على الآلة المسماة بالاسطرلاب الشمالي » في شرح كلمة الاسطرلاب « الاسطرلاب ^(١) معناه ميزان الشمس وقال (كشيار) يعني مرآة الشمس ، والأصح أسطر معناه تصنيف ولاب ولد هرمس وهو مصنف يوناني » . وجاء في مخطوطة « المقالة الخامسة ^(٢) في رسم الآلات الحادثة على تسطيح الكرة كالاسطرلاب الشمالي والجنوبي والزرقالة والشكازية والأرباع » في معنى كلمة اسطرلاب كذلك « وزعم بعضهم أن أسطر معناها تصنيف ولاب اسم حكيم اخترع الاسطرلاب ، وهو ابن هرمس الحكيم . كما حكى صاحب المقامات الحريرية عن أبي نصر الثمين ، أنه قال : أن لاب لما رسم من الدوائر الفلكية في سطح مستو سئل عنه هرمس بأن يقول من سطر هذا ويقول هو في جوابه سطره لاب ، ولهذا سمي بالاسطرلاب » .

وتدلنا كتب المفسرين والمحدثين القدماء في تفسيرهم وشرحهم الأخبار في أمر السموات والأرض والكواكب ، ان المسلمين في القرن الأول للهجرة وأوائل القرن الثاني لم يكونوا على علم ومعرفة كبيرة — فيما عدا الأمير خالد بن يزيد ابن معاوية — بعلوم الفلك وسائر العلوم الرياضية والطبيعية ، لأنهم كلما أرادوا أن يشرحوا شيئاً من علم الهيئة فانهم ينقلون ما كان رائجا عند عوام أهل الكتاب أو المجوس ، وكلها خرافات وأقوال لا يقبلها العقل ، ومثال ذلك ما رواه المطهر ابن طاهر المقدسي ^(٣) ، من علماء القرن الرابع في كتاب « البدء والتاريخ » في وصف الشمس والقمر وسائر الكواكب قال « يروى أبو حذيفة عن عطاء قال انه بلغني أنه قال : الشمس والقمر طولهما وعرضهما تسعمائة فرسخ في تسعمائة فرسخ ، قال الضحاك فحسبناه فوجدناه تسعة آلاف فرسخ ، والشمس أعظم من القمر ، قال

(١) انظر باب المخطوطات المصورة ص ٣٥١

(٢) انظر باب المخطوطات المصورة ص ٣٥١

(٣) علم الفلك ص ١٣٨ .

وعظم الكواكب اثنا عشر فرسخا في اثني عشر فرسخا . وروينا عن عكرمة أنه قال :
سعة الشمس مثل الدنيا وثلاثها . وسعة القمر مثل الدنيا سواء . وعن مقاتل أنه قال :
الكواكب معلقة من السماء كالقناديل . قالوا وخلقت الشمس والقمر والنجوم من
نور العرش » . ويقول في وصف السماء وشكلها « وزعم الكلبي ^(١) ان السموات
فوق الأرض كهيئة القبة الملتصق منها (أى من الأرض) أطرافها . وروى وهب عن
سليمان الفارسي رحمه الله ، أن الله خلق السماء الدنيا من زمردة خضراء وسماها
برقع . وخلق السماء الثانية من فضة وسماها كذا وخلق السماء الثالثة عن ياقوتة
حتى عد سبع سموات بأسمائها وجواهرها » . ومثل هذا قال المسعودي ^(٢) دون
ذكر المصدر ، قال « ان السماء الدنيا من زمردة خضراء والسماء الثانية من فضة
بيضاء ، والسماء الثالثة من ياقوتة حمراء والسماء الرابعة من درة بيضاء والسماء
الخامسة من ذهب أحمر والسماء السادسة من ياقوتة صفراء والسماء السابعة
من نور قد طبقها بملائكة قيام على رجل واحدة تعظيما لله لقربهم منه قد خرقت
أرجلهم الأرض السابعة واستقرت أقدامهم على مسيرة خمسمائة عام تحت الأرض
السابعة » . وروى عن أبي عباس رضى الله عنه أنه قال « ان السماء الدنيا من رخام
أبيض وانما خضرتها من خضرة جبل قاف ^(٣) ، وان السماء موج مكفوف » . وجاء
في مسند أحمد بن حنبل ^(٤) حديث يرتقى سنده الى العباس بن عبد المطلب روى فيه
ان النبي صلى الله عليه وسلم قال : « ان بين السماء والأرض مسيرة خمسمائة سنة
ومن كل سماء الى سماء مسيرة خمسمائة سنة وكيف (أى قطع) كل سماء
خمسمائة سنة وفوق السماء السابعة بحر بين أسفله وأعله كما بين السماء
والأرض » . وذهب المفسرون القدماء في تفسير بعض الآيات القرآنية الى آراء
غريبة تدل دلالة قاطعة على عدم اعتنائهم بعلم الهيئة ، فيقول فخر الدين الرازي ^(٥)

(١) هو المقهر الشهير محمد بن السائب بن بشر الكلبي المتوفى بالكوفة (سنة ١٤٦ هـ)
سنة ٧٦٣ م) عن كتاب علم الفلك هامش ص ١٣٨ .
(٢) مروج الذهب في الباب الثالث ج ١ ص ٤٦ .
(٣) قيل انه جبل محيط بكل الأرض .
(٤) مسند بن حنبل ج ١ ص ٢٠٦ ، ٢٠٧ .
(٥) فخر الدين الرازي ج ٦ ص ١١٨ .

في تفسيره الآية الكريمة « كل في فلك ^(١) يسبحون » « ان بعضهم قال الفلك موج مكشوف تجرى الشمس والقمر والنجوم فيه ، وقال الكلبي ماء مجموع تجرى فيه الكواكب » وقال في تفسير قوله تعالى « والسقف المرفوع » ^(٢) ، « وقد اتفق المفسرين ان السماء مبسوطة لها أطراف على جبال وهي كالسقف المسوى » .

فلما جاءت الدولة العباسية واختلط العرب بالموالي عن طريق المصاهرة والمعاشرة كثر أخذهم من علوم الأمم الأعجمية ، فزادوا كلفاً باحكام النجوم وحبا في الاطلاع على الكتب في هذا الفن حتى صار جارياً على ألسنة الناس القول « ان العلوم ثلاثة الفقه للأديان والطب للأبدان والنجوم للأزمان » . ومما ساعد على النهضة في هذه العلوم شغف الخلفاء أنفسهم بتلك الفنون ، فكان أبو جعفر المنصور — ثاني خلفاء الدولة العباسية — يقرب المنجمين ويستشيرهم في أموره ، فقد ذكر ابن الداية ^(٣) « ان نوبخت الفارسي المنجم ، كان يصحب المنصور ولما ضعف عن خدمة الخليفة أمره المنصور باحضار ولده ليقوم مقامه فسير اليه ولده أبا سهل ابن نوبخت » . ويقول اليعقوبي ^(٤) عند كلامه عن نشأة مدينة بغداد « ان المنصور لما ابتداء بناء بغداد سنة ١٤٥ هـ وضع أساس المدينة في وقت اختاره نوبخت المنجم ، وما شاء الله بن سارية » كما يضيف « وان الذين هندسوا المدينة فعلوا ذلك بحضرة نوبخت وابراهيم بن محمد الفزازي والطبري ^(٥) .

ومن العوامل الفعالة في سرعة نضج العلم في النهضة العباسية كثرة ما ترجم من الكتب العلمية الى اللغة العربية ، ويقول في ذلك جرجي زيدان ^(٦) « ان المسلمين نقلوا الى لسانهم معظم ما كان معروفاً من العلم والفلسفة والطب والنجوم والرياضيات والأدبيات عند سائر الأمم المتقدمة في ذلك العهد ولم يغادروا لساناً من ألسن الأمم المعروفة اذ ذلك ألا نقلوا منه شيئاً وان كان أكثر نقلهم

(١) سورة الأنبياء . الآية (٣٣) .

(٢) سورة الطور ، الآية (٥) ، تفسير الرازي ج ٧ ص ٨٦ .

(٣) ابن أبي أصيبعة ص ١٥٣ ، أبو الفرج العبري : تاريخ مختصر الدول ص ٢١٦ .

(٤) البلدان ص ٢٣٨ ، ص ٢٤١ .

(٥) والمحتمل أنه عمر بن الفرخان المنجم الشهير (هامش علم الفلك ص ١٤٥) .

(٦) التمدن الإسلامي ج ٣ ص ١٦٢ .

عن اليونانية والفارسية والهندية . فأخذوا من كل أمة أحسن ما عندها فكان اعتمادهم في الفلسفة والطب والهندسة والموسيقى والمنطق والنجوم على اليونان ، وفي النجوم والسير والآداب والحكم والتاريخ والموسيقى على الفرس وفي الطب والعقاقير والحساب والنجوم والموسيقى والأقاصيص على الهنود ، وفي الفلاحة والزراعة والتنجيم والسحر والطلاسم على الأنباط والكلدان ، وفي الكيمياء والتشريح على المصريين . فكأنهم ورثوا أهم علوم الآشوريين والبابليين والمصريين والفرس والهنود واليونان وقد مزجوا ذلك كله واستخرجوا منه علوم الاسلام » .

وقد يكون من المفيد أن نذكر في شيء من التفصيل الكتب الأولى التي ترجمت في علم الفلك والتي قام على أسسها علم الفلك الاسلامي .

من المعروف أن الهنود من أقدم الأمم التي تمسرت في ركوب البحار والمحيطات وساعدتهم في ذلك معرفتهم التامة بعلوم الهيئة ، فقد كانت لهم معرفة حسنة بالنجوم ومواقعها وأبراجها ، ولها أسماء خاصة بلغتهم ، فقد قسموا علم الفلك على مذاهب ثلاثة (١) مذهب الأرجهيز والثاني مذهب الأركند ، أما المذهب الثالث فيعرف باللغة السنسكريتية سدهنتا (Siddhanta) ، وهو عبارة عن زيغ (٢) ذكروا فيه آراءهم في حركات الكواكب . وهذا المذهب الأخير هو الذي نقله العرب الى اللغة العربية وسموه (السندهند) . ومن ألف على هذا المذهب محمد بن ابراهيم الفزاري وحش بن عبد الله البغدادي ومحمد بن موسى الخوارزمي وغيرهم (٣) . ومما قيل في هذا الصدد ، ما ذكره البيروني (٤) ان رجلا هنديا جاء بغداد (سنة ١٥٤ هـ / ٧٧١ م) في جملة وفد السند على المنصور وهو ماهر في معرفة حركات الكواكب وحسابها وسائر أعمال الفلك على مذهب علماء أمته ، وخصوصا على مذهب كتاب باللغة السنسكريتية اسمه (براهمسيهتسدهانت) ألفه سنة ٦٢٨ م (٦ أو ٧ هـ)

(١) التذن الإسلامي ج ٣ ص ١٣٤ .

(٢) الزيغ : انظر ص ٢٣٦ .

(٣) ابن القفطي ص ١٧٧ .

(٤) البيروني : تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة في العقل أو مردولة ص ٢٠٨ ، ٢١١ .

الفلكى والرياضى الشهير (برهسكيت) للملك (فياكهرمكة) . وكلف المنصور ذلك الهندى باملاء مختصر الكتاب ثم أمر بترجمته الى اللغة العربية وباستخراج كتاب منه تتخذة العرب أصلا فى حساب حركات الكواكب وما يتعلق به من الأعمال ، فتولى ذلك الفزارى وعمل منه زيجا اشتهر به بين علماء العرب حتى أنهم لم يعملوا الا به الى أيام المأمون حيث ابتداء انتشار مذهب بطليموس فى الحساب والجداول الفلكية .

أما عن الكتاب الذى أطلق عليه العرب اسم السندهند ، فقد شرح معناه اللفظى الأستاذ كرولونينو (١) ، شرحا مفصلا جاء فيه « أما لفظ سدهانت (Siddhanta) فمعناه بالنسكربتية معرفة وعلم ومذهب علمى ، وأطلق ذلك اللفظ اصطلاحا على كل كتاب فى علم الهيئة وحساب حركات الكواكب . فمعنى (براهسيهطسدهانت) كتاب الهيئة المصحح المنسوب الى برهم ، وحذف العرب ثلثى اللفظ مقتصرين على الثلث الأخير وهو سدهانت ثم حرفوه قليلا لميلهم الى المزوجة والاتباع فى الكلام وضبطوه على وزن أسماء البلاد التى نقل منها الكتاب ، فقالوا السندهند ، وسماه بعض المتأخرين السندهند الكبير تمييزا بينه وبين كتاب السندهند تأليف محمد ابن موسى الخوارزمى فى عهد المأمون .

كذلك ترجم المسلمون عن اليونانية كتاب المجسطى الشهير تأليف بطليموس القلوذى ، وقد استفاد من هذا الكتاب محمد بن موسى الخوارزمى ، أشهر علماء الفلك فى عهد الخليفة المأمون ، فقد كان منقطعا الى بيت الحكمة وله علم واسع فى النجوم فاصطنع زيجا جمع فيه بين مذاهب الهند والفرس والروم ، فجعل أساسه على السندهند وخالفه فى التعاديل والميل فجعل تعاديله على مذاهب الفرس وجعل ميل الشمس فيه على مذهب بطليموس واخترع فيه أبوابا استحسنته أهل عصره وطاروا به فى الآفاق (٢) . ولا شك أن كتاب (المجسطى) من أهم ما نقل من التراث اليونانى الى العربية ، ومن أكثر المؤلفات التى ساعدت على تقدم الفلك عند العرب .

(١) علم الفلك ص ١٥٠ .

(٢) التمدن الإسلامى ج ٣ ص ١٩٠ .

ويقول عنه ابن القفطى^(١) « ولا يعرف كتاب ألف في علم من العلوم قديمها وحديثها،
فاشتمل على جميع ذلك العلم وأحاط بأجزاء ذلك الفن ، غير ثلاثة كتب أحدها
« كتاب المجسطى » هذا في هيئة علم الفلك وحركات النجوم ، والثانى (كتاب
أرسطوطاليس) فى علم صناعة المنطق ، والثالث (كتاب سيبيويه البصرى) فى علم
النحو العربى وقد نقل كتاب (المجسطى) الى العربية أكثر من مرة »^(٢) .

(١) اخبار الحكماء ص ٦٧ ، ٦٩ .

(٢) تراث العرب العلمى ص ١١٢ .

المرصد

ولم يقف العرب عند حد الدراسة النظرية في علم الفلك ، فبعد أن نقلوا مؤلفات الأمم التي سبقتهم وصححوا بعضها ونقحوا الآخر وزادوا عليها ، خرجوا الى الجانب العملى ، وهو رصد الكواكب والأجرام السماوية . ولا شك أن العرب لم يصلوا بعلم الفلك الى ما وصلوا اليه الا بفضل المرصد ، فالرصد أساس علم الفلك وعليه المعدل في تعيين أماكن النجوم وحركاتها ، ويقال ان أول من عنى باقامة المراصد اليونان وكان ذلك في القرن الثالث قبل الميلاد ، فقد بنوا مرصدا في مدينة الاسكندرية بلغ قيمة ارتفاعه في عهد بطليموس القلوذى صاحب المجسطى . ويقول الأستاذ جرجى زيدان (١) ، وظل المرصد السكندرى وحيدا في العالم حتى نهض العرب وأنشأوا المراصد في بغداد ودمشق ومصر والأندلس ومراغة وسمرقند وغيرها . أما الأستاذ قدرى حافظ طوقان (٢) ، فكان أكثر حرصا اذ يقول « وقد يكون اليونان أول من رصد الكواكب بالآلات ، وقد يكون مرصد الاسكندرية الذى أنشئ في القرن الثالث قبل الميلاد ، هو أول مرصد كتب عنه » .

(١) اتحدن الإسلامى ج ٣ ص ١٩١ .

(٢) تراث العرب العلمى ص ١٣١ .

ويقال ان الأمويين ابتنوا مرصدا في دمشق (١) ، وان كان الثابت ان الخليفة المأمون جمع علماء النجوم في عصره وأمرهم أن يصنعوا آلات يرصدون بها الكواكب كما فعل بطليموس صاحب المجسطى ، ففعلوا وتولوا الرصد بها بالشماسية في بغداد، وجبل قيسون في دمشق سنة ٢١٤ هـ . ولما توفي المأمون سنة ٢١٨ هـ ، توقفوا عن العمل وقيدوا ما كانوا قد تبينوه من رصدهم وسموه الرصد المأموني (٢) . وقد ابتنى (بنو موسى) (٣) مرصدا في بغداد على طرف الجسر وفيه استخراج حساب العرض الأكبر من عروض القمر . وبنى شرف الدولة ابن عضد الدولة رصدا في طرف بستان دار المملكة في منتصف القرن الرابع الهجري وقد رصد فيه الكواكب السبعة أبو سهل الكوهي (٤) . وقد أنشأ الفاطميون في عهد الخليفة الحاكم مرصدا على جبل المقطم عرف بالرصد الحاكي وفيه استخراج ابن يونس الزيج الحاكي (٥) ، ثم أعيد بناؤه في أيام الأفضل بن أمير الجيوشى سنة ٥١٥ هـ . وظل المرصد الحاكي عمدة المراصد حتى بنى نصر الدين الطوسي (٦) في عهد هولاءكو مرصدا في مراغة في بلاد التركستان سنة ٦٥٧ هـ أعد فيه كل ما يلزم من الآلات وأنفق فيه الأموال الطائلة وأنشأ له مكتبة يقدر ما كان فيها بـ ٤٠٠٠٠٠٠ مجلد من المخطوطات ، أكثرها منهب من بغداد والشام والجزيرة . ثم بنى تيمورلنك مرصدا في سمرقند ، ثم بنى غيرهم مراصد أخرى في أصبهان ومصر والأندلس (٧) .

(١) تراث العرب العلمي ص ١٣٢ .

(٢) التمدن الإسلامي ص ١٩٢ ، تراث العرب العلمي ص ١٣٢ .

(٣) تراث العرب العلمي ص ١٣٢ ، جاء في التمدن الإسلامي (بنوشاكر) بدلا من (بنو موسى) .

(٤) أبو الفرج : تاريخ مختصر الدول ص ٢٠٧ ، التمدن ص ١٩٢ ، تراث العرب العلمي ص ١٣٢ .

(٥) ابن خلكان ج ١ ص ٣٧٥ .

(٦) فوات الوفيات ج ٢ ص ١٥١ .

(٧) التمدن الإسلامي ج ٣ ص ١٩٣ .

وكان للرصد آلات تختلف باختلاف الغرض منها . وقد وضع الفلكيون فيها الكتب والمصنفات الطوال ، فقد وضع (الخازن) كتابا سماه « الآلات العجيبة » ذكر فيه كثيرا من آلات الرصد ، ووصفها وذكر طريقة العمل بها ، كما ألف « غياث الدين جمشيد » رسالة باللغة الفارسية وصف فيها بعض آلات وصفا علميا دقيقا . أما تقي الدين الراصد ^(١) الذي اخترع كثيرا من آلات الرصد ، فقد وصف وشرح الآلات التي اخترعها وفيما يلي بيان بأهم هذه الآلات .

اللبنة : وهي جسم مربع مستو يستعمل به الميل الكلى وأبعاد الكواكب وعرض البلد .

الحلقة الاعتدالية : وهي حلقة تنصب في سطح دائرة المعدل ، ليعلم بها التحول الاعتدالي .

ذات الأوتار : وهي أربع اسطوانات مربعات تغنى عن الحلقة الاعتدالية ، ويعلم بها تحويل الميل ، ويقول حاجي خليفة ^(٢) ، ان هذه الآلة من مخترعات « تقي الدين الراصد » .

ذات الحلق : وهي أعظم الآلات هيئة ومدلولا ، وتركب من حلقة تقوم مقام منطقة فلك البروج وحلقة تقوم مقام المارة بالأقطاب تركب احدهما في الأخرى بالتنصيف والتقطيع وحلقة الطول الكبرى وحلقة الطول الصغرى ، تركب الأولى في محدب المنطقة والثانية في مقعرها ^(٣) . وجاء في فوات الوفيات ^(٤) « ان ذات الحلق ، خمس دوائر متخذة من النحاس ، الأولى دائرة نصف النهار وهي مركوزة على الأرض ودائرة معدل النهار ، ودائرة منطقة البروج ، ودائرة الميل . وكذلك الدائرة الشمسية التي يعرف بها سمت الكواكب » .

(١) تراث العرب العلمي ص ١٣٢ ، أجد العلوم ص ٣٤٢ .

(٢) كشف الظنون ج ١ ص ١٣٦ .

(٣) التمدن الإسلامي ج ٣ ص ١٩١ .

(٤) ابن شاکر الکتبی ج ٢ ص ١٥١ .

ذات السمات والارتفاع : هي نصف حلقة قطرها سطح من سطوح اسطوانة متوازية
السطوح يعلم بها السمات وارتفاعه ، ويقول حاجي خليفة (١) ، « وهذه
الآلة من مخترعات المسلمين » .

ذات الشعبتين : وهي ثلاث مساطر على كرسى يعلم بها الارتفاع .

ذات الجيب : وهي مسطرتان منتظمتان انتظام ذات الشعبتين .

المشبهة بالمناطق : وهي كثيرة الفوائد في معرفة ما بين الكواكب من البعد وهي
ثلاث مساطر اثنتان منتظمتان انتظام ذات الشعبتين ، وهي من مخترعات
« تقي الدين الراصد » (٢) .

وبالإضافة الى هذه الآلات ذكر حاجي خليفة « الربع المسطري » ، « وذات
النقبتين » « والبنكام الرصدى » .

ويقول السنيور « كرولونينو » (٣) وبما أن الأحكام النجومية لا تبني الا على
معرفة الطالع وارتفاعات الكواكب عن الأفق في الوقت المفروض ومثل ذلك ،
ولا يمكن اقامة الطالع وقياس الارتفاعات الا بالآلات رصدية أبسطها « الاسطرلاب
المسطح » .

وفي هذه المراصد أجرى المسلمون أرصادا كثيرة ووضعوا الأزياج القية
الدقيقة والأزياج مفردها زيغ ، وهو عبارة عن القوانين المبنية على طريقة حركة
الكواكب وعددها بالأرقام الحسائية ، ويعرف ابن خلدون (٤) الزيغ فيقول
« ومن فروع علم الهيئة علم الأزياج وهي صناعة حسائية على قوانين عديدة
فيما يخص كل كوكب من طريق حركته ، وما أدى الى برهان الهيئة في وضعه

(١) كشف الظنون ج ١ ص ١٣٦ .

(٢) حاجي خليفة ج ١ ص ١٣٦ .

(٣) علم الفلك ص ١٤٧ .

(٤) المقدمة ص ٥٨٥ .

من سرعة وبطء واستقامة ورجوع وغير ذلك ، يعرف به مواضع الكواكب في أفلاكها لأي وقت فرض من قبل حسابان حركاتها ، على تلك القوانين المستخرجة من كتب الهيئة . ولهذه الصناعة قوانين في معرفة الشهور والأيام والتواريخ الماضية ، وأصول متقررة في معرفة الأوج والحضيض والميول وأصناف الحركات واستخراج بعضها من بعض يضعونها في جداول مرتبة تسهيلا على المتعلمين وتسمى الأزياج » .

الاسطرلاب

ولما كان الاسطرلاب من الأدوات الهامة التي ساعدت على تقدم فن الملاحة في العصر الاسلامي ، بحيث أصبح من الميسور على السفن والمراكب السير في البحار ليلا ونهارا وفي المحيطات والبحار على السواء ، فقد أفرد له الفلكيون المسلمون عددا كبيرا من المصنفات زادت عن مائتي مخطوطة . وقد اختلف بعض الفلكيين في تفسير كلمة الاسطرلاب ، فقد جاء في مخطوطة « رسالة في أسماء الرسوم المرسومة على الآلة المسماة بالاسطرلاب الشمالي » في شرح كلمة الاسطرلاب . « ان الاسطرلاب معناه ميزان الشمس وقال (كشيبار) يعنى مرآة الشمس ، والأصح أسطر معناه تصنيف ولاب ولد هرمس ، وهو مصنف يوناني » . وجاء في مخطوطة « المقالة الخامسة في رسم الآلات الحادثة على تسطيح الكرة كالاسطرلاب الشمالي والجنوب والزرقالة والشكازية والأرباع » في معنى كلمة الاسطرلاب كذلك « وزعم بعضهم ان أسطر معناها تصنيف ، ولاب اسم حكيم اخترع الاسطرلاب ، وهو ابن هرمس الحكيم . كما حكى صاحب المقامات الحريرية عن أبي نصر الثمين ، انه قال ان لآب لما رسم من الدوائر الفلكية في سطح مستو سئل عنه هرمس بأن يقول من سطر هذا ويقول هو في جوابه سطره لآب ، ولهذا سمي الاسطرلاب » .

وجاء في كشف^(١) الظنون في تفسير كلمة الاسطرلاب : « وهي كلمة يونانية تعرف بالاسطرلابون وتتكون من كلمتين (أسطر) بمعنى النجم (والابون) بمعنى المرأة ومن ذلك قيل لعلم النجوم اسطرنوميا (Astronomy) .

وفي تفسير آخر لكلمة الاسطرلاب « الاسطرلاب أو الاصطرلاب لفظة يونانية الأصل من (استرولابس) من (استرو) أى نجم أو كوكب (لابيون) أى أخذ لأنه استعمل أولا في أخذ درجات ارتفاع الكواكب . فهو ، على ما يدل عليه اسمه آلة لقياس الكواكب الثابتة والسيارة في طلوعها وغروبها وميلها وارتفاعها وغير ذلك من حركاتها التي تعرف أحوال الفلك ليلا ونهارا وفي فصول السنة المختلفة »^(٢).

وجاء في الموسوعة العربية الميسرة^(٣) : وقد اخترع الاسطرلاب هيباخوس أو أبو لونيوس ثم انتشر عند الاغريق والسوريين^(٤) ولكن في أبسط صورة . وقيل أن « أول مسلم عمل اسطرلابا وألف فيه كتابا أبو اسحاق ابراهيم بن حبيب ابن سليمان الفزارى من فلكي المنصور »^(٥) وجاء في كتاب الفهرست^(٦) أن اسم الكتاب هو (العمل بالاسطرلاب المسطح) وألف أيضا رسالة مسماة كتاب بالاسطرلاب وهو ذات الحلق . ومن ألف أيضا في الاسطرلاب المسطح من منجمي المنصور^(٧) (ما شاء الله) ضاع أصل كتابه العربي ولم تنج من التلف الا ترجمة لاتينية لكتاب الاسطرلابات والعمل بها .

وقد أطلق كلمة اسطرلاب على عدة آلات فلكية تنحصر في ثلاثة أنواع رئيسية

- (١) حاجي خليفة ج ١ ص ١٣٦ .
- (٢) بشير فرنسيس وناصر النقشبندى : الاسطرلاب في دار الآثار العربية في بغداد (مجلة سومر المجلد ١٣ لسنة ١٩٥٧) .
- (٣) الموسوعة العربية الميسرة ص ١٤٨ .
- (٤) تراث العرب العلمي ص ١٣٤ .
- (٥) علم الفلك ص ١٤٧ .
- (٦) ابن النديم ص ٢٧٣ ، ابن القفطى ص ٢١٥ .
- (٧) علم الفلك ص ١٤٨ ، ابن النديم ص ٢٧٣ ، ابن القفطى ص ٢١٥ .

بحسب ما اذا كانت تمثل مسقط الكرة السماوية على سطح مستوى ، أو مسقط على خط مستقيم أو الكرة بذاتها بلا أى مسقط (١) .

وعرف حاجي خليفة (٢) علم الاسطرلاب بقوله « هو علم يبحث فيه عن كيفية استعمال آلة معهودة يتوصل بها الى معرفة كثير من الأمور النجومية على أسهل طريق وأقرب مأخذ مبين في كتبها كارتفاع الشمس ، ومعرفة المطالع ، وست القبلة ، وعرض البلاد وغير ذلك أو عن كيفية وضع الآلة على ما تبين في كتبه . وهو من فروع علم الهيئة » . وقد ذكر طاش كبوى زادة (٣) علما آخر وسماه (علم وضع الاسطرلاب) قال « هو علم باحث عن كيفية وضع الاسطرلاب ومعرفة صنعة خطوطه على الصفائح ، ومعرفة كيفية الوضع في كل عرض من الأقاليم . وقد يعمل اسطرلاب شامل لجميع البلاد ، وهذا عظيم النفع جدا » .

وكرت أنواع الاسطرلاب وتعددت أشكاله تبعا لاتساع الحاجة الى استعماله في مختلف الأغراض الفلكية ، ومن أنواعه : الاسطرلاب التام ، والمسطح ، والطومارى ، والهلالى والزورقى ، والعقربى والأسى ، والقوسى والجنوبى والشمالى والمنسطح والمسروط ، وحق القمر المعنى والجامعة . وهناك نوع آخر عرف باسم عصا الطوسى نسبة الى مخترعه المظفر بن المظفر الطوسى المتوفى (سنة ٦١٠ هـ — ١٢١٤ م) . وهو يشبه بهيئته مسطرة الحساب فان مسقط الاسطرلاب العادى للكرة المسطحة ، يقع فيه على خط من خطوط مسطحة المستوى بنفسه ، فهذه الأداة تمثل اذن خط تقاطع سطح لهاجرة من سطح مسقط اسطرلاب الكرة المسطحة . وتشير النقط المعلمة على العصا الى الصعودات المستقيمة والمائلة ، كما تشير الى أقسام الدائرة الكسوفية والمقنطرات (٤) . وجاء في دائرة المعارف الاسلامية (٥) عن الاسطرلاب المسمى (عصا الطوسى) « وفي الاسطرلاب خيوط مربوطة بالعصا وهى تصلح لقياس الزوايا .. » .

(١) دائرة المعارف الإسلامية مجلد (٢) ص ١١٤ (الترجمة) .

(٢) كشف الظنون ج ١ ص ١٣٦ .

(٣) مفتاح السعادة ومصباح السيادة ج ١ ص ٣٣٥ .

(٤) تراث العرب العلمى ص ١٣٤ .

(٥) دائرة المعارف الإسلامية مجلد (٢) ص ١١٧ .

وهناك الاسطرلاب المعروف (بالاسطرلاب الكرى) يصفه (نلينو) (١) فيقول : وهو يمثل الحركة اليومية للمكرة بالنسبة لأفق مكان معلوم ، دون الالتجاء الى مسقط ، فهو اذن صالح لقياس ارتفاعات الكواكب عن الأفق وتعيين الزمن ، وحل طائفة من مسائل علم الفلك الكبرى .

ومن أنواع الاسطرلاب الأرباع ، كالتام والمجيب والمقنطرات والشكازي والأفاقي ودائر المعدل وذات الكرسي (٢) . وهناك نوع آخر عرف بالزرقالة نسبة الى الزرقالي من علماء الأندلس ، الذي استطاع أن يحول الاسطرلاب من خاص الى عام باستبداله من المسقط القطبي الاستريوجرافي ، الى المسقط الأفقي الاستريوجرافي ، وبمقتضى هذا التحويل يكون موضع عين الراصد في تقطبي الاعتدالين . وجاء في دائرة المعارف « ويكون مستوى المسقط هو بعينه مستوى الدائرة الكبرى المارة بنقطتي الانقلابين » .

وتعددت الوجوه والأغراض التي كانوا يستعملون الاسطرلاب فيها ، « فقد كانوا يعملون به في استخراج البرج الذي تكون الشمس فيه وعدد الدرجات التي قطعتها منه وفي معرفة وقت الظهر والعصر وآخر العصر ، ومغيب الشفق وطلوع الفجر ، وفي معرفة أوقات النهار وأوقات الليل وما مر من ساعات زمانية منهما . ومعرفة يوم مجهول مساو ليوم معلوم ، ومعرفة ما هو مجهول من كواكب السماء الموضوع في شبكة الاسطرلاب من قبل معلوم منها ، ومعرفة أى درجة تتوسط السماء مع أى كوكب شئت ، ومع أى درجة يطلع ويغرب ، ومعرفة القبلة بالليل والنهار ، ومعرفة الطول والعرض ، وأخذ عرض كل بلد وأخذ طول ومعرفة الظل من قبل ارتفاع الشمس وارتفاع الشمس من قبل الظل ، ومعرفة ظل نصف النهار الذي هو ظل الزوال ومعرفة ظل وقت الظهر ووقت العصر في أى يوم من أيام السنة . ومعرفة ارتفاع ما بين مكانين وما يزيد الأعلى منهما على الأخفض ، ومعرفة موضع القمر من البروج ومواضع الكواكب السيارة فيها على المقارنة ومعرفة المشارق والمغارب وما الى ذلك من المسائل » .

(١) تراث العرب العلمى ص ١٣٥ .

(٢) دائرة المعارف الإسلامية مجلد (٢) ص ١١٦ .

ويصنع الاسطرلاب عادة من النحاس الأصفر أو الأحمر أو من البرونز ،
ويزخرف في كثير من الأحيان بنقوش محفورة حفرا غائرا وملوأة بمادة (النيلو)
السوداء . وفي بعض الأحيان يزخرف الاسطرلاب بطريقة (التكفيت) بمادة الفضة
أو الذهب أو كليهما معا . وقوام الزخارف عناصر نباتية وأخرى هندسية ويندر
أن نجد عناصر حيوانية أو رسوم آدمية . ويتكون الاسطرلاب من الأجزاء الآتية:
(انظر لوحة رقم (٨٢) أ ، ب) .

الحلقة : وتسمى العلاقة ، وهي التي يعلق الاسطرلاب بها لأخذ الارتفاع
والرصد .

العروة : وهي التي تصل الحلقة بالكرسی .

الكرسی : وهو ما بين العروة وأم الاسطرلاب .

أم الاسطرلاب: وهي الصفيحة المستديرة الكبرى ذات الطوق الجامعة للصفائح
الأخرى بداخلها .

الحجيرة : هي الفراغ الموجود في أم الاسطرلاب ويضم الصفائح والعنكبوتية
وينقش عليها أحيانا أطوال وأعراض بعض المدن .

الصفائح : هي أقراص مستديرة يختلف عددها في كل اسطرلاب وهي من
ثلاث الى أكثر من عشر صفائح . وهي مثقوبة في مركزها ومثلومة
من جانبها لتثبت في تنوء خاص داخل الحجيرة يمنعها من الدوران.
وفي كل صفيحة منها ثلاث دوائر على مركز الصفيحة ، فالصغرى
منها مدار السرطان والوسطى مدار رأس الحمل والميزان والكبرى
مدار رأس الجدى .

العنكبوت : وهي الشبكة ذات الخروق والتنوءات التي تعين بعض الكواكب
وفيها دائرتان الكبرى من المركز هي مدار الجدى والصغرى
مركزها مدار السرطان وعليها البروج الاثنا عشر . وقوس مداره
رأس الحمل والميزان وهو مدار الاعتدال وتكون شبكة العنكبوت
وجه الاسطرلاب وهي تعلق جميع الصفائح ، وفيها عتبة لتحريكها.

العضادة : وهي الساق المتحركة على ظهر الاسطرلاب وفيها شطبتان مثقوبتان
يؤخذ بها ارتفاع الشمس بالنهار والكواكب بالليل ، وأخذ
الأبعاد والمرتفعات الأرضية .

المحور : وهو القطب المسك للصفائح والعنكبوت من ثقوب في مراكزها .

الفرس : وهو الداخل في القطب المسك له .

المرى : وهو الزيادة التي تكون في رأس الجدى .

ظهر الاسطرلاب : وينقسم عادة الى ثلثمائة وستين درجة والى أرباع الدائرة وينقش

فيها ، في بعض الاسطرلاب ، أسماء البروج وغيرها من الرسوم

اللازمة للعمل بالاسطرلاب^(١) (انظر لوحة رقم ٨٠) .

الحاصرة : هو الجزء الذي يعلو (أم الاسطرلاب) ويكون عادة على شكل

مثلث مزخرف وهو الذي يعرف أيضا بالكرسى وكثيرا ما نجد

اسم صانع الاسطرلاب أو صاحبه منقوشا على الحاصرة

أو الكرسي وتاريخ صنعه . (انظر لوحة رقم ٧٦) .

ومما يجدر ملاحظته في الاسطرلاب ، أن جميع الأعداد التي تشير الى الزوايا

والى الارتفاع والانخفاض كُتبت بحروف الكلم ولم تكتب بالأرقام الحسائية .

(١) الإسطرلاب : سومر (المجلد ١٣ سنة ١٩٥٧) ص ١٠ ، ١١ .

الاسطرلابيون

إذا استقصينا تراجم الاسطرلابيين وجدنا أن معظمهم كانوا منجمين محترفين وكانوا يصنعون آلاتهم بأنفسهم ، كما كان يصنع المنجمون الفرس (١) ، ولذا فقد كانت آلاتهم غاية في الدقة والاتقان . وكانوا يبدأون أسماءهم بهذه الكلمات (صنعة) وأحيانا أخرى قليلة (صانعة) أو (معدل) أو (موقت) . وكان بعض الاسطرلابيين يسمى صنعة الاسطرلاب ، كما يظهر ذلك في أمضاءاتهم مثل (عبد الباقي وعبد الغفار الكبير) يكتبون على آلاتهم (صنع ونسق) ، والبعض مثل (محمد الجزولي) يحفر على الاسطرلاب كلمة (نقشة) .

وهكذا نستطيع أن نقول أن كل من وضع أمضاه على الآلة الفلكية سواء كانت أرباع أو دائرة فلكية أو ساعة شمسية أو اسطرلابات ، هم الذين قاموا بصناعتها ، اللهم الا اذا وجدنا كتابة أو مصدرا تاريخيا يفيد غير ذلك . أما عن المدة التي يقضيها الاسطرلابي في عمل الاسطرلاب ، فقد استطعنا أن نعرف ذلك على وجه التقريب ، فقد يحدث أحيانا أن يحفر الاسطرلابي هذه الجملة (عملت الاسطرلاب العاشر) مثل (حاجي على) الذي كان يسجل دائما مع تاريخ صناعة

Mayer L. H. : Islamic Astrolabists & their Works, P 13 (١)

الاسطرلاب ، رقبه بالنسبة الى الاسطرلابات التي قام بصنعها ، فقد سجل على الاسطرلاب الذي صنعه سنة ١٢٠٣ م أنه الثاني وعمل الثالث سنة ١٢٠٥ م والثالث عشر سنة ١٢٠٨ م ومعنى هذا أن الاسطرلابي يستطيع أن يصنع ثلاثة أو أربعة اسطرلابات في العام الواحد .

وعلى الرغم من الجمل التي ينقشها الاسطرلابيون على آلتهم التي تدل على الزهد والورع والتقشف مثل (العبد الآثم) ، (العبد الهاجر) ، (أقل الطلبة) ، (العبد الخادم) النادم ، (المحتاج الى رحمة الله) ، أما الشيعة منهم ، فنجدهم ينقشون على آلتهم مثل هذه العبارة (تراب عتبات رضا) ، فاننا نجد الى جانب ذلك عبارات أخرى تدل على كبريائهم واحساسهم بالترفع والعظمة عن باقى المشتغلين بالعلوم والصناعة . فنجد مثلا امضاء ابراهيم بن سعيد (مما أقام صنعه) كذلك كتب تلميذه محمد بن سعيد ، نفس هذه الكلمة وكتب على بن ابراهيم بن الأشتن (ابتكره) ونقش شكر الله على اسطرلابه (على وعللى)^(١) .

وبعض الألفاظ التي حفرت على الاسطرلاب تستحق أن نغيرها شيئا من الالتفات والأهمية ، فكلمة (نمقة) التي نجدها منقوشة على معظم الاسطرلابات الصفوية كانت تعنى زخرفة ، أما كلمة (رقبه) فتعنى حفرة فقط . وبعض الاسطرلابيين ، مثل محمد حسن ، كان يسئى العبارة الآتية (كتبه ورقبه) ، ومثل هذه العبارات نجدها مضافة على الصور واللوحات التي يرسمها المصورون فى المخطوطات . كذلك نجد بعض الامضاءات مثل (تصنيف) فى صناعة الساعة الشمسية ، كما فعل (على بن ابراهيم) أو (ألفه) كما فعل أحمد بن ابراهيم ، ومثل هذه العبارات كان يستعملها مؤلفو ومصنفو الكتب وذلك حتى يخرجوا من زمرة الصناع والعمال وأصحاب الحرف وينضسوا الى طبقة الكتاب والمفكرين . وقد كان كبار رجال الدولة وعلية القوم لا يجدون غضاضة فى أن يكتبوا على آلتهم أنهم قاموا بصناعتها وحسابها فقد ذكر لنا الجبرتي^(٢) (ان حاكم مصر

Mayer : Islamic Astrolabists, P 15 (١)

(٣) الجبرتي ج ١ ص ١٨٧ .

أحمد باشا كتب على الساعة الشمسية الرخامية التي صنعها انه صنعها وحفرها بالأزميل .

ومن الصعب أن نضع قاعدة ثابتة للمكان الذي اصطلح الاسطرلابيون أن ينقشوا فيه امضاءاتهم ، وان كنا نستطيع أن ندلى ببعض أحكام ليست شاملة ، ولا قاطعة . فمثلا نجد معظم الاسطرلابيين يضعون امضاءاتهم على ظهر الاسطرلاب ، وان كانت هناك بعض الاستثناءات مثل محمد بن محمد بن هذيل سنة ٦٥٠ هـ ، وأحمد بن عمر سنة ٩٣٣ هـ ومصطفى الأيوبي سنة ١١١٠ هـ . وكانت الحاصرة (أو الكرسى) تترك عادة خالية أو مزخرفة بزخارف نباتية أو كتابات قرآنية ، أما اذا احتوت على أسماء . فان صانع الاسطرلاب كان يكتب اسمه على ظهر الحاصرة ويترك الوجه لى يكتب فيه اسم مقتنيه ومالكه أو اسم السلطان أو الأمير الذي صنع في عصره (انظر لوحة رقم ٧٦) .

ولم يعن الاسطرلابيون الأوائل بوضع امضاءاتهم في مكان معين أو ظاهر ، أما في القرن الخامس الهجرى فقد لاحظ الاسطرلابيون أن تكون امضاءاتهم في مكان معين ، مما سهل على علماء الآثار معرفة صانع الاسطرلاب وتميزه عن مقتنيه . فقد كانت الامضاءات تحفر على النصف العلوى من ظهر الاسطرلاب مقابل مربع الظل ، اما في خط مستقيم أو خط دائرى (١) ، وان كان معظم ما عثر عليه من اسطرلابات ترجع الى القرن الخامس الهجرى كانت من صناعة الأندلس (٢) . وفي القرن السادس حفر اسطرلابيو أصفهان امضاءاتهم في النصف الأسفل من الاسطرلاب تحت مربع الظل . وخلال القرن السابع الهجرى حفر اسطرلابيو الأندلس امضاءاتهم في وجه الحواصر ، أما اسطرلابيو شمال أفريقيا فقد استمروا في القرن الثامن في حفر امضاءاتهم في النصف الأعلى من الظهر ، كما كان يفعل أسانذتهم الأندلسيون في القرون السابقة . أما عن الأسطرلابيين في مصر والشام وإيران ، فقد كانوا من القلة حتى القرن الثامن بحيث لم نستطع أن نعطي أحكاما

(١) Mayer : Islamic Astrolabists, P. 15.

(٢) تراث العرب العلمى ص ١٣٤ ، P 17 .

عامة عنهم ، اذ أنها حالات فردية . وفي عهد الصفويين وخاصة في القرن الحادى عشر الهجرى كثر انتاج الاسطرلابات في ايران ، وأصبحت الامضاءات تكتب في (خرطوش) ونلاحظ في اسطرلابات تلك الفترة أن صانع الاسطرلاب أصبح غير المزخرف ، اذ وجد اسم وامضاء كل منهما محفورا في (خرطوش) خاص به مع مراعاة أن يكون اسم النقاش في (خرطوش) أسفل خرطوش الصانع ، مما أعطانا فكرة عن مركز كل منهما في الحياة الاجتماعية في ذلك العصر .

وكانت القاعدة العامة في كتابة التاريخ على الاسطرلابات أن تكون بحروف الكلم ، فكانت المئات تكتب أولا ثم تأتى العشرات وأخيرا الآحاد ، ويندر أن نجد التاريخ مكتوبا بالأرقام الحسائية كما هو الحال في اسطرلاب (أحمد بن حسين البصو) فقد وجدنا تاريخ سنة ٧٠٩ هـ بالأرقام (١) . كما كان التاريخ يكتب بالسنين الهجرية حتى لو لم ينص على ذلك (أى لا يكتب هجرى) . وهناك مجموعة كبيرة من الاسطرلابات الايرانية ، نجد التاريخ « الزيدى » بجانب التاريخ الهجرى ، وكذلك التاريخ السلوقى (٢) . ولكننا لم نجد آلة واحدة عليها التاريخ الميلادى سواء أكان بمفرده أو حتى مرافقا للتاريخ الهجرى أو غيره من التواريخ. ويدعو هذا حقا للدهشة وخاصة بالنسبة الى الايلخانيين حماة المنجمين والمستغلين بعلم الفلك ، وكذا بالنسبة لمرصد مراغة (٣) .

وكانت الاسطرلابات تصنع في معظم الأحيان بناء عن طلب خاص ، ولكن هذا لا يمنع أن عددا ليس بالقليل كان يصنع للبيع ، ولذلك فقد كانت الحواصر تترك فارغة لكي يوضع فيها اسم المشتري الذى سيقنتيها . ولذلك فالتاريخ ما نجد خلافا بين التاريخ الذى يسجله الصانع والتاريخ الذى ينقشه المشتري بعد اقتنائه الاسطرلاب . ومن أمثلة ذلك اسطرلاب صنعه (عبد الأئمة الكبير) عليه تاريخ سنة ٩٨٦ هـ ، ومع ذلك نجد عليه اسم الشاه عباس الصفوى ، الذى اعلى

(١) Mayer : PP. 17 & 18 .

(٢) نسبة إلى السلوقيين خلفاء الإسكندر المقدونى الذين حكموا منطقة ما بين النهرين وبلاد الشام منذ القرن الرابع قبل الميلاد .

(٣) Mayer : P. 18

العرش بعد هذا التاريخ بثلاث سنوات سنة ٩٨٩ هـ . وتفسير ذلك بطبيعة الحال ، هو أن (عبد الأئمة) صنع الاسطرلاب في التاريخ الثابت عليه ، ثم أضيف عليه في تاريخ متأخر اسم الشاه عباس ، وفي بعض الأحيان يترك (الخرطوش) أسفل مربع الظل خاليا لكي يضع فيه المشتري اسمه ، ولذلك فانه كثيرا ما يحدث لبس فيما اذا كان الاسم لنقاش أو لصانع الاسطرلاب (انظر اللوحة رقم ٧٦ ، ٧٧ ، ٧٨ ، ٨٠) .

وتزخر المتاحف ودور العرض والمراسد وغيرها من المؤسسات العلمية بالكثير من الاسطرلابات . ويقول كوركيس عواد (١) ، انه على الرغم من أن هذه الآلة الفلكية قد أصبحت في عداد الآثار القديمة ، فاننا نعرف في عصرنا (القرن العشرين) غير واحد ممن يحسن استعمالها ، ونود أن نتوه بوجه خاص بثلاثة من العراقيين الذين يجيدون العمل بها ، وهم الملاحر أفندي وهو أبو بكر من اربيل (المتوفى سنة ١٩٤٣ م) ، والشيخ محمد السماوي في النجف (المتوفى سنة ١٩٥٠ م) والشيخ عبد الحليم الحافاتي في بغداد (المتوفى سنة ١٩٤٣ م) .

أما عن الكتب والرسائل والمصنفات التي كتبت وألفت في الاسطرلاب فهي كثيرة جدا ولا يتسع المجال لحصرها ، ومنها المخطوط ومنها المطبوع . وقد تفضل الأستاذ كوركيس عواد بجمع عدد كبير من أسماء الكتب والرسائل الموضوعية في الاسطرلاب في مجلة سومر (٢) ، لذلك فقد اكتفيت بإضافة أهم أسماء وتراجم الاسطرلابيين الذين لم ترد أسماؤهم في القائمة التي أوردها كوركيس عواد ، وهم:

١ - المروزي : هو أحمد بن عبد الله حبش الحاسب ، ظهر في عصر (المأمون) ولم تكتب عنه المصادر شيئا جديرا بالاعتبار ، ويقول ابن النديم (٣) انه جاوز سن المائة قضى معظم أوقاته في المطالعة والبحث في كتب الأقدمين في مختلف الفروع وهو من الذين كتبوا كثيرا في الفلك وآلات الرصد (٤) . ويقال انه عمل أول جدول للظل وللظل التام ،

(١) كوركيس عواد : مجلة سومر ص ١٥٦ (المجلد الثالث عشر سنة ١٩٥٧) .

(٢) مجلة سومر ص ١٥٦ ، ص ١٨٧ (المجلد الثالث عشر سنة ١٩٥٧) .

(٣) الفهرست ص ٢٨٤ .

(٤) تراث العرب العلمي ص ١٨٥ .

ويوجد هذا الجدول في احدى المخطوطات في برلين (١) . وله مؤلفات
فلكية كثيرة هامة منها « كتاب عمل الاسطرلاب » .

٢ — الصاغاني (٢) : هو أبو حامد أحمد بن محمد الصاغاني ، اشتهر في صناعة
الاسطرلاب والآلات الرصدية وأتقنها ، كما اشتهر في الهندسة وعلم
الهيئة وهو من الذين عهد اليهم في الرصد في مرصد (شرف الدولة
ابن عضد الدولة) توفي حوالي سنة ٩٨٩ م .

٣ — ابن يونس المصرى : هو على بن عبد الرحمن بن يونس بن عبد الأعلى
الصدفى المصرى كان من مشاهير الرياضيين والفلكيين الذين ظهوروا
بعد (البتاني) و (أبى الوفاء البوزجاني) وبعده (سارطون) من
فحول علماء القرن الحادى عشر للميلاد ، وقد يكون أعظم فلكى ظهر
في مصر ، ولد فيها وتوفى بها سنة (٣٩٩ هـ / ١٠٠٩ م) . ويكفى
ابن يونس فخرا أنه هو الذى اخترع الرقاص (بندول الساعة) وبذلك
يكون قد سبق (غاليليو) في هذا الاختراع بستة قرون (٣) . وقد
عرف الفاطميون لابن يونس علمه ونبوغه ، فأجزلوا له العطاء وشجعوه
على متابعة بحوثه في علم الهيئة والرياضيات . وقد بنوا له مرصدا على
(جبل المقطم) وجهزوه بكل ما يلزم من الآلات والأدوات .

٤ — البديع الاسطرلابى : هو أبو القاسم هبة الله بن الحسين بن يوسف
الاسطرلابى المعروف بالبديع ، نشأ في اصفهان ثم رحل الى بغداد
حيث اشتغل بالفلك وأصابه منها رزق كثير في عهد الخليفة المسترشد ،
وتوفى سنة ١١٣٩ م . ويقول سارطون « من الثابت أن البديع
الاسطرلابى أعظم معاصريه في انشاء الاسطرلابات ، وأكثرهم بروزا
في صناعة الآلات الفلكية الأخرى » .

(١) Smith : History of Mathematics, vol II, P. 620.

(٢) تراث العرب العلمى ص ٢٦١ .

(٣) قدرى حافظ طوقان ص ٢٧٥ .

٥ — شرف الدين الطوسي : نشأ في مدينة طوس ثم رحل الى الموصل ثم الى دمشق ، يقول (طوقان) (١) أنه كان موجودا نحو (سنة ٦٠٦ هـ / ١٢٠٩) . ويقول ابن أبي أصيبعة (٢) . كان أوحد زمانه في الحكمة والعلوم الرياضية وغيرها ، فاضلا في الهندسة ، وليس في زمانه مثله ، ألف في الجبر والهندسة واليه ينسب اختراع أحد أنواع الاسطرلاب ، كما ألف فيه منها :

(أ) معرفة الاسطرلاب المسطح والعمل به .

(ب) رسالة في الاسطرلاب الخطي .

٦ — ابن البناء المراكشي : هو أبو العباس أحمد بن محمد بن عشان الأزدي وكنى بابن البناء لأن أباه كان بناء ، كما اشتهر بلقب المراكشي لأنه ولد في مراكش (سنة ٦٥٤ هـ / ١٢٥٦ م) . كان ابن البناء عالما منتجا ومثمرا فقد صنف أكثر من سبعين كتابا ورسالة ضاع معظمها ولم يعثر الا على القليل منها الذي نقل بعضه علماء الافرنج ، وقد تجلى لهم منها فضل ابن البناء على بعض العلوم التي صنف فيها مثل الحساب والجبر والفلك . ومن مؤلفاته في الفلك (٣) : (كتاب الاسطرلاب واستعماله) .

٧ — محمد بن أحمد المزى (٤) : هو أبو عبد الله شمس الدين محمد بن أحمد ابن عبد الرحيم المزى . ولد وتعلم في القاهرة على يدي ابن الأفغاني . عمل في دمشق مؤقت في الربوة ثم في المسجد الأموي . ألف كثيرا من الكتب عن الاسطرلاب والأربع ، وكان ربعه يباع بدينارين وأكثر

(١) تراث العرب العلمي ص ٤٠٦ .

(٢) عيون الأبناء في طبقات الأطباء ج ٢ ص ١٩١ .

(٣) خير الدين الزركلي : الأعلام ج ١ ص ٢١٣ .

(٤) Rep XV (No. 5655) 1955 & Mayer : P. 61 .

أما اسطرلابه فكان يباع بعشرة دنانير وأكثر . مات في دمشق سنة
٧٥٠ هـ / ١٣٤٩ م (انظر لوحة رقم ٧٩) .

٨ — عبد الكريم المصرى الاسطرلابى^(١) : اشتغل عبد الكريم بصناعة
الاسطرلابات فى آخر العصر الأيوبى فى عهد الملك الأشرف موسى
وأول سلاطين المساليك الملك المعز ايبك والأمير شهاب الدين .
(انظر لوحة رقم ٨١) .

Lane Poole : Art of the Saracens, P. 213 & Survey, Vol. III, P. 2518 & Rep. (١)

XI 1941. P. 54.

الاستطول
في العصد
الاسلامي

لقد أنشأ المسلمون السفن والشوانى وشحنوها بالرجال والسلاح وأمطوها
العساكر والمقاتلة لغزو ما وراء البحر وسموا مجموع السفن أسطولا ، وهو لفظ
يونانى الأصل (Stolos) ثم عرب . وكان الأسطول يطلق أحيانا على المراكب الحربية
المجتمعة ، فقد جاء بهذا المعنى فى قصيدة البحترى (١) الرائية التى يمدح فيها
أحمد بن الدينار بن عبد الله ، ويصف مركبا كان اتخذده ، وهو والى البحر ، وغزا
فيه بلاد الروم .

غدوت على (الميمون) (٢) صبحا وانما
غدا المركب الميمون تحت المظفر
أطل بعظفيه ومر كأنما
(٣) تشوف من هادى حصان مشهر

(١) ديوان البحترى : المجلد الثانى شرح وتعليق حسن كامل الصيرفى ص ٩٨٠ .

(٢) الميمون : اسم أطلقه ابن الدينار على سفينته الحربية .

(٣) تشوف : رفع بصره لينظر بإسفا كفه كالمستظل من الشمس ، وتشوف تطلع ، واطلع من فوق .
تشوف : نظر وأشرف وتطلع وارتفع .

يسوق أسطولا كأن سفينة

سحاب صيف من جهام (١) وممطر

كما يطلق لفظ أسطول على مجموعة السفن أيا كان نوعها ، يقول أمالي المرتضى:

« ذكرني أستاذي عند قراءة شعر البحري عليه بأصبهان ، أن الأسطول لغة
مصرية ، وهي عندهم عبارة عن جماعة العسكر الذين يتوجهون الى البحر
بحوائجهم فهم بمجموع مراكبهم وحرقاتهم (٢) وشباراتهم (٣) وتجارهم أسطول » .

وأحيانا يطلق الأسطول على مركب حربي واحد ، كما قال صاحب شفاء الخليل:
« والأسطول مركب تهيأ للقتال ونحوه » ، ويورده ابن خلدون في تاريخه بهذا المعنى
فيقول « وصلة من مرية (٤) بعشرة أساطيل » ، « جهاز له مئة وثمانين أسطولا » .
ويطلق لفظ أسطولى على الجندي الذي يعمل في البحر .

وذكر قدامة « انه كان يجتمع الى مراكب الشام التي كانت تغزو من الثغور
الشامية ، مراكب الشام ومصر من الثمانين الى المائة والغزاة اذا غزوا عليها في
البحر ، كوئب أصحاب مصر والشام في العمل على ذلك والتأهب له ، ليجتمع
بجزيرة قبرص ، ويسمى ما يجتمع منها الأسطول ، كما يسمى ما يجتمع من الجيش
في البر المعسكر » .

ولكل أسطول قائد ورئيس ، يقال له أمير البحر أو والى البحر أو أمير الماء ،

وقد انتقل الاصطلاح الأخير الى اللغات الأفرنجية وعرف عندهم بـ Admiral

أو (Amiral)

(١) جهام : السحاب لأماء فيه .

(٢) حرقات : جمع حرقاة وهي سفن فيها مراى نيران (التاج) .

(٣) الشبارة : نوع من السفن التي تسير في نهر دجلة وهي تشبه الحرقاة عند المصريين .

(٤) مدينة على الساحل الشرقى للأندلس .

ويعرف رئيس الملاحين أو النوتية (١) بالربان أو الاشتيام أو الاستيام ، وقد حقق الدكتور زكى المحاسنى هذا اللفظ فقال « ان لفظها فى الأفرنجية (Iethyame) وورد فى معجم (Augé) الفرنسى أن (اشتى) كلمة يونانية معناها المسيح المنقذ Christ Sauveure (وآم) من معانيها الروح والحرارة . وقال الطبرى فى تاريخه سنة ٢٥١ هـ : « ولخمس بقين من صفر دخل من البصرة عشر سفائن بحرية تسمى البوارج فى كل سفينة اشتيام » . وقال امالى المرتضى « والاشتيام : رئيس المركب ، كلمة بنطية . وقال الاشتيام : كلمة لم يذكرها المتقدمون من أهل اللغة ، فاذا سئل من ركب البحر قال : البحرىون الذين يسلكون بحر الحجاز يسمون رئيس المركب الاشتيام . فان كانت الكلمة عربية فهى الافتعال من شام البرق لأن رئيس المركب يكون عالماً بشئون البروق والرياح ويعرف من ذلك ما لا يعرفه سواه فكأنه مسمى بالمصدر من اشتام . وفى البحر سمكه تعرف بالاشتيام وهى عظيمة ، ويجوز أن تكون سميت برئيس المركب كأنها رئيسة السك . واذا أخذ بهذا المعنى فهزمة الاشتيام همزة وصل ، واذا كان الاشتيام كلمة أعجمية فهزمت هزمة قطع » . وجاءت كلمة الاشتيام فى قصيدة البحرى الرائية بمعنى الربان ورئيس النوتية اذ يقول :

اذا زمجر النوتى فوق علاته (٢)

رأيت خطيباً فى ذؤابه منبر

يغضون دون الاشتيام عيونهم

وقفوا السماط للعظيم المؤمر

(١) النوتى : الملاح الذى يدير السفينة فى البحر . والعركى الملاح أيضاً ، والملاح الذى يلى الشراع أما الملاح ككتاب فهى الريح تجرى بها السفينة . ونوتى من نوت أى تمايل وقد سمى الملاح نوتياً لأنه يميل مع السفينة من جانب إلى جانب . وهو معرب من الكلمة اللاتينية (Nauta) ومنها اشتقت الكلمة اليونانية (Nafts) والكلمتان الفرنسيتان (Naure) ، (Nautonier) بمعنى بحار وملاح (البحرية المصرية . بحيل خانكى ص ١٢) .

(٢) العلاة : سندان الحداد ، وأراد به الشاعر البرج وقد اعتلاه ربان السفينة (حاشية ديوان البحرى تحقيق لحسن كامل الصرفى ص ٩٨٠) وجاء فى نهاية الأرب ج ٦ ص ٩٧ ، العلاة الموضع الذى يركب فيه الملاح السفينة .

إذا عصفت فيه الجنوب (١) اعتلى لها

جناحا عقاب (٢) في السماء مهجر (٣)

وجاء ذكر رئيس السفينة وربانها باسم الناخذاه وجبعه النواخذة ، مأخوذة من الفارسية (ناو) سفينة (وخذا) سيد (٤) . وجاء في القاموس المحيط النواخذة ملاك سفن البحر أو وكلاؤهم فارسية معربة .

وكانت الوظائف والمهام الملقاة على عاتق الربان كثيرة ومتعددة تتطلب معرفته بعدة ثقافات ، فقد كان عليه تديير جرى الأسطول بالرياح أو المجاديف ، وأن يعرف مسالك البحر ومجاريه بواسطة الرهمانى ، والرهمانى كتاب ارشادات الملاحة ، من رهنامة فى الفارسية (نامه) بسعنى كتاب أو قصة و (راه) طريق . ويضم هذا الكتاب جداول فلكية وخطوط العرض ، كما يضم معلومات عن الرياح والسواحل والشعاب ، بل كل ما يحتاج الربان الى معرفته من مد وجزر وخلافه من علوم البحار . وقد ذكر لنا أحمد بن ماجد (٥) أن الذى ألف كتاب رهمانى ثلاثة من الربابنة (٦) القدامى ، عاشوا فى العصر العباسى وهم محمد بن شاذان ، وسهل بن ابان ، وليث بن كهلان . وقد اعتسده أحمد بن ماجد فى تأليف كتابه « الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد » على نسخة منه ، نسخها حفيد ليث بن كهلان ، فقد جاء فى مخطوط ابن ماجد : « وقد رأيت ذلك بخط ولد ولده فى رهمانى تاريخه خمسمائة وثمانين سنة » .

وينتقد ابن ماجد كتاب رهمانى فيقول « اعتنوا بتأليف هذا الرهمانى الذى أوله انا فتحنا لك ولم يكن فيه أرجوزة ولا قيد الا فى كتاب ملفق لا له آخر ولا له

(١) الجنوب : الريح التى تهب من الجنوب .

(٢) العقاب : طائر من الجوارح يطلق على الذكر والأنثى .

(٣) المهجر : الضارب فى الهجرة أى شديد الحر .

(٤) العرب والملاحة فى المحيط الهندى . (هامش ص ١٩٩ المعرب يعقوب بكر) .

(٥) انظر المخطوطات المصورة ص ٣٥١

(٦) ابن ماجد : الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد ورقة (٦) (مخطوطة رقم ٤٧

جغرافياً دار الكتب المصرية) .

صحة ، يزداد فيه وينقص ، وهم مؤلفون لا مصنفون ولم يركبوا البحر الا من سيراف الى مكران . وساروا يسألون عن كل بر أهله ويؤرخون . وكان في زمانهم من المعاملة (كذا) المشهورين عبد العزيز بن أحمد المغربي وموسى القندرائي وميمون بن خليل ، وألف قبلهم أحمد بن بترويه وأخذوا من مؤلفاته وأخذوا الوصف من المعلم خواشير بن يوسف بن صلاح الدركي وكان يسافر في عام أربعمائة من الهجرة النبوية (١) وكان في عصرهم من النواخذة المشهورة أحمد بن محمد بن عبد الرحمن بن أبي الفضل بن أبي المعيرى .. وغيرهم (٢) ، فيأخذون من كل أحد معرفة بره وبحره ويؤرخونه ، وهم مؤلفون لا مجربون » ثم يضيف ابن ماجد فيقول « ونهاية المتقدم بداية المتأخرين وقد عظمتنا علمهم وتأليفهم وجللنا قدرهم رحمة الله عليهم بقولنا انا رابع الثلاثة ، وربما في العلم الذي اخترعناه في البحر ورقة واحدة تقيم في البلاغة والصحة والفايدة والهداية والدلالة بأكثر مما صنّفوه » .

وقد بين لنا أحمد بن ماجد في شيء من التفصيل العلوم والثقافات التي يجب أن يلم بها ربان السفينة فيقول (٣) : ان لركوب البحر أسبابا كثيرة فأهمها وأولها معرفة المنازل والأخنان والدير والمسافات والباشيات والقياس والاشارات وحلول الشمس والقمر والرياح ومواسمها . ومواسم البحر وآلات السفينة ، وما يحتاج اليه وما يضرها وما ينفعها وما يضطر اليه في ركوبها . وينبغي أن تعرف المطالع والاستوايات ، وجلسة القياس وترتبه ومطالع النجوم ومغاربها وطولها وعرضها

(١) يرى جورج فاضلوا في كتابه (العرب والملاحة ص ٢٨١) كما يرى سوفاجيه في كتابه : الإرشاد في البحرية القديمة عن العرب في بحر الهند

(Sauvaget : Sur d'Ancienne instruction nautique Arab, Vol. 236, P. 11, Journal Asiatique 1948).

ان كتاب رهماني كتب قبل احمد بن ماجد ٥٨٠ سنة . لأنه ألفه سنة ٥٨٠ هـ . ولكن يخطئ . هذا الرأي ما ذكره ابن ماجد من ان مؤلفي كتاب رهماني أخذوا عن المعلم خواشير بن يوسف بن صلاح الدركي الذي عاش في عام أربعمائة من الهجرة النبوية .

ويرى هذا الرأي يعقوب بكر معرب (كتاب العرب والملاحة) .

(٢) ابن ماجد ورقة (٧) .

(٣) الفائدة الثانية ورقة (٩) .

وبعدها ومسرهما . وينبغي أن تعرف الرياح والمد والجزر في كل طريقة ويكمل جميع الآلة ويتفقد في أحضان السفينة وآلاتها ورجالها ولا يشحنها غير العادة ولا يطلع في مركب لا يطاع فيه ولا مركب بغير اعتداد ولا في موسم ضيق . ويحترز من الأخطار في مثل عدة ورجال وغيره . ثم ينصح ابن ماجد ربابنة بحار الهند فيقول « لأن الذي يستقبل الخليج البربرى من باب المنذب خارجا للبحر الكبير ان كان لمنبار أو الى جوزرات أو الى قلهات أو الى ظفار أو مكران أو هراميز فلا بد له أن يجعل صدر مركبه أول الليل وأول الموسم بين النسرين (نجمين) وآخر الليل وآخر الموسم الرمانى بين الذراعين ويصير الدقل بين النسرين (١) » .

(١) الفائدة الثانية ورقة (١٥) .

رَبَابِنَةُ السُّفُنِ

وكان لربابنة السفن ورؤسائها قوانين ونظم تلزمهم بها عاداتهم البحرية أو مشارفو المرافئ ، وكانت لهم سياسة خاصة في ترتيب السفن ووسقها أو ردها في تفصيل وشرح دقيق يورده أحمد بن ماجد^(١) اذ يقول « فاذا فرغ الربان من معرفة المنازل والأخنان والدير والباشيات والنجوم ومواسمها أخذ يشرع في الاشارات والسياسات وترتيب العسكر لأن ذلك ليس هو بعلم هو لا يتسم لهذا العلم فاعلم وفقك الله اذا عرفت جميع ذلك وأردت الفعل به تماما في السفينة وهي فوق الأرض فاكتب جميع خللها — وقليل في زماننا من يفعل ذلك في الناس — وانما القول على أهل الكمال ليس القول على مفلس جمع نفسه وعرضه بأيسر شيء من الطمع ، واذا ركبت فيها انصب عودا وفيه خرقة درا وحرير وقطن لتعرف الريح به من أى خن وجلس الحققة في مكانها وتفقد كل التفقد ، أولا في نصب الحققة ، لأن من المراكب ما يكون تجارته خللا فيعدى بك عن مجراك ، فاستدراك الأمر بأوله ، وتأمل الجاه بالليل ، وحطه في مكان يوافق المكان الذى حكمت عليه

(١) الفائدة الثانية ورقة (٦٢، ٦٣) .

بالحقة بالنهار حتى لا يكون بالنهار مجرى والليل مجرى ويطول الطريق ، فحكم جميع ذلك أول سفرك فما تنفع الندامة آخر السفر وتتخات القبيحة . وتفقد جميع الركاب والعسكر ، وتأمل نهوضهم لتكون عارفا بهم عند الشر ، وأعمل خلاصك واسمع جميع أقوالهم وخذ مليحها ودع قبيحها وكن حازما قويا في قولك لين الطبيعة ، ولا تصحب من لا يطيعك فيما يعينك ، فلم تجد لك في الشدائد شريكا الا الأشرار ، وكن شجاعا (كذا) باس ، قليل الغفلة كثير الهمة كثير الصبر والاحتمال ، تقيا لا تظلم أحدا لأحد وتأمل جميع الآلات خصوصا في السكان في كل حين وساعة وتأمل بحسن النبأ المستقبل ، لا يغمك التعب الذي أنت فيه فانه منسى ، ولا تتم الا بقدر ما يدفع عنك السنة والسهر وعندما ترقد لا تخلى المسكن وحده وحارب النوم الحرب الكلى . ولا ترى خلا في السفينة وتهمله الى وقت آخر الا عند الضرورة أشد مما أنت فيها . وحدد الموسم ، واخصر الشحنة وأحسن حساب الحازمين العارفين الخير والشر . فان قصرت في شيء من ذلك فلا تلومن الا نفسك فان أدركك أعظم درك من جميع من ركب البحر فان فعلت جميع ما أمرتك به وأخطأت فأنا الملموم حيا وميتا ، وأما القضاء والقدر فهو غالب لأنه من الله تعالى . وقد قيدوا ذلك بقيدتين جميع ما يخشى يذم عليه الانسان الا القضاء والقدر فلا حيلة له فيه بل يتلقاه بالدعاء فيصلحان الى يوم القيامة فأكثروا من الدعاء لأنه ما هلك معه أحد وقال سبحانه وتعالى : « ادعوني أستجب لكم » . ولا تتركوا حزب البحر وعدة الحصن الحصين وعليك عند الكرب بقوله « لا اله الا الله العظيم الجليل لا اله الا الله رب العرش العظيم » .

ولم تكتف البحرية المصرية في العصر السلوكي على مجرد تصنيف المؤلفات في ارشاد وتنبيه الربان ، بل أوردت كذلك الأسفار الطوال لبيان ما يجب على الربان أن يعرفه حق المعرفة وما يجب أن يتبعه ويعمل به ، ومن المراجع الهامة في هذا الموضوع كتاب « الأحكام الملوكية والضوابط الناموسية في فن القتال في البحر » للفاضل محمد بن منكلى الذى كان نقيباً على الجيش في عهد السلطان الأشرف شعبان (٧٦٤ — ٨٧٨ هـ) . فهو ينصح الربان باختيار الوقت المناسب في البدء في صناعة السفينة وذلك اعتمادا على معرفته بعلم الفلك الذى يساعده

على اختيار الطالع السعيد فيقول (١) « وما جرب وفق اثنين وثلاثين اذا وضع
والشمس في أول درجة من الحمل ومن الثور أو في الحادية عشرة من الجوزاء
أو الخامسة من السرطان أو في الرابعة عشرة من الأسد أو في الثالثة عشرة من
السنبلة أو في الاثنتين والعشرين من الميزان أو في الثالثة عشرة من العقرب أو في
التاسعة عشرة من القوس أو في الثامنة عشرة من الجدى أو السادسة من الدلو
وفي الخامسة من الحوت » . ويضيف « وذلك أن أكثر الاعتماد في الأسفار في البحر
على الطالع الذي به ابتداء انشاء السفينة ، فانه دال على ثباتها وسلامة ركابها .
وسمعت من الثقات يقول بعضهم (وعانيت سفنا سافرت عشرين سنة في البحر
ولم يصب أحد من ركابها ولا جرى عليها مخوف . وسفنا عدة لا يزال ركابها
يصابون بالرياح ولقاء العدو ونحو ذلك) . فينبغي الاحتراز في اختيار وقت
انشاء السفينة فانه أصل قوى وهو اذا أردت أن تعمل سفينة فليكن ابتداء عمل
ذلك والمشتري والزهرة في الوند الرابع ينظرون الى القمر والطالع . وأجوده أن
يكون المشتري والزهرة في الوند الرابع في برج من أجناس الماء وأفضل
ما يكون ذلك والقمر والثور أو في الجوزاء أو في السرطان أو في السنبلة أو في
القوس أو في آخر درجات الجدى . ولكن أفضل البروج الثور ثم السمكة
ثم الجوزاء ثم آخر درجات الجدى . وليكن مع ذلك الشمس في مثلثة السمود
والقمر زائد في الحساب والضوء والعرض والطول ينظر الى آخر السمود ،
وأحذر أن يكون المريخ ينظر الى الطالع والى القمر » .

فاذا تم صنع السفينة فيجب أن يختار كذلك الوقت الذي تطرح فيه في الماء ،
ويقول في ذلك « وليكن ضح السفينة في الماء والشمس والقمر خاليان من النحوس،
والمشتري بربع القمر ، والزهرة مع المشتري اذ نظرت هي القمر فانه أفضل
وأجود . وينبغي أن يكون القمر والزهرة تحت الشعاع وان نظرت الزهرة
والمشتري الى الشمس والقمر مع عطارد فهو أفضل ما يعمل لطرح السفينة في الماء .
ويجب وقت السفر والاقلاع أن يكون القمر في برج مائي ، وتكون البروج المائية
خالية من النحوس والقمر مسعود . ويجوز السفر والاقلاع اذا كان القمر في

(١) المخطوطات المصورة ص ٣٦٢ الباب الثالث ورقة (١٠) .

العقرب ، وقد أقلعت سفينة في هذا الوقت أعن والقمر في العقرب فقال شخص لأصحابه ممن عنده علم بهذه الصناعة : « ان القوم هالكون فما مضت مدة يسيرة حتى كان ما قيل » . ثم يستشهد بما قاله قاضى القضاة في هذا الموضوع فيقول : « نهى قاضى القضاة بدر الدين بن جماعة في كتابه « مناسك الحج » عن السفن والقمر في العقرب (١) » .

ثم أفرد بابا خاصا بالأطعمة والأشربة التى يجب أن يتناولها راكب البحر قبل الرحيل وأثناء السفر حتى لا تضار صحته جاء فيه « فى ذكر ما يفعله ويتزود به راكب البحر من الأغذية والأشربة لدفع الميـد والعمدة من ذلك تقليل الغذاء بحيث لا يتضرر الانسان به ويكون قبل ركوب البحر بأيام ليقل الخلط ويكثر نشاطه . وينبغى أن يكون عند ركوب البحر مستلنا من الطعام ، فانه اذا حصل له القيء كان فى معدته ما يستفرغه ، وقد أخبر من فعل ذلك ، وانتفع به ، ثم يقلل الغذاء بعد ذلك » . ويقول المؤلف « هذه الوصية نافعة لكن لا تصلح للقذافين ولا لمسك الدقل ، فانه لا غنى للقذاف ، اذا كان ممن يعترية الميـد والغثيان فانه لا يصلح لهذه الوظيفة .

وكانت للملاحة فى العصور الوسطى نظم وقوانين يجب على الربان مراعاتها والعمل بها فى وقت الحرب والسلام على السواء ، فقد أصدر السلطان (٢) محمود شاه ، سلطان (ملقا) فى القرن الثالث عشر الميلادى قانونا يحول دون المنازعات والمنافسات التى تقع بين الملاحين والربانية وكان هذا القانون يحتم على المعلم (الربان كما كان يسمى فى بحار الهند) الذى يضل مركبه وينكسر من جراء اهـاله وتقصيره أن ينتحر (٣) ان لم تتدراكه عناية الله . واذا أصابه حادث أثناء سفره فعندما يعود الى وطنه ويلقى مرساته يحسن الى الفقراء ويتصدق على المساكين . ويجب عليه أن يلاحظ فى البر والبحر الرياح والصخور الناتئة والتيارات ، ومسير القمر والنجوم ، وأقسام السنة والرياح الهندية ، والخلجان

(١) ورقة ١٣ .

(٢) محمد ياسين الحموى : تاريخ الأسطول العربى ص ١٠٧ .

(٣) ما يزال هذا التقليد معمولا به حتى الآن .

والشواطىء والرءوس والجزر ، وسلاسل الأحجار والمضايق والشواطىء الصحراوية ، والجبال والهضاب ، فيجب أن يعرف دقائق هذه الأمور ليكون المركب بأمن من الأخطار فى البحر كما لو كان على البر ، وليكون المعلم معصوما من الخطأ ، ولا ينسى الاستعانة بالله ورسوله ليكون محفوظا من كل خطر . والمعلم كالامام تلك ارادة القانون واذا أراد أن يترك السفينة فى أى مكان كان ، فلا يستطيع ذلك كما تقضى التقاليد .

أما القوانين التى كان على الربان اتباعها فى الحروب البحرية ، فقد أورد لنا المقرئزى (١) وصفا دقيقا لها فى العصر المملوكى جاء فيه « أما الحروب البحرية بين السفن فكان لها قوانين فى دولة المماليك البرجية والبحرية فى مصر منها ، انه اذا كانت الحرب بين الشوانى وبين البطس والمسطحات فانهم لا يأتون بالشوانى ولا بالمراكب الصغيرة خلف البطس والمسطحات لئلا تغرق فى وادئها ، ولا يأتون بها من جانبها فانها لا يمكنها الالتصاق بها بل تقابلها عن بعد وتشطحها بالفأس الذى يقال له اللجام فيدخل عند الحرب فى اسطام المركب وهى الخشبة التى فى مقدم الشين . واذا أمكنتهم الفرصة تأخروا به قليلا ثم قذفوا قذفة واحدة قوية فينطح المركب ويدخل الماء فيه ، واذا كانت الحرب بين الشوانى وبعضها تقرب الشينى من الشينى ، فتوقفه ثم يطرح الألواح بينها كالجسر ويدخلون اليه ويقاتلون . وكانت المراكب الكبار اذ سكنت الريح عنها ، جذبتها الشوانى الى موضع القتال وكان الأصل عندهم فى قتال البحر هو معرفة الرياح ، فكانوا يحركون المراكب بالأرجل حتى يتقدم مركب خصمه أو يعلو عليها فوق مهب الريح » (انظر لوحة رقم ٤٤ ، ٣٨ ، ٤٩) .

ويقول الحسن بن عبد الله (٢) عن الحرب البحرية « ان الحرب فى البحر شديدة صعبة عسرة لامور منها ، أن المجال ضيق ولا تكاد السهام والأحجار تخطىء ، وكل رشق ينكى ، ومنها اختلاف الرياح بما يضر أو سكوتها عند وقت الحاجة اليها ، ومنها أنه لا يمكن فيه الهرب والفرار ان اقتضت المصلحة ذلك ولا الاستتار . وقد مثل العرب حرب البر وحرب البحر بالشطرنج والنرد ، فقد

(١) المقرئزى ج ١ ص ٤٣٨ .

(٢) آثار الأول فى ترتيب الدول ص ١٦٥ .

قالوا نقلا عن أحد حكماء الفرس : ان الشطرنج وضع فيمثل حرب البر ، والنرد وضع لتمثيل حرب البحر ، فصاحب النرد وان وضع الممارك في الموضع الجيد وأحرز ، فاذا جاءت الفصوص بما لا يوافق الغرض لم ينتفع باحترازه وبطل عليه تديره كاختلاف الريح واضطراب البحر .

وقد بين لنا المقریزی (١) الواجبات التي يجب على الربان اتباعها قبل انزال الأسطول البحر لخوض الممارك البحرية « وكان على والى حرب البحر اذا خرج للقتال أن يستجيد المراكب ويستجدها ، ويكثر تقويتها وادخار آلاتها ، حتى اذا تلف شيء من ذلك وجد ما يخلفه ، ويحتاط في تغييرها ، وأحكام ما يلقى الماء منها فانه الأصل الذي يعول عليه ، ويتخير القواد والرؤساء العارفين بمسالك البحر ومراسيه ، وعلامات الريح ، وتغييرات الأنواء والحركات البحرية من المد والجزر وكان من واجباته وقت الحرب ألا يهجم على المراسي لئلا تكون مراكب العدو بها كامنة . ولا يتقدم الى البر الا بعد المعرفة ، والاحراز من الأحجار والشعاب والأحراش التي تنكسر عليها المراكب . ويكثر من الماء والزاد ليستظهر على طول المدة ان دعت الحاجة اليه كادخار أصحاب الصحون ، وان كان القتال قرب البر والسواحل والجزائر فيجعل عيونه وطلأعه على الجبال فيتأهب لذلك . ويفعل مقدم المركب من تأليفه أصحابه ووعدهم واستمالتهم وتحريضهم قبل الحرب كما يفعل والى البر وأبلغ من ذلك ، لأن هذا لا منجى منه ولا مخلص الا بصدق القتال أما كاسرا أو مكسورا .

ويقول ابن خلدون (٢) عن الربان وقائد الأسطول ما يلي : « قيادة الأساطيل من مراتب الدولة وخطتها في ملك المغرب وأفريقية ، ومرءوسه لصاحب السيف ، وتحت حكمه في كثير من الأحوال ، ويسمى صاحبها في عرفهم (الملند) بتفخيم اللام منقولاً عن لغة الافرنجة فانه في اصطلاح لغتهم » . ثم يشرح ابن خلدون مهمة الربان وأعباء وظيفته فيقول « كان يطلق على وزير البحر (مقدم الأسطول) في دولة بنى الأغل ، وكانت أساطيلها مجتمعة من سائر الممالك من كل بلد تتخذ

(١) المقریزی ج ٢ ص ١٩٧ .

(٢) المقدمة ص ٢٨١ .

منه السفن أسطول يرجع نظره الى قائد من النوتية يدبر أمر حربه ، وسلاحه ومقاتلته ، ورئيس يدبر أمر خبرته بالرياح أو بالمجاديف ، وأمر ارسائه في مرفئه فاذا اجتمعت الأساطيل لغزو محتفل ، أو عرض سلطاني مهم عسكرت بسرقتها المعلوم ، وشحنها السلطان برجاله ، وانجاد عسكره ومواليه ، وجعلهم لنظر أمير واحد من أعلى طبقات أهل مملكته ، يرجعون كلهم اليه ، ثم يسرحهم لوجهتهم وينتظر اياهم بالفتح والغنيمة .

ولما زادت أهمية الأسطول الاسلامي ابان الحروب الصليبية ، أصبح من وظائف المحتسب في ذلك العهد مراقبة السفن والأسطول قبل شحنه ووسعه وله أن يتصدى لربان الأسطول ولرؤساء السفن فقد جاء في معالم القرية في أحكام (١) الحسبة « يؤخذ على أصحاب السفن والمراكب ألا يحملوها فوق العادة خوف العرق وكذلك يمنعمهم من السير وقت هبوب الرياح واشتدادها ، واذا حملوا فيها النسوان مع الرجال حجبوا بينهما بحائل » ويقول المقرئزي (٢) « المحتسب له نواب يلزمون رؤساء المراكب ألا يحملوا أكثر من وسق السلامة » .

ومن الوظائف الهامة في البحرية التي تلى الربان في الأهمية وظيفة الديدبان وهو الرقيب الذي يقف في مقدمة السفينة يستطلع أحوال البحر في حالة السلم وأخبار العدو في وقت الحرب . ثم المنادى ومهمته تبليغ أوامر الربان الى الملاحين والنوتية بصوته الحاد المرتفع . ومن الوظائف التي لا يستهان بها كذلك بالنسبة للسفن والأساطيل ، هو (القلاووز) (٣) وهو الدليل الذي يرشد السفن عند دخول الموانى أو عند المرور على السواحل الخطرة أو المضائق الصعبة وأرباب هذه الوظائف يكونون في العادة عارفين بفنون الملاحة لتسير السفن وواقفين على تأثير الرياح ومجارى المياه والتيارات مطلعين على الحسابات الفلكية وغيرها علمين بطرق سير المراكب وواقفين على أحوال السواحل والثغور ومسالك الموانى ومواقع الصخور المائية والمياه الضحلة . وكانت السفن في العصور القديمة لا تسير

(١) ابن الإخوة : معالم القرية في أحكام الحسبة ص ١١٣

(٢) الخطط والآثار ج ٣ ص ٢٩٥ .

(٣) سرهنگ ج ٢ ص ٣٩ هامش .

بدون (القلاووزة) لأنهم كانوا ملاحين خبيرين بأحوال المد والجزر والرياح مما يعين السفن على السير ، ولذلك فانه يتحتم على كل أسطول أن يصطحب معه (القلاووزة) مهما كان ربانه حاذقا عارفا خبيرا بأمور البحر ، هذا بالإضافة الى أنه كثيرا ما كان يعهد لقواد البر أو الأمراء بالرياسة على المراكب الحربية فكانت القوانين تقضى باستخدام (القلاووزة) . وفرضت لهم مرتبات مخصوصة وقضت بأنه عندما يكون القلاووز مشغلا بتسيير السفينة يكون رؤساء السفن عبارة عن قواد أو مديرين تتعلق بهم ادارة السفن فقط .

كما كان لابد للربان أن يصحب معه في حالة الحرب ، قائدا أو رئيسا يتولى قيادة الجنود اذا ما انتقل ميدان الحرب من البحر الى البر ، وكثيرا ما يحدث . وقد أعطانا لاجين الحسامى المعروف بالطرابلسى المتوفى سنة ٧٣٨ هـ — وكان يشغل وظيفة مقدم المماليك السلطانية الملكية الظاهرية — وصفا كاملا عن تشكيلات الجيش المختلفة في ميدان القتال . ولعل أهم ما جاء في هذا الوصف هو الرسوم التوضيحية ، التى وضحت المتن وجعلت الفكرة أتم ، فقد جاء في كتابه « تحفة المجاهدين في العمل في الميادين » (١) ما يلى : « أن يتفرق (٢) الفرسان صفا واحدا والمقدمان فى وسطهم وأن يكونا فارسين عارفين ثم يسوقون مقرنين ميدانين بتتقيل حربى ، فاذا وصلوا الى رأس الميدان يردون ويقفون ثم بعد ذلك يخرج المقدمان يدور كل منهم على أصحابه تابعونه . ويخرج المقدمان من وسط جفناه ويقطعون قطارين وكل ينظر الى غريسه يفعلون ذلك مرتين (انظر شكل ٤٣) ثم بعد ذلك اذا وصلوا الى رأس الميدان يرد المقدمان الى برا وأصحابهم متتابعون، يفعلون ذلك مرتين (انظر شكل ٤٤) . فاذا فعلوا ذلك يتموا سابقين قطارين . فاذا وصلوا رأس الميدان يرد المقدمان من جوا وأصحابهم متتابعون بعضهم بعضا يفعلون ذلك مرتين (انظر شكل ٤٥) . ثم يسوقون قطارين واذا وصلوا الى رأس الميدان يرد المقدمان أحدهما من جوا والآخر من برا على غريسه وكل ينظر الى غريسه (انظر شكل ٤٦) . ثم يسوقون (٣) قطارين الى رأس الميدان

(١) مخطوط بمعهد المخطوطات بالجامعة العربية . (مصورة رقم ٩٠٢) (ف) .

(٢) ورقة رقم (٣) .

(٣) ورقة رقم (٤) .

يوسع المقدمان بينهم ويقصدون جوانب الميدان الواحد من جوا والآخر من برا
بيينا وشمالا ويتقابلون بالطعن والتبطل وكل ينظر الى غريمه حتى يصرون حلقة
في حلقة يترجل أحد المقدمين عن فرسه في الوسط وعينه الى غريمه وأصحابه
يهدورون عليه الأول وهم دايرون لا يخرج أحدا (كذا) عن أحد (انظر
شكل ٤٧) .

فاذا جاء دور المباراة^(١) ، يتفرق الصفان من وسط الميدان ويطلب كل صف
رأس الميدان ويردون ويقفون وينظر كل واحد الى غريمه ثم يخرج المقدمان وكل
يطلب الآخر مبارزين وسط الميدان ويدوران خلفه ، ويتطاعنان ويرجع كل واحد
الى أصحابه يدور عليهم ويقف مكانه ويخرج الجميع واحدا بعد واحد الى أن
يفرغ الجميع ، يفعلون ذلك مرتين (انظر شكل ٤٨) . فاذا^(٢) انتهوا في المباراة
وقفوا على ترتيبهم ثم يسوقون على بعضهم البعض وكل ينظر الى رأس غريمه
ثم يرجعون الى أن يتوسطوا الميدان وهم مقرنصون الرماح ، فاذا تقاربوا ركزوا
رماحهم وخدم بعضهم بعضا ثم يخرج أحد المقدمين يفعل قطارا ويدور جوانب
الميدان وأصحابه متتابعون ، والمقدم الآخر تابع صاحبه الى أن يصلوا الى رأس
الميدان (انظر شكل ٤٩) . ثم يرد على رأس رمحه ويقف ويأخذ أصحابه الى
جانبه صفا بعد أن يدوروا عليه حلقة ، والمقدم الآخر بجانب رفيقه يفعل بأصحابه
كما فعل الأول ، ويصفون صفا واحدا كما كانوا في الابتداء ثم ينصب لهم
برجاس^(٣) على هذه الصورة ويخرج كل مقدم وأصحابه طاعنين البرجاس
واحدا بعد واحد الى أن يفرغ الجميع بعد أن يتفرق الفرسان صفين سواء
بيينا وشمالا ، والبرجاس في الوسط يبرزون اليه بالنوبة فارسا على هذا الترتيب
وهذا صفته ترتيب الصفين (انظر شكل ٥٠) .

أما عن^(٤) ترتيب الجند في الميدان فله أشكال عدة ولكل منها اسم خاص ،
منها أن يخرج مقدمان قطارين في جوانب الميدان ، ويفعلون ترتيب القرقورة^(٥)

(١) ورقة رقم (٧) .

(٢) ورقة رقم (٨) .

(٣) ورقة رقم (٩) .

(٤) ورقة رقم (١٠) .

(٥) ورقة رقم (١١) .

(انظر شكل ٥١) . أو يترتبون صفة البقجة (انظر شكل ٥٢) أو يفعلون ميدان الطير^(١) ويسوقون يسينا وشمالا والى بحرى (انظر شكل ٥٣) . ثم يقفون صفين والمقدمان على الرؤوس ويدور الصف الأول حلقة والثاني عليه من برا صفة الهلال يترتبون ثم يدخل مقدمان وسط الحلقة يلعبون البنود والتساريج ثم يخرجون ويدخل غيرهم وهذا يختص بالمعلسين دون غيرهم (انظر شكل ٥٤) ، ثم يصف الفرسان لدخول البتية (انظر شكل ٥٥) (٢) . وقد أخذت ميادين القتال فى العصر المملوكى أسماء عدة ، كانت فى معظم الأحيان تثل الشكل الذى اتخذه الجنود فيه ، مثل ميدان الغراب (انظر شكل ٥٦) والحلقة المشقوقة (شكل ٥٧) (٣) ثم ترتيب الصفوف وسط الميدان (شكل ٥٨) والدر المنشور (شكل ٥٩) (٤) . والدر المنظوم (شكل ٦٠) (٥) الكلاب المربع المزدوج (شكل ٦١) .

وفى الجيوش الحديثة ينظم الجنود فى الميدان على أشكال ثلاثة ، الأول على شكل حرف (T) والثانى على شكل هلال والثالث على شكل رأس السهم . والواقع أن هذه التشكيلات الثلاث استخدمها العرب منذ عهد بعيد يرجع على أقل تقدير الى القرن الثانى الهجرى ، فقد أوردها الهرثسى وهو من رجال الحرب فى ذلك القرن فى كتاب له اسمه « مختصر فى سياسة الحروب » (٥) قال ان تشكيلات الجيوش فى عهده كانت ثلاثة أنواع وسماها صفوفاً . الصف المستوى ، وهو الذى يكون فيه الجناحان والقلب فى خط مستقيم ، وهذا أوفى الصفوف (أى التشكيلات) وأنسبها للعرب ، ولم يذكر فيه قوات احتياطية خلفية ، كالتشكيل الحديث وانما تقف فيه القوات بعضها بجانب بعض (انظر شكل ٦٢) وهو يشبه حرف (T) .

(١) ورقة رقم (١٢) .

(٢) ورقة رقم (١٣) .

(٣) ورقة رقم (١٤) .

(٤) ورقة رقم (١٥) .

(٥) ورقة رقم (١٦) .

(٦) مختصر فى سياسة الحروب ، (مخطوطة مصورة بالجامعة العربية رقم (ف ٨٤٤) .

أما الصف الثاني فهو الهلالي ، وهو خارج الجناحين داخل الصدر ، وهو أوثق للقلب وأضعف للجناحين ، ولذا كانوا يصيرون مع كل طرف من الجناحين الخارجين كردوسا (١) من الخيل المتقوية له تساعده وتحميه وهو يشبه شكل الهلال.

والصف الثالث هو المعروف باسم الصف المعطوف ، وهو الداخل الجناحين الخارج القلب ، وهو أضعف للقلب وأقوى للجناحين ، وهو يشبه ما يعرف الآن باسم رأس السهم وكان العرب يكرهون تشكيل جيوشهم بهذه الطريقة ولا يتخذونه الا عن ضرورة . وفي هذا النظام يجعلون أهل البأس والنجدة في الميمنة والميسرة ليكون ذلك تقوية للقلب فان لم يكن ذلك عمدوا الى تقوية القلب بكردوسين من الخيل ، بحيث يكونان أمامه قليلا ، يردان عنه أى هجوم . وكان يخصص فى مؤخرة كل تشكيل من هذه التشكيلات مكان للأمتعة ومكان للصلاة عليها حراس أشداء فى العدة والسلاح . وجماعة من الفرسان لافتراض غرة العدو أو سد الخلل ان كان عند الجولة .

وكان لأخذ الجيش الاسلامى بنظام (الصف) فوائد شتى ، حتى اعتبره كثير من مؤرخى العصور الوسطى من جملة أسباب انتصار المسلمين فى العهد الاسلامى الأول ، وقد لخص ابن خلدون (٢) فوائد هذا التشكيل الذى أطلق عليه العرب اسم الصف فى نقاط ثلاث وهى « تكون الصفوف أثبت عند المصارع وأصدق فى القتال ، كما أنها أرهب للعدو لأنه كالحائط الممتد والقصر المشيد الذى لا يطمع فى ازالته ، على أن المقصود من تنظيم الجيش بطريقة الصف حفظ النظام » .

ويقول جرجى زيدان (٣) ، « وبعد رسوخ المسلمين فى المدينة تفننوا فى تعبئة الجيوش بسا اقتبسوه من فنون الحرب عند القدماء اذ تعددت ضروب التعبئة عندهم حتى صارت سبع تعبئات » . ويقتضى تنظيمها الى انفتاح الوحدات عن بعضها ولذا أطلق عليه اسم نظام الانفتاحات (٤) .

(١) ما يزال هذا التقليد معمولاً به حتى الآن .

(٢) المقدمة ص ٣١٩ .

(٣) تاريخ التمدن الاسلامى ج ١ ص ١٥٠ .

(٤) نعمان ثابت : الجندية فى الدولة العباسية ص ٢٥٩ (المجلة العسكرية ج ١ ص ٤٩) .

وقد فصل جرجي زيدان هذه التعبئات السبع فقال « التعبئة الأولى أن ترتب الجيوش بشكل الهلال ، قالوا ان الفرس المتقدمين ذكروه وهو نوعان : الهلال المرسل أو الحاد وهو البسيط مثل هلال السماء والهلال المركب وهو أن يكون الى جانبي الهلال شبه هلالين كأنهما جناحان وهى التعبئة الثانية والتعبئة الثالثة المربع والتعبئة الرابعة الهلال المقلوب . والخامسة أن ينظم الجيش في شكل المعين أو المربع المنحرف . والسادسة المثلث والسابعة الدائرة المزدوجة وهى دائرتان أحدهما داخل الأخرى ، وكانوا يعمدون الى هذا الضرب من التعبئة اذا كان جندهم قليلا وجند عدوهم كثيرا ، وهو يشبه آخر ما بلغ اليه المتشدنون من التفنن في التعبئة ونعنى به مربع نابليون بونابرت الذى دوخ به المسالك . فكان المسلمون اذا عبئوا الجيش الى الحرب نظموه أما كراديس أو مربعات أو مثلثات أو جعلوا بعضه كراديس وبعضه مربعا أو هلاليا أو معينا أو مثلثا على ما تقتضيه الأحوال . ولم يكتف المسلمون بوضع نظام لتشكيلات الجيش العام ، بل وضعوا نظاما للوحدات الصغيرة مثل الزمرة ، والجماعة ، والفصيلة والسرية . وقد أوضح ذلك القاضى (١) أحمد بن محمد الحموى فى كتابه « النغمات المسكية فى صناعة الفروسية » بالنسبة لتشكيلات الصغيرة فقال « وان أردت أن ترتب خمسة نفر فعلى هذا الترتيب :

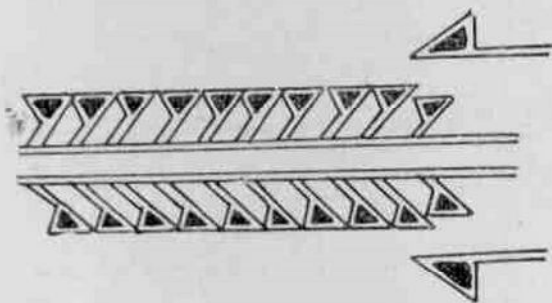
وهى تشكيلة تشبه تشكيلة مثلث القاعدة الى الأمام . أما الجماعة التى يبلغ عدد أفرادها تسعة رجال فتشكل على مثلث الى الأمام . كما تسمى حاليا . أما الفصيلة التى يبلغ عدد أفرادها نحو عشرين رجلا فتشكل على شبه المنحرف القاعدة الكبرى الى الأمام . وذكر الحموى تحت اسم (الوقفة الوقفية) تشكيلة تصلح لسرية (٢) ، وذلك بقوله (٣) « وكان ملوك الاسلام قديما يعتمدون عليها ، جيلة رجالها أو فرسانها خمسة وأربعون . فليتقدم بحول الله وقوته فارس واحد ثم بعده فارسان على شماله . ثم يتقدم ثلاثة على يساره ثم أربعة على

(١) النغمات المسكية فى صناعة الفروسية ص ٨٩ .

(٢) احسان هندی : الحياة العسكرية عند العرب ص ٢٥٦ .

(٣) القاضى الحموى ص ٨٩ .

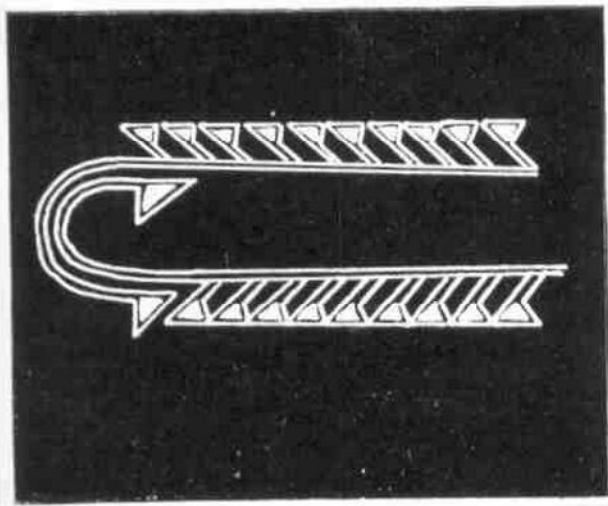
يساره ثم خمسة فوارس على يمينه ثم ستة على يساره ثم سبعة على يمينه
ثم سبعة بعدهم ثم تسعة فوارس وراء الجمع المنصور . فاذا أرادوا رميا
بالسهام فليرم الواحد مستعينا بالله تعالى ثم الاثنان ثم الثلاثة ثم الأربعة ثم الخمسة
ثم الستة ثم السبعة ثم الثمانية ثم التسعة ، ويكون رمى كل طائفة معا كرمى رجل
واحد دائما ، ويكونون قد ألقوا هذا الترتيب المبارك وعملوه وعلموه . فان
كان رماحه تباعدوا عن رفقتهم بقدر تفريق الرماح فاذا حملوا ، حملوا دفعة
واحدة معا ، لا خروج لكل عدد من رفقته » .



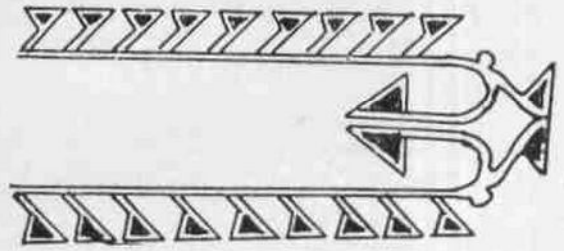
شكل (٤٤)



شكل (٤٣)



شکل (۴۶)



شکل (۴۵)

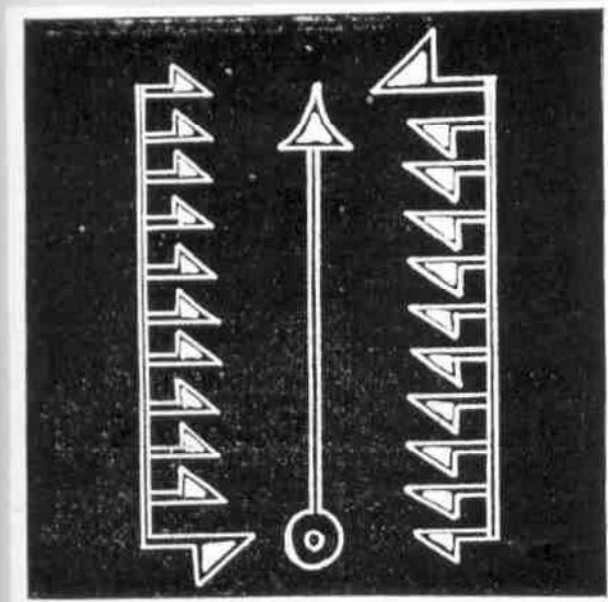


شکل (۴۸)



شکل (۴۷)

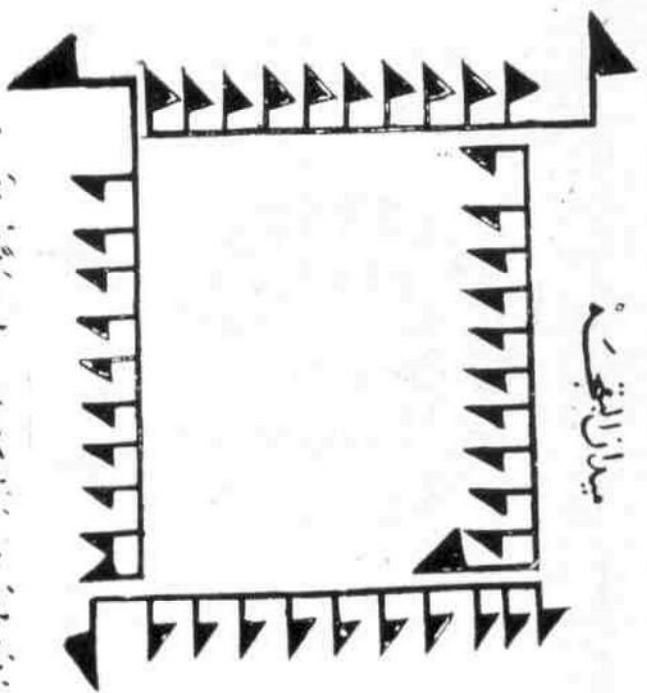
شکل (۵۰)



شکل (۴۹)

شكل (٥٢)

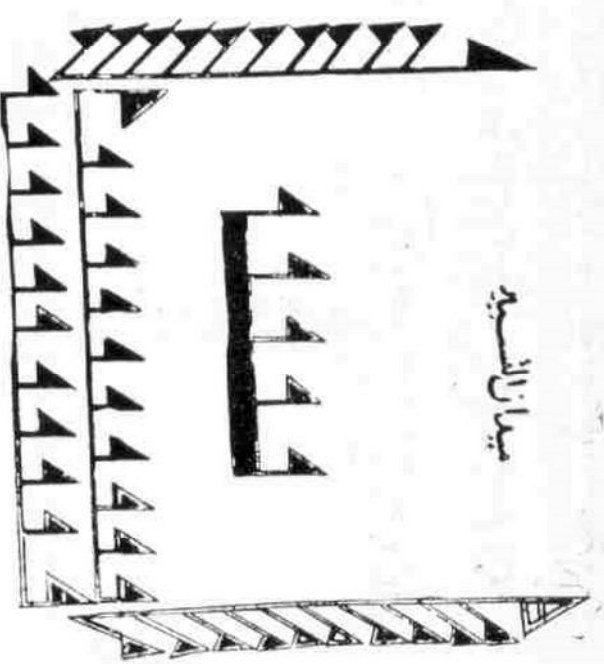
ميدان المنجحة



فَاذْهَبُوا ذَلِكُمْ حَيْثُ كُنْتُمْ أَجْمَعِينَ قُلْ إِنِّي أَخَذْتُ مِنَ
 رَبِّي عَهْدًا عَلَىٰ هَذِهِ الصُّفَّةِ وَأَعْلَنُ لِمَنْ سَمِعَ
 مِنِّي أَنِّي مَحْضُوقٌ بِمَا رَزَقْتُم مِّنْ فَضْلِهِ فَذَرُونِي
 وَسَيُحْمَلْ ذُنُوبَكُمْ يَوْمَ تَكْفُرُونَ

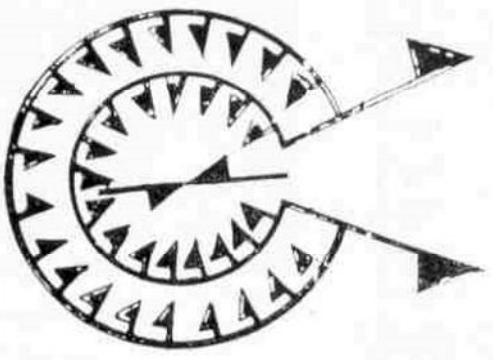
شكل (٥١)

ميدان النسيمة



فَاذْهَبُوا ذَلِكُمْ يَتَمِّمَ الصُّفَّةَ الَّتِي عَلَيْكُمْ وَبِئْسَ الصُّفَّةَ
 خَلَفْتُمْ فِي مَنَازِلِهِمْ وَالْجَنَّةُ خَيْرٌ مِنْ مَكَانِهِمْ وَيَرْجِعُونَ
 إِلَىٰ عَذَابِهِمْ لَمْ يَأْتُوا بِالْحَمْلِ بَشَرًا مِّمَّنْ خَلَقَ
 إِنَّمَا تَزِدُّهُمْ عُقُوبًا وَأَنْتُمْ صَاحِبُوا الْقُلُوبِ
 الْغَافِلِينَ

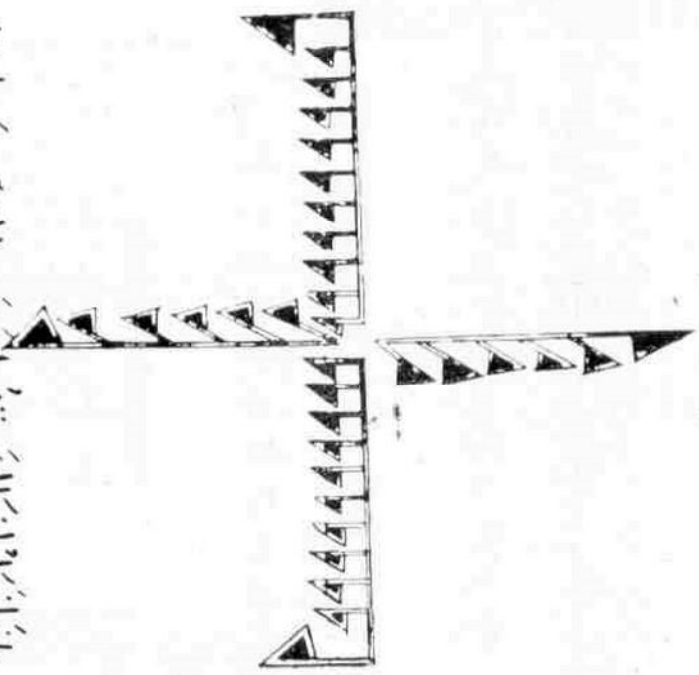
وَالسَّارِخِ تُخْرِجُونَ وَيُدْخِلُهُمْ وَهَذَا يَحْمُرُ
بِالْمَعْلِيِّينَ وَغَيْرِهِمْ وَهَذَا تَرْبِيهِمْ وَاللَّهُ اعْلَمُ



وَهَذَا اصْفَاءُ النَّبِيَّةِ وَاللَّخْوَلِ الْيَهُا وَتَرْبِيَةُ الْمَرْبِيَانِ
كَيْفَ يَصْطَفُونَ لَهَا وَهَكَذَا تَرْبِيَتُهُمْ ٥

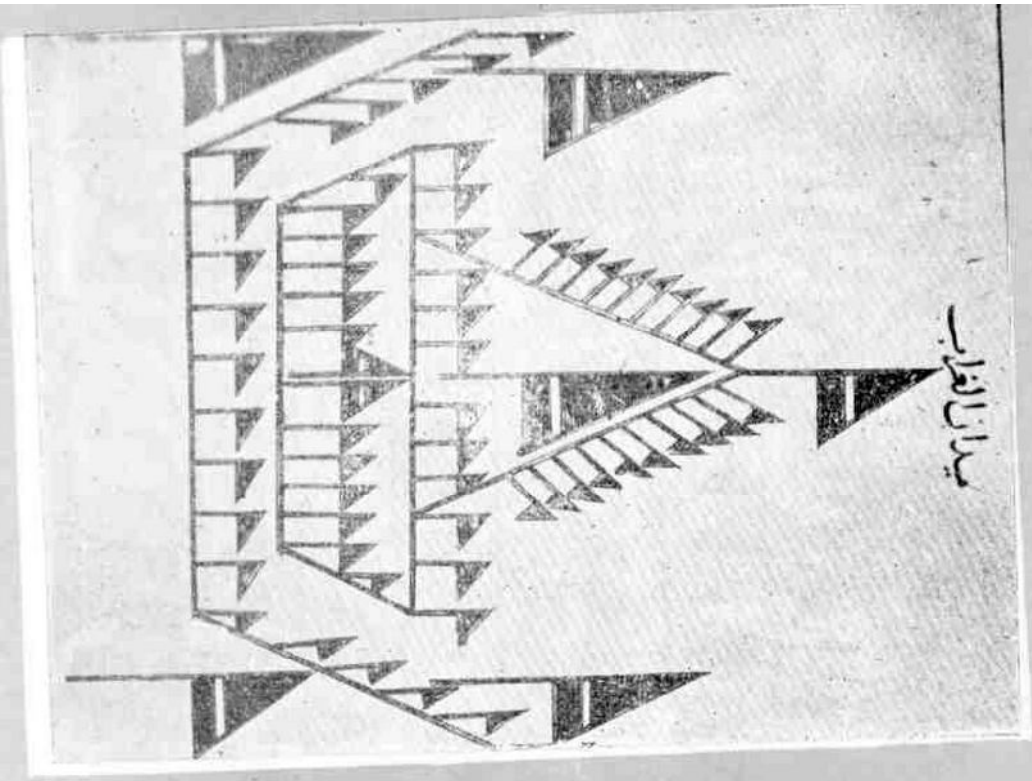
شكل (٥٤)

ميدان الطير

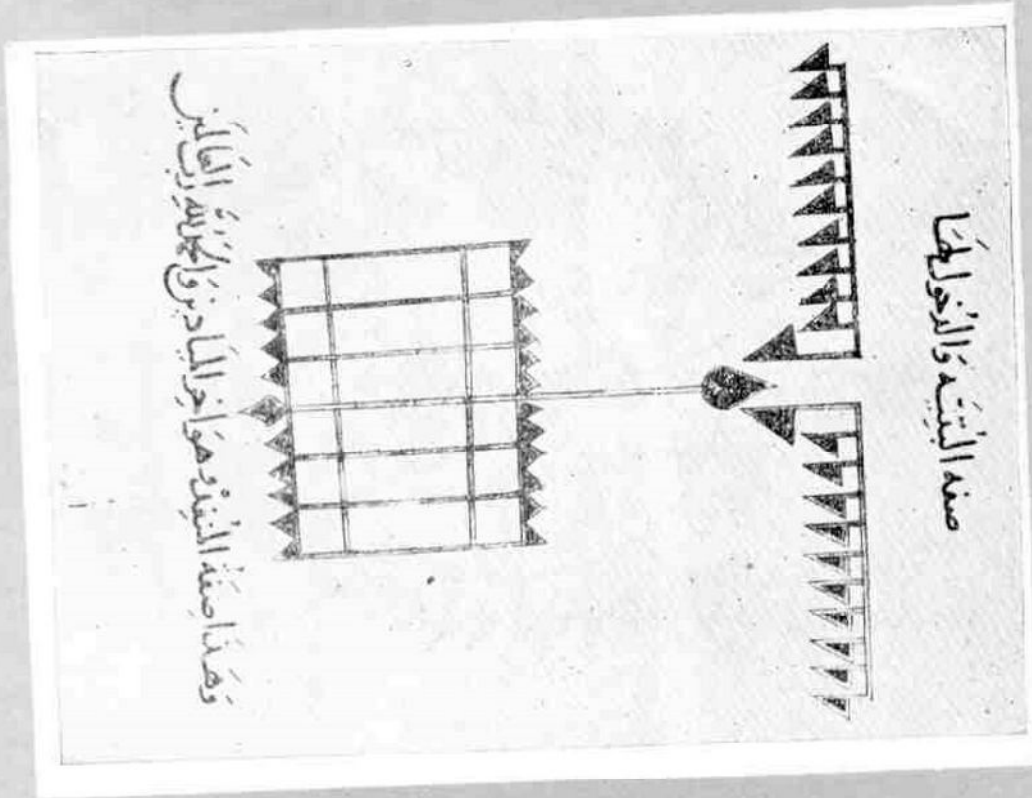


وَأَذْفَعُوا ذَلِكَ يَقُولُ صَغِيرًا وَالْمَعْدِيَّةُ عَلَى الرَّؤُوسِ
وَيَدُورُ الصَّفْحُ الْأَوَّلُ حَلْفَةً وَالثَّانِي عَلَيْهِ مِنْ بَرَأَصْفَةٍ
الْمُهَلَّلَاتِ تَتْرَبُونَ رُشْحًا يَدُورُ حَلْفَةً مَا رُشْحًا حَلْفَةً يَدْعُونَ النَّوَى

شكل (٥٥)

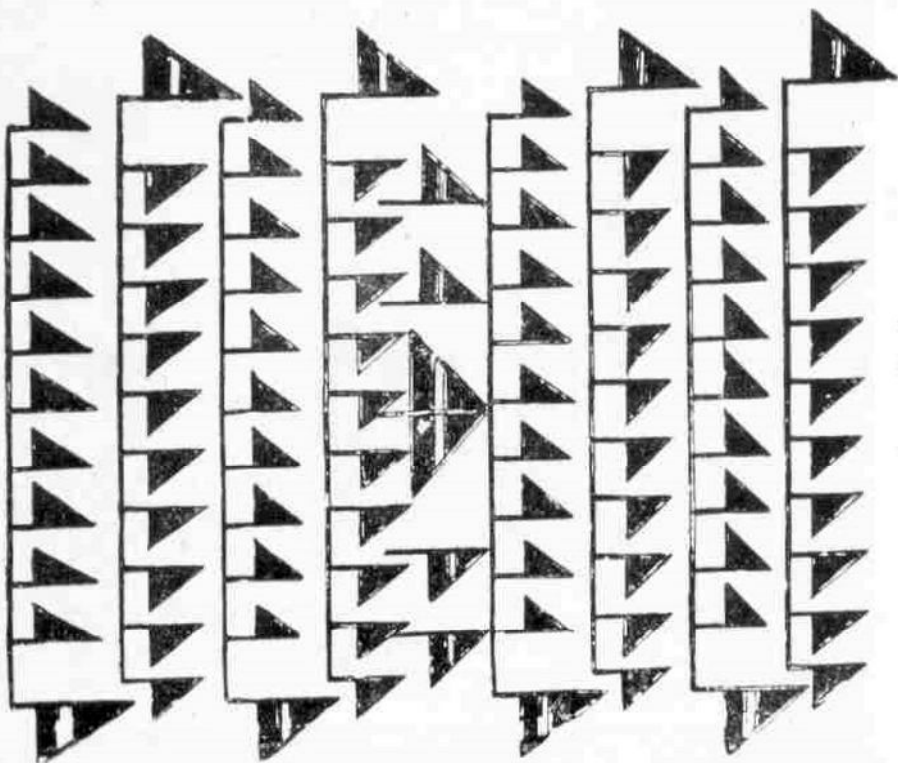


شكل (٥٦)



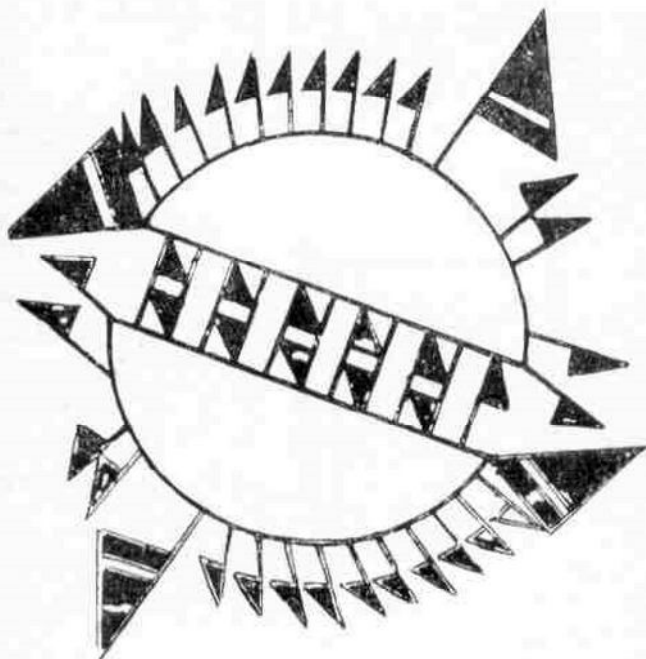
شكل (٥٥)

شيش مطرفي زخرفه

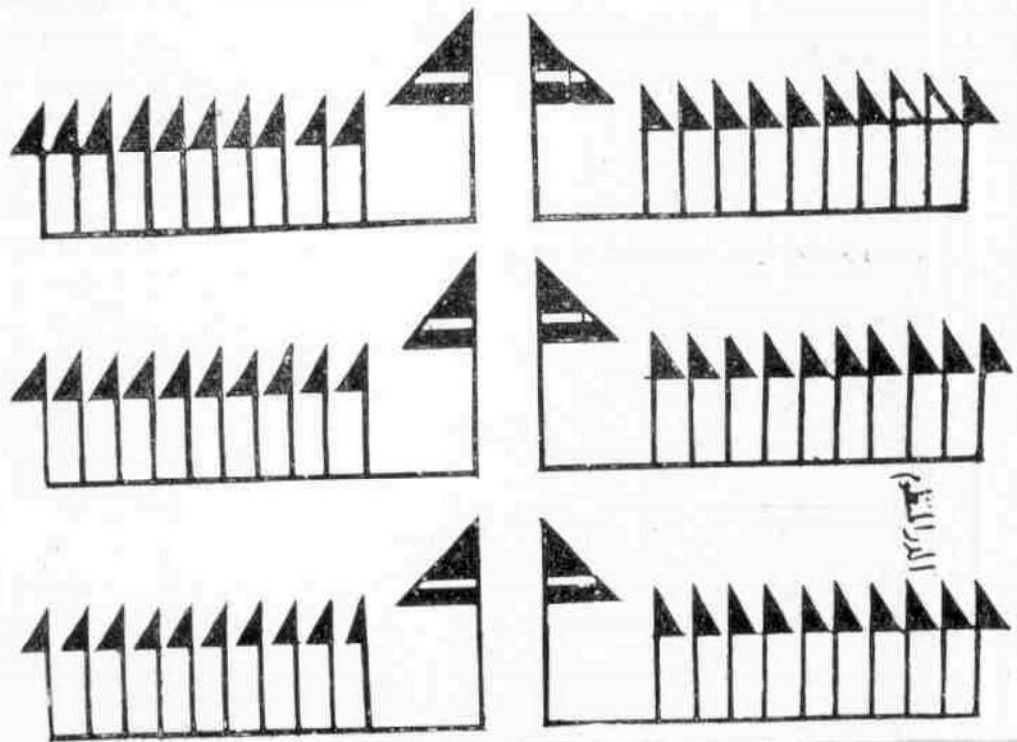


شكل (٥٨)

رنگه الشعونه

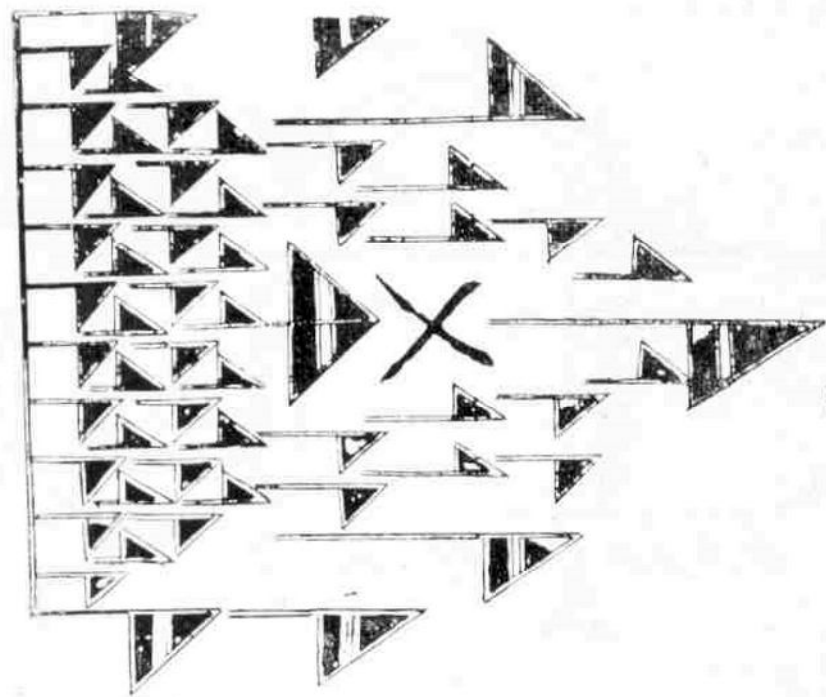


شكل (٥٧)



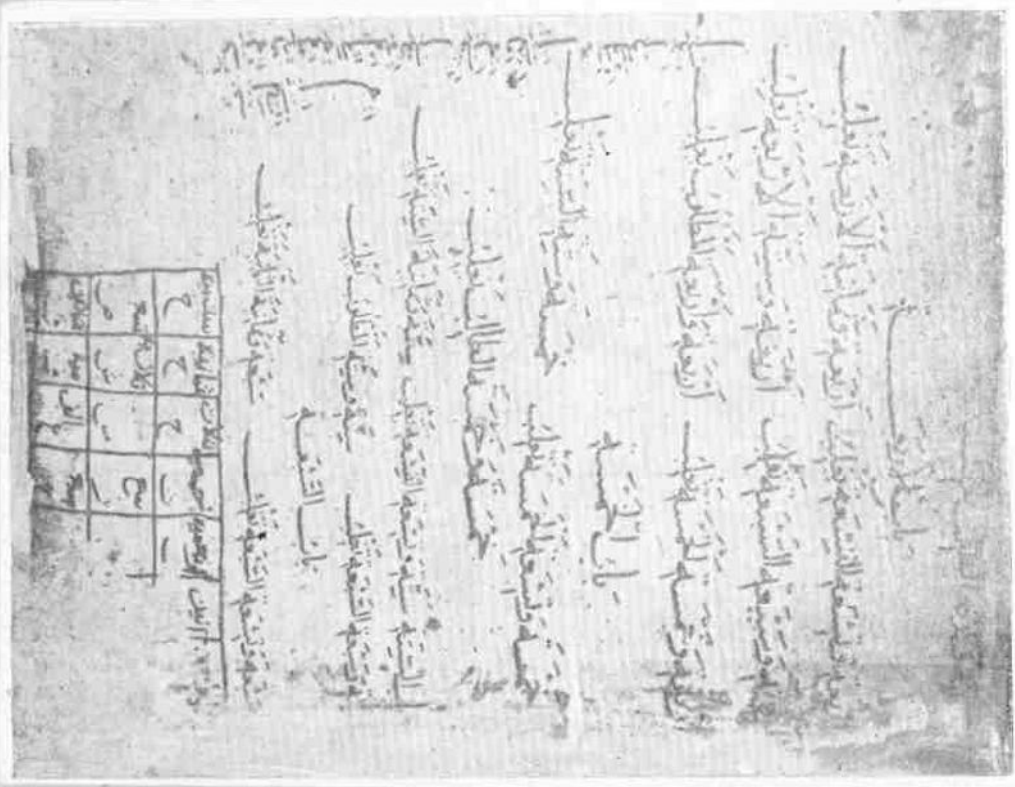
الدراسة

شكل (١٠)

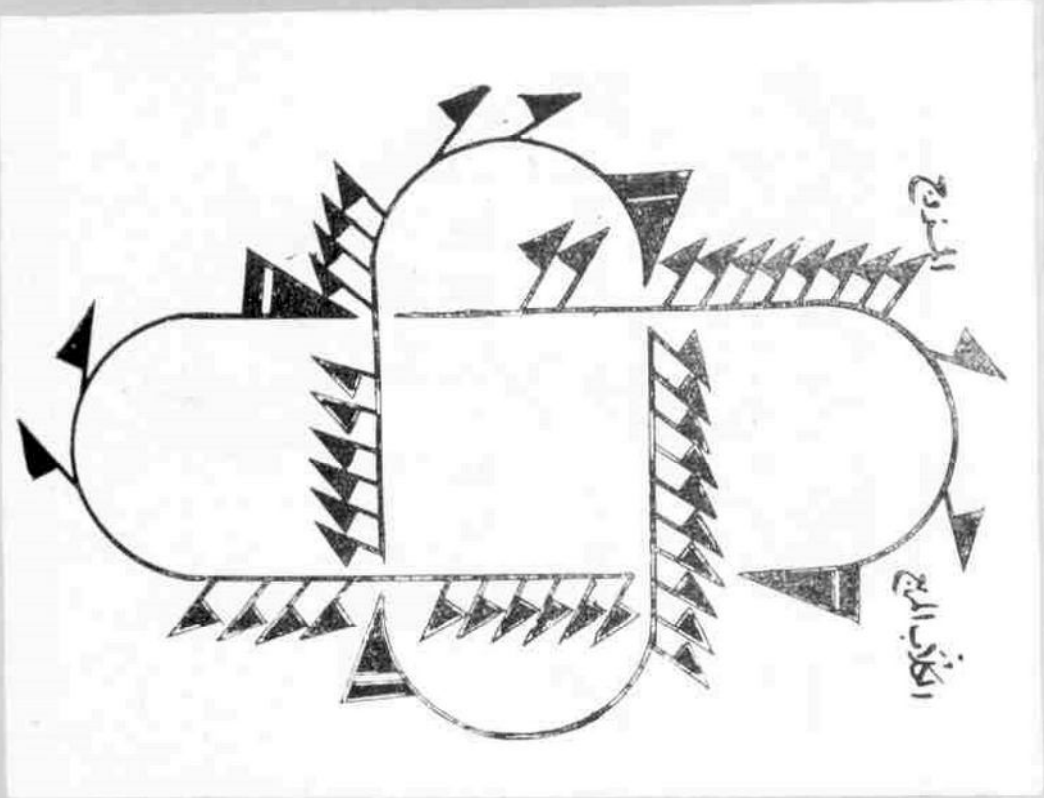


الدراسة

شكل (١١)



شكل (٦٢)



شكل (٦١)

ديوان الأسطول

وكان من الطبيعي بعد أن وصل المسلمون الى هذه الدرجة العظيمة من التقدم الرقى في فنون الحرب ، أن يخصصوا ديوانا خاصا للبحرية أطلقوا عليه اسم ديوان الأسطول . ومن المعروف أن أول من دون الدواوين في الاسلام هو الخليفة عمر بن الخطاب ، فقد أسس ديوانا للجند في المدينة دون فيه أسماء الرجال فرض لهم أعطياتهم ، وهكذا نرى أن التجنيد الالزامى بدأ بتأسيس عمر ديوان ، وأفرد للجند دفاتر خاصة تسمى (ديوان الجند) يدون فيها اسم الجند ونسبه وقبيلته وبيان قده ولونه وملامحه وسائر ما يتميز به عن غيره لئلا تتفق أسماء وليسهل استدعاؤه (١) . وما يؤيد أن التجنيد كان الزاميا في عهد عمر رواه ابن الأثير (٢) عن الشعبي قوله « كان الرجل اذا أخل بواجبه الذى كتب له زمن عمر وعثمان وعلى نزعت عنامته ويقام في الناس ويشهر أمره » . ولما كثر الناس واضطرتهم المدينة الى الاستغلال بغير الجهاد عمد عمر بن خطاب الى تنظيم الجيش على الوجه التالى : جنود نظاميون ولهم ديوان خاص ،

(١) تاريخ التمدن الاسلامى ج ١ ص ١٢٤ .

(٢) الكامل في التاريخ ج ٤ ص ١٥٨ .

ويصرف لهم عطاؤهم من بيت المال فوق أسهمهم من المغانم ، وهم كانوا موقوفين للجهاد لا يشتغلون بغيره من تجارة أو زراعة أو غيرها ، وان فعلوا عوقبوا (١) . أما الفريق الثاني فهم المتطوعون الذين يلحقون بالجيش من البوادي والأمصار والبلاد المفتوحة ، وهؤلاء كانوا يجندون وقت الحرب ويسرحون وقت السلم ، وحظهم من الجهاد هو مساهمتهم فقط ، ولا يمنحهم الخليفة من زراعة الأرض أو الاشتغال بأي حرفة أخرى ، وكذلك كان عبيدهم وأتباعهم .

ولعل جنود البحرية كانوا من الفريق الثاني أى من المتطوعين ، كما يفهم من قول الخليفة عثمان بن عفان لمعاوية بن أبي سفيان لما أذن له فى الغزو بحرا بعد الحاح منه « لا تنتخب الناس ولا تفرع بينهم خيرهم فمن اختار الغزو طائعا فاحمله وأعنه » . وأغلب الظن أن ديوان الجند فى زمن الأمويين كان قد اتسع وزاد عدد جنوده حتى انه أصبح يضم رجال البحرية والأسطول .

وقد بنى أول أسطول عربى فى عهد معاوية بن أبى سفيان عندما كان واليا على بلاد الشام من قبل الخليفة عثمان بن عفان . فقد أنشأ السفن والشوانى وشحنها بالرجال والسلاح عندما أذن له الخليفة بأن يغزو فى البحر . وسار خلفاء معاوية من بنى أمية على سنته فأكثروا من انشاء الأساطيل الحربية ، وجهزوها بأدوات الكفاح ، ورتبوا عليها القواد وزودوها بالأقوات والأرزاق فى مدة لا تتجاوز قرنا . واذا كان معاوية قد نفذ الخطوات التمهيدية كبناء السفن وشحنها بالمقاتلة ، فان عبد الله بن سعد بن أبى سرج والى مصر ، هو الذى بدأ بناء السفن الأولى التى تكونت منها نواة الأسطول المصرى فى العصر الاسلامى . ذلك أن مصر كانت أيام تبعيتها للروم قبل استيلاء العرب عليها مشهورة بمهرة صناع السفن ، وكثرة دور الصناعة التى صنعت الأعداد الوفيرة من سفن الروم وأساطيلهم . فتابع عبد الله بن سعد بن أبى سرج سياسة بناء السفن فى مصر ، وزود بها السواحل والشعور الشامية التى كانت تفتقر الى دور الصناعة فى ذلك الوقت .

(١) رقيق العظم : مشاهير الاسلام ص ٣١٦ ، عبد الرؤوف عون ، الفن الحربى فى صدر

ولما كانت مصر فقيرة في أخشابها التي تصلح لبناء السفن على حين تكثر في بلاد الشام ، فمن ثم بات التعاون بين مصر والشام ضرورة تقتضيها الظروف الطبيعية والاجتماعية ، فقد كانت مصر تستورد الأخشاب من الشام وترده سفنا مصنوعة . وظلت مصر وحدها تصنع السفن والمراكب التي تمد بها جميع الأساطيل الاسلامية سنة ٤٨ هـ / ٦٦٩ م ، حتى كثرت غارات الروم في حوض البحر الأبيض المتوسط ، فوجد معاوية من الضروري انشاء دور لصناعة السفن بالشام الى جانب دور الصناعة بمصر (١) .

وقد بلغت نفقات الأسطول المصري ، في اليوم الواحد في عهد الخليفة المعتضد بالله العباسي (٢) سنة ٣٧٩ هـ سبعة عشر دينارا ، ثمن أرزاق الملاحين في الطيارات والشذات والحراقات وغيرها من السفن ، وأربعة دنانير ثمن النفط والمشاقة للنفاطات والمشاعل وأجرة الرجال لخدمتها . وفي العصر الفاطمي زادت أهمية الحروب البحرية حتى انهم أفردوا ديوانا خاصا بالأسطول أطلقوا عليه اسم « ديوان العمائر » وكان مقره بدار الصناعة بمصر . وقد نقل المقريزي (٣) عن ابن الطوير قال « ان الخدمة في ديوان الجهاد ويقال له ديوان العمائر ، وكان محله بصناعة الانشاء بمصر ، للأسطول والمراكب الحاملة للغلات السلطانية والأحطاب وغيرها . ولكل منها رئيس ونواتي لا يبرحون ينفق عليهم من مال هذا الديوان ، وبقية العشاريات والدواميس برسم ولادة الأعمال المميزة فهي تجرى لهم وينفق في رؤسائها ورجالها أينما كانوا من مال هذا الديوان ، وتقيم مع أحدهم مدة مقامة . فاذا صرف عاد فيه وخرج المتولى الجديد في العشارى المرسى في الصناعة ولا يخرج الا بتوقيع باطلاقة والاتفاق فيه للمشارفين بالأعمال عشاريات دون هذه . وفي هذا الديوان برسم خدمة ما يجرى في الأساطيل نائبان من قبل مقدم الأسطول ، وفيه من الحواصيل لعمارة المراكب شئ من بيت المال ما يسد خلله .

(١) البلاذري : فتوح البلدان ص ١٢٤ .

(٢) النجوم الزاهرة ج ٣ ص ٩٧ ، المقريزي ج ١ ص ٤٨٣ .

(٣) المقريزي ج ١ ص ٤٨٣ .

وكان من أهم أمورهم الاحتفال بالأساطيل والأجناد ومواصلة انشاء المراكب بصبر
والاسكندرية ودمياط من الشوانى الحربية والشلنديات والمسطحات الى بلاد
الساحل .

أما عن الرواتب التى كان يتقاضاها قواد الأسطول وبجارتها من نقود وأراضى
زراعية وغيرها من الأشياء العينية فقد فصلها المقرئى (١) فيما يلى « وكانت جريدة
قواد الأسطول أكثر من خمسة عشر آلاف مدونة ، منهم عشرة أعيان ، تصل
جامكية (٢) كل منهم الى عشرين ديناراً ثم الى خمسة عشر ثم الى عشر دنانير ،
ثم الى ثمانية ثم الى دينارين وهى أقلها . ولهم اقطاعات تعرف بأبواب الغزاة
بما فيه من النظرون فيصل دينارهم بالمناسبة الى نصف دينار وحواليه ، ويعين
من هؤلاء القواد العشرة من يقع الاجماع عليه لرياسة الأسطول المتوجه للغزو ،
فيكون معه الفانوس وكلهم يهتدون به ، ويقلعون بأقلاعه ويرسون بارسائه ،
ويقدم على الأسطول أمير كبير من أعيان الأمراء وأقواهم جناحاً . ويتولى النفقة
فيهم للغزو الخليفة بنفسه بحضور الوزير ، فاذا أراد النفقة فيما تعين من عدة
المراكب السائرة ، وكانت آخر وقت تزيد على خمسة وسبعين شينياً وعشر مسطحات
وعشر حمالات فيتقدم الى النقباء باحضار الرجال ويسمح بذلك لمن هو خارج
مصر والقاهرة فيدخل اليها ولهم المشاهرة (٣) والجرايات (٤) المتقررة مدة أيام
السفر وهم مصروفون عند عشرين تقيياً ولا يعترض أحد أحدا منهم الا من رغب
فى ذلك من نفسه . فاذا اجتمعت العدة المغلقة للمراكب المطلوبة أعلم المقدم
بذلك الوزير فطالع الخليفة بالحال وقرر يوم للنفقة فحضر الوزير بالاستدعاء
على العادة فيجلس الخليفة على هيئة مجلس ويجلس الوزير فى مكانه ويحضر

(١) المقرئى : ج ١ ص ٤٨٣ .

(٢) Dozy : Supplément au dictionnaires Arabes, vol. I, P. 168 جامكية من الفارسية
(جامكى) أى الثوب . وكان المقصود بها أصلاً النقود اللازمة لشراء الثياب ثم صارت تطلق على الجمل أو الأجر
أو المرتب ولاسيما الذى كان يعطى فى عصر المماليك بخند السلطان وماليكه الذين لم يكونوا يقطعون
شيئاً من الأرض .

(٣) المشاهرة : أى الراتب الذى يدفع شهرياً ويكون عادة نقوداً .

(٤) الجرايات أو الجوارى : الراتب يدفع سنوياً أو فى المواسم أو شهرياً ويكون نقداً أو عيناً .

صاحباً ديوان الجيش وهو المستوفى (١) وهو أميرهما ويجلس داخل عتبة المجلس وهذه رتبة له ميزة وكاتب الجيش الأصل ويجلس بجانبه تحت العتبة على حصر مفروشة بالقاعة ولا يخلو المستوفى أن يكون عدلاً أو من أعيان الكتاب المسلمين . أما كاتب الجيش فيهودى فى الأغلب ويفرش أمام المجلس انطاع نصب عليها الدراهم ويحضر الوزانون بيت المال لذلك ، فاذا تهيأ الاتفاق أدخل القابضون مائة مائة ويقفون فى آخر الوقوف بين يدي الخليفة من جانب واحد نقابة نقابة وتكون أساؤهم قد رتبت فى أوراق لاستدعائهم بين يدي الخليفة ويستدعى مستوفى الجيش من تلك الأوراق واحداً واحداً فاذا خرج اسمه عبر من الجانب الذى هو فيه الى الجانب الخالى فاذا تكمل عشرة رجال وزن الوزانون لهم النفقة، وكانت لكل واحد خمسة دنائير وصرف كل دينار ستة وثلاثون درهماً فيتسلمها النقيب (٢) وتكتب بيده وباسمه وتمضى النفقة كذلك الى آخرها .

ويقول قدامه عن نفقات الأسطول عندما يستعد للغزو وذلك فى العصر المملوكى « ومقدار النفقة على المراكب اذا غزت من مصر والشام نحو مائة ألف (٣) دينار » .

كذلك كان من عادتهم اذا جهزوا الأسطول للغزو أن يوسقوه بما يحتاجه الملاحون من الميرة والزاد ، ويقول فى ذلك الرحالة ابن جبير (٤) « فكل ما يحتاج المراكب شراؤه يوجد من خبز وماء ومن جميع الفواكه والأدم ، كالرمان والسفرجل ، والبطيخ السندى ، والكشرى ، والشاه بلوط ، والجوز ، والحمص ،

(١) المستوفى : موظف من كتاب الأموال بالدواوين عمله ضبط الديوان التابع له والتفقيه على ما فيه مصلحته من استخراج أمواله ونحو ذلك ومن المستوفين مستوفى الصحة وهو يشارك الوزير ويعاونه فى الأمور العامة مثل كتابة المراسيم وتسجيلها ومثلها فى النفوذ مستوفى الدولة . وكان لكل ديوان من دواوين الدولة ناظر ونحته المستوفى والشاذ . (صبح الأعشى للقلقشندي . ج ٥ ص ٤٦٦).

(٢) نقيب : وجمعها نقباء وكان عمل صاحب هذه الوظيفة عند السلطان أو الأمير تادية الخدمات الصغيرة لسيده . ونقيب الجيش هو الذى يتكفل بأحضار من يطلبه السلطان من الأمراء واجناد الحلقة ونحوهم (القلقشندي : صبح الأعشى ج ٤ ص ١١ ، ج ٥ ص ٤٥٦) .

(٣) جرجى زيدان ج ١ ص ١٥٥ .

(٤) ابن جبير ص ٧٣ .

والباقلايا مطبوخا ، والبصل ، والثوم ، والتين ، والجبن ، والحوت وغير ذلك
ما يطول ذكره عاينا جميع ذلك يباع » .

وقد بلغ من اهتمام الفاطميين بالأسطول أن أفردوا له نصيبا خاصا في مخازن
الغلال والاتبان فقد جاء في الخطط والآثار « وكان للخلفاء الفاطميين في مصر
أماكن تخزن بها الغلال والاتبان ولا تفتح الا عند الضرورة ، وكان لها الحماة من
الأمراء والمشارفين العدول والمراكب واصلة اليها بأصناف الغلات الى ساحل مصر،
وساحل المقس ، والجمالون يحملون ذلك اليها بالرسائل على يد رؤساء المراكب
وأمنائها من كل ناحية سلطانية (١) » .

وكانت مخازن الغلال تسمى باسم (الأهرام المباركة) (٢) ، ويقول المقرئ
« ومن الأهرام تخرج جرايات رجال الأسطول ، وجرايات السودان ، ومنها
ما يستدعى بدار الضيافة لأخبار الرسل ومن يتبعهم ، وما يعمل من القمح برسم
الكعك لزيد الأسطول » .

وأولى صلاح الدين الأسطول الكثير من اهتمامه ، فقد كان في شديد الحاجة
اليه في محاربة الصليبيين ، فخصص له ديوانا عرف بديوان الأسطول وعين لهذا
الديوان خراج الفيوم بأعمالها والحبس الجيوشى في البرين الشرقى والغربى
وغيرها من الاقطاعات . وقد بلغت الزكاة التى كانت تجبى بمصر لديوان الأسطول
خمسين ألف دينار ونيفا في السنة الواحدة . وقد نصب صلاح الدين أخاه الملك
العدل أبا بكر محمد بن أيوب على رأس هذا الديوان ، فأقام في مباشرته وعماله
صفى الدين عبد الله بن على بن شكر وتقرر ديوان الأسطول الذى ينفق في رحاله
نصف وربع دينار بعد ما كان نصف وثنى دينار » .

(١) المقرئ : ج ١ ص ٤٦١ .

(٢) الأهرام بالفتح جمع هرى بالضم وهو بيت كبير يجمع فيه طعام السلطان .

وجاء في قوانين الدواوين لابن مائى ص ٣٥٠ « الأهرام المباركة مخازن يحمل اليها ما يرد من الغلات
السلطانية من منفلوط والحبس الجيوشى ، وينفق منها ما يوقع به عليها . الحال فيها معلوم غير محتاج الى زيادة بيان
ولها مستخدمون وما يجب عليهم إضافة وفر الكيل مع أحدهم بالانصاف فيه (فهرس الاصطلاحات والألفاظ
المستعمية-ابن مائى ص ٤٥٢) المقرئ ج ١ ص ٤٦١ . ويتكلم القلقشندى عن (نظر الأهرام بمصر بالصناعة)
وهي شونة الغلال السلطانية .

وكان لديوان الأسطول مراكب خاصة مهمتها جمع الأموال وكذا الأخشاب للأسطول وقد عرفت تلك المراكب باسم (الملوحة) (١) « هذه مراكب جارية في ذلك الديوان ، يضمها الرؤساء لمدة معلومة بأجرة معينة . وإذا احتاجت الى عسارة أعتد لهم بأجرة مدتها ، بالنسبة من تقسيطه ذلك الفصل ، وستتها ثلاثة عشر شهرا منها خمسة (٢) نيلية يجب عنها نصف الضمان ، وفيها سبعة أشهر يجب عليها النصف الثاني في أقساط (كذا) متساوية ، والشهر الثالث عشر عطلة لا قسط فيه » .

وكانت غزوات الأسطول لها أوقات معينة تعين باعتبار الفصول ، فمنها غزوة صيفية أو شتوية أو ربيعية . فكانت الربيعية تقع في العاشر من شهر آيار (مايو) أى بعد أن يكون المسلمون قد أربعوا دوابهم وحسنت أحوال خيولهم فيقيمون في الغزوة ثلاثين يوما أى الى العاشر من يونيه فكأنهم يجدون الكلا حينئذ في بلاد الروم مسكنا فتربع دوابهم ربيعا ثانيا . ثم يتقلون فيقيمون ٢٥ يوما أى الى ٥ من تموز (يوليه) حتى تقوى الخيول فيجتمعوا لغزو الصائفة أى الصيف . ثم يغزون لعشر تخلو من تموز فيقيموا الى وقت ققولهم ستين يوما وكانوا في بعض السنين يغزون صائفتين ، يسمونها الصائفة اليمنى والصائفة اليسرى .

أما في فصل الشتاء فالأسطول في حالة ركود تقريبا ، اذ أن غزواته لا تزيد على عشرين ليلة ويكون ذلك في آخر شباط (فبراير) ، فيقيم الغزاة الى أوائل آذار (مارس) ثم يرجعون ويربعون دوابهم .

(١) ابن مثنى ص ٣٤٨ ، ٣٤٩ .

(٢) وهى شهور (بؤونه وأبيب ومسرى وتوت وبابه) .

البنود والأعلام

ومن الشعارات الهامة بالنسبة للأسطول البنود والأعلام ، وهي شعارات قديمة في تاريخ البحرية فقد عرفها المصريون القدماء ، كما عرفها الفرس ثم انتقلت الى العرب في الجاهلية فقد كان لكل قبيلة راية تجتمع تحتها . والبنود هو العلم الكبير أو اللواء أو الراية ، وربما كان اللواء أصغر من الراية أو أن الراية تسمى لواء اذا عقدت الحرب ، وهي الأعلام أو البنود أو البيارق . وكان لكل قبيلة في الجاهلية بندها الذي يتميز عن غيره بلونه وشكله ، وكان يربط في طرف الرمح ويحمله سيد القبيلة أو أحد المتقدمين فيها وكانوا اذا خرجوا الى حرب أخرجوا الراية ، فاذا اجتمع رأيهم على أحد سلموه اياها والا فانهم يسلمونها الى صاحبها . وجاء في السيرة الحلبية ، أن المسلمين في غزوة بدر الكبرى كانت لهم ثلاث رايات ، أحدها بيضاء دفعها الرسول صلى الله عليه وسلم الى مصعب بن عمير ، والأخريان سودوان أحدهما حملها علي بن أبي طالب ويقال لها العقاب ، صنعت من مرط للسيدة عائشة رضوان الله عليها ، والثالثة مع رجل من الأنصار . كما كان أبو سفيان يحمل راية الرؤساء في تلك الواقعة واسمها أيضا راية العقاب . ويقول جرجي

زيدان (١) « الظاهر أن العقاب كان اسماً لصف من الرايات استعمله الرومان وليس اسم واحدة منها » .

ولما اتسعت رقعة الدولة الإسلامية وتعددت الشعوب والأجناس التي انضوت تحت لواء الإسلام ، تعددت البنود والأعلام وتنوعت أشكالها واختلفت ألوانها ، كما كثرت أسماءها . فقد قيل أن أبا مسلم الخراساني عقد له لواء عند قيامه بالدعوة العباسية عرف باسم (الظل) وكان طوله أربعة عشرة ذراعاً (٢) . ولما عقد المتوكل البيعة لبنيه سنة ٢٣٥ هـ عقد لكل واحد منهم لوائين أحدهما أسود وهو لواء ولي العهد والآخر أبيض وهو لواء العمل . ولما ولي الخليفة المأمون الفضل ابن سهل على المشرق كله وسلم إليه رئاسة الحرب والقلم وسماه ذا الرئاستين عقد له لواء على سنان ذي شعبتين (٣) .

أما عن ألوان البنود فقد جاء في آثار الأول (٤) أن النبي صلى الله عليه وسلم كان له راية سوداء اسمها العقاب وكانت له رايات أخرى بيضاء ، وكانت أعلام الأمويين بيضاء وأعلام العلويين خضراء وأعلام العباسيين سوداء . ولم يقتصر استخدام الأعلام والبنود في القتال فحسب بل كان لها كذلك شأن خطير في الاحتفالات الدينية ، وكان القوم ينسجون عليها أو يطرزون فيها الشهادتين أو بعض الآيات القرآنية أو العبارات الدينية ، كما اعتادوا أن يصنعوا علمين على جانبي المنبر في الصلاة (٥) . ويذكر مسكويه أنه كان من التقاليد المتبعة في تزيين الخلفاء في بعض الأحيان أن يؤتى بلواء يعقده الخليفة بيده ثم يتسلم خاتم الخلافة (٦) . وكانوا أيضاً يعقدون الألوية أيضاً للولاية والعمال إذا ولوهم الأمل وخاصة في أوائل العهد الإسلامي ، لأن العمال كانوا وقتئذ قواد الجند ، وكانوا يعقدونها على حساب النجوم فيختارون أحد الاقتران على زعمهم (٧) .

(١) تاريخ التمدن الإسلامي ج ١ ص ١٣٤ .

(٢) المرجع السابق ج ١ ص ١٣٤ .

(٣) المرجع السابق ج ١ ص ١٣٤ .

(٤) آثار الأول ص ٧٥ .

(٥) زكي حسن : كنوز الفاطميين ص ٦٥ .

(٦) مسكويه : تجارب الأمم ج ٥ ص ٤٥٣ .

(٧) Mez : Die Renaissance des Islam M 131 .

وقد جاء في المقرئزى (١) أن البنود كانت تصرف في العصر المملوكى باسم العصائب السلطانية . وكان من ألقاب السلطان قايتباى صاحب السيف والقلم والبند والعلم ، ومن ألقاب السلطان المؤيد أبو النصر صاحب العلمين (٢) . وكان الخلفاء في صدر الاسلام اذا وجهوا جيشا الى حرب عقدوا له الألوية وسلموها الى الأمراء ، ويدعون لهم بالنصر ويوصونهم بالصبر والجلد . وكان الخليفة عمر بن الخطاب اذا عقد لواء يقول وهو يعقده « باسم الله وبالله وعلى عون الله أمضوا بتأييد الله وما النصر الا من عند الله ولزوم الحق والصبر فقاتلوا في سبيل الله ، من كفر بالله . ولا تعتدوا ان الله لا يحب المعتدين ولا تجبنوا عند اللقاء ، ولا تسئلوا عند القدرة ولا تسرفوا عند الظهور ولا تقتلوا هرما ولا امرأة ولا وليدا وتوقوا قتلهم اذا التقى الجيشان وعند شن الغارات » (٣) .

وكان للدولة الفاطمية دار يقال لها « خزانة البنود » كانوا يخزنون فيها الأعلام والبنود والرايات وكانوا ينفقون عليها سنويا (٨٠٠٠٠٠) دينار ويقول المقرئزى (٤) أن الذى بناها هو الخليفة الظاهر لاغزاز دين الله وانها كانت تشتمل على كميات كبيرة من الرايات والأعلام والآلات الحربية ، وأن الخليفة الظاهر اتخذ فيها ثلاثة آلاف صانع مبرزين في سائر الصنائع .

وقد وهب الخليفة المستنصر بالله خزانة البنود لسعد الدولة المعروف بسلام عليك وقد حدث عند نقلها ليلا أن سقط من أحد الفراشين شمع موقد فاحترق جميع ما في الخزانة وكان ذلك سنة ٤٦١ هـ / ١٠٦٨ م (٥) .

وعلى الرغم من كثرة المراجع التى تكلمت عن الأعلام والبنود ، الا أن أحدا لم يعن عناية خاصة بوصف شامل لبنود كل دولة على حدة ، وبنود كل فرقة في الجيش والتفريق بين أعلام الجيوش البرية وبنود البحرية . على أننا نستطيع أن نستخلص من ثنايا الحديث عن الحروب البحرية أشكال بعض البنود

(١) المقرئزى : الخطط ج١ ص ٤٢٣ .

(٢) Van Bercham = Corpus, vol. I, P. 328.

(٣) التمدن الاسلامى ج١ ص ١٣٦ .

(٤) المقرئزى : ج١ ص ٣٥٥ كنوز الفاطميين ص ٦٥ .

(٥) المقرئزى ج١ ص ٤٢٥ .

وأوصافها (انظر لوحة رقم ٣١) . ففي الحملة التي شنّها الأسطول المصري على قبرص سنة ١٢٧٠ م ، في عهد السلطان الملك الظاهر ركن الدين بيبرس البندقداري ، يقول المقرئزي (١) . « واستدعى شواني الثغور الى مصر فبلغت زيادة على أربعين قطعة سوى الحراريق والطرائد ، فانها كانت عدة كثيرة ، وذلك في شوال سنة تسع وستين وستمائة ، ثم سارت تريد قبرص ، وقد عمل ابن حسون رئيس الشواني في اعلامها الصليبان (انظر لوحة رقم ٤٩) يريد بذلك انها كانت تخفى اذا عبرت البحر على الفرنج حتى تطرقهم على غفلة ، فكره الناس منه ذلك » . يستفاد من رواية المقرئزي أن اعلام الصليبيين كانت تضع الصليب شارة لها ، وليس بمستبعد أن تكون اعلام المسلمين ابان الحروب الصليبية تزان بالهلال الى جانب شارات أخرى فرعية .

(١) المقرئزي ج ٢ ص ١٩٤ .

دور الصناعات

وما دمننا قد تكلمنا عن الأسطول المصرى ، فمن الواجب بل من الضرورى أن نتناول بالبحث والدراسة دور الصناعة التى قامت بتصنيع هذا الأسطول الذى كتب له النصر فى معظم المعارك التى خاضها . وقد أطلق العرب أسماء عدة على المصانع البحرية ، فقد عرفت فى أوائل العصر الإسلامى باسم (دور الصناعة) . واطلاق لفظ الصناعة دون تخصيص على صناعة السفن ليدل دلالة واضحة على مبلغ اهتمام الدولة الإسلامية بالقوى البحرية ، ولذا فقد أصبحت الصناعة لديها ، تعنى فى المقام الأول صناعة السفن والأساطيل . ولما اتصل الفرنج بالعرب عن طريق الأندلس فى المغرب وفى الحروب الصليبية فى الشرق ، وتأثروا بمدنيتهم اقتبسوا عنهم فيما اقتبسوه من هذه الألفاظ ، هذا اللفظ فقال الأسبان (Darcinah) وأخذتها عنهم سائر اللغات الأوربية فتقلبت بالنحت حتى صارت (Arsenal) ثم عاد العرب فأخذوها عن الأسبان (Tarsanah) وظنوها تركية فعربوها الى (ترس خانة) أو ترسانة . ويضيف جرجى زيدان فيقول ، أن لفظ ادميرال (Admiral) أخذ عن « أمير البحار » العربية (١) .

(١) جرجى زيدان : تاريخ تمدن الإسلامى ج ١ ص ١٦١ .

ويرى ابن خلدون أن العرب اعتمدوا في أول أمرهم على أبناء الأمم التي خضعت لسلطانهم ممن كانت لهم دراية بالبحر وثقافته في بناء السفن والأساطيل. وقد كانت مصر بطبيعة الحال من أولى تلك الأمم ، فمن المعروف أن أكبر صناعات مدينة الاسكندرية قبيل الفتح العربي ، كانت صناعة بناء السفن ، إذ كانت الاسكندرية أكبر أسواق العالم ، وأكثر ثغوره ازدحاما وحركة بالتجارة الواردة إليها من البحر الأحمر عن طريق القلزم (السويس) ومنها تحمل في ترعة تراجان الى مدينة منف على نهر النيل ، ومن منف تنحدر بها السفن في النيل الى ميناء الاسكندرية حيث كانت تصدر الى جميع موانئ البحر الأبيض المتوسط . ومثل هذه التجارة العظيمة لا بد لها من عدد كبير من السفن . ولما كانت مصر خلوا من موارد الخشب الذي يصلح لصناعة السفن ، فقد كانت تستورده من بلاد الشام وغيرها من البلدان المنتجة لهذا النوع من الخشب ، ثم تقوم بصناعته في مدينة الاسكندرية . وفضلا عن ذلك ، فإن مصر تبت نوعا من الكتان تصلح أليافه صلاحية تامة لعمل الجبال وأدوات السفن ، فقد قال ابن الفقيه (١) « ومن عجائب مصر نوع من الكتان اسمه (الدقس) كانت تصنع منه جبال السفن وكانت تسمى (القرقس) » . ويصف سيبوس (٢) في تاريخه إحدى السفن التجارية التي صنعت في الاسكندرية فيقول « انها كانت تحمل عشرين ألف مد (٤٠٠٠ أردب) » . ويعلق بتلر (٣) على حمولة هذه السفينة فيقول « ان أحدا من المؤرخين لم يذكر أن حمولة السفينة كانت فذة ، مما يدل على أن صناعة مثل هذه السفن ذات الحمولة الكبيرة كان شيئا عاديا بالنسبة للسفن التي كانت تصنعها مدينة الاسكندرية » (انظر لوحة رقم ٧٥) .

والى جانب السفن والأسطول التجاري ، كانت مصر تصنع كذلك السفن الجارية لها وللدولة البيزنطية ، وقد ترك لنا (Sebeos) وصفا مسهبا على جانب

(١) ابن الفقيه : كتاب البلدان ج ٥ ص ٦٦ .

(٢) Sebeos : Translation by Conybeare, P. 82 .

(٣) فتح مصر ص ٨٣ .

الأهمية للسفن المصرية التي أرسلت لغزو بزنطة في عهد معاوية ، جاء
د السفن الكبرى ثلثمائة ، كل منها يحمل ألف رجل ، وعدد الطرادات
ف كل منها يحمل مائة رجل » ويضيف سيبوس فيقول ، « ان السفن
انت مزودة بالآلات القذف التي تتكون من المجانيق وآلات رمى الحجارة
العالية التي تستعمل في تسور صرح الأسوار المحصنة » .

كان لاقتصار الأسطول المصري في موقعة (ذات الصواري) سنة ٣٥ هـ
م أكبر الأثر عند العرب في تأمين سلامة شواطئهم على البحر الأبيض
، كما جعلتهم يدركون أنهم قد أصبحوا قوة بحرية لها خطرها ، وأن
جديد أصبح يحتم عليهم الفصل في سيادة ذلك البحر وانتزاعه نهائيا من
رم . ومن ثم فقد أصبح بناء دور لصناعة الأساطيل ضرورة لا مفر منها ،
ند بدأ معاوية سياسته البحرية بتقوية الثغور البحرية في مصر والشام ،
اهتماما خاصا الى دور الصناعة لانتاج السفن الحربية وغيرها من المراكب
نقل المؤن والعتاد .

مت في مصر أول دار لصناعة السفن في العصر الاسلامي سنة ٥٤ هـ /
عهد واليها مسلمة بن مخلد من قبل الخليفة معاوية بن أبي سفيان ، وكان
يرة الروضة ، ولذا عرفت باسم « صناعة الروضة » . وقد أدت كثرة
التي شنها الروم على الثغور المصرية في العصر العباسي الى اهتمام الخلفاء
الروضة) ، ففي سنة ٢٣٨ هـ / سنة ٨٥٣ م ، أقلعت سفن أسطول الروم
اطىء المصرية ، وصبت جام غضبها على مدينة دمياط ، ويقول المقرئزي^(١)
نت خلافة أمير المؤمنين المتوكل على الله ، وأمير مصر يومئذ عنبسه بن
نزل الروم دمياط يوم عرفة من سنة ثمان وثلاثين ومائتين فملكوها
وقتلوا بها جمعا كثيرا من المسلمين وسبوا النساء والأطفال » ويضيف
(٢) « فوقع الاهتمام من ذلك الوقت بأمر الأسطول وصار من أهم
في مصر ، وأنشئت الشوانى برسم الأسطول وجعلت الأرزاق لغزاة

المقرئزي ج ١ ص ٢٤٦ .

المقرئزي ج ٢ ص ١٩١ .

عظيم من الأهمية للسفن المصرية التي أرسلت لغزو بزنطة في عهد معاوية ، جاء فيه أن عدد السفن الكبرى ثلاثمائة ، كل منها يحمل ألف رجل ، وعدد الطرادات خمسة آلاف كل منها يحمل مائة رجل « ويضيف سيبوس فيقول ، « ان السفن الحربية كانت مزودة بآلات القذف التي تتكون من المجانيق وآلات رمى الحجارة وبالأبراج العالية التي تستعمل في تسور صرح الأسوار المحصنة » .

ولقد كان لاتتصار الأسطول المصري في موقعة (ذات الصواري) سنة ٣٥ هـ سنة ٦٥٤ م أكبر الأثر عند العرب في تأمين سلامة شواطئهم على البحر الأبيض المتوسط ، كما جعلتهم يدركون أنهم قد أصبحوا قوة بحرية لها خطرهما ، وأن الموقف الجديد أصبح يحتم عليهم الفصل في سيادة ذلك البحر وانتزاعه نهائيا من قبضة الروم . ومن ثم فقد أصبح بناء دور لصناعة الأساطيل ضرورة لا مفر منها ، ولذلك فقد بدأ معاوية سياسته البحرية بتقوية الثغور البحرية في مصر والشام ، كما وجه اهتماما خاصا الى دور الصناعة لانتاج السفن الحربية وغيرها من المراكب الخاصة بنقل المؤن والعتاد .

وأنشئت في مصر أول دار لصناعة السفن في العصر الاسلامي سنة ٥٤ هـ / ٦٧٤ م في عهد واليها مسلمة بن مخلد من قبل الخليفة معاوية بن أبي سفيان ، وكان مقرها جزيرة الروضة ، ولذا عرفت باسم « صناعة الروضة » . وقد أدت كثرة النزوات التي شنها الروم على الثغور المصرية في العصر العباسي الى اهتمام الخلفاء (بصناعة الروضة) ، ففي سنة ٢٣٨ هـ / سنة ٨٥٣ م ، أقلعت سفن أسطول الروم الى الشواطئ المصرية ، وصبت جام غضبها على مدينة دمياط ، ويقول المقرئ (١) « ولما كانت خلافة أمير المؤمنين المتوكل على الله ، وأمير مصر يومئذ عتبسه بن اسحق ، نزل الروم دمياط يوم عرفة من سنة ثمان وثلاثين ومائتين فملكوها وما فيها وقتلوا بها جمعا كثيرا من المسلمين وسبوا النساء والأطفال » ويضيف المقرئ (٢) « فوقع الاهتمام من ذلك الوقت بأمر الأسطول وصار من أهم ما يعمل في مصر ، وأنشئت الشواني برسم الأسطول وجعلت الأرزاق لغزاة

(١) المقرئ ج١ ص ٢٤٦ .

(٢) المقرئ ج٢ ص ١٩١ .

البحر ، كما هي لغزاة البر وانتدب الأمراء له الرماة فاجتهد الناس بمصر في تعليم أولادهم الرماية وجميع أنواع المحاربة ، وانتخب له القواد العارفون لمحاربة العدو ، وكان لا ينزل في رجال الأسطول كسلان أو جاهل بأمور الحرب . هذا وللناس اذ ذاك رغبة في جهاد أعداء الله واقامة دينه ، لا جرم انه كان لخدام الأسطول حرمة ومكانة ولكل أحد من الناس رغبة في أن يعد من جملتهم فيسعى بالوسائل حتى يستقر فيه .

ويفهم من العبارة التي أوردها المقرئزي من أنه « قد حصلت الأرزاق لغزاة البحر كما هي لغزاة البر » انه قد أصبح لمصر في العصر العباسي في القرن الثالث الهجري جيش بحري ثابت له رواتب ثابتة مثل الجيش البري ، كما أصبح لا ينضم الى جنود الأسطول الا المدربون العارفون بأمور الحرب ، وهذا يقتضى بطبيعة الحال تخصيص مبلغ ثابت للاتفاق على « دور الصناعة » .

وقد ساعدت الأحداث السياسية في مصر على الاهتمام بالأسطول ودور الصناعة فقد قامت فيها ولاية مستقلة عن الخلافة العباسية في بغداد استقلالا اسميا ، على يد أحمد بن طولون الذي ولي شئون مصر سنة ٢٥٤ هـ / ٨٦٨ م . وبادر أحمد بن طولون الى دعم قوته البحرية ليدفع عن نفسه وعن ولايته محاولات الخلافة العباسية استرداد نفوذها المطلق ، ومن ثم اهتم بشئون أسطول مصر فجدد بناء (دار صناعة الروضة) كما دب النشاط في القواعد البحرية في دمياط وتيس والاسكندرية . وقد وصف المقرئزي^(١) الأسطول المصري في عهده بقوله « بنى ابن طولون أسطولا يتألف من مائة مركب حربية سوى ما يضاف اليها من العلابيات والحمام والعشاريات والسنايك والزوارق وقوارب الخدمة » .

قال ابن اياس^(٢) « حدث أبو كامل شجاع بن أسلم الحاجب قال : لما أطلق أحمد بن طولون الزمنى دار الصناعة فدعاني يوما فقال لى : كل ما تعمل لى العدة يكتفى فيه بالقليل ، مع تقدم هيبتي في صدور الناس ، الا المراكب البحر لا يهابنى ولا يخاف ثورتى وليس يعمل في البحر الا الوثاقة ، والجودة

(١) المقرئزي ج١ ص ٣٢٢ .

(٢) ابن اياس : بدائع الزهور في وقائع الدهور ج١ ص ١٨٥ .

الصنعة ، وتقدير الاحسان ، فقدم الحزم في الاحتياط والاستزادة والاتفاق على المراكب . فتسلم بعون الله عز وجل وتوفيقه من معرفة البحر .

وفي منتصف القرن الرابع الهجرى عنى محمد بن طنج الاخشيدى سنة ٣٧٣ هـ سنة ٩٣٧ م بانشاء المراكب الحربية ، فنقل جزءا من دار صناعة السفن من جزيرة الروضة الى القسطنطينية في دار عرفت باسم « صناعة السفن (١) » . وغدت السفن الحربية والتجارية تصنع في دار صناعة مصر تارة وفي دار صناعة الجزيرة تارة اخرى . وكانت هذه الصناعة بساحل مصر القديمة ، ويعرف موضعها بدار خديجة بنت الفتح بن خاقان زوجة أحمد بن طولون . فقد رأى الاخشيد من الوجهة العملية أنه يحول بينه وبين صناعة الروضة الماء ، فاختر القسطنطينية مكانا لدار صناعة مصر . وما زالت دار صناعة مصر عامرة حتى سنة ١٣٠٠ م حتى تحولت أرضها الى بستان عرف ببستان ابن كيسان (٢) ثم بستان الطواشى .

ويقول المقرئى ، « وكان بهذه الصناعة ديوان العمائر ، وقد أنشأ الوزير المأمون (٣) هذه المنظرة والصناعة التى فيها ولم تزل الى آخر الدولة ودهليزها مدود بمصاطب مفروشة بالحصر العبدانى بسطا وتأزيرا » . ويضيف المقرئى (٤) فيقول « قال ابن المأمون : كانت جميع مراكب الأساطيل ما تنشأ الا بالصناعة التى بالجزيرة ، فأنكر الوزير المأمون ذلك وأمر بأن يكون انشاء الشوانى وغيرها من المراكب النيلية الديوانية بالصناعة بمصر وأضاف اليها دار الزيب ، وأنشأ المنظرة بها وكتب عليه اسمه وقصد بذلك أن يكون حول الخليفة يوم تقدمه الأساطيل ورميها ، بالمنظرة المذكورة وأن يكون ما ينشأ من الشوانى والشلنديات فى الصناعة بالجزيرة » . وقال ابن الطوير (٥) « الخدمة فى ديوان الجهاد ، ويقال له ديوان العمائر ، وكان محله بصناعة الانشاء بمصر للأسطول

(١) العيون الدعج فى حل بنى طنج ص ١٣٩ .

(٢) المقرئى ج ٣ ص ١٩٧ .

(٣) الوزير مأمون البطائى فى عهد الخليفة الأمر بأحكام الله الفاطمى .

(٤) المقرئى ج ١ ص ٤٨٢ .

(٥) المقرئى ج ١ ص ٤٨٢ .

عشاريا ويليهما عشرون ديماسا منها عشرة برسم خاص الخليفة أيام الخليفة وغيرها
والمراكب الحاملة للغلات السلطانية والأحطاب وغيرها . وكانت تزيد على خمسين
ولكل منها رئيس ونواتى لا يبرحون ، ينفق فيهم من مال هذا الديوان وبقية
العشاريات والدواميس برسم ولاية الأعمال المميزة فهمي تجر لهم وينفق في رؤسائها
ورجالها أينما كانوا من مال الديوان » .

وكانت محاولة الروم الاستيلاء على بيت المقدس دافعا قويا وسببا مباشرا
في انشاء الخليفة المعز لدين الله دارا لصناعة السفن بالمقس بالإضافة الى الدارين
السابقتين بجزيرة الروضة وبالفسطاط . « والمقس ^(١) ضيعة كانت تعرف باسم
أم دين واقعة على ساحل النيل ، وقد جعلها المعز مرفأ صناعيا ، وأنشأ بها الخليفة
الحاكم جامع المقس » وقد عرفت في أول الأمر باسم (المكس) ^(٢) لاقامة صاحب
المكس والعشار بها ثم قلبت (الكاف) قاف فقبل المقس . وقد وصفها المؤرخ
المصرى ، عز الملك المسبحى ، بقوله « انه بنى فيها ستائة مركب ، وانه لم ير
مثلا فيما تقدم كبرا ووثاقة وحسنا » وقال في هذا المعنى ابن أبى طيبى في تاريخه
عند ذكر وفاة المعز لدين الله « انه أنشأ دار الصناعة التى بالمقس وأنشأ بها ستائة
مركب لم ير مثلا فى البحر على ميناء » .

ويقول المقرئى ^(٣) « وكانوا يحتفلون باقلاع الأسطول الى الغزو احتفالا
شائقا يحضره الخليفة فيجلس فى منظره معدة له على ساحل النيل بالمقس هو
والوزراء للوداع ، ثم تجيء القواد بالمراكب من مصر الى هناك للحركات فى البحر
بين يديه وهى مزينة بأسلحتها ولبوسها ، وفيها المنجنيقات ، تلعب فتتصدر وتقلع
بالمجاديف كما يفعل فى لقاء العدو بالبحر » .

وقد حدث سنة ٩٩٦ م أن أمر الخليفة العزيز بالله باعداد أسطول فى دار الصناعة
بالمقس للهجوم على قواعد الروم المجاورة للشام ، ولكن ما كادت دار الصناعة
أن تفرغ من بناء السفن حتى شبت فيها النار فأحرقت معظم قطع الأسطول

(١) ياقوت ج ٣ ص ١٢٢ .

(٢) المكس : هى الدراهم التى كانت تؤخذ من بائى السلع فى الأسواق .

(٣) المقرئى ج ٢ ص ٣٦٨ .

واتهم الخليفة تجار الروم وعملائهم من مدينة (أمالفي) بتدبير الحادث ، ولا سيما أنهم يقيمون في أحد الفنادق المجاورة لدار الصناعة ، واعترف الروم بجريمتهم وغادروا البلاد مطرودين . ولكن حالة مصر الاقتصادية ، وكذا قوة استعدادات دور الصناعة المصرية لم تتأثر بهذا الحادث الطارىء ، إذ أمر الخليفة العزيز بالله بجمع الأخشاب من سائر أنحاء البلاد وبناء أسطول آخر (١) .

فلما انتقلت السلطة الى صلاح الدين الأيوبي ، خص الأسطول بكامل عنايته وأفرد له ديوانا خاصا أسماه « ديوان الأسطول » وأقر له ميزانية خاصة من خراج الفيوم وأعمالها وكثير من البلدان مثل بهتيم والأميرية وأوسيم ، ونصب على رأس الديوان أخاه الملك العادل أبا بكر محمد بن أيوب (٢) . كذلك اهتم اهتماما بدور الصناعة الموجودة بالموانئ والثغور التي تقع على البحر الأبيض المتوسط ، وذلك لقربها من ميدان القتال في بلاد الشام . ويقول ابن ممتى « انه كان بمصر حتى آخر القرن السادس الهجري ، ثلاث دور لصناعة السفن بمصر والاسكندرية ودمياط . وكانت صناعة العمائر فيها تنشىء المراكب ولها مستخدمون يستدعون لما يحتاج اليه ، ويطلق لهم المال والأصناف ويسترفع منهم الحسابات وفيها ما يباع من حطام وغيره (٣) » . ويضيف ابن ممتى « كذلك كانت هناك صناعة العمائر في ثغر الاسكندرية ، لها مستخدمون يستدعون ما تحتاج اليه ، ويقومون بتجهيز سفن الأسطول » .

ولأهمية الاسكندرية فقد تعرضت كثيرا لغارات الأعداء وهجماتهم مما حمل أهلها على تحصينها برا وبناء الأسوار وبحرا بنصب الأبراج على مينائها واقامة المآصر بينها . والمآصر هي سلاسل (٤) ضخمة من الحديد كانت تعترض الميناء فتحمده من جهة البحر ، وكان يرسخ أحد أطرافها في صخرة مرتفعة مشرفة على جانب الميناء ويربط طرفها الآخر بقفل محكم الصنع ، يوضع داخل برج مطل على

(١) المقرئى ج٢ ص ٣٦٩ .

(٢) المقرئى ج٣ ص ١٩٤ .

(٣) ابن ممتى ص ٢٤٠ .

(٤) القلقشنى : صبح الاعشى ج٢ ص ١٣٧ .

الميناء من جهته الثانية ، ويجلس في البرج شخص يطلق عليه اسم (صاحب القفل)
عنده الأمر والنهى في خروج السفن من الميناء ودخولها اليه ، فيعمل على رفع
السلسلة أو على خفضها . وكانت الضرائب والعشور تجبى عند هذه المآصر على
كل مال أو طعام أو حيوان أو غير ذلك مما يدخل البلاد أو يخرج منها .

ويقول المقرئى (١) « وكانت بميناء دمياط دار صناعة لانشاء السفن يديرها
أهل خبرة في هذا الفن » ويضيف عن سلسلة نقر دمياط أيام صلاح الدين فيقول
« ان برج دمياط كان برجا منيعا فيه سلاسل من حديد غلاظ تمد على النيل لتمنع
المراكب الواصلة في البحر المالح من الدخول الى ديار مصر في النيل » .

وهكذا نرى أنه كان بمصر في العصر الاسلامى خمس دور لصناعة السفن،
وهي صناعة الروضة ، وصناعة مصر ، وصناعة المقس ، وصناعة الاسكندرية
وصناعة دمياط .

الفاخون البحري

واتماما للفائدة رأيت أن أتناول في ايجاز نشأة القانون البحري في العصور القديمة والعصر الوسيط ، فليس من شك في أن القانون البحري قديم قدم الملاحة البحرية ذاتها ، الا أنه شأن أي قانون آخر أخذ يتطور بتطور البيئة التي يحكمها. ويعتبر البابليون أول من عرف القرض البحري سواء على السفينة (Bottomny) أو على البضاعة (Respondentia) ، اذ ورد في قانون حمورابي سنة ٢٢٥٠ ق . م نص يتضمن في شكل بدائي العناصر الجوهرية (١) . ولما كان الفينيقيون على اتصال تجارى مع البابليين ، كما كانوا على درجة كبيرة من التقدم في الملاحة ، فقد نقلوا عقد القرض البحري عند البابليين بعد تطوره وتعديله بما يلائم احتياجاتهم الخاصة (٢) . ومن أهم القوانين البحرية التي وضعها الفينيقيون في جزيرة رودس حيث استقروا ، هو قانون الالفاء في البحر ، الذي يعتبر أصلا

(١) Trenerry : The Origin & Earlgy History of Insurance, P. 45.

(٢) محمود صميم الشرقاوى : الخطر في التأمين البحري ص ٢٠ .

لفكرة الخسارات المشتركة والذي يقضى بأن يشترك الأطراف المعنية في الخسارة التي تحدث نتيجة القاء بعض البضائع في البحر لتخفيف حمولة المركب واثقاذاها . وعن الفينيقيين أخذ الرومان هذا القانون الذي عرف عندهم (LexRhodia de Jactu)^(١) كما تأثر الأغرريق بقانون رودس وساروا على هديه . وقد أضاف الرومان بعض القواعد الخاصة بالقانون البحري أبرزها ما عرف بدعوى الغير قبل مالك السفينة (Actio exercitoria)^(٢) وبمقتضاها يستطيع الغير الذي تعاقد مع الربان أن يرجع مباشرة على مالك السفينة على الرغم من مبدأ عدم جواز النيابة في التصرفات القانونية^(٣) .

على أن عناصر القانون البحري بالمفهوم الحديث لم تنشأ الا في العصور الوسطى نتيجة للحروب الصليبية التي ظهرت على مسرح الأحداث في حوض البحر الأبيض المتوسط منذ القرن الحادى عشر ، وقد أدى هذا بدوره الى انتعاش الملاحة البحرية بسبب نقل الجنود والمؤن بين غرب البحر الأبيض المتوسط وشرقه . وترتب على هذا نشأة تقاليد وعادات بحرية في مدن ايطاليا البحرية مثل جنوه والبندقية ، وقد دونت تلك التقاليد والعادات البحرية ومن ثم أصبحت عرفا يتعامل به دوليا في ذلك الوقت . ومن أهم وأشهر تلك التقاليد البحرية المدونة مجموعة قواعد أوليرون (Les Rôles d'Oléron) وقنصلية البحرية (Le Consulat de la mer) ومرشد البحر (Le Guidon de la mer)^(٤) .

أما عن قواعد أوليرون ، فمن المرجح أنها ترجع الى القرن الثانى عشر الميلادى وقد أخذت اسمها من جزيرة اوليرون التي تقع في المحيط الاطلسى بالقرب من الشاطىء الغربى لفرنسا . وقد قننت هذه القواعد القضاء البحرى الذى استقر في الموانى الفرنسية المطلة على المحيط الأطلسى ، فقد وجدت بهذه الجزيرة محكمة بحرية قام احد الموثقين بها بتدوين أحكامها ، ثم امتد سلطان تلك القواعد خارج الجزيرة الى البلاد الواقعة على ساحل المحيط وبحر الشمال .

(١) محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى ص ١٠ .

(٢) La Revue :International du droit maritime (1885) .

(٣) مصطفى طه : أصول القانون البحرى رقم (٢٩) سنة ١٩٥٢ .

(٤) Riprt (G) :Précis de droit maritime 7th ed. No. (10) .

ففس أهية قواعد اوليون ، وانما في حوض
، كذلك نسبة الى محكمة بحرية تحمل هذا الاسم
ما دوت في القرن الرابع عشر باللغة المحلية لأهل
رشد البحر في مدينة روان (Rouen) بشمال فرنسا
ست لأول مرة قواعد تفصيلية للتأمين البحري^(١) ،
بقتان .

الشاملة في القرن السابع عشر وأصبحت السلطة
اتجه الرأي الى توحيد القانون في المملكة كلها
، عهد لويس الرابع عشر ووزيره كولبير (Colbert)
حرية (Ordonnance de la marine) ، وقد تناول فقهاء
مرح والتعليق .

، جانب معرفتهم بالقوانين والعادات والتقاليد
ن وتقاليده خاصة بهم تعتمد في أساسها على القرآن
الأمر بالمعروف والنهي عن المنكر . وقد وجدنا
في كتب الحسبة ، التي لم تترك صغيرة ولا كبيرة
وبينت أوجه الصواب فحثت عليه وأوجه الشر
مخطوطة الحسبة للإمام محمد بن محمد بن أحمد
، الباب الخاص بربان السفن وأصحاب المراكب ،
سفن والمراكب ألا يحملوها فوق العادة خوف
قت هبوب الرياح واشتدادها ، وإذا حملوا فيها

ة في طلب الحسبة لابن بسام^(٢) ما ينبغي على
ن وقلاطه وخلافه ، عمله والأخذ به فقد قال

Paul Coissin : Institutions

١٢٢ (مخطوطة رقم بمتحف الفن الاسلامي)

بة الباب (٦٥) ص ٥٩ ، ٦٠ ، ٦١

وقنصلية البحرية كان لها نفس أهمية قواعد اوليرون ، وانما في حوض البحر الأبيض المتوسط وسميت كذلك نسبة الى محكمة بحرية تحمل هذا الاسم في برشلونة ، ومن المرجح أنها دونت في القرن الرابع عشر باللغة المحلية لأهل برشلونة . ووضعت مجموعة مرشد البحر في مدينة روان (Rouen) بشمال فرنسا في القرن السادس عشر والتي أرسدت لأول مرة قواعد تفصيلية للتأمين البحري^(١) ، والذي أغفلته المجموعتان السابقتان .

ولما تحققت لفرنسا الوحدة الشاملة في القرن السابع عشر وأصبحت السلطة المركزية تتمتع بسلطان مطلق ، اتجه الرأي الى توحيد القانون في المملكة كلها وبذلك ظهر أول تقنين بحري في عهد لويس الرابع عشر ووزيره كولبير (Colbert) سنة ١٦٨١ م عرف باسم أمر البحرية (Ordonnance de la marine) ، وقد تناول فقهاء القرن الثامن عشر هذا الأمر بالشرح والتعليق .

أما في البلاد الاسلامية فالى جانب معرفتهم بالقوانين والعادات والتقاليد لدولية ، كانت لهم قوانين وعادات وتقاليد خاصة بهم تعتمد في أساسها على القرآن لكريم والسنة النبوية الشريفة والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر . وقد وجدنا لكثير من هذه القوانين والتقاليد في كتب الحسبة ، التي لم تترك صغيرة ولا كبيرة فيما يختص بالبحرية الا أحصته وبينت أوجه الصواب فحشت عليه وأوجه الشرر فنهت عنه . فقد جاء في مخطوطة الحسبة للإمام محمد بن محمد بن أحمد معروف بابن الاخوة القرشي^(٢) في الباب الخاص بريان السفن وأصحاب المراكب ، ايلي « يؤخذ على أصحاب السفن والمراكب ألا يحملوها فوق العادة خوف فرق ، كذلك يمنعهم من السير وقت هبوب الرياح واشتدادها ، واذا حملوا فيها نسوان والرجال حجز بينهما » .

وجاء في مخطوطة « نهاية الرتبة في طلب الحسبة لابن بسام^(٣) ما ينبغي على يانعي السفن والمراكب من نجارين وقلاطمة وخلافه ، عمله والأخذ به فقد قال

(١) Paul Coissin : Institutions militaires et navales, P 27.

(٢) مخطوط الحسبة الباب (٥٤) ص ١٢٢ (مخطوطة رقم بمتحف الفن الاسلامي)

(٣) مخطوط نهاية الرتبة في طلب الحسبة الباب (٦٥) ص ٥٩ ، ٦٠

وقنصلية البحرية كان لها نفس أهمية قواعد اوليرون ، وانما في حوض البحر الأبيض المتوسط وسميت كذلك نسبة الى محكمة بحرية تحمل هذا الاسم في برشلونة ، ومن المرجح أنها دونت في القرن الرابع عشر باللغة المحلية لأهل برشلونة . ووضعت مجموعة مرشد البحر في مدينة روان (Rouen) بشمال فرنسا في القرن السادس عشر والتي أرست لأول مرة قواعد تفصيلية للتأمين البحري^(١) ، والذي أغفلته المجموعتان السابقتان .

ولما تحققت لفرنسا الوحدة الشاملة في القرن السابع عشر وأصبحت السلطة المركزية تتمتع بسلطان مطلق ، اتجه الرأى الى توحيد القانون في المملكة كلها وبذلك ظهر أول تقنين بحري في عهد لويس الرابع عشر ووزيره كولبير (Colbert) سنة ١٦٨١ م عرف باسم أمر البحرية (Ordonnance de la marine) ، وقد تناول فقهاء القرن الثامن عشر هذا الأمر بالشرح والتعليق .

أما في البلاد الاسلامية فالى جانب معرفتهم بالقوانين والعادات والتقاليد الدولية ، كانت لهم قوانين وعادات وتقاليد خاصة بهم تعتمد في أساسها على القرآن الكريم والسنة النبوية الشريفة والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر . وقد وجدنا الكثير من هذه القوانين والتقاليد في كتب الحسبة ، التي لم تترك صغيرة ولا كبيرة فيما يختص بالبحرية الا أحصته وبينت أوجه الصواب فحشت عليه وأوجه الشر أو الضرر فنهت عنه . فقد جاء في مخطوطة الحسبة للإمام محمد بن محمد بن أحمد المعروف بابن الاخوة القرشي^(٢) في الباب الخاص بربان السفن وأصحاب المراكب، ما يلي « يؤخذ على أصحاب السفن والمراكب ألا يحملوها فوق العادة خوف الفرق ، كذلك يمنعهم من السير وقت هبوب الرياح واشتدادها ، واذا حملوا فيها النسوان والرجال حجز بينهما » .

وجاء في مخطوطة « نهاية الرتبة في طلب الحسبة لابن بسام^(٣) ما ينبغى على صانعي السفن والمراكب من نجارين وقلافطة وخلافه ، عمله والأخذ به فقد قال

(١) Paul Coissin : Institutions militaires et navales, P 27.

(٢) مخطوط الحسبة الباب (٥٤) ص ١٢٢ (مخطوطة رقم بمتحف الفن الاسلامي)

(٣) مخطوط نهاية الرتبة في طلب الحسبة الباب (٦٥) ص ٥٩ ، ٦٠

« ينبغي أن يشرف عليهم عريف ثقة ثم ان هؤلاء النجارين والقلافة يأخذون في الصناعة المعمورة ^(١) بالعز الدائم من السلطان عزه الله تعالى ^(٢) » ثم هو ينهى نقابات نجارى المراكب والقلافة وغيرهم من صناع السفن من الاتحاد والتكتل للأضرار بالناس وأصحاب السفن فيقول « ثم يشترطون على أرباب المراكب ويأخذون عما شاءوا أجرته درهما واحدا خمسة دراهم فاذا امتنع عليهم أحد تركوه وانصرفوا عنه وحلفوا أنهم لا يعملون الا بزيادة عما قرروه في الأول فيرجع اليهم للضرورة لأنهم عصبه لا يخالف بعضهم بعضا » . ثم هو بعد ذلك يشير الى تشريع دينى ورد فى السنة النبوية وهو تحريم شركة الأبدان فيقول « فهم فى هذا أول شئ خالفوه ، خالفوا سنة رسول الله صلى الله عليه وسلم لأنه حرم شركة الأبدان ، وهم فى ذلك يشيعون على السلطان بالكذب لأنهم يذكرون للناس أنهم يعملون فى الصناعة عملا يساوى فوق أجرتهم أضعاف ما يأخذون (كذا) فينبغى ألا يكتنوا من الشركة لأنها حيف ومضرة على أرباب المراكب فينبغى أن يحلفوا جميعا على ترك هذه الشركة ، ويشهر هذا الأمر بالحرس فى كل السواحل ، ويعملوا لسائر الناس (صحتها ويعلم سائر الناس) كما يعمل نجارو (كذا) الدور وغيرهم من الصناع وكذلك القلافة من غير أن يحف على الجهتين ومن خالف أدب » .

ولم يكنف المحتسب بمراقبة الربانة وأصحاب السفن وصانعى المراكب من نجارين وقلافة فحسب ، بل عنى كذلك عناية خاصة بالمراسد والمراقب وذلك لأهميتها البالغة فى ارشاد السفن وهوايتها ، ولذلك فقد حتم عليها أن تراعى الأوامر ^(٣) الآتية ، « ينبغى أن يتقدم الى متولى المراقب على البحر الملح ورصده البحار ويأمرهم بالتهليل والتكبير والتوقيد للنار فى ليلة جمعة ، ليعلم أنه مستيقظ وعلى حذر ، فاذا رأى خيرا ولاح سبب ، ويتفقد ولم يغفل عن مراعاته نهارا كان أو ليلا ويراعى ذلك منهم ويتفقد سفينتهم فى المراقب ، فان جرى من أحد

(١) المقصود هنا بالصناعة المعمورة هى صناعة الأساطيل .

(٢) يفهم من هذه الجملة أنه على النجارين والقلافة الذين يعملون فى صناعة الأساطيل أن يحصلوا أولا على ترخيص من السلطان أو من نيوب عنه وهذا يدل على مدى أهمية وخطورة هذه الصناعة .

(٣) نهاية الرتبة فى طلب الحسبة باب (٨٩) ص ٧٢ .

الباب السابع

انواع السفن
وانسماؤها

في القرن السادس

كانت السفن والمراكب أنواعا تتفاوت شكلا وجرما وقوة ، فمنها الحرية ومنها التجارية ومنها ما هو للرحلة والنزهة فقط . وقد زخرت كتب مؤرخي العرب وغيرهم في العصور القديمة والوسطى ، وأسفار الرحالة والمستكشفين بمئات من أسماء السفن والمراكب ، كما حظيت لغة العرب وأشعارهم بالكثير من أسماء السفن وأدواتها ، مما يؤكد خبرتهم الواسعة بركوب البحر ووسائله .

فقد جاء في وصفها « ولا تنس الجوارى والمنشآت في البحر كالأعلام ، التي تسبق عند طيباب الريح مفوقات السهام ، واعجابها بغربانها البحرية وحرقاتها الحرية وشوانيتها وهول مبائنها وجلال شكلها وجمال معانيها ، تبدو موشاة بالنضار الأحمر ، منقشة باللون الأفخر ، فمن كالأرقم المنمر ، أو كمتلون الثمر ، أو الطاووس الذكر ، أو الناموس لبني الأصفر ، معمرة بياس الحديد والأحجار ، محمولة على سبج الماء التيار مشحونة بالرجال ، منصوره عند القتال مصونة بالمجن والنبال ، تبرز مذكرة بالآية النوحية وتضمن احراز الهمة العلية الفتحية حصون أمنع من أعز قلاع ، تطير اذا فتح لها جناح القلاع ، فتسبق وقد الريح عند

الاسراع ، وتفوق سرعة السحاب عند الاتساع ، فهي مع العقبان في النيق حوم ،
وهن مع البنيان في البحر عوم (١) .

وكانوا في بعض الأحيان يضعون أوصافا لتلك المراكب تميزا لها وفي الأعم
الغالب كانت تترك دون اشارة . لذلك رأيت اتما للفادة أن أجمع أسماء السفن
والمراكب من المراجع العربية والأجنبية قدر المستطاع ، في ترتيب أبجدي ، ثم أقوم
بوصفها وصفا يمكن تصوره ، مع توضيح بالصور المنقولة من المخطوطات
والرسوم المنقوشة على الآثار :

١ — ابكترا (Epaktra) (٢) يطلق هذا الاسم على سفن الصيد عند
الفينيقيين وقد استعملت في أغراض أخرى غير ذلك وخاصة وقت الحرب
وقد ظلت مستعملة حتى العصور الوسطى وخاصة في الحروب
الصليبية (٣) .

٢ — أجفان : من المراكب النهرية المستعملة في الصين ، ويقول ابن بطوطة (٤)
« وركبت النهر في مركب يشبه (أجفان) بلادنا الغزوية ، الا أن الجذافين
يجذفون فيه قياما ، وجميعهم في وسط المركب ، والركاب في المقدم
والمؤخر . ويظللون على المركب ثيابا تصنع من نبات بلادهم يشبه الكتان
وليس به ، وهو أرق من القنب » وكانت الأجفان تستعمل كذلك في
سيلان بكثرة ، فيحدثنا ابن بطوطة عن سلطان سيلان فيقول « رأيت
مرة وأنا بالمعبر (مدينة بسيلان) مائة مركب من مراكبه (يعني مراكب
السلطان) ، بين صغار وكبار ، وصلت الى هنالك ، وكان بالمرسى ثمانية
مراكب للسلطان للسفر الى اليمن ، فأمر السلطان بالاستعداد وحشد
الناس لحماية (أجفانه) (٥) » .

(١) المقریزی : ج ١ ص ٣٧٠ .

(٢) Cecil Torr : Ancient Ships, P. 105.

(٣) Aulus Gellius, X, P 25.

(٤) رحلة ابن بطوطة ج ١١ ص ٤١٨ .

(٥) ابن بطوطة ج ١٠ ص ٣٩٥ .

٣٧ — اعزاري : سفينة صغيرة من سفن الأسطول المصري مخصصة لحمل
المؤن والازواد ، ويقول ابن ممتي^(١) « ان الاعزاري مع توابع الأسطول
تحمل فيه الازواد » .

٤٧ — أعوادي : جمعها اعواديات ، وهي من السفن الصغيرة التابعة للأسطول
المصري .

٥٧ — اکتواری (Actuarioc) ^(٢) قسمت الشعوب القديمة السفن ثلاثة
أقسام رئيسية ، سفن للحرب ، وتمتاز بطولها ، والسفن التجارية وتكون
مستديرة ، أما القسم الثالث فسفن صغيرة وسط بين القسمين الأولين
من حيث الطول والاستدارة وسفن الاکتواری من النوع الثالث .
(انظر لوحة رقم ١٠ ، ١١) .

٦٧ — الاهورة : هي من أسماء السفن التي أخذها العرب عن الهند بعد
الاسلام وقد وصفها ابن بطوطة^(٣) عند ذكر سفره في نهر السند فقال
« وكان للفقير علاء الملك في جملة مراكبه مركب يعرف بالاهورة ، وهي
نوع من الطريدة عندنا ، الا أنها أوسع منها وأقصر . وعلى نصفها معرش
من خشب يصعد له على درج ، وفوقه مجلس مهياً لجلوس الأمير .
ويجلس أصحابه بين يديه ، ويقف المالك يمنة ويسرة ، والرجال
يجدفون ، وهم نحو أربعين . ويكون مع هذه الاهورة أربعة من المراكب
عن يمينها ويسارها ، اثنان منها فيهما مراتب الأمير ، والآخران فيهما
أهل الطرب » .

٧٧ — الأمدة : هي السفينة المشحونة^(٤) ، وهي من توابع الأسطول التجاري ،
تسير بالمجاديف في المياه الضحلة وبالشرع في المياه العميقة والمحيطات .

٨٧ — الابريق (Brick) ويسمى أيضا بريجة^(٥) ، مركب من مراكب الأسطول

(١) قوالين الدواوين ص ٣٤٠ .

(٢) محمد ياسين الحموي : الأسطول العربي ص ٤٥ البحرية المصرية ص ١٢٦

(٣) رحلة ابن بطوطة ج ٧ ص ٢٦٦ .

(٤) الأسطول العربي ص ٤٥ البحرية المصرية ص ١٢٦ .

(٥) البحرية المصرية ص ٢٦٣ .

المصرى في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر ، وهو من قطع الأسطول الخفيفة فهو يحمل (٢٢) مدفعا من الظهر ، وتبلغ حمولتها (٤٠٠) طن .

٩ — البارجة : أول من بنى هذا النوع من السفن هم الهولانديون ، ثم عم استعمالها في كل دول أوروبا . وتتكون البوارج من هيكل مسطح مستو ، ولذلك فقد كان الهولانديون يستعملونها في الأعمال (١) الحربية . والبارجة معربة عن الكلمة الهندية (بيره) بمعنى السفينة الحربية الكبيرة ، ثم استعمالها العرب كصفة ، فقالوا سفينة بارجة (٢) أى سفينة كبيرة مكشوفة ، وجاء في المخصص « البارجة سفينة من سفن البحر تتخذ للقتال ، وتقول : ما فلان الا بارجة ، تريد أنه جمع فيه الشر . وقد ذكر البلاذري البوارج في مواضع عدة في فتوح البلدان عند كلامه عن غزو المسلمين في بلاد الهند . وذكرها الطبرى (٣) في حوادث سنة ٢٥١ هـ . فقال : « ولخمس بقين من صفر دخل من البصرة الى بغداد عشر سفائن بحرية تسمى البوارج في كل سفينة اشتيام ، وثلاثة نفاطين ونجار وخبازه وتسعة وثلاثون رجلا من الجذافين والمقاتلة ، فيكون بذلك في كل سفينة خمسة وأربعين رجلا » .

١٠ — باريدس (Barides) (٤) يطلق هذا الاسم على السفن التجارية النهرية وخاصة التي تسير في نهر النيل . والكلمة مأخوذة من الكلمة المصرية (baair bari & barit) . وقد أطلق الرومان كلمة باريدس على السفينة التي كانت تركبها كليوباترة في موقعة اكيوم سنة ٣١ ق.م .

١١ — برستيز (Pristes) (٥) بدأ استعمال هذا النوع من السفن في الأسطول الأغرقي في القرن الثاني قبل الميلاد ، ومعنى الكلمة سلك

(١) البلاذري : فتوح البلدان ص ١٦٣ .

(٢) القاموس المحيط .

(٣) المخصص ج ١٠ ص ٢٤ .

(٤) تاريخ الطبرى سنة ٢٥١ هـ .

(٥) Propertius, III, P 44 .

القرش . وقد أطلق عليها هذا الاسم لأن تصميمها يشبه هذا النوع من السمك ، ولما زودت به من المجانيق فيما بعد ، وأصبحت تنقض على العدو كما ينقض سمك القرش على فريسته (انظر لوحة رقم ٢٤) .

١٢ — بريجنطين (Bregantini) (١) عبارة عن سفينة حربية صغيرة وخفيفة . وكان هذا النوع من السفن الحربية يستعمل في بعض الأحيان لحمل بضائع على جانب عظيم من الأهمية ، أو تقل شخصيات بارزة . وفي العصور الوسطى تحول هذا النوع من السفن الى سفن شراعية يستعملها القرصان في جولاتهم البحرية (٢) .

١٣ — البركوش أو المركوش (٣) ، من سفن الأسطول المصرى ، وهى من السفن الخفيفة ، فقد جاء في قوانين الدواوين « ان الاعزاري من توابع الأسطول تحمل فيه الازواد ، والمركوش لطيف لنقل الماء لخفته يدخل على المواضع ويكون وسعه دون مائة اردب » .

١٤ — البطسة : (Nef ou Nave) (٤) وهى ضرب من مراكب البحر الكبيرة ، ومعنى بطسة باللغة الأسبانية مركب للحرب أو للتجارة وجمعها بطس وهى سفن عظيمة الحجم كثيرة القلوع ، قد يصل عدد الشرع في البطسة الواحدة الى أربعين شراعا . وقد لعب هذا النوع من السفن دورا هاما في أيام الحروب الصليبية ، فقد كانت البطس أشهر سفن الصليبيين ، فشحونها بالمجانيق والمقاتلة والأسلحة والذخيرة وسائر آلات الحرب والحصار . كما شحنها بالأقوات والميرة ويعد محمولها بمئات الرجال ولها أسطح عالية وطبقات متعددة كل طبقة منها خاصة بقتة من الجيش يفرش بالبسط وغيره (٥) . وجاء في أخبار البطس لابن شداد (٦) « أنها

(١) Polybios, XVII, P. I.

(٢) Naish : Ships & Shipbuilding, P. 471.

(٣) البحرية المصرية ص ١٢٦ .

(٤) ابن عماد ص ٣٤٠ ، الأسطول العربى ص ٤٤ .

(٥) البحرية المصرية ص ١٢٣ ، الأسطول العربى ص ٤٠ .

(٦) ابن شداد : النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية ج ٣ ص ٢٢٠ .

وصلت من بيروت مشحونة بالآلات والأسلحة والميرة والرجال والأبطال والمقاتلة ، وكان السلطان قد أمر بتعبئتها وتسييرها من بيروت ووضع فيها من المقاتلة خلقا عظيما حتى تدخل البلد مرغمة للعدو ، وكان عدة رجالها المقاتلة ستمائة وخمسين رجلا ، فاعترض لها الانكثار في عدة شوان ، وقيل كان في أربعين قلعا فاحتاطوا بها من جميع جوانبها واشتدوا في قتالها » ويقول النويري (١) أن البطسة تتسع لعدد كبير من الجند يصل الى نحو سبعمائة .

١٥ — بوجيز (Pirogues) : هي اسم للفلك التي استخدمت في مصر منذ أقدم عصورها التاريخية . كانت سفن المصريين في عصر ما قبل التاريخ بسيطة بدائية في أول أمرها ، فقد استعملوا سيقان البردي الطويلة يربطون بعضها الى بعض وصنعوا منها قوارب طويلة بقيت مستعملة في العصور التاريخية في رحلات صيد السمك والطيور . ثم استخدموا جذوع النخيل فربطوا بعضها الى بعض وشدوا وثاقها بالأعشاب المتينة مثل البردي وكونوا منها كتلا من الخشب أمسكوها بأيديهم ، كما أنهم استعملوا أرجلهم كمحركات يدفعون بها السفن . وهكذا أخذوا يطورون صناعة السفن ويدخلون عليها من التعديلات ، حتى أصبحت وسيلة طيبة لركوب الأنهار ثم البحار ، فقد جعلوا في المراكب مقاعد واستعملوا قطع من الخشب كبالدات للتجديف بدلا من استخدام أرجلهم ، ثم استعملوا بعد ذلك الفلك المجوفة التي عرفت باسم بوجيز (٢) (انظر لوح رقم ٤ ، ٣) .

١٦ — بوتنيز (Pontones) (٣) سفن تجارية كبيرة بطيئة الحركة بدت استعمالها في العصور القديمة واستمرت حتى العصور الوسطى في سواحل فرنسا الجنوبية ثم انتشرت في كل غرب حوض البحر الأبيض المتوسط

(١) النويري : نهاية الأرب ج ٢٩ ص ٣٢٣ .

(٢) Boreaux : Etudes de nautique egyptienne, P. 13.

(٣) Caesar de bello civil III, P. 29.

١٧ — البوصى : سفينة صغيرة تكون مع أصحاب السفن البحرية تستخف لحوائجهم فهي من توابع الأسطول ، ومعروفة في مصر منذ صدر الاسلام ، وردت في شعرهم منذ القرن الأول الهجرى ، فقد جاءت في آيات قالها أعشى بن قيس^(١) المعروف بالأعشى الأكبر المتوفى سنة ٦٢٩ هـ . في تفضيل عامر على علقمة بن علاثة هي : —

ان الذى فيه تما رتيما بين للسامع الناظر
ما جعل الجد الظنون الذى حجب صوب اللجب الماطر
مثل الفراتى اذا ما طما يقذف بالبوصى والماهر

وقال الجوهري ، والبوصى^(١) ضرب من سفن البحر وهو معرب . ويقول دوزى^(٢) . انه يعتقد أن أصل كلمة بوص أسباني ، وجمعها أبواص نوع من السفن الحربية الكبيرة ذات ثلاثة شرع^(٣) .

١٨ — البراكية : البركيل^(٤) مرتاد البحار من التجار والمغامرين . ويقول دوزى : البراكية نوع من السفن الخفيفة الحركة التى يستعملها الرحالة وكذا القرصان .

١٩ — البدن : نوع من السفن كان يستعمل قديما في مياه المحيط الهندي ويمتاز بمقدمة ومؤخرة مديبة ويعرف في العراق باسم البلم أو الزورق ، (انظر لوحة رقم ٣٥) .

٢٥ — البغلة : قال دوزى^(٥) : البغلة سفينة حمولتها أكثر من خمسين طنا ، وهى من سفن الطراز الحديث الذى ينتهى بمؤخرة مربعة الشكل .

٢١ — البوم : هى من سفن المحيط الهندي ، كانت تستعمل في المصور القديمة ولا نسمع عنها في كتب المصور الوسطى ، ولكنها تظهر في القرن السادس عشر ، ابان حركة الاستكشافات التى قام بها البرتغال الى تلك

(١) ويقول الانطاكي ج ٥ هـ إن القصب إما صلب أو هش وهو المعروف بالبوص وينسج منه البوارى .

(٢) دوزى ج ١ ص ١٢٧ .

(٣) دوزى ج ١ ص ١٢٨ .

(٤) سيد عاشور : العصر المماليكى ص ٣٩٦ ، المقدسى ص ٣١ .

(٥) دوزى ج ١ ص ٧٦ .

الجهات . وهي كذلك من سفن الطراز القديم الذي ينتهى بطرف حاد
مدبب فى المقدمة والمؤخرة (١) .

٢٢ — بركة (٢) : ضرب من السفن الخفيفة الحركة استعمالها العرب فى الجاهلية
والاسلام .

٢٣ — برعانى (٣) : نوع من السفن استعماله العرب فى البحر الأحمر ، وكان
لبجارتة براعة خاصة فى استعمال المجاديف فى الحالات الجوية القاسية
ومن هنا أخذ المركب اسمه .

٢٤ — برمة (٤) : هى السفينة التى تؤدى مهمتها وسياحتها وتعود سريعا .
وهى من القوارب الصغيرة التى تستعمل فى الأنهار أو على شواطئ
البحار ، أو من توابع السفن الكبار .

٢٥ — بنتكوتروس (Pentekontoros) : سفينة حربية صغيرة استعمالها الاغريق
فى العصور القديمة ولكنها أصبحت خاصة بصيد الحيتان فى العصور
الوسطى . (انظر لوحة رقم ٢٣ ، ٢٤) .

٢٦ — بيرجة (٥) أو باروجة : وهى السفينة ذات الهيكل العميق ، والباروجة (٦)
كلمة فارسية بمعنى أصيص الزرع ، وسميت السفينة بهذا الاسم للتشابه
فى الشكل مع الأصيص . والبيرجة من السفن المستعملة فى الخليج
الفارسى .

٢٧ — تلماجى (Thalemegi) (٧) : عبارة عن قصور عائمة ، اذ أنها كانت ذات
مساحات كبيرة جدا كما أنها تحتوى على غرف كثيرة مفروشة بأفخر

(١) دوزى ج ١ ص ١٠١ .

(٢) المقدسى ص ٣٢ .

(٣) المرجع السابق ص ٣٣ .

(٤) المخصص ج ١٠ ص ٢٥ ، المقدسى ص ٣٢ .

(٥) المقدسى ص ٣٢ .

(٦) دوزى ج ١ ص ١٣٣ .

(٧) Strab XVII, P. 16.

الرياش . أنشأها الرومان لرحلاتهم النيلية ، واستمر استعمالها في النيل ، لرحلات الملوك والأمراء طوال العصور الوسطى وكان بعضها يعرف باسم العشارى . وفي العصر الحديث استخدمت كمنازل نيلية ثابتة وإذا أريد نقلها من جهة الى أخرى لا بد لها من مقطورة تقطرها (انظر لوحة رقم ٦) .

٢٨ — التلوى (١) : ضرب من السفن ، وهى المركب الصغير السريع الجرى ذو المقدم المرتفع ، يشبه الرقبة ويصعب قياده .

٢٩ — الجاكر : نوع من سفن الهند البحرية يقول عنها ابن بطوطة (٢) : « وركبنا فى مركب يسمى الجاكر ، وجعلنا فيه من خيل الهوية سبعين فرسا ، وجعلنا باقياها من خيل أصحابنا فى مركب آخر » . ويضيف ابن بطوطة فيقول « وكان ركوبى أنا فى الجاكر ، وكان فيه خمسون راميا ، وخمسون من المقاتلة الجبشان وهم زعماء هذا البحر ، وإذا كان بالمركب أحد منهم تعاماه لصوص الهنود وكفارهم » . يفهم من رواية ابن بطوطة هذه أن الجاكر سفينة كبيرة تستعمل للتجارة ، كما يمكن استخدامها وقت الحروب ، فهى تتسع لعدد كبير من المقاتلة من الرماة والفرسان ، كما تتسع لحمل الزاد والمؤن .

٣٠ — جالوت (Galeotte) (٣) : سفينة حربية خفيفة الحركة ، وكانت تستعمل فى بعض الأحيان لحمل البضائع النفيسة أو الشخصيات الهامة وقت الحروب .

٣١ — الجراب : السفينة الفارغة (٤) ، وهى من السفن التجارية .

٣٢ — الجفافية : تشبه فى شكلها الجراب ، الا أنها تطلق على السفن التجارية الكبيرة الفارغة ، أى قبل شحنها بالبضائع .

(١) المخصص ج ١٠ ص ٢٥ .

(٢) ابن بطوطة ج ١٠ ص ٣٩٦ .

(٣) Naish : Ships & Shipbuilding, P. 471.

(٤) الأسطول العربى ص ٤٥ ، البحرية المصرية ص ١٢٦ .

٣٣ — الجفن : جمعها دوزى (١) على جفان ، أو جفون ، وجاءت في (الأسطول العربي) الجفن جمعها أجفان (٢) . وهي سفينة حربية بطيئة الحركة لكبر حجمها ، وكانت تستعمل في بحار الهند وأنهاره ، وقد أشار إليها ابن بطوطة في رحلته الى الهند فقال : وركبت النهر في مركب يشبه (أجفان) بلادنا الغزوية ، الا أن الجذافين يجذفون فيه قياما ، وجميعهم في وسط المركب ، والركاب في المقدم والمؤخر ، ويظللون على المركب ثيابا تصنع من نبات بيلادهم يشبه الكتان وليس به ، وهو أرق من القنب .

٣٤ — الجفل : نوع من السفن الصغيرة تستعمل في الهند وخاصة في الأنهار والترع الكبيرة .

٣٥ — جنك : نوع من مراكب الصين الكبار ، ويتراوح عدد ما بها من قلاع ما بين ثلاثة واثنى عشر قلعا . وتتكون القلاع من قضبان الخيزران منسوجة كالحصير ، ولذا فهي لا تطوى بل يدبرونها بحسب دوران الريح وإذا رسوا تركوها واقفة في مهب الريح . ويتكلم ابن بطوطة (٣) عن مراكب الصين فيقول « ويخدم منها ألف رجل ، منهم البحرية ستمائة ومنهم أربعمائة من المقاتلة ، تكون فيها الرماة وأصحاب الدرق والذين يرمون بالنفط . ويتبع كل مركب كبير منها ثلاثة ، النصفى والثلى والربرى » ثم يقول : « ولا تصنع هذه المراكب الا بمدينة الزيتون من الصين ، أو بصين كلان ، وهي صين الصين وكيفية انشائها انهم يصنعون حائطين من الخشب يصلون ما بينهما بخشب ضخام جدا ، موصولة بالعرض والطول بمسامير ضخام جدا ، طول المسامير منها ثلاث أذرع ، فاذا التأم الحائطان بهذا الخشب ، صنعوا على أعلاهما فرش المركب الأسفل ودفعوها في البحر ، وأتموا العمل . وعلى جوانب تلك الخشب تكون مجاديفهم وعددها غالبا عشرون مجدافا ، وهي كبار كالصواري يجتمع

(١) دوزى ج ١ ص ٢٠١ .

(٢) محمد ياسين الحموى ص ٤٤ .

(٣) ابن بطوطة ج ١٠ ص ٣٧٧ .

على أحدها العشرة والخمسة عشر رجلا أو الثلاثون ، ويجذفون وقوفا على أقدامهم وفي المجداف حبلان عظيمان ، ويقف المجدفون في صنفين كل صف يقابل الآخر ، فتجذب إحدى الطائفتين الحبل ثم تتركه ، وتجذب الطائفة الأخرى ، وهم يغنون عند ذلك بأصواتهم الحسان ويجعلون للمراكب أربعة ظهور ويكون فيه البيوت والمصارى^(١) والغرف للتجار . والمصرية منها يكون فيها البيوت والسنداس^(٢) وعليها المفتاح يسدها صاحبها ، ويحمل معه الجوارى والنساء . وربما كان الرجل في مصرته فلا يعرف به غيره ممن يكون بالمركب حتى يتلاقيا إذا وصلا الى بعض البلاد » . ثم يتكلم ابن بطوطة عن عادة الصينيين في تقييد ما في المراكب فيقول « وعادة أهل الصين إذا أراد (جنك) من جنوكهم السفر ، أن يصعد اليه صاحب البحر وكتابه ويكتبون من يسافر فيه من الرماة والخدام والبحرية ، وحينئذ يباح لهم السفر . فإذا عاد الجنك الى الصين صعدوا اليه أيضا وقابلوا ما كتبوه بأشخاص الناس ، فإذا فقدوا أحدا ممن قيده طالبوا صاحب الجنك به فاما أن يأتي بيرهان على موته أو فراره أو غير ذلك مما يحدث له ، والا أخذ فيه ، فإذا فرغوا من ذلك أمروا صاحب المركب أن يملئ عليهم تفصيلا بجميع ما فيه من السلع قليلها وكثيرها . ثم ينزل من فيه ، ويجلس حفاظ الديوان لمشاهدة ما عندهم ، فإذا عثروا على سلعة كتمت^(٣) عنهم عاد (الجنك) بجميع ما فيه مالا للمخزن^(٤) » .

٣٦ — جوال (Gawal)^(٥) عبارة عن سفن تجارية كبيرة استعملها الفينيقيون

(١) المصارى مفردة مصرية وهي حجرة النوم وما يتبعها من مرحاض وغيره .

(٢) السنداس : المرحاض غير عربي .

(٣) حفاظ الديوان أشبه رجال الجمارك في وقتنا الحاضر ، وما يملئ المسافر عليهم من السلع التي يملكها أشبه بالاقرار الجمركي ، ثم معاقبة من يكتم عنهم سلعة ، يأخذ جميع ما في (الجنك) من سلع ، يشبه مصادرة جميع حاجيات المسافر إذا كذب في الاقرار إذ يعتبر تهريبا جرميا .

(٤) ابن بطوطة ج ١١ ص ٤١٦ .

(٥) Antiphnes, apual Atheneum, XI, 162.

في الملاحة التجارية في البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي منذ القرن السادس حتى القرن الثالث قبل الميلاد . و (Gawal) كلمة فينيقية معناها نصف البرميل ، وقد يكون للسفينة من اسمها نصيب فتكون عميقة ومستديرة على شكل نصف البرميل . ولعلها نسبت الى جزيرة (Gozo) التي تقع بالقرب من جزيرة مالطة ، وكان الأغرقي يطلقون عليها اسم (Gawal) (انظر لوحة رقم ٩ ، ١٥) .

٣٧ — الجلاسة (Galleasse) ^(١) هي من سفن البحر الأبيض المتوسط ويقال ان الأسطول الانجليزي الذي حارب في موقعة الارماده (Armada) سنة ١٥٨٨ م كان يتكون من فرقتين من سفن الغليون وأربعة جلاسات (Galleasses) . وكلمة جلاسة فرنسية معربة وهي عبارة عن سفينة حربية كبيرة تسير بالشرع والمجداف معا ، وهي أثقل وأقوى سفن الشيني .

٣٨ — الجلبة: نوع من السفن الصغيرة المخيطة تستعمل في البحر الأحمر ، يقول ابن بطوطة ^(٢) « ثم ركبنا البحر من جدة في مركب يسمونه الجلبة، وركب الشريف منصور بن أبي نمي في جلبة أخرى ورغب مني أن أكون معه ، فلم أفعل ، لكونه كان معه في جلبته الجمال ، فخفت من ذلك ، ولم أكن ركبنا البحر قبلها . وكان هناك جملة من أهل اليمن قد جعلوا ازوادهم وأمتعتهم في الجلب وهم متأهبون للسفر » .

٣٩ — الجهازى : مأخوذة من كلمة (جهاز) ^(٣) فارسية بمعنى سفينة . يقول الادريسي الجهازى سفينة تجارية ضخمة . وجاء ذكر الجهازى في كتاب العرب والملاحة في المحيط ^(٤) الهندي ، انها من الأسماء التي

(١) Ships and Shipbuilding, P. 472.

(٢) ابن بطوطة ج ٥ ص ١٦٣

(٣) دوزي ج ١ ص ٢٢٨

(٤) العرب والملاحة ص ٢٤٢

تطلق الآن على السفن ذات المؤخرة المربعة مع تعديلات مختلفة في الشكل والزخرفة .

٤٠ — جاسوس (١) : هي السفينة الصغيرة الخفيفة الحركة ، التي تسير في الليل بغير ضوء أو شعلة لكي تستطلع أخبار العدو .

٤١ — جبلية : نوع من السفن التجارية التي تجوب المحيطات لها شراع كبير كالطود (٢) .

٤٢ — الحراقة : (Brulôt) جمعها حراقات وحراريق (٣) . والحراقات سفن فيها مرامي نيران وقيل هي المرامي أنفسها (٤) . وجاء في الجوهر ، الحراقة بالفتح والتشديد ضرب من السفن فيها مرامي نيران يرمى بها العدو في البحر . كما كانت تستعمل في حمل الأسلحة النارية كالنار الأخرقية (٥) (Feu grégeois) . والحراقة سفينة حربية مهمتها رمي النار على الأعداء ، قد استعملت في العصور الوسطى وانتشرت في جميع أجزاء العالم الشرقي والغربي منه على السواء . ويقول الزبيدي « والحراقات سفن بالبصرة وفيها مرامي نيران يرمى بها العدو في البحر وقيل هي المرامي أنفسها . ويذكر ابن بطوطة الحراقة في رحلته الى الصين فيقول عند كلامه عن أمير أمراء الصين « وبمث ولده معنا الى الخليج فركبنا في سفينة تشبه الحراقة ، وركب ابن الأمير في أخرى ، ومعه أهل الطرب وأهل الموسيقى » (٦) ويقول دوزي (٧) « هي نوع من السفن الخفيفة . وكانت الحراريق في العصر الفاطمي وكذلك العصر المملوكي تستخدم

(١) المقفى ص ٣٢

(٢) دوزي ج ١ ص ٢٢٨

(٣) في تاج العروس .

(٤) البحرية المصرية ص ١٢١ ، القاموس المحيط .

(٥) ابن بطوطة ج ١١ ص ٤٢٢ .

(٦) دوزي ج ١ ص ٢١٠ .

(٧) المقرئ الخط ج ٢ ص ١٩٤ .

في النيل لحمل الأمراء ورجال الدولة في الاستعراضات البحرية والحفلات الرسمية . (انظر لوحة رقم ٣٨ ، ٣٩ ، ٥٠ ، ٦٥) . ومن أنواعها ما كان معروفا في صدر الدولة العباسية ، يجري في نهر دجلة ، للنزهة والنقل ، وكان للخليفة محمد الأمين خمس حراقات في نهر دجلة على صورة الأسد ، والفيل والعقاب ، والحية والفرس . وجاء في وفيات (١) الأعيان في ترجمة طاهر بن الحسين الملقب بذي اليمينين « كان ابن طاهر شجاعا أدبيا ، ركب يوما ببغداد في حراقتة فاعترضه الشاعر مقدس بن صيفي الخلوقي فأنشأ يقول :

عجبت لحراقة بن الحسـ بين لا غرقت كيف لا تفرق
وبحران من فوقها واحد وآخر من تحتها مطبق
وأعجب من ذاك أعوادها وقدمها كيف لا تورق

٤٣ — الحائم : نوع من السفن النيلية الصغيرة تسير بجوار العشاري والذهبيات ، فتبدو بجانبها لصغر حجمها وكأنها حمامة . ومفرد حائم حمامة (٢) .

٤٤ — الجمالة : (Transport) جمعها حسالات ، وهي من سفن الأسطول المصري كانت مخصصة لنقل المؤونة والزاد لرجال الأسطول ، ويقول ابن ممتى (٣) ، انها كانت تحمل الغلال . ويقول المقرئزي « ويكون فيها غلمان الخيالة ، وصناع المركب ومثلها المراكب الديوانية التي تحصل الغلات السلطانية » .

٤٥ — حدوج (٤) : جمع حدج وهو مركب من مراكب النساء المستعمل في البحر الأحمر والمحيط الهندي ، وقد عرفه العرب قبل الاسلام ، فقد جاء في معلقة طرفة بن العبد :

(١) ابن خلكان ص ١٣٢ .

(٢) المقدسي ص ٣٢ .

(٣) قوانين الدواوين ص ٣٤٠ .

(٤) التبريزي - شرح القصائد (المعلقات العشر) .

كان حدودج المالكية غدوة خلايا سفين بالنواصف من دد

٤٦ — الخن : السفينة الفارغة (١) ، ويقول دوزى (٢) ، خن المركب قاعها الفارغ وجاء في القاموس الخن عند العامة الآن موضع في بطن السفينة يضع فيه النوتى متاعه . والخن النقطة في البوصلة وكذلك بعض أسماء هذه النقطة (٣) .

٤٧ — الخلج (٤) : السفينة التي لا يسيرها ملاحها ولكنها تسير من ذات نفسها من غير جذب .

٤٨ — الخليج (٥) : من السفن الصغار التي تصاحب الأساطيل التجارية .

٤٩ — الخلية (٦) (Gabbase) : جمعها خلايا وهي السفينة الشراعية الكبيرة ويقول دوزى انها السفينة التي تسير من غير أن يسيرها الملاح . وهي كذلك السفينة التي يتبعها زورق صغير يقال له الشبكة أو الركوة ولذلك شبت بالخلية من الابل وهي التي ترام على ولد واحد . وجاء في معلقة طرفة بن العبد :

كان حدودج المالكية غدوة خلايا سفين بالنواصف من دد

وقال الأصمعي : الخلايا السفن العظام واحدا خلية ، ولا يقال سفينة خلية . وقال أبو عبيدة : الخلية السفينة العظيمة معها قارب أى زورق صغير . قال أحمد بن عبيد لا تكون السفينة خلية الا ومعه قارب ، كالخلية من الابل المعطوفة على ولد .

(١) الأسطول العربي ص ٤٤ ، البحرية المصرية ص ١٢٦ .

(٢) دوزى ج ١ ص ٤٠٧ .

(٣) العرب والملاحة ص ١٩٩ .

(٤) البحرية المصرية ص ١٢٦ .

(٥) الأسطول العربي ص ٤٥ .

(٦) المقدسي ص ٣٢ .

٥٠ — خيطة : ضرب من السفن ذات القاع العميق المدب الذي يترك وراءه في الماء خطا يشبه الخيط .

٥١ — دسراء : السفينة وجمعها دسر وهي التي تدر الماء بصدرها ، وفي القرآن الكريم « وحملناه على ذات ألواح ودسر » . والدسار جمعه دسر أو دسر وهو خيط من الليف تشد به ألواح السفينة ، والدسر الألواح الخشبية ، قال الشاعر :

معبدة السقائف ذات دسر مقبرة جوانبها رداح

٥٢ — الدكاسات : نوع من المراكب لكبار رجال الدولة في العصر الفاطمي^(١) ، نقل المقرئ عن ابن الطوبر حديثا عن صاحب الطراز وحقوقه وواجباته ، جاء فيه « وله ثلاثة مراكب من الدكاسات ، ولها رؤساء ونواتية لا يبرحون ، ونفقاتهم جارية من مال الديوان » .

٥٣ — الدونيغ : لعلها مأخوذة من كلمة دو^(٢) (Daw) ومعناها سفينة باللغة السواحلية . ويقول بزرك^(٣) : سفن المحيط الهندي على نوعين ، القارب والدونيغ وكان القارب هو الأكبر فيهما فقد كان يحمل خمسة عشر رجلا مقابل أربعة في الدونيغ .

وكان الدونيغ يستعمل للملاحة على الشاطئ أو النجاة ، وكان يمكن عند الضرورة تزويده بصار وشرع . كذلك كان العرب يحملون دائما مراكب صغيرة للبيع ، وكان نجار السفينة يصنعها فوق ظهرها ، أو كانت تصنع على الشاطئ » .

وجاء في كتاب العرب والملاحة الدونيغ ، من دوني^(٤) أي زورق

(١) زكي حسن : كنوز الفاطميين ص ١١٢ .

(٢) دائرة المعارف الإسلامية مادة (Daw) (النسخة الإنجليزية المجلد الأول ص ٩٣٠) .

(٣) بزرك بن شهریار : مؤلف كتاب الهند بره وبحره وجزائره نقلنا عن العرب والملاحة (المترجم) ص ٣٥١ .

(٤) العرب والملاحة في المحيط الهندي (المترجم) ص ١٩٨ .

السفينة . وجاء في القاموس المحيط الدونيج من الديدب أى زورق
السفينة (انظر لوحة رقم ٣٧) .

٥٤ — دراعة : مركب من قطع الأسطول المصرى فى القرنين الثامن عشر
والتاسع عشر . والمعنى اللغوى لهذا الاسم ، هو السفينة المحصنة بالدرع
والمدافع ولذا فهى تكون عادة مقرا لقيادة الأسطول .

٥٥ — ديماس : يقول دوزى (١) والعشارى ديماس كان معدا فى العصر الفاطمى
لأعيان الدولة ، ويذكر المقرئى (٢) عند كلامه عن صاحب الطراز « وبين
يديه من المندوبين مائة رجل لتنفيذ الاستعمالات بالقرى وله عشارى
ديماس مجرد معه » ومعنى هذا انها سفينة نيلية شراعية كبيرة حيث انها
تتسع لأكثر من مائة رجل . كما يقول المقرئى (٣) نقلا عن ابن منظور :
« انها من توابع الأسطول ، وكان يسار بها فى النيل ، منها ما كان خاصا
برسم الخليفة ، وهى الدواميس ومفردها ديماس يخرج بها أيام
الخليج وغيرها » .

٥٦ — الذهبية (Baggala) (٤) : مركب كان يستعمله العرب وحمولته تتراوح
بين مائة وأربعمائة طن ، وهو ذو صاريين وأشعة على شكل شبه
منحرف ، ومن خصائصه أن مؤخره أعلى وأعرض من مقدمه ، وتزخرف
جوانبه بالرسوم والنقوش . وكان يسير فيما بين السويس والهند
وشواطئ القارة الأفريقية ! أما الآن فالذهبية عبارة عن منازل نيلية ،
تجرها سفينة أخرى اذا أرادت الانتقال من مكان الى آخر . (انظر
لوحة رقم ١٨ (ب)) .

٥٧ — ذات الودع : يقول ابن سيده (٥) انها سفينة نوح عليه السلام . ويصف

(١) دوزى ج ٢ ص ١٣٠ .

(٢) المقرئى ج ١ ص ٤٦٤ .

(٣) المقرئى ج ٢ ص ١٩٢ .

(٤) البحرية المصرية ص ١٢٦ .

(٥) المخصص ج ١٠ ص ٢٩ .

ابن ماجد^(١) سفينة نوح فيقول « أول من صنع السفينة نوح عليه السلام
 بإشارة من جبريل عليه السلام عن البارى عز وجل . وقد رتبت على
 صفة الخمسة الأنجم من نبات نعش الكبرى عجزها ثالث النعش وهرابها
 الرابع والخامس والسادس . وقد اختلف الرواة فى طولها وعرضها ،
 وقيل انها كانت أربع مائة ذراع طولاً ومائة ذراع عرضاً ومائة ذراع
 عمقاً . مختومة بغير دقل ، ولها مجدافان (كذا) فلما صارت السفينة
 وضرب الطوفان ركبها نوح عليه السلام ومن معه ، فحسنتهم وأنجبتهم
 من الطوفان والغرق ، وقيل انها طافت بالبيت سبعة أشواط ، وكان
 البيت يومئذ رملاً أحسر لم يبين (كذا) عليه ولم ينله (كذا) الطوفان .
 واختلفوا فى الطوفان قيل : انه كان سبعين يوماً وهو الأصح . ولما
 انقضى الطوفان استوت على الجودى ، وهو جبل بين العراق والشام
 فى ديار بكر بن وايل بقرب جزيرة ابن عسر لقوله تعالى^(٢) « وقيل
 يا أرض ابلعى ماءك ويا سماء اقلعى وغيض الماء وقضى الأمر واستوت
 على الجودى وقيل بعدا للقوم الظالمين » . (انظر لوحة رقم
 ٣٨ ، ٤٠ ، ٤٣ ، ٧٢) .

٥٨ — رتز (Rates)^(٣) : مراكب كبيرة الحجم جدا قليلة العمق ، وتحتوى
 على عدد كبير من الشرع والصوارى . وكانت تستعمل فى نقل
 الأخشاب ، كما انها تستعمل كعبر فى الموانى ذات المياه الضحلة ،
 أو تلك التى لا تصلح لرسو المراكب الكبيرة ، ولذا فان كلمة رتز
 تستعمل كذلك على الجسور العائسة .

٥٩ — الركوة (Gabare)^(٤) : هو الزورق الصغير الذى يتبع السفينة الشراعية
 الكبيرة التى تعرف باسم الخلية (Gabesse) . والحقيقة أن الركوة

(١) ابن ماجد : الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد . الورقة رقم (١) (مخطوطة مصورة

بمعهد المخطوطات بالجامعة العربية) رقم دار الكتاب رقم (٥٧) جغرافيا رقم (١٠٦٣) .

(٢) سورة هود آية ٤٤ .

(٣) Theophrastos, historia plantarum, V. , P. 8.

(٤) دوزى ج ١ ص ٢٧٠ .

هو الذى أعطى السفينة الكبيرة اسمها ، اذ أن معنى الخلية هى الابل
التي ترأى ولدا واحدا (انظر لوحة رقم ١٨ (ب) ، ٤٨) .

٦٠ — الرمث (١) : يقول أبو عبيد ، الرمث خشب يجمع بعضه الى بعض
يتركب عليه فى البحر وجمعه ارماث . وما زال هذا النوع من المراكب
يستخدم فى أنهار وسط أفريقيا وخاصة فى نهر الكنفو .

٦١ — أرباع الكيل : نوع من السفن التي تقوم بنقل الخشب من ساحل
السنط جاء ذكرها فى ابن مساتى (٢) فقال « هذه مراكب تعسر من
الحراج المقدم ذكرها (أى خشب السنط) فاذا وصلت الى ساحل
السنط قامت أو نودى عليها ، مهما بلغت طولب مالكما بحق الربع من
القيمة عما أخذه من خشب العمل » .

٦٢ — الزبزاب أو الزبب (٣) : سفينة كبيرة قليلة العمق سريعة الحركة ، وقد
وصفها الشاعر أحسن وصف فى البيت الآتى :

زبزاب تحكى اذا سيرت عقابا وتجرى على زئبق

٦٣ — الزخارف (٤) : السفينة كثيرة الخزف والزينة ، وتقال عادة للسفن التي
تعمل فى المحيط الهندى وعلى شواطئ شرق أفريقيا ، ذلك أن حكام
وسلاطين تلك الجهات يحتمون على السفن الوافدة أن تنقش رسوما
خاصة على جوانبها ، ولذلك فقد كان على الربان أن يزخرف سفينته
بكل الزخارف التي يحبها ويرغب فيها حكام الموانى التي سوف
يرسو عليها .

٦٤ — المزاب : السفينة الطويلة المتينة البنيان ، وتستعمل عادة فى عمليات

(١) المخصص ج ١٠ ص ٢٩ : وقيل الرمث بقية اللبن فى الضرع .

(٢) ابن مائى ص ٣٤٨ .

(٣) المقدسى ص ٣١ .

(٤) دوزى ج ١ ص ٢٨٢ .

الاستكشاف أثناء الحروب ، وهى التى تقود الأساطيل التجارية ، كمرشد ، اذ أن استقالة جسمها وخفة حركتها ومثانة بنائها تساعد على كشف الطريق وتجنب المخاطر وهداية بقية الأسطول والنجاة به من أخطار البحر الأحمر والمحيط الهندى .

٦٥ — الزو : نوع من سفن الصين متوسطة الحجم ، يقول ابن بطوطة (١) (ومراكب الصين ثلاثة أصناف ، الكبار منها تسمى (الجنوك) والمتوسطة تسمى الزو » . وللزو شرع ومجاديف كبيرة ، يصفها ابن بطوطة فيقول « ولا تصنع هذه المراكب الا بمدينة الزيتون من الصين . ومجاديفها كبار كالصواري يجتمع على أحدها العشرة والخسة عشر رجلا ويجذفون وقوفا على أقدامهم . ويجعلون للمركب أربعة ظهور ويكون فيه البيوت والمصارى والغرف للتجار . والمصرية منها يكون فيها البيوت والسنداس » .

٦٦ — رقية (٢) : نوع من الزوارق المصنوع من البوص وخشب النخيل ، ويستاز بمقدمه المستد ولذا فهى تشبه (التلوى) .

٦٧ — الزنبرية : هى السفينة الكبيرة التى تحتوى على ثلاثة صوار عمودية ، الصارى الكبير وهو المنصوب فى وسط المركب ، وصارى المازانة (misaine) وهو المنصوب فى منتصف الجزء الأمامى ، وصارى المؤخر (artimon) وهو المنصوب فى منتصف الجزء الخلفى .

٦٨ — الزنبراذية (٣) : ضرب من السفن كانت تستعملها فارس منذ أقدم العصور .

٦٩ — السفرية : نوع من المراكب المصرية الحربية لا تسير الا فى فصل الربيع ،

(١) ابن بطوطة ج ١٠ ص ٣٧٦ .

(٢) المقدسى ص ٣١ .

(٣) المقدسى ص ٣٢ .

يقول ابن ممتى (١) ، « وفي شهر برمهاث سابع شهور السنة القبطية ، وهو ابتداء فصل الربيع ، وفيه جريان المراكب السفرية في البحر المالح من الأعمال المصرية والغربية والرومية ، فيه الاهتمام بتركيز الأجناد بالثغور المحروسة ومراكب الأساطيل المنصورة » .

٧٠ — سبكيلا توري (٢) (Speculatoroe) : سفن صغيرة تستعمل للاستكشاف والتجسس وحمل الرسائل والأوامر والتعليمات وقت الحرب . وكان لها طابع مميز في القرن الأول قبل الميلاد . وفي القرن الخامس والسادس بعد الميلاد ، كان هيكل السفينة وصاريتها وشرعها ومجاديفها حتى حبالها يظلى بطلاء بلون مياه البحار وذلك زيادة في التخفى . وقد استمر استعمال السبكيلا توري طوال العصور الوسطى فقد لعبت دورا لا يستهان به في الحروب الصليبية .

٧١ — السلورة (٣) : جمعها (سلالير) نوع من المراكب متوسط الحجم يستعمل في الحرب والسلم على السواء ، له ثلاثة شرع كما يحتوى عادة على أربعين مجدافا .

ويقول ياقوت (٤) (سلار) نوع من الطير ، ويقول أبو الفرج (٥) ، وأهل مصر يسمون الجرى السلور ، ويفهم من هذا أن السلورة سفينة سريعة الحركة حتى انها شبت بالطائر الذي يحلق عاليا في السماء وبالشخص سريع الجرى على سطح الأديم .

٧٢ — السميرية (٦) : هي نوع من سفن البحر والنهر ، عرفت في أواخر القرن الثالث للهجرة وكان في كل سميرية مقاتلان ومع ملاحيا السيوف

(١) ابن ممتى ص ٢٤٧ .

(٢) Livy, XXXVI, P. 42 & Ancient Ships, P. 109.

(٣) البحرية المصرية ص ١٢٦ دوزى ج ١ ص ٦٧٣ .

(٤) ياقوت معجم البلدان ص ٨٨٥ .

(٥) الأغاني ج ٨ ، ٩ ص ٢٩٨ .

(٦) معجم دى جويه (De Goeje) هامش الطبرى ص ٢٠٣ .

والرماح والتروس ، ذكرها الطبرى فى حوادث سنة ٢٦٧ هـ فقال
« كتب سليمان الى صاحب الزنج يسأله امداده بسيريات لكل واحدة
منهن أربعون مجدافا ، فوافاه من ذلك فى مقدار عشرين يوما أربعون
سيرية ، فى كل سيرية مقاتلان ومع ملاحيتها السيوف والرماح
والتراس » . ولما انقطعت الحروب البحرية فى أواخر الدولة العباسية
صاروا يستعملون هذه السفن فى التجارة والأسفار .

ويقول دوزى (١) ، لعلها أخذت اسمها من السمار الذى ينسو على
شواطئ البحر فقد جاء فى كتاب (رضا النفوس) عن القديس عمورون
« فدعا بالرجل ونزل معه حتى اذا بلغ الى ذلك السمار الذى بين القصر
والبحر قطعا سمارتين ، ومضيا الى البحر ، ونحن ننظر ، فما كان بأوشك
من أن طلع الرجل وفى كل سمارية حوت بثقل الانسان . فكشفنا عن
خبره فقال ، ان فى هذا الرجل لعجبا لما حاذ بنا السمار الذى بين القصر
والبحر أمرنى فقطعت سمارتين ومشينا حتى دخلنا الى موضع من البحر
ينتهى الى نصف الساق ، قال فأقبل اليه من الحيتان ما لا يوصف ،
فتناول منها حوتا فقال اجعل هذا فى سمارة ثم تناول آخر فقال اجعل
هذا فى الأخرى ثم قال انصرف بنا فان فى هذا كفاية » .

أو لعلها أخذت اسمها من الدراهم التى ضربت فى عهد عبد الملك بن
مروان وعرفت بالسميرية ، نسبة الى رجل يهودى من تيماء يقال
له سمير (٢) .

٧٣ — السبوك أو الصبوك (Sambouk) : سفينة صغيرة من ملحقات الأسطول
المصرى وتستعمل فى البحار والأنهار على السواء .

٧٤ — السنبوك أو السنبيق (Sambucus) (٣) ، يقول دوزى ، سفينة

(١) دوزى ج ١ ص ٦٨٢ .

(٢) المقرزى : النقود القديمة الاسلامية ص ٨ .

(٣) Ztschr. XII, P. 420 Dozy Dic. Part I, P. 690.

كبيرة تبلغ حمولتها ما بين (٨٠ الى ١٨٠) طنا . وهي مكشوفة وليس لها ظهر ، مدببة المقدم عريضة المؤخر ، ولها شراع لاتيني (Latin) (أى مربع) وجاء في تاج العروس « السنبوك كعصفور السفينة الصغيرة ، حكاه الزمخشري في الكشاف ، وهي لغة أهل الحجاز ، ونقله الخفاجي في شفاء الغليل ، قال « انه ليس من الكلام القديم وحمله على المجاز من سنبك الدابة (١) » . من هذا نرى أن جمهور أصحاب المعاجم اللغوية فسروا الكلمة تفسيراً لغوياً ، ولكنها في الحقيقة كلمة لاتينية قديمة كما ذكرها دوزي . ولعل السبب فيما وصل اليه اللغويون من هذه التفسيرات ، أن هذا النوع من السفن ، وهي السنبوق أو الصنبوق أصبحت في العصور الوسطى ، عبارة عن قوارب صغيرة ، كما يصفه لنا الرحالة ابن بطوطة (٢) الذي عاش في القرن الرابع عشر ، فيقول « ثم ركبت من ساحل البصرة في (صنبوق) وهو القارب الصغير ، الى الأبله ، وبينها وبين البصرة عشرة أميال » .

٧٥ — سيياى (Cybocoe) (٣) : سفينة تجارية كبيرة استعملت في جزيرة صقلية في القرن الأول قبل الميلاد . وكانت تستعمل الشراع المربع (Lateen) ولكنها تطورت بعد ذلك وأصبحت تستعمل عدداً غير قليل من الشرع المثلثة (انظر لوحة رقم ٢٠) .

٧٦ — سيركيري (Cercuri) : هذا النوع من السفن يصلح للاستعمال في الحرب والتجارة . وهي من سفن البحر الأبيض المتوسط التي استعملت منذ القرن الخامس قبل الميلاد واستمرت حتى القرن الأول الميلادي . وكانت السفن التي تستعمل في الحرب منها صغيرة الحجم ، أما التي

(١) الأسطول العربي ص ٤٤ .

(٢) ابن بطوطة ج ٤ ص ١٢٧ .

(٣) Cicero., in Verrem, II, IV, P. 8.

استعملت في التجارة فكانت أكبر نسيبا . وقد استعملت في التجارة فقط في العصور الوسطى (١) .

٧٧ — سيلوسيز (Cyboes) (٢) : أطلق هذا الاسم على المراكب الصغيرة السريعة التي تشبه حصان السباق في سرعتها . وكانت مهمتها نقل التقارير والرسائل ، ونقل كبار القواد من مكان لآخر أثناء المعارك ، وبعبارة أخرى فانها تقوم الآن مقام يخت أمير البحار . وقد استعمل هذا النوع من المراكب في جميع الأساطيل القديمة حتى العصور الوسطى (انظر لوحة رقم ٣٣) .

٧٨ — سنباى (Cymbae) (٣) : لقد أطلق الفينيقيون هذا الاسم على نوع خاص من السفن وهي المراكب الصغيرة السريعة الحركة ، ولكن الرومان أطلقوه على جميع أنواع السفن دون تفرقة .

٧٩ — السابجات : جاءت في معظم المراجع التاريخية (٤) ، انها ضرب من السفن . وهي السفينة الكبيرة الحجم المتعددة الظهور وتحتوى على عدد كبير من المصارى (الغرف) . وتعرف الآن بمصر بالعائسات (وبالعامية العوامات) وهي عبارة عن بيوت نيلية تشبه الذهبيات الا انها تستطيع أن تنتقل من مكان الى آخر دون ما حاجة الى قاطرة .

٨٠ — سابتييل (Subtile) (٥) : هي نموذج للسفينة ذات المصارى الواحد تتراوح حسولتها بين (٢٠٠ الى ٣٠٠) طن . وللسفينة رغم صغر حجمها ساحتان للقتال في المقدمة والمؤخرة . كما يوجد بها ثمانية مدافع ، اثنان منهما مدافع ثقيلة ، أحدهما في المقدمة والآخر في الجزء المدب من المؤخرة .

Herodotos : Vol. VII, P. 89. (١)

Thucydides, IV, P. 120. (٢)

Pliny, VII, 57. (٣)

(٤) الأسطول العربي ص ٤٦ البحرية المصرية ص ١٢٧ .

Naish : Ship and Shipbuilding, P. 478. (٥)

٨١ — سوقية (١) : نوع من السفن تستعمل في شمال أفريقية لنقل البلح والعسل والزبد ويستعمل في تونس بنقل الزيت والزيتون ، والفواكه التي يؤخذ منها الخل (٢) .

٨٢ — الشبارة : جمعها شبارات ، وهي من السفن التي عرفت في أواخر القرن الثالث الهجري في العراق ولما انقطعت الحروب البحرية في أواخر الدولة العباسية صاروا يستعملونها في التجارة والأسفار . ويقول دوزي (٣) ، « الشبارة نوع من السفن كانت تسير في نهر دجلة وهي تشبه الحراقة عند المصريين » . وجاء في وفيات (٤) الأعيان . « وتوفي أرسلان شاه في شبارة بالشط ظاهر الموصل . والشبارة بالثين المعجمة مفتوحة والموحدة مشددة وبين الألف والهاء راء ، وهي عندهم الحراقة عند أهل مصر » . ويقول أبو الفرج الأصفهاني (٥) « فكانت السفن التي تخص المأمون سوى سفن العسكر ، أربعة ألف شبارة كبار وصغار » .

٨٣ — الشباك : (Chébeok) جمعها شبابك ، استخدمها البرتغال في القرن الخامس عشر كمراكب للصيد (٦) . ويقول دوزي أن كلمة شباك أسبانية الأصل وليست تركية ، وأنها مركب حربية صغيرة الحجم تستعمل عادة في البحر الأبيض المتوسط . ويسميه الأسبان (dabeque) ويطلق عليه الايطاليون (Sciabecco) والبرتغاليون (Xabeca) .

٨٤ — الشذا : مفردا شذاة وهي ضرب من السفن الحربية في العصر العباسي الأول . وجاء في المصباح الشذوات سفن صغار كالزبازب الواحدة شذاه . وذكرها الطبري في حوادث سنة ٢٦٧ هـ « وكان أمير البحر يتشاغل

(١) المقدسي ص ٣٢ .

(٢) دوزي ج ١ ص ٧٠٦ .

(٣) دوزي ج ١ ص ٧١٩ .

(٤) ابن خلكان ج ١ ص ١٧٥ .

(٥) الأغاني ج ١٣ ص ٤٨٢ .

(٦) دوزي ج ١ ص ٧٢٣ .

أياما قبل الحرب بعرض الشذا وما يحلقها من الشذوات الجنائيات والسيريات وترتيب قواده ومواليه وغلمايه فيها ، وتخير الرماة وترتيبهم في الشذا والسيريات . وكانوا وقت الحرب اذا استأمنت شذواة من شذوات العدو كان أهلها ينكسون علما أبيض يكون معهم وهذه هي علامة الأمان عندهم .

ولما انقطعت الحروب البحرية في أواخر الدولة العباسية صاروا يستعملون هذه السفن في التجارة والأسفار .

٨٥ — الشلندي (Chaland) : جنعبا (شلنديات) وهي مركب حربي كبير مسطح كان مخصصا لنقل المقاتلة والأسلحة ، ويعرف في اللاتينية باسم (Chelandium) ويعرفه الروس باسم (Schelando) والايطاليون باسم (Scialando) . ويقول ابن مساتي (١) : ان الشلندي مركب مسقف تقاتل الغزاة على ظهره وجذافون يجذفون تحتهم . واستعملها العرب فقالوا ، سندرل يستعمله الافرنج لنقل البضائع .

٨٦ — الشيطي : نوع من المراكب الحربية مهتة كشف العدو وابلاغ خبره لقائد الأسطول وهو سريع الحركة ويحتوى على ٨٠ مجدافا .

٨٧ — الشيني (٢) (Galère) : بالفرنسية وفي الايطالية (Galera) وهي أقدم أنواع السفن وكانت أهم القطع التي يتألف منها الأسطول الروماني . ووردت في التاج للزيدي الشونة المركب المعد للجهاد في البحر ، والجمع الشواني لغة مصرية . وجاء في المستدرک : الشين المركب الطويل . وفي العصور الوسطى كانت أهم القطع التي يتألف منها الأسطول الاسلامي لأنها كانت أكبر السفن وأكثرها استعمالا لحمل المقاتلة للجهاد ، وكانوا يقيسون فيها أبراجا وقلاعا للدفاع والهجوم ، وكان متوسط ما يحمله الشيني الواحد ١٥٠ رجلا ويجذف بسائة مجداف .

(١) قوانين الدواوين ص ٣٤٠ .

(٢) دوزي ج ١ ص ١

وقد ظل اسم شينى متداولاً في الملاحة حتى أيام الدولة العثمانية .
وقد وصف الشاعر ابن حمديس الصقلي المرقوسي الشوانى عندما
مدح أبا يحيى الحسن بن على بن يحيى : (انظر لوحة رقم ٤٨) .

أنشأت شوانى طائرة وبنيت على ماء مدنا
بيروج فقال تحسبها في شم شواهقها قننا
ترمى بيروج ان ظهرت لعدو مخرقة بطننا
وبنفط أبيض تحسبه ماء وبه تذكى السكنا
ضمن التوفيق لها ظفرا من هلك عداتك ما صننا

٨٨ — شبوق (١) : سفينة صغيرة من مراكب الأنهار أخذت اسمها من السمك
النهرى المعروف بالشبوق (٢) وذلك للشبه الشديد بينهما .

٨٩ — شموط (٣) : نوع من السفن الصغيرة التى تلتف حول السفن الكبيرة
كما يلتف الخيط حول المغزل (٤) .

٩٠ — شنكولية (٥) : سفينة كبيرة توجد عادة في الموانى لكى تربط فيها السفن
والمراكب كمرساة .

٩١ — الصلعة : تطلق على السفن الكبيرة التى تستعمل في الأساطيل التجارية ،
وهى من سفن البحر الأبيض المتوسط .

٩٢ — الطراد : (Tartane) بالفرنسية ، وبالأسبانية (Tarida) أما الايطاليون
فيسمونها (Tartana) . قال الزبيدي : الطراد سفينة صغيرة سريعة
السير والجرى .

(١) المقدسى ص ٣٢ .

(٢) دوزى ج ١ ص ٧٢٢ .

(٣) المقدسى ص ٣٢ .

(٤) دوزى ج ١ ص ٧٨٧ .

(٥) المقدسى ص ٣١ .

ويقول الصاغاني (١) ، والعامّة تقول تطريدة . ويقول ابن مساتي (٢) عن الطريدة عند كلامه عن الأسطول المنصور « ومنفعة المسلمين به أشهر من أن تذكر وأكثر من أن تحصر فأما الطريدة فانها برسم الخيل ، وأكثر ما يحمل فيها أربعون فرسا أما الجمالة فيحمل فيها الغلة ، والطراد من سفن البحر الأبيض المتوسط ، يقول النويري المتوفى (سنة ٧٦٧ هـ / ١١٦٥ م) ، من صنوف السفن التي تجرى في بحر الروم الطرايد ، وهي مفتوحة المواخير بأبواب تفتح وتغلق معدة لحمل الخيل بسبب الحرب (٣) . » . ويقول دوزي (٤) : الطراد نوع من المراكب الحربية لا يزيد طولها عن سبع أذرع وعرضها ذراعان ونصف ذراع . وهي أكثر شبها بالبرميل منها بالسفينة الحربية ، وليس لها سقف وتكاد تكون خالية تماما من المسامير . ولذا فان ألواحها الخشبية رقيقة وصلبة ، وقد استعملها بكثرة صلاح الدين الأيوبي .

٩٣ — الطيار أو الطيارة أو الطيرة (٥) : ضرب من السفن النهرية القديمة أكثر ما اتخذ في العراق لركوب العظماء . وسيت كذلك لأنها من السفن الخفيفة السريعة الجريان كانها لسرعتها تطير على وجه الماء (٦) . قال عبد الله بن المعتز :

بالكرخ والميدان لى منزل ولذتى القفص وقطريل
وخير مال لى طيارة تدبر بى فى السير أو تقبل
يلاطم الماء مجاديفها حاملة لكنها تحسل

(١) الأسطول العربى ص ٣٣ .

(٢) ابن ماقى ص ٣٣٩ .

(٣) مخطوطة رقم (٩٨١٥) ورقة ص ٢٤ (برلين) (عن كنوز الفاطميين لوكى حسن ص ١١٢) .

(٤) دوزى ج ٢ ص ٣٤ .

(٥) المقدسى ص ٣٢ .

(٦) أحمد تيمور : مجلة المجمع العلمى بدمشق ج ٢ ص ١٩٢٢ ص ٢١ ، ميخائيل عواد المفتنظ (عبد

مايو سنة ١٩٤٤ ص ٤٤٣) .

غايتها قصر حميد وفي بستان بشر دهرها الأطوال
وان نجد من مآصر غفلة تظر الى كركين لا تعادل

٩٤ — العجوز : جاء في معظم المراجع (١) انها ضرب من السفن ، دون وصف
أو تفسير لمعنى الكلمة ، وجاء في دوزي (٢) عجوزة الاسطراب
والعجوزي الاسطرابي . والسفينة العجوز هي التي تسير في المحيط
الهندي والبحر الأحمر على هدى آلة الاسطراب فنسبت اليها .

٩٥ — عرجون (٣) : ضرب من السفن الصغيرة التي تسير في الأنهار وخاصة
نهر النيل وقد عرفت بهذا الاسم نسبة الى شرعها المصنوعة من سعف
النخيل المعروف بالعرجون . ويقول دوزي « العرجون سعف يتوج
النخيل الذكر » . ويطلق المصريون على هذا النوع من السفن اسم
(العرجون) . (انظر لوحة رقم ٤٥) .

٩٦ — العدولية (٤) : جاء وصفها في معلقة طرفة بن العبد بن سفيان :

لخولة اطلال ببرقة تهد ظللت بها أبكى وأبكى الى الغد
وقوفا بها صحبى على مطيهم يقولون لا تهلك أسى وتجلد
كان حدوج المالكية غدوة خلأيا سفين بالنواصف من دد
عدولية أو من سفين ابن يامن يجثور بها الملاح طوراً ويهتدى
يشق حباب الماء حيزومها كما قسم الترب المقابل باليد

قال أحمد بن عبيد : العدولية منسوبة الى جزيرة من جزائر البحر يقال
لها عدولى في أسفل من (أوال) ، وأوال أسفل من عمان . وقال غيره
العدولية منسوبة الى قوم كانوا ينزلون بهجر ليسوا من ربيعة ولا من

(١) البحرية المصرية ص ٢٧ ، الاسطول العربى ص ٤٦ ، المخصص ج ١٠ ص ٢٢ .

(٢) دوزي ج ٢ ص ٩٧ .

(٣) دوزي ج ٢ ص ١٠٩ .

(٤) أبوبكر محمد بن القاسم الانباري : شرح القصائد السبع الطوال الجاهليات ص ١٣٧ .
طبعة دار المعارف .

مضر ولا من اليسن . وابن يامن ملاح من هجر أيضا . وقال ابن العربي :
عدولية نسبتها الى قدم أو ضخم . ويروى عدولية بالرفع فمن خفضها
جعلها نعتا للسفن ، ومن رفع جعلها نعتا للخلايا .

وفي البيت الخامس يشق حباب الماء حيزومها ، والحيزوم هو الصدر
والحباب طرائق الماء ، وقال الطوسي حباب الماء : النفاخت التي تراها
فوق الماء وقال ابن الاعرابي وأبو عمرو : هو أمواجه .

يفهم مما تقدم أن العدولية سفينة تنسب الى عدولى قرية في البحرين ،
أو الى قبيلة عربية تسكن هجر وأحد أبنائها يدعى (يامن) . وقد
تستعمل كلمة عدولية كناية عن السفينة القديمة الضخمة الحجم التي
تسخر حباب الماء بحيزومها .

٩٧ — العشارى أو العشيرى وجمعها (عشاريات) والاسم معرب وهو نوع
من المراكب يسير فى النيل ويجر بعشرين مجدافا ، وينقل البضائع
والرجال من ساحل الى آخر كما يستخدم فى الأسطول الحربى لنقل
المقاتلة والعتاد . ويقول المقرئى^(١) نقلا عن ابن منظور « انها من توابع
الأسطول ، وكان يسار بها فى النيل ، منها ما كان خاصا برسم الخليفة
(فى عهد الدولة الفاطمية) وهى الدواميس ومفردها ديساس يخرج بها
أيام الخليج وغيرها ، ومنها ما هو برسم ولاية الأعمال ، وهى بقية
العشاريات والدواميس وللمشارفين بالأعمال (أى المفتشين) عشاريات
دون ذلك » وقد أعطانا المؤرخ عبد اللطيف البغدادى الذى زار مصر
فى نهاية القرن الثانى عشر وصفا مسهبا عن العشارى جاء فيه « أما
سفنهم فكثيرة الأصناف والأشكال وأغرب ما رأيت فيها مركب يسونه
العشرى ، شكله شكل شبارة داخله ، الا أنه أوسع منها بكثير وأطول
وأحسن هنداما وشكلا ، قد سطح بالواح من خشب تخينة محكمة
وأخرج منها أفاريز كالرواش^(٢) نحو ذراعين وبنى فوق هذا السطح

(١) المقرئى ج ٢ ص ١٩٢ .

(٢) الرواش : مفردها روش (كلمة فارسية) ومعناها ما نتأ أو برز عن الحائط .

بيت من خشب وعقد عليه قبة ، وفتح له طاقات وروازن (١) بأبواب في البحر من سائر جهاته ، ثم تعمل في هذا البيت خزانة مفردة ومرحاض . ثم يزوق بأصناف الأصباغ ويذهب ويدهن بأحسن دهان . وهذا يتخذ للملوك والرؤساء بحيث يكون الرئيس جالسا على وسادته وخواصه حوله والغلمان والمساليك قيام والمناطق والسيوف على تلك الرواش وأطعمتهم وحوائجهم في قعر المركب والملاحون تحت السطح أيضا . وفي باقى المركب يوجد المقذفون يقذفون لا يعلمون شيئا من أحوال الركاب ولا الركاب تشتغل خواطرهم بهم بل كل فريق بمعزل عن الآخر ومشغول بما هو بصده . وإذا أراد الرئيس الاختلاء بنفسه عن أصحابه دخل المخدع ، وإذا أراد قضاء حاجته دخل المرحاض . وقد أدلى عبد اللطيف البغدادي بعلومات على جانب كبير من الأهمية بالنسبة الى طريقة تسيير السفن المصرية عامة والعشارى خاصة بالمجاديف فهو يقول : « والملاحون بصر يقذفون الى ورائهم فهم في قذفهم يشبهون الجبالين في مشيهم القهقرى ، ويشبهون في تحريكهم السفن من يجذف ثقلا بين يديه ويمشى به الى خلفه ، فسفن مصر تتحرك الى ضد الجهة التى اليها الملاح متوجه » ثم يضيف « وأما أى الحاليتين أسهل ، والبرهان عليها فموضعه العلم الطبيعى ، وعلم تحريك الأثقال » .

٩٨ — العكبرى : نوع من المراكب أصله من الهند وكان يشبه الغراب (٢) والشينى ، ولكنه أوسع منها ، فهو يحتوى على (٦٠) مجدافا ، ويكون عادة بدون ظهر ، ولكنه يسقف وقت القتال حتى لا ينال الجذافين أى أذى . ويصفه ابن بطوطة (٣) عند زيارته للسند ، فيقول عن سلطان مدينة قندهار « وبعث معنا ولده فى مركب يسمى العكبرى ، وهو يشبه

(١) الروازن : مفردتها (روزنة) وهى الكوة (معربة) (نقلا عن الأسطول العربى ص ٣٨) .

(٢) انظر ص ٣٢ (الغراب) .

(٣) ابن بطوطة ج ١٠ ص ٣٦٩ .

الغراب الا أنه أوسع منه ، وفيه ستون مجدافا . ويسقف وقت القتال حتى لا ينال الجدافين شيء من السهام ولا الحجارة » .

٩٩ — العلابيات ^(١) : ضرب من سفن الأسطول المصرى مفردها (العلابى) .

١٠٠ — العالاياء : نوع من سفن البحر الأبيض المتوسط ، نسبة الى مدينة العالاياء

التي تقع على ساحل آسيا الصغرى العربى ، وذلك لشهرتها بالخشب الجيد الذى تصنع منه السفن والذى تستورده معظم دول البحر الأبيض وخاصة مصر ويقول ابن بطوطة « ومدينة العالاياء التي ذكرناها كبيرة على ساحل البحر ، يسكنها التركمان وينزلها تجار مصر واسكندرية والشام . وهى كثيرة الخشب ، ومنها يحمل الى سائر بلاد مصر ، ولها قلعة عجيبة منيعة ، بناها السلطان المعظم علاء الدين الرومى ^(٢) » .

١٠١ — العمائم : مفردها عمامة والعمامة ، يقول ابن سيده ^(٣) ، هى عيدان

مشدودة تتركب فى البحر . ثم يضيف « تتخذ من أغصان الشجر ويعبر النهر عليها وجعلها عامات ووعوم وعام » . ويستعمل هذا النوع من المراكب فى مناطق السدود فى السودان فى منطقة بحر الجبل . وفى أنهار بلاد الهند . (انظر لوحة رقم ٥٦) .

١٠٢ — عرداس ^(٤) : ضرب من السفن الصغيرة ، أخذت اسمها من عردس ^(٥) ،

ومعناه حجرة لعبة الأطفال .

١٠٣ — الغارب : جاءت فى معظم المراجع ، هى ضرب من السفن الصغيرة ، وقد

عرفت بهذا الاسم نسبة الى أنها كانت تستعمل للنزهة فى النيل فى فصل الصيف بعد غروب الشمس فعرفت بالغارب .

(١) البحرية المصرية ص ١٢٦ الاسطول العربى ص ٤٤ .

(٢) ابن بطوطة ج ٥ ص ١٨٨ .

(٣) المخصص ج ١٠ ص ٢٩ .

(٤) المقدسى ص ٣١ .

(٥) دوزى ج ٢ ص ١٠٩ .

١٠٤ — الغراب : جمعها أغربة^(١) وغربان ، وهو نوع من المراكب أخذه العرب عن القرطاجنيين والرومان وغيرهم من أمم البحر الأبيض المتوسط ، وبقيت الى عهد الدولة العثمانية . وقد سمي بهذا الاسم لأن مقدمه يشبه رأس الغراب أو الطائر ويمثل في الماء الطير في الهواء^(٢) ، قال ابن الساعاتي المتوفى سنة ٦٠٤ هـ (انظر لوحة ١٠ ، ١٤ ، ١٩ ، ٢٦) .

وركبت بحر الروم وهو كحيلة والموج تحسبه جيادا تركض
وكم من غراب للقطيفة أسود فيه يطير به جناح أبيض

وجاء في وصف الغراب لابن أبي حجلة التلمساني المتوفى
سنة ٧٧٦ هـ :

غربانها سود وبيض قلعوها يصفر منهن العدو الأزرق

وقال ابن الأبار البلسي المتوفى سنة ٦٥٨ هـ في وصف الغراب :

يا حبذا من بنات الماء سابحة تطفو لما شب أهل النار تطفئه
تطيرها الريح غربانا بأجنحة ال حمام البيض للاشراك تزروه
من كل أدهم لا يلغى به جرب فما لراكبه بالقار يهنؤه
يدعى غربا وللفخاء سرعته وهو ابن ماء وللشاهين جؤجؤه

وجاء في شفاء الغليل (للخفاجي^(٣) المتوفى سنة ١٠٦٩ هـ) أن اسم
الغراب لنوع من السفن مشهور في أشعار المحدثين لا سيما المغاربة ،
ولا أدري هل هو على التشبيه أو غلط في الترجمة .

وكان الغراب يحمل الغزاة ويسير بالقلع ، كما كان يسير بعدد من
المجاديف لا يتجاوز (١٨٠) مجدافا^(٤) ، ويقول ابن شداد^(٥) « ومن

(١) دوزي ص ٢٠٤ ج ٢ .

(٢) البحرية المصرية ص ١٢٣ .

(٣) الاسطول العربي ص ٣٩ .

(٤) البحرية المصرية ص ١٢٣ .

(٥) ابن شداد : النوادر السلطانية والحاسن اليوسفية ج ٣ ص ٢٢٠ .

خصائصه أنه كان مزودا بجسر من الخشب يهبط على مركب العدو ويسر على ظهره الجند فيقاتلون بالأساليب البرية » .

١٠٥ — الغليون (Galleon) : هو أرقى ما وصل اليه السفن الحربية في القرن السادس عشر ، اخترعه البرتغال واستعملوا الغليون المسى (Sao Joao) في الهجوم على تونس سنة ١٥٣٥ م . والغليون سفينة ذات أربعة صوار وليس لها مجاديف وتحتوى على ساحتين للقتال في المقدمة والمؤخرة . ويستاز الغليون بنتوء المؤخرة البارز ومع ذلك فهو لا يستخدم في شق سفن العدو لأن استدارة جسم السفينة عند المؤخرة يتساوى مع بروز المؤخرة (انظر لوحة رقم ٦١) ويبلغ طول الغليون ثلاثة أمثال العرض بعد أن كان مثلاًن أو مثلاًن ونصف في السفن السابقة . ويعتبر الغليون من السفن الشراعية الممتازة ذات الأسلحة الثقيلة ، ولذلك فقد عسلت فتحات خاصة لها على جانبي ساحة القتال . وقد ساعد طول الغليون وقلة عمقه على سرعة حركته . ولذا فقد أطلق عليه اسم (سفينة السباق) بينما تسمى السفن الحربية القديمة (سفن الاشراف العام) . وعلى الرغم من التطورات الكثيرة التي أدخلت على الغليون حتى أصبح أرقى أنواع السفن الحربية ، فإن المقاتلة كانت لا تحبذه ، ذلك أن المعارك الحربية كانت في ذلك الوقت تحدث مواجهة بالسلح الأبيض ، كما كان يشترك فيها الجنود البرية على الساحل ، ولذلك فإن ساحة القتال المرتفعة في سفن الأشراف كانت تحمي المقاتلة من الاعتداء من الجنود البرية على الساحل ، بينما تعرضهم ساحة الغليون المنخفضة لخطر الاعتداء الساحلى (١) .

وفي موقعة الارمادة الأسبانية (Armada) سنة ١٥٨٨ ، استعمل الأسطولان الأسباني والانجليزى الغليون ، فعندما أبحرت الارمادة من لشبونة كانت تتكون من (١٠١) قطعة حسولة كل منها (١٥٠) طناً

أو يزيد (١) . ويقال ان غلايين الأسطول المصرى التى اشتركت فى حرب
القرم سنة ١٨٥٣ م يحتوى كل منها على مائة مدفع و (١٠٤٠) جنديا
يرأسهم قائد برتبة (عقيد) (٢) . وقد عرف الغليون فى القرن
التاسع عشر باسم (قباق) (٣) وكان يوجد فى الأسطول المصرى غليون
اسمه (مصر) (٤) ، له ثلاثة سطوح ، السطح الأول يحمل (٣٢) مدفعا
طويلا من عيار (٣٠) ، والسطحان الآخران يحملان (٦٨) مدفعا
قصيرا من عيار (٣٠) . وقد حلت المدرعة الآن محل الغليون فى
الأساطيل البحرية .

١٠٦ — الغولت : (Goëlette)^(٥) جمعها غواليت ، من مراكب الأسطول
المصرى فى القرن الثامن عشر والتاسع عشر (٦) ، وقد عرف كذلك باسم
(غيلاطة) (٧) . ومن مميزاته أنه سريع نظرا لضيق عرضه وكبر طوله .
ويحتوى الغولت عادة على (٧) مدافع من عيار (٤) بوصة .

١٠٧ — فكتورى (٨) (Victoroe) أطلق هذا الاسم على السفن المخصصة لنقل
الركاب ، وليست لنقل البضائع ، وذلك فى القرن الثانى الميلادى .
وكان طريق ملاحتها يبدأ من برنديزى الى دوراز ثم يتجه شرقا وتنتهى
عند سالونيك .

١٠٨ — فاسلى (Phaseli) : سفينة خاصة بنقل الركاب من مكان لآخر ،
وقد استعمل هذا النوع من السفن فى حوض البحر الأبيض قبل الميلاد

(١) Cecil Torr : Ancient Ships, P 62

(٢) البحرية المصرية ص ٣٥١ .

(٣) كلوت بك : لمحة عامة الى تاريخ مصر ج ٢ ص ٢٤٣ .

(٤) البحرية المصرية ص ٣٦٠ .

(٥) كلوت بك ج ٢ ص ٢٣٧ ، على مبارك : المخطط التوفيقية ج ٧ ص ٥٢ .

(٦) سرهنك : ج ٢ ص ٢٤٢ .

(٧) ابن بطوطة : « صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على » ص ٧٥ إلى ٩٤ .

(٨) Ancient Ships, P 110

وبعده ^(١) . وقد استعملت في العصور الوسطى وخاصة في الحروب الصليبية كوسيلة سريعة في نقل قواد الأساطيل والنجدات من المقاتلين من جميع دول أوروبا ^(٢) .

١٠٩ — فرقاطة (Frégate) : سفينة من قطع الأسطول المصري في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر . وتحتوى الفرقاطة عادة على ستين مدفعا من عيار (٢٤) وعدد بحارتها (٧٠٠) بحار . وكانت تعرف أيضا باسم فرقطون ، وقد حل محل الفرقاطة الآن الطراد ^(٣) .

١١٠ — فريجات ^(٤) (Fregate) نوع من السفن الحربية الخفيفة الحركة من أساطيل البحر الأبيض في العصور الوسطى .

١١١ — فوست (Fuste) ^(٥) : مركب حربية صغيرة ، تستعمل في بعض الأحيان لنقل البضائع الثينة . وقد انتشر استعمال هذا النوع من السفن في القرن السادس عشر في حوض البحر الأبيض المتوسط .

١١٢ — القادس ^(٦) : يقول ابن سيده القادس : لوح من ألواح السفينة ، وقيل هي السفينة . وجاء في معظم المراجع ^(٧) العربية ، هي السفينة الكبيرة أو العظيمة . ويقول دوزى ، القادس : سفينة بحرية كبيرة تشبه البارجة .

١١٣ — القراق أو القرقور ^(٨) : (Caraque أو Carrack أو Kroeck) جمعها قراكير ، هي من سفن العصور الوسطى المتعددة الصواري والشرع فقد استخدمها أهل اسكندينا في البحر الأبيض المتوسط منذ القرن

(١) . Catulus, Vol IV, P. (1-5) .

(٢) . Ancient Ships, P. 110 .

(٣) البحرية المصرية من ٢٦٢ .

(٤) Ships & Shipsbuilding, III, P. 471 .

(٥) Ships & Shipbuilding, III, P. 471 .

(٦) ابن سيده ج ١٠ ص ٢٥ .

(٧) البحرية المصرية ص ١٢٧ الأسطول العربي ص ٤٥ .

(٨) Lethbridge, T C, P. 563 .

الحادى عشر (سنة ١٠٤٣) (١) . ويقال أن كلمة قراق مأخوذة من الاسم الايطالى (٢) (Caricare) بمعنى حمل . ولعل الاسم الايطالى نفسه مأخوذ من كلمة (Curach) ومعناها السفينة . (انظر لوحة رقم ٣١) . والقرقور ، هى من السفن الكبيرة التى كانت تستعمل فى تموين الأسطول بالزاد والمتاع والذخيرة ، ومنها ما كان يحتوى على ثلاثة ظهور ، كما انها متعددة الشرع والصوارى ولا يخشى معها الرياح العاصفة . وفى القرن الخامس عشر كان القراق من السفن التجارية الهامة القوية البنيان ، فقد كانت مستديرة الشكل ولها تتوءات كثيرة على جانبيها تحميها من الاحتكاك بأرصفة الموانى . كما كانت تحتوى على ساحة قتال على ظهرها ووسط السفينة منخفض نسبيا ، أما ساحات القتال فى المقدمة والمؤخرة ، فمبنية على مستويين أو ثلاث أعلى من الوسط . وقد استطاعت هذه السفينة أن تعوض كل مواضع الضعف فى بناء السفن السابقة ، فأصبحت قادرة على السير فى جميع الظروف الجوية تقريبا ، كما استطاعت الرسو على شواطئ ليست ممهدة لرسو السفن (٣) (انظر لوحة رقم ٦٠) . ومن أشهر قواوير القرن السادس عشر ، سفينة الملك هنرى الثامن التى بنيت سنة ١٥١٢ م والمعروفة باسم (رجينت) أى السفينة الملكية ، فقد كانت حمولتها (١٠٠٠) طن ومسلحة بـ (١٥١) مدفعا من الحديد ، (٢٩) مدفعا من النحاس وعليها (٤٠٠) جندي ، (٣٠٠) بجار . ولما احترق هذا القرقور بنى هنرى الثامن آخر عرف باسم (القرقور العظيم) أو (القرقور الامبراطورى) كما عرف باسم (هنرى الامبراطورى) ، وهنرى حمدالله (Henry Grace à Dieu) وكانت تختصر (هارى Harry) . وكانت حمولته (١٥٠٠) طن وعليها (١٩٢) مدفعا وتتكون حاميته

(١) البحرية المصرية ص ١٢٠ .

(٢) ورد فى كتاب الاسطول العربى لمحمد ياسين الحموى ص ١٣١ أن القرقور اسبانية الأصل .

(٣) Abell, Sir Westcott : The Shipwright's Trade, P. 584.

من (٩٠٠) رجل . وكانت تحتوى على أربعة صوار وعدد كبير من
الشرع وقد احترقت هذه السفينة أيضا سنة (١) ١٥٥٣ م .

١١٤ — القرويت (٢) : من سفن الأسطول المصرى فى القرنين الثامن عشر
والتاسع عشر ، وقد اشتركت سفن القرويت فى الأسطول المصرى فى
حرب القرم (سنة ١٨٥٣) ، وكان يحتوى على (٢٤) مدفعا ،
(٢١٣) جنديا .

١١٥ — قوارب الخدمة : القوارب سفن صغيرة تكون مع أصحاب السفن
البحرية تستخدم لحوائجهم فى من توابع الأسطول . وهى معروفة
فى مصر منذ أقدم العصور وقد وردت فى كتاب عمرو بن العاص
الذى وصف (٣) فيه مصر . وجاء فى دواوين ابن ممتى (٤) أن عمال
الديوان كانت لهم مراكب خاصة تعرف باسم قوارب الخدمة ينتقلون
بها من اقليم الى آخر لجمع الخراج للديوان .

١١٦ — القنجة (٥) : نوع من السفن التى تستعمل فى المحيط الهندى والبحر
الأحمر وتمتاز بمؤخرتها المربعة . ويقول دوزى (٦) ، ان القنجة سفينة
طويلة مغطاة تشبه (الجندول) . وكان للسلطان العثمانى قنجة تعرف
باسم (قنجة باش) خاصة لركوبه عندما يريد النزهة فى البسفور
فقط .

١١٧ — الكار : يقول ابن سيده (٧) ، الكار سفن منحدره فيها طعام فى موضع
واحد . ويقول دوزى (٨) ان كلمة كار مأخوذة من كلمة (Carriere)

(١) Naish, P. 478.

(٢) البحرية المصرية ص ٣٥٠ . ٣٥١ .

(٣) البحرية المصرية ص ١٢٠ ، الاسطول العربى ص ٣١ .

(٤) ابن ممتى ص ٢٩٧ .

(٥) العرب والملاحة فى المحيط الهندى ص ٢٤٢ .

(٦) دوزى ج ٢ ص ٤٠٩ .

(٧) المخصص ج ١ ص ٢٩ .

(٨) دوزى ج ٢ ص ٤٣٤ .

بمعنى حمل ، وهو نوع من السفن تشبه البارجة . والكار نوع من السفن استعمل في أساطيل العصور الوسطى لحمل المؤن والزراد .

١١٨ — كديكارى (١) (Coxdicarioe) ، أطلق هذا الاسم قديما على المراكب النهرية ، وخاصة تلك التي تسير في نهر التيبير الذي تقع عليه مدينة روما وكانت الكلمة تعنى في اللاتينية السفينة أو المركب ، كذلك أطلق هذا الاسم على بحارة نهر التيبير ، وكانت توجد نقابة للبحارة اسمها (Cordicariorum) في مدينة اوستيا (Ostia) بالقرب من مصب نهر التيبير .

١١٩ — كامارى (٢) (Camaroe) استعمل هذا النوع من السفن في البحر الأسود في القرن الأول الميلادى . وهى عبارة عن سفن خفيفة الهيكل يتراوح عدد بحارتها بين (٢٥ ، ٣٠) رجلا . ويستاز بتشابه المقدمة والمؤخرة والمجاديف المصفوفة على الجانبين . وقاع السفينة مسطح والجوانب واطئة جدا ولذا فهى تستعمل المتاريس في الحالات الجوية غير الملائمة .

١٢٠ — الككم : قال ابن بطوطة (٣) عند ذكره « مراكب الصين » ومراكب الصين ثلاثة أصناف : الكبار منها تسمى الجنوك والمتوسطة تسمى الزو والصغار تسمى الككم ، وتحتوى الككم ، كما هو الحال كذلك في الجنك على المصارى (الغرف) ويضيف ابن بطوطة « ثم ان فتى لى يسمى هلالا أتانى غدوة الجمعة فقال : ان المصرية التي أخذناها بالجنك ضيقة لا تصلح . فذكرت ذلك للناخذاه (للربان) فقال ، ليس لى في ذلك حيلة ، فان أحبيت أن تكون في الككم فقيه المصارى

(١) السفن القديمة ص ١٠٥ . Corp Iscr Latmin, vol. XIV, No 41444

(٢) Strabo, XI, P 12.

(٣) ابن بطوطة ج ١٠ ص ٣٧٧ ، ٣٧٨ .

على اختيار ، فقلت نعم وأمرت أصحابي فنقلوا الجوارى والمتاع الى الككم » .

١٢١ — كوربتاي^(١) (Corbitoe) استعمل هذا النوع من السفن منذ أقدم العصور ، فقد استخدمه الرومان في القرنين الثاني والأول قبل الميلاد . وأطلق هذا الاسم على السفن التجارية ذات الأحجام الكبيرة في العصور الوسطى .

١٢٢ — كارونيه^(٢) : ضرب من السفن الحربية الصغيرة الحجم^(٣) .

١٢٣ — كيكرو^(٤) (Kykroi) يطلق هذا الاسم على السفن التجارية التي كان الاغريق يستعملونها في القرنين الخامس والرابع قبل الميلاد .

١٢٤ — الكوتير^(٥) (Côte) من سفن الأسطول ، ويستخدم في وقت السلم للنزهة^(٦) ويحتوى الكوتير وقت الحرب على أربعة مدافع من عيار (٤) بوصة . وقد استخدم هذا النوع من السفن في الأسطول المصرى في القرن التاسع عشر .

١٢٥ — الكندرة : ضرب من سفن الصين ، يستخدم لنقل الركاب وهى متوسطة الحجم جاء ذكرها في رحلة ابن بطوطة^(٧) للصين قال « ولما وصلنا كلوس (احدى الجزر التي تقع شرقى الصين) أقام بها عشرا (يعنى ربان سفينة) ثم اكترى (كندرة) يسافر فيها الى المهل بهدية للسلطانة وزوجها ، فأردت السفر معه فقال : « لا تسعك الكندرة أنت وأصحابك ، فان شئت السفر منفردا عنهم فدونك » . فأبيت ذلك ، وسافر فلعبت به الريح ، وعاد الينا بعد أربعة أيام وقد لقي

(١) السفن القديمة ص ١٠٥ نقل عن . (Lucilius, apud Nonium, P 533)

(٢) المقدسى ص ٣١ .

(٣) دوزى ج ٢ ص ٤٣٤ .

(٤) Ancient Ships, P. 110. نقل عن (Aristophanes, pax, P 143)

(٥) سرهنك ج ٢ ص ٢٤٢ ، كلوت بك ج ٢ ص ٣٧٠ .

(٦) البحرية المصرية ص ٢٦١ .

(٧) ابن بطوطة ج ١٠ ص ٣٨٧ .

- شدائد فاعتذر لى وعزم على فى السفر معه بأصحابى ، فكنا نرحل غدوة فنزل فى وسط النهار بعض الجزائر ، ونرحل فنييت بأخرى .
- ١٢٦ — الكيك : من السفن الشراعية التى استعملت فى الأسطول المصرى فى العصر العثمانى ويحتوى الكيك عادة على ثلاثة صوارى وعدد كبير من الشرع يتراوح بين ستة وثمانية أشرعة (انظر لوحة رقم ٦٧) .
- ١٢٧ — لمبى ^(١) (Lembi) من السفن التى استعملها الأغرقيق فى القرن الثالث قبل الميلاد ، وقد استعملها القراصنة فى العصور الوسطى فى حوض البحر الأبيض المتوسط .
- ١٢٨ — لنترز ^(٢) (Lintres) قوارب صغيرة تستعمل فى الأنهار فقط .
- ١٢٩ — لوسراى ^(٣) (Lusoriac) سفن استعملت فى العصور القديمة للحروب النهرية ، فقد استخدمت فى نهر النيل والفرات ودجلة والدانوب والرين . وفى العصور الوسطى ادخلت عليها بعض التغييرات وأصبحت تستخدم فى البحار .
- ١٣٠ — الماجشون ^(٤) : ضرب من السفن الكبيرة تستعمل فى المحيط الهندى .
- ١٣١ — الماعونة ^(٥) (Mahonne) نوع من السفن الكبيرة الحربية كان يستعمله الفرنجة فى نقل البضائع . ويبلغ طولها ١٩٥ قدما وعرضها ٣٣ قدما وتحتوى على ثلاث صوار . وكانت تجهز الماعونة بأربعة وعشرين مدفعا وحمولتها (٦٠٠) شخص .
- ١٣٢ — مايرونيز ^(٦) (Myoparones) نوع من السفن الحربية المتوسطة الحجم ، استعملت فى حوض البحر الأبيض فى القرن الأول قبل الميلاد ،

Plybois V P 109 (١)

Ancient Ships P. 109 (٢)

Cecil Torr., P. 110. (٣)

(٤) البحرية المصرية ص ١٢٧ ، الأسطول العربى ص ٤٦ .

(٥) البحرية المصرية ص ١٢١ .

Ancient Ships, P. 108. (٦)

- كما استعملت في العصور الوسطى في أعمال القرصنة . وتتناز بسعة عرضها بالنسبة الى طولها ولذا فهي أكثر مقاومة لتقلبات البحار .
- ١٣٣ — المثلثة (١) : مركب صغير مقدمه عريض ومؤخره مدبب ولذا فهو يبدو كأنه مثلث .
- ١٣٤ — المرمة (٢) : جمعها مرمات ، نوع من السفن التجارية الكبار التي تجوب المحيطات .
- ١٣٥ — مسبجية (٣) : ضرب من سفن المحيط الهندي والبحر الأحمر .
- ١٣٦ — المسطح : (Mistic أو Mustique) جمعها مسطحات وهو نوع من المراكب الكبيرة الحجم يشبه البطة كانوا يجرونها في البحار وقت الحرب خلف المراكب الأخرى من مراكب الأسطول خشية أن تفرق هذه في واديتها (٤) ، ويسمونها الأسبانيون (Mistico) والبرتغاليون (Mestech) ، ويقول دوزي ربما سميت كذلك لأن لها سطحا ، وهي من أكبر سفن الأسطول الاسلامي (٥) .
- ١٣٧ — مسكتت : اعتقد المصري القديم أن (رع) اله الشمس حين يصل الى الأفق الغربي كان ينتقل من قارب النهار الى قارب المساء وأطلق عليه المصري (مسكتت) فهو اذن قارب الليل . (انظر لوحة رقم ٦ (أ)) .
- ١٣٨ — المسرة (٦) أو المسارية : جمعها مساريات وهي السفينة التي تستعمل فيها المسامير الحديدية لربط ألواحها بعضها ببعض ، بخلاف السفن المستعملة في بحر الهند التي تربط الألياف ألواحها أو أن تكون مؤلفة من جذع شجرة كبيرة ، ويعرف هذا النوع الأخير باسم (جنك)

(١) المقدسي ص ٣١ .

(٢) البحرية ص ١٢٤ ، الاسطول العربي ص ٤١ ، المقرئ ص ٢ ، السلوك ج ٢ ص ١٨٩ .

(٣) المقدسي ص ٣٢ .

(٤) ابن شداد : النوادر السلطانية والحاسن اليوسفية ج ٣ ص ٢٢٠ .

(٥) الاسطول العربي ص ٤١ ، سعيد عاشور المعاليك ص ٤٤٩ .

(٦) البحرية المصرية ص ١٢٥ .

وقد استعمل (فاسكودي جاما) ثلاث مسامريات في رحلته التي قام بها من مدينة بلندة الى مدينة قليقوت (على شاطئ الهند الغربي) فقطعها في ثلاثة وعشرين يوما بعد انقطاع موسم الهند (أى الرياح الموسمية) وهى المعروفة باسم (Mousson) .

١٣٩ — المصاب (١) : السفينة الكبيرة وتمتاز باحتوائها أربعة صوار عمودية وهى الصارى الكبير وهو المنصوب في وسط المركب ، وصارى المازانة (misaine) ، وهو المنصوب في منتصف الجزء الأمامى وصارى المؤخر وهو المنصوب في منتصف الجزء الخلفى . وللمركب صار رابع ، أفقى في صدر المركب وبارز عن المقدم ويسمى صارى المقدم (Beupré) . وقد وصفها الشاعر فقال :

والجن لم تنهض بما حملتني أبدا ولا المصاب في الشرم

١٤٠ — معندجت : أطلق المصريون القدماء هذا الاسم على القارب الذى يعتقدون أن الاله (رع) يعبر به السماء من الشرق الى الغرب ، وهو اذن قارب النهار .

١٤١ — المعادى (٢) : المراكب التى استخدمت لتعديّة الناس عبر النيل ، وكان لها مواضع معينة لضبط رسوم التعديّة . وقد كثر استعمال هذا النوع من المواصلات عبر النيل في العصر المملوكى فكانت هناك معدية أنبابة ومعدية المقياس (جزيرة الروضة الآن) ومعدية الجسر بالجزيرة (مكان كبرى عباس الآن) ومعدية جزيرة الذهب (وهى التى أخذت ضاحية المعادى منها اسمها) .

١٤٢ — المعبر (٣) : نوع من السفن الصغيرة يعبر على ظهرها العساكر (٤) من شاطئ الى شاطئ أو من مكان الى آخر وقت الحرب ، وهى اذن من

(١) المخصص : ج ١٠ ص ٢٧ .

(٢) الماليك - سعيد عاشور ص ٤٥٠ ، المقرئى ج ١ ص ١٠٤ ، زيادة السلوك ج ٢ ص ٥١٨ .

(٣) المقدسى ص ٣٢ .

(٤) البحرية المصرية ص ١٢٦ .

قطع الأسطول المصرى ، كما أنها تستعمل وقت الحاجة فى نقل الذخيرة والأسلحة عبر نهر النيل فقط .

١٤٣ — المعبدة (١) : السفينة التى طليت بالقار وهو الزيت . ويقال هى السفينة المدممة من قولهم دمت السفينة طليت بالقار (٢) .

١٤٤ — المقيرة (٣) : السفينة المطلية بالقار ، وأول من أجرى فى البحر السفن المقيرة المسمرة غير المحزوزة المدهونة والمسطحة غير ذوات الجأجى ، الحجاج بن يوسف الثقفى وقد جاء وصف هذا النوع من السفن فى شعر الحسن بن هانئ :

بنت على قدر ولأم بنيتها طبقان من قير ومن ألواح
فكأنها والماء ينطح صدرها والخيرزانة فى يد الملاح
جون من العقبان يتندر الدجى يهوى بصوت واصطفاق جناح

١٤٥ — المقلعة (٤) : السفينة الكبيرة ، ذات الشرع المتعددة الكبيرة الحجم ، قيل هى السفينة التى هى دائما على أهبة السفر والاقلاع ، من قولهم أقلعت المركب فهى مقلعة وقيل كذلك هى السفينة المحصنة من قولهم ، فما قصد موضعا الا ألفاه متقلعا منتعنا (٥) .

١٤٦ — مكية (٦) : هى السفينة الصغيرة ذات الشراع الأبيض التى تحدث زيفا موسيقيا جميلا عندما يلامس الريح شراعها ، كما تمتاز بسرعة جريانها وقد أخذت اسمها من الطائر المعروف باسم مكاء ، وهو طائر صغير

(١) البحرية المصرية ص ١٢٧ .

(٢) المخصص ج ١٠ ص ٢٥ .

(٣) الاسطول العربى ص ٤٤ .

(٤) البحرية المصرية ص ١٢٧ .

(٥) دوزى ج ٢ ص ٣٩٧ .

(٦) المقدسى ص ٣٢ .

في حجم البلبل وريشه أبيض مشوب بلون بني بسيط ، وله صوت جميل يندر أن نجده في غيره من الطيور (١) .

١٤٧ — مراكب الملوحة : نوع من السفن المصرية التي كان يفرض عليها ضريبة خاصة في العصر الفاطمي والأيوبي والملوكي ، فقد ورد في قوانين (٢) ابن ممتي « هذه المراكب جارية في ذلك الديوان ، يضمها الرؤساء لمدة معلومة بأجرة معينة ، وإذا احتاجت الى عمارة اعتد لهم بأجرة مدتها بالنسبة من تقسيطة ذلك (٣) الفصل ، وستها ثلاثة عشر شهرا ، منها خمسة نيلية ، يجب عنها نصف الضمان ، وفيها سبعة أشهر يجب عليها النصف الثاني ، أقساط متساوية والشهر الثالث عشر ، عطلة لا قسط فيه » .

١٤٨ — ملقوطة : سفينة حربية كبيرة ، تخرج عادة بعد الأسطول لكي تلتقط الجنود وكذا المؤن والسلاح الذي فات على الأسطول أخذه ، وتستعمل وقت السلم كسفينة للركاب فهي تلتقطهم من الموانئ (٤) .

١٤٩ — مونكسلا (٥) (Monoxyla) نوع من المراكب يصنع من قطعة واحدة من الخشب . فهو عبارة عن جذع شجرة ثني بحيث أخذ شكل هيكل المركب . وهذا النوع من المراكب استعمل في كل زمان ومكان . فقد عثر عليه في البحر الأسود كما عثر عليه في دلتا نهر النيل ، وفي الهند وفي حوض البحر الأبيض المتوسط ، وفي نهر الدانوب والرون والشواطئ الشمالية لأسبانيا . كذلك استعمل الجيش الروماني هذا النوع من المراكب كجسور عائمة .

(١) دوزي ص ٦٠٧ .

(٢) ابن ممتي ص ٣٤٨ .

(٣) جاء في هامش ابن ممتي ص ٣٤٨ توضيح نحوض المتن « انه تحسب الضريبة مدة العطلة بأجرة » يرها من مدة العمل .

(٤) المقدسي ص ٣١ ، دوزي ج ٢ ص ٥٤٤ .

(٥) Ancient Ships, 112. نقلا عن (Vegetius, III, 7)

- ١٥٠ — نقالة (١) : من سفن الأسطول المصرى فى القرن التاسع عشر ، وهى من السفن المتوسطة الحجم مجهزة بأربعة مدافع .
- ١٥١ — النهبوع (٢) : جاء فى معظم المراجع أنها نوع من السفن الطويلة السريعة الجرى وهى بذلك تشبه الى حد كبير السفن المعروفة بالدونج المستعملة فى المحيط الهندى .
- ١٥٢ — الهرهور (٣) : جاء فى معظم المراجع أنه ضرب من السفن ، وهى مركب صغيرة الحجم سريعة الجرى .
- ١٥٣ — هيبى (٤) : (Hippi) نوع من السفن المزخرف برسوم على شكل رءوس الخيل . وكان الفينيقيون يستعملون هذا النوع من السفن فى العصور القديمة ثم اقتصر استعمالها فى العصور الوسطى على الصيد على الشواطىء الأفريقية ، فقد عثر على حطام سفينة من هذا النوع المزخرف برءوس الخيل على الشاطىء الشرقى لأفريقية وأحضرت الى مصر وقد نسبت الى مدينة قادش (انظر لوحة رقم ١٢ ، ٣٩ ، ٥٤) .
- ١٥٤ — الوابور (٥) : من سفن الأسطول المصرى فى القرن التاسع عشر التى تسير بالبخار ويجهز هذا النوع من السفن عادة بـ (١٢) مدفعا و (١٧٩) جنديا .
- ١٥٥ — الواسطية (٦) : ضرب من السفن النهرية الصغيرة ، أخذ اسمه من مدينة واسط .
- ١٥٦ — ولجية (٧) : من السفن النهرية المستعملة فى شمال أفريقية ، وقد أخذ

(١) سرهتك ج ٢ ص ٢٨٧ .

(٢) الاسطول العربى ص ٤٥ ، البحرية المصرية ص ١٢٧ .

(٣) المقدسى ص ٣٢ ، البحرية المصرية ص ١٢٧ ، الاسطول العربى ص ٤٦ .

(٤) Ancient Ships, 113. نقلا عن (Strabo II, 3, 4)

(٥) عمر طوسون : الجيش المصرى فى الحرب الرومية المعروفة بحرب القرم ص ٧٧ .

(٦) دوزى ج ٢ ص ٨٠٢ ، المقدسى ص ٣١ .

(٧) المقدسى ص ٣١ .

اسمها من مدينة الولجة وهي كما يقول دوزي (١) « والولجة ناحية بالمغرب من أعمال تاهرت » ثم يضيف « جلسنا بعض العشايا بالولجة خارج مرسية والنسيم يهب على النهر » .

١٥٧ — نيكات (٢) : مفردها نيك (Jun) صينية (٣) معربة وهي السفينة . ويقول (حزين) (٤) ان مثل هذا النوع من السفن كانت تقوم من مدينة كاتون على الشاطئ الشرقى للصين وتنتهى عند مدينة كويلون (Quilon) في الجنوب الغربى من الهند ، وكانت هذه المدينة هي أبعد نقطة بلغت السفن الصينية غربا حتى عهد أسرة منج (Ming) في القرن الثانى عشر الميلادى .

(١) دوزي ج ٢ ص ٨٣٩ « النهر هنا هو نهر سيجورا الذى يقسم هوات » .

(٢) الملاحه عند العرب ص ١١٥ .

(٣) قاموس النهضة لاسماعيل مظهر .

(٤) Huzayyin (S.A.) Arabia and Far East, P. 143 (Cairo 194h).

الباب الثامن



مخطوط رقم (١)

كتاب الفوائد في اصول علم البحر والقواعد

تأليف : شهاب الدين أحمد بن ماجد بن محمد بن عمرو بن فضل بن دؤيك بن يوسف بن حسن بن الحسين بن أبي معلق السعدي بن أبي الركائب النجدي ، المتوفى في مستهل العاشر الهجري ونهاية القرن الخامس عشر الميلادي . وهو من علماء فن الملاحة وتاريخه ، ورث ذلك عن أبيه وجده فقد ألفا كذلك في هذا الفن ، ولكن شهاب الدين هذا قد تفوق ، وهو الى ذلك شاعر استغل موهبته في نظم القصائد والأراجيز التي ضمنها كل اختباره ، وشعره رقيق ، ولكنه يضعف حين يحمل الاصطلاحات الفنية ويختل وزنه أحيانا أو يضطر الى الوقوع في أخطاء صرفية ، ولكنه مع ذلك لون جديد في الأدب العربي .

ولابن ماجد مؤلفات كثيرة في علم البحار محفوظ معظمها في مجموعتين بالمكتبة

الأهلية يباريس تحت رقمى (٢٣٩٢) ، (٢٥٥٩) ، أخذت عنهما صورة فوتوغرافية وحفظتا بدار الكتب المصرية تحت رقم (٥٨) جغرافيا ، والثانية تحت رقم (٣٩٥) جغرافيا .

وتشتمل المجموعة الأولى على الكتب الآتية :

- ١ — الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد .
- ٢ — أرجوزة مخمسة فى علم البحار .
- ٣ — أرجوزة بر العرب ، فى خليج فارس .
- ٤ — الجملة ، فى علم البحر .
- ٥ — حاوية الاختصار فى أصول علم البحار .
- ٦ — الذهبية فى علم البحار .
- ٧ — ضريبة الضرائب .
- ٨ — الفائقة فى قياس الضفدع المسمى بفم الحوت اليمانى ، وساكب الماء ، والظليم الفرد ، والنهر .
- ٩ — القصيدة المكية فى علم البحار .
- ١٠ — كنز المعاملة وذخيرتهم فى علم المجهولات فى البحر والنجوم والبروج وأسسائها وأقطابها .
- ١١ — الأرجوزة المعربة .
- ١٢ — النتخات لبر الهند وبر العرب .
- ١٣ — أرجوزة منسوبة لأمير المؤمنين على بن أبى طالب فى معرفة المنازل وحقيقتها فى السماء وأشكالها وعددها .

وتشتمل المجموعة الثانية على الكتب الآتية :

- ١ — قصيدة فى علم البحر .
- ٢ — السبعية فى علم البحار .
- ٣ — الهدية ، أرجوزة فى علم البحر .

وهذه الثلاثة طبعت ضمن مجموعة فران سنة ١٩٢١ بباريس .

وقد ذكر بروكلمان كتابين آخرين لم يردا فيما سبق هما :

١ — الميل : ويوجد في الموصل (تحت رقم ٦٧ ، ٢٨٠) .

٢ — فكرة الهموم والغصوم والعطر المشموم في علم المبارك المقسوم في
العلامات والمسافات والنجوم (وين ١٨٩٧) .

وتعتبر مخطوطة الفوائد في أصول علم البحر والقواعد أهم ما ألفه ابن ماجد
بل من أهم ما صنف في علم البحار على الإطلاق . رتبها على اثنتي عشرة فائدة
كالأبواب ، تكلم فيها عن أول من ركب البحر وأسباب ركوبه وصانعي السفن .
ثم أفاض في بيان المنازل والدارات والمسافات والقياسات والباشمات والرياح
ومطالع المغارب والاستواءات والبرور والسواحل .. الخ » . والمخطوطة بخط
المؤلف كتبت في يوم الأحد المبارك السابع عشر من ربيع الثاني سنة أربع وثمانين
وتسعمائة .

« انظر ورقة (١) ، (٢) ، (٣) ، (٤) ، (٥) ، (٦) ، (٧) ، (٨) ، (٩) ؛
(١٠) ، (١١) » .

المخطوط رقم (٢)

كتاب انيق في المناجيق

« وضع العبد الفقير المعترف بذنبه الراجي عفو ربه ابن اربغا الزردكاش
سنة ٨٦٧ هـ .

اولهما : الحمد لله مدبر الوجود ومؤيد الجنود .. وبعد فلما كان من سمت همته
العلية (هامتى السماكين) ، وأزهرت نجوم سعوده في درر الأفلاك ..
اتابك العساكر الاسلامية ، مؤيد الملة المحمدية ، هو المقر الأشرف السيفي
شمس العلا منكلى بفا الشمس .. ممن أخذ من كل فن بأوفر نصيب ..
وجمع بين فضيلتى الحكم والحكم والسيف والقلم ، ورأيت أعظم
مسايعه وأكثر دواعيه الى امعان النظر فيما يحفظ نظام الممالك وتنجلي به
الخطوب الحوالك ، من أنواع جيد الحروب ، ورمى أعداء الدين

بصصيات الخطوب .. جمعت في ذلك ما هو مع عظم قدره كالنقطة في
بحره والقطرة من دره ، من أنواع المجانيق والزيارات والسلام
والحصارات ، والزحافات والجسورات ، ورمى المكاحل والقوارير ..
وجعلته كتابا ورتبته فصولا وأبوابا ... الخ (١) .

والمخطوطة بغير تاريخ ومن المرجح أن تكون من مخطوطات القرن التاسع أو من
عصر المؤلف وهي موضحة بكثير من الصور والأشكال الخاصة بآلات المجانيق
وكيفية استعمالها والهجوم بها على الحصون والقلاع والمراكب والسفن في البحار،
مع رسوم لها ورسوم أخرى لأنواع أخرى من آلات القتال والحرب .. وبآخر
المخطوط فوائد للسواد الكيميائية التي يتكون منها البارود والقنابل المستعملة
في الرمي بالمناجيق .

وقد بدأ الناسخ من صفحة (١ الى ٧) بخط جيد واتبع ذلك ببعض الصور
والأشكال حتى ص ٢٨ ومن ص ٢٩ أعاد الناسخ كتابة الكتاب من أوله وينتهي مع
الصور والرسوم الأخرى والفوائد الى ص ١٠٩ ومسطرتها ١٥ سطرا ، ومقاسها
٢٦×١٨ سم (والمخطوطة موجودة بكتبة أحمد الثالث باستانبول تحت
رقم (٣٤٦٩) وصورتها بمعهد المخطوطات التابع للجامعة العربية تحت رقم (٤)) .

« انظر الأوراق (١٢) ، (١٣) ، (١٤) ، (١٥) ، (١٦) ، (١٧) ، (١٨) » .

المخطوط رقم (٢) ،

كتاب تحفة المجاهدين في العمل في الميادين

تأليف لاجين بن عبد الله الذهبي الحسامي المعروف بالطرابلسي المتوفى
سنة ٧٣٨ هـ .

كتب برسم الخزانة العالية المولوية الأميرية الكبيرة المجاهدية العضدية
السيفية بهادر الشهابي مقدم المسالك السلطانية الملكية الظاهرية . والمخطوطة
مكتوبة بخط نسخ جميل والعناوين بالخط الثلث ومن المرجح أن تكون قد نسخت

(١) فؤاد السيد : فهرس المخطوطات المصورة ج ٤ ص ٥ .

في القرن التاسع الهجري . وتقع المخطوطة في (١٧) ورقة ومسطرتها (١٠) أسطر وبها صور وأشكال لميادين الحرب ومقاس الورقة ٢٣×٣١ سم .

اولها : الحمد لله الذي أعلى قدر من اتصف بالشجاعة واشتهر ، وأعلى رتبة من جعل الفضل له بضاعة وجعل عقبى الصبر الظفر . وبعد فان للحروب لوازم لا بد للمتصف بالشجاعة منها ، وجوازم لا يستغنى عنها ، وقد ضمن هذا الكتاب ما يجب لتعاطي الحرب من الوقوف عليه ومعرفته ورسمه .. وشرحا فيه ما يجب الوقوف عليه والوقوف عند حده ، وأن يجعله الشجاع عمده حال هزله وجده .

« وهذه النسخة موجودة بمكتبة الفاتح باستنبول تحت رقم ٣٥١٢ وصورتها بمعهد المخطوطات رقم (١١) » .

ويوجد ست نسخ أخرى لهذه المخطوطة موجودة في مكتبة رضا رامبور بالهند رقم (٣٥٢٤) ونسخة بمكتبة الفاتح باستنبول رقم (٣٥٠٩) ونسخة ثالثة بمكتبة أحمد الثالث باستنبول تحت رقم (٢١٢٩) ونسخة رابعة بمكتبة بغداد كاشك باستنبول رقم (٣٧٠) ونسخة خامسة بالمكتبة الأحمدية بحلب رقم (١٣٧٢) . أما النسخة السادسة فتؤرخة سنة ٨٠٠ هـ وكتبها محمد بن تراز .

(انظر ورقة رقم ١٨ ، ١٩) .

المخطوط رقم (٤)

عبارات النفط (المحتاج اليها في الحروب)

لم يعلم مؤلفه :

اولها : الحمد لله رب العالمين ، والصلاة والتسليم على سيدنا محمد خاتم النبيين وامام المرسلين ، وعلى آله وصحبه أجمعين .. وبعد فهذه عبارات تذكر في النفط مستخرجة من أصول الحكماء المتقدمين رحمة الله عليهم أجمعين .

وآخرها : تم وكمل جميع الكتاب المعروف بعبارات النفط بحمد الله وعونه (١) .
والمخطوطة مكتوبة بخط نسخ جميل وتقع في (٤١) ورقة ومسطرتها (١٢)
ومقاسها ٢٦×١٨ سم .

وقد تم نسخها في ٢٨ رمضان سنة ٧٧٤ هـ .
« والمخطوطة موجودة بمكتبة أحمد الثالث باستنبول تحت رقم (٣٤٦٩)
وصورتها بمعهد المخطوطات تحت رقم (٢٨) » .
(انظر ورقة رقم ٢٠) .

المخطوط رقم (٥) :

غنية الطلاب في معرفة الرمي بالنشاب

تأليف الامام العلامة علاء الدين طيبغا الأشرفي اليوناني قدس الله روحه المتوفى
سنة ٧٩٧ هـ (٢) .

أولها : الحمد لله العادل حكمه الشامل علمه القاهر سلطانه .. أما بعد فإن الله
تعالى حيث فرض علينا رمى النشاب الجزيل الثواب ، وارتباط الخيل
التي عقدت في نواصيها الخير .. ولم أجد لأحد مما تقدم مصنفا شافيا
في الرمي على ظهور الخيل أحببت جمع فضيلتي الرمي والركوب ..
وأردفتها بشرح وفصول يتسم فوائدها .. (٣) الخ .

وآخرها : من دان تحصن .. ومن عدل تمكن ، فاجعل الدين كهفك ، والعدل
سيفك ، تنج من كل سو ، وتظفر بكل مرجو .

وناسخ المخطوطة هو محمد بن علي الأنصاري وفرغ منها في ٢٣ جمادى الأولى
سنة ٨٦٠ هـ وتقع في (١٩٥) ورقة ومسطرتها (١٣) سطرا ومقاسها (٢٨×١٩) سم .

(١) المخطوطات المصورة ج٤ ص ٢٢ .

(٢) بروكلمان ج٢ ص ١٣٥ .

(٣) المخطوطات المصورة ج٤ ص ٢٤ .

« والمخطوطة موجودة بمكتبة أحمد الثالث باستنبول رقم (٢٦٠٨) وصورتها
بمعهد المخطوطات تحت رقم (٣٠) » .
(انظر ورقة رقم ٢١) .

المخطوط رقم (٦) :

الحيل في الحروب وفتح المدائن وحفظ الدروب

تأليف محمد بن منكلى الناصري تقيب الجيوش في سلطنة الأشرف شعبان
(٧٦٤ هـ — سنة ٧٧٨ هـ (١)) .

أولها : الحمد لله الواسع ذى النعم والآلاء والأفضال والكرم .. وهذا كتاب
الحيل في الحروب وفتح المدائن وحفظ الدروب ، من حكم ذى القرنين
الاسكندر بن فيلبس اليونانى ، وجد في ديماس بالاسكندرية بين
حجرين مطبقين ، أحدهما على الآخر مكتوبا باليونانية فترجم بالعربية ،
وهذا الكتاب في جميع أبوابه يحتاج اليه في أنواع الحرب من الحيل
والمكر والخديعة ومخادعة العدو والاحتراس من مكره وعمل الآلات
والسلاح ، وهو مبوب أبوابا نوعتها على تسعة أنواع (٣٩ بابا (٢)) .
وآخرها : تم كتاب الحيل في الحروب بعون الله تعالى وحسن توفيقه والحمد لله
رب العالمين وصلواته على خير خلقه محمد وآله وصحبه .

والمخطوطة مكتوبة بخط جميل ووافق الفراغ منها في شهر جمادى الآخرة
سنة ٧٥٧ هـ وتقع في (١٣٥) ورقة ومسطرتها (١٩) سطرا ، وهى موضحة الرسوم
والأشكال والصور ، مقاسها ٣٠×٢٠ سم . وكتب على الغلاف « ملك العبد
الفقير .. الجنب العالى المولوى الكبير العلائى علاء الدين طيغنا العسرى الساقى
الملكى الناصرى » .

والمخطوطة موجودة بمكتبة أحمد الثالث باستنبول رقم (٣٤٦٩) وصورتها
بمعهد المخطوطات رقم (١٩) .
(انظر ورقة رقم ٢٢) .

(١) بروكلمان ج ٢ ص ١٣٦ .

(٢) المخطوطات المصورة ج ٤ ص ١٤ .

تبصرة ارباب الالباب في كيفية النجاة في الحروب
من الأسواء ونشر اعلام الأعلام في العدد والآلات المعينة على لقاء الأعداء

تأليف مرضى بن على بن مرضى الطرسوسى (١) .

أولها : الحمد لله الذى خلق الانسان وهده الى ايضاح مناهج المعارف فيما يعين على الجهاد وبعد ، فلما فطر الله تعالى مولانا وسيدنا الملك الناصر جامع كلسة الايمان قامع عبدة الصليبان صلاح الدنيا والدين .. أبا المظفر يوسف بن أيوب .. فقد وجب بما اصطفاه الله به منها أن يتحفظ بنتائج الأفكار ، ويقصد فيما يعنيه بما يعنيه على ما استعمله الله فيه من جهاد الكفار ويبالغ المخلص في محبة أيامه في اتحافه بالتحفة الجامعة لنصائح الأبرار ، ولذلك اعتمدت لتأليف هذا الكتاب .. ليكون اماما مرشدا لتقوية الجيوش على حرب المشركين .. وجعلته باين : الأول منهما في ذكر السلاح وأصنافه واختلاف نعوته وأوصافه .. والثانى في ضرب المصافات في الحروب وتعبئة مكائدها التى يبلغ بها الغرض المطلوب .. الخ .

وآخرها : فانما الدنيا هبات ومساع تروى وان ليس للانسان الا ما سعى وان سعيه سوف يرى :

وانما المرء حديث بعده فكن حديثا حسنا لمن وعى

وصلى الله على سيدنا محمد وآله وصحبه أجمعين والحمد لله رب العالمين .
المخطوطة مكتوبة بخطوط مختلفة آخرها بخط محمد بن سلمان سنة ٧٠٩ هـ وتقع المخطوطة فى (١٧١) ورقة ومسطرتها مختلفة وموضحة بالرسوم والصور والأشكال ومقاسها ٢٧×١٨ سم .

والمخطوطة موجودة بمكتبة ايا صوفيا باستنبول رقم (٢٨٤٨) .

وصورتها بسعهد المخطوطات رقم (١٠) .

انظر ورقة رقم (٢٣) ، (٢٤) ، (٢٥) .

(١) المخطوطات المصورة ج ٤ ص ٩ .

كتاب الحراقات

تأليف : أبو سعد العلاء بن سهل .

أولها : من حق الملك صمصام الدولة وشمس الملة على من عرف قدر النعمة في عنايته باظهار العلوم حتى يشيع في الناس ذكرها ويعظم عندهم خطرها وحتى يأخذ طلابها بالخط البوافر من فائدتها وينتهي بعائنتها ، أن يجعل خدمته في ذلك بكل ما يجد السبيل اليه بعض شكر هذه النعمة وكيف لا يعنى باظهارها وقد لاقت به من يعرف فضلها .. وقد غيرت دهرا أبحث عن حقيقة ما يتحيل أصحاب التعاليم من القدرة على احراق جسم بضوء على مسافة بعيدة ويضاف الى ارشيدس من احراقه سفن الأعداء بهذا الضرب من الحيل ، حتى عرفت جملة الحال فيه وتعقبتها بالتفصيل ، فاستعنت عليه بما وجدته من كتب القدماء . وانتزعت منها ما تضمنت منه وهو وصف الاحراق بضوء الشمس المنعكس عن مرآة على مسافة قريبة . ونوع من الاحراق بضوء جسم قريب ينعكس عن مرآة وواصلت النظر فيما لم تتضمن منه حتى استخرجته وهو وصف الاحراق بضوء الشمس .

وتقع المخطوطة في (٢٦) ورقة ومسطرتها ١٧ سطر ومقاسها ٢٦×١٨ سم .
(انظر ورقة رقم ٢٦) .

الغز والمنافع للمجاهدين في سبيل الله
بآلات الحرب والمزافع

ألفه بالأعجية الرئيس ابراهيم بن أحمد بن غانم بن محمود بن زكريا الأندلسي المشهور بالرباش .. وترجمه الى العربية أحمد بن قاسم بن أحمد بن قاسم بن الفقيه بن الحجري الأندلسي ، ترجمان سلاطين مراکش (١) .

(١) بركلمان ج ٢ ص ٤٦٦ .

أولها : الحمد لله رب العالمين ناصر المؤمنين على القوم الكافرين .. وبعد يقول
العبد الفقير : ابراهيم بن أحمد .. من اقليم غرناطة .. وسكنا مدينة
اشيلية وتولعت بالسفر في المحيط فسافرت فيه مرارا ، ثم سافرت في
السفن الكبار المسماة بالجليونية (بالأعجية) ، التي تأتي بالفضة من
الهند المغربية البعيدة فكانت تشي عسارتهم كما هي عادتهم ، وفيها
رجال عارفون بآلات الحرب البارودية . وكانوا يجتمعون مع أكابر
القوم للكلام في تلك الصناعة ، وتارة يأتون بالكتب المؤلفة في ذلك
الفن وهي كثيرة .. وكنت أجالسهم وأحفظ بعض ما يتفتنون عليه ،
ونشتغل بيدنا في المدافع وجسيعهم لا يظنون في اننى أندلسى .. الخ (١) »
وقد رتبته على حسنين بابا .

والمخطوطة مكتوبة بخط مغربى وتم نسخها سنة ١١٩٨ هـ ، وهي موضحة
بصور وأشكال كثيرة للمدافع وبعض المواقع الحربية . وتقع في (١٣٠) ورقة
ومسطرتها مختلفة .

والمخطوطة موجودة بالخزانة التيسورية بدار الكتب المصرية تحت رقم (٨٦)
فروسية .

وصورتها بسعهد المخطوطات تحت رقم (٢٤) .

(انظر ورقة رقم ٢٧ ، ٢٨) .

المخطوط رقم (١٠) :

رسالة في أسماء الرسوم المرسومة على الآلة المسماة بالاسطرلاب الشمالى

المؤلف : غير معروف (لم يذكره بروكلمان ولا كراوزه) .

أولها : الحمد لله حسدا يليق بجلاله والصلاة والسلام على خير خلقه محمد
وآله وصحبه أجعيين ، وبعد فهذه رسالة مختصرة أذكر فيها أسماء
الرسوم المرسومة على الآلة المسماة بالاسطرلاب الشمالى ذات صفائح
وبعض أعمالها . وهي مشتتة على مقدمة وخمسة عشر فصلا وخاتمة .
وجاء في حاشية الورقة الأولى ما يأتى (الاسطرلاب معناه ميزان

(١) فهرس المخطوطات المصورة ج ٤ ص ١٩ .

الشمس وقال (كشييار) يعنى مرآة الشمس . والأصح أسطر تصنيف
ولاب ولد هرمس مصنفة يوناني) .
آخرها : فينبغى أن يعمل على الربع الأشعة والمدارات حتى منه ، ما ذكرناه
ويكون مثل هذه الصورة . تست .
وتقع المخطوطة في (١٠) ورقات ومسطرتها (٢١) سطرًا ومقاسها ٢٠×١٠ سم
والخط نسخ غير متقن ولكنه مقروء .
(انظر ورقة ٢٩) .

المخطوط رقم (١١) :

المقالة الخامسة - في رسم الآلات الحادثة على تسطيح الكرة
كالاسطرلاب الشمالى والجنوبى والزرقالة والشكازية والأربع

المؤلف : مجهول المؤلف (لم يذكره بروكلمان ولا كراوزه) .
أولها : بعد الديباجة . وهى مشتتة على عدة أبواب ، الباب الأول فى رسم
الاسطرلاب وهو آلة شريفة منسوبة الى اليونانيين ، أورد كوشييار فى
بعض تصانيفه أن معناه ميزان الشمس ، ولهذا ظن أن أسطر ميزان
ولاب شمس . وفى بعض تصانيف أبى الريحان اسمها أسطرلابون ،
أى مرآة النجوم ، ولهذا (غير واضح) حنزة الأصفهاني من الفارسية
ستارة باب . وزعم بعضهم أن أسطر تصنيف ولاب اسم حكيم اخترع
الاسطرلاب وهو ابن هرمس الحكيم ، كما حكى صاحب المقامات
الحريرية عن أبى نصر الشين ، انه قال ، ان لاب لما رسم من الدوائر
الفلكية فى سطح مستو سئل عنه هرمس بان يقول من سطر هذا ويقول
هو فى جوابه سطره لاب ولهذا سى بالاسطرلاب .. الخ .
آخرها : ومنتها الى الآخر يحصل المقنطرة المطلوبة .

وتقع المخطوطة فى (١٥) ورقة مسطرتها (٢٣) سطرًا .. وبها (١١) جدولًا
للهملال للشهور العربية من صفر الى ذى الحجة .. ومقاسها ٣٠×٢٠ سم .
« المخطوطة موجودة بدار الكتب المصرية تحت رقم (٧٠) مسيقات . وفى
مصور معهد المخطوطات رقم (١٩٤) » .
(انظر ورقة رقم ٣٠) .

الخاتمة

لعل خير ما أختتم به موضوع البحرية المصرية ، هو أن أذكر ما سجله الخبراء الغربيون عن الأسطول المصرى فى العصر الحديث ، الذى هو فى الواقع نهاية المطاف لخبرة عميقة امتدت جذورها الى عصر ما قبل التاريخ ، فالعصر الفرعونى ، واستمرت فى سلسلة متصلة غير مقطوعة الحلقات الى العصر المسيحى فالاسلامى فالحديث ، عقد للبحرية المصرية خلالها لواء الغار والافتخار فى الحرب والسلام على السواء .

يقول كلوت بك « وما هى الا فترة قصيرة من الزمن حتى أدهشت البحرية المصرية أساطين علماء البحر وثقافته ، سواء بدقة حركات السفن وضبطها ، أم بدرية البحارة وحسن قيامهم بالأعمال المنوطة بهم ، وقد أصبح المصريون وهم شعب مفطور على الامتثال ومحامد الخصال ، كأنهم خلقوا لممارسة البحر ، وبالنظر الى سكناهم شواطئ النيل ، وهو النهر الذى بلغ من السعة فى نظرهم ما دعاهم الى تسميته بالبحر ، كانوا من أقدر الناس على السباحة وأميلهم الى معاناة فنون الملاحة . ومن المناقب التى توافرت فيهم تأثيرهم الشديد بعوامل المناظرة والمنافسة ، وحجهم ألا يحرز قصب السبق سواهم .

« ومعلوم أن ثغر الاسكندرية تتردد عليه زائرة سفن كثيرة ، تخفق عليها أعلام دول مختلفة ، فكان منظر هذه السفن يبعث فى نفوس الشبان المنتظمين منهم فى سلك البحرية روح الغيرة والحماسة ، ويستفزهم الى الرغبة فى اطلاع الخبيرين الفنين على ما حذقوه من الحركات والمناورات ، ونما بذلك فى نفوسهم احساس الشمم ، وتنبه الشعور بالكرامة ، فكانت هذه المناظر من أقوى العوامل على تنافسهم فى احراز أوفر قسط من العلوم والفنون . »

أما عن عمال البحرية فقال « وان العمال المصريين هم الذين كانوا ينجزون أعمال انشاء السفن ، وقد أظهروا فيها من الأهلية والدراية ما يوجب الدهشة ،

وكان عدد من يشتغل منهم بالترسانة يتراوح بين ستة آلاف عامل وثنائية آلاف .
وكان العمال المصريون يدركون بسهولة سر المهنة مما كان ينجز أمامهم من الأعمال
ويتفهمون دقائقها بما عهد فيهم من الذكاء ودمائة الأخلاق والامتثال للرؤساء .
وأبدي الكونيل روشفور سكوت^(١) (Rochfort Scott) رأيه في بحارة
الأسطول المصرى فقال « ان البحارة المصريين فتيان أشداء يتدربون على اطلاق
البنادق واستعمال الخنجر والخطاف . طعامهم جيد وكساؤهم حسن ، وتبدو
عليهم دلائل الصحة التامة وينجلى فيهم الرضا ، والارتياح الى حظهم » .
وكتب الميودى كرجرست^(٢) (De Kergrist) عن ضباط البحرية
المصرية ، فقال « ان ضباط الأسطول المصرى يتقاضون راتبا يعادل راتبنا وطعامهم
جيد وملابسهم متجانسة وسفنهم مجهزة بأحسن المعدات ونظمتها يشابه النظام
الفرنسى وقباطنتهم الشبان الذين يتولون قيادة المراكب يجيدون المناورة » .
وإذا كان هذا هو حال قوتنا البحرية فى القرن التاسع عشر ، فما بالك بها
فى القرن العشرين بعد أن كسرت ثورتنا المباركة سنة ١٩٥٢ قيودها ، ودفعتها
الى الأمام ، بعد أن زودتها بأحدث الآلات وأدقها حتى أصبحت أكبر قوة بحرية
ضاربة فى شرق البحر الأبيض المتوسط .

(١) Scott (R) : Rambles in Egypt & Candia, P. 152.

(٢) البحرية المصرية ص ٢٨١ .



وصف الاشكال

شكل (١)

سفينة من العصر الفرعوني نحتت مقدمتها على شكل رأس حيوانى وترجع الى سنة ١٠٠٠ ق.م وهى من سفن البحر الأبيض المتوسط الحربية (محفورة حفرا بارزا على جدران معبد هابو بالضفة الغربية بالأقصر) .

شكل (٢) ، (٣)

منظر سفن آسيوية وهى تفرق ، محفور حفرا بارزا على جدران معبد مدينة هابو ويرجع الى سنة ١٠٠٠ ق.م .

شكل (٤)

سفينة فى نهر دجلة ترجع الى سنة ٧٠٠ ق.م . محفورة حفرا بارزا على جدران قصر خسروباد الذى بناه الملك سرجون (بمتحف اللوفر) .

شكل (٥) ، (٦)

تقوش آشورية تمثل سفن فينيقية تجارية وحربية ترجع الى سنة ٧٠٠ ق.م . ، ويلاحظ أن السفن تحتوى على صفين من المجاديف . والنقش محفور حفرا بارزا على جدران قصر (Kouyunjik) الذى بناه الملك سنحريب .

شكل (٧) ، (٨)

سفينتان حريتان مرسومتان على زهرية من صناعة أثينا سنة ٦٠٠ ق.م . (بمتحف Capitoline بروما) .

شكل (٩)

مؤخر سفينة حربية على عملة من ليكا (Lycia) مؤرخة سنة ٤٠٠ ق.م .

شكل (١٠)

سفينة حربية ترجع الى سنة ٤٠٠ ق.م محفورة حفرا بارزا على الاكربول (بمتحف الاكربول) .

شكل (١١)

مؤخر سفينة حربية اغريقية ترجع الى سنة ٣٠٠ ق.م (بمتحف اللوفر) .

شكل (١٢)

مؤخر سفينة منقوش على عملة من (Blthynia) مؤرخة سنة ٣٥٠ ق.م .

شكل (١٣)

مؤخر سفينة حربية عليه رسوم محفورة حفرا بارزا عشر عليه في روما .

شكل (١٤)

سفينة رومانية من النوع المعروف باسم (Liburni) وترجع الى سنة ٥٠ ق.م .
ونرى أن الجلد تلف حول المجاديف (بمتحف الفاتيكان) .

شكل (١٥)

سفينة رومانية تحتوى مقدمتها على شكل تسال آدمى ومؤخرها على رقبة
بجعة أو أوزة . محفورة حفرا بارزا على مقبرة بدينة بومبيه سنة ٥٠ م (متحف
Pompei) .

شكل (١٦)

سفينة رومانية ترجع الى سنة ٢٠٠ م عليها نقوش وتسائل آدمية
وملائكة مجنحة .

شكل (١٧)

سفينة تجارية منقوشة على عملة من مدينة الاسكندرية ترجع الى سنة ٦٧ م .

شكل (١٨)

سفينة تجارية منقوشة على عملة رومانية من عهد الامبراطور (Commodus) .

شكل (١٩) ، (٢٠)

حفرة بارز لسفن عشر عليها بالقرب من مصب نهر التيبير .

شكل (٢١)

سفينة تجارية محفورة حفرا بارزا على ضريح بالفاتيكان يرجع الى
سنة ٢٠٠ م — (بمتحف Letern) .

شكل (٢٢)

سفينة تجارية منقوشة نقشا بارزا في اتيكا (Atica) وترجع الى سنة ٢٠٠ م
بالمتحف البريطانى .

شكل (٢٣)

سفينة تجارية منقوشة على عملة من عهد الامبراطور ماكسيان سنة ٣٠٥ م .

شكل (٢٤) ، (٢٥)

سفينتان حريتان مرسومتان بالفرسكو في مدينة بومبيه ترجعان الى سنة ١٥٠ م (بمتحف نابولي) .

شكل (٢٦)

سفينة تجارية مرسومة بالفرسكو بقرية بالقرب من روما وترجع الى سنة ٢٥٠ م .

شكل (٢٧)

سفينة حربية من مخطوطة للالباذة ترجع الى سنة ٥٠٠ م (بكتابة الامبروزيانا ببيلان) .

شكل (٢٨)

سفن في الميناء مرسومة بالفرسكو بكنيسة (Apollinare) برافنا .

شكل (٢٩)

سفينة يحتوي مؤخرها على نقش يشبه العين . وقد أصبح رسم العين فيسا بعد الفتحة التي تتدلى منها المرساة .

والسفينة مرسومة بالفرسكو في احد كهوف (Ajunta) بالهند .

شكل (٣٠)

رأس آدمي من البرونز منحوت على مقدمة سفينة رومانية اشتركت في موقعة اكيوم سنة ٣١ ق.م (بالمتحف البريطاني) .

شكل (٣١)

مؤخر سفينة حربية يرجع الى سنة ١٥٠ م مرسوم على عملة رومانية .

شكل (٣٢)

كبش من البرونز منحوت على مؤخر سفينة ويرجع الى سنة ٥٠ م .

شكل (٣٣)

مرساة مرسومة على عملة رومانية .

شكل (٣٤) ، (٣٥) ، (٣٦)

أجزاء من مراسى من القصدير ترجع الى سنة ٥٠ م (بالمتحف البريطاني) .

شكل (٣٧)

يبين ختم رسم عليه سفينة ذات شراع واحد ، ودفعة في المؤخرة وهو ختم البنج (Elbing) ببولندا سنة ١٢٤٢ م .

شكل (٣٨)

يبين سفنا تحتوى على الشراع المعروف باسم لاتين (Lateen) مرسومة في مخطوط بيزنطى يرجع الى سنة ٨٨٦ م .

شكل (٣٩)

يبين سفينة من العصور الوسطى تحتوى على ساحتين للقتال في المقدمة والمؤخرة .

شكل (٤٠)

يمثل سفينة تجارية من سفن الشمال ذات المؤخرة المرتفعة والتي ظل الايطاليون يستعملونها حتى القرن الخامس عشر . وهذه الصورة محفورة على الخشب وترجع الى سنة ١٤٨٦ م .

شكل (٤١)

سفينة من سفن البحر الأبيض المتوسط المعروفة بالغاليون (Galley) ونرى أن كل خمسة رجال يجدفون بسجداف واحد .

شكل (٤٢)

قطاع رأسى يبين الجزء الخاص بالمدافع أو ساحة القتال في المقدمة وترجع السفينة الى سنة ١٦٩٢ م .

شكل (٤٣)

يبين خروج المقدمين من وسط حفتيه وكل ينظر الى غريبه ، يفعلون ذلك مرتين .

شكل (٤٤)

وإذا وصل المقدمان الى رأس الميدان يرد المقدمان الى برا وأصحابهما يتابعون ، يفعلون ذلك مرتين .

شكل (٤٥)

إذا وصل المقدمان الى رأس الميدان من جوا وأصحابهما متتابعون بعضهم بعضا ، يفعلون ذلك مرتين .

شكل (٤٦)

وإذا وصل المقدمان الى رأس الميدان أحدهما من برا والآخر من جوا وكل ينظر الى غريمه .

شكل (٤٧)

يتقابل المقدمان بالطعن والتبديل حتى يعدوا حلقة في حلقة وذلك بترجل أحد المقدمين عن فرسه .

شكل (٤٨)

فإذا جاء دور المبارزة ، يتفرق الصفان من وسط الميدان ويطلب كل صف رأس الميدان .

شكل (٤٩)

ثم يركزون رماحهم حتى يصل المقدمان الى رأس الميدان .

شكل (٥٠)

ثم ينصب لهم البرجاس في الوسط ويبرز اليه الفرسان بالنوبة على الترتيب .

شكل (٥١)

ترتيب القرقورة ويعرف بميدان التسيير .

شكل (٥٢)

صفة البقجة .

شكل (٥٣)

ميدان الطير .

شكل (٥٤)

اللعب بالبنود والتساريح .

شكل (٥٥)

صفة البتية والدخول لها .

شكل (٥٦)

ميدان الضراب .

شكل (٥٧)

الحلقة المشقوقة .

شكل (٥٨)

ترتيب الصفوف وسط الميدان .

شكل (٥٩)

الدر المنثور .

شكل (٦٠)

الدر المنظوم .

شكل (٦١)

الكلاب المربع المزدوج .

شكل (٦٢)

الصف المستوي .

شكل (٦٣)

الصف الهلالي .

شكل (٦٤)

الصف المعطوف .

وصف اللوحات

لوحة رقم ١ :

- (أ) عمال من العصر الفرعوني يصنعون سفينة من جذوع النخل .
(ب) سفينة فرعونية مصنوعة من البردي وهى من السفن النهرية .
(عن البحرية المصرية)

لوحة رقم ٢ :

- (أ) سفينة من العهد الفرعوني تستعمل المجاديف وكذا الشرع المصنوعة من
الحصير ، وهى من السفن النيلية .
(ب) سفينة من العصر الفرعوني تسير بالشرع والمجاديف فى البحار .

لوحة رقم ٣ :

- نموذج لمركب مصرية ترجع الى عهد الأسرة الرابعة سنة ٢٩٠٠ ق.م .
(عن المتحف التجارى بفلادلفيا)

لوحة رقم ٤ :

- نموذج لمركب نيلية من مصر ترجع الى سنة ٢٥٠٠ ق.م .
(عن المتحف التجارى بفلادلفيا)

لوحة رقم ٥ :

تثل سفينة الملكة حتشبسوت المنقوشة بالحفر البارز على جدران معبد الدير
البحرى بالضفة الغربية للأقصر ، وترجع الى سنة ١٥٠٠ ق.م . وهى السفينة التى
أرسلت الى بلاد (بونت) لشراء الحاصلات النادرة مثل العاج والأبنوس
وما إليها .

عن (L'Histoire de Bateaux)

لوحة رقم ٦ :

- (أ) تثل سفينة الاله رع الصباحية والمائية .
(ب) ، (ج) المراكب التى كان يستعملها فرعون مصر فى المناسبات الدينية
التقليدية .

لوحة رقم ٧ :

تمثل الأسطول الذى استعمله الملك رمسيس الثالث سنة ١٣٠٠ ق.م فى حروبه البحرية مع شعوب البحار (قبرص وكريت) . وقد وجدت منقوشة على جدران مدينة جابو على الضفة الغربية للأقصر .

عن (L' Histoire de Bateaux)

لوحة رقم ٨ :

تمثل السفينة التى حملت مسلة الملكة حتشبسوت الى أوروبا . وقد عثر على صورتها منقوشة على جدران الدير البحرى .

عن (L' Histoire de Bateaux)

لوحة رقم ٩ :

نموذج سفينة فينيقية ترجع الى القرن الثالث عشر قبل الميلاد .
عن (المتحف التجارى بنسلفانيا)

لوحة رقم ١٠ :

نموذج سفينة فلسطينية ترجع الى القرن الثانى عشر قبل الميلاد .
عن (المتحف التجارى بفلادلفيا)

لوحة رقم ١١ :

نموذج سفينة من عهد هوميروس ، وترجع الى القرن الحادى عشر قبل الميلاد .
عن (المتحف التجارى بفلادلفيا)

لوحة رقم ١٢ :

نموذج سفينة بابلية تنتهى مقدمتها برأس فرس .
عن (المتحف التجارى بفلادلفيا)

لوحة رقم ١٣ :

نموذج سفينة فينيقية من نوع (Galley) ، الذى ينتهى بمقدمة على شكل رأس السك . وترجع الى القرن السابع قبل الميلاد .

لوحة رقم ١٤ :

نموذج سفينة من قرطاجنة من النوع المعروف باسم (Galley) وتنتهى المقدمة بشكل طائر يشبه البجعة . وترجع الى القرن الخامس قبل الميلاد .

لوحة رقم ١٥ :

نموذج سفينة تجارية اغريقية ترجع الى القرن الخامس قبل الميلاد .

لوحة رقم ١٦ :

احدى السفن المصرية الكبيرة التى بناها بطليموس الرابع .
عن (البحرية المصرية)

لوحة رقم ١٧ :

نماذج من الطمي المحروى (Terra-cotta) عثر عليها في تاجرا وفي جزر بحر ايجه ، وهي تمثل السفن التجارية في العالم الهليني في القرن الرابع والثالث قبل الميلاد .

لوحة رقم ١٨ :

(أ) سفينة تجارية رومانية في الميناء ، مخفورة على الخشب عثر عليها في Astia . وترجع الى القرنين الأول والثاني للميلاد . ونلاحظ وجود دفتين في منتصف كل جانب دفعة ، كما قويت الجوانب بثلاث أو أربع عقد لحمايتها من الاحتكاك .

(ب) ذهبية مصرية من سفن نهر النيل وترجع الى العصر الروماني .

عن (البحرية المصرية)

لوحة رقم ١٩ :

نموذج سفينة تجارية رومانية ، نحتت نهايتها على هيئة تماثيل آدمية وحيوانية وترجع الى القرن الثاني قبل الميلاد .

عن (Cecil Torr)

لوحة رقم ٢٠ :

نموذج سفينة تجارية رومانية ذات هيكل مستدير وترجع الى القرن الأول الميلادي .

عن (Cecil Torr)

لوحة رقم ٢١ :

دقل (مرسى أو هلب) من الحجر عثر عليه في ميناء بيريه .

عن (المتحف اليوناني)

لوحة رقم ٢٢ :

نماذج من المراسي القديمة .

(أ) مرسة من العصر البرونزي مرسومة على خزف عثر عليه في مالطة ويرجع الى سنة ١٨٠٠ ق.م .

(ب) مرسة عثر عليها في سردينيا ترجع الى ٦٥٠ ق.م .

(ج) مرسة مرسومة على عجلة من منطقة البحر الأسود وترجع الى سنة ٤٥٠ ق.م .

٢٦-٢ البحرية في العصر الاسلامي

(د) مرساة مرسومة على عملة من منطقة البحر الأسود وترجع الى سنة ٤٠٠ ق.م — ٣٧٥ ق.م .

(هـ) مرساة منقوشة على عملة سورية ترجع الى سنة ٣٠٠ ق.م الى سنة ١٦٠ ق.م .

(و) مرساة محفورة على قوس نصر (Tibezius) ترجع الى سنة ٢٠ م .

(ز) مرساة من النرويج ترجع الى ٧٠٠ م .

(ح) مرساة رومانية ترجع الى سنة ٤٠ م .

(ط) مرساة من العصور الوسطى ترجع الى ١٠٦٦ م من حوض البحر الأبيض المتوسط .

(ي) مرساة رومانية عثر عليها في بحيرة (Nemi) (بتحف فرانكلين Franklin) .

لوحة رقم ٢٣ :

سفن اغريقية حربية من النوع المعروف باسم (Pantekontoros) . ونلاحظ أن مقدمها منحوت على شكل رأس طائر والمؤخرة على شكل ذيل الطائر . وقد أصبح هذا النوع من السفن في العصور الوسطى مخصصا لصيد الحيتان .
عن (Cecil Torr)

لوحة رقم ٢٤ :

نموذج آخر من السفن المعروفة باسم (Pentekontoros) وهي تشبه شكل السك الى حد كبير .

لوحة رقم ٢٥ :

نموذج سفينة اغريقية من النوع المعروف باسم (Trireme) ، أي ذات الثلاثة الصفوف من المجاديف . والقطاع الجانبي يبين الصفوف الثلاثة من المجاديف .
عن (المتحف التجارى بفلادلفيا)

لوحة رقم ٢٦ :

نموذج سفينة أغريقية ذات ثلاثة صفوف من المجاديف .
عن (المتحف اليوناني)

لوحة رقم ٢٧ :

نموذج سفينة ذات ثلاثة صفوف من المجاديف كما تخيلها الفنان في بحر هائج

لوحة رقم ٢٨ :

نموذج سفينة تجارية من فارس وترجع الى سنة ٧٠٠ م .

لوحة رقم ٢٩ :

(أ) سفينة تجارية ذات شراعين مربعين ، ترجع الى القرن الثالث عشر الميلادى وقد استعمل الغرب مثل هذا النوع من السفن فى الحروب الصليبية فى الشرق .

(ب) ختم عليه سفينة ذات دفة عشر عليها فى بولندة وترجع الى سنة ١٢٤٢ م .

(ج) صورة من مخطوط بيزنطى ترجع الى سنة ٨٨٦ م ، وبه رسم مركب يحتوى على شراع مربع مما أطلق عليه شراع (لاتينى) . وقد ثبت طرفان من أطرافه الأربعة فى العمود المثبت فى وسط الصارى فبدا الشراع وكأنه مثلث .

لوحة رقم ٣٠ :

سفينة من البحر الأبيض المتوسط يستعمل المجذاف الواحد فيها خمسة بحارة وترجع الى سنة ١٦٢٩ .

عن (History of Technology)

لوحة رقم ٣١ :

طراز من القرقور نرى فيه ساحتين للقتال فى المقدمة والمؤخرة ، والمدافع فى الوسط . كما يحتوى على ثلاثة أو أربعة أشرع .

لوحة رقم ٣٢ :

طراز من الحراقات ، يحتوى على ثلاثة شرع . والسفينة محفورة على النحاس من هولندا فى نهاية القرن الخامس عشر الميلادى .

لوحة رقم ٣٣ :

طراز من السفن المعدة لنقل الملوك والأمراء . وقد استعارته انجلترا من هولنده فى القرن السابع عشر الميلادى . وعلى هذه السفينة عاد شارل الثانى الى عرشه سنة ١٦٦٠ م .

لوحة رقم ٣٤ :

سفينة ذات شرع مثلثة ترجع الى سنة ١٧١١ م .

لوحة رقم ٣٥ :

تمثل المراكب المعروفة باسم الزروق أو (البلم أو البدن) ، وهى من السفن المستعملة فى نهر دجلة والفرات ، كذلك استعملها أهل عدن قديماً .
عن (Bjorn: Les Bateaux)

لوحة رقم ٣٦ :

سفينة من سفن المحيط الهندى والبحر الأحمر .
عن (Les Bateaux)

لوحة رقم ٣٧ :

تمثل السفن المعروفة باسم (دونانى) أو (ماشو) المستعملة على الساحل الشرقى للهند وفى شمال سيلان .
عن (Les Bateaux)

لوحة رقم ٣٨ :

تمثل شكل سفينة مما كان يستعمل فى العالم الاسلامى فى القرن الرابع عشر ، والصورة من جامع التواريخ لرشيد الدين وترجع الى نهاية القرن الرابع عشر وتمثل قصة سفينة نوح .

لوحة رقم ٣٩ :

تمثل سفينة مما كان يستعمله المسلمون فى القرن الخامس عشر . والصورة من مخطوط الفردوسى وتمثل احدى قصص الشهنامة وترجع الى سنة ١٤٨٦ م .
عن (المتحف البريطانى)

لوحة رقم ٤٠ :

سفينة مرسومة بالفرسكو على جدران كنيسة (الخروج) بالباحوان بالواحات الخارجة . وتمثل السفينة سفينة نوح عليه السلام . وترجع الى القرن السابع الميلادى . ويسمى المسلمون سفينة نوح باسم (ذات الودع) .

لوحة رقم ٤١ :

طبق من الخزف ذى البريق المعدنى من صناعة مصر فى القرن التاسع الميلادى . وقد رسم عليه شكل سفينة تسير بالمجاديف والشرع .
عن (متحف الفن الاسلامى بالقاهرة)

لوحة رقم ٤٢ :

طبق من الخزف ذى البريق المعدنى ، يرجع الى العصر الفاطمى فى القرن الحادى عشر الميلادى . وقوام الزخرفة سفينة نيلية مقدها على شكل سكة .

لوحة رقم ٤٣ :

صورة سفينة مرسومة بشكل بدائي على ورق بردى ، ولعل الفنان أراد برسم الطائر عند نهايتها أن يرمز الى سفينة نوح عليه السلام . وترجع الصورة الى القرن الثالث عشر في العصر المملوكى .

عن (متحف الفن الاسلامى بالقاهرة)

لوحة رقم ٤٤ :

صورة من مقامات الحريرى ، المقامة (٣٩) ، تنسب الى بغداد سنة ١٢٣٥ م أو سنة ١٢٣٥ م .

عن (متحف ليننجراد)

لوحة رقم ٤٥ :

سفينة تعرف باسم العرجون مرسومة على ورق . وقد عرفت بهذا الاسم لأن شرعها تصنع من سعف النخيل اللين الذى يوجد بأعلى النخيل الذكر ، ويعرف باسم (العرجون) . وتكثر سفن العرجون فى صعيد مصر .

عن (متحف الفن الاسلامى بالقاهرة)

لوحة رقم ٤٦ :

تمثل هذه الصورة سفينة مصنوعة من الجلد مما كان يستعمل فى خيال الظل فى مصر فى العصر المملوكى .

عن (التصوير عند العرب)

لوحة رقم ٤٧ :

صورة من مخطوطة مقامات الحريرى مؤرخة سنة ١٢٣٧ م (سنة ٦٣٤ هـ) تنسب الى بغداد . من عمل يحيى بن محمود الواسطى . وتمثل القصة ، اشتداد الريح فلجأت السفينة التى كان بها أبو زيد السروجى ، والحارث بن همام الى أحد الجزر الى أن تسكن الريح . ونرى هنا مؤخر السفينة فقط وقد تدلى منه المرساة .

لوحة رقم ٤٨ :

تمثل سفينة من طراز الشوانى مما استعمل فى مصر والشرق الأوسط فى القرون الوسطى .

عن (البحرية المصرية)

لوحة رقم ٤٩ :

تثل حراقة مسا كان يستعمل فى البحر الأحمر والمحيط الهندى .

لوحة رقم ٥٠ :

تثل الحراقات التى استعملت فى العصور الوسطى وخاصة فى الحروب الصليبية .

لوحة رقم ٥١ : ملونة

صورة سفينة مزخرفة على شكل رءوس حيوانية من مخطوط عجائب المخلوقات للقزوينى .

(دار الكتب المصرية ، تاريخ فارسى رقم (٢١) ورقة رقم ١٩٧ وجه ٢)

لوحة رقم ٥٢ : ملونة

صورة سفينة من المدرسة التركية ، من مخطوط عجائب المخلوقات للقزوينى .

(دار الكتب المصرية ، تاريخ تركى (م) رقم (١٢٣) ورقة ٣٦ ظهر)

لوحة رقم ٥٣ : ملونة

تثل نوعا من الحراقات النهرية ، صورة من المخطوط السابق (رقم ٥٠ ظهرا) .

لوحة رقم ٥٤ :

تثل سفينة من النوع المعروف باسم هيبى Hippie من مخطوط الشهامة نسخها غياث الدين بن بايزيد سنة ٨٩١ هـ . وتثل القصة مطاردة لخسرو فى البحر لافريسياب . والصورة من المدرسة التيسورية فى القرن الخامس عشر الميلادى ، من شيراز اوهرارة .

(من المتحف البريطانى)

لوحة رقم ٥٥ : ملونة

تمثل سفن البحر الأبيض المتوسط فى العصر العثمانى ، من مخطوط عجائب المخلوقات للقزوينى .

لوحة رقم ٥٦ :

صورة من مخطوط أكبرنامة تثل الامبراطور فى حرب استخدم فيها الفيلة . ونلاحظ هنا استخدام القوارب كقنطرة لعبور الجنود والفيلة ، وتعرف باسم العسائم . والصورة من مدرسة التصوير المغولى الهندى فى القرن السادس عشر . عن (متحف فكتوريا والبرت)

لوحة رقم ٥٧ : ملونة

تمثل السفن المتعددة الشرع في المقدمة وفي الوسط والمؤخرة . وهى من مخطوط ديوان نجاتى ، لعيسى نجاتى المتوفى سنة ٩٣٤ هـ .

(دار الكتب المصرية ، أدب تركى م (١٨) ورقة (١٨))

لوحة رقم ٥٨ : ملونة

صورة لسفينة من نوع الشوانى من المخطوط السابق (ورقة ٣٤ ب) .

لوحة رقم ٥٩ : ملونة

صورة لسفينة من نوع الحراقات ، من كتاب الشهامة . والصورة من مجلد مخطوط بقلم تعليق بخط السمرقندى الشهير بالمعنى سنة ٨٤٤ هـ (١٤٤١ م) . وهى من مدرسة التصوير التيمورية .

(دار الكتب المصرية ، تاريخ فارسى (٥٩) ورقة رقم (٢٦٤))

لوحة رقم ٦٠ :

طبق من الخزف التركى عليه رسم سفينة حربية من النوع المعروف باسم (الكراك) . ونلاحظ في رسم السفينة تعدد ساحات القتال . والطبق من صناعة مدينة أزيك بآسيا الصغرى في القرن السابع عشر . ويطلق على هذا النوع من الخزف التركى خطأ اسم خزف (رودس) .

عن (متحف الفن الاسلامى بالقاهرة)

لوحة رقم ٦١ :

طبق من الخزف التركى عليه رسم سفينة من النوع المعروف باسم الغليون ، وهو من صناعة أزيك في القرن السابع عشر .

عن (متحف الفن الاسلامى بالقاهرة)

لوحة رقم ٦٢ :

طبق من الخزف ذى البريق المعدنى من صناعة الأندلس في القرن الخامس عشر رسم عليه شكل سفينة من النوع المعروف باسم الحراقة .

لوحة رقم ٦٣ :

ابريق من الخزف التركى المرسوم فوق الدهان ، عليه رسم مركب شراعية من النوع المعروف باسم لاتين Lateen من سفن البحر الأبيض المتوسط . من صناعة تركيا في القرن السابع عشر الميلادى .

عن (متحف الحضارة بالقاهرة)

لوحة رقم ٦٤ : ملونة

صورة من مخطوط عجائب المخلوقات للقزويني ، من مدرسة التصوير التيمورية في القرن الخامس عشر . وهي تمثل شكل سفينة مقدمتها على شكل ملائر .
(دار الكتب المصرية ، تاريخ فارسي م رقم (٢١) ورقة (١٩٧) د)

لوحة رقم ٦٥ : ملونة

صورة من مخطوط (كلييات سعدى) تأليف سعد الدين الشيرازي المتوفى سنة ٦٩١ هـ في مجلد بقلم تعليق بخط مرشد الدين محمد سنة ٩١٠ هـ (١٥٠٥ م) .
(دار الكتب المصرية ، أدب فارسي م رقم (٧٩) ورقة رقم (٤٥))

لوحة رقم ٦٦ : ملونة

صورة تمثل سفينة من سفن البحر الأحمر والمحيط الهندي من مخطوط (كلييات سعدى) . صورة من المخطوط السابق (ورقة رقم ٣٧٨) .

لوحة رقم ٦٧ :

سفينة شراعية تعرف باسم (كيك) مما كان يستعمل في مصر في العصر العثماني .
(البحرية المصرية)

لوحة رقم ٦٨ :

سفينة شراعية من أسطول مراد بك النهري .
(البحرية المصرية)

لوحة رقم ٦٩ :

سفينة من الأسطول المصري في القرن التاسع عشر .
(البحرية المصرية)

لوحة رقم ٧٠ :

احدى سفن الأسطول المصري في القرن التاسع عشر الذي ذهب الى أعلى النيل .
(البحرية المصرية)

لوحة رقم ٧١ : ملونة

سفينة شراعية من مخطوطة (ديوان نجاتي) تأليف عيسى نجاتي المتوفى سنة ٩٢٤ هـ . والصورة من مدرسة التصوير التركي في أواخر القرن السادس عشر الميلادي .

عن (دار الكتب المصرية ، أدب تركي م ورقة (٣٤) ١)

لوحة رقم ٧٢ : ملونة

تمثل هذه الصورة سفينة سيدنا نوح عليه السلام ، التي يطلق عليها مؤرخو

العرب اسم (ذات الودع) ، كما تخيلها مصور العصر العثماني . وتبين الصورة السفينة وهى تسبح تحت مياه الطوفان ، فى طريقها الى الكعبة .
(كتاب التصوير التركى بمتحف الفن الاسلامى باسطنبول)
لوحة رقم ٧٣ :

السفينة المصرية المعروفة باسم الابراهيمية التى سافرت من الاسكندرية الى السويس عن طريق رأس الرجاء الصالح .
عن (البحرية المصرية)
لوحة رقم ٧٤ :

قطع الأسطول المصرى وهى راسية فى مضيق البسفور فى طريقها الى حرب القرم .
عن (البحرية المصرية)
لوحة رقم ٧٥ :

دار صناعة السفن فى ميناء الاسكندرية فى القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين .
لوحة رقم ٧٦ :

اسطراب يرجع الى ما قبل سنة ٣٠٠ هـ مكتوب عليه اسم صانعه (صنعه حفيد علام بن عيسى) كما وجد عليه اسم مقتنيه ، (أحمد المنجم السنجارى) .
فى مجموعة (Mr J. M. Billmeir)
لوحة رقم ٧٧ :

اسطراب صنعه أحمد بن محمد النقاش بمدينة سرقسطة سنة ٤٧٢ هـ .
عن (المتحف الوطنى بمدينة (Nürnberg) بالمانيا)
لوحة رقم ٧٨ :

اسطرابان : الأيمن ، صنعه محمد بن أبى القسم بن بكران النجار الأصفهاني الصالحاني سنة ٤٩٦ هـ . والأيسر عمل عثمان بن عبد الله الصفار بمدينة فاس سنة ٦٩٩ هـ .
عن (متحف العلوم بفلورنسا)
لوحة رقم ٧٩ :

تقوش على ثلاثة اسطرابات .

الأول : عمل ابراهيم الدمشقى (٦٦٩ هـ / ١٢٧٠ م) .

الثاني : صنعه محمد بن أحمد المزى سنة ٧٢٧ هـ .

الثالث : صنعه محمد بن أحمد المزى سنة ٧٣٤ هـ .

عن (متحف فيزوليام بكمبردج)

لوحة رقم ٨٠ :

اسطرلاب صناعة الحسين بن علي للشيخ أبو العباس بن الشيخ أبو عبد الله

(سنة ٧٠٩ هـ / سنة ١٣٠٩ م) .

عن (متحف فيزوليام بكمبردج)

لوحة رقم ٨١ :

نقوش على اسطرلابين : —

الأول : صنعه محمد بن جعفر بن عمر الاسطرلابي الملقب بجلال (٨٣٤ هـ /

١٤٣٠ م) . وهو ابن جعفر بن عمر بن دولتشاه الكرمانى . عن (المتحف البريطانى) .

الثانى : صنعه عبد الكريم المصرى الاسطرلابى ، بصصر ، الملكى الأشرفى

الملكى المعزى الشهابى ، عفا الله عنه (٦٣٣ هـ / ١٣٣٥ م) . اشتغل عبد الكريم

بصناعة الاسطرلابات فى آخر العصر الأيوبى فى عهد الملك الأشرف موسى وفى عهد

أول سلاطين دولة المساليك المعز أيبك ، والأمير شهاب الدين .

عن (كتاب Mayer)

لوحة رقم ٨٢ :

(أ) تبين ثلاث صفائح لاسطرلاب مع العنكبوت ، والى اليسن العضادة ،

والمحور والفرس التى تثبت فيها صفائح العنكبوت .

(ب) أم الاسطرلاب وبجانباها الحجرة وثلاث صفائح منه .

عن (المتحف العراقى ببغداد)

فهرس الأعلام

(١)

- أبو الوفاء البوزجاني ص ٢٥٠
 أبو سفيان ص ٢٨٣
 أبو يحيى الحسن بن علي بن يحيى ص ٢٨٧
 أبو كامل شجاع بن أسلم الحاجب
 ص ٢٩٠
 أبو نصر منصور بن علي بن عراق ص ٩
 ابن النديم ص ٨
 ابن خلدون ص ٦٣ ، ٧٣
 ابن يامن ص ٣٣٢
 ابن حسون ص ١١٤
 ابن هرقل ص ٧١ ، ٨٤
 ابن عبد القوي ص ١٠٢
 ابن واصل ص ١٠٧
 ابن موسى الراعي ص ١١٧
 ابن سليمان الفزاري ص ٢٤٠
 ابن يونس المصري ص ٢٥٠
 ابن ارنبيفا الزردكاش ص ٣٥٥
 ابن الطوير ص ٢٧٧
 ابن الاخوة القرشي ص ٢٩٧
 ابن بسام ص ٢٩٧
 ابن منظور ص ٣١٩
 ابن الأفغاني ص ٢٥١
 ابن ارنبيفا الزردكاش ص ٣٥٥
 ابراهيم بك ص ١٤٢
 ابراهيم بن محمد الفزاري ص ٢٢٩
 ابراهيم بن سعيد ص ٢٤٦
 ابراهيم بن أحمد بن غانم الاندلسي
 ص ٣٦١
 أجريبا ص ٣٩
 أجزركسيس ص ٤٣
- أبو الزهر البرخي الناخزاه ص ٦٨ ، ٥
 أبو الحسن محمد بن أحمد بن عمر
 السيرافي ص ٦٨ ، ٥
 أبو الحسن علي بن محمد بن أبي بكر
 الهروي ص ٦
 أبو عبد الله بن اسماعيل بن عبيد الله
 البغدادي ص ٧
 أبو معشر المنجم ص ٦ ، ٦٩
 أبو عبد الله محمد بن محمد الرشيدى
 ص ٧
 أبو سعد العلاء بن سهل ص ٣٦٠
 أبو الفوارس يحيى بن أبي منصور
 ص ٨
 أبو العباس الفضل بن حاتم التبريزي
 ص ٩
 أبو الحسن عبد الرحمن عمر الصوفي
 الرازي ص ٩
 أبو الريحان البيروني ص ٩
 أبو أيوب خالد الأنصاري ص ٦٧
 أبو ذر الغفاري ص ٦٧
 أبو الدرداء ص ٦٧
 أبو شامة ص ١٠٧
 أبو عبيدة بن الجراح ص ١٩٣
 أبو عباس ص ٢٢٨
 أبو سهل بن نونجت ص ٢٢٩
 أبو سهل الكوهي ص ٢٣٤
 أبو اسحاق ابراهيم بن حبيب ص ٢٤٠
 أبو بكر بن أربيل ص ٢٤٩
 أبو حامد الصاغاني ص ٢٥٠

انيني ص ٢٠
انتيجون جوناناس ص ٣٣ ، ٣٦
انطويوخوس الأول ص ٣٦
انطونيوس ص ٤٠
أوني ص ١٩ ، ٢٧
ايليوس جالوس ص ٤٨
ايمانويل ص ١٢٨

(ب)

بريبوس ص ٤٨
بهادر الشهابي ص ٣٥٦
بيبي الأول ص ١٩ ، ٢٧
بيبي الثاني ص ٢٩
بيبي نخت ص ٢٩
برديكاس ص ٣٢
بظليموس الأول ص ٣١ ، ٣٢ ، ٣٣
بظليموس الثاني ص ٣١ ، ٣٢ ، ٣٦ ،
٤٣ ، ٤٤ ، ٥٨ ، ٧٣
بظليموس الثامن ص ٤٥
بظليموس بن بظليموس ص ٥٩
بظليموس ص ٢٢٦ ، ص ٢٣١
بظليموس القلوذي ص ٢٣٣
بسيسة ابنة حمزه ص ٨٣
بلدوين ص ١٠٣ ، ١٠٤
بطرس الأول لوزجنان ص ١٢٠
برتوميو دياز ص ١٢٧
بزرک بن شهریار الناخذه ص ١٧٤
بهوجا الهندي ص ١٧٩
باري الفرنسي ص ١٨٨ ، ٢١٩
بلوتارك ص ١٩٣
البدیع الاسطرابی ص ٢٥٠
البلاذري ص ٦٨ ، ٧٧
البيثاني ص ٢٥٠
برهملت ص ٢٣١
بنی عبد المؤمن ص ٢١٧
بنی عبد الواد ص ٢١٧

أحمد بن ماجد ص ٦ ، ص ٦٨ ، ١٢٧ ،
٢٥٨ ، ٢٥٩ ، ٣٥٣
أحمد بن بشرويه ص ٦ ، ص ٦٩ ، ٢٥٩
أحمد غانم الأندلسي ص ٧
أحمد بن طولون ص ٩١ ، ٩٢ ، ٩٣ ،
٢٩٠
أحمد كوبرلي ص ١٤٣
أحمد بن يس الصقلي ص ٢١٧
أحمد باشا ص ٢٤٧
أحمد بن عمر ص ٢٤٧
أحمد بن محمد بن عبد الرحمن ص ٢٥٩
أحمد بن عبيد ص ٣٣١
أحمد بن حنبل ص ٢٢٨
أحمد بن قاسم بن الفقيه الحموي
الأندلسي ص ٣٦١
أحمد بن محمد بن عبد الرحمن ص ٢٥٩
أحمس الأول ص ٢٦
أحمس بن أبانا ص ٢١
أخيلاس ص ٣٧
أدريان ص ٤٩
أرنبيغا الزردكاش ص ٨
أريستون ص ٤١ ، ٥٨
أردشير الأول ص ٤٩ ، ٦٠
أرناط ص ١٠٥ ، ١٧٤
أرسطوطاليس ص ٢٣١
أرسلان شاه ص ٣٢٤
اسماعيل بن ابراهيم بن حرداس الناخذه
ص ٥ ، ٦٨
اسكندر المقدوني ص ٤٩ ، ٥٧ ، ١٩٣
استرابون ص ٥٩
اسرة منج ص ٣٥٠
اعشى بن قيس ص ٣٠٩
اغسطس ص ٤٥ ، ٥٩
اكتافيوس ص ٣٩ ، ٤٠
أم حرام ص ٦٧
أموري الأول ص ٩٩ ، ١٠٠

خواشير بن يوسف بن صلاح الأركي

ص ٥٦ ، ٦٩ ، ٢٥٩

خيتي الثالث ص ١٩

خريستوف كولب ص ١٢٧

خمارويه بن أحمد بن طولون ص ٩٣

الخليفة المنصور ص ٢٢٩ ، ٢٣١

الخليفة الحاكم بأمر الله الفاطمي ص ٩٨

الخليفة العزيز بالله الفاطمي ص ٩٨ ،

٢٩٢

الخليفة المستنصر الفاطمي ص ٩٩ ، ٢٨٥

الخليفة عضد الدولة العباسي ص ٢٧٧

(د)

ديجونى ص ٢٣

ديمترىوس ص ٣٣

دزار الأول ص ٤٣ ، ٥٧

دى كرجرست ص ٣٦٦

دانتى اليجيري ص ١٧١

(ذ)

ذو نواس الحميري ص ٦١

(ر)

رمسيس الأول ص ٤٣

رمسيس الثانى ص ٢٣ ، ٢٨

رمسيس الثالث ص ٢٤ ، ٢٦

روسفوت سكوت ص ٣٦٦

(س)

سارطون ص ٢٥٠

سعد بن أبى سرح ص ٦٧

سليمان المهدي ص ٦ ، ٦٨ ، ٦٩

سهل بن ابان ص ٦ ، ٦٩ ، ٢٥٨

سيتى الأول ص ٢٨ ، ٤٣

سيكوكيس ص ٣٣

سيزوستريس ص ٤٣

(ت)

توفيق احمد البكرى ص ١٠

تحتمس الثالث ص ٢٣ ، ٢٧

تراچان ص ٤٨ ، ٥٧ ، ٧٦

تقى الدين الراصد ص ٢٣٥

(ج)

جمال الدين آقوش القارى العلاني

ص ١١٩

جابر بن حيان الصوفى ص ٨

جستنيان ص ٥١

جبر بن نغير الحضرمي ص ٦٧

الجاحظ بن السنى ص ٦٥

چون الخامس ص ١٦٣

(ح)

الحسين بن على ص ٦٤

حتشبسوت ص ٢٠ ، ٢٧ ، ٢٨ ، ٤٣

الحسن بن عبد الله ص ٢٦٥

الحسن بن عمر ص ٥ ، ٦٨

الحاجب بن لؤلؤ ص ١٠٦

الحسن بن هانىء ص ٣٤٦

الحجاج بن يوسف الثقفى ص ٩٤٦

حومل ص ٧٩

(خ)

خالد بن الوليد ص ٢٠٧

الخليفة المعز لدين الله الفاطمي ص ٩٤ ،

٩٥ ، ٩٧

الخليفة الفائز بنصر الله ص ٩٩

الخليفة العاضد الفاطمي ص ١٠٠

الخليفة المكتفى بالله العباس ص ٩٣

الخليفة المسترشد ص ٢٥٠

خارجة بن حدافة ص ٧٨

خالد بن كيسان ص ٨٨

الخليفة المتوكل على الله العباسي

ص ٢٨٩

السلطان أبو سيف المراكشي ص ٢١٧
السلطان أشرف شعبان ص ٢٦٢ ، ٢٥٩
السلطان المعز أيبك ص ٢٥٢
السلطان قايتباي ص ٢٨٥

(ش)

شاهبور الثاني ص ٦٠
شمس الغلاء منكلي ص ٨ ، ٣٥٥
شداد بن أوس بن ثابت ص ٦٧
شيبان ص ٩٤
شاور بن مجير السعدي ص ٩٩ ، ١٠٠
شجر الدر ص ١١٢
شكر الله على ص ٢٤٦
شرف الدين الطوسي ص ٢٥١
شرف الدولة ص ٢٤٩
الشيخ أحمد العروسي ص ١٤٢
الشيخ محمد الحريري ص ١٤٢
الشيخ محمد السماوي ص ٢٤٩
الشيخ عبد الحلیم الحافاتي ص ٢٤٩

(ص)

الصاحب شمس الدين محمد
ابن السلوسي ص ١١٧
الصالح نجم الدين أيوب ص ١١١ ،
١١٢
الصالح طلائع بن زريك ص ٩٩
صلاح الدين الأيوبي ص ١٠٠ ، ١٠١ ،
١٠٣ ، ١٠٤ ، ١٠٧ ، ١١٣ ، ٢٩٣

(ض)

ضرغام بن عامر ص ٩٩ ، ١٠٠

(ط)

طرفة بن العبد البكري ص ٦٩
الطواشي جمال الدين محسن ص ١١٢
الطبري ص ٢٢٩

سوستراتس ص ٤٤

سنخريب الآشوري ص ٥٦
سيف الدولة بن منقذ ص ١٠٦
سيف الدين كهرداش الزراق ص ١١٨
سليمان الرومي ص ١٣٣ ، ١٣٥
سليمان الخادم ص ١٣٦
سليمان الفارسي ص ٢٢٨
سيبويه البصري ص ٢٣١
سعد الدولة المعروف بسلام عليك
ص ٢٨٥

السيدة عائشة ص ٢٨٣
السلطان الظاهر ركن الدين بيبرس
البندقداري ص ١١٢ ، ١١٣ ، ٢٨٦
السلطان الظاهر بيبرس ص ١١٤
السلطان قلاوون ص ١١٤ ، ١١٦
السلطان الأشرف خليل بن قلاوون
ص ١١٦ ، ١١٧ ، ١١٨
السلطان الناصر محمد بن قلاوون
ص ١١٨

السلطان الأشرف زين الدين أبو المعالي
ص ١٢٠

السلطان الملك الأشرف برسباي ص ١٢٢
السلطان جقمق ص ١٢٤ ، ١٢٥
السلطان مراد الثاني ص ١٢٤
السلطان قنصوه الغوري ص ١٢٦ ،
١٢٩ ، ١٣٠ ، ١٣١ ، ١٧٠
السلطان مظفر شاه ص ١٢٩
السلطان عامر ص ١٢٩ ، ١٣٠
السلطان سليم الأول ص ١٣٠ ، ١٣٣ ،
١٣٥

السلطان بايزيد خان ص ١٣٠ ، ١٣٢
السلطان خليل مظفر شاه ص ١٣٢
السلطان سليمان القانوني ص ١٣٦ ،
١٣٧

السلطان عبد الحميد خان الأول ص ١٤٢
السلطان سليم خان الثالث ص ١٤٢

عبد العزيز بن أحمد المغربي ص ٢٥٩
عز الملك المسيحي ص ٢٩٢
عبد المعز ص ٣٣٠
علاء الدين طيغنا الأشرقي اليوناني ص ٣٥٨
عضد الدولة ص ٢٥٠

(غ)

غايوم الثاني ص ١٠٢
غيلان بن سلمة ص ١٩٣
غيث الدين جمشيد ص ٢٣٥
غاليلو ص ٢٥٠

(ف)

الفاضل محمد بن منكلي ص ٢٦٢
فاسكودي جاما ص ٦ ، ١٢٧
فيلون ص ٤١
فوكاس ص ٥٣
فضالة بن عبيد الانتصاري ص ٦٧
الفونسو الميدا ص ١٢٩
الفونسو البوكرك ص ١٣١ ، ١٣٣
فرانسشكو دالميدا ص ١٣٢
فخر الدين الرازي ص ٢٢٨
فياكهرمكة

(ق)

قلينكوس المصري ص ٢١٥
القفتي ص ٨
قنسطانت ص ٨٣ ، ٨٤
القبودان بيري ص ١٣٨
القبودان مراد رئيس ص ١٣٨
القبودان حسن باشا الجزائري ص ١٤٢
القبودان ادريس بك ص ١٤٣
قاضي القضاة بدر الدين ص ٢٦٤
قسطنانز ص ٧٦
القاضي العوريس ص ١٠٢

(ظ)

الظاهر جقمق ص ٧

(ع)

عبرة الريان الكرمانى ص ٥ ، ٦٨
عمران الأعرج الريان ص ٦
عماد الدين موسى بن محمد اليوسفي
المصري ص ٧
عماد الدين اسماعيل بن عمر ص ٧
عثمان الثقفي ص ٦٢
عمر بن الخطاب ص ٦٢ ، ٦٣ ، ٦٦ ،
٦٧ ، ٢٧٥
عمرو بن العاص ص ٦٤ ، ٦٥ ، ٧٩ ،
٨٠ ، ٢٠٧
عبد الله بن بشر المازني ص ٦٧
عمران الأعرج ص ٦٨ ، ٧٨ ، ٨١ ، ٨٢ ،
٨٣ ، ٢٧٦
عبد الله بن سعد بن أبي سرح ص ٧٧ ،
٧٨ ، ٨١ ، ٨٢ ، ٨٣ ، ٢٧٦
علقمة بن يزيد القطيفي ص ٨٢ - ٨٣
علي بن أبي طالب ص ٨٥ ، ٢٧٥ ، ٣٥٤
عنب بن اسحق ص ٨٩ ، ٩٠
عدي ص ٩٤
عبد الله المأمون ص ٨٩
عمارة اليمنى ص ١٠٢
عبد الصمد الكاتب ص ١٠٢
العادل أبو بكر محمد بن أيوب ص ١٠١
عروة بن مسعود ص ٢٠٦
علي بن يوسف بن تاشفين ص ٢١٧
عكرمة ص ٢٢٨
العباس بن عبد المطلب ص ٢٢٨
عبد الباقي ص ٢٤٥
عبد الففار ص ٢٤٥
عبد الكبير ص ٢٤٨
عبد الكريم المصري الاسطرابي ص ٢٥١

المقریزی ص ٧٧
الملك الكامل ص ١١٠
المسعودی ص ٦
الملك سنفر ص ١٨
الملك مینا ص ١٨
محمد بن طفیح الأخییدی ص ٩٤ ،

٢٩١

مظفر الدین کوبیری ص ١٠٥
الملك ایاس ص ١٣٢
مراد بك ص ١٣٢
الملك الیکسیوس کومنینوس ص ٢١٨
الظاهر بن طاهر القدسی ص ٢٢٧
محمد الجزولی ص ٢٤٥
محمد بن محمد بن هدیل ص ٢٤٧
محمد بن أحمد المزی ص ٢٥١
الملك الأشرف موسی ص ٢٥٢
موسى القندرانى ص ٢٥٩
میمون بن خلیل ص ٢٥٩
مسلمة بن مخلد ص ٢٨٩
مأمون البطانحی ص ٢٩٠
محمد بن تمرز ص ٣٥٧
محمد بن علی الأنصارى ص ٣٥٨
محمد بن سلمان ص ٣٦٠
مرضی بن علی بن مرضی الطرسوسى

(ن)

نارس ص ٤٩
نصر الدین الطوسى ص ٩ ، ٢٣٤
نجوتى ص ٢٧
نحسى ص ٢٧
نیخاو ص ٤١ ، ٤٣ ، ٧٥ ، ٧٦
نور الدین محمود زنگى ص ١٠٠
نوبخت الفارسى ص ٢٢٨
نوح علیه السلام ص ٣١٩

(هـ)

هارون بن خمارویه ص ٩٣

(ك)

کالیكرانس ص ٣٦
کلیوباترة ص ٣٧ ، ٤٠
کاتیروس ص ٣٩
کراکلا ص ٥٠
کومود ص ٥٠
کعب الحبر بن مانع ص ٦٧
کریب بن ابرهة ص ٨٣
کوندی الاسبانى ص ٢١٧
کشيار ص ٢٢٧
الکلبى ص ٢٢٨
کلبیر ص ٢٩٧
کلوت بك ص ٣٦٥

(ل)

لویس الرابع عشر ص ٢٩٩
لورتزو دالمیدا ص ١٣٢
لیث بن کیلان ص ٦ ، ٦٩ ، ٢٥٨
لویس التاسع ص ١١٠ ، ١١٢ ، ٢١٨
لاچین بن عبد الله الذهبى الطرابلسى
ص ٣٥٦

(م)

مانویل الحضى ص ٧٧
مرق رع ص ٧٧
ما شاء الله اليهودى ص ٨ ، ٢٢٩ ،
٢٤٠
محمد بن بابشاد ص ٦ ، ٦٨
محمد بن منکلى العلمى ص ٧ ، ٣٥٩
محمد بن منکلى الشمسى ص ٨
محمد بن سعید السرقسطى ص ٨
محمد بن شاذان ص ٦٩ ، ٢٥٨
محمد بن سلیمان الکاتب ص ٩٣
معاویة بن أبى سفیان ص ٦٣ ، ٦٤ ،
٦٧ ، ٨٤ ، ٢٧٦ ، ٢٨٩
المقداد بن الأسود ص ٦٧

الامير انتف عا ص ١٩
الامير انبال الاجرود ص ١٢٥
الاميرال كابل ص ١٢٨
الامير حسين الكردي ص ١٢٩ ، ١٣١ ،
١٣٢ ، ١٣٣
الامير كركود ص ١٣٠
الامير خيرى بك ص ١٣٦
الاميرة اناكو منيفا ص ٢١٨
الامير خالد بن يزيد ص ٢٢٥
الامير شهاب الدين ص ٢٥٢

(ى)

يوليوس قيصر ص ٣٧
ياقوت الحموى ص ٧٧

هدريان ص ٤٨
هيبالوس ص ٤٥
هرقل ص ٥٣
هنرى الملاح ص ١٢٧
هرمس ص ٢٢٦
هيباخوس ص ٢٤٠
هنرى الثامن ص ٣٣٩
هشام عبد الملك ص ٨٨

(و)

الوليد بن عبد الملك ص ٨٨
وهب ص ٢٢٨
وائل بن الاصقع الكنانى ص ٦٧

(لا)

الاشرف ابو الفتح عمر بن عبد الملك
المظفر ص ٩

فهرس الأماكن والبقاع

أقريطش ص ٩٣ ، ٩٤ ، ٩٥
أنصنا ص ١٦٩
إيران ص ٢٤٨
اسكنديناغة ص ٣٣٤

(ب)

بلوز ص ٤٩
البتراء ص ٤٨
باريس ص ٦
البحرين ص ٥ ، ٥٦ ، ٦٠ ، ٦٢
برلين ص ٦ ، ٧
بطرسبرج ص ٩
بلاد بونت ص ١٨ ، ٢٠ ، ٢٧ ، ٢٨ ،
٢٩ ، ٤٢ ، ٥٦
البحر الأبيض المتوسط ص ٢١ ، ٢٣ ، ٢٧ ،
٢٨ ، ٣١ ، ٣٢ ، ٣٩ ، ٤٧ ، ٤٩ ،
٥٠ ، ٥٨
البحر الأبيض المتوسط ص ٢١ ، ٢٣ ، ٢٧ ،
٢٨ ، ٣٢ ، ٣٣ ، ٣٩ ، ٤١ ، ٤٣ ، ٤٤ ،
٤٧ ، ٤٨ ، ٤٩
بحر ايجة ص ٢٣ ، ٢٦ ، ٢٧ ، ٣١ ،
٣٣ ، ٣٥ ، ٤٠
بلاد الشام ص ٢٣
بلاد الخفيتو ص ٢٣
بلاد الحبشة ص ٢٤
بلست ص ٢٤
بلاد النوبة ص ٢٦ ، ٤٠
اليسفور ص ٣١
البحر الأسود ص ٣١
برقة ص ٣٢ ، ٩٥

(١)

اسطنبول ص ٦
أهرام الجيزة ص ١٤٨
أمالفى ص ٩٧
أرسينوى ص ٤٣
أندونيسيا ص ١٧٦
أرواد ص ٢٥ ، ١١٨ ، ١٢٤
أكسفورد ص ٧
أسكوربال ص ٦
آسيا الصغرى ص ٣١ ، ٣٥ ، ٣٨ ،
٩٢ ، ١٢٥ ، ٣٣٤
أسوان ص ٤٢
أرض الذهب ص ٤١
ايا صوفيا ص ٦ ، ٨
ايلة ص ٤١ ، ٤٨ ، ١٠٦
أدوليس ص ٤٢ ، ٦١
إيطاليا ص ٥٢ ، ١٩٤
أكسوم ص ٥٢
أفريقية ص ٦٤
أشموم ص ١٠٠
انطاكية ص ٥٢ ، ١٠٤
أرمينية ص ١٢٣
آشور ص ١٤٧
اكتيوم ص ٢٠١
أون ص ١٥٤
أصفهان ص ٢٣٤ ، ٢٤٧
أم دنين ص ١٩٢
أورايس ص ٢٢
إليثيا ص ٢١
اقليم كاريا ص ٣٦

بلاد ديمون ص ٥٦
بلغرات ص ١٤٣
برج السلسلة ص ١٠٩
البندقية ص ١٢٦

(ت)

التيمورية ص ٩
تل الفواخير ص ٤٣
تيرمر ص ٥٧
تيريدون ص ٦١
تئيس ص ٦٨ ، ٩٠ ، ٩١ ، ٩٣ ، ٩٩ ،
٢٩٠ ، ١٠٠
تونس ص ٦٨
التركستان ص ٢٣٤
تاهرت ص ٣٤٩

(ث)

ثيكل ص ٢٤

(ج)

الجار ص ٦٦
جبل طارق ص ٤١
جزيرة قبرص ص ٢٣ ، ٢٤ ، ٢٦ ، ٣٤ ،
٣٥ ، ١١٠ ، ١١٤ ، ١٢١ ، ١٢٣ ،
جزيرة رودس ص ٢٦ ، ٣٦ ، ٤٤ ،
١٢٣ ، ١٢٤ ، ١٢٥ ، ١٢٦ ، ١٤٣ ،
٢٩٦
جزيرة اندروس ص ٣٧
جزيرة فاروس ص ٣٧ ، ٤٤
جزيرة كريت ص ٣٧ ، ٨٩ ، ١٤٣
جزيرة سقطرى ص ٤٥ ، ١٢٨
جزيرة ديلوس ص ٥٩
جزيرة اقريطش ص ٨٩
جنوبى شبه الجزيرة ص ١٨
جزيرة الروضة ص ٩٤ ، ٩٧ ، ٢٩٠ ،
٢٩١ ، ٢٩٤ ، ٣٤٢
جدة ص ٦٦ ، ١٠٦

بحر مرمرة ص ٣١
بيت المقدس ص ٣٣ ، ٩٦ ، ١٠٤ ،
١٠٥

بابل ص ٣٣
بلاد ما بين النهرين ص ٣٥ ، ٤٩ ، ٥٧
بلاد الصومال ص ٤٠
البرتغال ص ٤١
بوغاز باب المندب ص ٤٢
البحيرات المرة ص ٤٢ ، ٤٣
برنيكى ص ٤٣
بلاد العرب ص ٣٧ ، ٤٧
بصرى ص ٤٨
بريطانيا ص ٥١
باب المندب ص ٥٩
بمباى ص ٦٢
البرلس ص ٦٨
بيزنطة ص ٧٥
بوسطة ص ٤٩ ، ٧٦
بحيرة التمساح ص ٧٦
بنطابلس ص ٦٨
بيروت ص ٩٦ ، ٩٩ ، ١٠٤ ، ١٠٥ ،
١٢١
البرامون ص ١١٠
بولاق ص ١٢٤ ، ١٢٥ ، ١٣١ ، ١٣٦ ،
١٣٧
بوطو ص ١٥٤
البهنسا ص ١٦٩
بورما ص ١٧٦
بغداد ص ٢٣٣ ، ٢٣٤ ، ٢٥٠ ، ٣٠٦
بستان ابن كيسان ص ٢٩١
بستان الطوشى ص ٢٩١
برشلونة ص ٢٩٦
البصرة ص ١٤٠ ، ص ٣٠٦ ، ٣١٥ ،
٣٢٥
بحر الجبل ص ٣٣٤
البرتغال ص ٤١ ، ١٢٧ ، ١٢٩ ، ١٤٠ ،
برنيكى ص ٤٣

دار الكتب المصرية ص ٧ ، ٨

دنان ص ٢٤

دمياط ص ٦٨ ، ٨٩ ، ٩٠ ، ٩١ ، ٩٦ ، ٩٩

١٠٤ ، ١٠٥ ، ١٠٩ ، ١١٠ ، ١١٤

١١٤ ، ١٢٥ ، ١٧٠ ، ٢٩٤

دلفى ص ١٤٨

دهشور ص ١٥٤

دمشق ص ٤٨ ، ٢٣٣

دول اوروبا ص ٣٣٨

دبو ص ١٢٧

الدردييل ص ٣١

(د)

رأس الزوابع ص ١٢٧

روما ص ٥٠ ، ١٩٤

الرقعة ص ١٠٥

رشيد ص ١٢٥

رأس الرجاء الصالح ص ١٢٧ ، ١٢٨ ، ١٣٠

١٣٠

رومانيا ص ١٣٤

روسيا ص ١٤٣

روان ص ٢٩٧

رودى ص ١٢٥

(ذ)

زوبانا ص ٤٣

زيلع ص ١٣٠

الزقازيق ص ٤٣

(س)

سراف ص ٥ ، ١٧٥

سوريا ص ٢٥ ، ٢٦ ، ٢٣ ، ٢٦ ، ٢٨ ، ٣٦ ، ٤٤

٢٠٧ ، ٥٧ ، ٥٢ ، ٤٤

سردينية ص ٢٦

سيكلاد ص ٢٣

سهلاميس ص ٣٦

السودان ص ٤٠ ، ٣٣٤

ساحل العطور ص ٤٢

جزيرة دمياط ص ١٠٩

جزيرة هرمز ص ١٢٨ ، ١٤٠

جزيرة قمران ص ١٣٠ ، ١٣١

الجزيرة الوسطى ص ١٣٦

جزر البحر الأبيض المتوسط ص ١٤٣

الجبزة ص ١٥٥ ، ٣٣٤

جرشن ص ٢٠١

جبل المقطم ص ٢٣٤ ، ٢٤٨

جزيرة أولبرون ص ٢٩٤

جزيرة عدولى ص ٣٣١

جزيرة كنلوس ص ٣٤٢

جزيرة الذهب ص ٣٤٥

جزيرة صقلية ص ٤٤

جنوة ص ١٢٦

(ط)

الحبشة ص ٦٢

الحجاز ص ٤١

حصن بابليون ص ٤٩

حضر موت ص ٥٥

حلب ص ١٠٥

حصن الكرك ص ١٠٥

(خ)

خليج ارطاة ص ٣٨ ، ٣٩

الخليج العربى ص ٢٤

الخزانة التيمورية ص ٧

خليج هيروبوليس ص ٤٢

خليج السويس ص ٤٧ ، ٥٦

خليج العقبة ص ٤٨ ، ٥٨ ، ١٠٦

الخليج الفارسى ص ٥٥ ، ٦٠ ، ١٢٦

خور الديبل ص ٦٢

خليج الأجوا ص ١٢٧

(د)

دار صناعة الروضة ص ٢٨٩

دجلة ص ٥٥

طرابلس ص ٩٦ ، ٩٩ ، ١٠٤ ، ١١٨ ،
١٢١

الطائف ص ٢٠٧
طيبة ص ٤٥

(ع)

عامور ص ٢٦

عمان ص ٥ ، ٥٥

عكا ص ٦٧ ، ٦٨ ، ٩٩ ، ١٠٣ ، ١٠٤ ،
١١٠

عسقلان ص ٩٦ ، ١٠٤

عدن ص ١٠٦ ، ١٠٧ ، ١٢٨ ، ١٣١ ،
١٣٩ ، ١٣٨

عذاب ص ١٠٦ ، ١٠٧

العلايا ص ١٧٠ ، ٣٣٤

(غ)

غزة ص ٣٣ ، ٣٥ ، ١٠٤

(ف)

فاقوزا ص ٤٩

فينيقية ص ١٥ ، ١٩ ، ٢٣ ، ٢٥ ، ٣٥ ،
٥٨

فلسطين ص ١٩ ، ٣٣ ، ٣٥ ، ٤٥ ، ٥٨

الفرع الكانوبي ص ٣٨

فليوترا ص ٤٣

فونيكة ص ٨٤

الفرما ص ٩١

القسطاط ص ٧٨ ، ٩٤ ، ٩٧ ، ١٠٠ ،

٢٠٧ ، ٢٩١ ، ٢٩٢

الفرات ص ١٠٤

فاما جوستا ص ١٢١

فرچينا ص ٢٠١

فلورنس ص ٢١٩

فرنسا ص ٢١٩ ، ٣٠٨

الفرات ص ٥٥ ، ٥٦

فاقوس ص ٧٦

السويس ص ٤٢ ، ٤٣ ، ٧٤ ، ١٣٠ ،
١٣٦ ، ١٣٩ ، ١٤٠

سفاجة ص ٤٢ ، ٤٣

سكات ص ٤٣

سالونيكيا ص ٩٣ ، ١٤٣

سنجار ص ١٠٥

ساحل الدكن ص ١٢٨

سايس ص ١٥٤

سيام ص ١٧٦

سيلان ص ١٧٩ ، ٣٠٤

سلجماسة ص ٢١٧

سرقسطة ص ٢١٧

سمرقند ص ٢٣٣

السند ص ٣٣٣

(ش)

الشلال الاول ص ١٥ ، ٤٠

شكش ص ٢٤

شوامس ص ٢٤

شبه جزيرة سيناء ص ٢٧ ، ٤١ ، ٦٦

شاطيء دلماس ص ٣٩

شبه الجزيرة العربية ص ٤٠ ، ٤٢ ، ٤٥

الشام ص ٦٤ ، ٦٦ ، ٦٨ ، ٩٦ ، ٩٧ ،

٩٨ ، ١٠٠ ، ١١٤ ، ٢٣٤ ، ٢٤٧ ،

٢٧٦ ، ٢٧٧ ، ٢٩٢

شمال افريقية ص ٣٢٧ ، ٢٤٧

الشط ص ٣٢٧

(ص)

الصومال ص ٤٩

صيدا ص ٥٦ ، ٦٨ ، ٩٦

صور ص ٥٦ ، ٦٨

مقلية ص ٩٩

الصين ص ١٧٥ ، ٣٤٢ ، ٣٤٩

صيمور ص ١٧٥

(ط)

طوطوس ص ٩٢ ، ١٠٤

٤١ ، ٤٥ ، ٤٧ ، ٥٠ ، ٥٢ ، ٥٣ ،
 ٥٧ ، ٥٩ ، ٦٦ ، ٦٨ ، ٧٦ ، ٧٨ ،
 ٨٩ ، ٩١ ، ٩٥ ، ٩٦ ، ٩٨ ، ١٠٠ ،
 ١١٠ ، ١١٤ ،
 معهد المخطوطات بالجامعة العربية ص ٦ ،
 ٧ ، ٨
 المتحف الحربى بالقاهرة ص ٧
 المجلس النيابى بطبران ص ٩
 مصر العليا ص ١٨
 مصر الوسطى ص ١٨
 مصر السفلى ص ١٨
 معبد الدير البحرى ص ٢٠ ، ٢٧
 معبد الكرنك ص ٢٣
 ميناء سلاميس ص ٢٤
 ميناء ستيوم ص ٣٥
 مدينة ميليتوس ص ٣٦
 مقدونيا ص ٣٦
 مدينة افبوس ص ٣٦
 موقعة اكسيوم ص ٣٨
 المحيط الهندى ص ٤١ ، ١٠٧
 مدينة ارسينوى ص ٤٢
 ميناء فيلوتير ص ٤٢
 ميناء برنيس ص ٤٢
 ميناء ليوكس ليمن ص ٤٢
 مدينة هيروبوليس ص ٤٢ ، ٤٣
 محاجر الحمامات ص ٤٣
 ميناء دواو ص ٤٣
 مدينة بوبسطس ص ٤٣
 ميوس هورموس ص ٤٣
 مناجم الزمرد ص ٤٣
 ميناء مصوع ص ٤٢
 مناجم الذهب ص ٤٣
 مفارة الاسكندرية ص ٤٤
 منف ص ٤٩ ، ٧٤ ، ١٥٥
 موريشانيا ص ٥٠
 ماجن ص ٥٦
 ميناء ميوس هورموس ص ٦٠

(ق)

القاهرة ص ٦ ، ١٠٠ ، ١٠٧ ، ١٢٣
 قرقيش ص ٢٥
 قلعة استرابون ص ٢٥
 القيصرية ص ٢٥
 القلزم ص ٤٠ ، ٦٦ ، ٧٤ ، ٧٥ ، ١٠٦
 قارة افريقية ص ٤١
 القصر ص ٤٢ ، ٤٣
 قفط ص ٤٣ ، ٤٤ ، ٤٩
 قرطاجنة ص ٥١ ، ٢٠١
 القسطنطينية ص ٥٣ ، ٩٤ ، ٩٦ ، ١٢٧ ،
 ١٣٥ ، ١٣٩
 قليقية ص ١٢٣
 قليقوت ص ١٢٧ ، ١٢٩
 القلعة ص ١٢٧
 قندهار ص ٣٣٣

(ك)

الكعبة ص ١٠٧
 كورنيا ص ٣٣
 كليشيا ص ٣٧
 كانتون ص ٣٤٩
 كويلون ص ٣٤٩
 كانتوبوليس ص ٤٣
 كجرات ص ١٢٨ ، ١٣١ ، ١٣٦

(ل)

لندن ص ٦
 ليدان ص ٧ ، ٨
 لبنان ص ١٨
 لوبيا ص ٣٣
 ليوكوس ص ٤٣
 لوكى كومي ص ٤٧ ، ٤٨
 ليننجراد ص ٦

(م)

مصر ص ٩ ، ٢١ ، ٢٤ ، ٢٥ ، ٢٦ ،
 ٣١ ، ٣٢ ، ٣٣ ، ٣٦ ، ٣٨ ، ٤٠ ،

نهر اولاي ص ٥٦
نقيوس ص ٧٨
نصيبين ص ١٠٥
النمسا ص ١٤٣
نهر دجلة ص ٣١٦
نهر التيبر ص ٣٤١
نهر سيجورا ص ٣٤٩

(ه)

هيوستيد ص ٣٨
الهند ص ٤٠ ، ٦٠ ، ١٢٧ ، ١٢٨ ،
١٢٩ ، ١٣١ ، ١٣٩ ، ١٧٦ ، ٣٠٦ ،
٣٤٩

(و)

وادي النيل ص ١٥ ، ٤٢
ولاية فرجينيا ص ٣٣
وادي الطميلات ص ٤٣
الولجة ص ٣٤٩

(لا)

الاقصر ص ٢٣
الاسكندرية ص ٣٧ ، ٣٨ ، ٣٩ ، ٤٠ ،
٤٣ ، ٥١ ، ٦١ ، ٦٧ ، ٧٣ ، ٨٤ ،
٩١ ، ٩٦ ، ١٠٣ ، ١٠٤ ، ١٠٧ ،
١١٤ ، ١٢١ ، ١٢٤ ، ١٢٦ ، ١٣٦ ،
١٧٠ ، ٢١٩ ، ٢٣٣ ، ٢٩٠ ، ٢٩٤ ،
٣٣٤

الاسكندرونة ص ١٢٦
الاندلس ص ٦٤ ، ٢٣٣ ، ٢٣٤ ، ٢٤٧

(ي)

اليمن ص ١٠٦ ، ١٠٧ ، ١٢٨ ، ١٣٠ ،
١٣٨ ، ٣٠٤ ، ٣٠٦ ،
اليونان ص ٣٣ ، ٣٥ ، ١٤٧ ، ١٥٥ ،
٢٣٣

ميناء موزا ص ٦٠
مرج عيون ص ١٠٣
ميت غمر ص ١٠٠
المقسى ص ٩٧ ، ٢٩٢ ، ٢٩٤
الموصل ص ١٠٥ ، ٣٢٧
مكة ص ١٠٥
المدينة المنورة ص ٦٦ ، ١٠٧ ، ٢٧٥
منزلة العادلية ص ١٠٩
ميناء ليماسول ص ١١٠ ، ١١٤ ، ١٢١
ملندة ص ١٢٧
ملبار ص ١٢٨
مخا ص ١٣٠ ، ١٣٨
مدينة جو ص ١٣٢
ميناء ديو ص ١٣٢
مساقط ص ١٤٠
مرسليا ص ١٥٧
مراكش ص ٢١٧
مراغة ص ٢٣٣ ، ٢٣٤ ، ٢٤٨
مصر القديمة ص ٢٩١
مالطة ص ٣١٤
مرسية ص ٣٤٩
المغرب ص ٣٤٩
مملكة عامور ص ٢٥
مدينة بيرييه ص ١٤٨
ميناء برندينزي ص ٣٩

(ن)

نهر النيل ص ١٨ ، ٢٨ ، ٤٣ ، ٤٨ ،
٥٥ ، ٣٠٦ ، ٣٤٥
نهر الجانج ص ٢٤
نهر الفرات ص ٢٥
نهر العاص ص ٢٥
نهر دباي ص ٤١
نهر السند ص ٥٧

المراجع العربية

(٤)

- ١ - ابراهيم نصحي : الجمل في التاريخ المصري - مصر في عصر البطالسة والرومان .
- ٢ - ابراهيم نصحي : تاريخ مصر في عهد البطالمة (مجلدان) .
- ٣ - ابن الأثير : الكامل في التاريخ (طبعة مصر سنة ١٣٠٣ هـ) .
- ٤ - ابن القفطي : تاريخ الحكماء (طبعة مصر) .
- ٥ - ابن النديم : الفهرست (ليبرز سنة ١٨٧١ م) .
- ٧ - ابن اياس : بدائع الزهور في وقائع الدهور .
- ٨ - ابن بطوطة : تحفة الأنظار في غرائب الأمصار وعجائب الاسفار .
- ٩ - ابن جبير : رحلة ابن جبير .
- ١٠ - ابن خلدون : المقدمة .
- ١١ - ابن خلكان : وفيات الأعيان (مصر) .
- ١٢ - ابن سيده الرسي : كتاب المخصص .
- ١٣ - ابن شداد : النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية .
- ١٤ - ابن مماتي : كتاب قواوين الدواوين .
- ١٥ - ابن عبد الحكم القرشي : فتوح مصر .
- ١٦ - ابو الفداء : المختصر في أخبار البشر .
- ١٧ - أبو الفرج البصري : تاريخ مختصر الدول (طبعة بيروت سنة ١٨٩٠) .
- ١٨ - أبو المحاسن يوسف تغرى بردى : المنهل الصافي والمستوفى بعد الوافي .
- ١٩ - أبو المحاسن يوسف تغرى بردى : النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة .
- ٢٠ - أبو شامة : كتاب الروضتين .
- ٢١ - احسان هندي : الحياة العسكرية عند العرب (طبعة دمشق) .
- ٢٢ - أحمد زكي باشا : صفحة من تاريخ التجارة المصرية (بحث منشور بمجلة المقتطف ابتداء من اكتوبر سنة ١٩١٧) .
- ٢٣ - أحمد بن زيني دحلان : الفتوحات الاسلامية بعد مضي الفتوحات النبوية (طبعة الحسينية) .
- ٢٤ - اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار .
- ٢٥ - اسماعيل مظهر : السفن والملاحة بمصر : (بحث منشور بمجلة المقتطف عدد يناير سنة ١٩٣٤ ص ٦٠) .
- ٢٦ - البكري : وصف افريقيا .
- ٢٧ - البلاذري : فتوح البلدان .

- ٢٨ - **التميمي** : النظم والطرق التجارية بين الشرق والغرب قبل الحرب الصليبية
(المقتطف عدد مارس وأبريل سنة ١٩٤١) .
- ٢٩ - **الجاحظ** : البيان والتبيين (طبعة مصر سنة ١٣١٣ هـ) .
- ٣٠ - **الحسن بن عبد الله** : آثار الاول في ترتيب الدول (مطبوع على هامش تاريخ
الخلفاء للسيوطي طبعة مصر سنة ١٣٠٥ هـ)
- ٣١ - **الخوارزمي** : مفاتيح العلوم (القاهرة سنة ١٣٤٢ هـ) .
- ٣٢ - **السخاوي** : التبر المسبوك في ذيل السلوك .
- ٣٣ - **السيوطي** : حسن المحاضرة في أخبار مصر والقاهرة .
- ٣٤ - **الطبري** : تاريخ الامم والملوك .
- ٣٥ - **الطبري** : تاريخ الطبري .
- ٣٦ - **الفرد بتار** : فتح العرب لمصر (تعريب محمد فريد أبو حديد بك) .
- ٣٧ - **القلقشندي** : صبح الأعشى (القاهرة سنة ١٣٣٢ هـ) .
- ٣٨ - **الكتبي** : فوات الوفيات (القاهرة سنة ١٩٥١ م) .
- ٣٩ - **الكندي** : القضاة والولاة .
- ٤٠ - **الماوردي** : الاحكام السلطانية .
- ٤١ - **المسعودي** : مروج الذهب (طبعة باريس) .
- ٤٢ - **البياس الأيوبي** : تاريخ مصر الاسلامية من الفتح العربي الى الفتح العثماني .
- ٤٣ - **اليعقوبي** : تاريخ اليعقوبي .
- ٤٤ - **اليعقوبي** : البلدان (لندن سنة ١٨٩٣ م) .
- ٤٥ - **المقرئزي** : المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار .
- ٤٦ - **المقرئزي** : كتاب السلوك لمعرفة دول الملوك .

(ب)

- ٤٧ - **برنارد لويس** : جزر البحر الابيض المتوسط ومكانتها في تاريخ العرب .
بحث منشور بمجلة المستمع العربي السنة الثالثة العدد الرابع والعشرين
وما بعده .

(ت)

- ٤٨ - **توفيق حبيب** : (الصحافي العجوز) قبرص قديما وحديثا .
(جريدة الاهرام عدد ١٧ اغسطس سنة ١٩٣٨) .

(ج)

- ٤٩ - **جاسون فييت** : المواصلات في مصر في العصور الوسطى منشور في (مصر
الاسلامية) .
- ٥٠ - **جاستون ماسيرو** : دليل دار التحف المصرية الفاخرة بلدية القاهرة (تعريب
احمد باشا كمال) .

- ٥١ - **جروهمان** : اوراق البردى العربية .
 ٥٢ - **جميل خانكى** : البحرية المصرية (مطبعة دار الكتب سنة ١٩٤٨) .
 ٥٣ - **جورجى زيدان** : تاريخ التمدن الاسلامى .
 ٥٤ - **جيمس هنرى برستند** : تاريخ مصر من اقدم العصور الى الفتح الفارسى (تعريب الدكتور حسن كمال) .

(ح)

- ٥٥ - **حاجى خليفة** : كشف الظنون عن اسامى الكتب والفنون (القسطنطينية سنة ١٣١١ هـ) .
 ٥٦ - **حسن ابراهيم حسن وعلى ابراهيم حسن** : النظم الاسلامية .
 ٥٧ - **حسن ابراهيم حسن** : تاريخ الاسلام السياسى ثلاثة اجزاء ، القاهرة
 ٥٨ - **حسن عبد الوهاب** : الاشرف برسباى وجمالة الفاروق (جريدة الاهرام عدد ١٩ سبتمبر سنة ١٩٤٦) .
 ٥٩ - **حسن عثمان** : المجلد فى تاريخ مصر وفيه (تاريخ مصر فى العهد العثمانى) .
 ٦٠ - **حسن الباشا** : الألقاب الاسلامية .
 التصوير الاسلامى فى العصور الوسطى (مكتبة النهضة سنة ٥٩) .
 الفنون الاسلامية والوظائف على الآثار العربية ثلاثة اجزاء (دار النهضة ٦٥ - ١٩٦٦) .

(خ)

- ٦١ - **خير الدين الزركلى** : الاعلام (القاهرة سنة ١٩٥٤ / سنة ١٩٥٩) .

(ز)

- ٦٢ - **زكى محمد على** : مصر والحضارة الاسلامية .
 ٦٣ - **زكى محمد حسن** : كنوز الفاطميين .
 ٦٤ - **زترستين K.F. Zetressteen** : تاريخ سلاطين الماليك (لندن سنة ١٩١٩) .
 ٦٥ - **زين الدين** : تحفة المجاهدين فى بعض احوال البرتكاليين (طبعة لشبونة) .
 ٦٦ - **زبنى دحلان** : الجداول المرضية .

(س)

- ٦٧ - **سلطون** : الثقافة الغربية فى رعاية الشرق الاوسط (ترجمة) (بيروت سنة ١٩٥٢) .
 ٦٨ - **سلامة موسى** : عبد اللطيف البغدادى فى مصر .

- ٦٩ - سليمان أحمد حزين : المجلد في التاريخ المصرى (علاقة الجغرافيا بتاريخ مصر العام) .
- ٧٠ - سليمان حزين : توسع العرب وانتشار الاسلام بالبحر (مجلة « المستمع العربى » السنة الثالثة العدد الرابع والعشرين وما بعده) .
- ٧١ - سليم حسن بك : مصر القديمة (ثلاثة أجزاء) .
- ٧٢ - سعيد عاشور : الصليبيون .
- ٧٣ - سعيد عاشور : المماليك .
- ٧٤ - سيده اسماعيل كاشف : علاقة مصر بالخلافة من الفتح العربى الى العصر الطولونى .
- ٧٥ - سيد على الحريرى : كتاب الأخبار السنوية فى الحروب الصليبية .

(ش)

- ٧٦ - شكيب أرسلان (الأمير) : تاريخ غزوات العرب .
- ٧٧ - شهاب أحمد بن ماجد السعدى : كتاب الفوائد فى أصول البحر والقواعد .

(ط)

- ٧٨ - طاش كبرى زاده : مفتاح السعادة ومصباح السيادة (طبعة حيدر آباد) .

(ع)

- ٧٩ - عبد الرؤوف عون : الفن الحربى فى صدر الاسلام (طبعة دار المعارف مصر سنة ١٩٦١) .
- ٨٠ - عبد الرحمن زكى : معركة المنصورة وأثرها فى الحروب الصليبية (القاهرة سنة ١٩٦٠) .
- ٨١ - عبد الرحمن زكى : السلاح فى الاسلام .
- ٨٢ - عبد الفتاح عبادة : كتاب سفن الأسطول الاسلامى (طبعة سنة ١٩١٤) .
- ٨٣ - عبد القادر حمزة باشا : على هامش التاريخ المصرى القديم (مجلدان) .
- ٨٤ - عبد المنعم أبو بكر : المجلد فى التاريخ المصرى (مصر فى عهد الأسرات) .
- ٨٥ - على ابراهيم حسن : دراسات فى تاريخ المماليك البحرية وفى عصر الناصر محمد بوجه خاص .
- ٨٦ - على ابراهيم حسن : مصر فى العصور الوسطى من الفتح العربى الى الفتح العثمانى .
- ٨٧ - على بن برهان الدين الحلبي الشافعى : السيرة الحلبية (طبعة بولاق سنة ١٢٩٢ هـ) .
- ٨٨ - على مبارك باشا : الخطط الوفيقية .
- ٨٩ - عمر الاسكندرى وسليم حسن : تاريخ مصر .
- ٩٠ - عمر الاسكندرى وسليم حسن : تاريخ مصر فى الفتح العثمانى .

- ٩١ - عيسى اسكندر الملوّف : التجارة عند العرب ومجاورهم (المقتطف)
وديسمبر سنة ١٩٣٠ .

(ق)

- ٩٢ - قدرى حافظ طوقان : تراث العرب العلمى (القاهرة سنة ١٣٨٢ هـ -
سنة ١٩٦٣ م) .
- ٩٣ - قسطنطين رزق : التجارة الاسلامية وأثرها فى الحضارة (المقتطف عدد
ديسمبر سنة ١٩٣٥) .

(ك)

- ٩٤ - كرولنيلينو : علم الفلك ، تاريخه عند العرب فى القرون الوسطى (روما
سنة ١٩١١ م) .

(م)

- ٩٥ - مجلة رعمسيس : العمارات البحرية وتاريخها (بحث منشور بالعدد
الصادر فى ديسمبر سنة ١٩١٣ ويناير سنة ١٩١٤ الجزئين الثالث والرابع
من السنة الثالثة صفحتى ٢٢١ ، ٣٣٤) .
- ٩٦ - محمد بن هشام : السيرة النبوية (طبعة مصر سنة ١٣٤٨ هـ) .
- ٩٧ - محمد عبد الله عنان : مصر الاسلامية وتاريخ الخطط المصرية (طبعة
سنة ١٩٣١) .
- ٩٨ - محمد كرد على بك : خطط الشام .
- ٩٩ - محمد مصطفى زيادة : المحاولات الحربية للاستيلاء على جزيرة رودس مجلة
الجيش المصرى عدد يناير سنة ١٩٤٦ ، تعريف الاستاذين محمد سعيد
السيد منصور وجمال الدين محمد الشيال .
- ١٠٠ - محمد مصطفى زيادة : المصريون فى قبرص (الرسالة العاشرة من رسائل
الثقافة العسكرية الصادرة عن وزارة الدفاع الوطنى تعريف البكباشى
عبد الرحمن زكى والاستاذ سعيد السيد منصور) .
- ١٠١ - محمد ياسين الحموى : تاريخ الاسطول العربى (طبع بدمشق سنة ١٩٤٥ م /
سنة ١٣٦٤ هـ) .
- ١٠٢ - محمد رزق سليم : عصر سلاطين المماليك .
- ١٠٣ - محمود عبد الهادى : المعارف البحرية .
- ١٠٤ - محمود عكوش : مصر فى عهد الاسلام (طبعة سنة ١٩٤١) .
- ١٠٥ - ميخائيل مواد : المآصر البحرية فى بلاد الروم والاسلام (المقتطف اعداد مارس
وابريل ومايو ويونية ويولية واغسطس سنة ١٩٤٤) .

(ن)

١٠٦ - نعمان ثابت : الجندية في الدولة العباسية (طبعة بغداد سنة ١٣٥٨ هـ / سنة ١٩٣٩ م) .

(هـ)

١٠٧ - هريزت خاسكى : البحر في تاريخ المسلمين وثقافتهم .

(و)

١٠٨ - وليم موير : تاريخ دولة الماليك في مصر (تعريب الأستاذين محمود عابدين وسليم بك حسن) .

١٠٩ - وهيب كامل : هيرودوت في مصر .

(ى)

١١٠ - ياقوت الحموى : معجم البلدان .

١١١ - يوسف اشباح : تاريخ الأندلس في عهد المرابطين والموحدين .

المخطوطات

- ١ - كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد - تأليف شهاب الدين أحمد بن ماجد
- ٢ - كتاب أنيق في المناجيق - تأليف أرتبغا الزردكاش
- ٣ - كتاب تحفة المجاهدين في العمل في الميادين - تأليف لاجين بن عبد الله المعروف بالطرابلسي
- ٤ - عبارات النفط (المحتاج إليها في الحروب) - مجهول المؤلف
- ٥ - غنية الطلاب في معرفة الرمي بالنشاب - تأليف علاء الدين طيبغا الأشرقي اليوناني
- ٦ - الحيل في الحروب وفتح المدائن وحفظ الدروب - تأليف محمد بن منكلى الناصري
- ٧ - تبصرة أرباب الألباب في كيفية النجاة في الحروب من الأسواء ونشر أعلام الأعلام في العدد والآلات المعينة على لقاء الأعداء - تأليف مرضى بن على بن مرضى الطرسوسى
- ٨ - كتاب الحرافات - تأليف أبو سعد العلاء بن سهل
- ٩ - الضر والمنافع للمجاهدين في سبيل الله - تأليف إبراهيم بن أحمد بن غانم بن محمود ابن زكريا الأندلسى .
- ١٠ - رسالة في أسماء الرسوم المرسومة على الآلة المسماة بالأسطرلاب الشمالى . - مجهول المؤلف
- ١١ - المقالة الخامسة في رسم الآلات العائدة على تسطيح الكرة كالأسطرلاب الشمالى والجنوبى والزرقالة والشكازية والأرباع - مجهول المؤلف

المراجع الأجنبية

(A)

- 1.—**Abell, Sir Westcott**: The shipwrights trade (Cambridge 1948).
- 2.—**Anderson, Romolax Anderson, R.C**: The Sailing-ship. Six thousand years of History (Landon 1947).
- 3.—**Appien**: Prooem. 16.

(B)

- 4.—**Bevan (Edwyn)**: Histoire des lagides.
- 5.—**Bevan Edwyn**: History of Egypt under the Ptolemiac Dynasty.
- 6.—**Brestead (J.H.)**: Ancient Records of Egypt.
- 7.—**Brestead (J.H.)**: A History of Egypt.
- 8.—**Brestead: (James Henry)**: A History of Egypt.
- 9.—**Boreux (Charles)**: Etudes de nautique égyptienne.
- 10.—**Bouché-Lecher (A)**: Histoire des lagides.
- 11.—**Bury J.B**: Gibbons Decline & Fall (London 1896-7).
- 12.—**Bury, J.B**: History of the later Roman Empire (London 1889).
- 13.—**Butter (Alfred)**: The Arab Conquest of Egypt.
- 14.—**Butter**: Ancient Coptic Churches of Egypt. (Oxford 1884).
- 15.—**Bojorn Landstôm**: Boteaux. (qxeenw; ch 1961)

(C)

- 16.—**Callixène**: Athen
- 17.—**Chabas (F.)**: Recherches pour servir à l'Histoire de la XIX^eme dynastie et spécialement à celle des temps de l'Exode.
- 18.—**Champollion Le Jeune (F.J.)**: L'Egypte sous les Pharaons.
- 19.—**Champollion Figeae**: Egypte ancienne.
- 20.—**Champollion Figeae**: Egypte Ancienne.
- 21.—**Chapot (Victor)**: Histoire de la Nation Egyptienne T-III: L'Egypte romaine.
- 22.—**Charles Singer, E.J. Holmyard**: History of Technology Vol. II, III (Oxford 1956).
- 23.—**Charles Worth (M.P.)**: Trade routes and commerce of the Roman Empire.
- 24.—**Chatterton, E.K**: Sailing Ships & their Story (London 1923).
- 25.—**Combe (E'Tienn?)**: Précis de L'Histoire d'Egypte Ottomane.
- 26.—**Cruissin (Paul)**: Institutions militaires et navales.

(D)

- 26.—**Deherain (Henri)**: Histoire de la Nation Egyptienne, t.v. L'Egypte Turque.
- 27.—**Diehl (Charles)**: Histoire de la Nation Egyptienne t. III: L'Egypte chretienne et byzantine.
- 28.—**Drioton (E) et Xandier. I**: Les peuples de l'Orient mediterreen. L'Egypte.
- 29.—**Dozy**: Supplement au dictionnaires arabes.
- 30.—**Dumichen (Joh)**: Die Flotte einer Aegyptisches Kosenigin.
- 31.—**Dumichen (Joh)**: Historische Inschriften altagyptischer Denkmaler in den Jahren 1863-1865 an Ort und Stelle gesammelt und mit erlauterndem teat.
- 32.—**Duruy (Victor)**: Histoire des Grecs depuis les temps les plus recules jusquà la reduction de la Grece en province romaine.
- 33.—**Duruy (Victor)**: Histoire des Romains depuis les Temps les plus recules jusquà l'invasion des Barbares.

(E)

- 34.—**East India Company**: The Court Records of the East Indian Company, 1599-1603. (London 1886).
- 35.—**Elgood (P.G.E.)**: Egypt.
- 36.—**Erman (Adolf)**: The Historian's History of the Klorld.
- 37.—**Eschyle**: Les Perses (traduction Pierron.).

(F)

- 38.—**Falconer, W.**: An Universal Dictionary of Marine (London 1769).
- 39.—**Farrere (Claude)**: Navires.
- 40.—**Flinders Petric (W.M.)**: A History of Egypt.
- 41.—**Flinders Petrie (W.M.)**: On the Feinders Petrie Papyri.
- 42.—**Frontin**: III (Bataille d'Ephése).

(G)

- 43.—**Gauthier (Henri)**: Precis de L'Histoire d'Egypte, t.II: L'Egypte pharaonique.
- 44.—**Gauthier (Henri)**: Les transports dans ancienne Egypte (L'Egypte contemporaine No 139 Janvier 1933.).
- 45.—**Glanville (S.R.K.)**: Daily life in Ancient Egypt.
- 46.—**Glutz (Gustave)**: Histoire ancienne (t.II).
- 47.—**Grdinder**: La guerre.
- 48.—**Grenne J.B.**: Fovilles executeés a Thebes dans l'année 1855.
- 49.—**Groningen. (B.A.Xan)**: L'Egypte et L'Empire, Aegyptus VII, 1926.

(H)

- 50.—**Hdle**: Les grands combats sur mer.
51.—**Henry (D.M.J)**: L'Egypte pharaonique ou Histoire des institutions des Egyptiens sous leurs rois nationaux.
52.—**Herodote**: Histoires.
53.—**Heyd (W)**: Histoire du commerce du Levant.
54.—**Heyd (W)**: Histoire du commerce du Levant au Moyen Age.
55.—**Hohlwin (N.)**: La police des villages egyptiens a l'époque romaine. Musée Belge x.
56.—**Holleaux (M.)**: Ceux qui sont dans les bagages (Revue des Etudes Grecques XXXI X) 1928).
57.—**Holmes, Sir George**: Ancient & Modern ships (London 1906).
58.—**Hornell, J**: Water transport. (Cambridge 1946).

(J)

- 59.—**Johnson (A.C.)**: Roman Egypt. t.ii of the Serien An Economic Survey of Ancient Rome.
60.—**Jouguet (Pierre)**: Histoire de la Nation Egyptienne, t. III: L'Egypte Ptolemaïque.
61.—**Jouguet (Pierre)**: Precis de l'Histoire d'Egypte, t. i: L'Egypte gréco-romaine de la conquete d'Alexandre a Diocletien.

(K)

- 62.—**Kees (H.)**: Kulturgeschichte des Alten Orient t. I Aegypten.
63.—**Koster**: Sie fahrten der atten Aegypten.
64.—**Koster**: Schiffahrt und Handelsverkehr des Oestlichen mittel meeres in 3 und 2 Jahrtausent vor Chr.

(L)

- 65.—**La Graviere (Jurien De)**: Doria et Barberousse.
66.—**La Graviere (Jurien De)**: La Marine de Ptolemees.
67.—**La Graviere (Jurien De)**: La Marine des Anciens.
68.—**Lammens**: Etude sur le régime du Calife Ommayade Moawia Ier.
69.—**Lave. F.C.**: Venetian Ships & Shipbuilders of the Renaissance. (Baltimore 1934).
70.—**Lave Poole (S)**: A History of Egypt in the Midde Ages.
71.—**La Ronciere (Charles De)**: Histoire de la Nation Egyptienne, t.I: Les routes maritimes.
72.—**Laughton, L.C**: Old Ship Figureheads & Sterus (London 1925).
73.—**Le Bas (Philippe)**: Histoire Ancienne depuis l'origine des empires jusqu'à l'établissement de la domination romaine.

- 74.—**Lesquier** (*Jean*): Les Institutions militaires de l'Égypte sous les Lagides.
 75.—**Lesquier** **J.**: L'armée romaine d'Égypte, d'Auguste à Diocletien.
 76.—**Lolling**: Le détroit de Salamine.
 77.—**Ludwing**. (*Emil*): La Méditerranée.
 78.—**Ludwing**. (*Emil*): Le Nil.

(M)

- 79.—**Macquart** (*Joachim*): Organisation militaire chez les Romains.
 80.—**Mahaffy** (**J.P.**): A History of Egypt, Ptolemaic Dynasty.
 81.—**Mariette** (**A.**): Histoire d'Égypte.
 82.—**Mariette** (**A.**): Deir-El Baharie.
 83.—**Maspero** (*Gaston*): Guide du visiteur du musée du Caire.
 84.—**Maspero** (*Gaston*): De quelque navigation des Égyptiens sur les côtes de la mer Érythrée (Revue historique t. IX.)
 85.—**Maspero** (*Gaston*): Histoire Ancienne des Peuples de l'Orient.
 86.—**Maspero** (*Jean*): Organisation militaire de l'Égypte byzantine.
 87.—**Mayer**. **L.H.**: Islamic Astrolabists and their works (Genève 1956).
 88.—**Mercer**. (**S.A.B.**): Growth of religions and moral ideas in Egypt.
 89.—**Milne** (*J. Grafton*): A History of Egypt under Roman Rule.
 90.—**Milne** (*J. Grafton*): Egyptian Nationalism under Greek and Roman Rule.
 91.—**Miur** (*William*): The Mameluke or Slave Dynasty of Egypt.
 92.—**Montet** (*Pierre*): Les scènes de la vie privée dans les tombeaux égyptiens de l'Ancien Empire.
 93.—**Morgan**. (*J. De*): Les fouilles de dahchour.
 94.—**Morgan**. (*J. De*): L'âge de la pierre en Égypte.
 95.—**Morgan**. (*J. De*): Ethnographie préhistorique.
 96.—**Mummsen** (**T.**): Provinces of the Roman Empire t. II.
 97.—**Munier** (*Henri*): Précis de l'Histoire d'Égypte t. II. L'Égypte Byzantine, de Diocletien à la Conquête arabe.

(O)

- 98.—**Ockley**: History of Sarracens.
 99.—**Oman**: A History of the Art of Wars in the Middle Ages.

(P)

- 100.—**Pline**: VI (Les Ports de la Mer Rouge).
 101.—**Plutarque**: Les Vies des Hommes illustres.
 102.—**Polyen V**: (La Bataille d'Andros).
 103.—**Pouyade** (*Yean*): La Route des Indes et ses Navires.

(Q)

- 104.—**Quatremère E.**: Mémoires géographiques et Historiques sur L'Égypte
(Paris 1811).

(R)

- 105.—**Rados C.N.**: La bataille de Salamine.
106.—**Rostowzew (M.)**: Kornhebung und Transport in Gnechischrom
Schen Aegypten.
107.—**Rouge. (E. De)**: Etude de monuments du massif de Karnak (Publiée
dans "Les Mélanges d'Archéologie" .. I. P. 49.

(S)

- 108.—**Sedillot (L.A)**: Histoire des Arabes.
109.—**Smith**: History of Mathematics. (1925).
110.—**Smyth, H.W.**: Mast & sail in Europe & Asia (Edinburgh 1929).
111.—**Sourial (Aziz)**: The Crusade in the later Middle-Ages.
112.—**Stevenson**: The Grusaders in the East.
113.—**Strabon**: Géographie.
114.—**Sutherland, W**: The Ship-builder's Assistant. (London 1711).

(T)

- 115.—**Tarn (W.W)**: Hellenic Military and Naval Developments.
116.—**Texier (Charles)**: Asie Mineure.
117.—The earliest Boasts on the Nile (Journal of Egyptian Archaeology 1917).
118.—**Thucydide**: Histoire de la Guerre du Peloponese.
119.—**Tones A.H.M.**: The cities of the Eastern Roman Provinces.
120.—**Torr (Cecil)**: Ancient Ships.

(V)

- 121.—**Von Kromer**: The Orient under the Caliphes (Calcutta 1920).

(W)

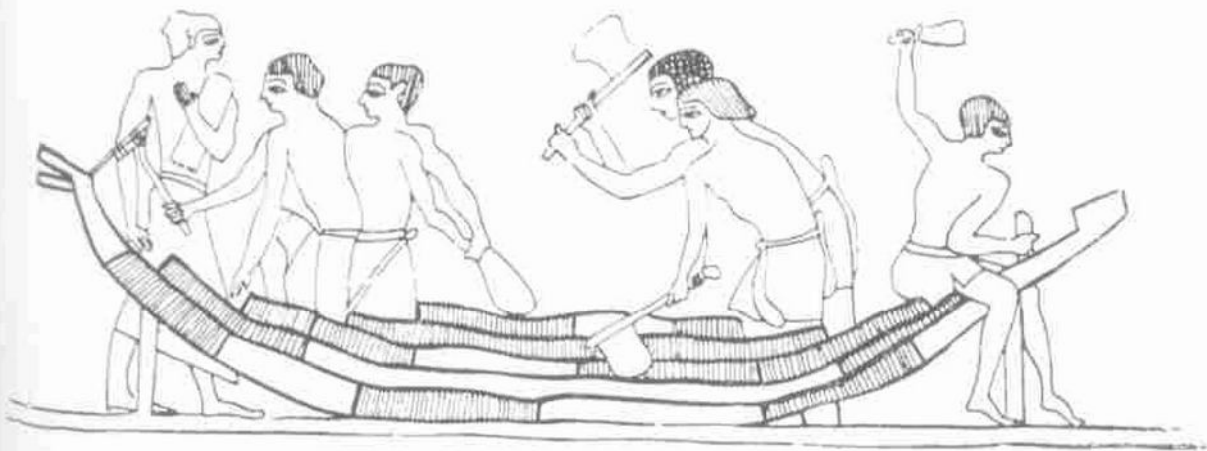
- 122.—**Wallis Budge (E.A.)**: History of Egypt.
123.—**Weigall (A)**: History of the Pharaoh.
124.—**Wiet (Gaston)**: Histoire de la Nation Egyptienne t. IV: L'Égypte
Arabe.
125.—**Wiet (Gaston)**: Précis de l'Histoire d'Égypte t. II: L'Égypte Musu-
lmane, de la conquete Arabe à la conquête Ottomane.
126.—**Wiet (Gaston)**: Les Communications en Égypte au Moyen-Age
(L'Égypte contemporaine, 1933).
127.—**Wiet (G.)**: Précis de L'Histoire d'Égypte Musulmane.
128.—**Wilkinson (J.G.)**: Manners and Customs of the Ancient Egyptians'

فہرس
الموضوعات

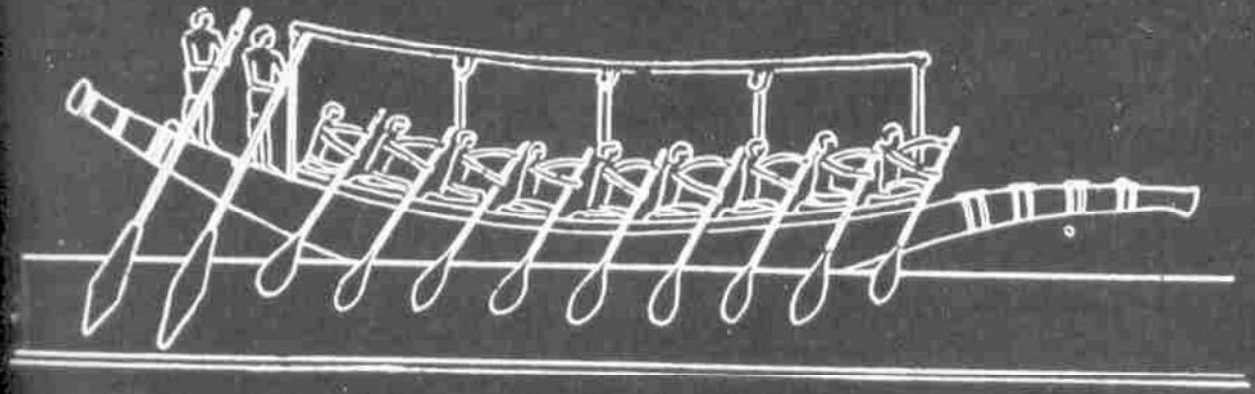
صفحة	
٥	مقدمة
١٣	الباب الأول : البحرية في مصر قبل الاسلام
١٥	١ - البحرية في العصر الفرعوني
٣١	٢ - البحرية المصرية في عهد البطالمة
٤٧	٣ - البحرية في العصر الروماني
٥٥	٤ - الملاحة عند العرب قبل الاسلام
٧١	الباب الثاني : البحرية في مصر الاسلامية
٨٧	١ - البحرية في العصر الاموي
٨٩	٢ - البحرية في العصر العباسي
٩٥	٣ - البحرية في العصر الفاطمي
١٠١	٤ - البحرية في العصر الايوبي
١١٣	٥ - البحرية في العصر المملوكي
١٣٥	٦ - البحرية في العصر العثماني
١٤٥	الباب الثالث : السفن والمراكب
١٤٥	١ - السفن والمراكب في العصور القديمة
١٦١	٢ - السفن والمراكب في العصور الوسطى
١٦٥	٣ - بناء السفن وأجزائها
١٨٩	٤ - بناء سفن البحر الأحمر
٢٠١	الباب الرابع : اجزاء السفن ومعداتها في العصور الوسطى
٢٠٧	١ - المجاديف
٢١٣	٢ - الشرع
٢١٧	٣ - الزخارف
٢٢١	٤ - المجانيق
٢٣١	٥ - المكاحل
٢٣٩	الباب الخامس : علم الفلك وفنون البحر
٢٤٩	١ - المراصد
٢٥٥	٢ - الاسطرلاب
٢٦١	٣ - الاسطرلابيون

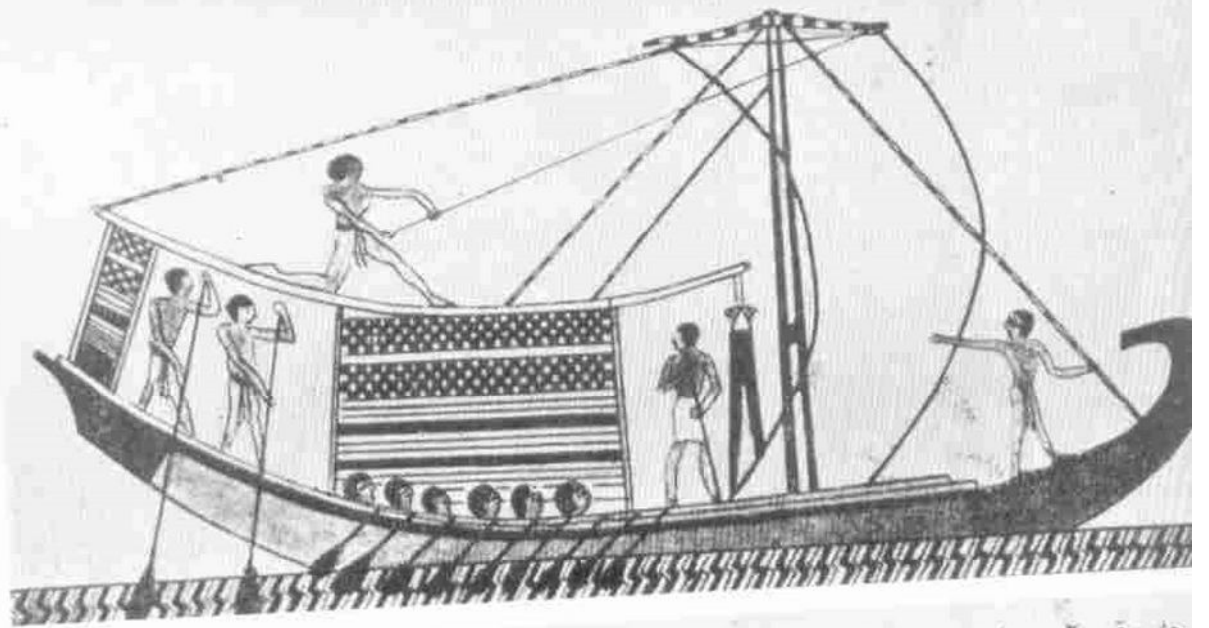
٢٦٩	• • • • •	الباب السادس : الأسطول في العصر الاسلامي
٢٧٧	• • • • •	١ - ربابنة السفن
٢٩٩	• • • • •	٢ - ديوان الأسطول
٣٠٧	• • • • •	٣ - البنود والأعلام
٣١١	• • • • •	٤ - دور الصناعة
٣١٩	• • • • •	٥ - القانون البحري
٣٢٥	• • • • •	الباب السابع : أنواع السفن وأسمائها
٣٧٥	• • • • •	الباب الثامن : المخطوطات المصورة
٣٧٧	• • • • •	١ - كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد
٣٧٩	• • • • •	٢ - كتاب أنيق في المناجيق
٣٨٠	• • • • •	٣ - كتاب تحفة المجاهدين في العمل في الميادين
٣٨١	• • • • •	٤ - عبارات النفط (المحتاج اليها في الحروب)
٣٨٢	• • • • •	٥ - غنية الطلاب في معرفة الرمي بالنشاب
٣٨٣	• • • • •	٦ - الحيل في الحروب وفتح المدائن وحفظ الدروب
٣٨٣	• • • • •	٧ - تبصرة أرباب الألباب في كيفية النجاة في الحروب
٣٨٤	• • • • •	٨ - كتاب الحراقات
٣٨٥	• • • • •	٩ - الضر والمنافع للمجاهدين في سبيل الله بآلات الحرب والمزافع
		١٠ - رسالة في أسماء الرسوم على الآلة المسماة بالاسطرلاب الشمالي
٣٨٦	• • • • •	١١ - المقالة الخامسة - في رسم الآلات الحادثة على تسطيح الكرة
٣٨٧	• • • • •	كلا اسطرلاب الشمالي والجنوبي والزرقالة والشكازية والأرباع
٣٨٩	• • • • •	الخاتمة :
٣٩١	• • • • •	خريطة : علم البحار لابن ماجد
٣٩٣	• • • • •	وصف الأشكال
٣٩٩	• • • • •	وصف اللوحات
٤١١	• • • • •	فهرس الأعلام
٤١٨	• • • • •	فهرس البقاع
٤٢٥	• • • • •	فهرس المراجع العربية
٤٣١	• • • • •	فهرس المراجع الأفرنجية
٤٣٧	• • • • •	فهرس الموضوعات
٤٣٩	• • • • •	اللوحات

اللوحة

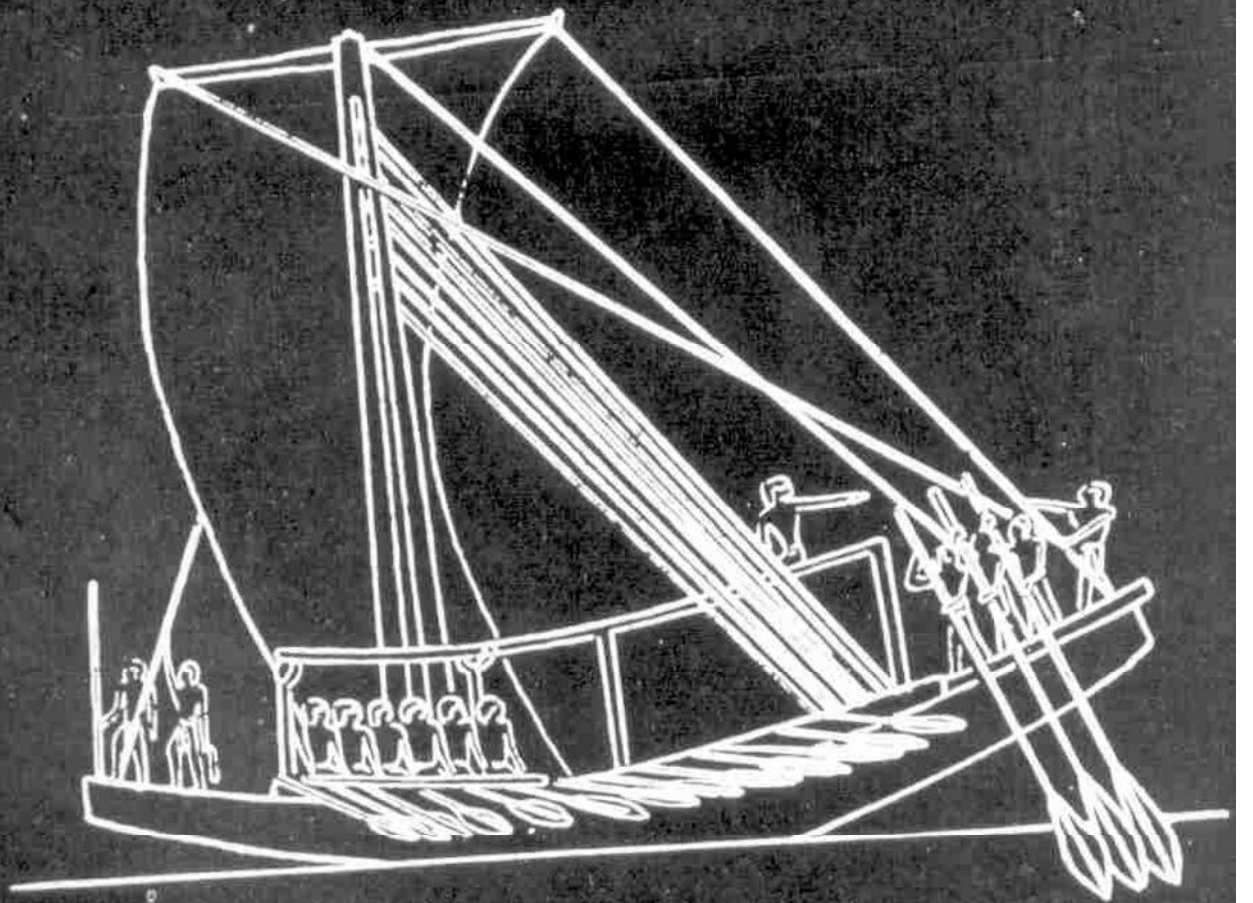


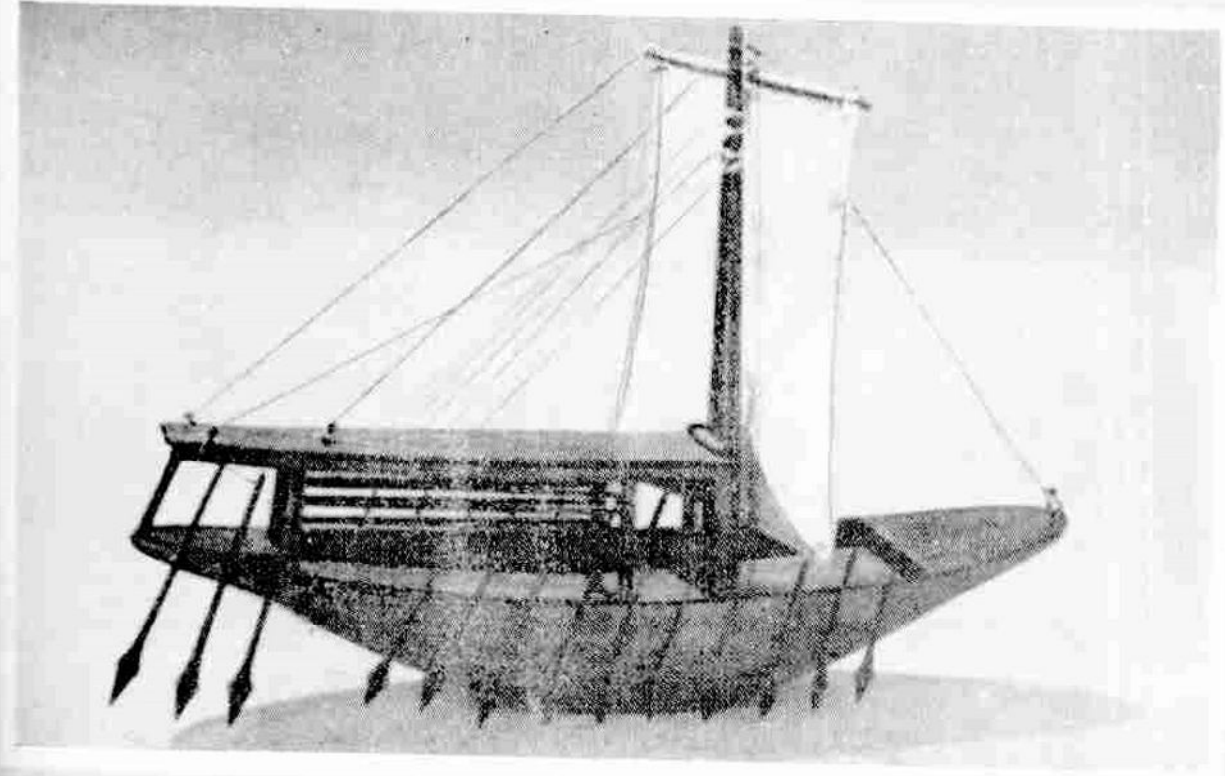
لوحة رقم ١ - ١
لوحة رقم ١ - ٢





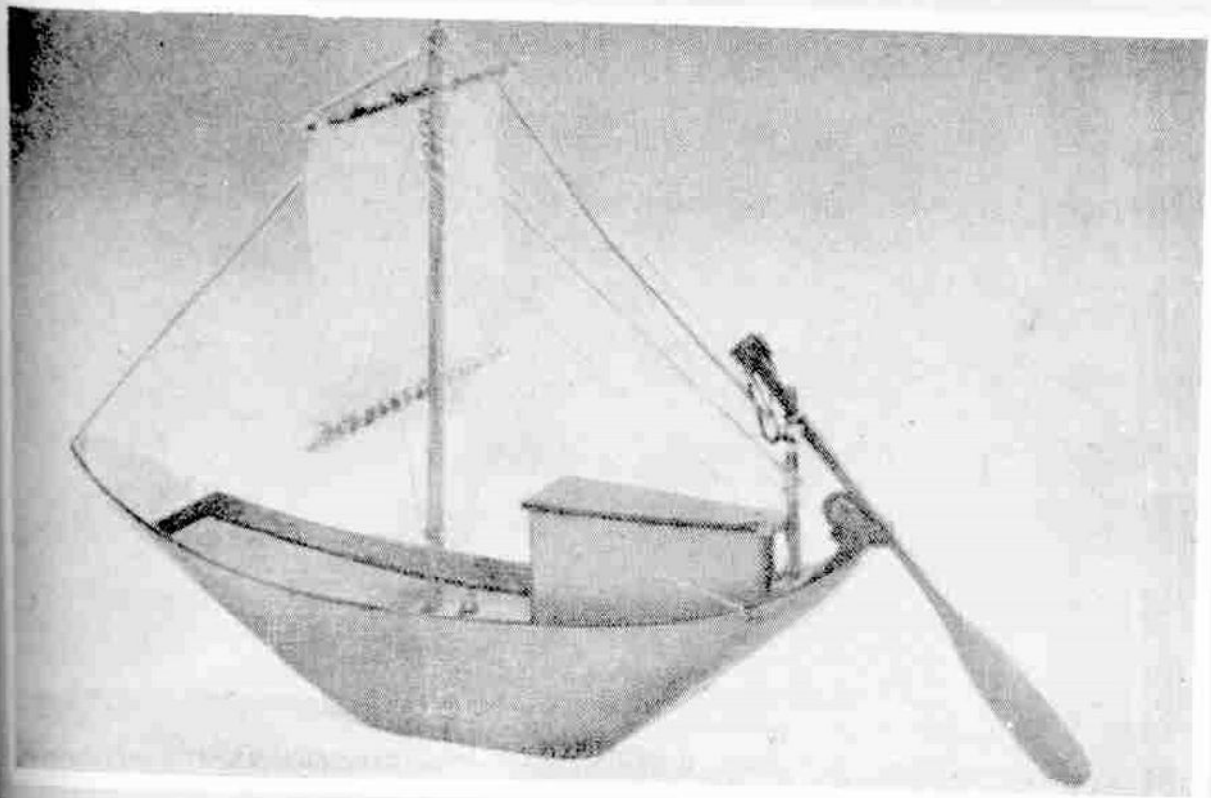
جہ رقم ۲ - ۱
جہ رقم ۲ - ۲

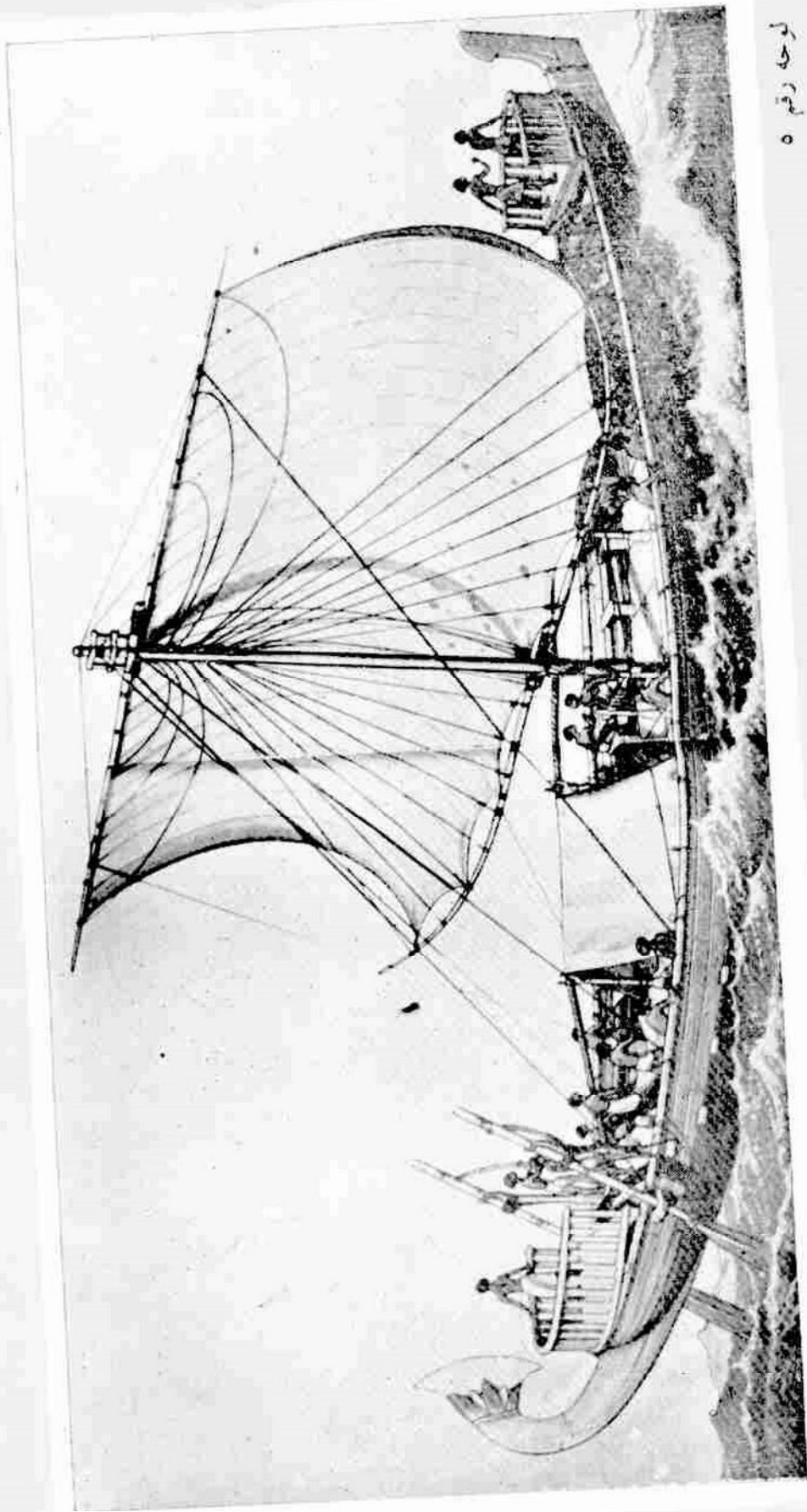




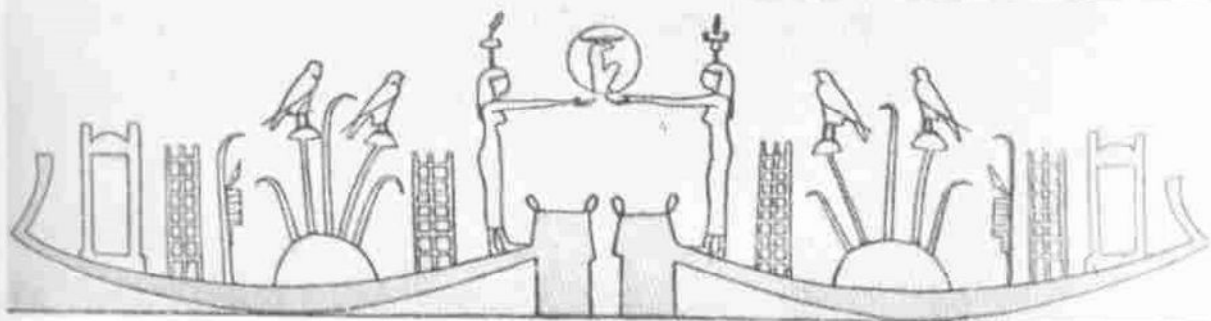
لوحة رقم ٣

لوحة رقم ٤



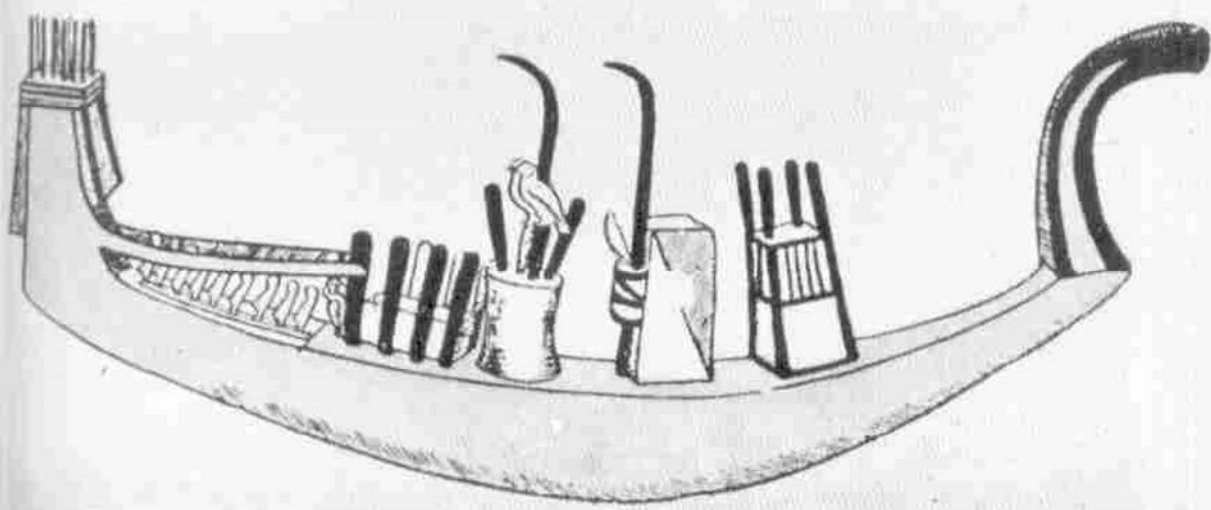


لوحة رقم ٥



٦
٦
٦

لوحة رقم ٦ - ١
لوحة رقم ٦ - ب

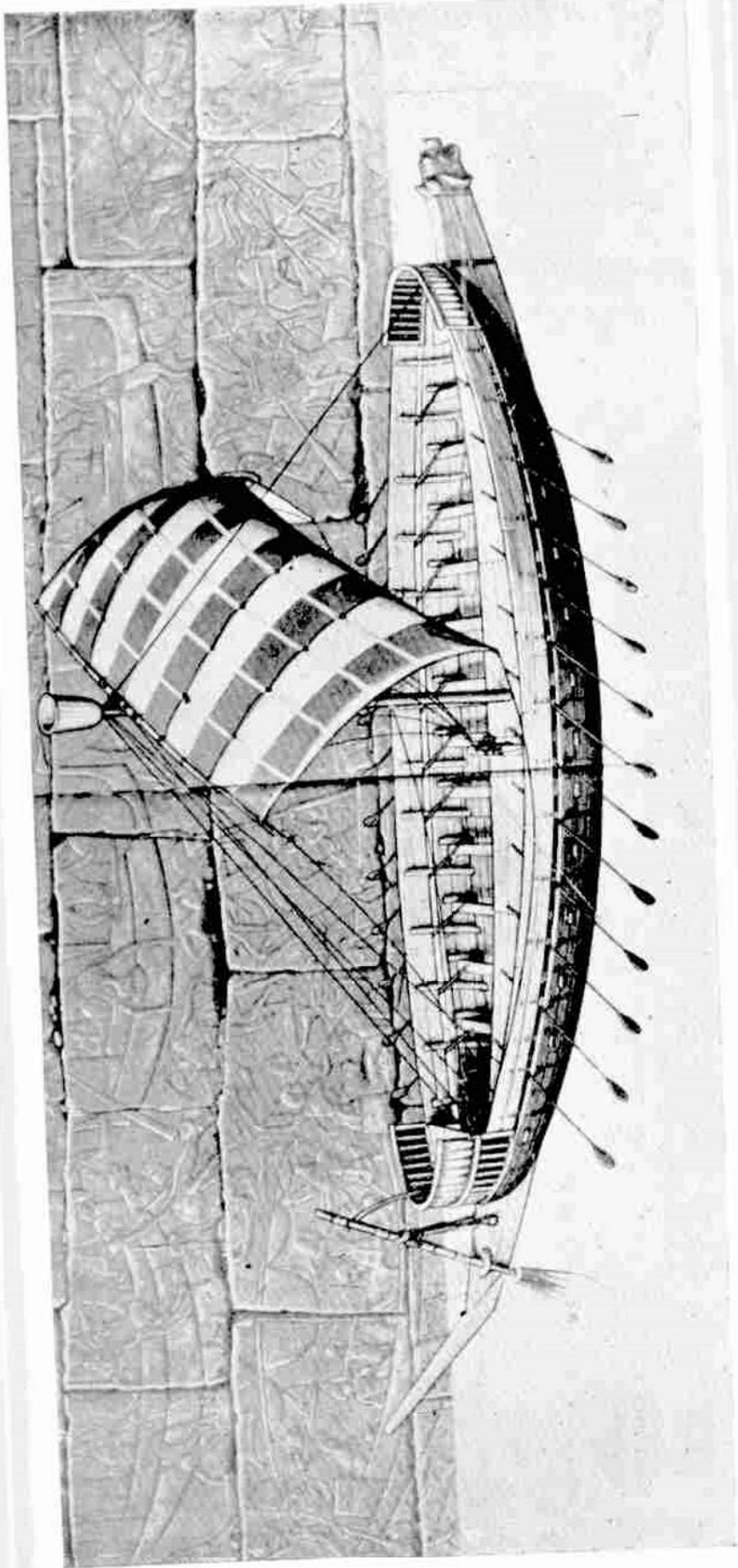


٦
٦
٦

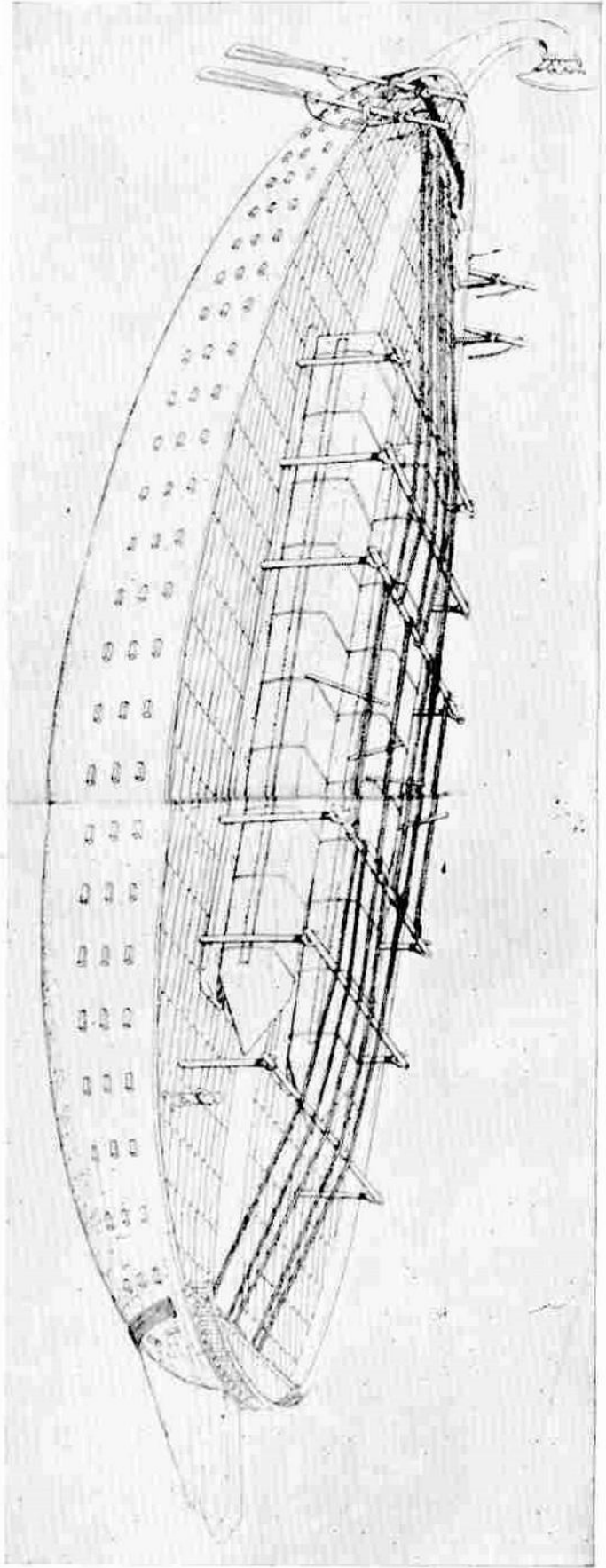
لوحة رقم ٦ - ج



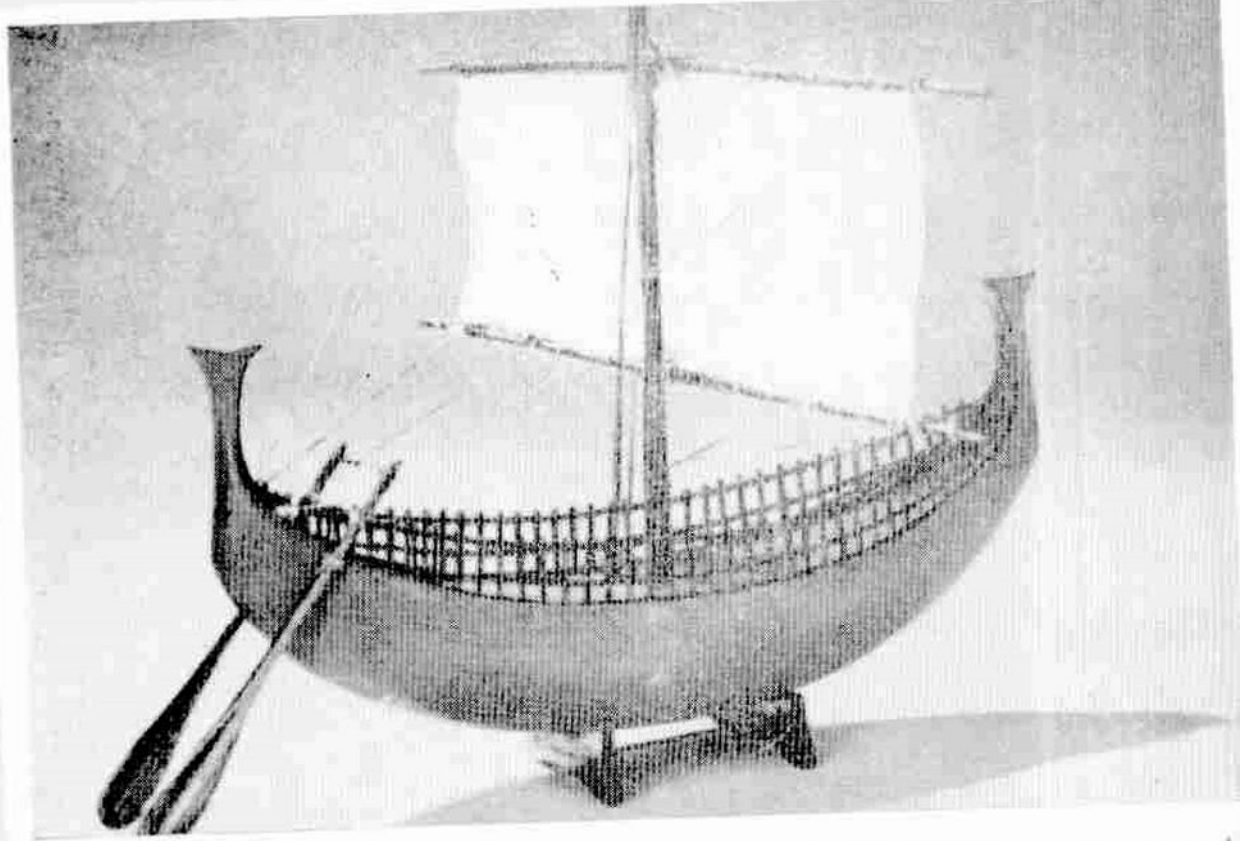
٦
٦
٦
(٤)



توضیح

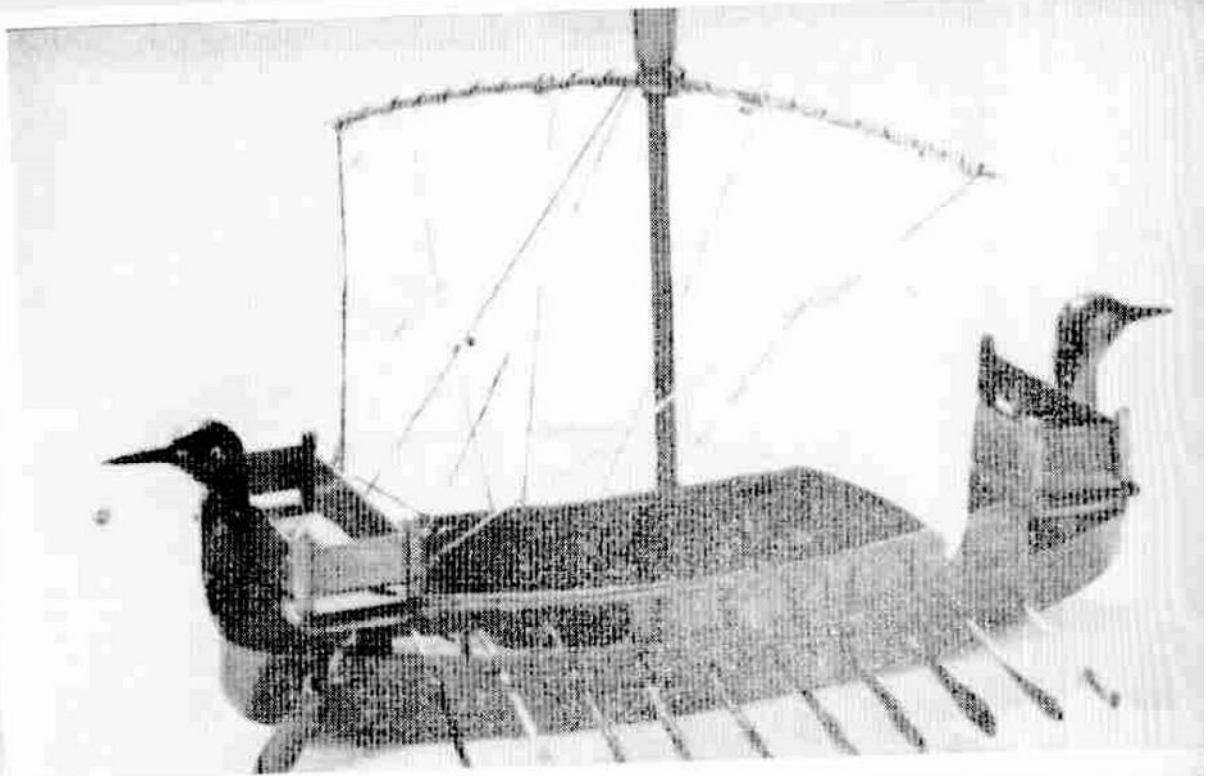


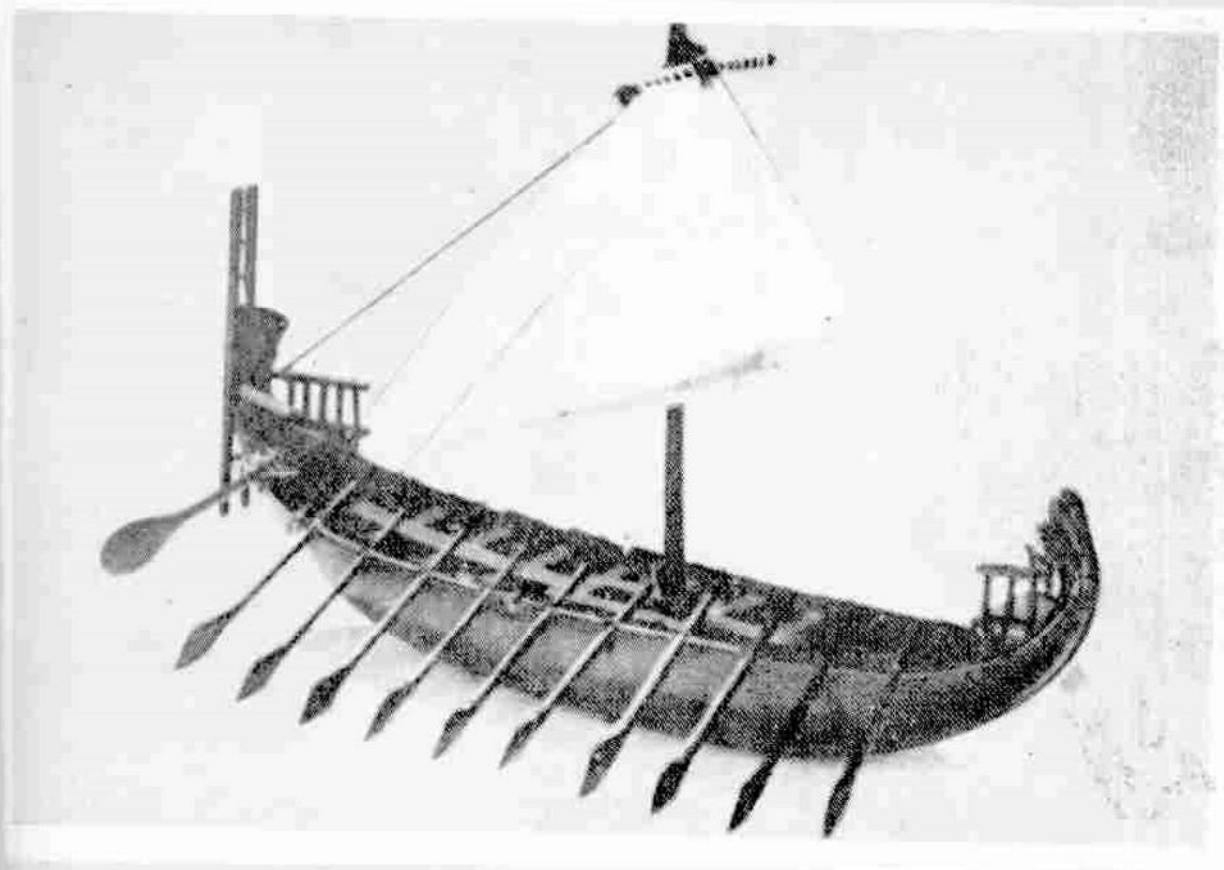
نرسه رقم ۷



لوحة رقم ٩

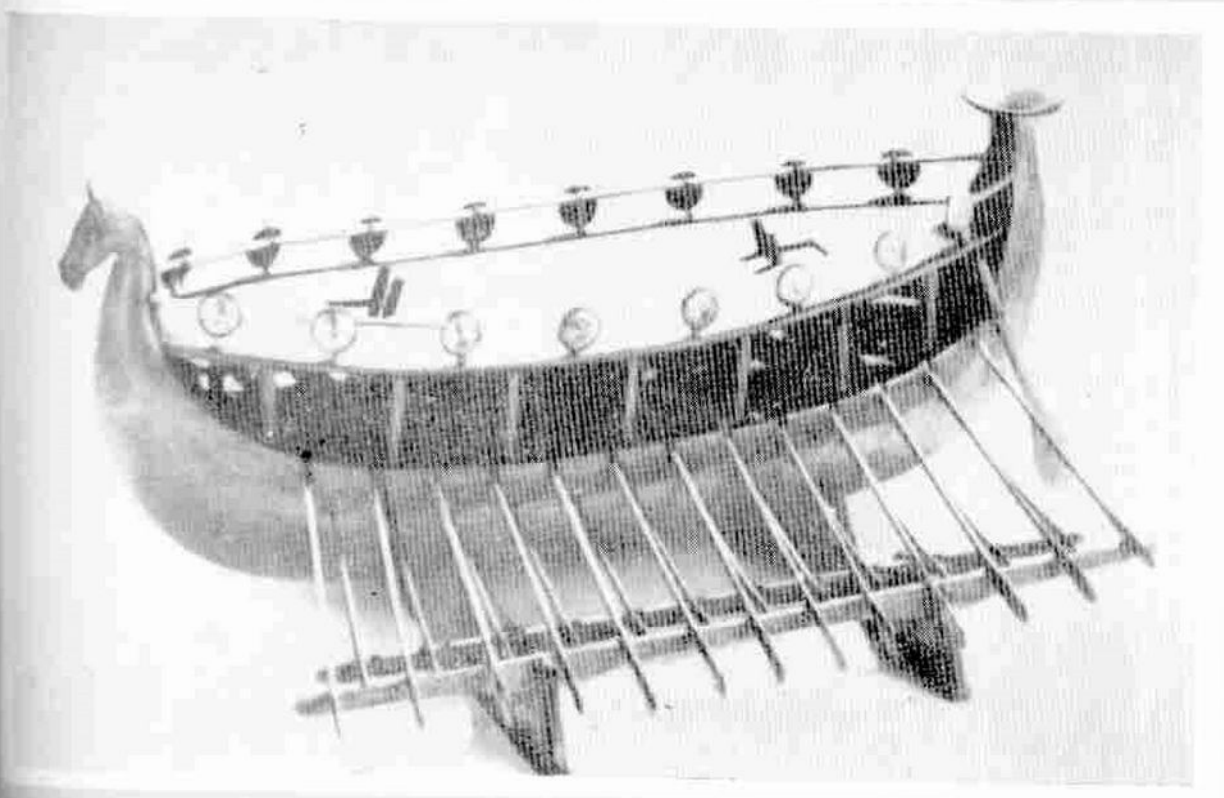
لوحة رقم ١٠

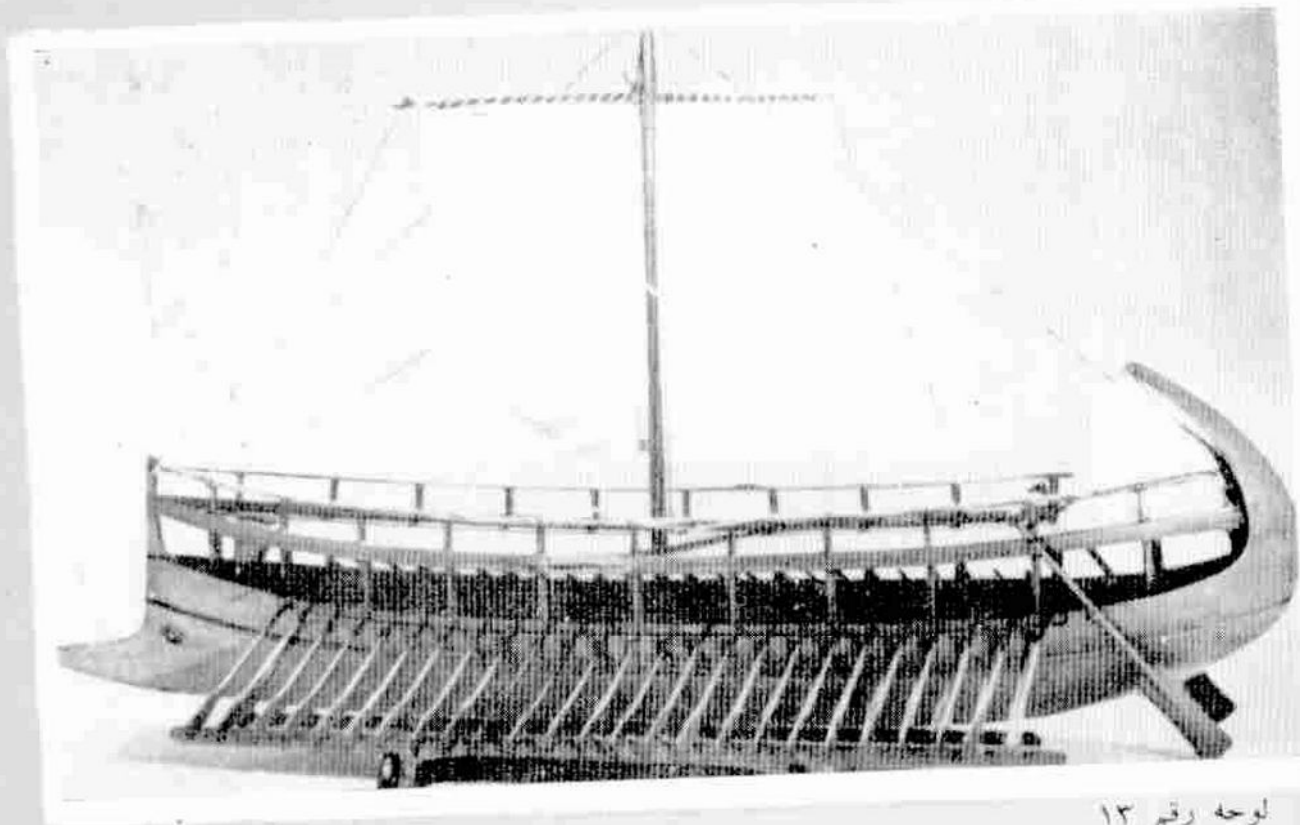




لوحة رقم ١١

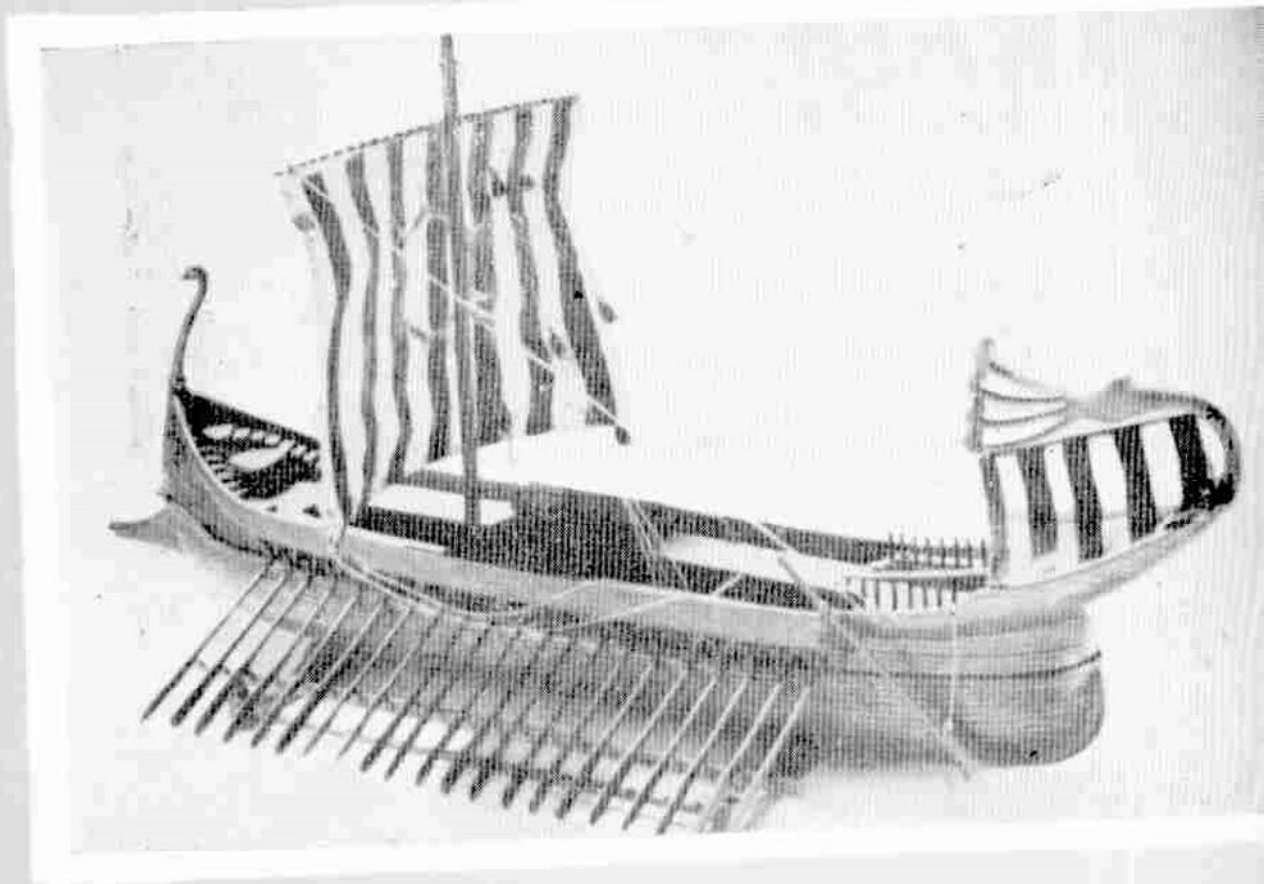
لوحة رقم ١٢

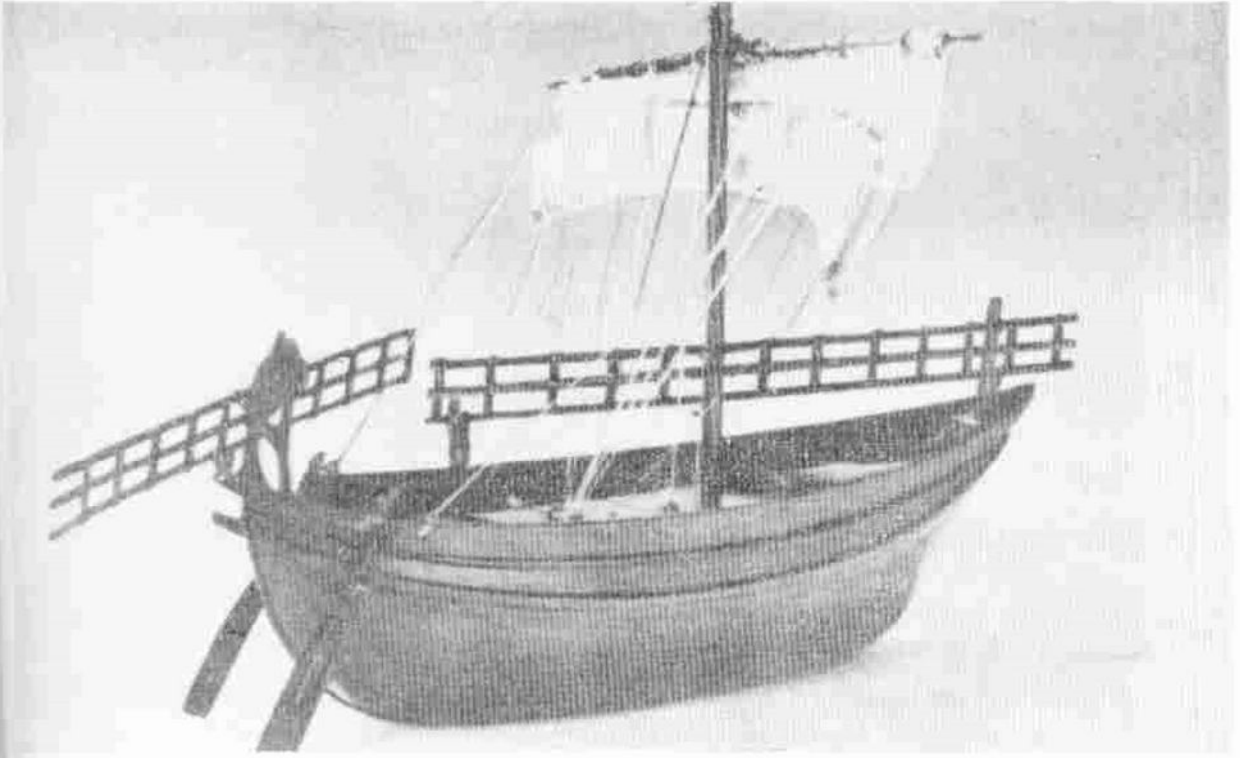




لوحة رقم ١٣

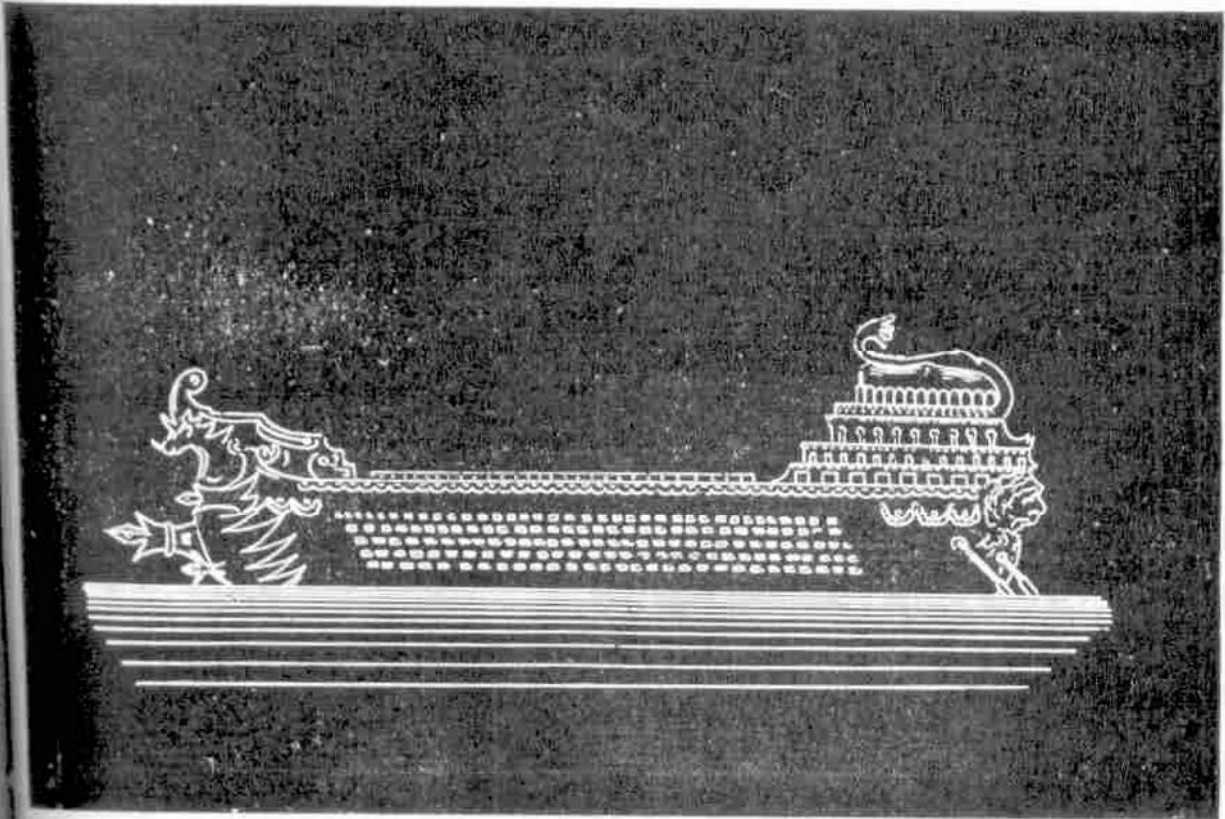
لوحة رقم ١٤

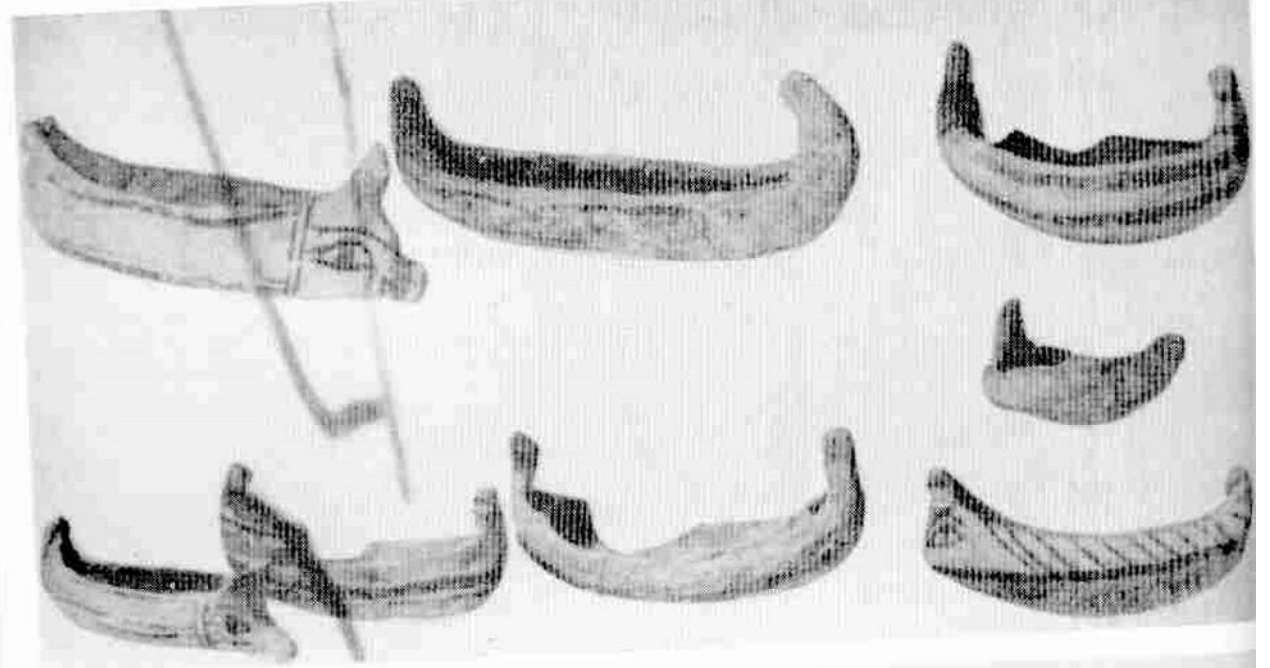




لوحة رقم ١٥

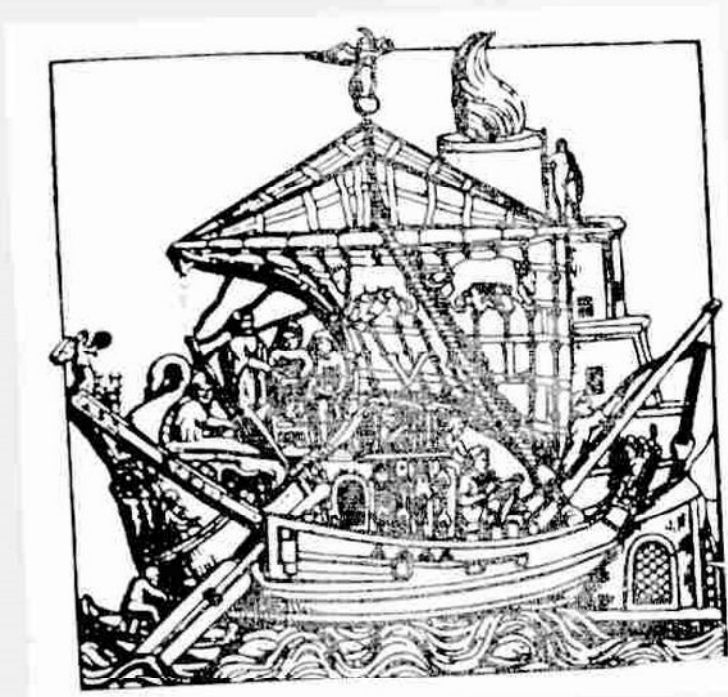
لوحة رقم ١٦ ١٥٨ ١٣

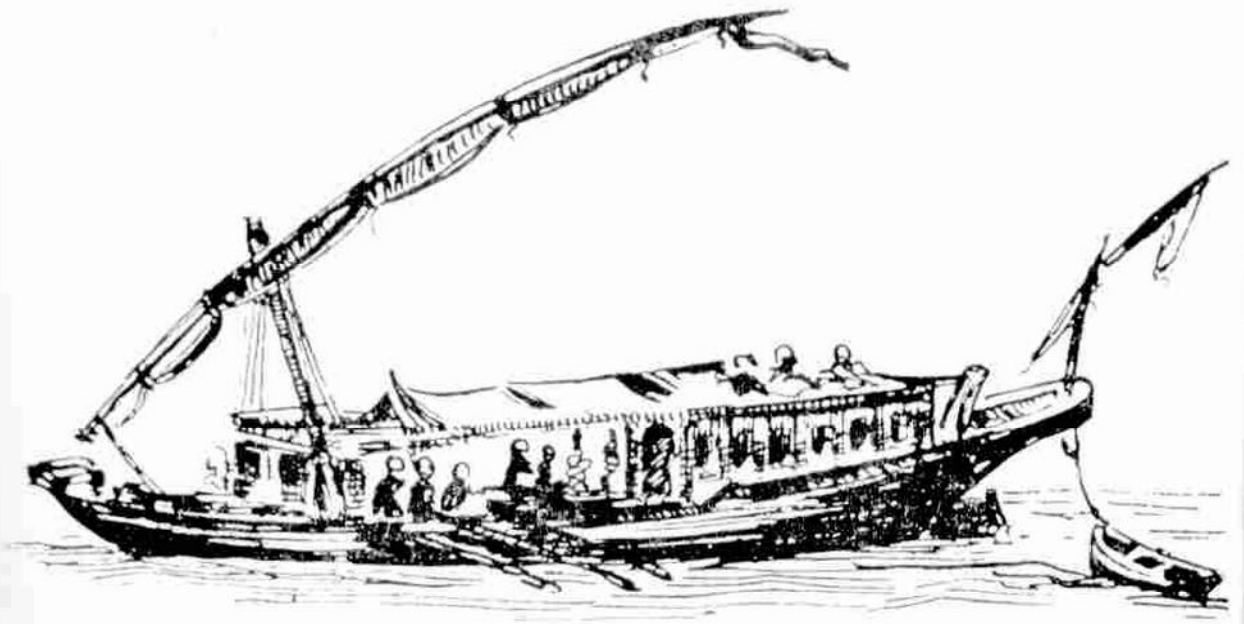




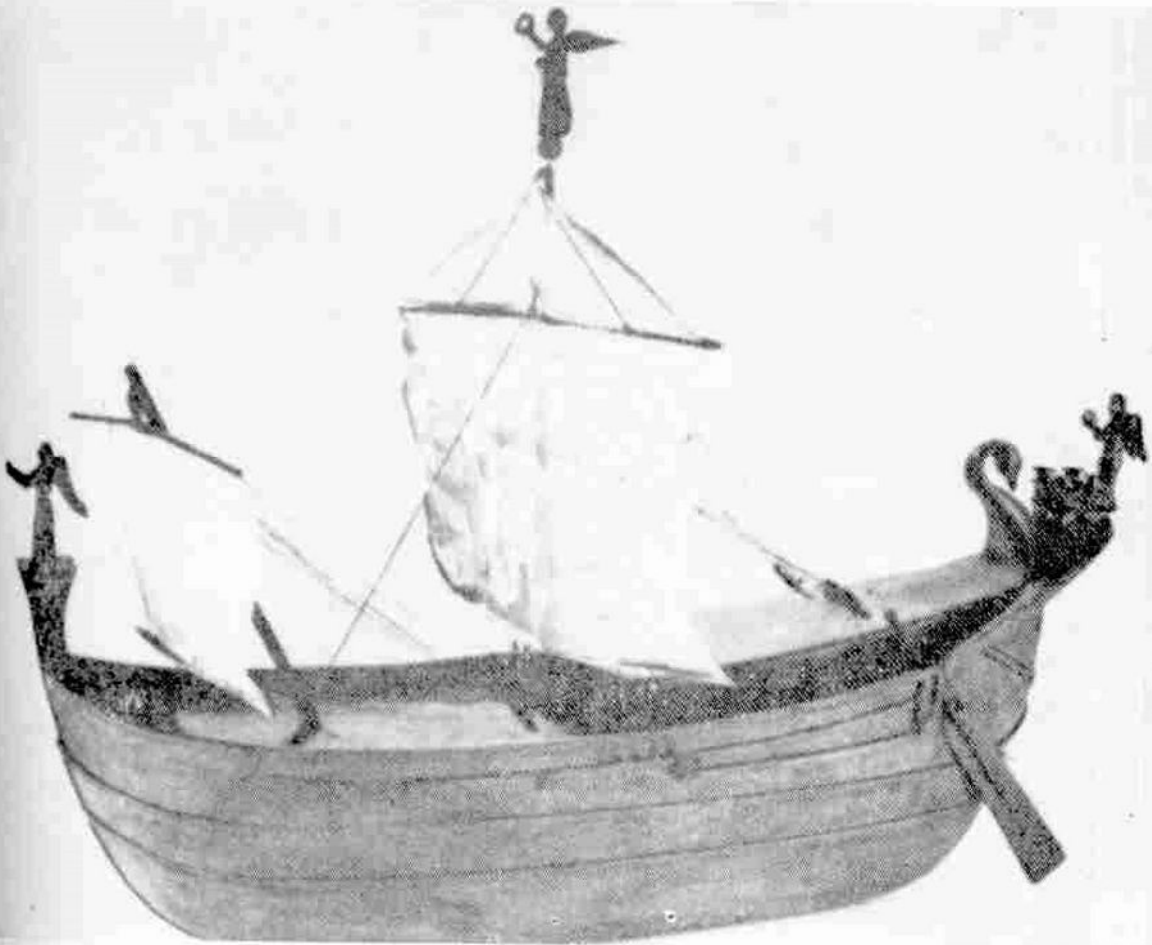
لوحة رقم ١٧

لوحة رقم ١٨ - ١

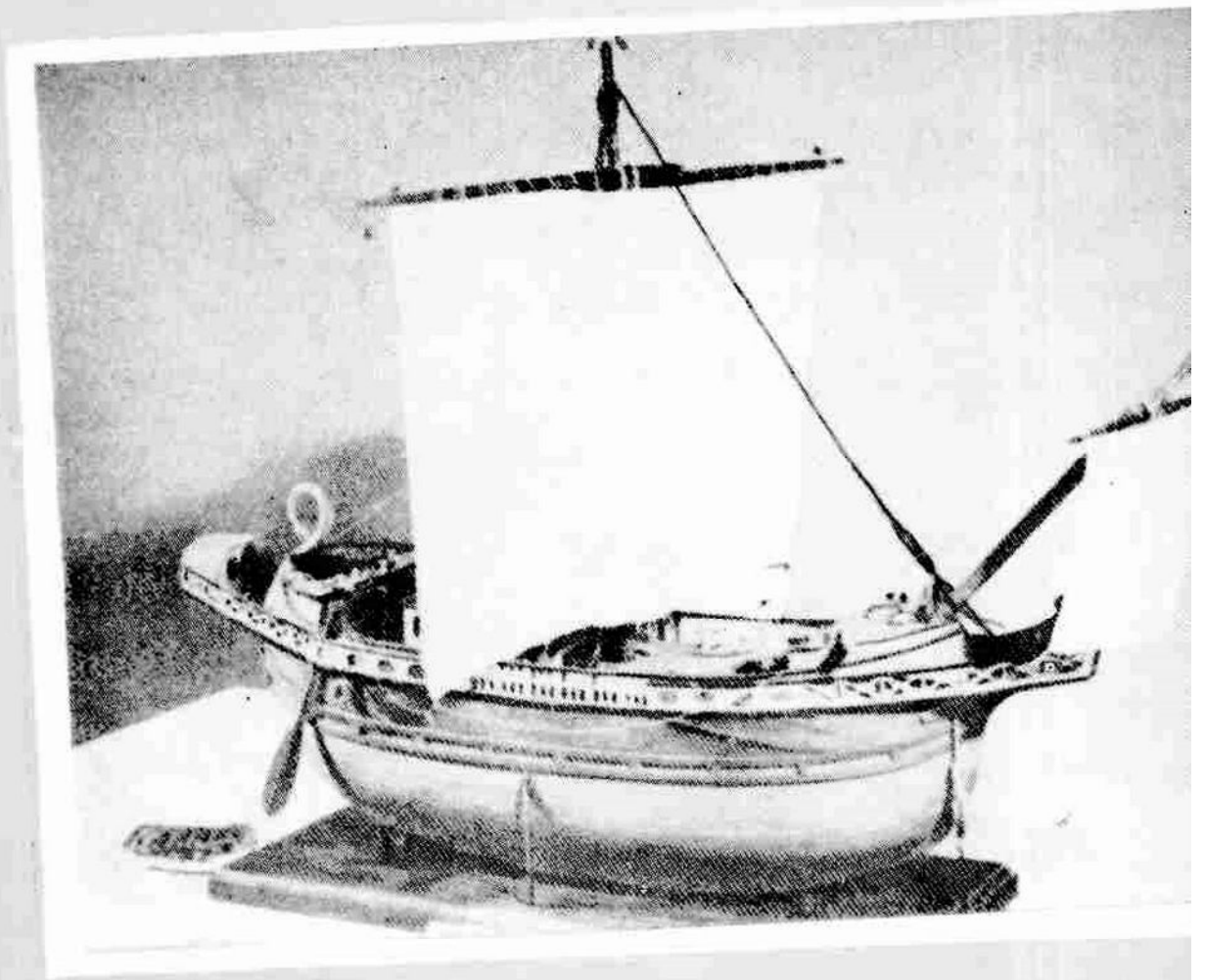




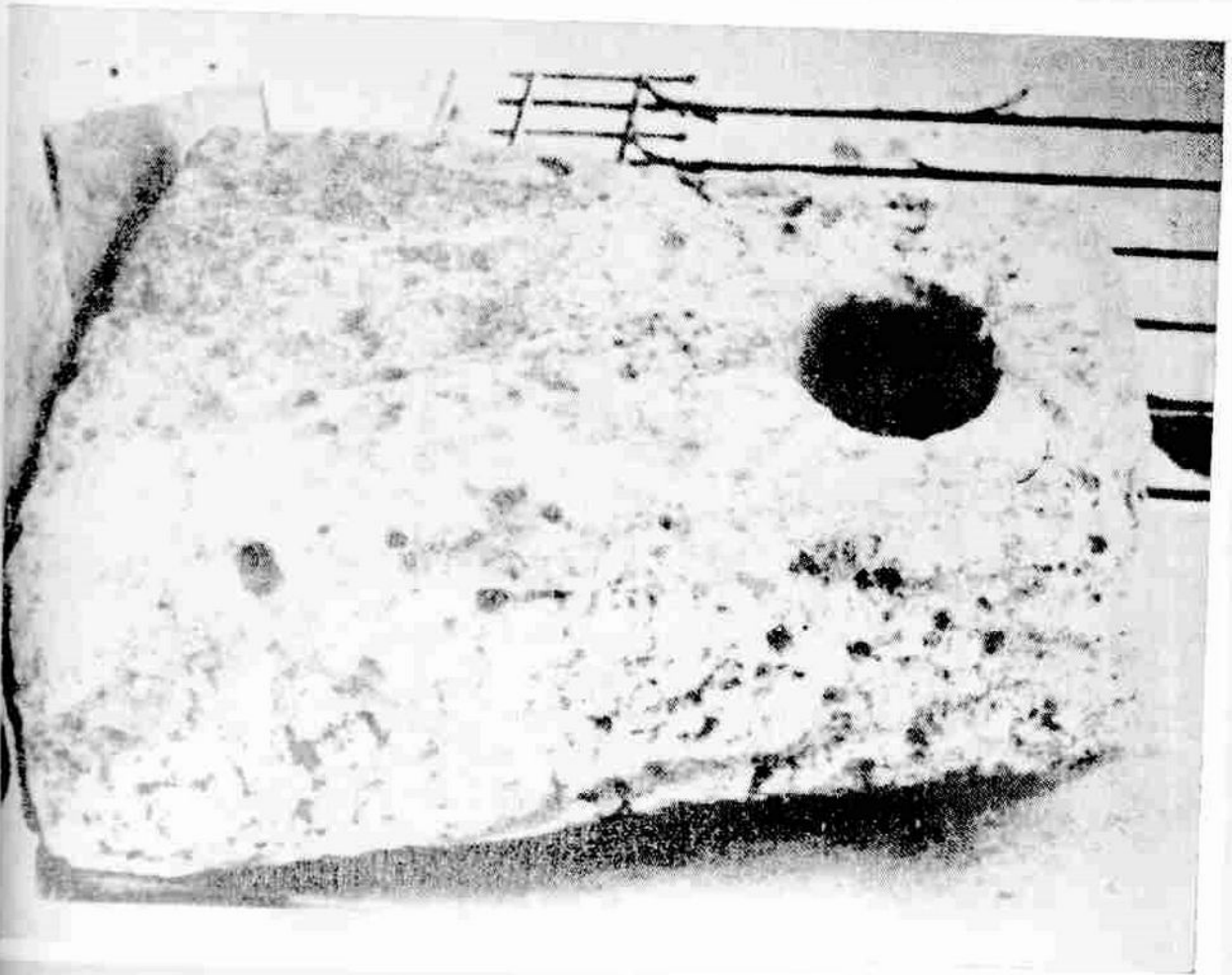
لوحة رقم ۱۸ - ب
لوحة رقم ۱۹

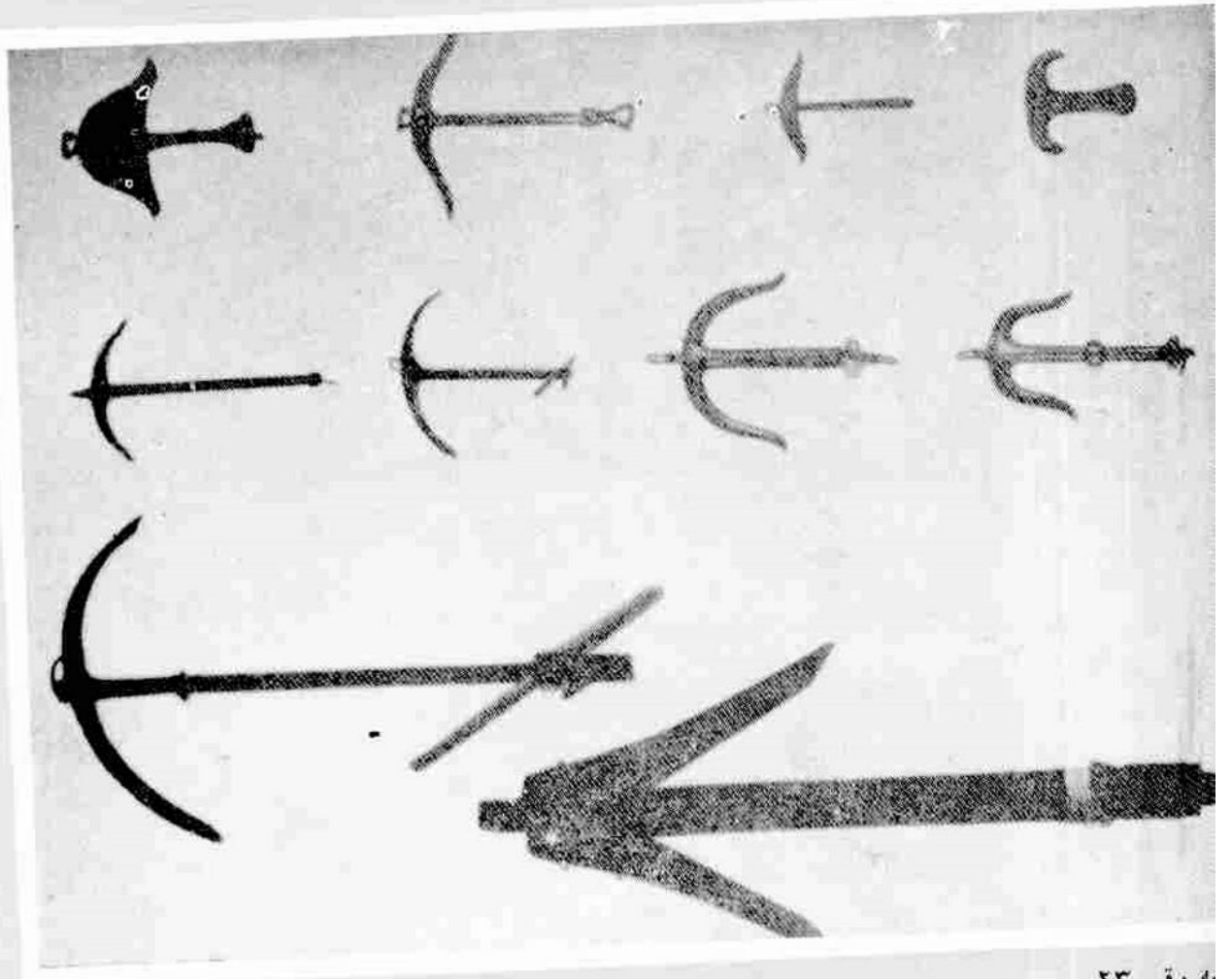


طرق رقم ۲۰

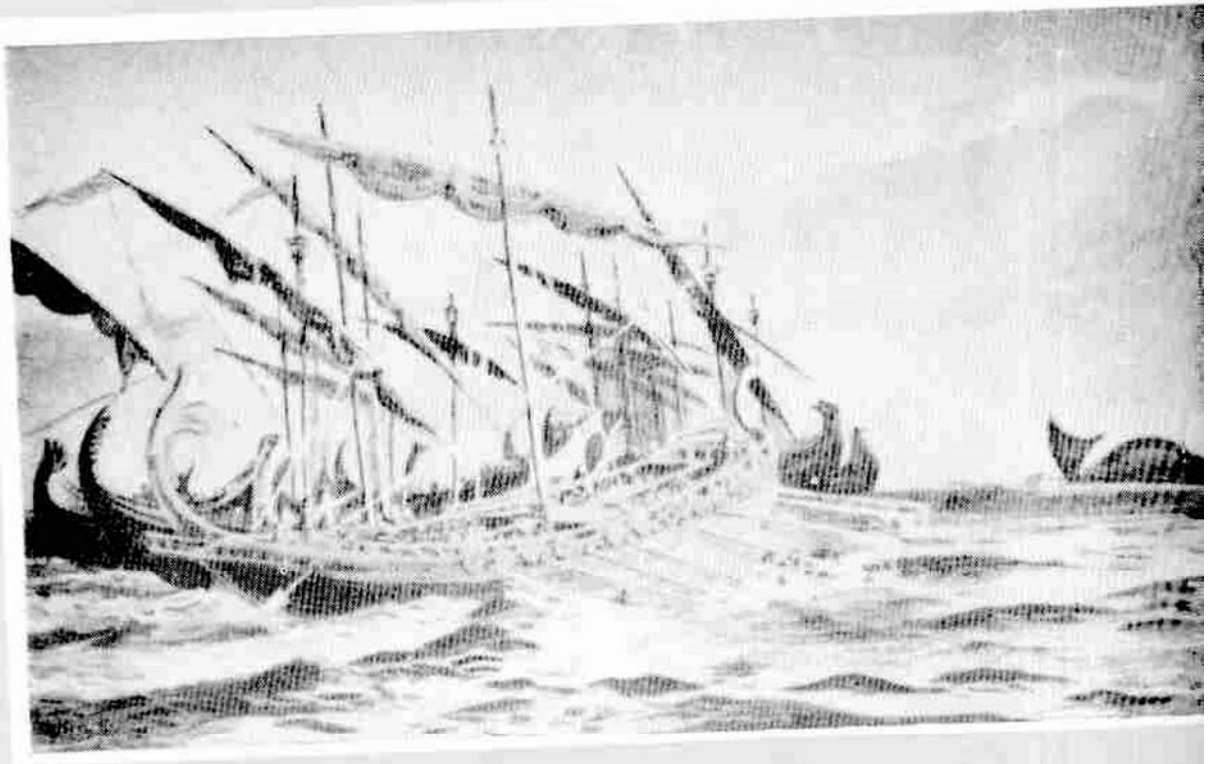


لوحة رقم ٢١

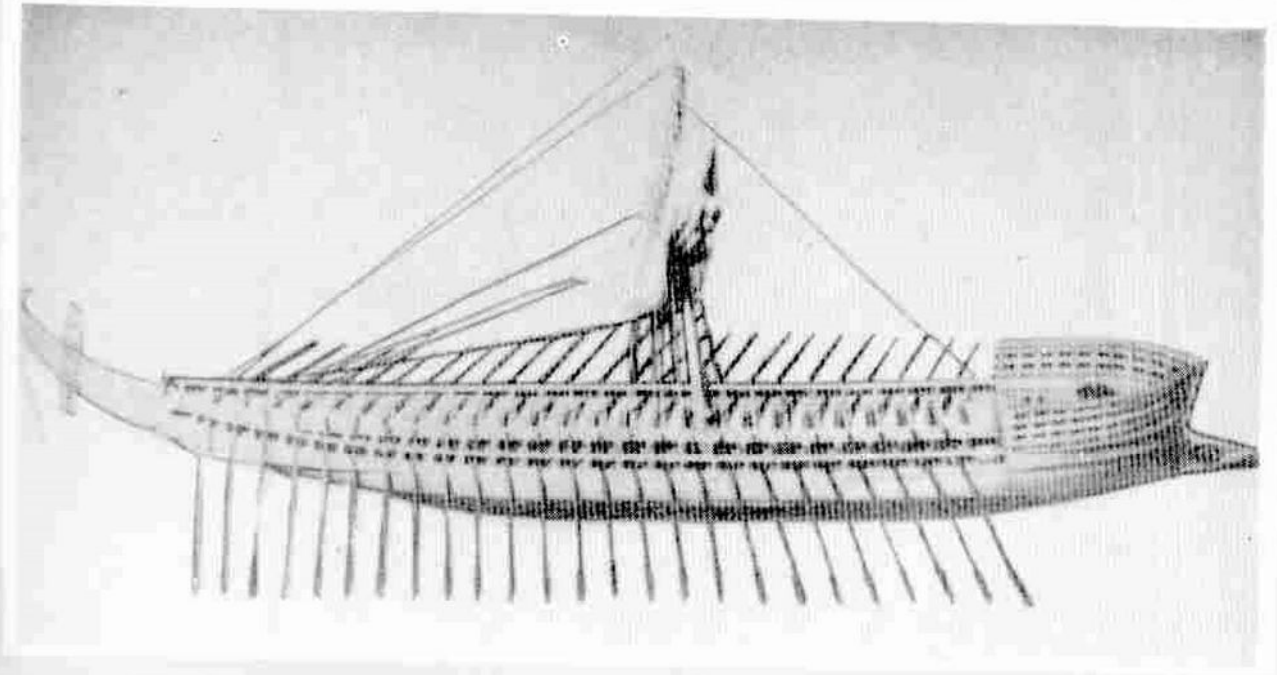




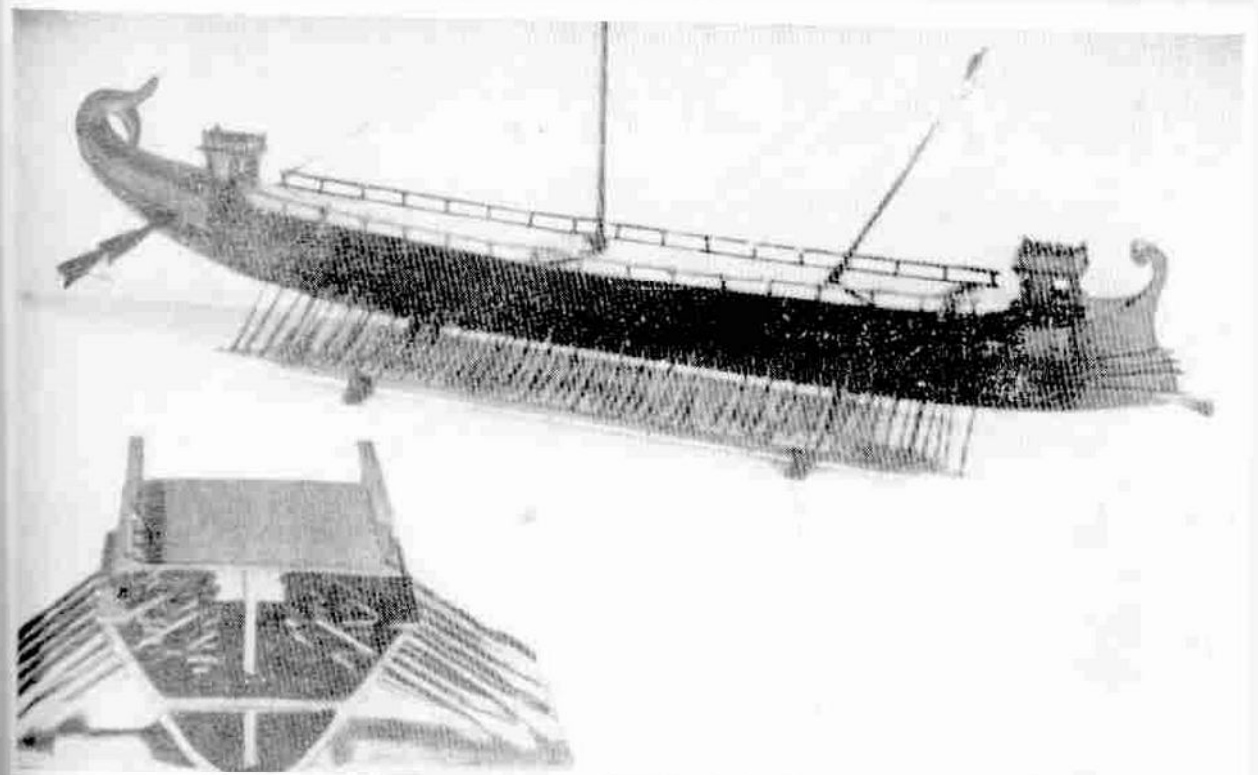
رقم ۲۳



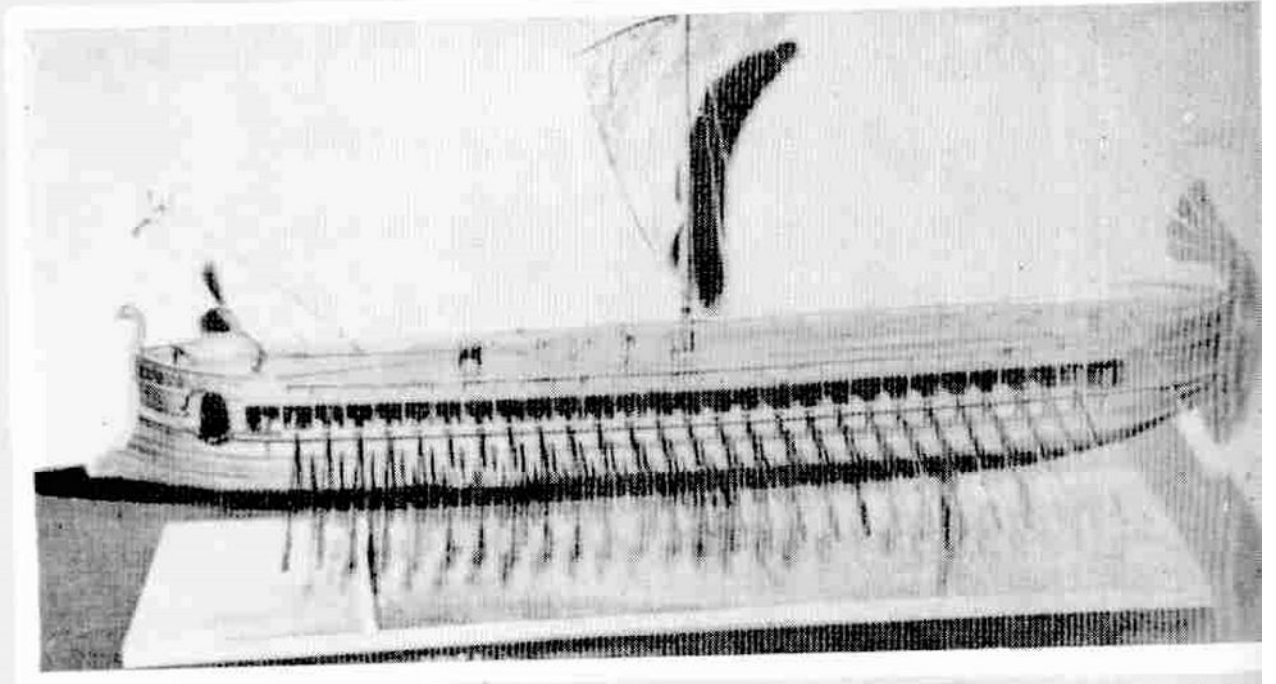
۴۵۷



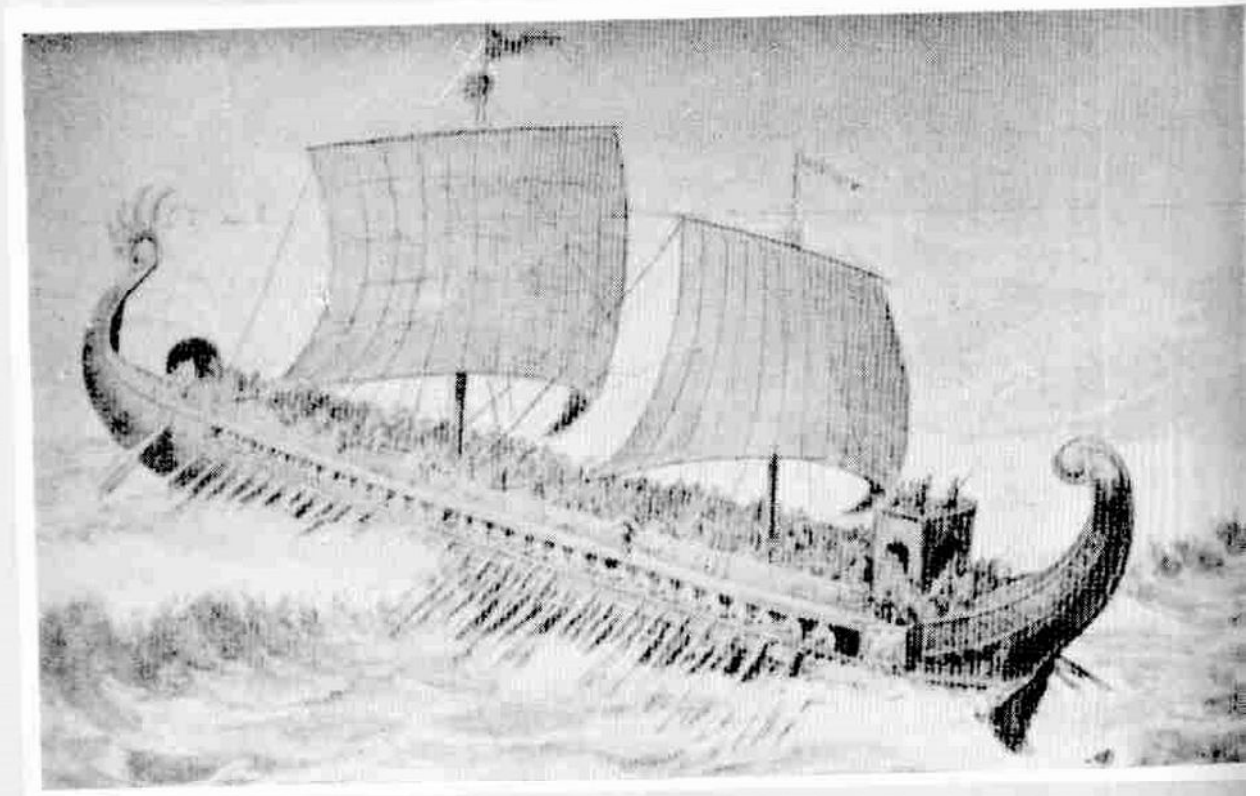
لوحة رقم ٢٤



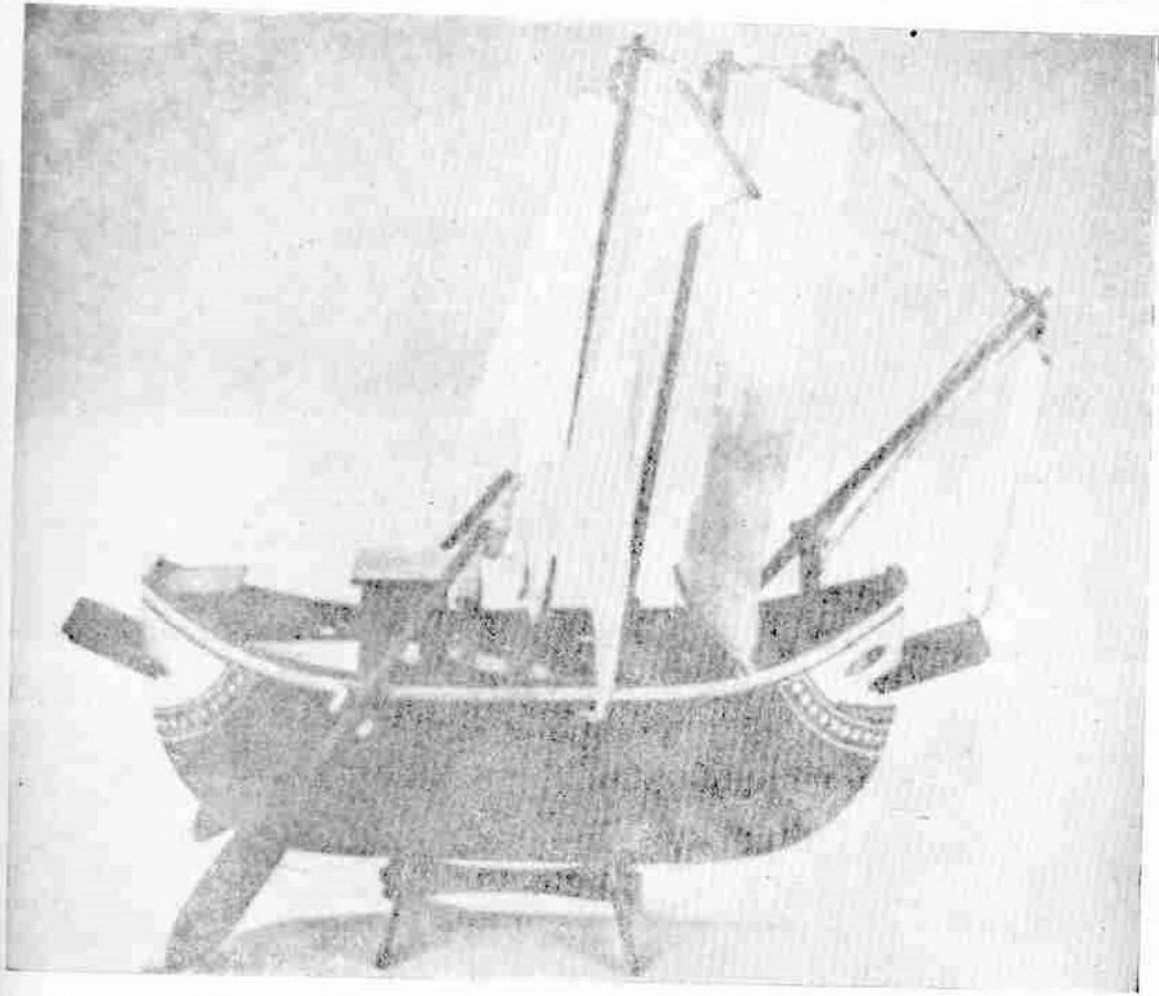
لوحة رقم ٢٥



وجه رقم ٢٦

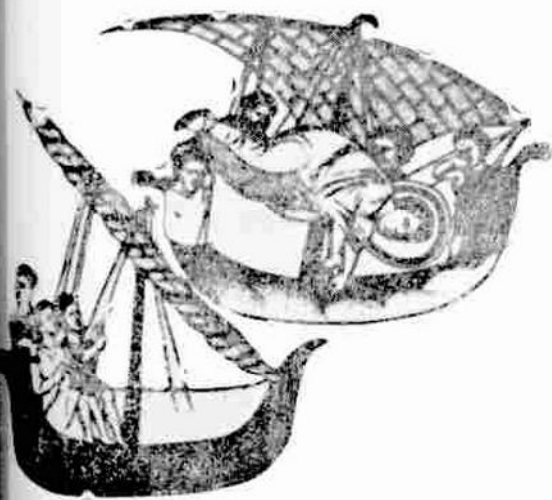


وجه رقم ٢٧

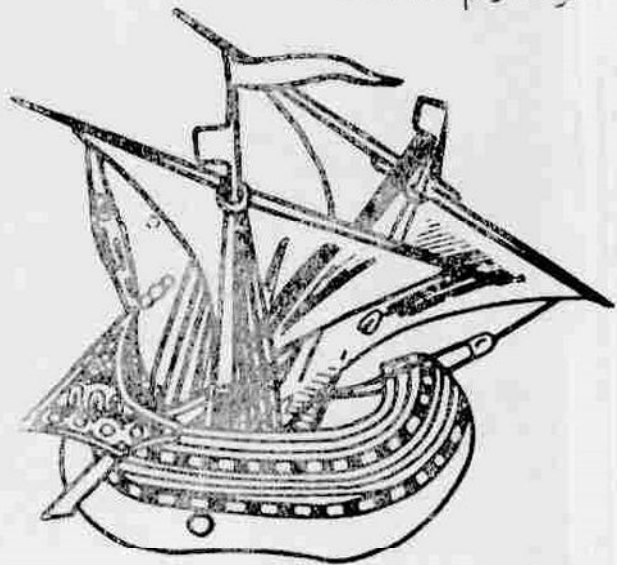


لوحة رقم ٢٨

لوحة رقم ٢٩ - ب



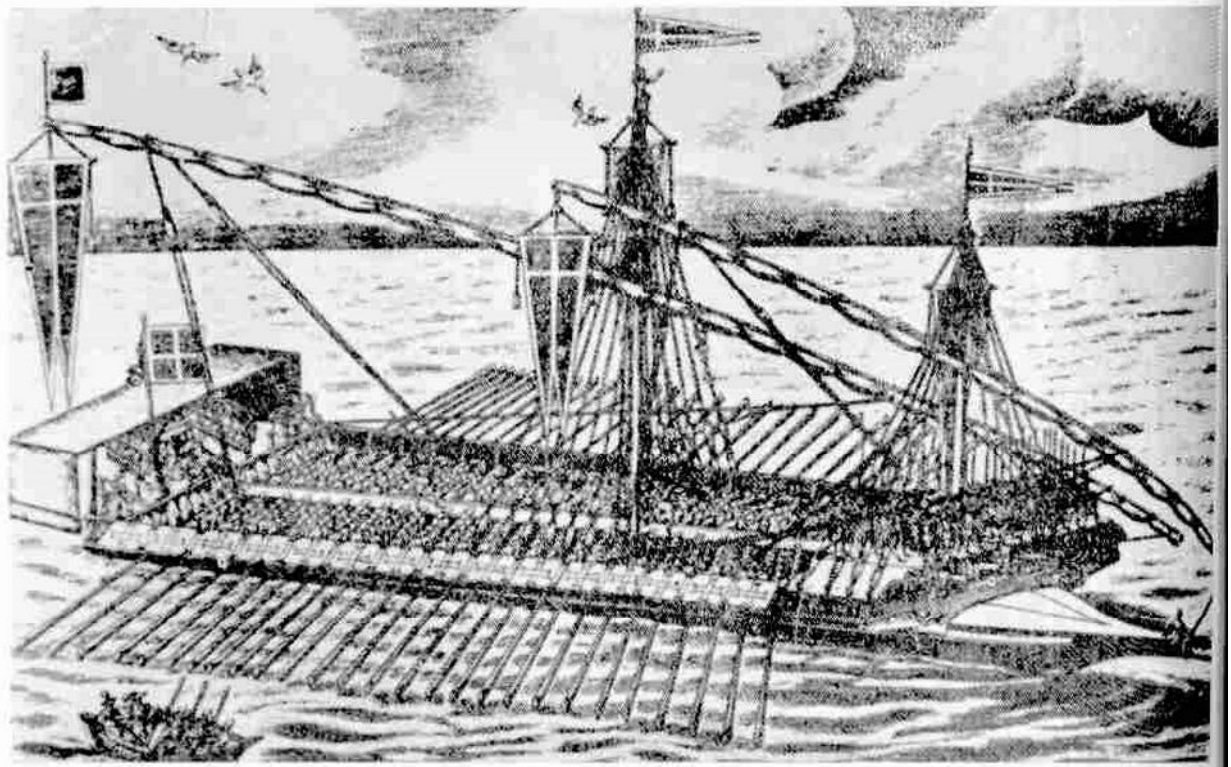
لوحة رقم ٢٩ - ١





لوحة رقم ٢٩ - ب

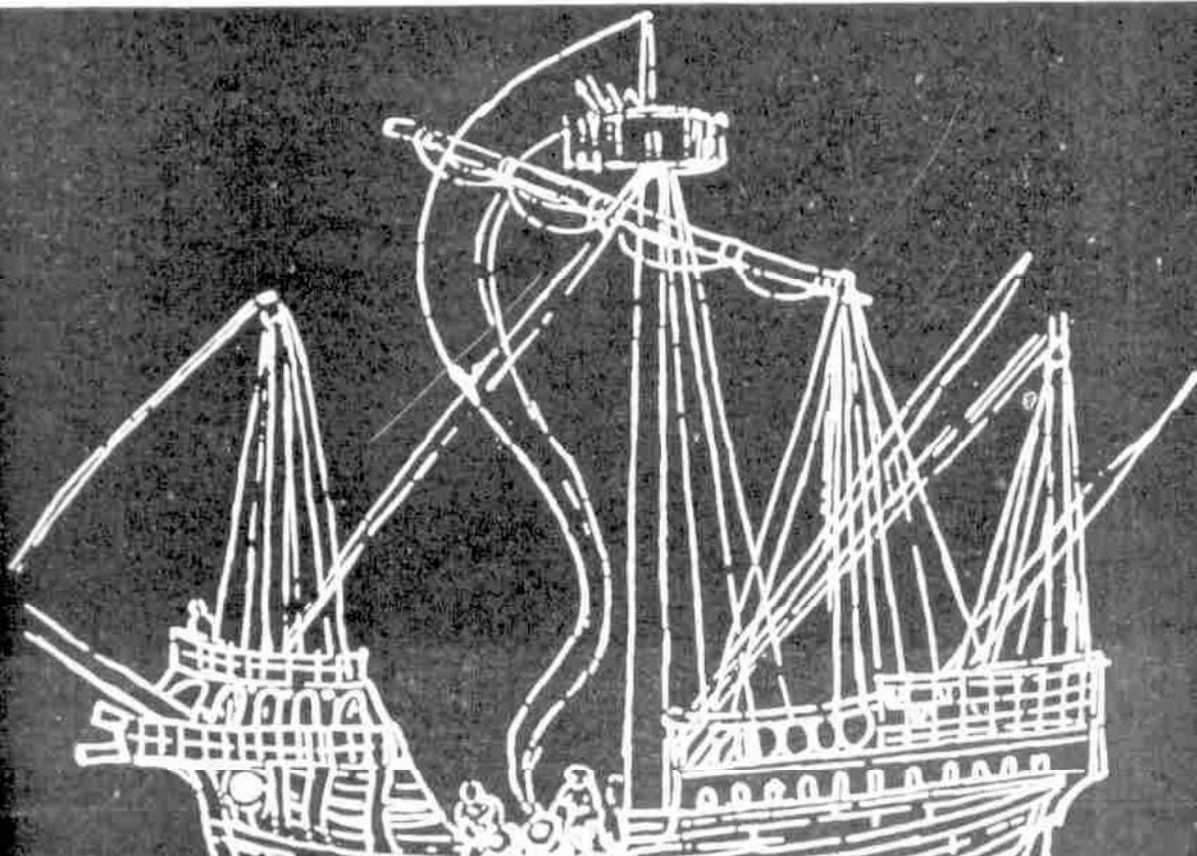
لوحة رقم ٣٠

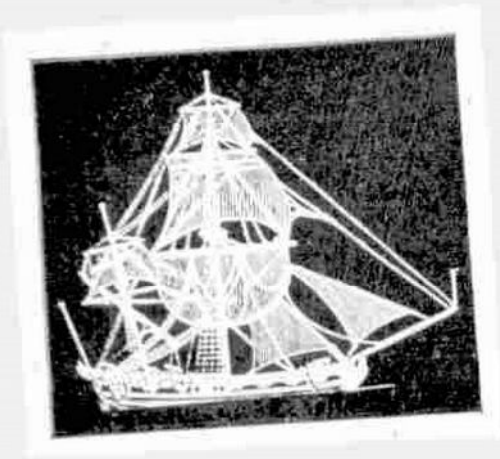




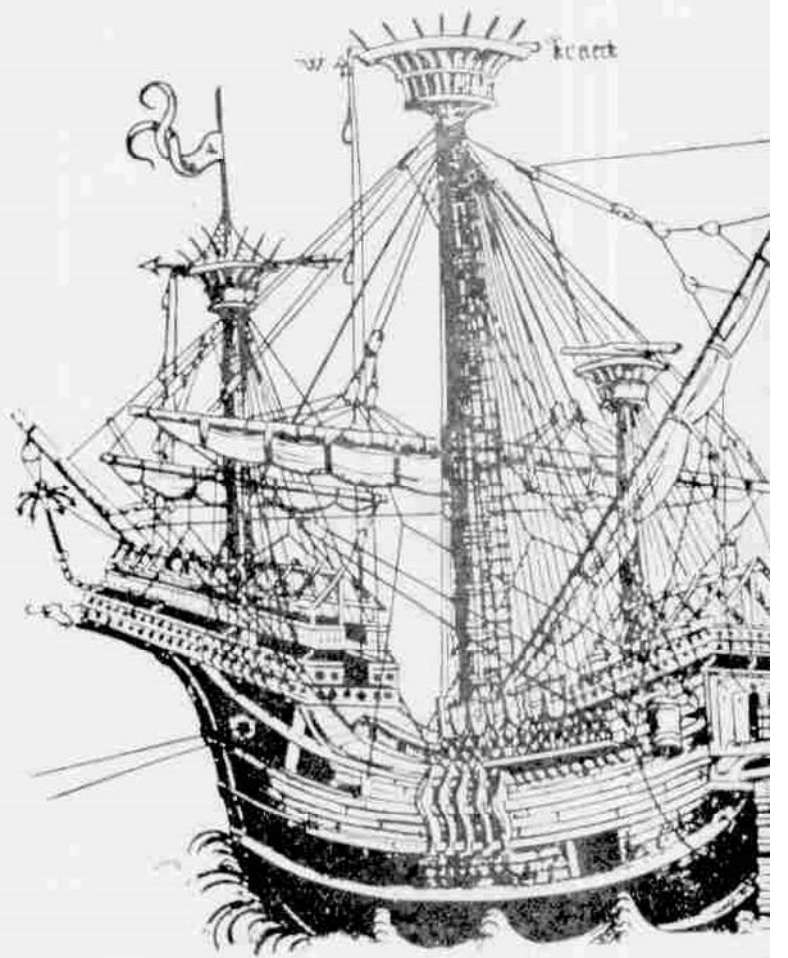
لوحة رقم ٣٠ - ب

لوحة رقم ٣١

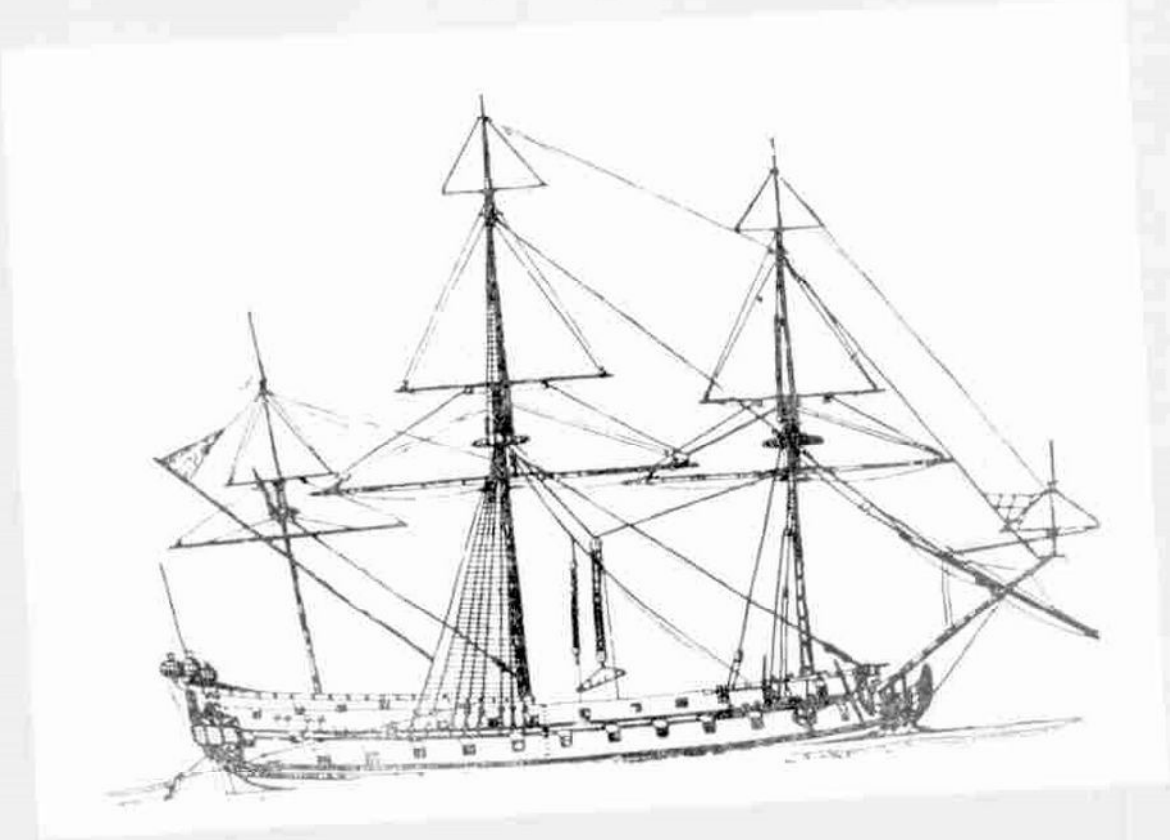




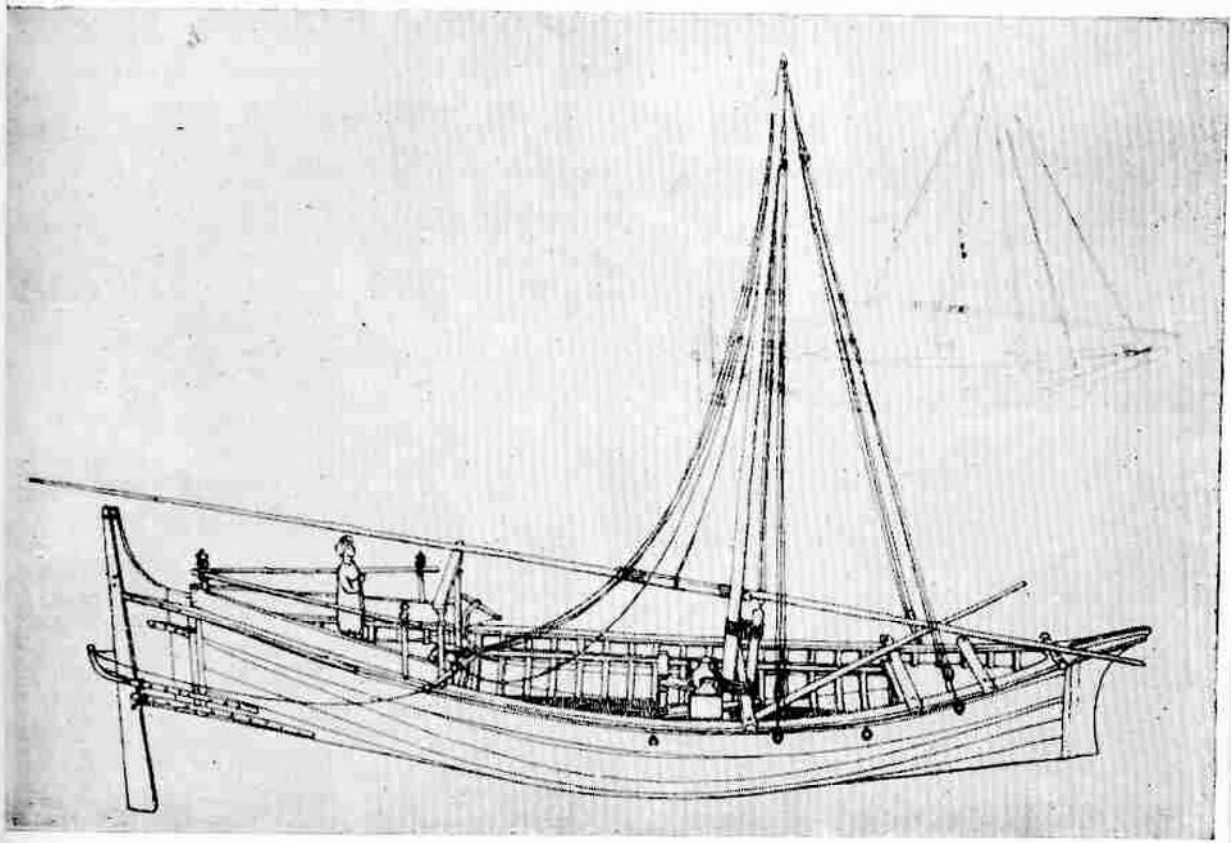
لوحة رقم ۲۲



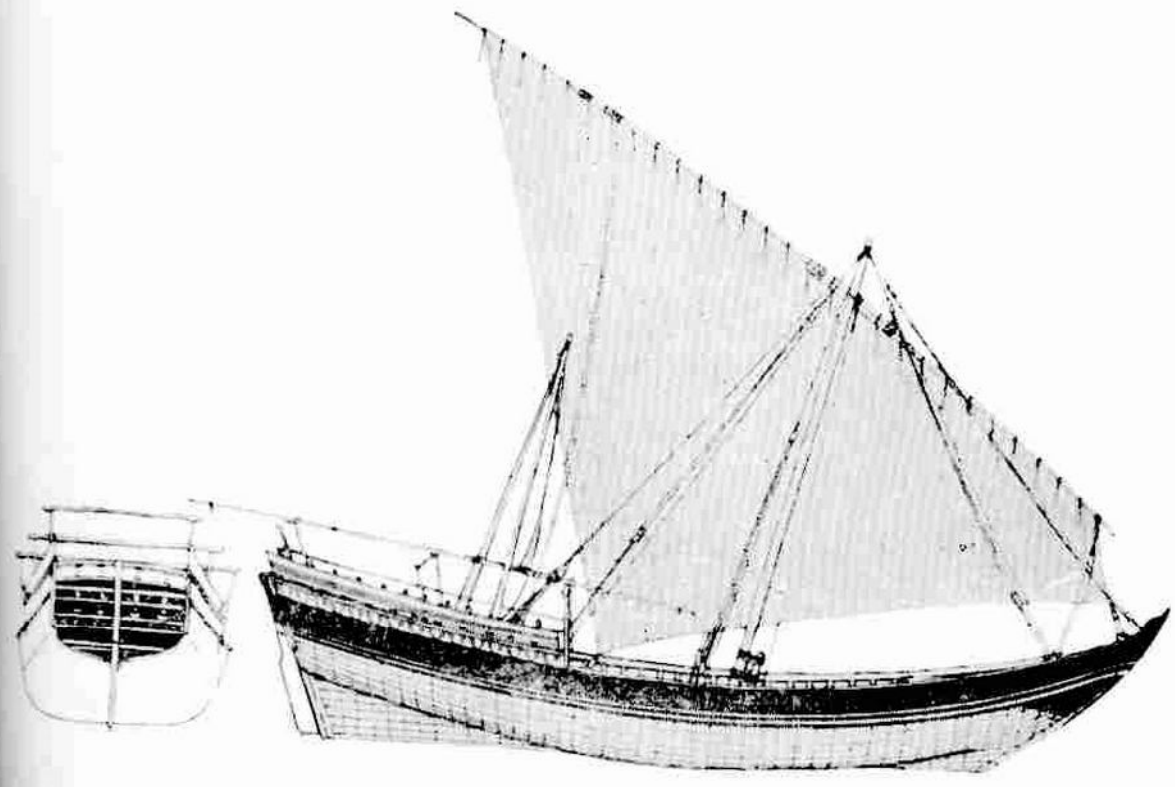
۲۲

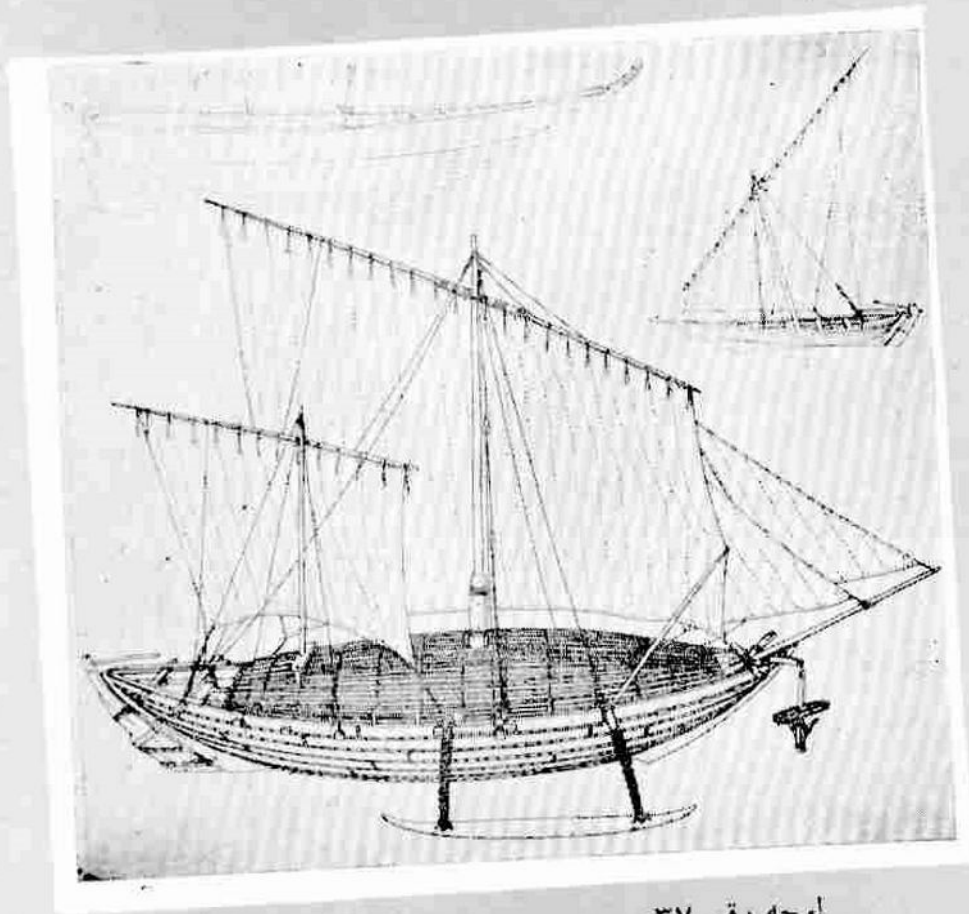


۲۳



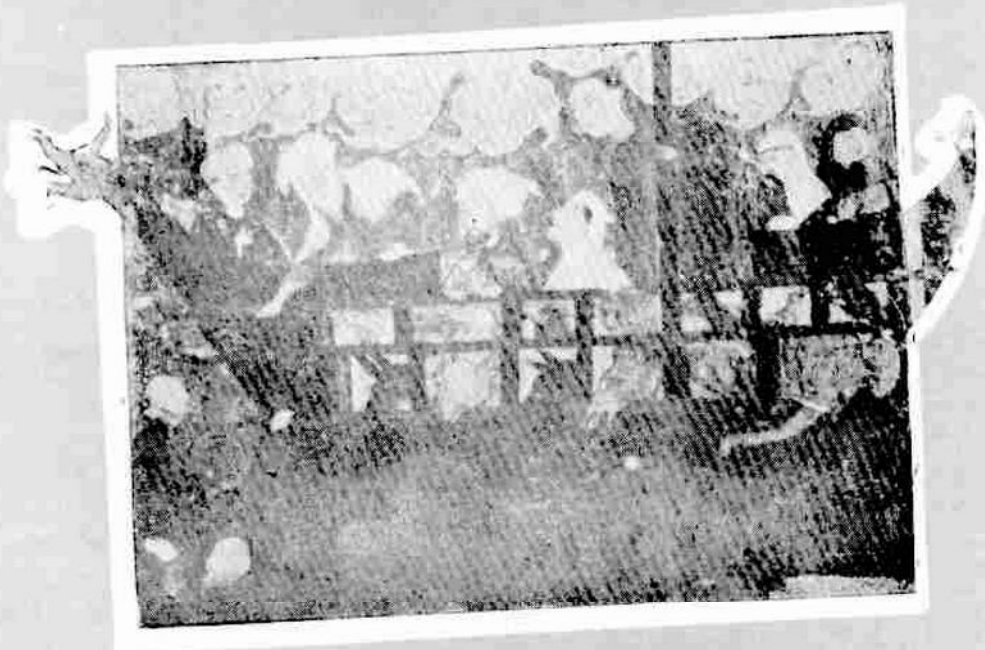
لوحة رقم ٣٦





لوحة رقم ٣٧

لوحة رقم ٣٨





لوحة رقم ٢٩



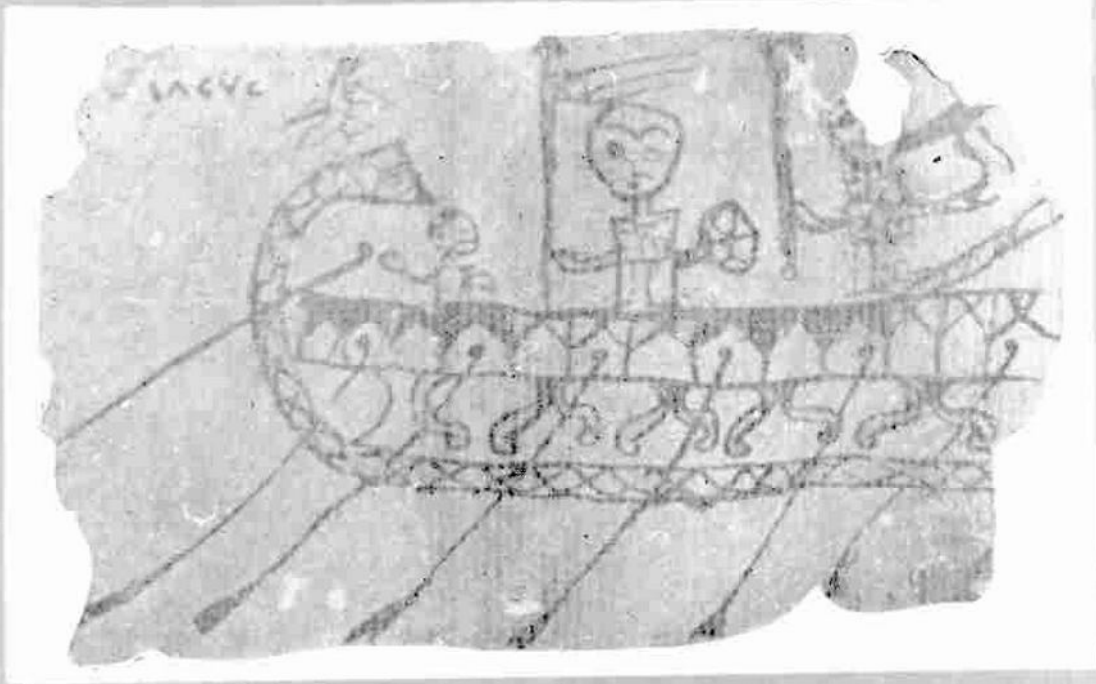
لوحة رقم ٤٠



لوحة رقم ٤١

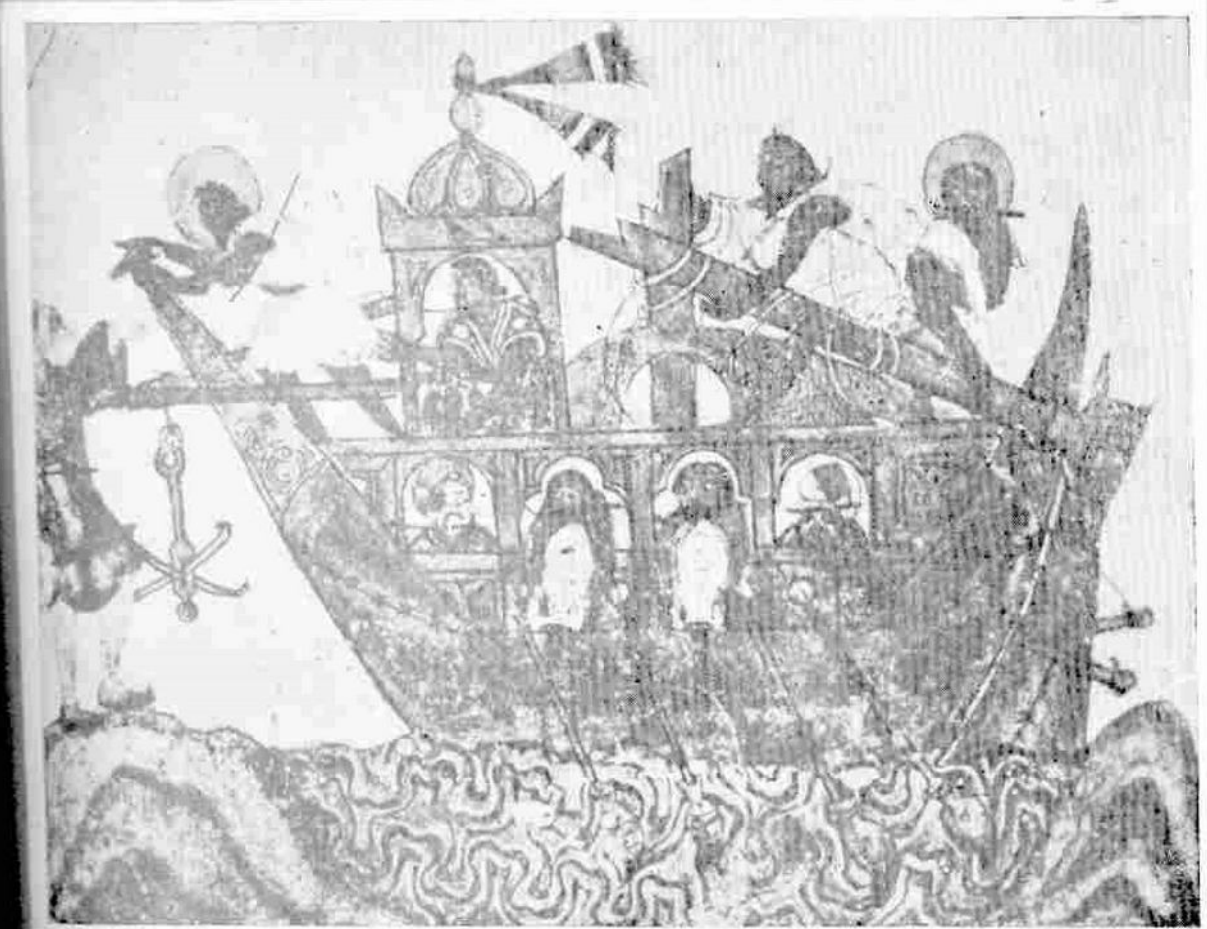
لوحة رقم ٤٢





لوحة رقم ٤٣

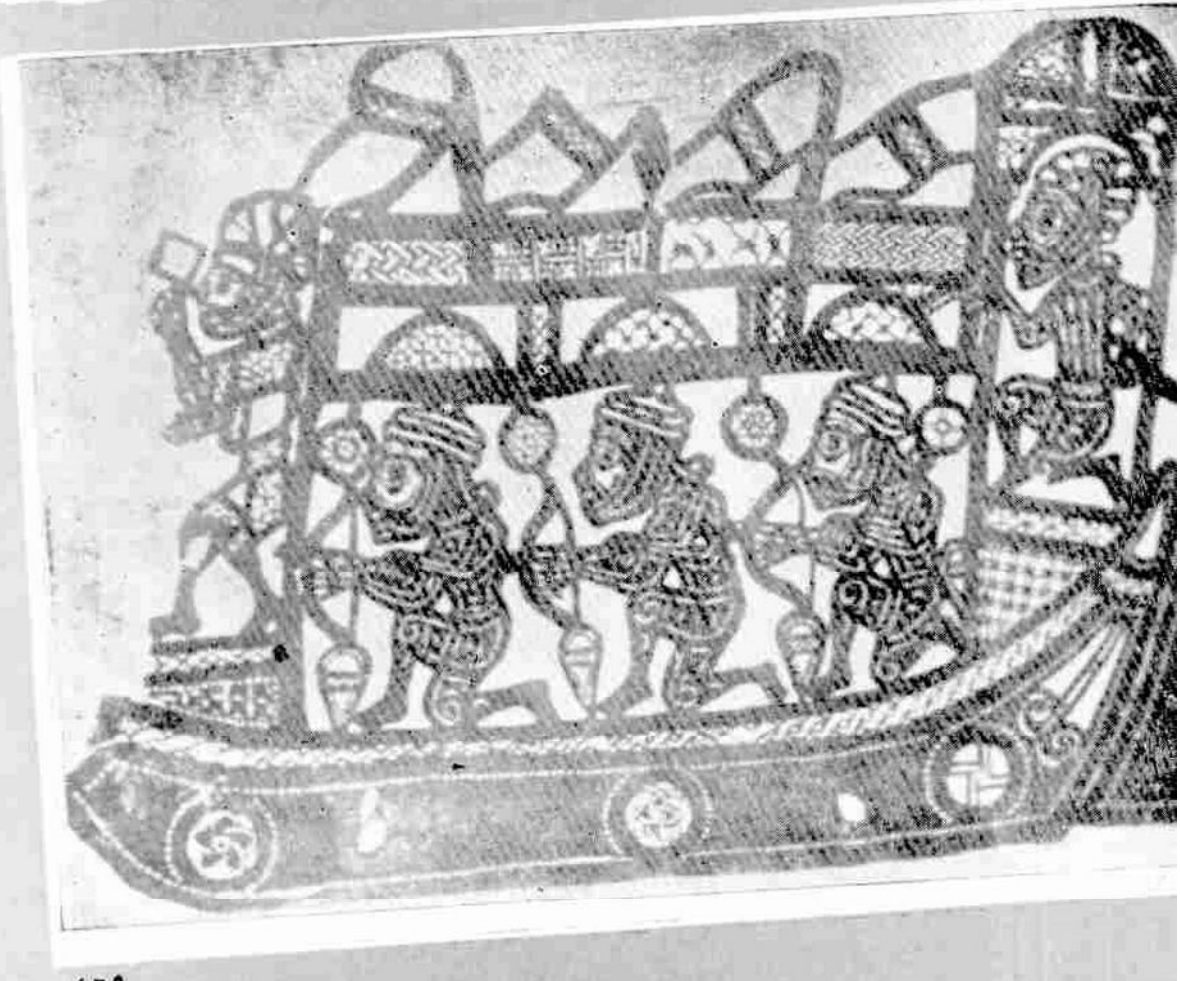
لوحة رقم ٤٤





لوحة رقم ٤٥

رقم ٤٦

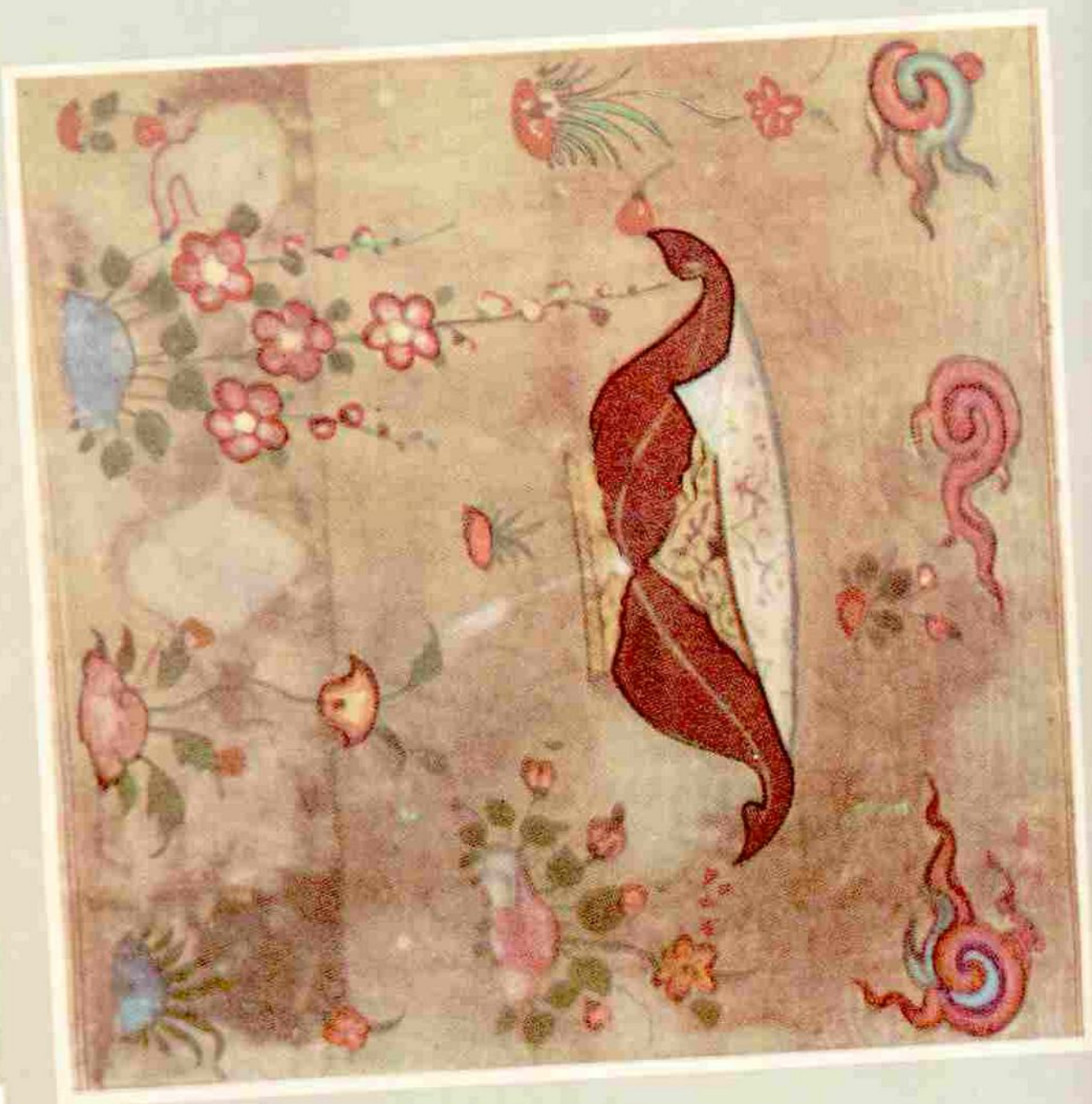




۱۰
فصل پنجم



لوحة رقم ۵۱





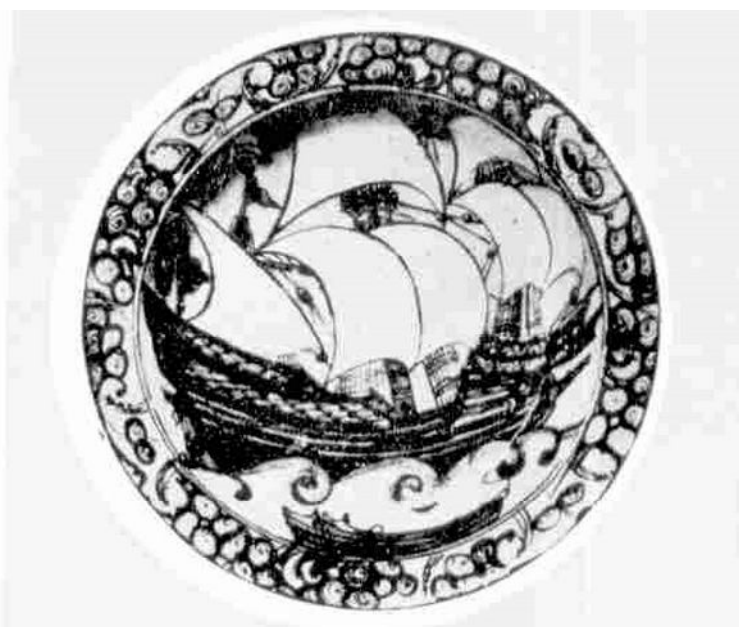
لوحة رقم ٥٤



لوحة رقم ٥٦

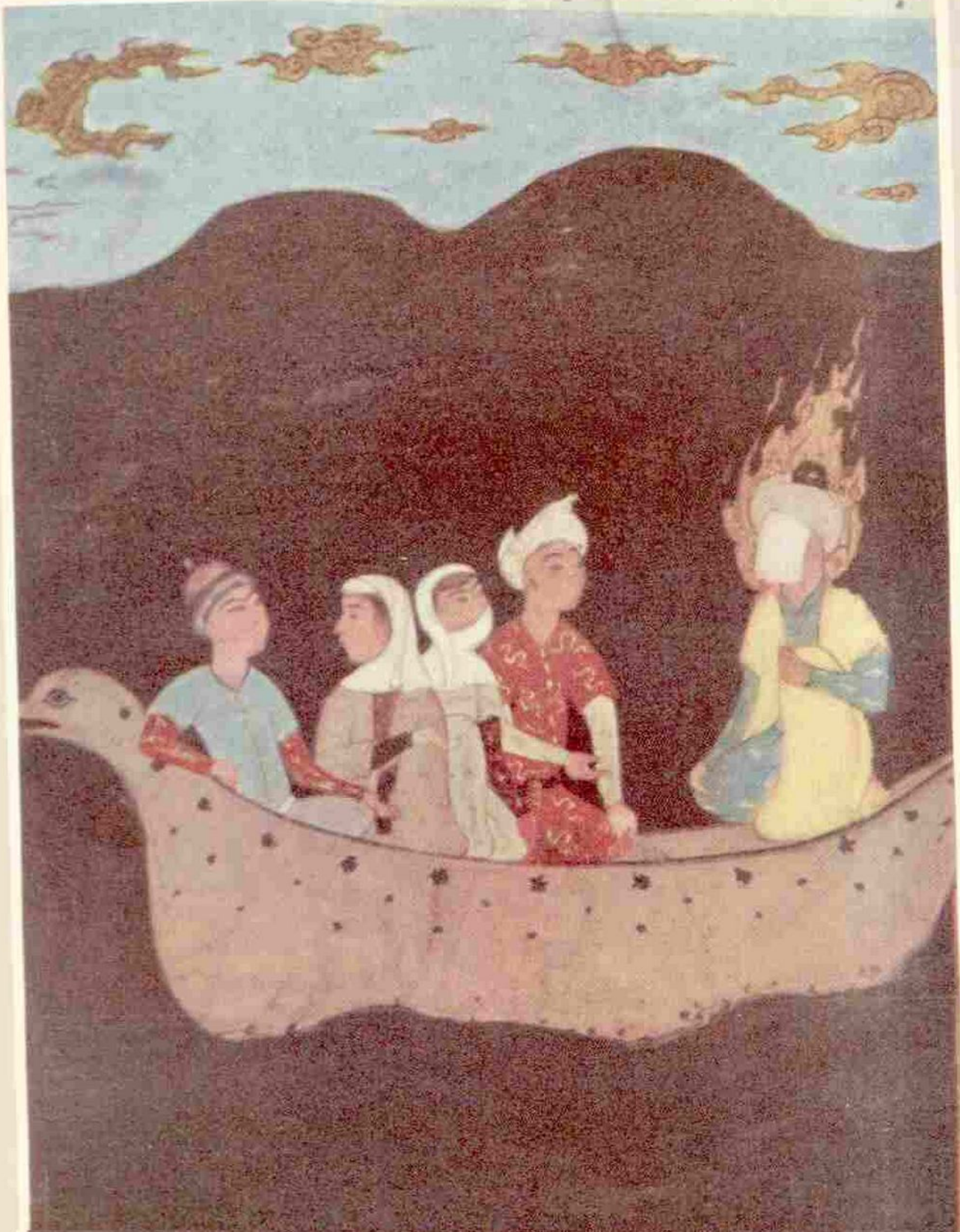


لوحة رقم ٦٢

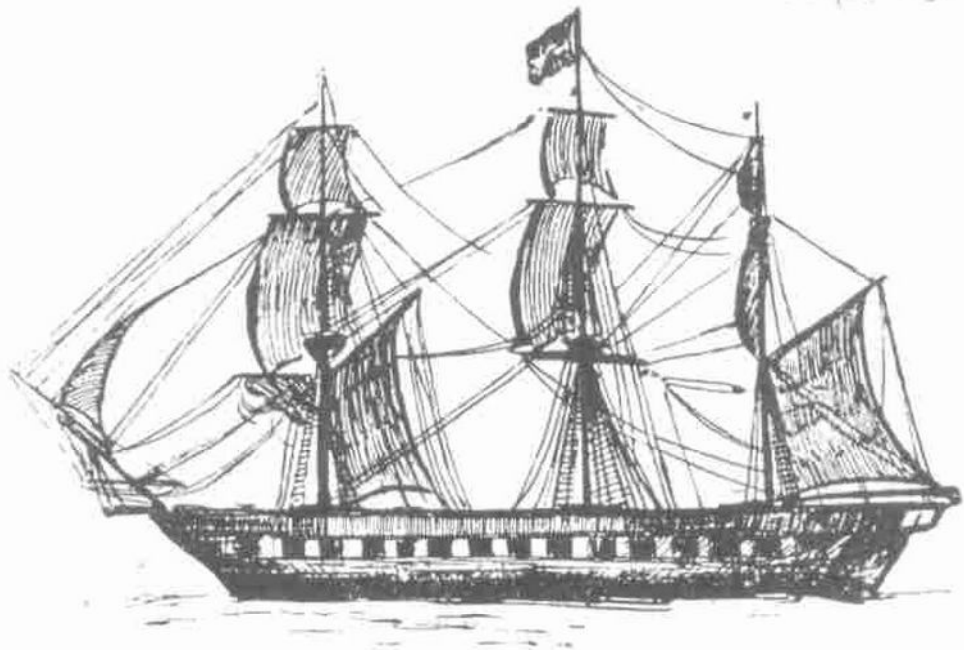


لوحة رقم ٦٢

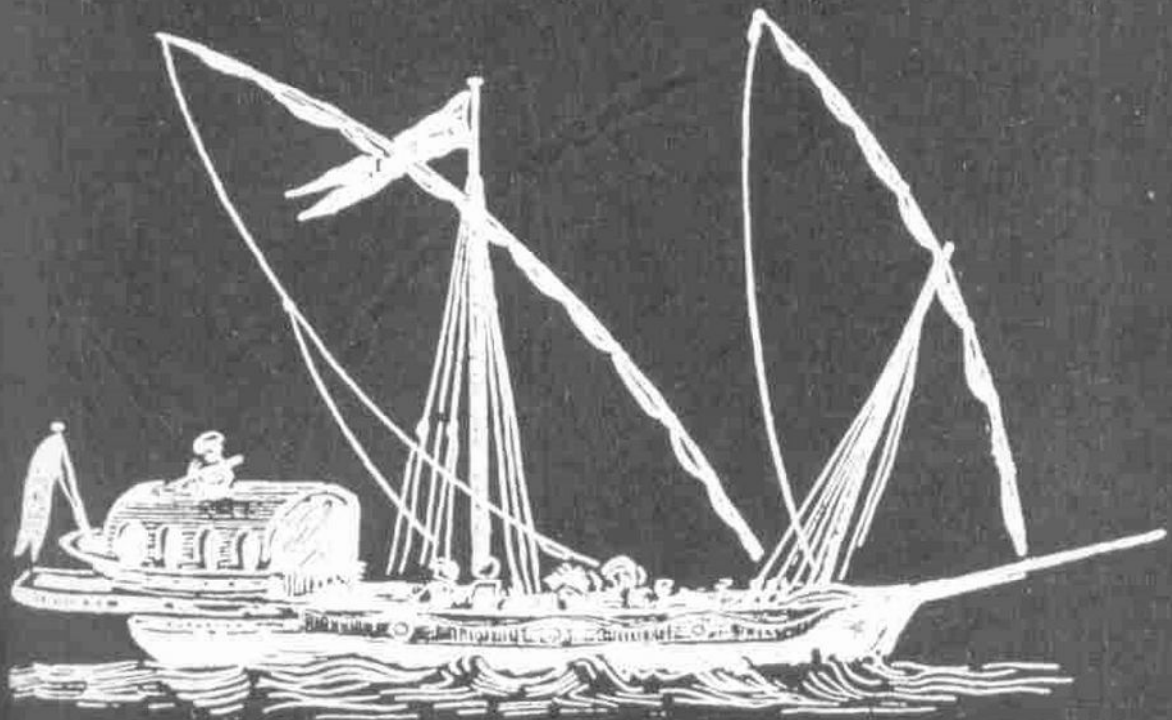


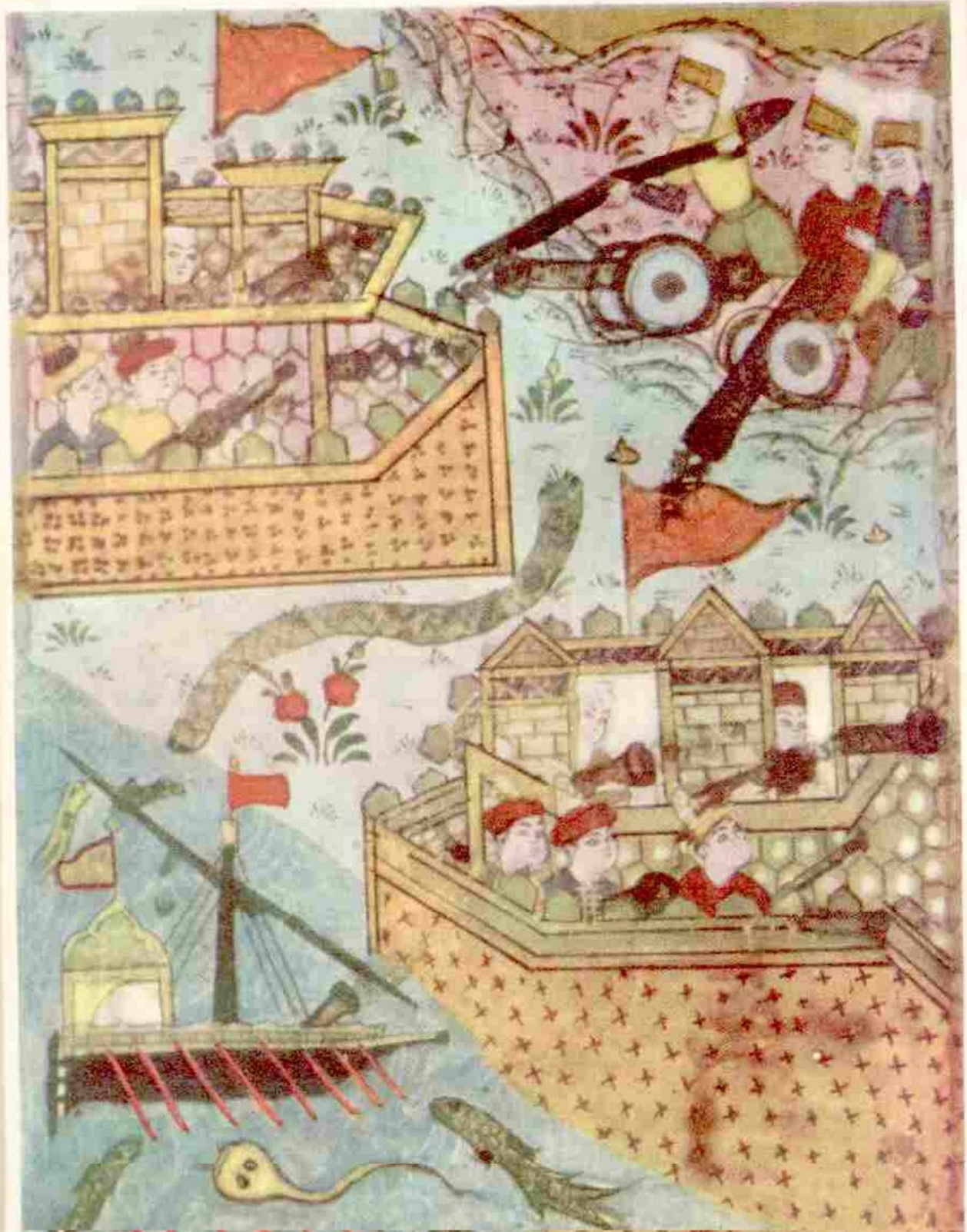


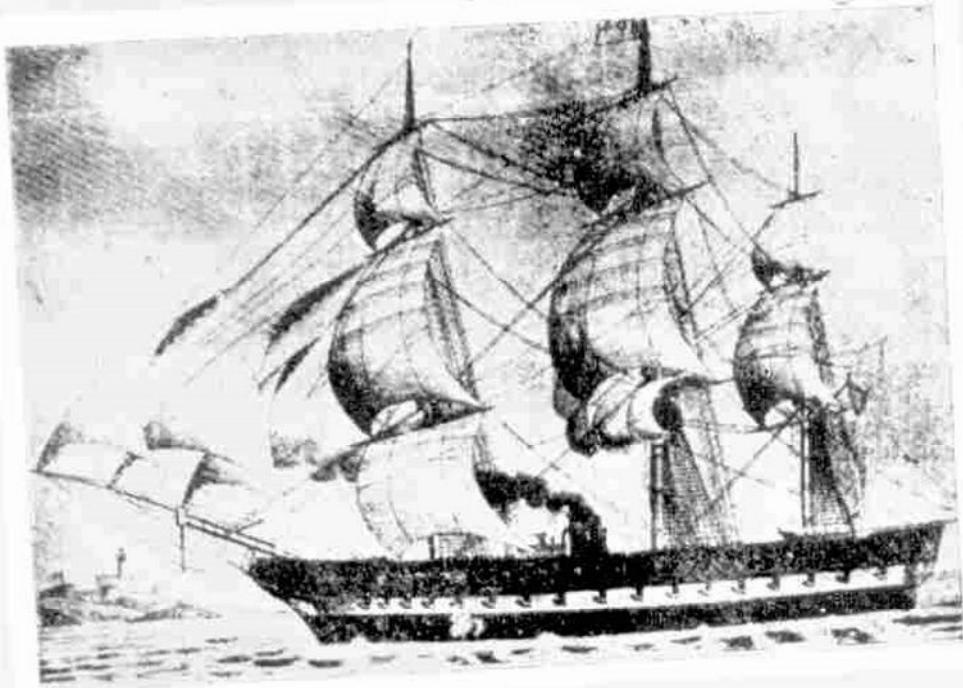
لوحة رقم ٦٩



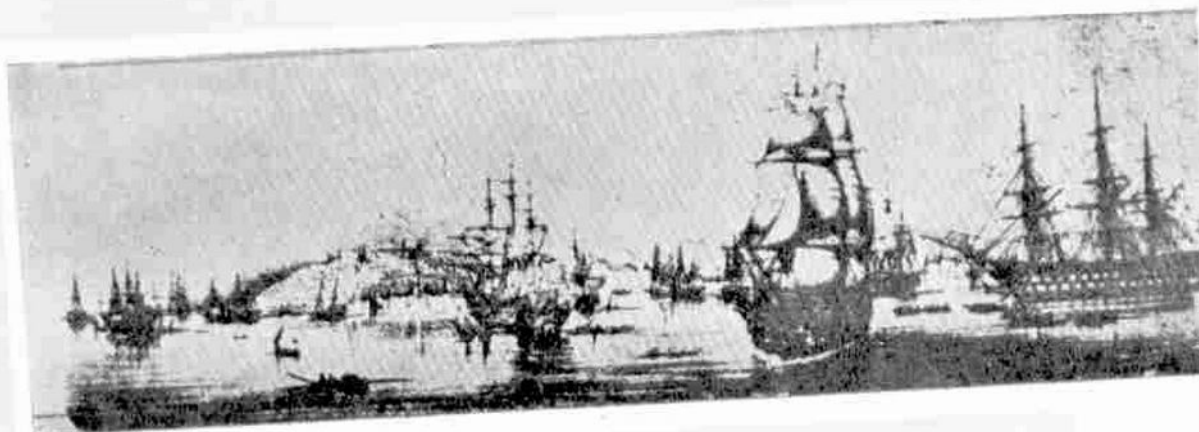
لوحة رقم ٧٠



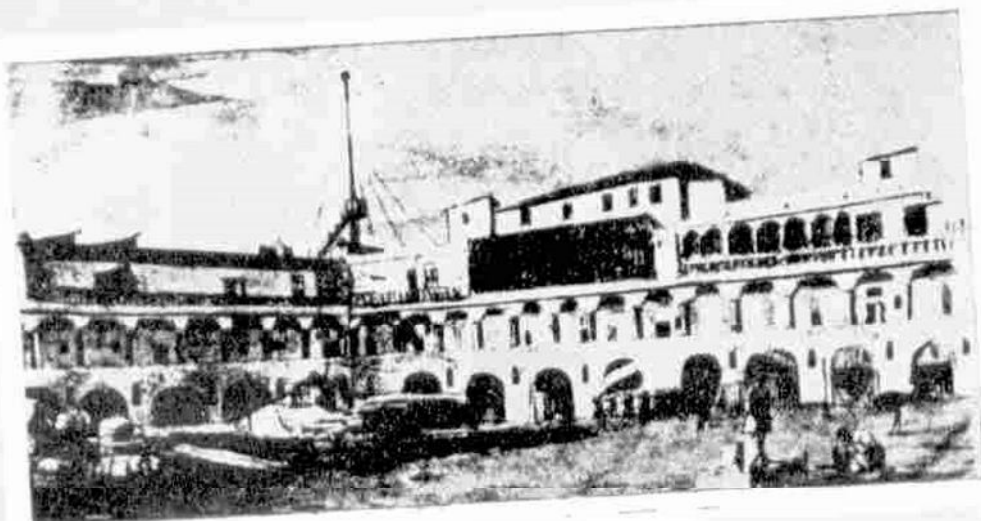




لوحة رقم ٧٤

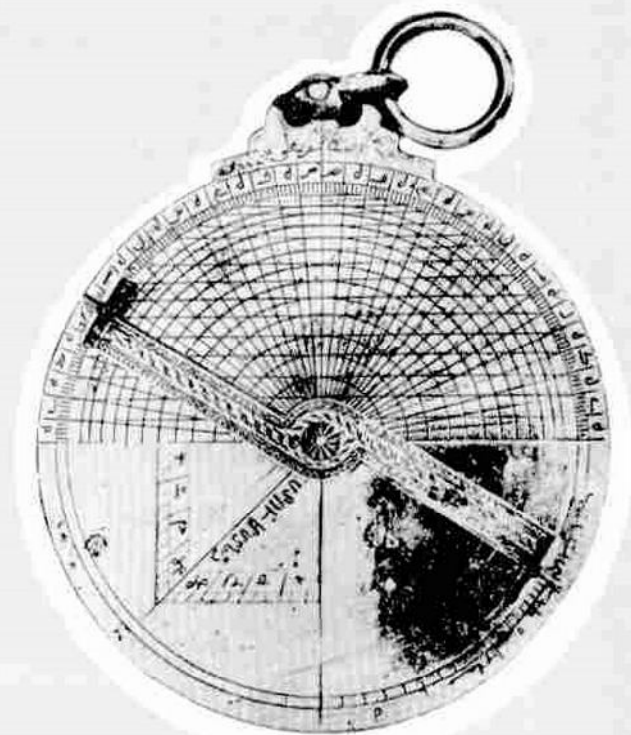


لوحة رقم ٧٥

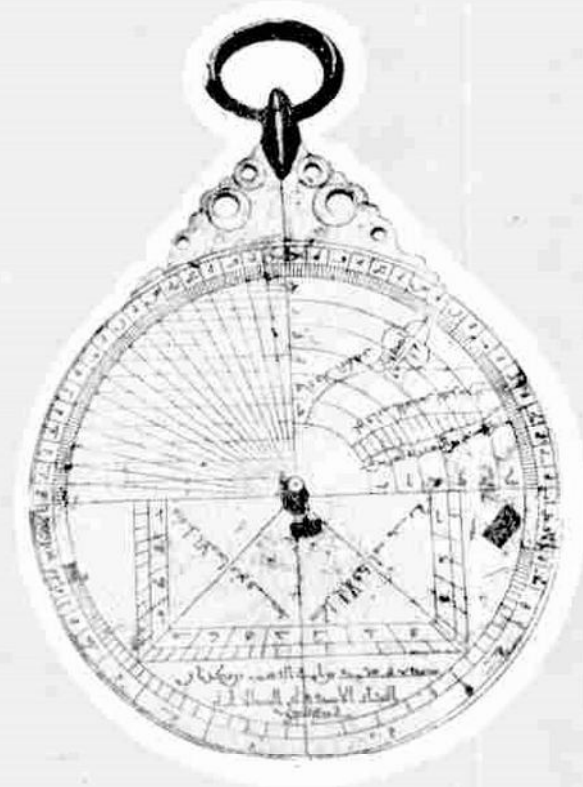




لوحة رقم ٧٩



لوحة رقم ٧٨



عبدالرحمن بن عبدالمطلب

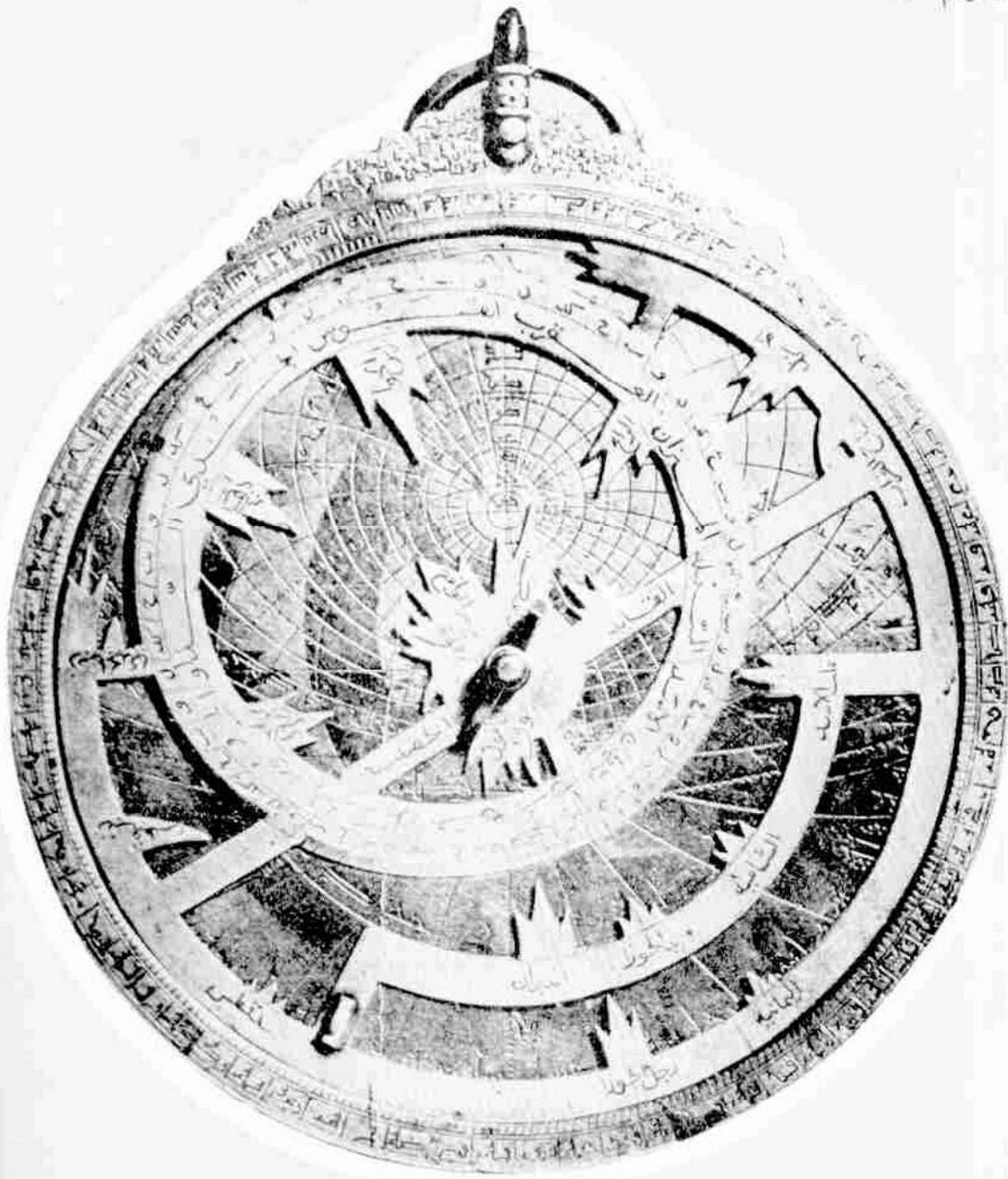
لوحة ٧٩ - ٢

عبدالرحمن بن عبدالمطلب

لوحة ٧٩ - ٣

ا	كه	ل	نه
---	----	---	----

عبدالله بن عبدالمطلب

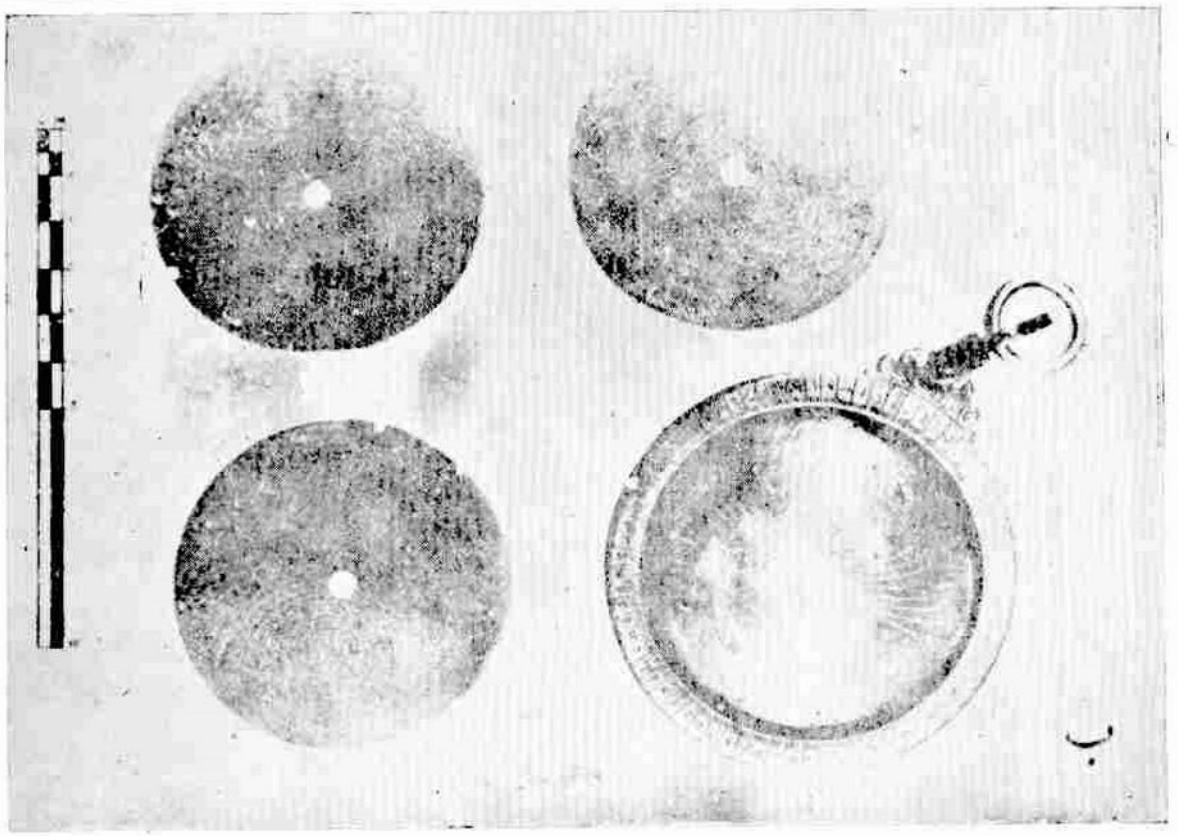


كاتبه محمد بن جعفر
بن عمر الأندلسي
الموافق لـ

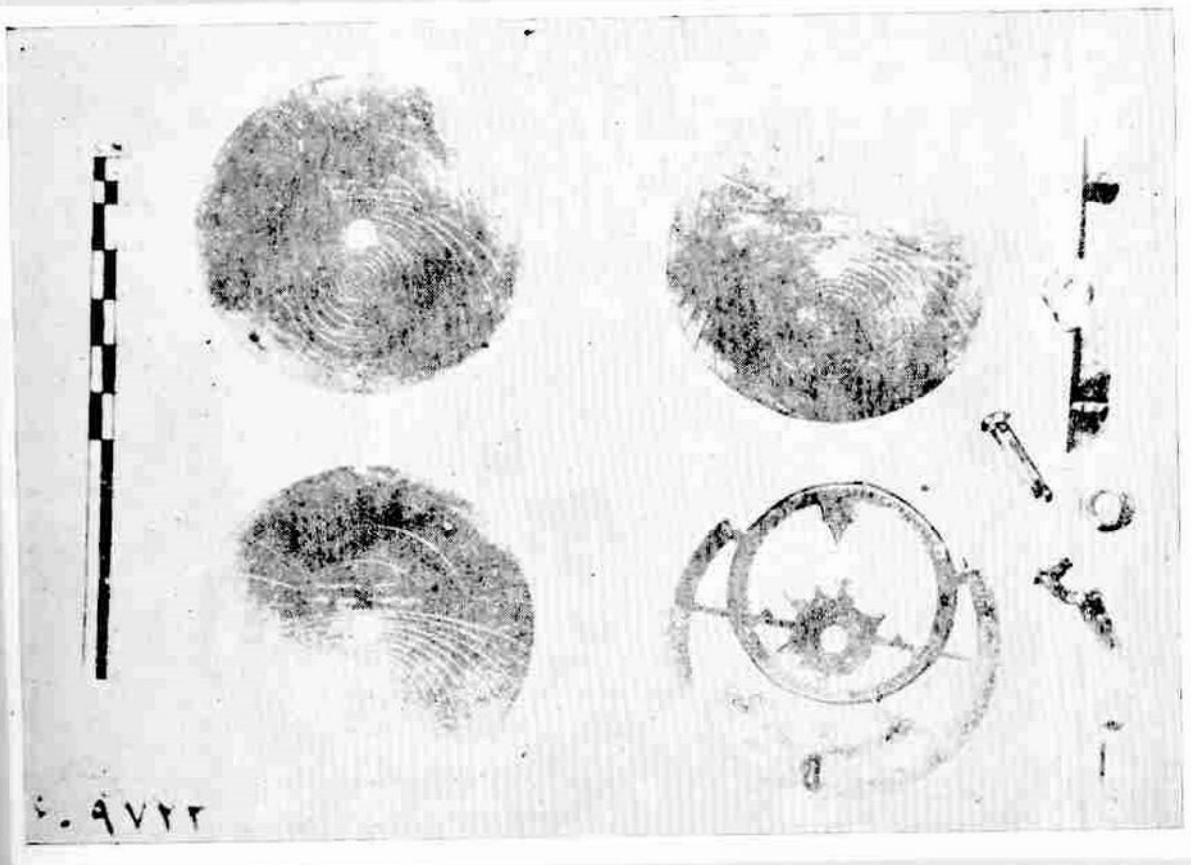
لوحة ٨١ - ب

بأمر من عبد الكريم
المصطفى الأسدي
بمصر المسمى الأشرف
المسمى المحزي الشافعي
في سنة ٥٠٠ هـ
عفا الله عنه

١٨٢ - ١



١٨٢ - ١



١٨٢ - ١

١٨٢

المخطوطات
المصرية

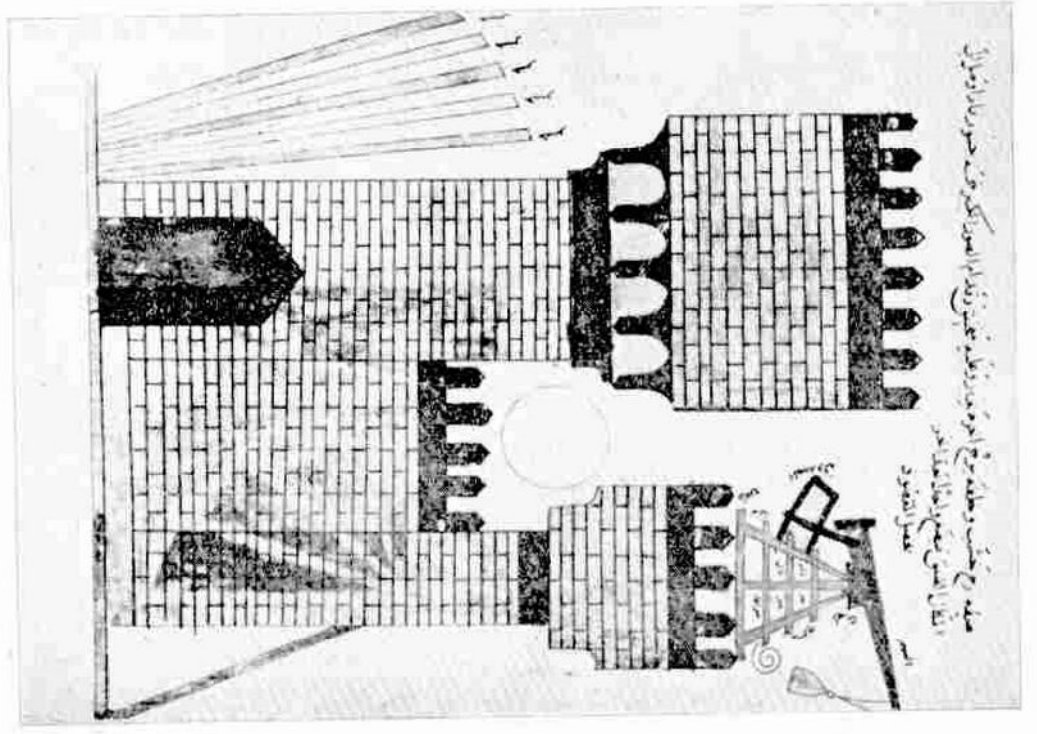
لان فيها علم يقتد به ان بها . في البره والجهاد ان الله عز وجل
 . ثم عرض محض اول اقا سببه
 . ومبنيه يد في طيبه من طيبه
 . ذكر المثل التي هذا والحلان به
 . والعتيق في لاسهل الا ان اعلم
 . البروج في جهه من جهه
 . احدان في جهه من جهه
 . الشياخ في جهه من جهه
 . والسعي في جهه من جهه
 . سلام في جهه من جهه
 . وان في جهه من جهه من جهه
 . وفي في جهه من جهه من جهه
 . حسن في جهه من جهه من جهه
 . وان في جهه من جهه من جهه
 . بالاطمئنه على ان جهه من جهه
 . وان في جهه من جهه من جهه من جهه
 . شتم على جهه من جهه من جهه
 . وكما في جهه من جهه من جهه
 . حضر وحضر في جهه من جهه من جهه
 . سنه معاه من جهه من جهه من جهه

. من ليله اورا وكما ان ترور فيها
 . حوق امون في ان حوق
 . في عام ما بان تسعها به
 . اللذ كبر قدها في ربي
 . لور ايها غيري جهه من جهه
 . من عا الا قول الله قال اشبع
 . ومثلها يشعه في اذكي
 . صلا على نبتا الدنيا في
 . وكذا وديعه الا زوام
 . ما دارت القوس في طلق قلاب
 . نبتا تقصير الساه ان جهه من جهه من جهه
 . وحسن في جهه من جهه من جهه

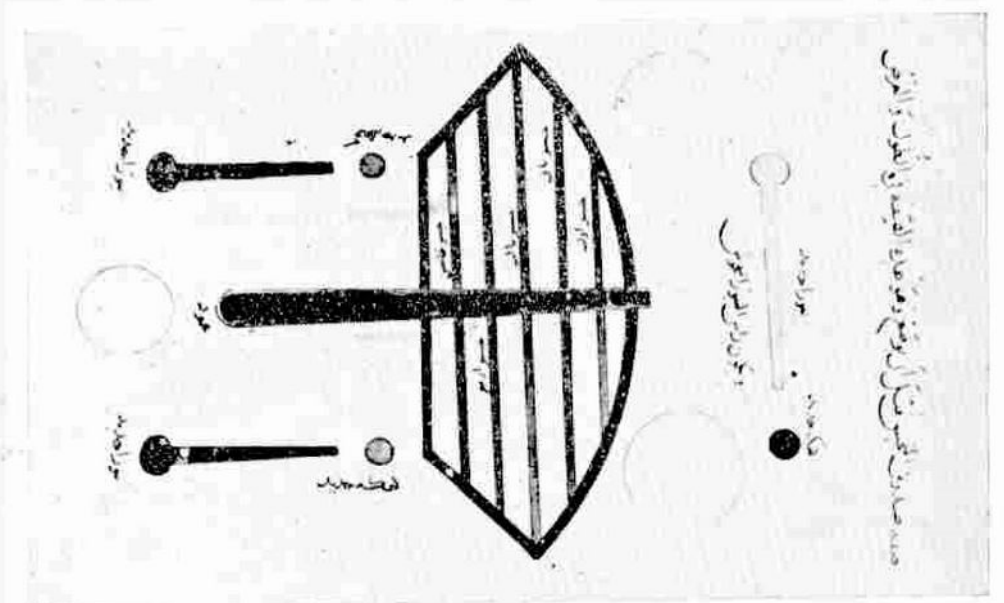
س
 . كثر ان الماله وخصه ظهر في جهه
 . في النهج والجهه من البروج واسابها وان ظاهبا نظر جهه
 . جهه من جهه من جهه من جهه من جهه من جهه
 . وكما في جهه من جهه من جهه من جهه
 . وحسن في جهه من جهه من جهه من جهه
 . لا فهدى كمن يسوي اليه ان الشاعل

• اوصفتا جوفه على وارضيه • فانبت بها اروع طعنا بالماخذ •
 • لانها تنضج بالترشح • فاسماها بالثريد والندى •
 • ان سببا ان توضع في خيشه • تحسك عنها اروع طعنا لسهبه •
 • ساهي استقبات ولا ترشيب • حكمة الامور بالترشيب •
 • ثاولك في خشمه اكل اذني • وتنبأ به على الايجان •
 • فاول للمهم مع اوساطه • التي بالهجت كن مجامله •
 • ثلاثه الاربع بالوكيد • تراه الطما من بعد •
 • فان سقطت اخر الزمان • بالكرس في ذال البرامان •
 • تمل اسميت كما في الترح • او الجاريني ناله فاستع •
 • ووش على اللوح في المنار • ولان ترشيب المرب كزيتون •
 • اربها كذاها اذ عسان • فعبس عن جاشا او كران •
 • ان لربن بالبر و صانت عين • فانت في الموطن الشجر •
 • وان تفس بسنط والسعد • والمير واليكس المتري •
 • عز الابل ان او كيكين فيها نفس • اما الاربع صبيق بلا هو •
 • والكلين اربعة صاكي • والبارك والاربع بلا ساج •
 • ينفعن بها في سلسله ريب • بالكرس والاسلي الهرب •
 • ويضج اللغد ووافق له • في زيفه المبر جفانه •
 • النبر واليكس عندي اربعة • اما الاربع من الاسم •
 • السكله خشمه تحكمه • مستقنا وارضع علمه واهله •

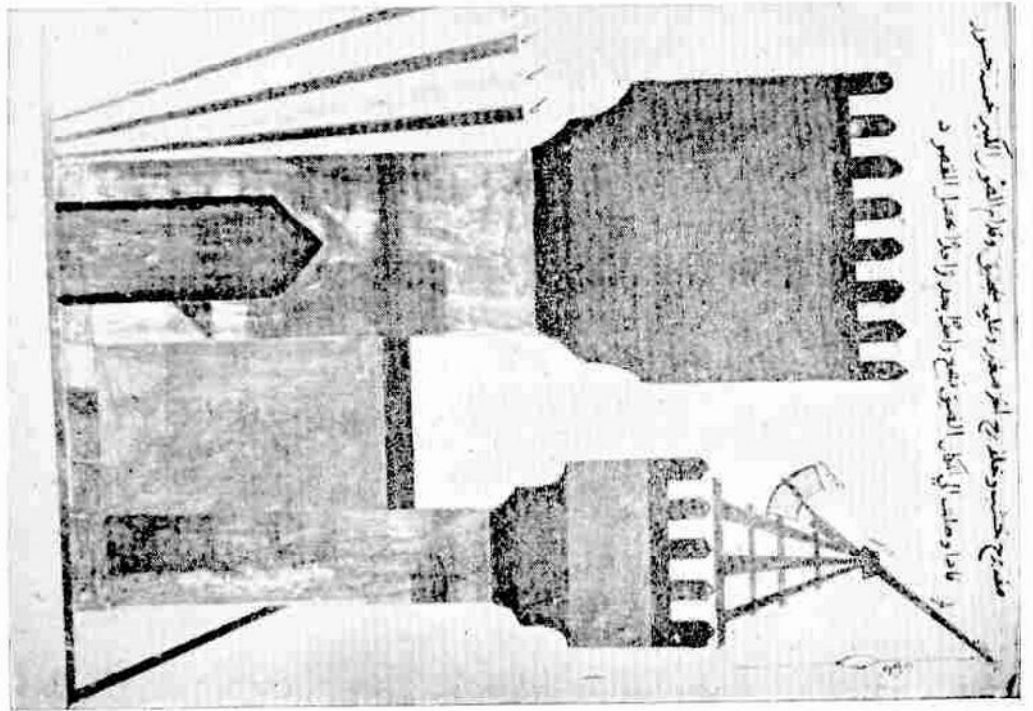
• فيها اوصول لوكلا ريب • كانا طر في المبر على لوكلا •
 • كانا ابيات اروع • فبسطا في ساهيه وان من الابل •
 • وبيروها وفسرها معروفة • وكروها طر في الطر انفسا •
 • كروها لوكلا في الطر قانفسه • غرسه هجت على اسم جوبل •
 • او لسفده عري ان ريبها • لاني لم اذني في العور جوبل •
 • فطرها على سرف بوزها • ولا يكونها في المرازسل •
 • عورت او يد المبر اخري • ولا شفقت بالساكن عيون •
 • صعبت اصل تجو في ارضي عركل • استغزله ترشيب الخيل •
 • بالفسد في اسما من عيونكم • واكتبا عن ثيها المبر بال •
 • سبلي الاله على المبر ما ارفعتم • فون المستعات اربح الامل •
 • وما شرا طقت البرك الخشك • في خشمه وقا بالليل صيل •
 • سميت الصعبد الاربعة السهه كثير اما المبر •
 • فعنده ورضن لثيقه ولا يكونه ريبها •
 • وهست خا اربعه اربعا في النشبات لبر الهند وروا لرب •
 • من جاه ان عريها اميس كل برضخ حاج الحون من الاربعي •
 • شهاب الله الصميط صدمت جرح والسعد في لظلمه المبر بالبر •
 • سم الله العور المبرم • ريبها •
 • باطاب النصف بالمعانيق • من طر يربقاس فابون •
 • عابا بالطر العوي بالابن • واعايد عن سادن ارباق •



ورقة رقم ١٣



ورقة رقم ١٥



صنوع حشمت وعطرح لمرصفر وليلة عطين وبلاد القز الأكبر حشمت حور
بلاد ومنتسب الي الكحل القوي شوح واما بعد راجعا بعد القصور د

قلوب الحامضه مضربتين بأخذ يدونه ودرشاد
تخلطه بتاثيره وبعنايه في سفال في ان ترش حرس خبيد وهو عند
في سبل صوان ثلاث اوكا وتلا المويخ والتملح
وتلا صفير دقا غلا وتخم كبر المبردة وتول في زياره العشر
اكرج عسكرا في الخوند وعا سقه مضرب ووه هذا المثال



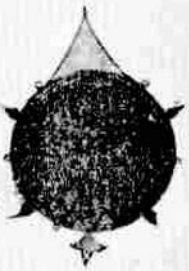
كل رشتن الحامضه بأخذ مشرقا وبتبريق زورق
وتبريق امي وبتبريق سون وبتبريق حمالا وبتبريق
صوبر وبتبريق خلقت وعمل وظام بالقطر بالامور وبتبريق
على الاعمه وبتبريق باربعين شدة زورق عرش وياخذ عايل
القرن وبتبريق وبعمل وياخذ من شراويه يا صومض وبتبريق
عنه وبتبريق رشتن الشح حبه زورق الخ الأورد وبتبريق

بشر الله الخوم وده وبتبريق

قلوب صرلية فوندا ربحونقا ورتبريق زورق حمالا ورتبريق
جلبت ورتبريق حالك صومض ورتبريق حبه زورق الخ الأورد
كله بتبريق من المنطقه الجوزي بطعم الشمار وده من الاعمه بالقطر
وتبريق الميخ والاعمه وبعمل على هذا ياخذ سده زورق عرش
وتعلمه وياخذ يد رة المبردة من العطار وبتبريق حمالا
بالات سناين وبتبريق القزيت وبتبريق اللامات في العدة
ياخذ يد حمر اوز سخال لالت وبتبريق نفا وبتبريق على رطل
عسوز ورتبة من المباد ولا شدة كم الموز وبتبريق العسوز
في اللامات وبتبريق الزرقات من الشرايق وبتبريق حمالا
اكرج عسكرا على كبريت وبتبريق غلطا سكا وبتبريق الشراهد و
بجراق وهو صلال النار



الوزن ثقله انقله عند التقابل وتجهيزه في التجيب وانه المبرهن
 ولقد غسل كل حجر سبزوكة لاد من ترا وسغور هذا النمط ٥
 وتقال العسل المنقله الطمار قدرة الحجر



بلاد الهندوسية ناعده سنة ستا لوزن ثقله
 وارفعه حضا لادن وسمن صلقت وسمن علك صغور ووزن
 صفة وزن ثقله وكنف المشا من المنقله وعظمهم ٥
 السمة ردة في جهيب في الهذرة وتشتغل من ثقله عدده الصوره



المنقله حيا واما وزن ثقله وسمن علك

الكلية الامارات على الاقالم وتيقن الهندية وتبرل
 الاصطلاح الهندية مدرا لثقله الطامنه



بلاد الهندوسية ناعده سنة ستا لوزن ثقله
 وتلقه وتشد رة الهندية وكسبن في الثقله واما في الثقله
 طيار الاكل من على ما جبهه وهو الاز الصغور ما منقله الطامنه
 تبرل وتشتغل من ثقله عدده الصوره



بلاد الهندوسية ناعده سنة ستا لوزن ثقله
 الاصطلاح الهندية مدرا لثقله الطامنه



الرك

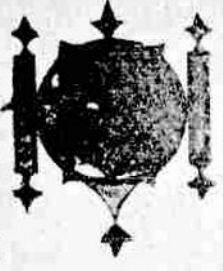
الهدنة للجمع الحاسق والرك - لانه قد نعتار به الهدنة
 وواحد ونفقه ونتم زهر العيون ثم خيدت زهره ثم خيدت
 هذه الهدنة واشتملت ثم باقوا للجمع وما يعرف من امر شغل
 فبعد ما يزيد شغل الهدنة هذا ما يشاير به بالهدنة الهدنة
 والرقة على الهدنة فليتر كعناك واسهل الهدنة وهو
 به حتى يفرى انك واسكنه فقام خصاك فليطع الهدنة
 الهدنة الى الجمع حتى يفرى به ونفقت حوله عن ظهر



على سوز ورا زهره طم الحلق في طم خيل من القفا وتعالج
 عنده عنده على سوز و تقاضه انك و نور و يفرى الهدنة و بلا



نيل زهره طم لانه يفرى من فوان و نزل ما حفر
 القفا عن الازر و يفرى به الهدنة و يفرى عن من يفرى
 مقبله في الكورس و يفرى به الهدنة الازر من الهدنة



الرك احد الهدنة الازر انك ما يكون و يفرى به الهدنة
 يفرى به الهدنة و يفرى به الهدنة و يفرى به الهدنة
 في الازر فاني من لصدته فكله و اهدا علم صد الرك

الوجه الزاهي الزاهر ۞ والنور الباهي الباهر
صلى الله عليه وعلى آله ابي الفضل الوافي الوافر
وسئل سيدنا كبراه ووجدك فان الخروب
لوانه لا ياب للضميت البضاعة منها ۞ وجوزم
لا يستغنى عنها ۞ وقد عبرت في هذا الكتاب
ما يجب للمعاطي الخروب من الوقوف عليه ومعرفته
رسية ۞ ومعرفته كغيبته وقبضه ۞ والانتقال
لرسوبه والانساء من رسوبه ۞ وخبره ما نصفته
من اقبال وادباز ۞ وابزاد واصداز ۞ وك
وقر ۞ ووقوق ۞ وتصويب بسائر ۞

بسم الله الرحمن الرحيم ۞ به نستقي
الحديث الذي اعل قد مر انصف الشجاعة واشهر
واعلى نية من حصل الفضل بضاعة وجعل عبى
الخير الظاهر ۞ القوي الذي اعان على الخروب
واهو الحكيم ۞ والمصافاة بسائر اهلها ۞ اعظم
اجر الجهاد ۞ وموضع على ۞ ونصراهل
الخرن على اهل العناد ۞. فخذة على انصر من
العصر على الاعداء ۞ ورفع سائر الشكراء ۞
واشهد ان لا اله الا الله بخدة لاسيرك النار
التاخر ۞ واشهد ان محمدا عبده ورسوله صاحب

وزنج و وارزد عسه در اهر و اصنع مائة صلح ما طلب
صفه اخر

بوق خل نخورد رهنز نصف و و كيرت در رهنز
و نصف و وارزد عسته در اهر مائة سال
صفه اخر

بوق خل و كيرت در رهنز نصف و نخورد و نخورد
در رهنز نصف و نخورد و كاذور نصف و يوزن نخورد
و وارزد عسه در اهر مائة و اصنع مائة سال مائزید
عيار اخر

بوق خل كيرت در رهنز نصف و نخورد و نخورد
در رهنز نصف و نخورد و كاذور مائة و نخورد
و عسته در اهر مائة و اصنع مائة نخورد
صفه طهارت هركي

بوق خل در رهنز نصف و نخورد و رهنز نصف و نصف
كيرت و وارزد در اهر نفس رضع مائة و عسته در اهر

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله رب العالمين والعظمة والشكر على ما آتانا
محمد خاتم النبيين وانا المرسلين وعلى الورد محمد اجمعين
ويعمل بقية عبادات تذكرك في الدنيا تستخرجك من اهل
الملك والملك برك ورحمت الله عليهم اجمعين

صفه عيار خردوخ

بوق خل نخورد مائة در اهر نصف و كيرت
در رهنز و زنج و رهنز مائة در اهر و يكون رضع مائة
و وارزد عسته در اهر و اصنع صلح المملوك
عيار طهار

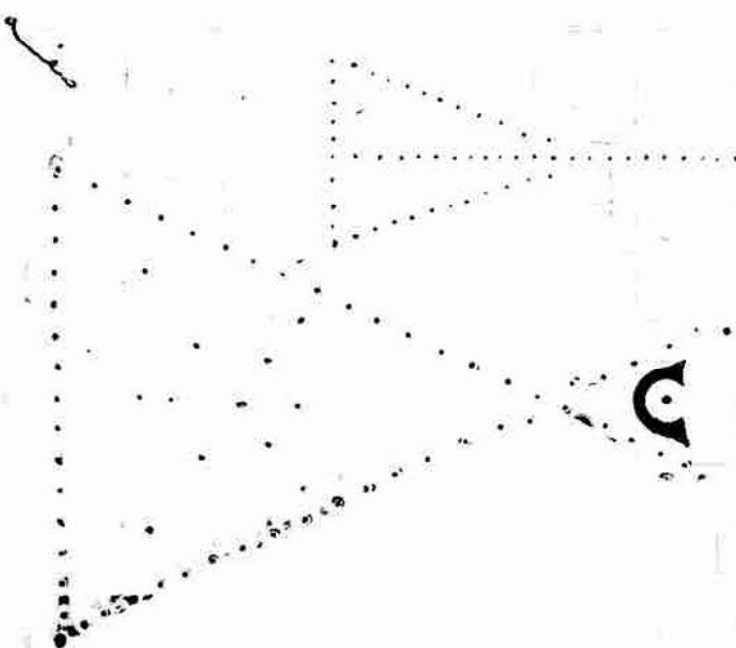
بوق خل خطمه صفا اربعة در اهر و وزنج نصف
در رهنز و كيرت رهنز و نصف و وارزد عسته
و اصنع مائة صلح به المملوك ان شاء الله تعالى
عيار طهارت هركي

بوق خل و نخورد رهنز نصف و كيرت خطمه در اهر

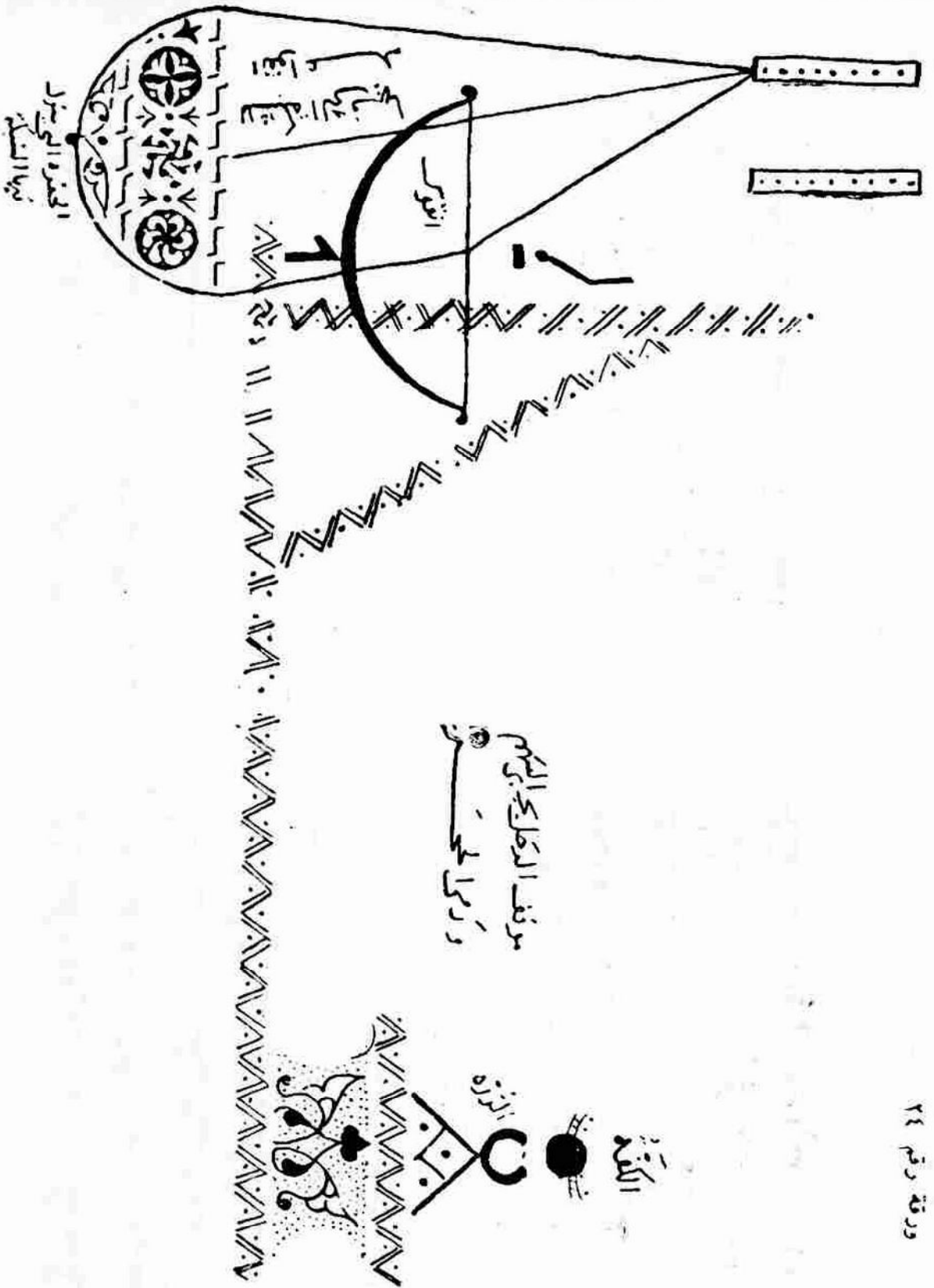
صفة المخبوز بالنار حية

شكله في الشبخ اذا حزن من الابريه
 الا شكله يكون قوته جيز خشيته وضلا
 اذا كثر اذ اقر وراصل قايته قور جيز مخ يجذب
 مع ذلك بخل واحد ويرى عنه فاذا جذب
 الرجل السهم حصلت الفنايب التي تجلب
 بها ويرا القور سرح في تنقل واشغال الرجل الاكله
 و جملته تد تبت في قاعده تشكل السهم
 وافد القور سرح عنه ثم افلت السهم فندف
 الحبر وسوان يخذ مخنيها فانا ر شيئا
 ويوصه اللري عنه وكحل ال جانب قايته
 بركة يكون معها سندا ارجوا الفنايب التي
 في السهم ويخذ شيئا قيت صتيقه البيوت
 ومعمله اطرازا للتم اجمل من اللقب الوبر

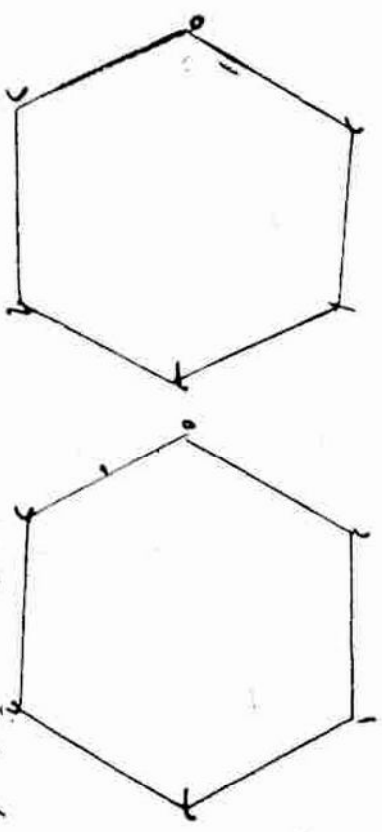
شاهجه في ثلاثة سحاما المخبوزة
 وهذه صورته



حزن

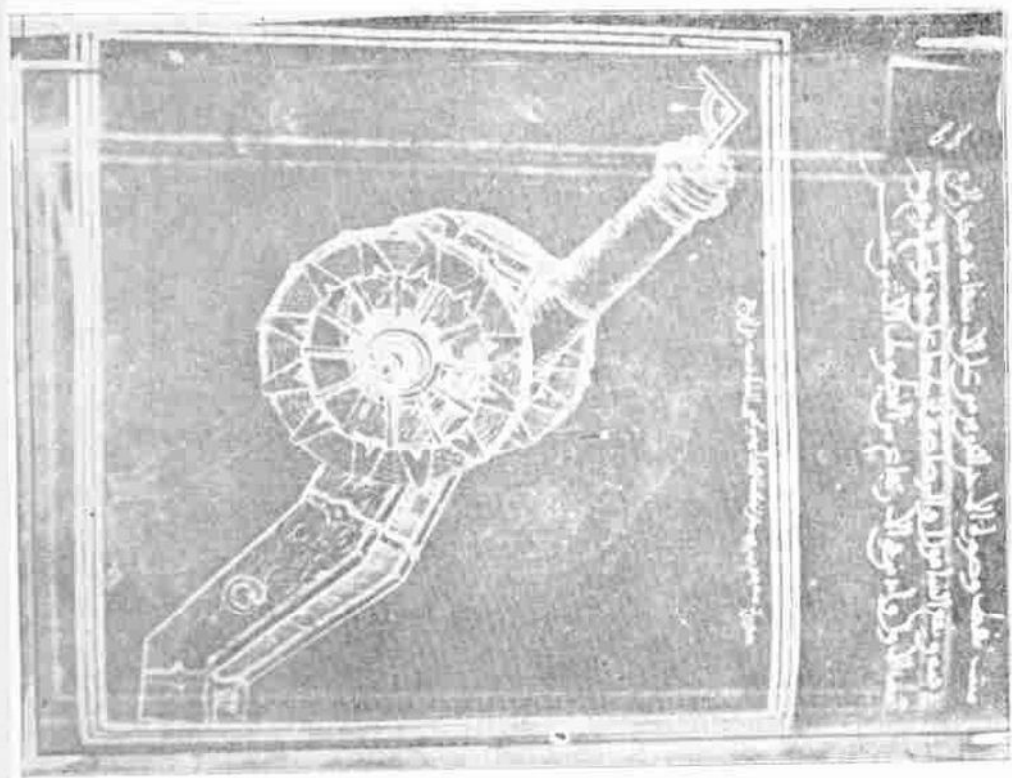


فإذا اجتمع الشعاع فيها فقدر ما يمكن
أضيق الموضع الذي يقصد وضعت وهذه
صورة الشكل

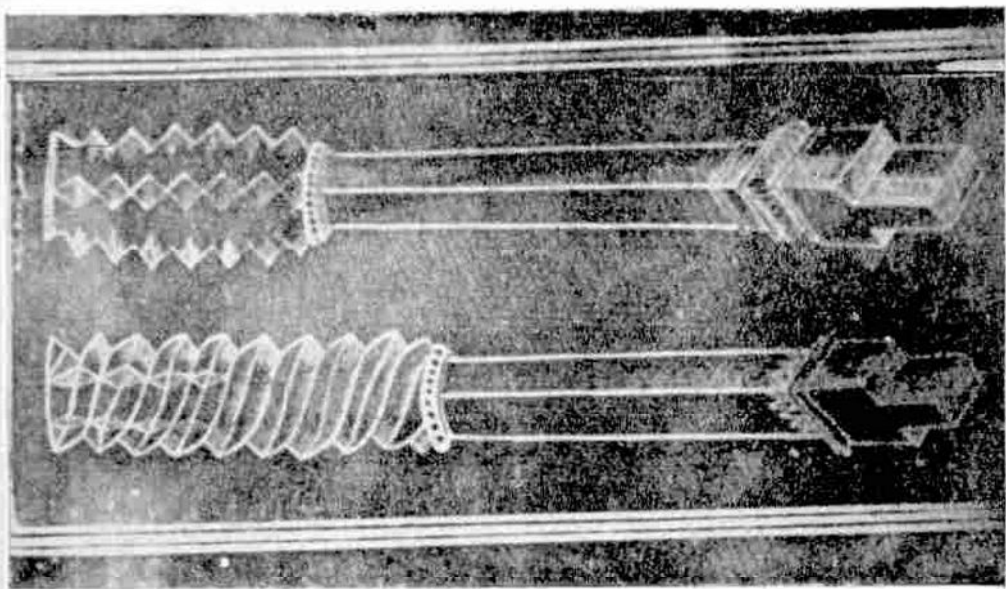


والألتصاف يكونان جوداً وضربت المراتب
بأربع نواحي أو خمس في كل ناحية سبع
مباريات ويمكن بعضها من بعض متعادلة
المساواة لكلاً يقطع الشعاع بعضها

فيلامع تلكها والمحرك على هذه الخطوط وال
ذكراً إلى الصفاخ سهلة الايطوري
وأما الزاوية فبحرنا وجعلنا المراتب
البحيطة الملاءة الأولى عن سطح المراتب
الوسطى كان عطف الشعاع عطفاً
وأصلاً وان نحن جعلنا الملاءة الأولى
ثابتة غير متحركة تلتقطنا بحيلة من الخيل
فردنا في القفا، الشعاع عليها ان امكنتنا
المرايا المحيط بها فلا شك ان الشعاع
لكه ينتج من هذه المراتب اننا يعطف
على موضع الوراثة من الملاءة الأولى حتى
اذا ففنا أيضاً بمراة اخرى محيطة بالافتراف
مكنا من القفا، الشعاع على الملاءة الوسطى



ورقه رقم ٢٨



الاشارة
الى السمت
والاشارة
الى السمت
الاشارة
الى السمت

في اصبغها واولا المتعلقات وفيها كالتالي
المتعلقان وبعدها ثم من السمتان تصدرا ثم تأتي الالف بمر
السلامة في ذلك العين السموت هي الدائرة المحيطة بوسطها
مقاطعة لجميع القطعات منها واما اول السموتين واما
تتعلق الالف وبعدها الاعتدال القطر الشرقي والجنوبي وبعده
سمت البرسطيات وهو اول القطر في ارضها والاضموت
بعضها سطلان وتكونها فمهم من قطع وضعه في
استرستة واقاروا ان الساعات اركانها في كل
على نصف القطر من العصية وتكون مقوسه سموت ارضها
فانها على سقيم في سائر الارضين وانما في بلاد ارضها
خطوط مستقيمة وانما رسمها سطلان فمما اساع الار
رصاصه احد سرقى والاخر غير واحد بعدد ما منه خط
المشرق والامموت ستم الخط اما في وسط الارض والمعال
وربعها في الاخرين احد ما يعد او القطر الميسور والمكون
على الاقسام الكمال الاعلى وانما سموتها في ارضها
الاعلى والارض ما بينه اربعة مقي واحد بين الارضين فان
القطر ان الكوسه واليهبوطه وبعدها خطان سوزان خط
والجنوب وخط نصف النهار والذى يوازي خط المشرق والامموت
هو قامة السطل المسور والاشارة في وسط نصف الارض
خط على الكوسه مقي بعضا سطلان قد يوضع على ارضها
بشكل ربع الحبيب اذ يضمن لها ان الحصة به المقسمة وهي

عاز
رشفاع

الاشارة
الى السمت
الاشارة
الى السمت
الاشارة
الى السمت

في اصبغها واولا المتعلقات وفيها كالتالي
المتعلقان وبعدها ثم من السمتان تصدرا ثم تأتي الالف بمر
السلامة في ذلك العين السموت هي الدائرة المحيطة بوسطها
مقاطعة لجميع القطعات منها واما اول السموتين واما
تتعلق الالف وبعدها الاعتدال القطر الشرقي والجنوبي وبعده
سمت البرسطيات وهو اول القطر في ارضها والاضموت
بعضها سطلان وتكونها فمهم من قطع وضعه في
استرستة واقاروا ان الساعات اركانها في كل
على نصف القطر من العصية وتكون مقوسه سموت ارضها
فانها على سقيم في سائر الارضين وانما في بلاد ارضها
خطوط مستقيمة وانما رسمها سطلان فمما اساع الار
رصاصه احد سرقى والاخر غير واحد بعدد ما منه خط
المشرق والامموت ستم الخط اما في وسط الارض والمعال
وربعها في الاخرين احد ما يعد او القطر الميسور والمكون
على الاقسام الكمال الاعلى وانما سموتها في ارضها
الاعلى والارض ما بينه اربعة مقي واحد بين الارضين فان
القطر ان الكوسه واليهبوطه وبعدها خطان سوزان خط
والجنوب وخط نصف النهار والذى يوازي خط المشرق والامموت
هو قامة السطل المسور والاشارة في وسط نصف الارض
خط على الكوسه مقي بعضا سطلان قد يوضع على ارضها
بشكل ربع الحبيب اذ يضمن لها ان الحصة به المقسمة وهي

عاز
رشفاع

اشارة
الى السمت
اشارة
الى السمت
اشارة
الى السمت

اشارة
الى السمت
اشارة
الى السمت
اشارة
الى السمت

4



1090-0286-2511
V675 23 6.2

מחמד .. סעגד מאהר
אלבחר'יה' פי מצר אלסלאמיה'