

"بناء الأسطول الأموي"

(النشأة والتطور)

الأستاذة الدكتورة غيداء عادل خزنة كاتبي

الجامعة الأردنية/ قسم التاريخ

الملخص

تمثل دراسة "بناء الأسطول الأموي" أهمية بالغة باعتباره يُعدّ نموذجاً مبكراً يظهر فيه مدى التطور الحضاري للأمم، حيث تبرز فيه قدرة الدولة الأموية على مواجهة التحديات أمام قدرتها على بناء الأسطول ضمن الإمكانيات المتوفرة لديها، كذلك يعكس وعي الدولة تالياً بضرورة تطوير عملية البناء بإنشاء مراكز تدريبية متخصصة تحت إشرافها منعاً للإهمال والتقصير. ومع أن الدراسة قامت بمحاولة استقراء واسعة للمصادر التاريخية المعاصرة للدولة الأموية أو القريبة منها، إلا أن هناك ثلاث مجموعات من المصادر أضافت الكثير من الفائدة للدراسة، وهي: أوراق البردي ابتداءً، بتفردها بالإشارة إلى المشاكل الملاحية والتنظيمات الإدارية البحرية والإجراءات المالية المعاصرة لمرحلة بناء الأسطول. كذلك الوثائق الفقهية وأهميتها في إمكانية الاطلاع والتعرف على عقود إنشاء المراكب لتوضيح مدى تطور صناعة السفن. ومن ثمّ الدراسات الأدبية وخاصة دواوين الشعر وتظهر أهميتها في التعرف على مهام السفن وأنواعها المستخدمة في الأسطول الأموي.

المقدمة

تُمثل دراسة الجوانب الحضارية للأمة، أهمية كبيرة لدى العديد من الباحثين الذين تصدّوا لدراسة تاريخ الأمة، محاولين رصد جوانبه، والوقوف على أبرز مضامين حركة التطور الحضاري فيه.

وانصبّ جُلّ اهتمامهم وتركيزهم على البحث والتنقيب في مصادره التاريخية التقليدية المطبوعة منها والمخطوطة. وعلى الرغم من قيمة تلك المصادر، إلا أنها تبقى مقتضبة تقتصر في محتواها على بعض جوانب تاريخ الأمة خاصة السياسي والاجتماعي منه، مما كان له انعكاسه على طبيعة الإنتاج العلمي والبحثي في الدراسات التاريخية المعاصرة، والتي اتسمت في معظمها بطابع التجسيد والوصف للواقع السياسي والاجتماعي للأمة، بينما بقيت بواعث ومكونات الحراك والتطور الحضاري للعديد من الجوانب الحضارية في منأى إلى حدٍ ما عن البحث والدراسة، بسبب عدم الالتفات إلى العديد من المصادر التي تناولت هذا التطور.

من هنا تشكل دراسة الأسطول الأموي قيمة أساسية تسير في اتجاهين، الاتجاه الأول: هو دراسة أحد الجوانب المبكرة للتطور الحضاري للأمة في مرحلة مجابهة الأخطار والتحديات؛ للوقوف على مدى قدرة هذه الأمة وضمن الإمكانيات التي تملكها على المواجهة، يساندها في صمودها مقدرة العديد من خلفاء الدولة الأموية وولاتها ودورهم في المساهمة في بناء الأسطول، لعل من أبرزهم الخليفة معاوية بن أبي سفيان (خلافته ٤١هـ - ٦٠هـ/٦٦١م - ٦٨٠م)، الذي يمكن تسميته المؤسس للأسطول الأموي، ووالي العراق الحجاج بن يوسف الثقفي (ولايته ٧٥هـ - ٩٠هـ/٦٧٦م - ٧١٠م)، الذي يمكن تسميته أيضاً المجدد للأسطول الأموي، لتحاول هذه الدراسة تتبع مراحل بناء الأسطول الأموي وتطوره، تلك

المراحل التي أظهرت قدرة الدولة الأموية على إمكانية إدارة مواردها ضمن شبكة تواصل واسعة، شملت الاستفادة من موارد الدولة في جميع ولاياتها في مختلف الأصقاع والنواحي. أما الاتجاه الثاني: فتمثل في محاولة استقراء واسعة شملت كافة المصادر التاريخية المعاصرة للفترة الأموية أو القريبة منها و دراسة البرديات والوثائق الفقهية أو "العقود" والأشعار، إلى جانب الاستفادة من بعض الدراسات الأثرية والمعاجم اللغوية المعنية بالألفاظ المتعلقة بالملاحة والسفن، لإبراز ذلك الخط الذي يربط صناعة سفن الأسطول الإسلامي عبر فترات الدولة الإسلامية، بالإضافة إلى الدراسات الحديثة التي تناولت صناعة السفن التقليدية في الخليج العربي ومصر، والدراسات الاستراتيجية العسكرية البحرية الحديثة، مما شكّل مجالاً خصباً للدراسة. والبحث فتح الباب على مصراعيه ليس في الجانب المعلوماتي فحسب، بل على صعيد محاولة الدراسة القيام بالربط التاريخي لصناعة السفن، دلّ عليه تشابه أسماء السفن وأجزائها، وحتى عمليات البناء فيها حديثاً مع تلك التي استخدمت في الدولة الأموية.

وسعت الدراسة إلى محاولة المواءمة والاستفادة من مختلف المصادر فيما يتعلق بالمجال التطبيقي لبناء الأسطول الأموي - إضافة للمجال النظري الذي وفرته المصادر التاريخية - ولعلّ أبرز ما يمثل هذا الجانب التطبيقي تلك الحيوية والحركة التي يمكن أن نستشعرها في العديد من الأشعار، التي مكنت الدراسة من تتبع أنواع السفن، ومهامها، وتاريخ استخدامها، من خلال تاريخ ومناسبة القصيدة، أو الفترة التي عاصرها الشاعر الذي قالها.

وتبرز برديات الوالي الأموي (قرة بن شريك)، مدى حرص الدولة الأموية على متابعة شؤون الأسطول وتنظيم أموره لدرجة أنّ الدارس لهذه البرديات يعتقد أن تاريخ الدولة الأموية في العقد السادس من عمرها، هو ما يمكن تسميته عقد الاهتمام بالأسطول، كما ركزت اهتمامها على العمال من نجارين وحدادين وغيرهم ممن انبرى لمهمة الصناعة.

كما وفرت المصادر الفقهية قيمة لا يمكن الاستغناء عنها من خلال تناولها لعقود صناعة السفن وبنود اتفاقيات الإنشاء والصناعة، التي يظهر من خلالها مدى التطور والتشريع الذي التزمت به هذه الصناعة.

الأسطول الأموي (النشأة والتطور)

فن الملاحة عند العرب

من المسائل التي تستحق العناية في موضوع صناعة السفن، مدى معرفة المسلمين بالملاحة وفنون ركوب البحر، وقد ناقش بعض الباحثين تلك المسألة منطلقين من المصطلح وأصوله، فيبينوا أن العديد من مصطلحات العرب عن الملاحة وركوب البحر، كانت نقلاً عن غيرهم، بل إن مصطلح سفينة^(١) وعلى الرغم من شيوعه، ليس عربياً أيضاً، وانتهوا إلى أن معرفة المسلمين بالملاحة وفنونها كان قليلاً^(٢).

إن تلك النظرة، تتطلب البحث عن شواهد ذات دلالة عن معرفة العرب بالسفن وركوبها، وأولها أن معرفة العرب بالسفينة يرتبط ابتداءً بقدسية دينية تتمثل بأن كل فن من فنون علم البحر وأصوله متصلٌ بالأنبياء، وفي ذلك يقول ابن ماجد (ت حوالي ٤٩٠هـ / ١٤٩٨م): "أصل السفينة ذكرناه أنه من نوح على نبينا عليه أفضل الصلاة والسلام، وأما الحجر المغناطيس الذي عليه المعتمد ولا تتم هذه الصنعة إلا به، وهو دليل على القطبين فهو استخراج داود عليه السلام.....، وأما ضرب حديد (بيت الإبرة) بالمغناطيس، فقبل أنه من داود عليه السلام فهو كان معنياً بالحديد وخواصه....."^(٣).

وثاني تلك الشواهد هو ما ورد في أشعار العرب عن السفينة بمعنى مركب، يقول أحد الأعراب وقد فرض له هشام بن عبد الملك (خلفته ١٠٥هـ - ١٢٥هـ / ٧٢٣م - ٧٤٢م)، وألحقه بغزو البحر:

(١) إن ما يعنينا هو ما يتعلق بلفظ سفينة بمعنى مركب (Markab)،

انظر 192 p. (Supplement) , Safina, E. I. (Kinderman, K.؛

وانظر: الخضراوي، ديب، قاموس الألفاظ الإسلامية، اليمامة للطباعة والنشر، دمشق، ١٩٩٥م، ص ١٩٧، وسيشار إليه فيما بعد: الخضراوي، قاموس الألفاظ الإسلامية.

(2) p: 192 (Supplement)(Kinderman, K. Safina, E. I.

(٣) ابن ماجد، شهاب الدين أحمد النجدي (ت حوالي ٤٩٠هـ / ١٤٩٨م)، الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، تحقيق: إبراهيم خوري وعزة حسن، مجمع اللغة العربية، دمشق، ١٩٧١م، ص ١٩. ص ٢٤. وسيشار إليه فيما بعد: ابن ماجد، الفوائد.

أقول وقد لاح السفين مُلججاً وقد بُدّت بعد التقرب صور
وقد عصفت ريح وللموج قاصف وللبحر من تحت السفين هدير^(١)

وقد تستخدم ألفاظ أخرى للدلالة على السفينة كما ورد في شعر بشار بن برد
(ت ١٦٧هـ / ٧٨٣م) في قصيدته التي يمدح فيها يزيد بن عمر بن هبيرة
(ت ١٣٢هـ / ٧٤٩م)^(٢)، أيام خلافة مروان بن محمد (خلافته ١٢٧هـ - ١٣٢هـ /
٧٤٥م - ٧٥٠م)، فقال يصف السفينة التي يركبها:

وملعب النون يرى بطنه من ظهره أخضر مستصعب
عطشان إن تأخذ عليه الصبا يفحش على البوصي أو يصخب
ركبت في أهواله ثيباً إليك أو عذراء لم تركب^(٣)

ويرتبط بالبحر وركوبه مسألة أخرى، وهي خوف العرب من ركوب البحر
ابتداءً، ربما لعدم وجود الخبرة البحرية لديهم، وخاصة عرب الشمال الذين كانوا

(١) ياقوت، شهاب الدين أبي عبدالله البغدادي الحموي (ت ٦٢٦هـ / ١٢٢٨م)، معجم البلدان، (٧) أجزاء،
تحقيق: فريد عبدالعزيز الجندي، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠١١م، مادة (الشربة)، ج ٣، ص ٣٧٧.
وسيشار إليه فيما بعد: ياقوت الحموي، معجم البلدان.

(٢) يزيد بن عمر بن هبيرة، أبو خالد، أمير العراقيين، جمع له الخليفة مروان بن محمد ولاية العراقيين، وصف
بأنه من القادة الدهاء والشجعان، وعرف بالولاء للمؤمنين. للمزيد انظر: الذهبي، شمس الدين محمد بن
أحمد بن عثمان الذهبي (٧٤٨هـ / ١٣٤٧م)، سير أعلام النبلاء، تحقيق: شعيب الأرنؤوط، ط ١١،
مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٩٦م، ج ٦، ص ٢٠٧. وسيشار إليه فيما بعد: الذهبي، أعلام النبلاء؛
الصفدي، صلاح الدين خليل (ت ٧٦٤هـ / ١٣٦٢م)، الوافي بالوفيات، تحقيق: أحمد الأرنؤوط وتركي
مصطفى، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ٢٠٠٠م، ج ٢٨، ص ١٥. وسيشار إليه فيما بعد: الصفدي،
الوافي بالوفيات.

(٣) يستخدم الشاعر بشار بن برد (ت ١٦٧هـ / ٧٨٣م) في قصيدته هذه العديد من الألفاظ للدلالة على
السفينة على سبيل التشبيه وأحياناً تصل هذه التشبيهات حدّ الألفاظ لكثرتها، حتى شكل هذا الوصف
لأهميته وتنوعه اهتمام الكثير من الباحثين، للمزيد انظر: بشار بن برد، الديوان، تحقيق: محمد رفعت
ومحمد شوقي أمين، (٤) أجزاء، لجنة التأليف والترجمة، القاهرة، ١٩٥٠م، ج ١، ص ١٤٧ - ص ١٤٩.
وسيشار إليه فيما بعد: بشار بن برد، الديوان؛ أبو زيد، علي إبراهيم، دجلة والسفينة في الشعر العباسي،
ط ٢، دار المعارف، القاهرة، ١٩٩٣م، ص ١٨ - ص ١٩. وسيشار إليه فيما بعد: أبو زيد، دجلة والسفينة.

يستخدمون الطرق البرية في ترحالهم^(١)، واستمر هذا الخوف إلى عهد الخليفة عمر ابن الخطاب، الذي وجه المسلمين صوب الأمصار كالكوفة والبصرة، بقوله: "فليرتادوا منزلاً برياً ليس بيني وبينكم فيه بحر ولا جسر"^(٢).

ويبرر هذا الخوف بربطه بالبيئة، بيئة البادية التي ألفها العربي وخبرها، التي انعكست على العديد من مسميات النجوم التي تأثرت بأسماء حيواناتهم مثل: الأغنام والناقة^(٣)، كما انعكست على أسماء العديد من أدوات الملاحة مثل: الإسطرلاب^(٤)، الذي سُمي بالثوري والجاموسي والسلحفي^(٥)، وظهرت مؤثراتها في

(١) ربما يعكس ذلك ما قام به الخليفة معاوية بن أبي سفيان (خلافته ٤١هـ - ٦٠هـ / ٦٦١م - ٦٨٠م) فيما بعد، عندما أغزى اليمانية في البحر؛ وذلك لمعرفة مهارتهم وفنون الملاحة، وجعل مضر في غزو البر لقلعة معرفتهم بالملاحة البحرية، مما ولد ذلك التذمر بين القبائل كما تعكسه العديد من الأشعار، ومن ذلك قول أحد الأعراب:

يا أيها القوم الذين تجتمعوا بـعـكـا أناس أنتم أم أباء عـر
أترك قيس ترتعي في بلادكم ونحن نسامي البحر والبحر زاخر
للمزيد انظر: عطوان، حسين، **مختارات من الشعر الأموي**، (٥) أجزاء، مؤسسة الرسالة، بيروت، ٢٠٠٨م، ج ٥، ص ١١٣ - ص ١١٤. وسيشار إليه فيما بعد: عطوان، **مختارات من الشعر الأموي**.

(٢) البلاذري، أبو العباس أحمد بن يحيى بن جابر (ت ٢٧٩هـ / ٨٩٢م)، **فتوح البلدان**، تحقيق: عبدالله أنيس الطباع وعمر أنيس الطباع، دار النشر للجامعيين، بيروت، ١٩٥٧م، ص ٣٨٧. وسيشار إليه فيما بعد: البلاذري، **فتوح البلدان؛ الطبري**، محمد بن جرير (ت ٣١٠هـ / ٩٢٢م)، **تاريخ الرسل والملوك**، تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم، (١٠) أجزاء، دار المعارف، مصر، ١٩٦٤م، ج ٤، ص ٤١. وسيشار إليه فيما بعد: الطبري، **تاريخ الرسل**.

(٣) شهاب، حسن صالح، **فن الملاحة عند العرب**، دار العودة، بيروت، ١٩٨٢م، ص ٧٩. ص ٨٠. وسيشار إليه فيما بعد: شهاب، **فن الملاحة عند العرب**.

(٤) الإسطرلاب آلة يونانية يعزى ابتكارها لمدرسة الإسكندرية في العصر الهليني (القرن الثاني بعد الميلاد) وقد تم تطويرها على أيدي العرب في القرون الوسطى، وصفته المصادر العربية بأنه: "عبارة عن قرص معدني مقسم إلى ٣٦٠ درجة، ويعرف بميزان الشمس"، للمزيد انظر: عبدالعليم، أنور، **الملاحة وعلوم البحار عند العرب**، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٧٩م، ص ١٦٩. وسيشار إليه فيما بعد: عبدالعليم، **الملاحة وعلوم البحار**.

(٥) كورنجت، الأب موريس، **علم النجوم على عهد الخلفاء**، مجلة المشرق، المطبعة الكاثوليكية للأباء اليسوعيين، لبنان، ١٩٠٠م، ص ٨٣٩. وسيشار إليه فيما بعد: الأب موريس، **علم النجوم على عهد الخلفاء**.

أشعارهم، فكانت وراء مقارنة الشعراء للسفن وملاحيتها بالخيول وراكبيها، وفي ذلك يقول الشاعر الأموي الفرزدق (ت ١١٤هـ / ٧٣٢م) في شعره عن المهلب بن أبي صفرة:

وكأن للمهلب من نسيب ترى بلبانِه أثر الزيار
بخارك لم يقد فرساً ولكن يقود الساج بالمرس المغار^(١)

وبدأ يظهر بوضوح شيء من التفاخر والمنافسة بين العرب أنفسهم في السبق في معرفة علوم البحر وفنونه، وفي ذلك يقول ابن ماجد (ت بعد ٩٠٦هـ / ١٥٠٠م)، في بيان أفضلية أهل المشرق: "ونحن يسهل علينا أن نساfer بمراكبهم في بحورهم، وقد كابرنا بعض منهم في ذلك حتى طلوعوا عندنا، فأقروا لنا بالبحر وفنونه"^(٢).

ولعل من أبرز الشواهد على معرفة المسلمين بركوب البحار ومنافستهم لغيرهم ممن برع في فنونه، ظهور الأسطول الأموي ولعبه دوراً فاعلاً في السيطرة على البحار.

وعُدَّ لفظ الأسطول - كغيره من الألفاظ المتعلقة بالملاحة عند العرب - غير عربي^(٣)، بل هو مصطلح يوناني الأصل يعني مجموعة من السفن الحربية العاملة

(١) الفرزدق، همام بن غالب (ت ١١٤هـ / ٧٣٢م)، الديوان، تحقيق: علي فاعور، ١٩٨٧م، ص ١٨٤. وسيشار إليه فيما بعد: الفرزدق، الديوان.

(٢) ابن ماجد، الفوائد، ص ١١٤ - ص ١١٥.

(٣) الخفاجي، شهاب الدين محمود المصري (ت ١٠٦٩هـ / ١٦٥٨م)، شفاء الغليل في كلام العرب من الدخيل، تحقيق: عبدالمنعم خفاجي، مكتبة الحرم الحسيني، القاهرة، ١٩٥٢م، ص ٦١. وسيشار إليه فيما بعد: الخفاجي، شفاء الغليل.

سويًا، ويقال به بالعربية كلمة (عمارة)^(١)، وأحياناً تستخدم عبارات دالة على الأسطول مثل "ركب البحر"^(٢)، يقول ابن تغري بردي (ت ٨٧٤هـ / ١٠٩٤م) في إشارته للأسطول الأموي ضمن أحداث سنة (٨٠هـ / ٦٩٩م): "خرج عبدالواحد بن أبي الكنود من الإسكندرية وركب البحر وغزا الفرنج حتى وصل قبرص"^(٣).

أما عن تاريخ استخدام لفظ (أسطول) فيذكر البعض أنه استخدم في حوالي القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي^(٤)، ويستخدمه البعض في حديثه عن

(١) الزيات، حبيب، معجم المراكب والسفن في الإسلام، مجلة المشرق، المطبعة الكاثوليكية للآباء اليسوعيين، عدد ٤٣، بيروت، ١٩٤٩م، ص ٣٢٢. وسيشار إليه فيما بعد: الزيات، معجم المراكب والسفن؛ فهمي، علي محمود، التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي، ترجمة: قاسم عبده قاسم، دار الوحدة، بيروت، ١٩٨١م، ص ١٣٧. ص ١٣٩. وسيشار إليه فيما بعد: فهمي، التنظيم البحري الإسلامي.

(٢) اليعقوبي، أحمد بن أبي جعفر بن وهب (ت ٢٨٤هـ / ٨٩٧م)، التاريخ، (٢) مجلد، تحقيق: عبدالأمير مهنا، مؤسسة الأعلمي للمطبوعات، بيروت، ١٩٩٣، مج ٢، ص ٢٣٨، وسيشار إليه فيما بعد: اليعقوبي، تاريخ؛ البلاذري، أبي العباس أحمد بن يحيى بن جابر (ت ٢٧٩هـ / ٨٩٢م)، أنساب الأشراف، تحقيق: محمود الفردوس العظم، دار البيضة العربية، دمشق، ١٩٩٩م، ج ٦، ص ٢٨٨. وسيشار إليه فيما بعد: البلاذري، أنساب الأشراف؛ المسعودي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، (٤) أجزاء، تحقيق: محمد هشام النعسان وعبدالمجيد طعمة حلبي، دار المعرفة، بيروت، ٢٠٠٥م، ج ٣، ص ١٢٣. وسيشار إليه فيما بعد: المسعودي، مروج الذهب.

(٣) ابن تغري بردي، جمال الدين أبي المحاسن يوسف بن تغري بردي الأتابكي (ت ٨٧٤هـ / ١٤٦٩م)، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، (١٦) جزءاً، تحقيق: محمد حسين شمس الدين، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٢م، ج ١، ص ٢٥٧. وسيشار إليه فيما بعد: ابن تغري بردي، النجوم الزاهرة.

(٤) ساويروس بن المقفع، (ت ٤٤هـ / ١٠م)، تاريخ مصر من بدايات القرن الأول الميلادي حتى نهاية القرن العشرين من خلال مخطوطة تاريخ البطارقة، تحقيق: عبدالعزيز جمال الدين، مكتبة مدبولي، مصر، ٢٠٠٦م، ج ٢، ص ١٧٦ - ص ١٧٧. وسيشار إليه فيما بعد: ساويروس بن المقفع، تاريخ البطارقة.

البحرية الإسلامية أيام الخليفة الأموي مروان بن محمد، ولكن يظهر أنّ استخدام لفظ (أسطول) للدلالة على البحرية الإسلامية ظهر قبل ذلك، فأوراق البردي تقدم تاريخاً أقدم لاستخدام هذا اللفظ يعود إلى القرن الأول الهجري/ السابع الميلادي، وهذا ما تشير إليه بردية من والي مصر الأموي قرّة بن شريك (ولايته ٩٠هـ - ٩٦هـ / ٧٠٨م - ٧١٤م)^(١)، إلى أحد عماله مؤرخة في سنة (٩١هـ / ٧٠٩م) يطلب فيها أن يرسل المعيشة المقررة على كورته إلى الأسطول: "..... من أهل كورتك.... أرسل القمح والخبز ومعيشة المقاتلة لأسطول الغزو"^(٢).

أمّا فكرة إنشاء أسطول إسلامي فتعود إلى معاوية بن أبي سفيان، الذي استأذن الخليفة عمر بن الخطاب في بناء الأسطول بعد وصفه حال السواحل وما تتعرض له من هجمات البيزنطيين، فرفض طلبه واكتفى بتوجيهه نحو: "ترتيب المقاتلة، وإقامة الحرس على مناظرها"^(٣)، واتخاذ

(١) هو قرّة بن شريك بن مرثد بن الحارث بن حبيش العبسي، كان كاتباً للوليد بن عبد الملك الذي ولاه مصر بعد عزل أخيه عبدالله بن عبد الملك، أتهم بالظلم والجور. الكندي، أبو عمر محمد بن يوسف (ت ٣٥٣هـ / ٩٦٤م)، ولاية مصر، تحقيق: الدكتور حسين نصار، دار صادر، بيروت، ١٩٥٩م، ص ٨٤. وسيشار إليه فيما بعد: الكندي، ولاية مصر؛ ساويروس بن المقفع، تاريخ البطارقة، ج ٢، ص ١٤٢؛ الذهبي، أعلام النبلاء، ج ٤، ص ٤٠٩. ص ٤١٠؛ النويري، شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب (ت ٧٣٣هـ / ١٣٣٢م)، نهاية الأرب في فنون الأدب، (٣٠) جزء في (١٥) مجلد، تحقيق: يوسف الطويل وعلي محمد هاشم، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٠م، مج ١٠، ج ٢١، ص ٢٠٣. وسيشار إليه فيما بعد: النويري، نهاية الأرب.

(2) Bell , Aphrodito , No 1354 , p: 281

وانظر الترجمة: أبو صفية، جاسر بن خليل، برديات قرّة بن شريك العبسي، دراسة وتحقيق: مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، الرياض، ٢٠٠٤م، ص ٢٥٩. وسيشار إليه فيما بعد: أبو صفية، برديات قرّة بن شريك.

(٣) المناظر: تسمى المنظرة أو المرعبة وهي موضع في رأس الجبل، فيه رقيب ينظر ويراقب حركات العدو. ابن منظور، أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم (ت ٧١١هـ / ١٣١٠م)، لسان العرب، دار صادر، بيروت، ١٩٦٨م، مادة (نظر) ، مج ٥، ص ٢١٧. وسيشار إليه فيما بعد: ابن منظور، لسان العرب.

المواقيد^(١)، ولم يأذن له بغزو البحر^(٢)، ثم استأذن الخليفة عثمان بن عفان، فرفض طلبه ابتداءً^(٣)، ثم جاءت الموافقة مشروطة بعدم إلزام المسلمين في غزو البحر، بل الخروج طوعاً^(٤). وهنا لا بد من الإشارة إلى منطلقات معاوية بن أبي سفيان التي مكنته من النجاح في مواجهة مواقف الخلفاء الرافضة في البداية لبناء الأسطول الإسلامي^(٥)، والتي على ما يبدو كانت ذات صلة بطبيعة السواحل في الشام، فقد كانت سواحل بحرية طويلة، إضافة إلى التحديات البحرية البيزنطية التي واجهتها الدولة في فتح مدن الساحل وصعوبة الحفاظ عليها^(٦)، كما حصل مع بعض المدن الساحلية، كالإسكندرية سنة (٢٥هـ / ٦٤٥م)^(٧)، وقبرص للمرة الأولى سنة (٢٨هـ / ٦٤٧م) وللمرة الثانية سنة (٣٣هـ / ٦٥٣م)^(٨)، وهذه الصعوبة

(١) الواقيد: وهي أماكن مرتفعة أو أبراج مراقبة توقد فيها النيران، وسيلة للاتصال والمخابرة مع مواقع أخرى خاصة أيام الحروب والهجوم، ويطلق عليها أحياناً أبراج النار. ابن منظور، لسان العرب، مادة (وقد)، مج ٣، ص ٤٦٦؛ القيسي، ربيع، الملوية "منارة المسجد الجامع في سامراء"، مجلة سومر، وزارة الإعلام، بغداد، ١٩٧٠م، مج ٢٦، ص ٢٧٨، وسيشار إليه فيما بعد: القيسي، الملوية.

(٢) البلاذري، فتوح البلدان، ص ١٧٥.

(٣) أشار البلاذري (ت ٢٧٩هـ / ٨٩٢م) إلى موقف الخليفة عثمان بن عفان ورفضه بناء الأسطول ابتداءً، متأثراً بموقف الخليفة عمر بن الخطاب السابق، حيث أجاب الخليفة عثمان بن عفان معاوية، قائلاً: "قد شهدت ما رد عليك عمر حين استأمرته في غزو البحر". البلاذري، فتوح البلدان، ص ٢٠٨.

(٤) البلاذري، فتوح البلدان، ص ١٧٥؛ الطبري، تاريخ الرسل، ج ٤، ص ٢٦٠ - ص ٢٦١.

(5) p: 194 (Supplement) Kinderman, K, Safina, E. I

(٦) الصايغ، أنيس، الأسطول الحربي الأموي في البحر الأبيض المتوسط، مكتبة رأس بيروت، بيروت، ١٩٥٦م، ص ١٤ - ص ١٨. وسيشار إليه فيما بعد: الصايغ، الأسطول الحربي.

(٧) البلاذري، فتوح البلدان، ص ٣١٠ - ص ٣١١.

(٨) البلاذري، المصدر نفسه، ص ٢٠٨ - ص ٢٠٩.

تکمن في امتداد مساحة العديد من هذه المدن على البحر، فمدينة صور مثلاً؛ "مشرفة على بحر الشام داخله في البحر مثل الكف على الساعد يحيط بها البحر من جميع جوانبها إلا الرابع الذي منه بابها"^(١)، وتتطلب جغرافية مثل هذه المدينة وغيرها من المدن الساحلية ضرورة توفر أسطول يوازي قوة البحرية البيزنطية المعادية له، ليتمكن من حماية هذه الحدود البحرية المفتوحة، مع إمكانية الاستفادة من خبرة أهل السواحل في شؤون البحر^(٢).

إنّ مجال عمل الأساطيل البحرية يعتمد وبدرجة كبيرة على الإسناد والدعم الأرضي، وضرورة توفر قواعد أرضية ساحلية (موانئ) توزع على طول السواحل، مع توفر خدمات الإمداد للسفن وإصلاحها عند الحاجة^(٣)، ويبدو أنّ معاوية قد أدرك هذا الأمر، فعمل على إنشاء قواعد للأسطول على الساحل الشامي، ذلك الساحل الذي لفت انتباه الخليفة منذ بدايات الفتح الإسلامي، فنجح في إنشاء دار صناعة للسفن في عكا نُقلت أيام الخليفة هشام بن عبدالمك (خلافته ١٠٥هـ - ١٢٥هـ / ٧٢٣م - ٧٤٢م) إلى صور، واستمرت فيها حتى أيام الخليفة العباسي المقتدر (خلافته ٢٩٥هـ - ٣٢٠م / ٩٠٨م - ٩٣٢م)^(٤).

(١) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (صور)، مج ٣، ص ٤٩٢-٤٩٣.

(٢) الصايغ، الأسطول الحربي، ص ١٣ - ص ١٤.

(٣) بلنير، لويس سي، و بيرس، جي ايزل، الجغرافيا العسكرية، ترجمة عبدالرزاق عباس حسين، دار الحرية، بغداد، ١٩٧٥م، ص ٥١ - ص ٥٢. وسيشار إليه فيما بعد: بلنير، الجغرافيا العسكرية؛ رفعت، أشرف محمد، المفهوم الاستراتيجي للقوة البحرية، مجلة الدفاع - القوات العربية السعودية، الرياض، ٢٠٠٨م، ص ٥. وسيشار إليه فيما بعد: رفعت، المفهوم الاستراتيجي.

(4) p: 194 (Supplement) Kinderman, K, Safina, E. I

واستفاد الخليفة معاوية بن أبي سفيان من بعض العناصر التي تمتلك المعرفة في بناء السفن مثل الفرس حيث نقلهم إلى مدن طرابلس وصيداء وجبيل وصور على الساحل الشامي^(١)، وفي ذلك يقول ياقوت الحموي عند حديثه عن سبذان (وهي مدينة على مسافة أربعة فراسخ من البصرة): "كان سكانها قوماً من الفرس يعملون في البحر فلما قرب منهم العرب نقلوا ما خف من متاعهم مع عيالاتهم على أربعمئة سفينة"^(٢).

إن سياسة اتخاذ أماكن لدار الصناعة يرتبط كما يقول ياقوت الحموي، بالسيادة على تلك الأماكن حتى "اختلف باختلاف المتغلبين على الثغور الشامية"^(٣)، بل إن أهمية السيطرة على البحر الأبيض (البحر الشامي) هي التي دفعت الخليفة هشام بن عبدالمك فيما بعد إلى استعمال الأسود بن بلال المحاربي على بحر الشام^(٤).

وانتشرت دور الصناعة في العديد من المدن على طول ساحل البحر الأبيض المتوسط، فوجدت في مصر دار للصناعة هي دار صناعة القلزم على البحر الأحمر، وتتمثل أهمية القلزم بأنه حلقة مهمة للاتصال بين البحر الأبيض

(١) اليعقوبي، أحمد بن أبي جعفر بن وهب (ت ٢٨٤هـ / ٨٩٧م)، البلدان، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٩١م،

ص ٣٢٧. وسيشار إليه فيما بعد: اليعقوبي؛ البلدان؛ البلاذري، فتوح البلدان، ص ١٦٠.

(٢) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (سبذان)، مج ٣، ص ٢٠٧.

(٣) المصدر نفسه، مادة (الأردن)، مج ١، ص ١٧٨؛ مادة (عكة)، مج ٤، ص ١٦٢.

(٤) ولي الأسود بن بلال المحاربي الداراني على البحر من قبل الخليفة هشام بن عبدالمك واستمر حتى توفي الخليفة سنة (١٢٥هـ / ٧٤٢م) فأقره الخليفة الوليد بن يزيد، وبعد أن تولى الخلافة يزيد بن الوليد عزله عن البحر وولاه الأردن سنة (١٢٧هـ / ٧٤٥م).

انظر: ابن عساكر، أبي القاسم علي بن الحسين بن هبة الله (ت ٥٧١هـ / ١١٧٥م)، تاريخ مدينة دمشق و ذكر فضلها وتسمية من حلها من الأماثل أو اجتاز بنواحيها من واردتها وأهلها، ٨٠ جزءاً، تحقيق: محب الدين العمروي، دار الفكر، بيروت، ١٩٩٥، ج ٩، ص ٦٧، وسيشار إليه فيما بعد: ابن عساكر، تاريخ دمشق؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (الشربة)، مج ٣، ص ٣٧٧.

والبحار الشرقية رغم صعوبة التنقل والملاحة فيه^(١)، يقول ياقوت الحموي: "وبحر القلزم مثل الوادي، فيه جبال كثيرة قد علا الماء عليها، وطرق السير منها معروفة لا يهتدى فيها إلا بربان يتخلل بالسفينة في تلك الجبال في ضياء النهار، وأمّا بالليل فلا يُسلك"^(٢)، ويبدو أنّ ذلك كان سبباً في تحوّل الأهمية عن القلزم التي اندثرت وأصبحت خراباً، إلى السويس، في حدود القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي^(٣).

وتتعدد الإشارات في برديات قرّة بن شريك إلى دار صناعة القلزم، ففي البردية المؤرخة في سنة (٧٠٩هـ/١٧٠٩م)، يوجه قرّة بن شريك رسالة إلى عامله بضرورة إرسال المتاع إلى القلزم دون تأخير:

"من قرّة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة فقد فرضنا على كورتك أن ترسل متاعاً للقلزم، لتتظيف السفن وإصلاحها ومعيشة النواتية. وكنت قد كتبت إليك كتاباً فيما على أرضك من متاع القلزم، وأمرتك أن تعجل بذلك قبل أن تقل مياه خليج أمير المؤمنين، فإذا جاك كتابي هذا فعجل بما على أرضك من متاع القلزم، ولا تُؤخّر من ذلك شيئاً، ولا تُلجئي إلى أن أكتب إليك مرة أخرى، إذا كنت تفهم وتعقل؛ لأنك إن أخرت شيئاً من المتاع، وقد قلت مياه الخليج، فعليك أن ترسلها براً إلى القلزم وتدفع نفقات حملها من مالك.

كتب في ٨ طوبة (Tybe)^(٤)، ٨ إنكشن (= ٧٠٩هـ/١٧٠٩م).

(١) فهمي، التنظيم البحري الإسلامي، ص ٣١؛ أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ١٠١.

(٢) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (القلزم)، مج ٤، ص ٤٤٠.

(٣) المصدر نفسه، مادة (القلزم)، مج ٤، ص ٤٤٠ - ص ٤٤١.

(٤) شهر طوبة القبطي يقابله شهر جمادى الأولى، وفي هذا الشهر يتم استخراج الخراج وحمله، وربما كان ذلك سبباً في طلب قرّة بن شريك الإسراع في إرسال المتاع، وهو كل ما يتصل بالسفن من أدوات للصناعة والصيانة والتتظيف ومعيشة المقاتلة. ابن مماتي، الأُسعد بن المهذب (ت ٦٠٦هـ/ ١٢٠٩م)، قوانين الدواوين، تحقيق: عزيز سوريال عطية، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩١م، ص ٢٤٥. وسيشار إليه فيما بعد: ابن مماتي، قوانين الدواوين.

عنوان الظهر: ١٥ أمشير (Mechir)^(١)، ٨ إندكشن (= ٩١١ هـ / ٧٠٩ م).

أرسلت مع سعيد في تعجيل متاع القلزم^(٢).

ويظهر في البردية السابقة حرص قرة بن شريك على ضرورة إرسال المطلوب للقلزم قبل أن تقل مياه قناة خليج أمير المؤمنين، وهو الخليج الذي يربط بين نهر النيل وبحر القلزم^(٣)، و يبدو أن تقصير الولاة في الاهتمام به وبصيانته بعد خلافة عمر بن عبدالعزيز (خلافته ٩٩ هـ - ١٠١ هـ / ٧١٧ م - ٧٢٠ م)^(٤)، قد أدى إلى خرابه خرابه وتراجع مكانة دار صناعة القلزم فيما بعد.

وتُظهر بردية أخرى حاجة دار صناعة القلزم إلى الأخشاب والحديد والمواد اللازمة لصناعة السفن وصيانتها^(٥)، مما يعكس مدى الخراب والضرر الذي يلحق بسفن الأسطول الأموي في بحر القلزم بسبب مشاكل الملاحة فيه، ولعل ما ذكره ياقوت الحموي في مادة "تاران" يعكس ذلك، فيقول: "تاران جزيرة في بحر القلزم بين القلزم وأيلة، وبيوتهم السفن المكسرة"^(٦).

ومن دور الصناعة أيضاً دار الصناعة في الإسكندرية، وإن لم تشر البرديات صراحة إلى وجود دار صناعة فيها، إلا أن العديد من البرديات تُلمح إلى أنها

(١) شهر أمشير الشهر السادس من السنة القبطية ويعني "عفريت الزوابع" يقابله شهر جمادى الآخرة العربي. الخوري، شحادة، قصة الأيام والشهور والأرقام وتسمياتها، دار الطليعة، دمشق، ٢٠٠١ م، ص ٨٠، وسيشار له فيما بعد: الخوري، قصة الأيام.

(٢) انظر الترجمة: أبو صفة، برديات قرة بن شريك Bell, Aphrodito, No 1346, p:254-255

(٣) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مج ٢، ص ٤٤١.

(٤) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (الخليج)، مج ٢، ص ٤٤١.

(5) Bell, Aphrodito, No 1433, p: 369.p: 370

وانظر: فهمي، التنظيم البحري الإسلامي، ص ٣٤.

(٦) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (تاران)، مج ٢، ص ٦.

متت مركزاً مهماً لانطلاق الغزوات البحرية للأسطول البحري الأموي، ففي البردية المؤرخة في سنة (١٩١هـ / ٧٠٩م)، يطلب قرّة بن شريك من عامله أن يرسل معيشة الأسطول، حيث جاء فيها:

"من قرّة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة فإنني أحمد الله الذي لا إله إلا هو، أما بعد، فقد كتبت إليك في إرسال النواتية^(١) والصناع ومعيشتهم، ومعيشة المقاتلة في أسطول الغزو المصري، فإذا جاك كتابي هذا فعجل إرسال المعيشة المطلوبة من كورتك قبل أن تقل مياه قناة الإسكندرية، وإلا ستجبر على دفع أجر إرسالها براً إلى الإسكندرية....."^(٢).

كذلك أشارت بردية أخرى مؤرخة في سنة (٩٢هـ / ٧١٠م)، من خلال طلب قرّة بن شريك من عامله أن يرسل معيشة الأسطول - وهنا يخصص مادة غذائية بعينها وهي الزبدة- إلى الإسكندرية، حيث جاء فيها:

"من قرّة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة فإنني أحمد الله الذي لا إله إلا هو، أما بعد، فقد طلبنا من كورتك تسعة مكايل من الزبدة بسعر ١ ½ للمكيال الواحد لمعيشة الجنود الذين يخرجون في غزوة سنة ٩ إندكشن العام (= ٩٢هـ / ٧١٠م)، وقد كتبت بذلك كتاباً إلى أهل القرى أرسل إليك، فإذا جاك كتابي هذا فاجمع المكايل المطلوبة من أهل القرى.... أرسلها إلى الإسكندرية مع رجالك الأمناء....."^(٣).

(١) النواتية : ترجع اللفظة حسب بعض الدارسين إلى أصل إغريقي هو (Nauta) وتعني الملاح، أو إلى أصل لاتيني (Nauticus)، القروي، أبو القاسم خلف بن أبي فراس (ت ق. ٤٠هـ / ق. ١٠م)، أكرية السفن، تحقيق: عبدالسلام الجماطي، منشورات تطوان، اسمير، المغرب، ٢٠٠٩م، هامش ص ٤٥. وسيشار إليه فيما بعد: القروي، أكرية السفن.

(2) Bell, Aphrodito, No 1353, p: 280.p: 281

انظر الترجمة : أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٥٨

(3) Bell, Aphrodito, No 1392, p: 381, p:382

وانظر الترجمة: أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٦٦-٢٦٧؛ فهمي، التنظيم البحري الإسلامي، ص ٣٤.

وتشير البرديات أيضاً إلى دار الصناعة في بابلون، جزيرة في النيل (جزيرة الروضة)، ففي البردية المؤرخة في سنة (٧٠٩ هـ / ٧٠٩ م)، يطلب قرّة بن شريك من عامله أن يرسل إلى بابلون المتاع ومواد لتنظيف السفن وإصلاحها، حيث جاء فيها: "..... تنظيف وتزويد متاع... للسفن و..... في جزيرة بابلون قبل عبدالأعلى بن أبي حكيم، صاحب العمل هذا العام، ٩ إنكشن (= ٧٠٩ هـ / ٧٠٩ م)، وكتبت بذلك كتاباً إلى أهل القرى أرسل إليك....." (١)، ويتكرر ذكر هذه الدار في العديد من البرديات، التي تشتمل على قوائم بمواد ضرورية من متاع السفن ومعيشة جنود الأسطول (٢).

ويرد في البرديات ذكر للعديد من المراكز والقواعد البحرية للأسطول الأموي على سواحل البحر الأبيض، دون أن تشير تلك البرديات صراحة إلى وجود دور صناعة فيها، لكن حاجة السفن للإصلاح والتنظيف والصيانة يزيد من إمكانية وجود دار للصناعة فيها، ومن هذه المراكز برقة (٣) التي تذكر في البرديات باسم (أنطابلس)، ففي البردية المؤرخة في سنة (٧١٢ هـ / ٧١٢ م)، يطلب قرّة بن شريك صرف معيشة نواتية (السفن) المتوجه لغزو إفريقيا، حيث جاء فيها:

"..... فأعطوا لبعث نواتية سفن أمير المؤمنين إلى أفريقيا..... في أجز كل نوتي ديناراً وسدس دينار، وفي معيشتهم إلى أنطابلس أحد عشر ديناراً وسدس ديناراً تدفع لهم من بيت المال" (٤).

(1) Bell, Aphrodito, No 1371, p:375

وانظر الترجمة: أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٦١ - ص ٢٦٢؛ فهمي، التنظيم البحري الإسلامي، ص ٤٥.

(2) Bell , Aphrodito , No 1408 , p:132

وانظر: أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ١٠٢؛ فهمي، التنظيم البحري الإسلامي، ص ٤٤ - ص ٤٥.
(٣) برقة كما ورد لدى ياقوت: اسم صقع بين الإسكندرية وأفريقيا واسم مدينتها أنطابلس وتفسيره الخمس مدن. ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (برقة)، مج ١، ص ٤٦٢.
(٤) أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢١١ - ص ٢١٢.

ومن المراكز الأخرى أيضاً رشيد^(١)، ودمياط^(٢)، وتتيس^(٣)، وشكلت هذه المراكز مناطق إمداد مهمة لسفن الأسطول الأموي خاصة في مصر^(٤)، وبسبب الامتداد الواسع لساحل البحر الأبيض المتوسط، ولانتشار سفن الأسطول الأموي على طول هذا الساحل كان لا بد من توفر دور صناعة أخرى غير تلك المقامة في مصر، ومن بينها دار الصناعة في تونس^(٥)، وقد أنشأها والي إفريقيا حسان ابن النعمان في سنة (٥٨٢هـ / ٧٠١م)، وعمل على تجديدها والي إفريقيا عبيدالله بن الحجاب سنة (١١٤هـ / ٧٣٢م)^(٦).

أما المناطق الشرقية من الدولة الأموية، فالحاجة لوجود قوة بحرية فيها كانت ضرورية لمواجهة العديد من الأخطار ولعل من أبرزها خطر الخوارج^(٧)، الذي

(١) رشيد: بلدة على ساحل البحر والنيل قرب الإسكندرية. ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (رشيد)، مج ٣، ص ٥٢.

(٢) دمياط: مدينة قديمة بين تتيس ومصر تقع على زاوية بحر الروم ونهر النيل، وهي ثغر من ثغور الإسلام. ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (دمياط)، مج ٢، ص ٥٣٧.

(٣) تتيس: جزيرة في بحر مصر قريبة من البرما بين الفرما ودمياط، وتقع الفرما شرقها. ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (تتيس)، مج ٢، ص ٦٠.

(٤) للمزيد عن هذه المراكز انظر: فهمي، التنظيم البحري الإسلامي، ص ٣٨.

(٥) تونس: أو تونس الغرب، مدينة كبيرة محدثة بأفريقية على ساحل بحر الروم، عمرت من أنقاض مدينة قديمة قريبة منها هي قرطاجنة، واسمها في القديم ترشيش. ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (تونس)، مج ٢، ص ٧٠.

(٦) البكري، أبو عبيد عبدالله بن عبدالعزيز (٤٨٧هـ / ١٠٩٤م)، المسالك والممالك، جزآن، تحقيق أدريان فان ليوفن وأندري فيري، الدار العربية للكتاب، تونس، ١٩٩٢، ج ٢، ص ٦٩٥. وسيشار إليه فيما بعد: البكري، المسالك والممالك؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (تونس)، مج ٢، ص ٧٢؛ العنابي، محمد، عناية العرب بالأسفار البحرية وتخطيطهم للأسواق التجارية (مجموع في كتاب تطور علوم البحار ودورها في النمو الحضاري)، وزارة الشؤون الثقافية، تونس، ١٩٧٦، ص ٢٢. وسيشار إليه فيما بعد: العنابي، عناية العرب بالأسفار.

(٧) الخوارج: من الفرق الإسلامية اطلق عليها خصومها لقب الخوارج لخروجهم على الإمام والدين، من فرقهم النجدات والأزارقة والمحكمة وغيرها، وتجمع على اختلاف مذاهبها بتكفير الخليفة علي وعثمان والحكمين وأصحابهم، وتكفيرهم للخلفاء يوجب الخروج عليهم بوصفهم أئمة جائرين. للمزيد انظر: البيهقي، عبدالقاهر بن طاهر (ت ٤٢٩هـ / ١٠٣٧م)، الفرق بين الفرق، تحقيق: طه عبدالرؤف سعد، مؤسسة الحلبي، القاهرة، ١٩٩٥م، ص ٤٥. وسيشار إليه فيما بعد: البيهقي، الفرق بين الفرق.

وصف البعض حروبهم مع الدولة الأموية بقوله: "لم يكن في الدولة الأموية بعد حروب الصحابة، أعظم من حربهم"^(١)، هذه الحروب التي لعبت السفن دوراً بارزاً فيها، لذلك حرصت الدولة الأموية على العناية بالأسطول والعمل على تطويره.

وتُظهر الروايات دور الحجاج بن يوسف الثقفي في هذا المجال، حيث يذكر ابن رسته (ت ٢٩٠هـ / ٩٢٠م) بأن الحجاج: "أجرى في البحر السفن المقيرة"^(٢) المسمّرة غير المخروزة^(٣) المدهونة والمسطحة^(٤) غير ذوات الجآجىء^(٥)^(٦)، كما يذكر اليعقوبي (ت ٢٨٤هـ / ٨٩٧م) أن الحجاج بن يوسف جعل لواسط جسر من السفن يربطها مع المدينة

(١) العباسي، الحسن بن عبدالله بن محمد (ت ٧٠٩هـ / ١٣١٨م)، آثار الأول في ترتيب الدول، مطبعة بولاق، القاهرة، سنة ١٩٨٧م، ص ١٨١. وسيشار إليه فيما بعد: العباسي، آثار الأول.

(٢) وهي التي يوضع عليها مادة القير وتسمى بالأرامية قيرا، وهي مادة سوداء تُطلى بها السفن والإبل وقيل هي الزفت، وتستخدم أيضاً في المباني وتوضع على السفن لمنع تسرب المياه إليها؛ عبدالله، عبدالعزيز، معجم الحرف والمهن، مجلة اللسان العربي، جامعة الدول العربية، الرباط، مج ٧، ١٩٧٠م، ص ٢٩٢. وسيشار إليه فيما بعد: عبدالعزيز، معجم الحرف والمهن؛ علي، فؤاد حسنين، الدخيل إلى اللغة العربية، مجلة كلية الآداب، مطبعة الملك فؤاد الأول، القاهرة، ١٩٤٩م، مج ١١، ج ٢، ص ١٠. سيشار إليه فيما بعد: فؤاد حسنين، الدخيل إلى اللغة العربية.

(٣) أي التي استخدمت فيها المسامير بدلاً من خيوط النارجيل "جوز الهند" والتي تسمى بالسفن المخيطة نسبة إلى ذلك، فقد تميزت السفن العربية في البحر الأحمر والمحيط الهندي بأنها مخيطة وليست مسمرة، كما هو الحال في سفن البحر الأبيض المتوسط. للمزيد انظر: شهاب، حسن صالح، أضواء في تاريخ اليمن البحري، دار الفارابي، بيروت، ١٩٧٩م، ص ٢٦٠. وسيشار إليه فيما بعد: شهاب، تاريخ اليمن البحري.

(٤) المسطحة: رأى البعض من الباحثين أنها نوع من السفن العربية، وتسمى عند البرتغاليين مثلاً باسم (Mistico). عبدالعليم، الملاحة وعلوم البحار، ص ٣١؛ الزيات، معجم المراكب والسفن، ص ٣٢٩.

(٥) ابن رسته، أبو علي أحمد بن عمر (ت ٢٩٠هـ / ٩٠١م)، الأعلام النفيسة، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٩١م، ص ١٩٥-١٩٦. وسيشار إليه فيما بعد: ابن رسته، الأعلام النفيسة.

(٦) ذوات الجآجىء: جَوْجُو السفينة أي مقدمتها أو صدرها، ودعيت بذلك لانحنائها وميلها ولجوانح فيها كالأضلاع مما يلي الظهر. عبدالعليم، الملاحة وعلوم البحار، ص ٢٦؛ الزيات، معجم المراكب والسفن، ص ٣٢٩.

القديمة في الجانب الشرقي من دجلة^(١)، وقد دلّت الحفريات الأثرية على وجود منارة في واسط كانت تدل القوافل على الطرق، وتقع المنارة في القسم الشرقي من المدينة وبالتحديد في الركن الشمالي منها، وترتفع على علو أحد عشر متراً ويمكن مشاهدتها على بعد خمسة عشر كيلو متراً^(٢)، وربما كانت تلك المنارة قائمة أيام الدولة الأموية نظراً للحاجة إليها في فترة بناء مدينة واسط ذات الأهمية الاستراتيجية آنذاك.

واهتم الحجاج بن يوسف بحفر الأنهار في السواد مثل نهر زابيا فوق واسط- وسماه بذلك لأخذه من ماء الزَّابيين -^(٣)، وما يتبع ذلك ضرورة الاهتمام بالسفن، وربما يعكس هذه الضرورة قول المقدسي (ت ٣٨٠هـ/ ٩٩٠م) وإن كان في فترة متأخرة في حديثه عن بناء بغداد: "فأنت بين أنهار لا يصل إليك العدو إلا في سفينة أو على قنطرة على دجلة والفرات"^(٤).

ورغم ذلك يبدو واضحاً أن الأسطول الأموي، ركز اهتمامه كثيراً على البحر الشامي كما ذكر سابقاً، ربما لوجود القوة البيزنطية فيه، مع ملاحظة مسألة هامة هنا وهي صعوبة الملاحة فيه، لأسباب تتعلق بجغرافية المنطقة في كثير من الأحيان، فقد أشارت بعض الدراسات الجغرافية المتخصصة إلى جانب من تلك الصعوبات، تتعلق بمجرى أنهار لبنان في المضائق وبين الجنادل والصخور التي تعيق مسيرها، فلا يمكن عندها تحويل مجراها إلى مجرى مستقيم متساوٍ و مستوفٍ

(١) اليعقوبي، البلدان، ص ٣٢٢.

(٢) الحديثي، عطا، الصيانة الأثرية في واسط، مجلة سومر، مج ٣١، مديرية الآثار العامة، بغداد، ١٩٧٥م، ص ٢٠٠ وما بعدها. وسيشار إليه فيما بعد: الحديثي، الصيانة الأثرية.

(٣) المقدسي، محمد بن أحمد (ت ٣٨٠هـ/ ٩٩٠م)، (رحلة المقدسي) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، تحقيق: شاکر لعيبي، دار سويدي، الإمارات، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ٢٠٠٣م، ص ١٢٧. وسيشار إليه فيما بعد: المقدسي، أحسن التقاسيم.

(٤) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (زابيا)، ج ٣، ص ١٤٠.

لشروط الملاحة، لذلك قال الأقدمون أنها تشبه "ضواري السباع" الشرسة لشدة جريها واندفاع المياه فيها^(١).

بناء الأسطول الأموي

ارتبطت الحاجة إلى وجود أسطول إسلامي قادر على مواجهة الأخطار التي قد تتعرض لها الدولة من القوات البحرية المعادية في البحر الشامي ابتداءً، وقادر على دعم القوات البرية لمواصلة مهمتها الأساسية المتمثلة في الفتح والحماية، بضرورة توفير السفن اللازمة للأسطول للقيام بمهامه.

وتشير المصادر التي تتحدث عن الأسطول الأموي، إلى صنفين من السفن المستخدمة في الأسطول الأموي، يشتمل الصنف الأول على سفن لم تصنع ابتداءً لغرض استخدامها في هذا الأسطول، بل نجد إشارات تفيد باعتماد الأسطول على سفن كانت مصنعة أصلاً، ولكن أعيد تأهيلها وإصلاحها لتعمل في الأسطول، ومن ذلك ما ذكره الطبري (ت ٣١٠هـ / ٩٢٢م) في أحداث سنة (٧٧هـ / ٦٩٦م) أن والي خراسان بكير بن وشاح الذي ولي غزو البحر في ما وراء النهر في هذه السنة للخليفة الوليد بن عبدالمك "اتخذت له السفن وجمعت"^(٢)، ومن ناحية أخرى فقد هيأت الفتوحات الإسلامية للمناطق الشرقية للدولة الأموية المجال للحصول على الأدوات الحربية، بما فيها الأدوات البحرية، ففي سنة (٨٧هـ / ٧٠٥م) وعند قيام والي خراسان قتيبة بن مسلم (ولايته ٨٦ - ٩٦هـ / ٧٠٥ - ٧١٤م) بفتح بلدة "بيكند" وهي بلدة بين بخارى وجيحون^(٣)، أخرج من خزائنها "عدة الحرب وآلة السفر"^(٤)، وربما كان المقصود بآلة السفر الأدوات والآلات التي تستخدم لغايات

(١) لامنس، هنري، لمحة اقتصادية في مجاري المياه اللبنانية، مجلة المشرق، مج ٧٠، المطبعة

الكاثوليكية، بيروت، ١٩٠٤م، ص ١٠٤٦.

(٢) الطبري، تاريخ الرسل، ج ٦، ص ٣١٣.

(٣) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (بيكند)، مج ١، ص ٦٣٢.

(٤) الطبري، تاريخ الرسل، ج ٦، ص ٤٣٢؛ وتسمى البوصلة ب (الآلة) وفي ذلك يقول ابن ماجد : "ووجد

الآلة قبل السفر". عبدالعليم، الملاحة وعلوم البحار، ص ١٨٨.

السفر بما فيها لوازم لصناعة السفن والقوارب. وفي حملة طارق بن زياد على الأندلس سنة (١٩٢هـ/٧١١م) ترد إشارات أنه استخدم بعض مراكب التجار^(١)، كما اعتمد يزيد بن المهلب (ت ١٠٢هـ/ ٧٢٠م) على سفن التجار بعد إصلاحها في حروبه ضد الخوارج^(٢).

أما الصنف الآخر، فيشمل السفن التي صنعتها الدولة الأموية في العديد من دور الصناعة التي انتشرت على طول السواحل الخاضعة لسيادتها، نظراً لتوفر المواد الأساسية اللازمة لصناعة السفن في المناطق التابعة للدولة، فقد وفرت أراضي بلاد الشام الأخشاب اللازمة لصناعة السفن من أشجار الصنوبر والأرز^(٣) والبلوط والعرعر^(٤)، التي كانت تزخر بها جبال لبنان وسوريا^(٥)، إضافةً إلى

(١) ابن عذاري، أبو العباس أحمد بن محمد بن عذاري، (ت بعد ٧١٢هـ/ ١٣١٢م)، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق: ج. س. كولان و إ. ليفي بروفنسال، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٩م، مج ٢، ص ٦. وسيشار إليه فيما بعد: ابن عذاري، البيان المغرب.

(٢) المبرد، أبو العباس محمد بن يزيد (ت ٢٨٥هـ/ ٨٩٩م)، الكامل في اللغة والأدب، تحقيق: عبدالحميد هنداوي، (٤) مجلدات، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٩م، ج ٣، ص ١٢١. وسيشار إليه فيما بعد: المبرد، الكامل.

(٣) الأرز: من أشجار الجبال، يكثر ببلاد الشام، وهو شجر طويل يستخرج من عروقه الرّقت، ويطلق على خشبه أسماء عدة منها بلغة أهل السراة "المناور". آل ياسين، محمد حسن، معجم النبات والزراعة، (٢) جزء، دار ومكتبة الهلال، بيروت، ٢٠٠٩م، ج ١، ص ٣٧١. وسيشار إليه فيما بعد: آل ياسين، معجم النبات والزراعة.

(٤) العرعر: شجر عظيم من شجر الجبال، ويقال له الأبهل وبالفارسية الأيرس ومنه يتخذ أجود أنواع القطران في بلاد العرب وتصبغ به الثياب. أبو حنيفة الدينوري، أحمد بن داود (ت ٢٨٢هـ/ ٨٩٥م)، كتاب النبات، (٣) أجزاء، تحقيق: محمد حميدالله، المعهد العلمي الفرنسي، القاهرة، ١٩٧٤م، ق ٢، ص ١٢٨. وسيشار إليه فيما بعد: الدينوري، كتاب النبات.

(٥) سالم، السيد عبدالعزيز والعبادي، أحمد، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، دار الأحد، بيروت، ١٩٧٢م، ص ٢٤. وسيشار إليه فيما بعد: سالم، تاريخ البحرية.

أخشاب كانت تُجلب للشام من بلاد الأرمن والجبل الأسود^(١). أمّا مصر فقد اشتهرت ومنذ عهد الفراعنة بأنواع من الأشجار منها: النخيل والجميز^(٢) واللبخ أو البرساء^(٣) والأثل^(٤) والتين، إلا أن هذه الأشجار محدودة الفائدة في مجال نجارة السفن بسبب خشونتها وجفافها.

(١) ابن العديم، كمال الدين عمر بن أبي جرادة (ت ٥٦٦٠هـ / ١٢٦١م)، بغية الطلب في تاريخ حلب، ١١ جزءاً، تحقيق: سهيل زكار، دمشق، ١٩٨٩م، ج ١، ص ٣٢٣، ص ٤٣٨، ج ٥، ص ٢٢٧١. وسيشار إليه فيما بعد: ابن العديم، بغية الطلب.

(٢) الجُميز: ويقال له الجميزى وسماه البعض تين فرعون ولعل هذه الإشارة دليل على قدمه، تشبه شجرته شجرة التين وتصل شجرته إلى حجم عظيم وترتفع من ثمانية أمتار إلى خمسة وعشرين متراً، وجذعها قصير في العادة، موطنه الأصلي بلاد النوبة ونقل منها إلى الحبشة ومصر والشام، ويقول البعض موطنه اليمن ويوصف خشبه بعدم الفساد بالتأثر بالطبقات الأرضية وشدة احتماله للرطوبة، يستخدم لصناعة السفن. ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (عكة)، مج ٤، ص ١٦٢؛ الدمياطي، محمود مصطفى، مفردات النبات بين اللغة والاستعمال، مجلة المقتطف، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، مج ٨٨، ج ٢، سنة ١٩٣٦م، ص ٢٢٥ - ص ٢٢٦. وسيشار إليه فيما بعد: الدمياطي، مفردات النبات؛ آل ياسين، معجم النبات والزراعة، ج ١، ص ٣٧٣.

(٣) اللبخ: شجر عظيم معروف بمصر، ينشر خشبها ألواحاً، يجعلها أصحاب المراكب في بناء السفن وقيل إذا ضم منه لوحان وضما بشكل جيد وجعلا في الماء التحما وصارا لوحاً واحداً، يكثر في صعيد مصر. اليعقوبي، البلدان، ص ٣٣١؛ الدينوري، كتاب النبات، ق ٢، ص ٢٥٤؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (أنصنا)، ج ١، ص ٣١٥؛ آل ياسين، معجم النبات والزراعة، ج ١، ص ٢٠٩.

(٤) الأثل: شجر من العضاة يشبه الطرفاء أو هو نوع منه، خشبه جيد تعمل منه البيوت، وله أصول غليظة تعمل منها الأبواب، استخدم خشبه لعمل منبر الرسول صلى الله عليه وسلم ينتشر في غابات بالقرب من المدينة المنورة. محمد، غازي رجب، المنبر في العصر الإسلامي الأول، مجلة سومر، مج ٣١، ج ٢، مطبعة الجمهورية، بغداد، ١٩٧٥م، ص ٢١٧. وسيشار إليه فيما بعد: محمد، المنبر في العصر الإسلامي؛ آل ياسين، معجم النبات والزراعة، ج ٢، ص ١٦٩.

وقصر قطعها أيضاً، مما دفع بالمصريين إلى استيراد الأخشاب الجيدة من الخارج خاصة من لبنان^(١).

ويمتد الارتباط باستيراد الأخشاب من لبنان إلى عهودٍ قديمةٍ، حيث يُذكر أن أول البعثات البحرية في عهد الملك المصري سنفرو (حوالي الألف الثالثة قبل الميلاد) كانت إلى لبنان لجلب خشب الأرز، على متن أربعين سفينة^(٢)، ويؤكد هذا الأمر بعض الرسائل التي عُثِرَ عليها في تل العمارنة^(٣)، والتي تعود إلى قرون قرون ما قبل الميلاد، حيث تذكر هذه الرسائل أن الأمير (أزيرون) وهو أحد أمراء الفنيقيين، أهدى إلى أحد ملوك مصر "الأشجار العظيمة" ولعل المقصود بها أشجار الأرز التي تكثر في لبنان^(٤)، واستمر الأمر إلى فترة لاحقة وهو ما يؤكدّه ياقوت الحموي (ت ٦٢٦هـ / ١٢٢٦م) بإشارته إلى مادة (تينات): "وهي فرضة على بحر الشام قرب المصيصة تجهز منها المراكب بالخشب إلى الديار المصرية"^(٥)، إلا أن ذلك النقص في الأخشاب لم يمنع من استخدام الأخشاب المتوفرة في مصر لصناعة بعض أجزاء السفن خاصة في صناعة المجاديف^(٦).

(١) السويفي، مختار، مراكب خوفو حقائق لا أكاذيب، ط٢، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ١٩٩٦م، ص ٢٥. وسيشار إليه فيما بعد: السويفي، مراكب خوفو.

(٢) ربيع، صدقي، المراكب في مصر القديمة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٢م، ص ١٠. وسيشار إليه فيما بعد: ربيع، المراكب في مصر.

(٣) تل العمارنة: هي مزرعة صغيرة مجاورة لواد موقعه جنوبي مدينة المنيا في الصعيد على مسافة ثمانين كيلو متراً منها عند ضفة النيل الشرقية، لامنس، هنري، أحوال لبنان في القرن الرابع عشر قبل المسيح وفقاً لما ورد في مراسلات تل العمارنة، مجلة المشرق، المطبعة الكاثوليكية، العدد ٣، بيروت، ١٩٠٠م، ص ٧٩١. وسيشار إليه فيما بعد: لامنس، أحوال لبنان.

(٤) لامنس، أحوال لبنان، ص ٧٩١.

(٥) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (تينات)، مج ٢، ص ٧٩.

(٦) سالم، تاريخ البحرية، ص ٢٤.

وتضمنت أوراق البردي إشارات عملية معاصرة لفترتها عن زراعة الأشجار في مصر، وتمدنا إحدى البرديات بإشارات هامة، تبين سياسة الدولة الأموية ممثلة بأوامر واليها على مصر قرّة بن شريك، بزراعة عدد من الأشجار التي تستخدم لغايات صيانة المراكب ومنها شجر الطلح^(١) ففي البردية المؤرخة في سنة (٧٠٩ هـ / ٧٠٩ م)

إشارةً إلى ذلك: "ثم أمر أهل أرضك بزراعة أشجار كثيرة، ولا سيما كروم العنب وشجر الطلح وغيرها من الأشجار"^(٢).

وتضمنت بردية ثانية مؤرخة أيضاً في سنة (٧٠٩ هـ / ٧٠٩ م) أنواعاً أخرى من الأشجار وهي التين والنخيل، أشير إليها في نهاية البردية المتضمنة طلب قرّة بن شريك من عامله إرسال مواد لإصلاح السفن، يقول نص البردية الذي يظهر فيها نقص واضح: "..... تنظيف وتزويد متاع... للسفن و.... في جزيرة بابلين قبل عبدالأعلى ابن أبي حكيم، صاحب العمل هذا العام، ٩ إندكشن (= ٧٠٩ هـ / ٧٠٩ م). وكتبت بذلك كتاباً إلى أهل القرى أرسل إليك، فإذا جاك كتابي هذا فأرسل المتاع المطلوب حسب ما جاء في كتابي، وادفعه إلى عبدالأعلى مع رجالك الأمناء الأكفيا، وأمرهم أن يسلموا المتاع، ويأخذوا بذلك كتاباً كتب في، ٩ إندكشن (٧٠٩ هـ / ٧٠٩ م).

حاشية: ... 12 1/2 جذوع نخل منشورة: ١١ بسعر 1/3 نصف دينار.

جذوع تين غير مشذبة(?) ١١ بسعر 1/3 دينار^(٣).

(١) الطلح: وهو السنط منه نوعان أولهما أحمر يسمى السيل في مصر وشجرته صغيرة الحجم أو متوسطة ذات قلف أحمر اللون يضرب إلى السمرة، يوجد بمصر وبلاد النوبة والسودان والحبشة واليمن وخشبه أبيض، لكنه قليل التحمل وعرضة لفتك الحشرات، والثاني من الطلح اسمه الصقار ينتشر في السودان وقلها أبيض، ويسميتها العامة أم غيلان، آل ياسين، معجم النبات والزراعة، ج ١، ص ٢٠٩؛ الدمياطي، مفردات النبات، ص ٢٢٩.

(٢) أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٦٦.

(3) Bell, Aphrodito, No 1371, p:375

وانظر الترجمة: أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٦١؛ فهمي، التنظيم البحري الإسلامي، ص ٨٦.

وتوفرت في المناطق الشرقية للدولة الأموية أخشاباً مثل الأبنوس^(١)، والصنل^(٢)، والساج^(٣) كانت تجلب من الهند^(٤)، وقد دلت العديد من الآثار الخشبية المتبقية خاصة في العراق، عن تنوع استخدامات هذه الأخشاب في مختلف الصناعات الخشبية مثل الأبواب والصناديق^(٥).

واشتهرت جرجان بعمل الأخشاب الجيدة، وقد استفاد منها والي خراسان يزيد ابن المهلب، عند فتحها للمرة الثانية في خلافة سليمان بن عبد الملك (خلافته ٥٩٦-٥٩٩ هـ / ٧١٥م - ٧١٧م)^(٦).

ويمكن القول أن خشب الساج شكل استخداماً واسعاً في نطاق صناعة السفن، وسبب ذلك أنه يتميز عن غيره من الأخشاب بقوة تحمّله وعدم تشققه أو تقلصه، إضافة إلى مرونته العالية في التشكيل والاستخدام، فضلاً عن قدرته على تحمل المياه، وقد استخدم بشكل خاص في صناعة السفن في الخليج العربي

-
- (١) الأبنوس: وهو شجر له خشب أسود، آل ياسين، معجم النبات والزراعة، ج ١، ص ٣٨٩.
 - (٢) الصنل: شجر طيب الرائحة، خشبه أحمر ومنه الأصفر ومنه الأبيض، آل ياسين، معجم النبات والزراعة، ج ٢، ص ٢١٧.
 - (٣) الساج: خشب يجلب من الهند، وهو شجر عظيم يذهب في نموه طولاً وعرضاً، منبته بالهند والزنج، خشبه أسود رزين ولا تكاد تبليه الأرض، تتحت منه (الدوانج) وهو خشب منقور مثل الزورق طويل يحمل خمسين رجلاً، وتتخذ منه أدقال المراكب العظام ببحر المشرق، وقيل أنه يشبه الأبنوس إلا أنه أقل سواداً منه، أبو حنيفة الدينوري، كتاب النبات، ق ٢، ص ٢٥؛ آل ياسين، معجم النبات والزراعة، ج ١، ص ١٥٨ - ١٥٩.
 - (٤) الجاحظ، عمرو بن بحر (ت ٢٥٤هـ / ٨٦٧م)، التبصر بالتجارة، تحقيق: حسن حسني عبدالوهاب، دار الكتاب الجديد، بيروت، ١٩٨٣، ص ٣٤. وسيشار إليه فيما بعد: الجاحظ، التبصر بالتجارة.
 - (٥) فرنسيس، بشير، والنقشبندي، ناصر، الآثار الخشب في دار الآثار العربية، مجلة سومر، مديرية الآثار القديمة، بغداد، ١٩٤٩م، مج ٥٥. وسيشار إليه فيما بعد: فرنسيس، الآثار الخشب.
 - (٦) اليعقوبي، البلدان، ص ٢٧٧.

والبحر الأحمر، خاصة في صناعة الجسم الخارجي للسفن^(١)، ويعكس ذلك قول الجغرافي (ثيوفراستس ٣٧١ ق.م - ٢٨٧ ق.م) عند حديثه عن البحرين: "وفي هذه الجزيرة نوع من الخشب يستعمل في بناء السفن، وهو نوع يقاوم نفاذ الماء إلى داخل السفينة التي تبنى به ويدوم على مثل هذه الحال مئتي عام، لكنه في خارج الماء يبلى سريعاً"^(٢).

ولا بدّ من الالتفات إلى قضية هامة تتعلق بصناعة السفن في العصر الأموي، وهي أن الكثير من جوانب تلك الصناعة وأدواتها لم تنته إلينا عن طريق المصادر والدراسات التاريخية فحسب، بل عن طريق الشعر ووثائق البردي، مما يجعل الدارس في هذا المضمار يلتفت وبشكل إلزامي إلى الإشارات الواردة فيهما حول تلك الصناعة ومتطلباتها^(٣).

فيكثر مثلاً ذكر خشب الساج لدى الشعراء الأمويين، عند وصفهم السفن في أنهار الدولة الأموية الشرقية خاصة العراق، ومن ذلك مثلاً قول الشاعر أبي النجم الفضل بن قدامة (ت ١٣٠هـ / ٧٤٧م):

(١) القناعي، نجاه عبدالقادر، والخصوصي، بدر الدين عباس، تاريخ صناعة السفن في الكويت وأنشطتها المختلفة، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، الكويت، ١٩٨٢م، ص ٣٢. وسيشار إليه فيما بعد: القناعي، صناعة السفن في الكويت؛ كندرمان، هانس، مصطلح السفينة عند العرب، ترجمة نجم عبدالله مصطفى، المجمع الثقافي، أبو ظبي، ٢٠٠٢م، ص ١٢٢. وسيشار إليه فيما بعد: كندرمان، السفينة.

(٢) وما زال هذا النوع من الأخشاب يستخدم في صناعة السفن حتى الوقت الحاضر في الخليج العربي، خاصة في صنع جوانب السفن وسطوحها. جميل، فؤاد، الخليج العربي في مدونات المؤرخين البلديين الأقدمين، مجلة سومر، مديرية الآثار القديمة، بغداد، ١٩٦٦م، مج ٢٢، ج ١، ص ٤٣. وسيشار إليه فيما بعد: جميل، الخليج العربي في مدونات المؤرخين؛ الشملان، عبدالله خليفة، بناء السفن الخشبية في دولة البحرين، مركز البحرين للدراسات والبحوث، البحرين، ١٩٩٠م، ص ٤٦. وسيشار إليه فيما بعد: الشملان، بناء السفن الخشبية.

(٣) عدّ بعض الباحثين أن هذه المسألة لا تنطبق على دراسة العصر الأموي فحسب بل العصر العباسي أيضاً، على الرغم من وفرة المصادر التي تناولته. انظر: لجنة التحرير، السفن والمراكب في بغداد في عهد العباسيين، مجلة لغة العرب، عدد ٥٥، ج ٨، مطبعة الأينام للأبناء الكرمليين المرسلين، بغداد، ١٩٢٧م، ص ٤٦٢. وسيشار إليه فيما بعد: السفن والمراكب في بغداد.

قرقرور ساج مرسل الخطام فهو يشق الماء بانتحام^(١)

وكثيراً ما تعكس إشارات الشعراء الأمويين، جوانب مهمة في صناعة السفن المستخدمة أيام الدولة الأموية خاصة ما يتعلق بالأخشاب المستخدمة في هذه الصناعة، مثل قول الشاعر الأخطل (ت ٩٢هـ / ٧١٠م)، في وصف سفن نهر الفرات وأخشابها الصلبة القوية، بقوله:

يعج الماء تحت مسخرات يصك القار والخشب الصلاباً^(٢)

كذلك فإن الاعتماد على الأخشاب المستوردة من الهند، ليس مستغرباً، في ظل مطالعة الأشعار التي تشير إلى العلاقة الوثيقة مع الهند في العصر الأموي، فهذا الشاعر الأموي عبدالله بن عمر العرجي (ت حوالي ١٢٠هـ / ٧٣٧م) يصف السفن القادمة من الهند، بقوله:

كأنما بعثت بالنشر من سفن جاءت من الهند سيف البحر من عدن^(٣)

وإلى جانب الأخشاب، هناك مادة أخرى غاية في الأهمية لصناعة السفن وهي الحديد، إذ يعد الحديد من المواد الأولية اللازمة في صناعة السفن، تلك الصناعة التي اشتهر بها أهل دمشق، ونالوا بها شهرة واسعة^(٤).

(١) أبو النجم، الفضل بن قدامة (ت ١٣٠هـ / ٧٤٧م)، الديوان، جمع وتحقيق: سميح جبيلي، دار صادر، بيروت، ١٩٩٨م، ص ٢٦٣، وسيشار إليه فيما بعد: أبو النجم، الديوان.

(٢) الأخطل، أبو مالك غياث بن غوث التغلبي (ت ٩٢هـ / ٧١٠م)، الديوان، تحقيق: فخر الدين قباوة، ط ٤، دار الفكر المعاصر، لبنان، ١٩٩٦م، ص ٢٣٣. وسيشار إليه فيما بعد: الأخطل، الديوان.

(٣) العرجي، عبدالله بن عمرو (ت حوالي ١٢٠هـ / ٧٣٧م)، الديوان، تحقيق: سميح جميل الجبيلي، دار صادر، بيروت، ١٩٩٨م، ص ٣٣٥. وسيشار إليه فيما بعد: العرجي، الديوان.

(٤) ثابت، يوسف أفندي غنام، الأسلحة النارية الشرقية، مجلة المشرق، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، العدد الثالث، سنة ١٩٠٠م، ص ٨٧١. وسيشار إليه فيما بعد: ثابت، الأسلحة النارية الشرقية.

ويشير ابن العديم (ت ٦٦٠هـ/١٢٦١م) إلى جودة الحديد المصنوع في الثغور الشامية^(١)، وهو الحديد المحزوز المستخدم لصنع الكراسي والمهاميز والعمد والدبابيس^(٢) والسفن، كما أن توفره في مصر واليمن أفاد في عمل المسامير والمراسي والخطاطيف والفؤوس^(٣)، وهذه من الآلات والأدوات المستخدمة في السفن، ويبدو أن اليمن التي أُنبتت المصادر في الإشارة إلى وفرة معدن الحديد فيها، خاصة في جبل نُقم (قرب صنعاء)، ومدينة صعدة^(٤)، قد استثمرت فيها المناجم لقرون طويلة منذ العهود القديمة^(٥).

ويتوفر معدن الحديد بشكل كبير في مصر أيضاً - التي تعتبر أهم مراكز صناعة سفن الأسطول الأموي - حيث توزع الحديد في شبه جزيرة سيناء، بالقرب من شواطئ خليج السويس، في هضبة ترتفع عن سطح البحر حوالي ستمئة متر، وفي الصحراء الغربية، بالقرب من صحراء لوبيا، والصحراء الشرقية بين شواطئ البحر الأحمر ووادي النيل، وتعتبر مدينة أسوان من أهم أماكن توفره وأقدمها، وقد

(١) الثغور الشامية هي بلاد كثيرة، من مدنها، أنطاكية، المصيصة، عين زربة، طرسوس، وأشار إليها ياقوت بقوله إنها "بلاد تعرف اليوم ببلاد ابن لاون، وهي بلاد لا قسبة لها"، ويفصلها عن ثغور الجزيرة جبل يعرف "بجبل اللكام" وهو جبل يتصل بحمص ودمشق ويسمى أيضاً جبل لبنان؛ ابن حوقل، القاسم بن حوقل النصيبي (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م)، صورة الأرض، دار مكتبة الحياة، بيروت، دت، ص ١٥٤. وسيشار إليه فيما بعد: ابن حوقل، صورة الأرض؛ الثعالبي، أبو منصور عبدالمالك ابن محمد (ت ٤٢٩هـ/١٠٣٧م)، لطائف المعارف، تحقيق: إبراهيم الأبياري وحسن كامل الصيرفي، دار إحياء الكتب العربية، القاهرة، ١٩٦٠م، ص ١٥٦. وسيشار إليه فيما بعد: الثعالبي: لطائف المعارف؛ ياقوت، معجم البلدان، مادة (الثغور)، ج ٢، ص ٩٢.

(٢) ابن العديم، تاريخ حلب، ج ١، ص ١٠٦، ص ١٥٦.

(٣) سالم، تاريخ البحرية، ص ٢٤.

(٤) صعدة: مخلاف باليمن بينه وبين صنعاء ستون فرسخاً، وبينه وبين خيوان ستة عشر فرسخاً، وهي عامرة يقصدها التجار، بها مدايح الجلود، ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (صعدة)، مج ٣، ص ٤٦١.

(٥) زكريا، وصفي، حديث اليمن، مجلة المقتطف، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، مج ٩١، ١٩٣٧م، ص ٢٠٠ - ٢٠٠٢. وسيشار إليه فيما بعد: زكريا، حديث اليمن.

دلت الحفريات والدراسات أن بداية استخدامه كان منذ أيام حكم الرومان، وكانوا قادرين على تمييز خامات الحديد، ويعلمون سر استخراجها^(١).

ومن أبرز طرق استخراج الحديد، جمع الرمال التي تشتمل على خاماته، ثم يتم وضعها في (سوبيات)^(٢) من طين يوقدون تحتها النار حتى يظهر الحديد ثم يقومون بتصفيته^(٣).

وتوضح برديات قرة بن شريك صناعة المسامير^(٤) الخاصة بالسفن والقوارب المستخدمة في الأسطول الأموي، كما توضح نوعاً فريداً من العلاقة بين الدولة والأفراد^(٥)، من خلال توزيع الحديد على الأفراد في القرى لصناعة المسامير، فقد جاء في البردية المؤرخة بشهر صفر سنة ٥٩١هـ / ٧١٠م:

(١) صادق بك، حسن، الحديد وصناعته في مصر، مجلة المقتطف، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، مج ٩١، ١٩٣٧م، ص ٣٨٧ - ص ٣٨٨. وسيشار إليه فيما بعد: صادق بك، الحديد وصناعته في مصر.

(٢) سوبيات: السيوب هي عروق من الذهب والفضة، تسبب في المعدن، تتكون فيه ونظير، وسميت سوبياً لانسبابها في الأرض، وهي المعدن المدفون في الأرض. ابن منظور، لسان العرب، مادة (سب)، مج ١، ص ٤٧٧.

(٣) شقير، سليم أفندي، المعادن في السودان، مجلة الهلال، مطبعة الهلال، القاهرة، عدد ١٥، ج ١، ١٩٠٧م، ص ٤٢٦. وسيشار إليه فيما بعد: شقير، المعادن في السودان.

(٤) المسامير: مفرداها مسمار تنتوع أشكالها بحسب كبر السفينة وطبيعة استخدام المسمار، وقد تصل أطوالها إلى درجة كبيرة، فأحياناً تستخدم في قاعدة السفينة لمسكها وأحياناً تدق لثبيت ألواح السفينة، حيث يحفر لرأسه حفرة ينزل فيها لكي لا يكون بارزاً، ويعيق بذلك التصاق الألواح فيما بينها. للمزيد عن أنواعها واستخدامها في الصناعة التقليدية للسفن انظر: الرومي، أحمد البشر، معجم المصطلحات البحرية في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ١٩٩٦م، ص ٦٨. وسيشار إليه فيما بعد: الرومي، معجم المصطلحات البحرية.

(٥) ربما يعود سبب ذلك الاعتماد لخبرة أفراد القرى في عملية استخراج وتشكيل الحديد، وهي من الطرق التي توارثها الأفراد منذ عهد الفراعنة، حتى إنهم تمكنوا من زيادة صلابته بخلطه بالكربون والعمل على إحمائه وتغطيسه بالماء. للمزيد انظر: كارينتر، هارولد، وثليت، روبرتس، الحديد تعدينه وتقسيمته وصناعته عند قدماء المصريين، مجلة المقتطف، القاهرة، ج ١، مج ٧٧، ١٩٣٠. ص ٤٠٣. وسيشار إليه فيما بعد: كارينتر، الحديد عند قدماء المصريين.

بسم الله الرحمن الرحيم

من قرة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة

فإني أحمد الله الذي لا إله إلا هو، أما بعد،

فقد أرسلت إليك.... أربعة قناطير من الحديد لصناعة مسامير للقوارب،
حسب ما هو مقرر في كتابي هذا...

وللسنة الماضية (٦) أرتال للقنطار الواحد، وقد ألحقت بكتابي هذا صفة
الحديد المطلوب، مبيناً مقدار ما يصنع من كل صنف. وقد حسبنا مقدار ما يتلف
من الحديد.

فإذا جاك كتابي هذا فخذ الحديد وفرقه في القرى بمقتضى أمرنا في كتابنا
إليك دون محاباة أو ظلم لأي قرية في تفريق الحديد، ولكن قدر لكل قرية نصيبها
الذي يناسبها من كل صنف، وحثهم على أن يعجلوا بصناعة المسامير الجيدة
المصنوعة حسب الصفة المرسلّة إليك.

كتب في ٣ هاتور^(١) (Hathyr)، ٩ إندكشن (= صفر ٩١هـ / ٧٠٩م)

حاشية:

الصفة: ٤ قناطير

كتل (قطع) قنطاران تنقص إلى الثلث.

حديد مكسر (قطع صغيرة): قنطاران.

(١) هاتور: شهر قبطي يقابله شهر ربيع الأول، ويشير ابن مماتي (ت٦٠٦هـ / ١٢٠٩م) في هذا الشهر
يتم تنظيم النشاط والعمل في السفن، (القواديس)، وهي السفن العظيمة. ابن مماتي، قوانين
الدواوين، ٢٤١.

هكذا: —

١ قنطار: ينقص إلى الثلث.

١ قنطار: ينقص إلى الربع^(١)

ويتكرر طلب صنع المسامير من أفراد قرية أفروديتو، ضمن بردية مؤرخة في سنة (٥٩١ / ٧٠٩م)، جاء فيها:

(1) Bell, Aphrodito, No 1369, p:374

وانظر الترجمة: أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٦٠ - ص ٢٦١؛ فهمي، التنظيم البحري الإسلامي، ص ٩٠؛ وانظر برديات أخرى عن طلب المسامير لبناء السفن: مؤسسة آل البيت، الفهارس التحليلية للاقتصاد الإسلامي، المجمع الملكي لبحوث الحضارة الإسلامية، عمان، ١٩٨٥م، ج ٣، ص ٤١. وسيشار إليه فيما بعد: الفهارس التحليلية للاقتصاد الإسلامي.

"بسم الله الرحمن الرحيم"

من قرة بن شريك الوالي إليكم يا أهل الحقول الخمسة في قرية أفروديتو،
تسلموا من رئيسكم خمسين وزنة من الحديد الخام غير النقي من مخازن الحكومة،
واصنعوا منها بعد تنقيتها ثلاثاً وثلاثين وثلاث وزنة من المسامير^(١).

ويتضح من البرديات أن الحديد الخام لصناعة المسامير ينقص بعد
تنقيته^(٢)، وينقص الحديد (الخردة) أيضاً، كما يشير السجل المالي (تقرير) المؤرخ
في سنة (٧١٣هـ / ٩٥م)، إلى ذلك: "المجموع الكلي للحديد الخام: ثلاثة قناطير،
يصبح بعد تنظيفه قنطارين، حديد قطع (خردة): ١ ½ قنطار، يصبح بعد تنظيفه
قنطاراً واحداً،"^(٣).

ومن المواد الأخرى التي تستخدم في صناعة السفن، النحاس كما تشير
البرديات، فقد جاء في السجل المالي (تقرير) المؤرخ في سنة (٧١٣هـ / ٩٥م)،
إشارة إلى قيمة سلاسل نحاسية تستخدم في صناعة السفن:

"كتب في ٢٤ مسري^(٤)، ١٤ إندكشن (= ٧١٣هـ / ٩٥م)، في متاع القوارب
والسفن في جزيرة بابلليون، قبل القاسم بن كعب، صاحب العمل هذا العام
(١٣ إندكشن)، لجيش سنة ١٥ إندكشن (= ٧١٤هـ / ٩٦م):

(1) Bell, Aphrodito, No 1408, p:132

وانظر الترجمة: فهمي، التنظيم البحري الإسلامي، ص ٨٩.

(٢) فهمي، التنظيم البحري الإسلامي، ص ٩١.

(٣) انظر الترجمة: أبو صفية، برديات قرة بن شريك، ص ٨٩.٢٤٧ Bell, Aphrodito, p:

(٤) مسري شهر قبلي يقابله شهر ذو الحجة العربي، ويشير ابن مماتي (ت ٦٠٦هـ / ٢٠٩م) في هذا
الشهر يكون جريان النيل في خليج الإسكندرية. ابن مماتي، قوانين الدواوين، ص ٢٥٦.

قنطاران من السلاسل النحاسية، فأعطوا في ثمنها ثمانية دنانير وثلاث الدينار لكل قنطار^(١). وقد تميز المصريون بقدرة فائقة في صناعة النحاس منذ العصور القديمة^(٢)، وربما حصلوا على خامات النحاس من قبرص^(٣).

أما عملية بناء السفن - التي غالباً ما تتخذ شكل بعض الحيوانات البحرية خاصة الحوت، على اعتبار سبحة في الماء وقدرته من خلال شكله على مصادمة الماء وانسيابه فيه، نموذجاً لبعض هذه السفن^(٤)، فتبدأ بوضع القاعدة التي تكون في الغالب مستطيلة تضيق حول طرفيها لتتناسب المقدمة والمؤخرة^(٥).

وتستخدم حبال (النارجيل)^(٦) في بناء السفن المخيطة في الخليج العربي والمحيط الهندي التي يتم درسها وفتلها (غزلها) لترتبط بها ألواح السفن^(٧).

(1) Bell, Aphrodito, p: 89

وانظر الترجمة: أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٤٨.

(٢) كارينتر، الحديد عند قدماء المصريين، ٤٠٢.

(٣) فهمي، التنظيم البحري الإسلامي، ص ٩٢.

(٤) عبادة، عبدالفتاح، الأسطول الإسلامي، مجلة الهلال، ج ١، عدد ٢٢، ١٩١٣م، ص ٣٦. وسيشار إليه فيما بعد: عبادة، الأسطول الإسلامي.

(٥) الشمالان، بناء السفن الخشبية، ص ٣٢.

(٦) النارجيل: هو جوز الهند، ولا يصير صبرها على ماء البحر شيء، ومنه تتخذ حبال مراسي السفن في البحار، وتتسج منه أسرع السفن. أبو حنيفة الدينوري، النبات، تحقيق: برنهارد نفين، دار فرانز شتايز، فيسبادن، ١٩٧٤م، ج ٣، ص ٢٥٢؛ الأمين، إسماعيل، العمانيون رواد البحر، دار رياض الرئيس، القاهرة، ١٩٩٠م، ص ٣١. وسيشار إليه فيما بعد: الأمين، العمانيون رواد البحر.

(٧) يشار أن هذه الخيوط تعمل من خلال أخذ قشور ثمر جوز الهند، ويتم وضعها في الماء حتى تتخذ شكل نسيج مثل شعر الخيل، ويصنع منها بعد ذلك حبالاً أو خيوطاً تخاط بها المراكب. الشمالان، بناء السفن الخشبية، ص ٣٠.

ولا يعني ذلك أن جميع السفن المستخدمة كانت مخرطة غير مُسمّرة، بل تشير بعض الروايات إلى ظهور السفن المُسمّرة في الخليج العربي والمحيط الهندي في الأسطول الأموي التي يعود الفضل في اتخاذها إلى الحجاج بن يوسف الثقفي، وما زالت صناعة السفن في الخليج العربي تستخدم الحديد في صناعتها^(١)، ولكن كان سبب استخدام خيوط (النارجيل) هو وفرتها وتكلفتها القليلة مقارنة بتكلفة الحديد العالية، أكثر من أن يكون ذلك الاستخدام لأسباب ملاحية^(٢).

كما نجد بعض الإشارات التي تفيد بأن سفن البحر الأبيض المتوسط نفسها والتي يغلب استخدام الحديد في صناعتها، كانت مخرطة حيث يذكر اليعقوبي (ت ٢٨٤هـ / ٨٩٧م)، بأن المراكب الخيطية كانت تعمل عند قرية (ماسّة) الواقعة على ساحل البحر الأبيض في السوس الأقصى^(٣)، وهذا يعني عدم اقتصار الملاحة في البحر الأبيض أو سواه على نوع معين من المراكب.

وتتخذ السفن القلوع أو الشراعات وهو رواق السفينة، مركزه في وسط السفينة على خشبة طويلة تعرف بالدوقل^(٤)، ويطلق أهل مصر على الشراع اسم الصاري^(٥)، ويبدو أنّ الأسطول الأموي استخدم الشراع بشكليه (المربعة والمثلثة)، وذلك لاهتداء الملاحين العرب إليها^(٦).

(١) الشمالان، بناء السفن الخشبية، ص ٣٤.

(٢) القناعي، صناعة السفن في الكويت، ص ٣٥ - ص ٣٦.

(٣) اليعقوبي، البلدان، ص ٣٦٠.

(٤) ابن سيدة، أبو الحسن إسماعيل النحوي (ت ٤٥٨هـ / ١٠٦٥م)، المخصص، تحقيق: خليل إبراهيم جفال، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ١٩٩٦م، ج ٣، ١٨. وسيشار إليه فيما بعد: ابن سيدة، المخصص.

(٥) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (كربون)، مج ٤، ص ٥٢١.

(٦) للمزيد انظر: فهمي، التنظيم البحري الإسلامي، ص ١٢٨؛ القناعي، صناعة السفن في الكويت، ص ٣٦.

وتنتهي صناعة السفن بعمل الجلفاط "Calfat" وهو العامل الذي يجلفط ويقلف السفن^(١)، ومهمة الجلفاط (القلفاط) تكون بعد اكتمال بناء السفينة نهائياً، فيقوم بخرز وخياطة ألواح السفن بالليف (يأخذ من النارجيل)، ويجعل خلالها القار، وهي مادة سوداء تُطلى بها السفن، تؤخذ من شجر أصله مر^(٢)، حيث يقوم الجلفاط بإدخال قطعة الكتان بين مسامير الألواح وخرزها، ويعمل على مسحها بالزفت والقار^(٣)، حتى لا تتسرب المياه إلى السفينة وهي عملية ضرورية، غايتها سدّ الفراغات والثقوب الصغيرة التي تكون بين كل لوح وآخر من ألواح السفينة^(٤)، ويحتاج القلفاط (الجلفاط) في هذه العملية إلى بعض الأدوات التي مازال يستخدمها عمال صناعة السفن حتى اليوم، مثل (منقر كلفات) وهو عبارة عن قطعة حديدية ينتشعب أحد طرفيها إلى شعبتين لإدخال الخيوط بين الأخشاب وقلفتها حتى لا

(١) ويطلق سكان الخليج العربي مصطلح قلفاط أو قلاف على من يقوم بصناعة السفن، والقلاف هو من يقوم بتسوية الأخشاب ونجارتها وقلافتها، وتتصف هذه المهنة بالصعوبة فهي تتطلب العمل لساعات طويلة. القناعي، صناعة السفن في الكويت، ص ٤٢، ص ٤٤.

(٢) ويسمى شجر القار أيضاً (الخضخاض)، ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (قار)، ص ٤، ص ٣٣٣؛ آل ياسين، معجم النبات والزراعة، ج ١، ص ٣٥٠.

(٣) ابن سيدة، المخصص، ج ٣، ص ١٩.

(٤) وتوضح عملية القلفطة التي تستخدم في الوقت الحالي لصناعة السفن الخشبية في الخليج العربي مدى التشابه والتقارب في عملية القلفطة، فبعد اكتمال بناء السفينة يأتي القلفاط بكمية من القطن، تعطى لأشخاص لغزلها خيوطاً طويلة ذات حجم أشبه بذبالة السراج وتسمى هذه الخيوط (ذبائل)، ثم يغمرونها بزيت النارجيل (جوز الهند) وبعد ذلك يدخلونها بين ألواح السفينة، لسد الفراغات فيها، وتستخدم في الكثير من الأحيان الزيوت السمكية ويسمى (الصل)، ويستخرج من أسماك صغيرة تسمى (عوم) حيث يدهن الوجه الخارجي لجسم السفينة، ويدهن الجزء المغمور من السفينة بالقيز مخلوطاً ببعض الدهون. الكسادي، الملاح بدر الدين أحمد، القاموس البحري (معجم مصطلحات البحرية في جنوب الجزيرة العربية)، المجمع الثقافي، أبو ظبي، ٢٠٠٤م، ص ٥٧. وسيشار إليه فيما بعد: الكسادي، القاموس البحري؛ القناعي، صناعة السفن في الكويت، ص ٣٥ - ص ٣٦؛ الشملان، بناء السفن الخشبية، ص ٣٠.

تتسرب المياه إلى داخلها^(١)، ولخطورة عمل الجلفاط، تشير المصادر أحياناً إلى تلف العديد من السفن بسبب سوء قلفطتها^(٢)، ومن هنا عُدَّت هذه المهنة من المهن الأساسية في العالم: "أحوج ما هم في العالم إلى قلفاط جيد"^(٣).

وتمدنا برديات قره بن شريك بإشارات هامة عن أبرز جوانب تلك العملية، وترتبط بين الجلفاط والنجار، ولكن تبرز أهمية وظيفة الجلفاط من خلال ارتفاع أجره مقارنة بالنجار، فقد طلب قره بن شريك من أهل أشقوه إرسال نجار وجلفاط إلى دار صناعة بابليون، لتجهيز وصناعة السفن فيها للسنة القادمة وهي سنة (٥٩١ / ٧٠٩م)، فقد جاء في بردية مؤرخة في سنة (٥٩٠ / ٧٠٨م)، ما نصه:

[بسم الله الرحمن الرحيم]

[من قره بن شريك إلى أهل مدينة أشقوه]

[فأعطوا لصنعة العين والقوادس وا]

[لسفن في جزيرة باب اليون قبل عبدالأعلى بن أبي حكيم]

[سنة تسعين لجيش سنة إ] حدى وتسعين نبطيين نو

[بجين ونجارا وجلفاطا ومعيشتهم ل] ثلثة أشهر. فإن أعطيتم

[الأجر فأعطو في أجر كل نوبج] دينرين، وفي أجر كل رج[ل]

[جلفاط دينر] ونصف، وفي أجر نبطي نجار دينر وثلث في

(١) القناعي، صناعة السفن في الكويت، ص ٦٢؛ الشمالن، بناء السفن الخشبية، ص ٣٨.

(٢) القروي، أكرية السفن، ص ٧٧.

(٣) ابن عبدون، محمد بن أحمد التجيبي، رسالة في القضاء والحسبة، من كتاب ثلاث رسائل أندلسية في آداب الحسبة والمحتسب، تحقيق: ليفي بروفنسال، المعهد العلمي الفرنسي، القاهرة، ١٩٥٥م، ص ٥٥، وسيشار إليه فيما بعد: ابن عبدون، رسالة في القضاء والحسبة.

[كل شهر. وكتب مرثد في ذي الحجة تما]

[م سنة تسعين]^(١).

وتكرر طلب قرّة بن شريك في السنة التالية، أي سنة (٥٩١هـ / ٧١٠م) إلى صاحب أشقوة، بإرسال نجارين ومجلفطين للحاجة إليهم للعمل في السفن، وهذا ما تضمنه نص البردية المؤرخة في ٨ إنديكشن (٥٩١هـ / ٧١٠م):

"بسم الله الرحمن الرحيم

من قرّة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة

أما بعد،

فأنت تعلم أننا بحاجة دائمة إلى نجارين ومجلفطين للعمل في السفن والقوادس، وفي بعض أعمال الإمارة وما تحتاجه من متاع، إذ لا مجال لإنجاز العمل دون هذا المتاع، وهي ذات نفع أيضاً لأهل القرى"^(٢).

ويبدو أن هناك نقصاً واضحاً في أعداد النجارين والمجلفطين للعمل في السفن، ويعود هذا النقص إلى بقاء الكثير من النواتية (الملاحين) في العديد من المناطق التي وجهوا إليها، واستقرارهم فيها، مما دفع قرّة بن شريك إلى السؤال عنهم، وعن عددهم، وعن عدد من توفي منهم أثناء عودته في البحر.

ونُتِبَ هنا نص البردية المؤرخة في سنة ٥٩١هـ / ٧٠٩م؛ لأهميتها:

"بسم الله الرحمن الرحيم

من قرّة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة

(١) أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢١٠.

(٢) المرجع نفسه، ص ٢٦٥.

فإني أحمد الله الذي لا إله إلا هو

أما بعد،

فلا نعلم عدد النواتية الذين رجعوا إلى كورتك ممن خرجوا في أسطول الغزو إلى إفريقيا مع عطاء بن رافع الذي أغراه موسى بن نصير، ولا عدد الذين ظلوا في إفريقيا.

فإذا جاك كتابي هذا، فاكتب إلي بعدد النواتية الذين رجعوا إلى كورتك، واسألهم عن الذين ظلوا في إفريقيا، ولأي غرض ظلوا هناك. واسألهم عن عدد الذين ماتوا هناك، وعن رحلتهم بعد مغادرتهم. واكتب إلي بكل ما يعلمون وكل ما يخبرونك، وعجل بإرساله إلي بعد قراءة كتابي هذا.

كتب في ٤ أمشير (Mecheir)^(١)، ٨ إندكشن (= ربيع الآخرة ٩١هـ / ٧٠٩م).

حاشية: ١٥ أمشير (Mecheir)، ٨ إندكشن.

أرسل مع سعيد^(٢) في عمل كتاب بالنواتية الذين خرجوا مع عطاء بن رافع و.....^(٣).

ولا تظهر البرديات سبب إقامة النواتية في المناطق التي خرجوا إليها وعدم العودة للخدمة في الأسطول، لكننا نستشعر من خلال البرديات أيضاً أن هذه

(١) أمشير شهر قبلي واسمه القديم (ماكير)، يقابله شهر جمادى الآخرة العربي. الخوري، قصة الأيام، ص ٨٠.

(٢) يتكرر اسم العامل سعيد في البرديات خاصة المتعلقة بأمر النواتية والأسطول، ويبدو أنه كان عاملاً على البريد كما يتضح في البردية التي تحمل رقم (١٣٥١) لسنة ٩٢هـ / ٧١٠م،

Bell Aphrodito No 1351, p:279

وانظر الترجمة: أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٥٧.

(٣) انظر الترجمة: أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٥٦ - ص ٢٥٧.

Bell, Aphrodito, No 1350, p:279 ،

الظاهرة التي استمرت آثارها لسنوات تالية، قد يكون سببها التأخر في دفع أجور النواتية، وبالتالي جاءت إجراءات قرة بن شريك في محاولة منه لتجاوز تلك الظاهرة، فقد جاء في بردية مؤرخة في سنة ٨٩١هـ / ٧٠٩م، ما نصه:

"... [ولا] تتوان في بعث النواتية الذين طلبناهم من كورتك للعمل في القوارب والسفن، وغيرها من سفن الأسطول المصري لسنة ٨ إندكشن (= ٨٩١هـ / ٧٠٩م). وقد أمرنا حيان بن شريح أن يستأجر هؤلاء وأولئك الذين تأخرت في دفع أجرتهم المذكورة في كتابنا^(١)"

وتكرر طلب قرة بن شريك من بسيل صاحب أشقوه بالتعجيل في جمع المال المطلوب أجوراً للنواتية، وهذا ما تضمنته نص البردية المؤرخة في سنة (٨٩٢هـ / ٧١٠م):

"بسم الله الرحمن الرحيم
من قرة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة
فإني أحمد الله الذي لا إله إلا هو، أما بعد،
فإذا جاك كتابي هذا فعجل بجمع المال المطلوب، بمقتضى ما في كتابي،
وأرسله إلينا، ولا تتوان في ذلك.

كتب في ٦ بشنس^(٢) Pachon، ٩ إندكشن (= ٨٩٢هـ / ٧١٠م).

حاشية: أرسل مع إلياس بن Psebnuthius، في سبعة دنائير أجور سبعة نواتية^(٣).

(١) انظر الترجمة: أبو صافية، برديات قرة بن شريك، ص ٢٥٣ - ص ٢٥٤.

Bell, Aphrodito, No 1337, p: 272

(٢) بشنس شهر قبطي واسمه القديم (باخون) يقابله شهر رمضان العربي. الخوري، قصة الأيام، ص ٨٠ - ٨١.

(3) p:376 Bell, Aphrodito, No 1374, p:375

وانظر الترجمة: أبو صافية، برديات قرة بن شريك، ص ٢٦٢.

واتخذت الدولة قراراً بفصل نواتية سفن الشام عن نواتية سفن مصر، ويبدو أنه قرار إداري، جاء على خلفية نقص النواتية (الملاحين) - مع حاجة الدولة إليهم - لتنظيم صرف أجورهم، وقد أشارت إحدى برديات قرّة بن شريك إلى قرار التقسيم في البردية التالية التي تعود إلى شهر ربيع الأول^(١) ولم تؤرخ سنتها:

"بسم الله الرحمن الرحيم[يم]

من قرّة بن شريك إلى

بسيل صاحب أشقوة، فإني

أحمد الله الذي لا إله إلا

لا هو

أما بعد، فإني قد أمر

ت بقسمة نواتية سفن

مصر وسفن أهل الشام

وبأرزاق من يركب فيها من المقاتلة"

وحاول صاحب أشقوة التعامل مع تلك الظاهرة، بمتابعة الهاربين وتغريمهم^(٢)، ولعل هذا الإجراء جاء تالياً لإجراءات قرّة بن شريك، فقد جاء في نص إحدى البرديات المؤرخة في سنة (٩٠هـ / ٧٠٨م)، إشارة إلى ذلك:

تُثت [.....]

حيان من رسولك

كتب إلي أنك قد [أرسلت]

إلي بالنبطي الذ[وتي]

الذي فر وبالأرد[ب]عة [ا]

لدننير وتثت [الدينر الذي]

(١) شهر ربيع الأول العربي يقابله شهر هاتور القبطي واسمه القديم (أثور). الخوري، قصة الأيام، ص ٨٠ - ٨١.

(٢) النظر في ربط مسألة هروب النواتية (الملاحين) العاملين في الأسطول الأموي، ومسألة هروب (الفلاحين) العاملين في الأرض من كورهم، وإجراءات الولاة تجاههم.

غرّمته، وإني لم أ[ره]
فإن لم يك قدم إ[لي فابحث به]
وبما غرّمته. وا[سلم]
على من اتبع ا[لهدي]
وكتب مد[مد بن]
عقبة في شهر ربيع [.....]
من سنة تسعين^(١).

إنّ موضوع النواتية وأجورهم، كان له انعكاسه على فقهاء الفترات التالية، خاصة في منطقة مصر والمغرب العربي وحتى الأندلس، ويتجلى ذلك لدى المذهب المالكي الذي انتشر بشكل واسع في تلك المناطق، فقد خصص بعض الفقهاء مثل القروي (ت ق ٤ هـ/ ق ١٠ م) في كتابه "أكرية السفن" باباً أسماه "أكرية النواتية في السفن" مشيراً إلى أهمية النواتية وأجاز اكتراءهم وإجارتهم بعد: "السفن هي الأصل، والنواتية الفرع؛ لأنه لا تجري سفينة إلا بهم"^(٢)، كما ناقش أجورهم وما يترتب عليهم من غرامات أو واجبات.

وتضمن كتاب القروي (ت ق ٤ هـ/ ق ١٠ م)، معلومات عن صناعة السفن تظهرها عقود صناعة القوارب، خاصة في المغرب العربي والأندلس في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي، وهي من الفترات المبكرة والقريبة لفترة الدراسة في ظل غياب ملامح هذه الصناعة في المصادر المعاصرة لفترة بناء الأسطول^(٣)،

(١) جروهمان، أوراق البردي العربية بدار الكتب المصرية، ط ٢، ٦ أجزاء، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٩٤م، ج ٣، ص ٢٥ - ص ٢٦. وسيشار إليه فيما بعد: جروهمان، أوراق البردي؛ أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٠١ - ص ٢٠٢.

(٢) القروي، أكرية السفن، ص ٦٠، ص ٦٩.

(٣) اعتمد الباحث على تثبيت الجزء الخاص بالعقد من النص المحقق من كتاب أكرية السفن لأبي القاسم القروي (ت. ق ٤ هـ/ ق ١٠ م)، محاولاً تفسير بعض المفاهيم بما توفر لديه من مؤلفات ومعاجم.

وفيه يوضح القروي عقد معاملة (وثيقة) لإنشاء قارب، ذكرت فيه الأدوات اللازمة لصناعة القوارب من أخشاب وحديد وعُمال النجارة، وبعض الإشارات عن طريق صناعته، وجاء في هذا العقد (الوثيقة) ما نصه: "عامل فلان فلاناً النجار على أن ينشئ له قارباً قرلياً^(١)، طوله كذا وكذا، وعرض وسط قاعته كذا وكذا شبراً، وارتفاعه كذا وكذا ذراعاً بذراع الإنشاء وشبره ببلد كذا، تكون قرابيسه وتختائله وأقفاله^(٢)، وقوسه^(٣) من عود البلوط، وألواح^(٤) من عود الأرز بقطنيس^(٥)؛ ركنه مشرب، وأربعة أفعال أقرط وأفعال الطارمة، وقفلان على الحواجب القدامية وآخران

(١) قرلي: هو نوع من أنواع المراكب انتشر في الأندلس والمغرب، وربما كان ما أطلق عليه اسم (قروالة) وأحياناً (قربات) ويرجح تاريخ استخدامه سنة ١٢٣هـ/ ٧٤٠م. النخيلي، درويش، السفن الإسلامية على حروف المعجم، ط٢، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩م، ص١١٩. وسيشار إليه فيما بعد: النخيلي، السفن الإسلامية؛ الزواري، علي، الملاحاة الصفاقسية من القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر، مجموع في كتاب (تطور علوم البحار ودورها في النمو الحضاري)، وزارة الشؤون الثقافية، تونس، ١٩٧٦م، ص١١٩. وسيشار إليه فيما بعد: الزواري، الملاحاة الصفاقسية.

(٢) الأفعال: قطع من الخشب وواحدتها قفلة وطول القطعة يكون على عرض مؤخرة السفينة، ولكل سفينة ثلاثة أفعال منها اثنتان تثبتان في مؤخر السفينة ويسمونها قفال وراء وثالثة في مقدمة السفينة يسمونها قفلة قدام، وتمتد هذه الأفعال على عرض السفينة، وتستخدم القفلة لأغراض عدة فأحياناً يمد عليها القماش ويستفاد منها بالحصول على الظل. الكسادي، القاموس البحري، ص٩٧-٩٨؛ الرومي، أحمد بشير، معجم المصطلحات البحرية في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ١٩٩٦م، ص٧٨. وسيشار إليه فيما بعد: الرومي، معجم المصطلحات البحرية.

(٣) القوس: يستخدم هذا اللفظ في الخليج العربي للدلالة على آلة تستخدم لتقرب الأخشاب، ولكن دلالة اللفظ هنا يبدو أنها تدل على قاعدة القارب أو عامود هيكله الذي يقوم عليه بناء القارب، والذي يسمى في الخليج العربي (بيص). القناعي، صناعة السفن في الكويت، ص٦٨؛ الشملان، بناء السفن الخشبية، ص٦٠.

(٤) الألواح: وهي قطع الخشب التي تكون جسد السفينة أو القارب. الشملان، بناء السفن الخشبية، ص٦٠ - ص٦١.

(٥) قطنيس: ربما كانت تحريف لـ (قطنيس) وهو تجويف خاص في القارب يكون مخصص لحفظ ماء الشرب والطبخ خلال السفر في خزانات تصنع من الخشب وتطلى بالقار. الشملان، بناء السفن الخشبية، ص٦٦.

على الورانية، وجسر اللقصة بأقالها وصفتين قطيس، ولقصة مقفلة ومناطق الخشبة والتعريق واللبريلات^(١)، ويكمل إنشائه ونجارته بما يحتاج إليه من المسامير لحد القلطة، وعلى فلان النقش وزفت التشبيك^(٢)، بكذا وكذا دينار. قبضها فلان أو قبض منها كذا، وبقي له سائرهما على الطول يأخذها متى شاء، معاملة صحيحة عرفاً قدرها ومبلغها ومنتهى خطرهما وتواصفا جميع ما يقوم به إنشاء القارب المذكور من خشب ومسمار صفة حضراها قامت عندهما مقام العيان، بلا شرط ولا مثوية ولا خيار، وشرع فلان النجار في إنشاء القارب المذكور، وتولى عمله في تاريخ عقد المعاملة المذكورة على سنة المسلمين في معاملاتهم، ثم تكمل العقد، فإن ضرباً أجلاً ذكرته، ولا يكون إلا مدة يصح فيها الإنشاء المذكور، ويصح العقد دونه^(٣).

وتمدنا تلك العقود بمعلومات تتعلق بطرق فحص مدى صلابة القوارب، خاصة عند الشراء، ومن ذلك أن يعتمد إلى قدوم^(٤)، يضرب بها عود^(٥) القارب

(١) اللبريلات: يفيد موضعها من النص أنها ربما تكون (البريات) وهي الأخشاب التي توضع جانبي السفينة في السدر، وتكون أعلى من السطحة. الشمالان، بناء السفن الخشبية، ص ٥٢.

(٢) الزفت والقار لهما استخدام واحد وهو دهن المراكب حتى لا يدخلها الماء، ويشير البعض أن الزفت الذي يأخذ من شجر الأرز أجود وأثبت من القار، لأن القار إذا لامسه ماء البحر المالح انتشر بينما الزفت يقاومه. آل ياسين، معجم النبات والزراعة، ج ١، ص ٣٧١.

(٣) القروي، أكرية السفن، ص ١٠١ - ١٠٢.

(٤) القدوم: وجمعه قوائم وقدم، وهو أداة يستخدمها عامل السفينة لسحت الخشب ونحته. القناعي، صناعة السفن في الكويت، ص ٦٢.

(٥) العود: خشبة كل شجر رق أو غلظ، والعود من الخشب قيل سمي بذلك لأنه في الأصل مأخوذ من شجر إذا قطع أخلف غيره، ويطلق أحياناً على الجزء الذي يثبت عليه الشراع ويسمى (الشراع الكبير)، ولكن يقصد بها هنا الخشب الذي يتكون منه هيكل القارب. السمين الحلبي (ت ٧٥٦هـ/ ١٣٥٦م)، عمدة الحفاظ في تفسير أشرف الألفاظ، ٥ أجزاء، عالم الكتب، بيروت، ١٩٩٣م، ج ٣، ص ١٦٧. وسيشار إليه فيما بعد: السمين الحلبي، عمدة الحفاظ، الشمالان، بناء السفن الخشبية، ص ٧٢؛ آل ياسين، معجم النبات والزراعة، ج ١، ص ٣٢٩.

لمعرفة مدى صلابته، ومعلومات عن بعض المواد الإضافية اللازمة للصيانة والإصلاح، وأخرى لازمة لجريان القارب وإرسائه^(١).

وتشير العقود إلى عمال السفن، وهم ما اصطلح على تسميتهم بـ (خدم السفن)، سواء كان خدماً من العبيد أو الأحرار^(٢)، الذين اعتمد عليهم في نقل الأحمال والبضائع للسفن.

ويلاحظ أن برديات قرّة بن شريك تؤكد على وجود العمال أو الأجراء وحاجة الأسطول إليهم في نقل المتاع والمواد اللازمة للأسطول، ففي البردية المؤرخة في سنة (٧١١هـ / ٧١١م) يطلب قرّة بن شريك من صاحب أشقوه تزويد دار الصناعة في بابلون بأربعة أجراء من أهل كورته للعمل على القوارب، لمدة ستة أشهر، وفيها قيمة أجرهم وثمان معيشتهم، واسم صاحب العمل في بابلون:

"بسم الله الرحمن الرحيم

من قرّة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة

فإني أحمد الله الذي لا إله إلا هو، أما بعد،

فقد قسمنا على كورتك أربعة أجراء لمدة ستة أشهر للعمل على القوارب في جزيرة بابلون قبل عبدالأعلى بن أبي حكيم، صاحب العمل هذا العام، ٩ إندكشن (= ٧١٠هـ / ٧١٠م). وكتب بذلك كتاباً على أهل القرى أرسل إليك، وفيه قيمة أجورهم وثمان معيشتهم. فإذا رأت القرية أن تقايض بالمال فلها ذلك.

فإذا جاك كتابي هذا، فأرسل الأجراء بمقتضى ما في كتابي.... وادفعهم إلى عبدالأعلى للعمل على القوارب.

(١) القروي، أكرية السفن، ص ١٠١.

(٢) المصدر نفسه، ص ٦٠، ص ٦٩.

كتب في ٦ بشنس (Pachon)، ٩ إندكشن (= ٥٩٢هـ / ١٠٧١م)^(١).

مما تقدم يبدو أنّ عملية بناء السفن انطلقت من معرفة الدولة بإمكانياتها لتوفير متطلبات البناء (من مواد خام وعمال) فأنجزت العملية باقتدار.

وميزت المصادر التي أشارت إلى الأسطول الأموي بين شكلين من أشكال السفن وهي أولاً: "السفن والمراكب العظام"^(٢)، أو أحياناً تُذكر باسم "المراكب البحرية"^(٣)، وهي على ما يبدو السفن التي تصلح أساساً للملاحة في البحر، ويؤكد ذلك تسمية ابن رسته (ت ٢٩٠هـ / ٩٠٢م) لها بقوله: "سفن البحر"^(٤)، التي لم تختص فقط بالقتال وإنما كان لها دور تجاري، وربما كان هذا الدور هو سبب إشارة بعض المؤرخين في فترة لاحقة من تاريخ الدولة الإسلامية لتمييز الموانئ التي تعمل بها هذه السفن، بقولهم: "تعمل فيها المراكب البحرية"^(٥).

أما الشكل الثاني فهي السفن الصغيرة والتي ترد في المصادر بلفظ "السفن" وأحياناً تتم الإشارة بدلالات لفظية مثل قولهم: زورق أو قرقور، وهي التي تصلح للملاحة في البحار والأنهار وإن كانت تلائم الأنهار أكثر، وفي هذا السياق يذكرها ياقوت الحموي (ت ٦٢٦هـ / ١٢٢٨م) في مادة "الثرثار" بقوله: "وإدٍ عظيم بالجزيرة تجري فيه مياه الأمطار وتصب في دجلة، ويقال أن السفن كانت تجري فيه"^(٦).

(1) Bell, Aphrodito, No 1386, p: 380

وانظر الترجمة: أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٦٣.

(٢) اليعقوبي، البلدان، ص ٣٣٨.

(٣) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (رودس)، ج ٣، ص ٩٠.

(٤) ابن رسته، الأعلام النفيسة، ص ٩٥.

(٥) اليعقوبي، البلدان، ص ٣٤٨.

(٦) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (الثرثار)، ج ٢، ص ٨٩؛ ويبدو أن العادة غلبت في كثير من الأحيان على ألسن القوم من العرب فيطلقون كلمة النهر على مسيل الماء عموماً حتى وإن كان مجراه لا يكاد يبلغ مسافة بعيدة، وتلك الأودية والمياه الجارية يطلقون عليها أحياناً أنهاراً. لامنس، هنري، رسم المجاري النهرية في لبنان، مجلة المشرق، مج ٧، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، ١٩٠٤م، ص ٤٦٢. وسيشار إليه فيما بعد: لامنس، المجاري النهرية.

ويتجلى هذا الفرق بوضوح في قول بكر عبدالله المزني (ت ١٠٦هـ / ٧٢٤م):
"مثلنا ومثل الحسن كمثل سفينة بحرية عظيمة وقراير تلوذ بها، فمتى تغرق
السفينة تهلك القراير"^(١).

كثرت أنواع السفن المستخدمة في أسطول الدولة الأموية وتعددت أسماؤها،
وقد أتت المصادر خاصة مصادر الشعر الأموي على ذكر الكثير منها، إلا أن
العديد من الباحثين في مجال دراسة الأسطول لم يعتنوا بتلك الإشارات، مما جعلهم
مرتبكين في تحديد زمن استخدام بعض أنواع هذه السفن، وأحياناً أماكن انتشارها
وإستخدامها، مما دفع الباحث في هذه الدراسة إلى الاهتمام بتحديد زمن استخدام
بعض هذه السفن أكثر من اهتمامه بتتبع أنواع السفن التي نالت نصيباً من اهتمام
الباحثين^(٢).

(١) الزمخشري، أبو القاسم محمود بن عمر (ت ٥٣٨هـ / ١١٤٣م)، ربيع الأبرار ونصوص الأخبار،
تحقيق: عبدالأمير مهنا، (٥) أجزاء، مؤسسة الأعلمي للمطبوعات، بيروت، لبنان، ١٩٩٢م، ج ١،
ص ١٩٥. وسيشار إليه فيما بعد: الزمخشري، ربيع الأبرار؛ والقرقر: هي كلمة فارسية الأصل وتعني
ضرباً من السفن، وقد تكون يونانية الأصل (Kerkouros) وتعني السفينة الخفيفة (كركورس). علي،
جهينة نصر، الكلمات الفارسية في المعاجم العربية، دار طلاس، دمشق، ٢٠٠٣م، ص ٢٧٧.
وسيشار إليه فيما بعد: جهينة، الكلمات الفارسية في المعاجم العربية.

(٢) النخيلي، السفن الإسلامية، ص ١٠، ١٧، ٤٣، ٤٦، ٥٤، ٥٩، ٦٥، ٩٢-٩٣، ١٠٢-١٠٣،
١١٨، ١٢٠-١٢٥، ١٤١-١٤٣؛ عواد، محمود، الجيش في العصر الأموي، رسالة دكتوراه غير
منشورة، الجامعة الأردنية، الأردن، ١٩٩٢م. ص ٣٦٩ - ٣٧٩. وسيشار إليه فيما بعد: عواد، الجيش
في العصر الأموي.

Fahmami, A, M: Muslim Naval Organization in the Eastern Mediterreran, 2nd.
Ed. Cairo, 1966.pp149 . pp166.

ومن أنواع السفن:

أولاً: البارجة؛ عرفها البعض بأنها المراكب الهندية، وتستخدم فقط في المناطق الشرقية للخلافة الإسلامية^(١)، وأعاد بعض الباحثين أصلها إلى الكلمة الهندية "بيرة أو بيثرا"^(٢)، وكان أول معرفة المسلمين لها في فتوحاتهم لبلاد السند زمن ولاية الحجاج بن يوسف الثقفي (ولايته ٥٧٥ - ٥٩٥ هـ / ٦٩٤ م - ٧١٣ م) وهي من السفن التي يستخدمها لصوص السفن وقراصنتها الذين كانوا يغيرون على سفن المسلمين^(٣)، لكن يبدو أن استخدام هذه السفن لم يكن مقتصرًا على سفن الأسطول الأموي في المناطق الشرقية فحسب، بل استخدمت في الأسطول الأموي في البحر الشامي، ويرد اسم هذا النوع من السفن في إحدى برديات قرّة بن شريك، حيث جاء في البردية المؤرخة في سنة (٥٩٦ هـ / ٧١٤ م):

"كتب في برمهات من السنة نفسها. في نواتية للبوارج ولقادسين، لجيش الأسطول المصري، لسنة ١٤ إنكشن (٥٩٦ هـ / ٧١٤ م):

٢٩ نوتياً لخمسة شهور، ونصف دينار للمعيشة أثناء الرحلة إلى ثغر النيل: ٣ ½ دينار^(٤)".

ثانياً: البوصي؛ بوصي من الفارسية بوزي، وهي من سفن نهري الفرات ودجلة، ومن وسائل النقل المائية الصغيرة التي تبحر أمام السفينة الكبيرة في المياه الضحلة التي لا يمكن للكبيرة أن تسير فيها، وتبنى من نبات يسمى (البوص) وهو

(١) النخيلي، السفن الإسلامية، ص ١٠.

(٢) كندرمان، السفينة، ص ٢٨.

(٣) البلاذري، فتوح البلدان، ص ٦١٢.

(٤) أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٤٥.

الحلّفاء ويستخدمه أهل جنوب العراق^(١) ومنه جاءت تسميتها، وخلص العديد من الباحثين إلى أن استخدامها اقتصر على نهري الفرات ودجلة من خلال إشارات بعض الشعراء^(٢).

يقول الشاعر الأعشى (ت ٨٨ / ٦٢٩م):

مثل الفراتي إذا ما طمى يقذف بالبوصي والماهر^(٣)

وكذلك قول الشاعر الجاهلي طرفة بن العبد (ت ٥٦٤م):

وأتلع نهّاض إذا صعّدت به كسكّان بوصيٍّ بدجلة مصعد^(٤)

وعلى الرغم من ذكر هذه الأشعار للبوصي كسفينة تستخدم في الأنهار، ولكن يبدو ومن خلال بعض الأشعار أيضاً ما يدل على استخدامها في البحر، ومن ذلك قول الشاعر أبي محجن الثقفي عمرو بن حبيب (ت ٣٠٠ / ٦٥٠م)^(٥)، يصف هربه من جزيرة في البحر يقال لها حضوضي:

من يجشم البحر والبوصي مركبه إلى حَضَوْضَى فبئس المركب التمسا^(٦)

(١) كندرمان، السفينة، ص ٤٧.

(٢) ذهب إلى هذا الرأي بعض الباحثين مثل: كندرمان، السفينة، ص ٤٨؛ عواد، الجيش في العصر الأموي، ص ٣٧٣.

(٣) الأعشى، ميمون بن قيس (ت ٨٨ / ٦٢٩م)، الديوان، تحقيق: يوسف شكري، دار الجيل، بيروت، ١٩٩٢م، ص ١٤٣.

(٤) طرفة بن العبد البكري (ت ٥٦٤م)، الديوان، تحقيق: درية الخطيب ولطفي الصقال، ط ٢، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ٢٠٠٠م، ص ٣٦.

(٥) بابتي، عزيزة فوال، معجم الشعراء المخضرمين والأمويين، جروس برس، لبنان، ١٩٩٨م، ص ٤٣٠.

(٦) الأصفهاني، أبو الفرج علي بن الحسين (ت ٣٥٦ / ٩٦٦م)، الأغاني، ٢٥ جزءاً، تحقيق: إحسان عباس وإبراهيم السعافين ويكر عباس، دار صادر، بيروت، ٢٠٠٢م، ج ١٩، ص ٥. وسيشار إليه فيما بعد: الأصفهاني، الأغاني؛ واختلف في تحديد حضوضي، فقد ذكر ياقوت الحموي (٦٢٦ / ١٢٢٨م) أنها جبل في الغرب تنفي إليه العرب خلعاءها، وقال جزيرة في البحر، ويبدو أنها جزيرة في البحر كما يتضح من البيت. ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (حضوضي)، مج ٢، ص ٣١٤.

كما يرد ذكر لاستخدامها في العصر الأموي، دلّ عليه قول الشاعر الحطيئة
(ت حوالي ٤٥هـ / حوالي ٦٦٥م):

وهند أتى من دونها ذو غوارب يقمص بالبوصي معروفٌ وردٌ^(١)
ثالثاً: الدرmonة^(٢)؛ وهي من السفن التي يرد استخدامها في الأسطول الأموي
في البحر الشامي، حيث تذكر إحدى السجلات المالية لقرّة بن شريك المؤرخة في
سنة (٩٥هـ / ٧١٣م) ما نصه:

"أحضر من قبل آخر....، كتب في ٦ بشنس، ١٣ إنديكشن. إتماماً لأجور
النواتية المذكورين في الحاشية، وهم أربعة رجال من قرينك أرسلوا إلى أنطاليا
نواتية للقوارب والدرmonة لجيش سنة ١٢ إنديكشن (٩٤هـ / ٧١٢م)، الذين خرجوا
من اللاذقية ورجعوا هذا العام (١٣ إنديكشن = ٩٥هـ / ٧١٣م)"^(٣).

رابعاً: طيارة؛ جمعها طيارات، وهي نوع من السفن السريعة وموضع
استخدامها بغداد والبصرة^(٤)، وقد ذهب بعض الباحثين إلى أن استخدامها كان في
العصر العباسي^(٥)، ورأى آخرون أن استخدامها كان في العصر الأموي مرجعاً

(١) الحطيئة، أبو مليكة جروول بن أوس (ت حوالي ٤٥هـ / ٦٦٥م)، الديوان، دار الفكر العربي، بيروت،
٢٠٠١م، ص٤٦.

(٢) ربما كانت هي سفينة (الأردمونة)، ابن منظور، لسان العرب، مادة (قنس)، مج٦، ص١٧٠.

(3) Bell, Aphrodito, p:91, p:92

وانظر الترجمة: أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٥١.

(٤) كندرمان، السفينة، ص١٧٤؛

Fahmmi, .Muslim Naval, pp163

(٥) النخيلي، السفن الإسلامية، ص٩٢.

تاريخ استخدامها إلى خلافة عمر بن عبدالعزيز^(١)، وعلى الرغم من ذلك فإننا نجد لها ذكراً لدى الشعراء قبل هذه المدة، فيذكرها مثلاً الشاعر الفرزدق أنها من السفن التي استخدمها الحجاج بن يوسف الثقفي، حيث يقول في قصيدة له:

طيارة كان للحجاج مركبها ترى لها من أذاة الموج أعوانا^(٢)

خامساً: العين^(٣) والقوادم^(٤)، وهي من السفن التي استخدمت في الأسطول الأموي في البحر الشامي ويأتي اسمها مقترناً، ورد ذكرها في العديد من البرديات، ومن ذلك البردية المؤرخة في سنة (٩٠هـ / ٧٠٨م):

١ [بسم الله الر] حمن الرّحيم

٢ [من قرة بن شريك إلى أهل] بندة بديدة من كورة القيس فا

٣ قبضوا من ماروت كورتكم خمسين رطل مريز

٤ من حديد الإمارة، فاصنعوا منها ثلاثة وتلثين رطل

٥ وتلث رطل مسامير، ثم ادفعوا ما صنعتم إلى عبدا

٦ لأعلى بن أبي حكيم لصنعة العين والقوادم سنة

٧ تسعين لجيش سنة إحدى وتسعين. فإن أعطيتم الأجر

(١) عواد، الجيش في العصر الأموي، ص ٣٧٥.

(٢) الفرزدق، الديوان، ص ٦٣٣.

(٣) العين لم نعثر لها على تعريف في المعاجم، لكن نجد عند البعض الربط بين كلمة الماء وكلمة العين مثل قولهم لنبع الماء عين، وذلك لوجود الماء فيه مثل العين، وربما كان ربط العين بالسفن من هذا الباب، انظر توضيح هذه العلاقات بين المفاهيم عند: السمين الحلبي، عمدة الحفاظ، ج ٣، ص ١٧٦-١٧٨.

(٤) القادس هي السفينة العظيمة وقيل صنفت من المراكب، ابن ممتي، قوانين الدواوين، ص ٢٤١؛ ابن منظور، لسان العرب، مادة (قدس)، مج ٦، ص ١٧٠.

٨ [ف] أعطوا دينر وثلاث دينر . وكتب

٩ [م] ارثد في شوال من سنة تسعين^(١).

كما ويرد ذكرها أيضاً في البردية المؤرخة في سنة (٩١١هـ / ٧٠٩م)، حيث جاء فيها:

"... فأنت تعلم أننا بحاجة دائمة إلى نجارين ومجلفطين للعمل في السفن والقوادم، وفي بعض أعمال الإمارة وما تحتاجه من متاع....."^(٢).

ويبدو أن إرسال المواد الخاصة بصناعة هذه السفن تحديداً من مسامير وغيرها قد تأخر فعلاً، يتضح ذلك من خلال تكرار الرسائل بطلبها، وفيما يلي نص إحدى البرديات المؤرخة في سنة (٩١١هـ / ٧٠٩م)، الذي يشير إلى هذا الأمر صراحة:

"... صاحب العمل [غير قادر] على الانتهاء من السفن والعين والقوادم دون أل..... وكذلك المسامير والصناع لإرسالهم.

فإذا جاك كتابي هذا فعجل إرسال المتاع المطلوب، وما تأخر على أهل كورتك، ولا تؤخرن شيئاً من ذلك، أو ترسل...، وأمر أهلها أن يؤدوا ما عليهم من المتاع عرضاً، ولا تقبل منهم مالا في مقابل ذلك، ولا تلجئي إلي أن أكتب إليك غير كتابي هذا في إرسال المتاع المطلوب، إذا كنت تعقل أو تفهم، فأرسل المتاع المطلوب بعد قراءة كتابي هذا.

كتب في ١٨ طوبة (Tybi)، ٨ إندكشن (= ٩١١هـ / ٧٠٩م)^(٣).

(١) أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٠٦.

(٢) المرجع نفسه، ص ٢٠٦، ص ٢٦٥.

(3) Bell, Aphrodito, No 1348, p: 278

وانظر الترجمة: أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٥٥ - ص ٢٥٦.

سادساً: القرقور ضرب من السفن^(١)، عدّها بعض الباحثين من السفن التي استخدمت بالعصر الجاهلي مع الإشارة إلى عدم استخدامها في العصرين الراشدي والأموي^(٢)، وذهب آخرون إلى أنها من السفن التي استخدمت في العصر العباسي^(٣)، وعلى الرغم من ذلك فإننا نجد لها ذكراً في العصر الأموي، فقد افتخر بعض الشعراء الأمويين مثل الأخطل (٥٩٢هـ / ٧١٠م) بكثرتها في نواحي العراق، في قصيدة له، قال فيها:

ولكن لنا بر العراق وبحره وحيث ترى القرقور في الماء يسبح^(٤)

كما نجد بعض الإشارات التي تدل على شهرة استخدامها في العصر الأموي مثل تشبيه الإبل بها، ومن ذلك قول الشاعر عدي بن الرقاع العاملي (ت حوالي ١٢٦هـ / حوالي ٧٤٣م) يصف ناقته:

نِعْمَ قُرْقُورَ الْمَرْوَرَاتِ إِذَا غَرِقَ الْخُرَّانُ فِي آلِ السَّرَابِ^(٥)

تنظيم الأسطول:

تميز الأسطول الأموي بالتنظيم الإداري والمالي، ويبدو ذلك واضحاً من خلال عدد من التدابير، يأتي في مقدمتها تحديد الوظائف ومهامها، بدءاً بالقيادة

(١) النخيلي، السفن الإسلامية، ص ١٢٣.

(٢) عواد، الجيش في العصر الأموي، ص ٣٧٨.

(٣) النخيلي، السفن الإسلامية، ص ١٢٣.

(٤) الأصفهاني، الأغاني، ج ٨، ص ٢٢٦.

(٥) العاملي، عدي بن الرقاع (ت حوالي ١٢٦هـ / حوالي ٧٤٣م)، الديوان، تحقيق: نوري حمود القيسي وحاتم صالح الضامن، المجمع العلمي العراقي، بغداد، ١٩٨٨م، ص ٤٦، وسيشار إليه فيما بعد: العاملي، الديوان.

وألقاب من يتولاها، مثل لقب (صاحب البحر)^(١)، أو (عامل السفن)^(٢)، أو (ولاية البحر)^(٣) أو (غزو البحر)^(٤).

ومن الوظائف الأخرى المرتبطة بالأسطول الأموي، وظيفة (صاحب الجسر)^(٥)، وظهرت هذه الوظيفة في الولايات الشرقية للدولة الأموية، ومهمة صاحبها الإشراف على الجسور التي تقع على الأنهار ومسؤولية فتحها أمام العابرين، والعمل على بناء جسور أخرى^(٦)، وعلى ما يبدو فإن هذه الجسور كانت تعمل وتصنع من السفن التي كانت تربط وتشدّ إلى بعضها^(٧).

وفي سياق اهتمام الولاة بتنظيم الأسطول، قام والي مصر الأموي أسامة بن زيد (٩٦هـ - ٩٧هـ / ٧١٥م - ٧١٨م) بتنظيم الملاحة البحرية في ولايته، بعمل

(١) ابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ج ١، ص ٢٨٤.

(٢) النويري، نهاية الأرب، مج ١٠، ج ٢١، ص ٢٦٢.

(٣) الكندي، أبو عمر محمد بن يوسف (ت ٣٥٣هـ / ٩٦٤م)، الولاة والقضاة، تحقيق: محمد حسن وأحمد فريد، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٣م، ص ٣٢، ص ٦١. وسيشار إليه فيما بعد: الكندي، الولاة والقضاة؛ ويستخدم أحياناً لفظ "على بعث البحر"، المصدر نفسه، ص ٤٠.

(٤) اليعقوبي، التاريخ، مج ٢، ص ٢٤٧؛ النويري، نهاية الأرب، مج ٩، ج ٢٠، ص ١٦٦، ص ١٦٧، ص ١٦٩.

(٥) الطبري، تاريخ الرسل، ج ٦، ص ٢٨١؛ المسعودي، مروج الذهب ومعادن الجواهر، ج ٣، ص ١٢٦، النويري، نهاية الأرب، مج ١٠، ج ٢١، ص ١١٧.

(٦) المسعودي، مروج الذهب، ج ٣، ص ١٢٦ - ص ١٢٧.

(٧) وقد أصبح لمثل هذه الجسور دور صناعة (تأكيد أنها من السفن أو تشبهها) في العصر العباسي زمن الخليفة المهدي (١٥٨هـ - ١٦٩هـ / ٧٨٥م - ٧٧٤م) على نهر دجلة في بغداد. البلاذري، أنساب الأشراف، ج ٦، ص ٥٩٦؛ الطبري، تاريخ الرسل، ج ٧، ص ٤٣٢؛ النويري، نهاية الأرب، مج ١٠، ج ٢١، ص ١١٧. انظر: اليعقوبي، التاريخ، ٢٤٩.

سجلات تدون فيها أسماء أصحاب المراكب^(١)، كما اتخذ الأسطول رايات تنتشر فوق سفنه لتمييزها، وكان أول من اتخذها والي مصر عقبة بن عامر الجهني (٤٤٥. ٤٤٧ هـ / ٦٦٥ م. ٦٦٧ م)^(٢).

وتشير برديات قره بن شريك إلى إجراءات اتخذتها الدولة أيضاً لتطوير مهارات العاملين في الأسطول، من المجلفطين أو النجارين أو النواتية (الملاحين)، وذلك من خلال اعتماد مراكز لتدريب الشباب على صناعة السفن، على يد خبراء وفنيين ممن يتقنون هذه الحرفة، حيث جاء في إحدى البرديات:

بسم الله الرحمن الرحيم

من قره بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة

أما بعد،

فأنت تعلم أننا بحاجة دائمة إلى نجارين ومجلفطين للعمل في السفن والقوادم، وفي بعض أعمال الإمارة وما تحتاجه من متاع، إذ لا مجال لإنجاز العمل دون هذا المتاع، وهي ذات نفع أيضاً لأهل القرى.

فإذا جاك كتابي هذا، فاعمل على اختيار الفتيان في كورتك وقراها، ومن رجالك المتميزين، لإعدادهم لأعمال مختلفة. واعهد بالفتيان إلى صناع متضلعين في فن صناعتهم من ذوي الخبرة والأمانة، وانظر في عملهم وأجرهم كل شهر، وتعهد أمر عملهم لئلا يؤول بهم الأمر إلى الإهمال والتقصير. واكتب إلي بأسمائهم وأسماء آبائهم، كل حسب قريته وصنعتة.

(١) شكلت ولاية أسامة بن زيد على مصر مرحلة تنظيمية مهمة طالت جميع النواحي الإدارية في الدولة خاصة المالية منها. ساويروس بن المقفع، تاريخ البطركة، ج ٢، ص ١٥٦ - ص ١٥٧؛ خزنة كاتبني، غيداء، الخراج منذ الفتح الإسلامي حتى أواسط القرن الثالث الهجري: الممارسات والنظرية، ط ٣، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠١ م، ص ١٤٢ - ص ١٤٣. وسيشار إليه فيما بعد: خزنة كاتبني، الخراج.

(٢) ابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ج ١، ص ١٦٩.

وأمر أن يكون نصفهم لصنعة السفن وجلفطتها. واكتب إلي كتاباً بأسماء
الفتيان الذين عملوا في كورتك عام الأول. ثم أمر أهل أرضك بزراعة أشجار
كثيرة، ولا سيما كروم العنب وشجر الطلح وغيرها من الأشجار.
ولا أعرفن أنك قصرت في إنفاذ ما أمرتك به في كتابي هذا، وتفقد عمالك،
ولا تكن ذلك إلى أحد سوى نفسك، واكتب إلي كيف فعلت في ذلك. واعلم أننا
سنرسل، إن شاء الله، رجلاً ليراقب الأمور ويخبرنا بما فعلت، وهل نفذت أمرنا أم
لك تصرف آخر.

كتب في ٢٨ طوية (Tybe)، ٨ اندكشن (= ٧٠٩ / ٩١ هـ).
على الظهر:

قرة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوه

[سلم في.... أمشير (Mechir)، ٨ إندكشن من قبل فلان وفلان]، في
نجارين ومجلفطين و[.....] (١).

تضمنت البردية السابقة إشارة واضحة إلى حاجة الدولة للفنيين من النجارين
وعمال لصناعة السفن، كما تضمنت خطة العمل لمواجهة هذا النقص، مع التشديد
على الوالي بضرورة متابعة هذه الخطة بنفسه، مع مراقبة حثيثة من الدولة لضمان
النتائج.

ومن جانب آخر ترد إشارة إلى لباس الملاحين (النَّبَّان) (٢)، الذي وصفه
الشاعر الأموي الأخطل التغلبي (ت ٩٢ هـ / ٧١٠ م) بقوله:

(١) أبو صفية، برديات قرة بن شريك، ص ٢٥٧.

(٢) النَّبَّان: هذه الكلمة ليست سوى تحريف للكلمة الفارسية (تنبان)، وتعني سراويل قصيرة مقدار شبر
من الكتان يرتديها الملاحون يسترون بها العورة، وقد احتفظت الكلمة بمعناها أثناء مسارها إلى اللغة
العربية. ابن منظور، لسان العرب، مادة (تبن)، مج ١٣، ص ٧٢؛ التونجي، محمد، المعجم الذهبي
(عربي - فارسي)، دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٨٠ م. وسيشار إليه فيما بعد: التونجي، المعجم
الذهبي؛ دوزي، رينهاردت، المعجم المفصل بأسماء الملابس عند العرب، ترجمة أكرم فاضل، دار
الحرية، بغداد، ١٩٧١ م. وسيشار إليه فيما بعد: دوزي، المعجم المفصل.

ترى الملاح محتجزاً بليف يؤم بهن آجاماً وغابا
إذا التبان قاص عن مشيح صدفن ولم يردن له عتاباً^(١)

مهام الأسطول:

إن حرص الدولة على بناء الأسطول والسعي إلى تطويره، يعني ضمناً إعداده لمهام متعددة يأتي في مقدمتها مراقبة السواحل لمنع تعديات الأعداء ومواجهتهم أحياناً، فيذكر ابن تغري بردي (ت ٨٧٤هـ / ٤٦٩م) ضمن حديثه عن أحداث سنة (٨٠هـ / ٦٩٩م): "خرج عبدالواحد بن أبي الكنود - ولي غزو البحر هذه السنة - من الإسكندرية وركب البحر وغزا الفرنج حتى وصل قبرص"^(٢).

ويبدو أن الأسطول الأموي كان على درجة عالية من التطور مكنته من مواجهة الروم في البحر، فيذكر ابن تغري بردي (ت ٨٧٤هـ / ٤٦٩م) أيضاً، وضمن حديثه عن ولاية الوليد بن رفاعة (ولايته ١٠٩هـ - ١١٧هـ / ٧٢٧م - ٧٣٥م) على مصر، أنه سير جيشاً إلى جزيرة صقلية، فلقيته جيوش الروم فاقتتلوا في البحر^(٣)، كما يذكر ساويروس بن المقفع (ت في القرن ٤هـ / ١٠م) أنه في ولاية أسامة بن زيد على مصر (ولايته ٩٦-٩٧هـ / ٧١٥-٧١٨م) كانت مراكز الأسطول الأموي تعترض قوات الروم في البحر الأبيض المتوسط ضمن مهمة مراقبة البحر لمنع تعديات الروم على السواحل^(٤)، وإلى جانب دور الأسطول

(١) الأخطل، الديوان، ص ٢٣٣؛ وانظر بعض الأبيات الشعرية عن التبان لدى: الفرزدق، الديوان، ص ٦٧٩.

(٢) ابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ج ١، ص ٢٥٧.

(٣) السابق نفسه، ص ٣٣٩.

(٤) ساويروس بن المقفع، تاريخ البطارقة، ج ٢، ص ١٥٦-١٥٧.

الأموي في الحماية والمراقبة^(١)، فقد لعب دوراً مميزاً في النقل، جاء مكملاً لدوره الأول، وهذا ما نفهمه من الإشارات الدالة إلى السفن أيام الأمويين، فيذكر مثلاً أن محمد بن القاسم الثقفي (ت ٩٥هـ / ٧١٤م) اعتمد عند فتح السند سنة (٨٩هـ / ٧٠٨م) على السفن، "فوافته تحمل السلاح والرجال والأداة"^(٢).

واعتمد صالح بن علي بن عبدالله (ت ١٣١هـ / ٧٤٨م) على السفن في ملاحقته لآخر خلفاء بني أمية (مروان بن محمد ١٢٧هـ - ١٣٢هـ / ٧٤٤م - ٧٤٩م)، فكان يسير على ساحل الرملة والسفن تسير بحياله^(٣) داعمة للجيش البرية.

وتنوعت استخدامات السفن في النقل، لتشمل إمداد المسلمين بالميرة ودعمهم بالموءن خاصة فيما يتعلق بنقل معيشة ومتاع مقاتلة الأسطول نفسه.

وتعكس برديات قره بن شريك حرص الدولة الأموية على ضرورة إرسال المؤءن والميرة الخاصة بالأسطول، وتفتقرن هذه الأهمية بإرسال الصناعات والنواتية لحاجة الدولة الدائمة والمستمرة لهم، وهذا ما يظهر في البردية التالية المؤرخة في سنة (٩١هـ / ٧٠٩م):

"من قره بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة

فإني أحمد الله الذي لا إله إلا هو، أما بعد،

فقد كتبت إليك في إرسال النواتية والصناعات ومعيشتهم، ومعيشة المقاتلة في أسطول الغزو المصري.

(١) عن مهام الأساطيل البحرية المعاصرة ينظر: رفعت، المفهوم الاستراتيجي، ص ٩-١٠.

(٢) النويري، نهاية الأرب، مج ١٠، ج ٢١، ص ١٨٧.

(٣) البلاذري، أنساب الأشراف، ج ٦، ص ٦٥٥؛ الطبري، تاريخ الرسل، ج ٧، ص ٤٤٠.

فإذا جاك كتابي هذا، فعجل إرسال المعيشة المطلوبة من كورتك قبل أن نقل^(١) مياه قناة الإسكندرية، وإلا ستجبر على دفع أجر إرسالها براً إلى الإسكندرية، وانظر أن يكون النواتية جيدين ولهم خبرة؛ فقد أمرنا رسولنا ألا يعفيك حتى تبعث كل ما طلبناه من كورتك، فلا تقبل من أهل القرى مالا في مقابل المعيشة المطلوبة، وعلى أهل القرى أن يعجلوا إرسال المؤونة، وإذا وجدت أحداً منهم غير قادر على أن يقدم عرضاً، فخذ منه نقداً بما يعادل الثمن المذكور في كتابي هذا، وأرسله مع رسولك الأمين، وأمره أن يدفعه إلينا، وألا يقدم مالا لمن يتسلمون منه المعيشة، ولا تتوان في إرسال النواتية والصناع، وعجل ذلك، ولا ألومك فيه.

كتب في ٥ أمشير (Mechir) ٨ إندكشن (= ٩١١هـ / ٧٠٩م)

أرسل مع سعيد البريد في معيشة المقاتلة ونواتية أسطول الغزو المصري لسنة ٩ إندكشن (= ٩٢٢هـ / ٧١٠م)^(٢).

كذلك الحال فيما يتعلق بمتاع أسطول بحر القلزم، فجاءت تأكيدات قرّة بن شريك إلى صاحب أشقوة بضرورة إرسال متاع الأسطول دون تأخير، خوفاً من أن نقل مياه خليج أمير المؤمنين، مما يتطلب إرسالها براً^(٣).

وما يلفت الانتباه في البرديتين ضرورة التسريع في إرسال المؤن، باستغلال منسوب مياه بعض القنوات، ويفهم هذا من خلال التأكيد على إرسالها عن طريق قناة الإسكندرية، وخليج أمير المؤمنين في القلزم، وإلا فإن التأخير قد يتطلب

(١) الإشارة إلى قلة الماء، اصطلاح بحري يقصد به قلة العمق أو ضحالة الماء، القروي، أكرية السفن، هامش ص ٥٤.

(2) Bell, Aphrodito, No 1353, p: 280, p:281

وانظر الترجمة: أبو صافية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٥٨.

(٣) انظر نص البردية، ص ١٣ من البحث.

إرسال المؤن عن طريق البر إلى الإسكندرية أو عن طريق البر إلى القلزم بدلاً من إرسالها عبر القناتين.

وتظهر البرديات ضرورة تأمين أهل القرية مؤن المعيشة وهي - القمح والخبز - لمقاتلة الأسطول، كما جاء في بردية مؤرخة في سنة (٩١هـ / ٧٠٩م):

"..... من أهل كورتك.... أرسل القمح والخبز ومعيشة المقاتلة لأسطول الغزو، كما ذكر آنفأ... وما حملته في المعابر ينبغي أن يعاد إليهم....." (١)

وألزم أهل القرية بتقديم الأجود من الخبز، وهذا ما جاء في نص البردية التالية:

فإذا جاك كتابي هذا
فمر أهل أرضك فليقدموا
في صنعة الخبز^(٢) وليحسنوا
صنعتهم؛ فإنه لا يصلح
لجيوش إلا الخبز الطيب
واعلم أنك إن ترسل
بخبز غير طيب لا يقبل منك

(1) Bell, Aphrodito, No 1354, p:281

انظر الترجمة: أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٥٩.

(٢) استخدمت لفظة (الخبز) في فترة لاحقة بمعنى ما يحصل عليه الجندي أو الأمير من عطاء عيناً أو نقداً أو ما يكفيه ويكفي الفرسان الذين في خدمته، وهو ما يبدو أنه تطور في المصطلح له جذوره العربي، السيد الباز، المماليك، دار النهضة، القاهرة، بيروت، ١٩٧٩م، ص ١٧٠. وسيشار إليه فيما بعد: العربي، المماليك.

ويصبك فيه ما تكره. فابعث
على صنعته هذا الخبز من
يتعهده ويحسن صنعته؛ فإني
غير مرخص لك فيه إن شاء الله. والسلام على
من اتبع الهدى. وكتب
يزيد في شهر ربيع الأول م[ن] (١).

وألزم بسيل صاحب أشقوة في حال تقديم أحدهم -أي من أهل القرية- المال
مقابل المؤن، أن تكون القيمة واحدة دون نقصان، مع التأكيد على عدم الجمع بين
الأمرين، وهذا ما يظهر في برديات عدّة، فقد جاء في بريدية مؤرخة في سنة
(٩١هـ / ٧٠٩م)، ما نصه:

"..... وعلى أهل القرى أن يعجلوا إرسال المؤونة، وإذا وجدت أحداً
منهم غير قادر على أن يقدم عرضاً، فخذ منه نقداً بما يعادل الثمن المذكور في
كتابي هذا، وأرسله مع رسولك الأمين، وأمره أن يدفعه إلينا، وألا يقدم مالاً لمن
يتسلمون منه المعيشة، ولا تتوان في إرسال النواتية والصناع، وعجل ذلك، ولا
ألومناك فيه....." (٢).

وجاء في بريدية أخرى مؤرخة في سنة (٩١هـ / ٧٠٩م) حول الإجراء نفسه،
ما نصه:

"..... وإذا علمت أن أحداً من أهل كورتك أعطى أحد عمالك مالاً في
مقابل المعيشة المطلوبة بثمن يختلف عما ذكرته لك في كتابي، فأعدّه إليه
كاملاً....." (٣).

(١) أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٠٤-٢٠٥.

(٢) المرجع نفسه، ص ٢٥٨.

(٣) المرجع نفسه، ص ٢٥٩.

وتضمن نص البردية تحذيراً للعامل في حال تجاوز هذا الإجراء:

"..... ولا أعلم أنك أخذت مالاً من أهل كورتك في المعيشة أقل من القيمة المقررة في كتابي، ولا تؤخرن إرسال الحبوب والخل المزيت إلى دمياط، ولا تهمل ذلك....." (١).

وعلى ما يبدو فإن المال كان يُدفع من أهل القرية نولاً^(٢) للقوارب والسفن التي تنقل متاع الأسطول، وهذا ما تشير إليه البردية المؤرخة في سنة (٩٠هـ/ ٧٠٨م):

"بسم الله الرحمن الرحيم

من قرّة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة

[فإني أحمد الله الذي لا إله إلا هو، أما بعد]،

فقد قسمنا على كورتك سبعة دنانير نولاً للسفن التي تنقل المتاع للقوارب والغزوات البحرية العام، ٨ إندكشن (= ٩٠هـ)، وكتبنا بذلك كتاباً على أهل القرى أرسل إليك.

فإذا جاك كتابي هذا، فأرسل المال مع رسولك، وأمره أن يؤديه. وانظر ألا تعطي نولاً في شيء إلا في نول القمح والشعير إلى الأهرء في بابليون.

كتب في.... طوبة (Tybi)، ٨ إندكشن (= ٩٠هـ/ ٧٠٨م)، على ظهر الورقة من قرّة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة^(٣).

(١) أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٥٩.

(٢) النول هو الأجر الذي يُدفع مقابل النقل في السفينة. ابن منظور، لسان العرب، مادة (نول)، مج ١١، ص ٦٨٣.

(3) Bell, Aphrodito, No 1387, p:381

وانظر الترجمة: أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٦٤ - ص ٢٦٥.

يتّضح من البردية السابقة ومن تاريخ كتابتها، مدى حاجة الدولة للمال لتغطية نفقات النقل، فقد كُتبت البردية في شهر طوبة (جمادى الأولى) وهو الشهر الذي يصادف جمع الخراج وحمله^(١) إلى الدولة، لتغطية حاجاتها في دفع أجور نقل القمح والشعير فقط.

ولأهمية المؤن وتأمين إرسالها، يأتي اهتمام الدولة بصيانة المعابر التي تنقل من خلالها المؤن إلى الأسطول، حيث جاء في البردية المؤرخة في سنة (٩٠٠هـ / ٧٠٨م) بخصوص دار الصناعة بالقلزم والمعابر فيها، ما نصه:

"قد فرضنا على كورتك أن تبعث صانعاً واحداً نجاراً لمدة أربعة أشهر، للعمل في المعابر التي تنقل {الطعام} إلى القلزم هذا العام، ٨ إندكشن (= ٩٠٠هـ / ٧٠٨م). وقررنا له أجره ومعيشته ثلثي دينار في كل شهر، ما عدا... تدفع له من بيت المال، وكتبنا له بذلك كتاباً أرسلناه إليك.

فإذا جاك كتابي هذا، فابعث به بآلاته^(٢)، حسب ما جاء في الكتاب، وعجل ببعثه وادفعه إلى محمد بن أبي حبيبة، صاحب العمل.

كتب في ٦ توت (Thoth)^(٣)، ٨ إندكشن (= ٩٠٠هـ / ٧٠٨م)^(٤).

(١) ابن مماتي، قوانين الدواوين، ص ٢٤٥ .

(٢) لا تشير المصادر إلى طبيعة هذه الآلات، لكن يفترض أنها تشبه ما يستخدم في الصناعة التقليدية للسفن الخشبية، مثل استخدام المنقر (لنقر الأخشاب)، والقدم والمنشار والمطرقة والخيط (قياس طول الخشب). للمزيد عن هذه الآلات انظر: القناعي، صناعة السفن في الكويت، ص ٦٢، ص ٦٨.

(٣) شهر توت القبطي وبه تفتح السنة القبطية يقابله شهر محرم العربي. الخوري، قصة الأيام، ص ٧٩.

(4) Bell, Aphrodito, No 1336, p: 271

وانظر الترجمة: أبو صافية، برديات قرّة بن شريك، ص ٢٥٣؛ وللمزيد عن أجور النجارين انظر: الفهارس التحليلية للاقتصاد الإسلامي، ج ٣، ص ١٠١.

ويلاحظ من البردية السابقة أن مدة عمل النجار كانت أقل من مدة عمل غيره من الذين طلب إرسالهم إلى العمل في الأسطول، وربما كان سبب ذلك هو أن الأدوات التي يعمل بها النجار هي من ملكه وليس من ملك الدولة، كان هو السبب في نقص مدة عمله عن العمال (الأجراء) مثلاً كما في البردية التالية، كما يلاحظ أن أجرة النجار ومعيشتة تصرف من بيت المال ولا يقبل من أهالي القرى المقايضة بالمال بدلاً من إرسال النجار، وليس كما جرت العادة أن تكون أجور العمال من أموال تجمع من أهالي القرى، كل هذه الإجراءات تعكس مدى التنظيم والتدابير التي تتخذها الدولة في إدارة الشؤون المالية الخاصة بالأسطول.

أمّا عن إجراءات جمع الميرة من أهل القرية، فتعكسها بردية يتضح فيها حرص قرّة بن شريك على جمع الميرة في مواسم الحصاد ليكفل العدل وعدم التضيق على أهل القرية، فقد جاء في نص البردية المؤرخة في سنة (٩١١هـ/ ٧٠٩م):

"واياك أن تطلب من أهل القرى خبزاً أو قمحاً حتى يحين وقت الحصاد إن شاء الله. وحين يشرعون في الحصاد اطلب منهم أن يؤدوا ما تأخر عليهم من الخبز والقمح، وأرسله إلى دمياط، ولا تؤخرن منه إردباً^(١) واحداً، وأنفذ أمرنا في ذلك، ولا تكن ذلك إلى أحد سوى نفسك. وقد كتبت إلى رسولي إليك في المعيشة أن يحضر معه كتاباً فيه مقدار المعيشة الذي أرسلته مع كل مسؤول عن حملها، وما معه من المال...^(٢).

(١) الإردب: مكيال مصري للحنطة يتألف من ستة وبيات وكل وبيبة تساوي ثمانية أقداح كبيرة أو من ستة عشر قدحاً صغيراً، ويصعب تحديده بدقة. هنّس، فالتر، المكاييل والأوزان الإسلامية وما يعادلها في النظام المترى، منشورات الجامعة الأردنية، عمان، ١٩٧٠م، ص٥٨. وسيشار إليه فيما بعد: هنّس، المكاييل والأوزان.

(٢) وانظر الترجمة: أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ص٢٥٩.

كتب في ٢٩ برمهاث^(١) (Phamenoth)، ٨ إندكشن (= ٩١هـ / ٧٠٩م).
إن الشهر الذي كتبت فيه هذه البردية وهو شهر برمهاث (رجب)، الذي
يجيء قبل شهر برمودة (شعبان)، وهو شهر حصاد جميع الحبوب^(٢)، يدل على
حرص قرة بن شريك في توجيه عماله وتوصيتهم بحسن معاملة أهل القرى وعدم
التضييق عليهم قبل موسم الحصاد.

والى جانب استخدام السفن في نقل الميرة، فقد ساهمت في نقل موجودات
أخرى، استخدمت في الزراعة وزيادة الإنتاج، ومن ذلك قيام الحجاج بن يوسف
التقفي ومن خلال عامله على السند محمد بن القاسم بنقل آلاف الجواميس من
السند إلى العراق^(٣)، لاستخدامها في الزراعة.

ومن لطيف ما يذكر عن دور السفن في هذا المجال، هو نقلها لقليل أهاده
محمد بن القاسم للحجاج، وربما كان ذلك سبب تسمية (مشرعة الفيل) في مدينة
واسط بهذا الاسم^(٤).

ولعبت السفن بما فيها السفن التجارية دوراً في صراعات الدولة الأموية،
فيذكر أن قحطبة بن شبيب (ت ١٣٢هـ / ٧٤٩م) وهو أحد قادة أبي مسلم
الخراساني، قام بإرسال طائفة من أصحابه إلى الأنبار في سنة (١٣١هـ / ٧٤٨م)
لمصادرة جميع ما فيها من السفن ليعبر بها الفرات ليواجه الأمويين، فبعثوا له كل
سفينة كانت هناك^(٥)، واعتمد الوالي الأموي يزيد بن المهلب، على سفن التجار في

(١) برمهاث شهر قبضي واسمه القديم (فامانوت) يقابله شهر رجب العربي. الخوري، قصة الأيام، ص ٨٠.

(٢) ابن ممتي، قوانين الدواوين، ص ٢٤٧ - ص ٢٤٧.

(٣) البلاذري، فتوح البلدان، ص ٢٢٩؛ ابن العديم، تاريخ حلب، ج ١، ص ١٥٩.

(٤) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (واسط)، ج ٥، ص ٤٠٣.

(٥) وقيل قد أمر أن تجمع له السفن من الأنبار إلى موضع يقال له دمما. مؤلف مجهول، أخبار الدولة
العباسية وفيه أخبار العباس وولده، تحقيق: عبدالعزيز الدوري وعبدالجبار المطلبي، دار الطليعة،
بيروت، ١٩٧١، ص ٣٦٧، وسيشار إليه فيما بعد: مؤلف مجهول، أخبار، الطبري، تاريخ الرسل،
ج ٦، ص ٩٨ - ص ٩٩؛ ابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ج ١، ص ٣٨٩؛ النويري، نهاية الأرب،
مج ١٠، ج ٢٢، ص ٢٠.

مرات عدة، مرة في مواجهاته ضد الخوارج^(١)، ومرة للهرب من سجن الحجاج بن يوسف^(٢)، ومرة أخرى بعد هزيمته في واسط، وقد اجتمع إليه في البصرة عدد من آل المهلب أعدت لهم السفن ليركبوا بها البحر، هاربين بها حتى جبال كرمان، وأحياناً أخرى كانت تقلهم حتى مدينة قنديل^(٣) من أرض السند^(٤)، وكثيراً ما اعتمد بعض قادة الخوارج على السفن في نقل خيولهم عابرين بها نهر الفرات، لمواجهة جيوش الدولة الأموية، أو للهرب منهم في بعض الأحيان^(٥).

وتشير روايات إلى هروب بعض الشعراء من سطوة ولاة الدولة الأموية بوساطة السفن، ومن ذلك هروب الشاعر المعروف بالنميري محمد بن عبدالله بن نمير (ت ٩٠هـ / ٧٠٩م) من الحجاج بن يوسف الثقفي، وقد ركب النميري بحر عدن^(٦).

ولا يفوتنا هنا الإشارة إلى استعمال السفن في نقل الوفود الزاغية في مقابلة الخليفة، أو من يطلب الخليفة مقابلتهم^(٧)، كما استعملت السفن في نقل أمراء

(١) شارك ملاحو السفن في الدعاية السياسية للأمويين من خلال دعوة ملاحى سفن الخوارج الانضمام إليهم، كما عمل حدادو السفن في أسطول الدولة الأموية جواسيس لنقل الأخبار من معسكرات الخوارج. البلاذري، أنساب الأشراف، ج ٦، ص ٥٢٠؛ المبرد، الكامل، ج ٣، ص ١٢١.

(٢) البلاذري، أنساب الأشراف، ج ٧، ص ٢٢٦؛ الطبري، تاريخ الرسل، ج ٦، ص ٤٤٨ - ص ٤٤٩.

(٣) قنديل مدينة بالسند وهي قسبة لولاية الندهة. ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (قنديل)، ج ٤، ص ٤٥٦.

(٤) اليعقوبي، تاريخ، مج ٢، ص ٢٣٨؛ البلاذري، أنساب الأشراف، ج ٦، ص ٦٥٥.

(٥) البلاذري، أنساب الأشراف، ج ٧، ص ٥٤٩؛ النويري، نهاية الأرب، مج ١٠، ج ٢١، ص ٤٣.

(٦) ابن واصل، جمال الدين أبو عبدالله بن محمد الحموي (ت ٦٩٧هـ / ١٢٩٧م)، تجريد الأغاني، (٣) أجزاء، تحقيق: طه حسين وإبراهيم الأبياري، دار الكاتب العربي، القاهرة، ١٩٥٥م، ج ٢، ص ٧٦٩، وسيشار إليه فيما بعد: ابن واصل، تجريد الأغاني.

(٧) البلاذري، أنساب الأشراف، ج ٧، ص ٣٨٩. ابن عساكر، أبي القاسم علي بن الحسين بن هبة الله (ت ٥٧١هـ / ١١٧٥م)، تاريخ مدينة دمشق وذكر فضلها وتسمية من حلها من الأماثل أو اجتاز

ورجال البلاط في قصور الخلفاء الأمويين، حيث يذكر سايروس بن المقفع أن القاسم والي مصر أيام هشام بن عبد الملك قد عمل: "مراكب مثل قصور الملوك وزينها، وكان يركب فيها نساءه وعبيده ويخرج في بلاد مصر ويمضي بهم إلى الإسكندرية، ويصعد إلى صعيد مصر وينتهي إلى أسوان، وكان يسير بصحبته جماعة من الجند والعسكر"^(١)، وفي إطار استخدام السفن في نقل زوجات الخلفاء يصف الشاعر الأموي عبيد الله بن قيس الرقيات (ت ٨٥هـ / ٧٠٤م) رحلة نساء الخليفة الأموي في نهر النيل بقوله:

فلمأ أن علون النيل والرايات تَخْتَفِقُ
وخمّل الأرجوان على السفين كأنه العلق^(٢)

وقد أحسن الشاعر الأموي الفرزدق (ت ١١٤هـ / ٧٣٢م) عند وصفه للسفينة وصفاً يعكس مدى التطور الذي بلغته السفن في الدولة الأموية، حيث يقول:

وراحلة قد عودوني زكوبها وما كنت ركاباً لها حين ترحل
إذا رفعوا فيها الشراع كأنها قلوص نعام أو ظليم شمردل^(٣)

ورغم هذا التطور، إلا أن الأسطول الأموي واجه تحديات أضرت بسلامته، ترتبط بالولادة ابتداءً، ومن ذلك تقصير بعض الولاة في صيانة الأنهار والخلجان، فيذكر ياقوت الحموي: "إن خليج أمير المؤمنين في مصر أمر بحفره عمر بن

بنواحيها من واديها وأهلها، تحقيق: صلاح الدين المنجد، المطبعة الهاشمية، دمشق، ١٩٥٤م، مج ٢، ق ١، ص ٤٣. وسيشار إليه فيما بعد: ابن عساكر، تاريخ مدينة دمشق.

(١) سايروس بن المقفع، تاريخ البطارقة، ج ٢، ص ٢١٦ - ص ٢١٧.

(٢) عبيد الله بن قيس الرقيات (ت ٨٥هـ / ٧٠٤م)، الديوان، تحقيق: محمد يوسف نجم، دار صادر، بيروت، د. ت، ص ٦٣ - ص ٦٤. وسيشار إليه فيما بعد: الرقيات، الديوان.

(٣) الفرزدق، الديوان، ص ٤٣٠.

الخطاب سنة ٥٢٣هـ / ٦٤٣م، وفيه كانت تجري السفن إلى الحجاز، ولم تزل الولاة تستخدم هذا الخليج للنقل حتى أيام الخليفة الأموي عمر بن عبدالعزيز، ثم أضاعته الولاة بعد ذلك وسفت عليه الرمال فانقطع^(١).

وأضرت صراعات الولاة فيما بينهم ونزاعاتهم على سلامة الأسطول، فكانت سبباً في بعض الأحيان في حرق عدد كبير من سفن الأسطول الأموي. فقد أقدم القائد بكير بن وشاح أثناء ولايته غزو البحر في خراسان إلى حرق السفن التي أعدها لغزو بلاد ما وراء النهر سنة (٥٧٧هـ / ٦٩٦م)^(٢) بسبب خلافه مع بعض الولاة.

وتسبب الصراع مع أعداء الدولة إلى حرق السفن حيث قام الخليفة الأموي مروان بن محمد سنة (١٣٢هـ / ٧٤٩م) بحرق عدد من سفن الأسطول الأموي قبل هروبه إلى مصر حتى لا يستفيد منها أعداؤه العباسيون^(٣)، كذلك قيامه بتدمير عدد من الجسور في مصر للسبب نفسه^(٤)، إضافة إلى الاضطرابات والفتن التي منعت أحياناً الأسطول الأموي من القيام بمهامه الرئيسية وهي الحماية والسيادة، فقد منعت قلائل واضطرابات بلخ سنة (٥٨٩هـ / ٧٠٧م) أيام ولاية قتيبة بن مسلم من تحرك الأسطول الأموي في المناطق الشرقية للدولة الأموية^(٥)، كذلك الحال أيام ولاية الجنيد بن عبدالرحمن على السند أيام هشام بن عبدالملك^(٦)، وتعرضت سفن

(١) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (الخليج)، ج ٢، ص ٤٤١.

(٢) الطبري، تاريخ الرسل، ج ٦، ص ٣١٣؛ النويري، نهاية الأرب، مج ١٠، ج ٢١، ص ١٣٨.

(٣) سايروس بن المقفع، تاريخ البطارقة، ج ٢، ص ٣٨٢.

(٤) المقرئ، تقي الدين أبي العباس أحمد بن علي (ت ٨٤٥هـ)، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار

المعروف بالخطط المقرئية، (٤) أجزاء، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٨م، ج ٢، ص ١٠٠.

وسيشار إليه فيما بعد: المقرئ: الخطط المقرئية.

(٥) النويري، نهاية الأرب، مج ١٠، ج ٢١، ص ١٧٣.

(٦) المصدر نفسه، مج ١٠، ج ٢١، ص ١٨٧.

الأسطول الأموي إلى الحرق المتعمد، خلال عمليات الهجوم التي تعرض لها الأسطول من قبل الخوارج، فقد أشعل قطري بن الفجاءة (ت ٧٩هـ / ٦٩٨م) عدداً من السفن، بأن وضع فيها القصب ثم أشعله ودفع به إلى سفن الجيش الأموي وأحرقها النيران^(١).

وقد رصد اليافعي (ت ٧٦٨هـ / ٣٩٥م) ضمن وفيات سنة (٩٣هـ / ٧١١م) وفاة من شارك في غزو البحر وأحرقت سفينته^(٢)، وحاولت الدولة الأموية مواجهة هذا الخطر، بإجراءات عملية حققت الغاية منها، فيذكر أن رئيس صنایع مصر أيام خلافة مروان بن محمد، نجح في إعداد خلطة تمنع حرق المراكب بالنار الإغريقية، من خلال أخذ الأطن (دهانات) والعقاقير وخلطها جميعها، ثم دهن مراكب الأسطول فتمنع احتراقها^(٣).

أما عن تركيبة هذه النار فيشير الطرسوسي (ت ٥٨٩هـ / ١١٩٣م) أنها تتكون من مادة الفطران والكبريت المعدني والكبريت الأصفر، بالإضافة إلى الشحوم مثل شحم الماعز^(٤)، وقد يستخدم اللباد المبلولة بالخل المخمر التي يحتمي بها الجنود ومراكبهم من هذه النيران^(٥).

(١) المبرد، الكامل، ج ٣، ص ١٥٣؛ البلاذري، أنساب الأشراف، ج ٦، ص ٥١٩.

(٢) اليافعي، أبو محمد عبدالله بن أسعد اليميني المكي (ت ٧٦٨هـ / ٣٩٥م)، مرآة الجنان وعبرة اليقظان في معرفة ما يعتبر من حوادث الزمان، تحقيق: خليل المنصور، (٤) أجزاء، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٧م، ج ١، ص ١٤٧. وسيشار إليه فيما بعد: اليافعي، مرآة الجنان.

(٣) ساويروس بن المقفع، تاريخ البطارقة، ج ٢، ص ٢٧٢ - ص ٢٧٣.

(٤) الطرسوسي، مرضي بن علي (ت ٥٨٩هـ / ١١٩٢م)، موسوعة الأسلحة القديمة (تبصرة أرياب الألباب)، تحقيق: كارين صادر، دار صادر، بيروت، ١٩٩٨م، ص ١٨٠. وسيشار إليه فيما بعد: الطرسوسي، تبصرة أرياب الألباب.

(٥) الطرسوسي، تبصرة أرياب الألباب، ص ١٨٦.

وهناك إشارة إلى خطر آخر تعرضت له سفن الأسطول، وهو الغرق، فيذكر الكندي (ت ٣٥٠هـ / ٩٦١م) أنه في سنة (٦٤هـ / ٦٨٣م) هبت عاصفة أغرقت عدداً من سفن الأسطول^(١)، وقد ترد أحياناً إشارات تفيد بغرق بعض سفن الأسطول ومن عليها دون ذكر الأسباب، كما حصل لبعض سفن الأسطول التي كانت مجهزة لغزو جزيرة سردينيا في سنة (١١٩هـ / ٧٣٧م) فغرقت سفينة قائد الأسطول قثم بن عوانة ومن معه في البحر^(٢).

وأخيراً لا بد من القول بأن اهتمام الدولة الأموية بالبحر والسفن، كان له صدى واسع في وصايا الخلفاء الأمويين، فقد جاء في وصية عبدالملك بن مروان للفقهاء الشعبي، ما نصه: "علم ولدي العوم وخذهم بقلة النوم فإنهم يجدون من يكتب عنهم، ولا يجدون من يسبح عنهم، ولقد غرقت سفينة فيها جماعة من قريش، فلم يعطب ممن كان يسبح إلا واحد، ولم ينج ممن كان لا يحسن السباحة إلا واحد"^(٣).

كذلك يعكس هذا الحرص سياسة أمراء الجيوش وولاة الدولة في مختلف الأقاليم، ونستشهد هنا بخطبة أحد ولاة الدولة الأموية وهو قتيبة بن مسلم والي الحجاج بن يوسف على خراسان، يعاتب فيها قبائل العرب في جيشه وقد اعتزل بعضهم القتال في البحر والغزو في الأسطول في سنة (٩٦هـ / ٧١٤م)، بقوله: "يا معشر تميم، ويا معشر الأزد، أخلتكم السفن، وركبتم الخيل وقذفتكم المرادي"^(٤) وأخذتم الرماح"^(٥).

(١) ابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ج ١، ص ٣٦٣.

(٢) السابق نفسه، ص ٢٨٤.

(٣) الزمخشري، ربيع الأبرار، ج ١، ص ١٩٥.

(٤) المرادي: هي خشبة تدفع بها السفينة تكون في يد الملاح. ابن منظور، لسان العرب، مادة (مرد)، مج ٣، ص ٤٠٢.

(٥) اليعقوبي، التاريخ، مج ٢، ص ٢٢٠.

إنّ هذا الحرص لم يكن في سياسة الدولة الأموية فحسب، بل طال أعداء الدولة وخصومها، وليس أدل على ذلك من حرص "الخوارج" على بناء السفن ومواجهة الدولة الأموية في كثير من الوقائع، خاصة في الولايات الشرقية، فعندما قام نجدة بن عامر الحنفي (ت ٥٧٢هـ/٦٩١م) ببعث سرية بالبر وأخرى بالبحر، أعطى سرية البر أكثر مما أعطى سرية البحر فنثار عليه أصحابه وقتلوه^(١). ويُفهم من هذه الإشارة أمران، الأول: مدى التطور الذي بلغته المعرفة البحرية فأصبحت أقل خطراً مما يكون في البر وغزوه، دلّ على ذلك إعطاء النصيب الأقل من الغنائم لمقاتلي البحر، والثاني: النقل السياسي الذي شكّله رجال غزو البحر حتى أصبحوا قوة قادرة على التغيير.

(١) النويري، نهاية الأرب، مج ١٠، ج ٢١، ص ٣٤.

قائمة المصادر والمراجع

المصادر:

- (١) الأخطل، أبو مالك غياث بن غوث التغلبي (ت ٩٢ / ٧١١م)، الديوان، تحقيق: فخر الدين قباوة، ط٤، دار الفكر المعاصر، لبنان، ١٩٩٦م.
- (٢) الأصفهاني، أبو الفرج علي بن الحسين (ت ٣٥٦هـ / ٩٦٦م)، الأغاني، (٢٥) جزءاً، تحقيق: إحسان عباس وإبراهيم السعافين وبكر عباس، دار صادر، بيروت، ٢٠٠٢م.
- (٣) الأعشى، ميمون بن قيس (ت ٨١هـ / ٦٢٩م)، الديوان، تحقيق: يوسف شكري، دار الجيل، بيروت، ١٩٩٢م.
- (٤) بشار بن برد (ت ١٦٧هـ / ٧٨٣م)، الديوان، (٤) أجزاء، تحقيق: محمد رفعت ومحمد شوقي أمين، لجنة التأليف والترجمة، القاهرة، ١٩٥٠م.
- (٥) البغدادي، عبدالقاهر بن طاهر (ت ٤٢٩هـ / ١٠٣٧م)، الفرق بين الفرق، تحقيق: طه عبدالرؤوف سعد، مؤسسة الحلبي، القاهرة، ١٩٩٥م.
- (٦) البكري، أبو عبيد عبدالله بن عبدالعزيز (ت ٤٨٧هـ / ١٠٩٤م)، المسالك والممالك، جزآن، تحقيق: أدريان فان ليوفن وأندري فيري، الدار العربية للكتاب، تونس، ١٩٩٢م.
- (٧) البلاذري، أبو العباس أحمد بن يحيى بن جابر (ت ٢٧٩هـ / ٨٩٢م)، أنساب الأشراف، تحقيق: محمود الفردوس العظم، دار اليقظة العربية، دمشق، ١٩٩٩م.
- (٨) البلاذري، فتوح البلدان، تحقيق: عبدالله أنيس الطباع وعمر أنيس الطباع، دار النشر للجامعيين، بيروت، ١٩٥٧م.

(٩) ابن تغري بردي، جمال الدين أبي المحاسن يوسف بن تغري بردي الأتابكي (ت ٨٧٤هـ / ٤٦٩م)، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، (١٦) جزءاً، تحقيق: محمد حسين شمس الدين، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٢م.

(١٠) الثعالبي، أبو منصور عبدالملك بن محمد (ت ٤٢٩هـ / ١٠٣٧م)، لطائف المعارف، تحقيق: إبراهيم الإبياري وحسن كامل الصيرفي، دار إحياء الكتب العربية، القاهرة، ١٩٦٠م.

(١١) الجاحظ، عمرو بن بحر (ت ٢٥٤هـ / ٨٦٨م)، التبصر بالتجارة، تحقيق: حسن حسني عبدالوهاب، دار الكتاب الجديد، بيروت، ١٩٨٣م.

(١٢) الحطيئة، أبو مليكة جرول بن أوس (ت حوالي ٤٥هـ / ٦٦٥م)، الديوان، دار الفكر العربي، بيروت، ٢٠٠١م.

(١٣) أبو حنيفة الدينوري، أحمد بن داود (ت ٢٨٢هـ / ٨٩٥م)، كتاب النبات، (٣) أجزاء، القسم الثاني، تحقيق: محمد حميد الله، المعهد العلمي الفرنسي، القاهرة، ١٩٧٤م.

(١٤) أبو حنيفة الدينوري، النبات، ج ٣، تحقيق: برنهارد لفين، دار فرانز شتاينر، فيسبادن، ١٩٧٤م.

(١٥) ابن حوقل، القاسم بن حوقل النصيبي (ت ٣٦٧هـ / ٩٧٧م)، صورة الأرض، دار مكتبة الحياة، بيروت، د. ت.

(١٦) الخفاجي، شهاب الدين محمود المصري (ت ١٠٦٩هـ / ١٦٥٨م)، شفاء الغليل في كلام العرب من الدخيل، تحقيق: عبدالمنعم خفاجي، مكتبة الحرم الحسيني، القاهرة، ١٩٥٢م.

(١٧) الذهبي، شمس الدين محمد بن أحمد بن عثمان الذهبي (١٣٤٧هـ / ١٧٤٨م)، سير أعلام النبلاء، (٢٥) جزءاً، تحقيق: شعيب الأرنؤوط، ط ١١، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٩٦م.

(١٨) ابن رسته، أبو علي أحمد بن عمر (ت ٢٩٠هـ / ٩٠٢م)، الأعلاق النفيسة، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٩١م.

(١٩) الزمخشري، أبو القاسم محمود بن عمر (ت ٥٣٨هـ / ١١٤٣م)، ربيع الأبرار ونصوص الأخبار، (٥) أجزاء، تحقيق: عبدالأمير مهنا، مؤسسة الأعلمي للمطبوعات، بيروت، لبنان، ١٩٩٢م.

(٢٠) ساويروس بن المقفع، (ت ق ٤هـ / ١٠م)، تاريخ مصر من بدايات القرن الأول الميلادي حتى نهاية القرن العشرين من خلال مخطوطة تاريخ البطارقة، تحقيق: عبدالعزيز جمال الدين، مكتبة مدبولي، مصر، ٢٠٠٦م.

(٢١) السمين الحلبي، أحمد بن يوسف (ت ٧٥٦هـ / ١٣٥٥م)، عمدة الحفاظ في تفسير أشرف الألفاظ، (٥) أجزاء، عالم الكتب، بيروت، ١٩٩٣م.

(٢٢) ابن سيده، أبو الحسن إسماعيل النحوي (ت ٤٥٨هـ / ١٠٦٥م)، المخصص، (٥) أجزاء، تحقيق: خليل إبراهيم جفال، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ١٩٩٦م.

(٢٣) الصفدي، صلاح الدين خليل (ت ٧٦٤هـ / ١٣٦٢م)، الوافي بالوفيات، (٢٩) جزءاً، تحقيق: أحمد الأرنؤوط وتركي مصطفى، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ٢٠٠٠م.

(٢٤) الطبري، محمد بن جرير (ت ٣١٠هـ / ٩٢٢م)، تاريخ الرسل والملوك، (١٠ أجزاء)، تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم، دار المعارف، مصر، ١٩٦٤م.

(٢٥) الطرسوسي، مرضي بن علي (ت ٥٨٩هـ / ١٩٣م)، موسوعة الأسلحة القديمة (تبصرة أرباب الألباب)، تحقيق: كارين صادر، دار صادر، بيروت، ١٩٩٨م.

(٢٦) طرفة بن العبد البكري، (ت ٥٦٤م)، الديوان، تحقيق: درية الخطيب ولطفي الصقال، ط٢، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ٢٠٠٠م.

(٢٧) العاملي، عدي بن الرقاع (ت حوالي ١٢٦هـ / ٧٤٣م)، الديوان، تحقيق: نوري حمود القيسي وحاتم صالح، المجمع العلمي العراقي، بغداد، ١٩٨٨م.

(٢٨) العباسي، الحسن بن عبدالله بن محمد (ت ٧٠٩هـ / ١٣٠٩م)، آثار الأول في ترتيب الدول، مطبعة بولاق، القاهرة، سنة ١٩٨٧م.

(٢٩) ابن عبدون، محمد بن أحمد التجيبي، رسالة في القضاء والحسبة، (من كتاب ثلاث رسائل أندلسية في آداب الحسبة والمحاسب)، تحقيق: ليفي بروفنسال، المعهد العلمي الفرنسي، القاهرة، ١٩٥٥م.

(٣٠) عبدالله بن قيس الرقيات، (ت ٨٥هـ / ٧٠٤م)، الديوان، تحقيق: محمد يوسف نجم، دار صادر، بيروت، د. ت.

(٣١) ابن العديم، كمال الدين عمر بن أبي جرادة (ت ٦٦٠هـ / ١٢٦١م)، بغية الطلب في تاريخ حلب، (١١) جزءاً، تحقيق: سهيل زكار، دمشق، ١٩٨٩م.

(٣٢) ابن عذاري، أبو العباس أحمد بن محمد بن عذاري، (ت بعد ٧١٢هـ / ١٣١٣م)، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق: ج. س كولان و. إ. ليفي بروفنسال، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٩م.

(٣٣) العرجي، عبدالله بن عمرو (ت حوالي ١٢٠هـ / ٧٣٧م)، الديوان، تحقيق: سميح جميل الجبيلي، دار صادر، بيروت، ١٩٩٨م.

(٣٤) ابن عساكر، أبو القاسم علي بن الحسين بن هبة الله (ت ٥٧١هـ/١١٧٥م)، تاريخ مدينة دمشق وذكر فضلها وتسمية من حلها من الأماثل أو اجتاز بنواحيها من واديها وأهلها، مج ٢، تحقيق: صلاح الدين المنجد، المطبعة الهاشمية، دمشق، ١٩٥٤م.

(٣٥) ابن عساكر، تاريخ مدينة دمشق وذكر فضلها وتسمية من حلها من الأماثل أو اجتاز بنواحيها من واديها وأهلها، (٨٠) جزءاً، تحقيق: محب الدين العمروي، دار الفكر، بيروت، ١٩٩٥م.

(٣٦) الفرزدق، همام بن غالب (ت ١١٤هـ / ٧٣٢م)، الديوان، تحقيق: علي فاعور، ١٩٨٧م.

(٣٧) القروي، أبو القاسم خلف بن أبي فراس (ت ق. ٤٠هـ / ق. ١٠م)، أكرية السفن، تحقيق: عبدالسلام الجعماطي، منشورات تطوان، أسمير، المغرب، ٢٠٠٩م.

(٣٨) الكندي، أبو عمر محمد بن يوسف (ت ٣٥٣هـ / ٩٦٤م)، ولاية مصر، تحقيق: الدكتور حسين نصار، دار صادر، بيروت، ١٩٥٩م.

(٣٩) الكندي، الولاية والقضاة، تحقيق: محمد حسن وأحمد فريد، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٣م.

(٤٠) مؤلف مجهول، أخبار الدولة العباسية وفيه أخبار العباس وولده، تحقيق: عبدالعزيز الدوري وعبدالجبار المطلبي، دار الطليعة، بيروت، ١٩٧١م.

(٤١) ابن ماجد، شهاب الدين أحمد النجدي (ت حوالي ٤٩٠هـ / حوالي ٤٩٨م)، الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، تحقيق: إبراهيم خوري وعزة حسن، مطبوعات مجمع اللغة العربية، دمشق، ١٩٧١م.

(٤٢) المبرد، أبو العباس محمد بن يزيد (ت ٢٨٥هـ / ٨٩٨م)، الكامل في اللغة والأدب، (٤) مجلدات، تحقيق: عبدالحميد هنداوي، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٩م.

(٤٣) المقدسي، محمد بن أحمد (ت ٣٨٠هـ / ٩٩٠م)، رحلة المقدسي أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، تحقيق: شاكر لعبي، دار سويدي، الإمارات، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ٢٠٠٣م.

(٤٤) المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت ٣٤٦هـ / ٩٥٧م)، مروج الذهب و معادن الجواهر، (٤) أجزاء، تحقيق: محمد هشام النعسان وعبدالمجيد طعمة حلي، دار المعرفة، بيروت، ٢٠٠٥م.

(٤٥) المقرئ، تقي الدين أبي العباس أحمد بن علي (ت ٨٤٥هـ / ١٤٤١م)، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقرئية، (٤) أجزاء، تحقيق: دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٨م.

(٤٦) ابن ممتي، الأسعد بن المهذب (ت ٦٠٦هـ / ٢٠٩م)، قوانين الدواوين، تحقيق: عزيز سوريال عطية، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩١م.

(٤٧) ابن منظور، أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم (ت ١١٧٢هـ / ١٧٥٨م)، لسان العرب، (١٥) مجلداً، دار صادر، بيروت، ١٩٦٨م.

(٤٨) أبو النجم، الفضل بن قدامة (ت ١٣٠هـ / ٧٤٧م)، الديوان، جمع وتحقيق: سجيح جبيلي، دار صادر، بيروت، ١٩٩٨م.

(٤٩) النويري، شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب (ت ٧٣٣هـ / ١٣٣٢م)، نهاية الأرب في فنون الأدب، (٣٠) جزءاً في (١٥) مجلداً، تحقيق: يوسف الطويل وعلي محمد هاشم، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٠م.

- (٥٠) ابن واصل، جمال الدين أبو عبدالله بن محمد الحموي (ت ٦٩٧هـ / ١٢٩٨م)، تجريد الأغاني، (٣) أجزاء، تحقيق: طه حسين وإبراهيم الأبياري، دار الكاتب العربي، القاهرة، ١٩٥٥م.
- (٥١) اليافعي، أبو محمد عبدالله بن أسعد اليمني المكي (ت ٧٦٨هـ / ١٣٦٦م)، مرآة الجنان وعبرة اليقظان في معرفة ما يعتبر من حوادث الزمان، تحقيق: خليل المنصور، (٤) أجزاء، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٧م.
- (٥٢) ياقوت، شهاب الدين أبي عبدالله البغدادي الحموي (ت ٦٢٦هـ / ١٢٢٨م)، معجم البلدان، (٧) أجزاء، تحقيق: فريد عبدالعزيز الجندي، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠١١م.
- (٥٣) اليعقوبي، أحمد بن أبي جعفر بن وهب (ت ٢٨٤هـ / ٨٩٧م)، البلدان، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٩١م.
- (٥٤) اليعقوبي، التاريخ، (٢) مجلد، تحقيق: عبدالأمير مهنا، مؤسسة الأعلمي للمطبوعات، بيروت، ١٩٩٣م.

المراجع:

أ- العربية:

- (١) الأمين، إسماعيل، العمانيون رواد البحر، دار رياض الريس، القاهرة، ١٩٩٠م.
- (٢) بابتي، عزيزة فوال، معجم الشعراء المخضرمين والأمويين، جروس برس، لبنان، ١٩٩٨م.
- (٣) بلتير، لويس سي، وبيرس، جي إيزل، الجغرافيا العسكرية، ترجمة عبدالرزاق عباس حسين، دار الحرية، بغداد، ١٩٧٥م.
- (٤) التونجي، محمد، المعجم الذهبي (عربي - فارسي)، دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٨٠م.
- (٥) جروهمان، أوراق البردي العربية بدار الكتب المصرية، ط٢، ٦ أجزاء، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٩٤م.
- (٦) جميل، فؤاد، الخليج العربي في مدونات المؤرخين البلدانيين الأقدمين، مجلة سومر، مديرية الآثار القديمة، بغداد، ١٩٦٦م.
- (٧) الحديثي، عطاء، الصيانة الأثرية في واسط، مجلة سومر، مج ٣١، مديرية الآثار العامة، بغداد، ١٩٧٥م.
- (٨) خزنة كاتب، غيداء، الخراج منذ الفتح الإسلامي حتى أواسط القرن الثالث الهجري: الممارسات والنظرية، ط٣، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠١م.
- (٩) الخوري، شحادة، قصة الأيام والشهور والأرقام وتسمياتها، دار الطليعة الجديدة، دمشق، ٢٠٠١م.

- (١٠) دوزي، رينهاردت، المعجم المفصل بأسماء الملابس عند العرب، ترجمة
أكرم فاضل، دار الحرية، بغداد، ١٩٧١م.
- (١١) ربيع، صدقي، المراكب في مصر القديمة، الهيئة المصرية العامة للكتاب،
القاهرة، ١٩٩٢م.
- (١٢) رفعت، أشرف محمد، المفهوم الاستراتيجي للقوة البحرية، مجلة الدفاع:
القوات العربية السعودية، الرياض، ٢٠٠٨م.
- (١٣) الرومي، أحمد البشر، معجم المصطلحات البحرية في الكويت، مركز
البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ١٩٩٦م.
- (١٤) أبو زيد، علي إبراهيم، دجلة والسفينة في الشعر العباسي، ط٢، دار
المعارف، القاهرة، ١٩٩٣م.
- (١٥) الزواري، علي، الملاحاة الصفاقسية من القرن السادس عشر إلى القرن
التاسع عشر، مجموع في كتاب (تطور علوم البحار ودورها في النمو
الحضاري)، وزارة الشؤون الثقافية، تونس، ١٩٧٦م.
- (١٦) سالم، السيد عبدالعزيز والعبادي، أحمد، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر
والشام، دار الأحد، بيروت، ١٩٧٢م.
- (١٧) السويفي، مختار، مراكب خوفو حقائق لا أكاذيب، ط٢، الدار المصرية
الليبنانية، القاهرة، ١٩٩٦م.
- (١٨) الشمالان، عبدالله خليفة، بناء السفن الخشبية في دولة البحرين، مركز
البحرين للدراسات والبحوث، البحرين، ١٩٩٠م.
- (١٩) شهاب، حسن صالح، أضواء في تاريخ اليمن البحري، دار الفارابي،
بيروت، ١٩٧٩م.

- (٢٠) شهاب، حسن صالح، فن الملاحة عند العرب، دار العودة، بيروت، ١٩٨٢م.
- (٢١) الصايغ، أنيس، الأسطول الحربي الأموي في البحر الأبيض المتوسط، مكتبة رأس بيروت، بيروت، ١٩٥٦م.
- (٢٢) أبو صفية، جاسر بن خليل، برديات قرّة بن شريك العبسي دراسة وتحقيق: مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، الرياض، ٢٠٠٤م.
- (٢٣) عبدالعظيم، أنور، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٧٩م.
- (٢٤) العريني، السيد الباز، المماليك، دار النهضة، القاهرة، بيروت، ١٩٧٩م.
- (٢٥) عطوان، حسين، مختارات من الشعر الأموي، (٥) أجزاء، مؤسسة الرسالة، بيروت، ٢٠٠٨م.
- (٢٦) علي، جهينة نصر، الكلمات الفارسية في المعاجم العربية، دار طلاس، دمشق، ٢٠٠٣م.
- (٢٧) العنابي، محمد، عناية العرب بالأسفار البحرية وتخطيطهم للأسواق التجارية (مجموع في كتاب تطور علوم البحار ودورها في النمو الحضاري)، وزارة الشؤون الثقافية، تونس، ١٩٧٦.
- (٢٨) فهمي، علي محمود، التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي، ترجمة قاسم عبده قاسم، دار الوحدة، بيروت، ١٩٨١م.
- (٢٩) القناعي، نجاة عبدالقادر، والخصوصي، بدر الدين عباس، تاريخ صناعة السفن في الكويت وأنشطتها المختلفة، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، الكويت، ١٩٨٢م.
- (٣٠) الكسادي، الملاح بدر الدين أحمد، القاموس البحري (معجم مصطلحات البحرية في جنوب الجزيرة العربية)، المجمع الثقافي، أبو ظبي، ٢٠٠٤م.

- (٣١) كندرمان، هانس، *مصطلح السفينة عند العرب*، ترجمة نجم عبدالله مصطفى، المجمع الثقافي، أبو ظبي، ٢٠٠٢م.
- (٣٢) مؤسسة آل البيت، *الفهارس التحليلية للاقتصاد الإسلامي*، المجمع الملكي لبحوث الحضارة الإسلامية، ج٣، عمان، ١٩٨٥م.
- (٣٣) ماهر، سعاد، *البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية*، ط٢، دار المجمع العلمي، المملكة العربية السعودية، جدة، ١٩٧٩م.
- (٣٤) النخيلي، درويش، *السفن الإسلامية على حروف المعجم*، ط٢، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩م.
- (٣٥) هنتس، فالتر، *المكاييل والأوزان الإسلامية وما يعادلها في النظام المتري*، منشورات الجامعة الأردنية، عمان، ١٩٧٠م.
- (٣٦) آل ياسين، محمد حسن، *معجم النبات والزراعة*، ٢ جزء، دار ومكتبة الهلال، بيروت، ٢٠٠٩م.

ب- غير العربية:

- (1) Bell, *Translations of the Greek Aphrodito Papyri in the British Museum*, Islam2 (1911).
- (2) Fahmami, A, M: *Muslim Naval Organization in the Eastern Meditterreran*, 2nd. Ed. Cairo, 1966.

المقالات:

أ- العربية:

- (١) ثابت، يوسف أفندي غنام، الأسلحة النارية الشرقية، مجلة المشرق، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، العدد الثالث، سنة ١٩٠٠م.
- (٢) الدمياطي، محمود مصطفى، مفردات النبات بين اللغة والاستعمال، مجلة المقتطف، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، مج ٨٨، ج ٢، سنة ١٩٣٦م.
- (٣) زكريا، وصفي، حديث اليمن، مجلة المقتطف، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، مج ٩١، ١٩٣٧م.
- (٤) الزيات، حبيب، السفن والمراكب في بغداد في عهد العباسيين، مجلة لغة العرب، عدد ٥٥، ج ٨، مطبعة الأيتام للأباء الكرمليين المرسلين، بغداد، ١٩٢٧م.
- (٥) الزيات، حبيب، معجم المراكب والسفن في الإسلام، مجلة المشرق، المطبعة الكاثوليكية للأباء اليسوعيين، عدد ٤٣، بيروت، ١٩٤٩م.
- (٦) شقير، سليم أفندي، المعادن في السودان، مجلة الهلال، مطبعة الهلال، القاهرة، عدد ١٥، ج ١، ١٩٠٧م.
- (٧) صادق بك، حسن، الحديد وصناعته في مصر، مجلة المقتطف، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، مج ٩١، ١٩٣٧م.
- (٨) عبدالله، عبدالعزيز، معجم الحرف والمهن، مجلة اللسان العربي، جامعة الدول العربية، الرباط، مج ٧، ١٩٧٠م.
- (٩) علي، فؤاد حسنين، الدخيل إلى اللغة العربية، مجلة كلية الآداب، مطبعة الملك فؤاد الأول، مج ١١، ج ٢، القاهرة، ١٩٤٩م.

- (١٠) عواد، كوركيس، الذخائر الشرقية، جمعه خليل عطية، ٧ مجلدات، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ١٩٩٩م.
- (١١) فرنسيس، بشير، والنقشبندي، ناصر، الآثار: الخشب في دار الآثار العربية، مجلة سومر، مديرية الآثار القديمة، بغداد، ١٩٤٩م.
- (١٢) القيسي، ربيع، الملوية "منارة المسجد الجامع في سامراء"، مجلة سومر، وزارة الإعلام، بغداد، ١٩٧٠م.
- (١٣) كارينتر، هارولد، وتليت، روبرتس، الحديد تعدينه وتقسيته وصناعته عند قدماء المصريين، مجلة المقتطف، القاهرة، ج ١، مج ٧٧، ١٩٣٠.
- (١٤) كولنجت، الأب موريس، علم النجوم على عهد الخلفاء، مجلة المشرق، المطبعة الكاثوليكية للآباء اليسوعيين، لبنان، ١٩٠٠م.
- (١٥) لامنس، هنري، أحوال لبنان في القرن الرابع عشر قبل المسيح وفقاً لما ورد في مراسلات تل العمارنة، مجلة المشرق، المطبعة الكاثوليكية، العدد ٣، بيروت، ١٩٠٠م.
- (١٦) لامنس، هنري، رسم المجاري النهرية في لبنان، مجلة المشرق، مج ٧٠، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، ١٩٠٤م.
- (١٧) لامنس، هنري، لمحة اقتصادية في مجاري المياه اللبنانية، مجلة المشرق، مج ٧٠، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، ١٩٠٤م.
- (١٨) محمد، غازي رجب، المنبر في العصر الإسلامي الأول، مجلة سومر، مج ٣١، ج ٢، مطبعة الجمهورية، بغداد، ١٩٧٥م.
- ب- غير العربية :

(1) Kinderman, K, Safina, E. I (Supplement)