

الفصل الثالث

السفن التجارية وطرق التجارة البحرية

من القرن ٥-٧هـ/١١-١٣م

أولاً- صناعة السفن التجارية:

أ- المكونات الأساسية اللازمة لصناعة السفن

ب- طريقة صناعة السفن

ج- تجهيزات السفن التجارية وأدوات الإبحار:

١- تجهيزات السفن التجارية

٢- أدوات الإبحار

ثانياً- ملكية السفن التجارية وأنواعها:

أ- ملكية السفن التجارية

ب- أنواع السفن التجارية:

التصنيف الأول: حسب ملكية السفن وموطنها

التصنيف الثاني: حسب وظيفة وشكل السفن

التصنيف الثالث: حسب أسماء السفن

ثالثاً- الطرق البحرية:

أ- الطرق البحرية عبر البحر المتوسط:

١- الطريق الساحلي

٢- طريق صقلية

٣- الطرق المباشرة

ب- الطرق البحرية عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي

رابعاً- مواسم الرحلات التجارية وأعرافها:

أ- مواسم الرحلات التجارية

ب- أعراف الرحلات البحرية

يعرض هذا الفصل لصناعة السفن التجارية وملكيّتها وأنواعها وأسماؤها تلك السفن^(١)، كما يتناول الحديث عن الطرق التجارية البحرية، ومواسم الرحلات التجارية وأعرافها.

أولا صناعة السفن التجارية:

مرت صناعة السفن بعدة مراحل في تلك الفترة، أولها توفير المواد الخام والمكونات الأساسية، ثم صناعة جسم السفينة، ثم تزويد السفينة بتجهيزات ضرورية مثل الصواري والأشرعة والمرساة، ثم المرحلة الأخير توفير أدوات الإبحار مثل أدوات القياس والخرائط البحرية، وسوف نتناول كل مرحلة من هذه المراحل فيما يلي:

أ- المكونات الأساسية اللازمة لصناعة السفن:

يُعد الخشب والزفت والقطران والحديد المواد الأساسية الأهم في صناعة أي سفينة سواء الحربية^(٢) أم التجارية. والراجح أن أودية وجبال مدينة بجاية التي تقع

(١) كان يستخدم في المصادر التي ترجع لفترة البحث كلمات عامة للإشارة لوسيلة التنقل عبر البحار مثل مركب وقارب وسفينة، انظر: أوليفيا ريمي كونستبل: مرجع سابق، ص ٦.

(٢) تطور صناعة السفن التجارية صاحب تطور صناعة السفن الحربية بالمغرب واستفادت الصناعتان من بعضهما البعض؛ ففي عصر بني زيري خاصة في عهد المعز بن باديس عرف المغرب الأدنى تكوين أسطول حربي قوي ذات صبغة مغربية خالصة، ليواجه به علي ما يظهر منافسيه في طرابلس الغرب، أما في عهد الموحدين فرغم من أن الموحدين كانوا يجدون فيما يغنمون من سفن أعدائهم المرابطين ثم الصقليين والبيروقيين والنصارى الإسبانيين مورداً لتنمية أسطولهم، إلا أن البناء كان هو المورد الأساسي في تكوين الأسطول الحربي الموحد، ومما ساعدهم علي بناء سفن كثيرة تعدد دور الصناعة في المغرب والأندلس منذ أيام أموي قرطبة وعبيدي أفريقية ثم المرابطين، ومن المراسي القديمة التي ظل الموحدون يستخدمونها في بناء سفنهم: طنجة وسبتة وبإداس وبلاد الريف ومهدية بني عبيد وتونس ووهران وهنين وعنابة وقادس والمرية والجزيرة الخضراء وشلب، ولم يكتف الموحدون بهذه الدور القديمة

بالقرب من حدود بلاد المغرب الأدنى كانت مصدراً رئيسياً لتلك المواد. فقد كان بها الغابات التي توفر الخشب الجيد والزفت والقطران. بالإضافة إلى ما بها من معادن خاصة بالحديد، في حين كانت المهديّة تحتاج إلى استيراد الحديد من الخارج^(١).

ورغم أن افريقية كانت تعاني من مشاكل في توفير الخشب لبناء السفن في تلك الفترة، إلا أنها ضمت بعض المناطق التي اشتهرت بوجود الخشب مثل مدينة بونة التي قيل عن خشبها أنه جيد^(٢). كما أنها كانت قريبة من صقلية التي تميزت بوفرة ذلك الخشب، الذي إستُخدم لصناعة السفن لاسيما السفن التجارية، خاصة بالقرب من موقع الياح في جبل النار، حيث كانت تُقطع منه أنواع من الخشب مثل خشب الشوع والأرجل الضخمة^(٣).

وكان نتيجة الأخطار الجسيمة التي تعترض الملاحة في البحر الأحمر والمحيط الهندي، نتيجة لكثرة الصخور والشعاب المرجانية وما به من تيارات بحرية وما يهب عليه من رياح وأعاصير، فقد احتاجت السفن التي تسير بهما إلى أنواع خاصة من الخشب يمتاز بمتانته وصلابته حتى تستطيع مقاومتها، وتحمل العوامل والتأثيرات

بل أنشئوا آخري جديدة أو وسعوا الدور القديمة. فمن النوع الأول أنشأ عبد المؤمن المعمورة، على وادي سبو بمقربة من سلا، وبنى يوسف دار صناعة في اشبيلية، ومن النوع الثاني سبته التي وسع المنصور دار الصناعة فيها. وهناك دور أخرى لإنشاء سفن النقل مثل قصر مصمودة والحبلات من أرض بني عبودة قرب ملتقي وادي فاس وتميزت بصناعة السفن الصغيرة، انظر: ابن صاحب الصلاة: مصدر سابق، ص ٥٢، ٥٣، عز الدين موسى: الموحدون في الغرب الإسلامي، ص ٢٦٦، ٢٦٧، حمدي عبد المنعم محمد حسين: مدينة سلا في العصر الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية ١٩٩٣م، ص ٧٦.

(١) الإدريسي: مصدر سابق، ج١، ص ٢٦٠، الهادي روجي ادريس: مرجع سابق، ج٢، ص ١٤٦.

(٢) الإدريسي: المصدر السابق، ج١، ص ٢٩١.

(٣) الحميري: مصدر سابق، ص ٣٠.

الجوية والبحرية القاسية. لذلك صُنعت ألواح تلك السفن وهياكلها من خشب الساج أو خشب جوز الهند، لجودته وما تميز به من شدة الاحتمال فتمتى تم إعداده لم ينشق أو يشقق أو يتغير شكله؛ خاصة عند جمعه بالأجزاء الحديدية، كما يسهل استعماله لأنه ليس شديد الصلابة وله مرونة وقوة احتمال عظيمتان^(١). ويتحدث ابن جبير عن مورد خشب الساج فيقول انه كان "مجلوب من الهند واليمن" حيث كان ينمو بكثرة في جنوب الهند وفي بورما وسيام واندونيسيا^(٢).

وكانت ألواح سفن البحر المتوسط تشد إلى بعضها بمسامير معدنية^(٣) على حين كانت ألواح سفن البحر الأحمر والمحيط الهندي تشد إلى بعضها بالحبال^(٤). ويُعتقد أن السبب الرئيسي في استعمال الحبال والألياف في سفن البحر الأحمر والمحيط الهندي^(٥) بدلاً من المسامير، هو قدرة السفن المخيطة واستطاعتها التعامل مع أمواج المحيط والشعاب المرجانية في البحر الأحمر، حيث تكون أكثر مرونة من مثيلتها المساميرية فيمكنها امتصاص الصدمات^(٦). كما أن البحر الأحمر لا تكون المسامير

(١) المسعودي: مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق محمد محي الدين عبد الحميد، دار الفكر، بيروت، الطبعة الخامسة ١٩٧٣م، ج١، ص ١٦٣، الإدريسي: مصدر سابق، ص ٩٤.

(٢) رحلة ابن جبير: ص ٤٧، احمد رمضان احمد: مصر وأسطورة البحر الأحمر، ندوة البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة، جامعة عين شمس، كلية الآداب، القاهرة ١٩٨٠م، ص ١٨٨.

(٣) كانت طريقة عمل الحديد، علي ما يرجح تتم عن طريق فتح حفرة في الأرض يوضع بها خليط من خام المعدن، مع الفحم الحجري الذي كان يتم تسخينه يدويا أو بالقدم، وكان نتاج هذه العملية يتمثل في كتل معدنية قابلة للطرق، وتقطع هذه الكتل إلى قطع وفقا لما هو مطلوب، انظر: علي محمود فهمي: مرجع سابق، ص ٨٨، ٨٩.

(٤) المسعودي: مصدر سابق، ج١، ص ١٦٣، الإدريسي: مصدر سابق، ج١، ص ١٣٦، ١٣٧، علي محمود فهمي: مرجع سابق، ص ٩٠، ٩١.

(٥) الإدريسي: مصدر سابق، ج١، ص ٣٤٩، شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص ١١.

(٦) شوقي عبد القوي عثمان: المرجع السابق، ص ١٢٤، ١٢٥.

الحديدية مناسبة لبناء السفن فيه لأنها تصير أقل سمكاً وأكثر ضعفاً في الماء ، ولذا كانت الألواح توصل بالألياف ثم تدهن بالشحم والقطران^(١).

أما عن نوعية تلك الحبال وطريقة صنعها، فتذكر المصادر أنها حُصل من القنبار، وهو قشر جوز النارجيل يدرسونه ثم يفتلون منه أمراًساً يخيطون بها المراكب ويخللونها بعيان النخل"، والراجح أن هذا القنبار مصدره من بلاد الهند^(٢).

أما الدهان المستخدم في سد ثقوب السفينة، فقد أعطانا الإدريسي وصفاً دقيقاً لطريقة صنعه فقال: "كانت الألواح تسد بمزيج من الراتنج - الصمغ النباتي المستخرج من بعض الأشجار مثل الصنوبر- ودهن الحوت". وهو الدهن المستخرج من الحيتان الصغيرة التي تطبخ في القدور فيذوب جميع لحمها ويستخلص منه الشحم مذاباً. وهذا الدهن مشهور ببلاد اليمن في عدن وغيرها من المدن الساحلية، وفي بلاد فارس وساحل عمان وبحر الهند والصين^(٣). وكان دهان هيكل جسم السفينة بتلك المادة بهدف ترطيب خشب السفينة وجعله أكثر مرونة ليتحمل قوة الاصطدام بالأمواج وشعاب البحر^(٤).

كما كانت أجزاء السفن القديمة أو المحطمة مصدر للمواد الخام التي يُعاد استخدامها في إنشاء سفن جديدة أخرى، ففي عام ٥٣٦ هـ / ١١٤١ م استولى الحاكم الزيري "الحسن" على سفينة مشيدة في بجاية وكانت هذه السفينة عائدة من مصر،

(١) المسعودي: مصدر سابق، ج١، ص ١٦٣، الإدريسي: مصدر سابق، ج١، ص ١٣٦، ١٣٧،

علي محمود فهمي: مرجع سابق، ص ٩٠، ٩١ .

(٢) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٤٧، علي محمود فهمي: المرجع السابق، ص ٩٠، ٩١ .

(٣) الإدريسي: مصدر سابق، ج١، ٩٤، احمد رمضان احمد: مرجع سابق، ص ١٩١ .

(٤) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٤٧ .

ففرغ حمولتها وتركها في الميناء وحينما هبت عاصفة حطمتها، أمر الحسن بجمع حطامها بعناية وشيد بها سفينة جديدة^(١).

ب - طريقة صناعة السفن:

تشابه أسلوب صناعة السفن والمواد المستخدمة في تلك الفترة في المحيط الهندي والبحر الأحمر والمتوسط أيضاً وهو خير مثال على التوحد الثقافي. كما أن هذا التوحد يظهر أيضاً في المصطلحات الملاحية، وفي أسماء السفن كما ستبين فيما بعد^(٢).

وإذا تطرقنا لطريقة صناعة السفن، نجد انه كان هناك خواص فنية مشتركة تجمع فيما بينها، بغض النظر عن كل نوع من أنواع تلك السفن، فقد كان (الهراب) وهو اللوح الطولي الرئيسي في قعر السفينة، ثم يؤتى بالألواح عرضية ذات قيعان مسطحة توضع على الأرض، ثم تثقب الألواح بكل عناية ممكنة بمثقاب حديدي قرب حوافها، وتدق فيها دبابيس أو أوتاد خشبية، وبهذه الطريقة تثبت الألواح، ويدق في مقدمة السفينة ومؤخرتها دبابيس أو أوتاد خشبية لكي تثبت الألواح في المقدمة والمؤخرة. وبعد هذا تربط الألواح معاً، وكان لابد من قلفطة السفن - أي طلائها - لكي تسد شقوق السفينة وحماية أخشابها من السوس ومن ملوحة الماء^(٣).

(١) ابن عذاري: البيان المغرب، ج١، ص ٢٧٠، ٣١٣، ٣١٤، جورج مارسيه: مرجع سابق، ص ٢٤٧-٢٥١.

(٢) شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص ١١٨، انظر: شكل رقم (٤ - ب) يوضح طريقة يدوية لصناعة المراكب والسفن التجارية تحاكي طريقة صناعة السفن التجارية في العصور الإسلامية.

(٣) الادريسي: مصدر سابق، ج١، ص ٣٤٨، ٣٤٩، شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص ١٢٩.

ج - تجهيزات السفن التجارية وأدوات الإبحار:

بعد الانتهاء من بناء جسم السفينة التجارية تأتي مرحلة تزويد هذه السفينة بالتجهيزات الضرورية لكي تسير بالبحر، وكذلك بالأدوات اللازمة التي تعين القائمين على تلك السفينة بالإبحار بها ووصولها المرسى المقصود.

١ - تجهيزات السفن التجارية:

كان يتم استكمال باقي العمليات الأخرى لإعداد المركب التجاري بعد إنزاله مياه الشاطئ، حيث يركب الصاري أو الصواري وترفع الأشرعة، وتجهز المجاديف أن وجدت. بالإضافة إلى الهواجل والجمال وغير ذلك من آلتها، وبذلك تكون اكتملت للإبحار^(١).

وكان الصاري وهو عمود من الخشب يُستخدم في رفع الشراع عليه من أهم تجهيزات السفن البحرية التجارية، وكان يُسمى في البحر الأحمر والمحيط الهندي (الدقل)^(٢)، ومن أنواع تلك الصواري التي عُرفت في البحر المتوسط في فترة الدراسة صاري يُسمى (الأردمون)، وهو صاري متوسط الحجم^(٣).

ويرتبط بالصاري قطعة خشب أخرى تُسمى (القريّة) وحسب ما قاله ابن جبير هي الخشبة التي تربط بها الأشرعة. وهي لا يستهان بحجمها، بدليل أن أندلسياً آخر قريباً من عهد ابن جبير يورد هذه العبارة: "قُلبت القريّة علي رأسه وفلقته"^(٤).

(١) عبد الواحد المراكشي: وثائق المرابطين والموحدين، ص ٤٧٠، ٤٧١، أحمد الشامي: العرب وصناعة السفن، (ضمن ندوة الحضارة الإسلامية وعالم البحار)، اتحاد المؤرخين العرب، نوفمبر ١٩٩٣م، ص ١٣٨-١٤١.

(٢) المسعودي: مصدر سابق، ج١، ص ١٥٥.

(٣) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٢٨٥، أمين توفيق الطيبي: مرجع سابق، ص ١١٥.

(٤) ابن جبير: المصدر السابق، ص ٢٨٥، أمين توفيق الطيبي: المرجع السابق، ص ١٠٦.

كما يرتبط بالصاري ما يشبه المقعد يُصنع بإحكام يثبت بأعلى الصاري، ووظيفته أن يجلس عليه أحد البحارة لاستكشاف طريق السفينة واستكشاف أي عائق بمياه البحر مثل الشعاب المرجانية، وقد ذكر الإدريسي كيف كان هذا المقعد يُصنع بإتقان شديد، فيقول: "والربانيون في هذه المراكب لهم آلات متخذة بحكمة مهندسة موضوعة في أعلى الصاري الذي يكون في مقدمة المركب فيجلس به الرباني ويصير ما لاح أمامه من التروش التي تحت الماء مخفية فيقول للماسك على المركب (خذ إليك) و(ادفع عنك) ولولا ذلك ما عبره أحد"^(١).

أما الأشرعة فكانت مصنوعة من القطن، وأجودها من صنوع جنوة ومرسيليا. وكان يحتفظ عادة بشراع أمتن من المشمع، لاستعماله عند هبوب الرياح العاصفة^(٢). وكانت معظم السفن التجارية المتوسطة مزودة بالأشرعة، وكانت هذه الأشرعة مفضلة لأنها متعددة الجوانب أو البراعات مع أن مساحتها لم تكن مجهولة. وهناك دراسات حول امتداد الرحلات التجارية، تفيد أن مراكبها تعتمد غالباً على الرياح كقوة دفع؛ على الرغم من حقيقة أن بعض أنماط المراكب المتوسطة (وخاصة ما يدعي طريدة) قد صممت لاستخدام الأشرعة والمجاديف معاً، بينما كان استخدام الدفع بفضل الأشرعة، يُمكن من إدارة المراكب التجارية من خلال مجدافين للتوجيه في المؤخرة^(٣).

ونعرف إلى حد ما أكثر حول أشرعة وصواري ومجاديف المراكب النصرانية التي كانت تسافر عبر البحر المتوسط عامة خلال القرن السادس والسابع للهجرة/الثاني عشر والثالث عشر للميلاد، خاصة وأن تلك السفن دخلت في نطاق النشاط التجاري البحري في البحر المتوسط عامة والمغرب الأدنى خاصة. فقد

(١) نزهة المشتاق: ج١، ص ١٣٧.

(٢) أمين توفيق الطيبي: مرجع سابق، ص ١١٥، ١١٦.

(٣) أوليفيا ريمي كونستبل: مرجع سابق، ص ٦٣.

صُورت المراكب القشتالية على بعض البقايا الأثرية والمخطوطات التي تعود للقرن السابع الهجري / الثالث عشر الميلادي، حيث تظهر بعض السفن المصورة مدورة الشكل ومزودة بصاريتين أو ثلاثة، ونشر فوقها أشرعة مربعة أو مثلثة؛ وهي ذات مؤخرة ضخمة مرتفعة ومعقوفة ومجذاف توجيه خلفي. وكانت هذه المراكب متشابهة جداً مع المراكب الإيطالية المدورة ذات الصاريتان عامة، وأشرعة مثلثة وعدة مستويات لاحتواء المسافرين والمشحونات^(١)؛ وقد تميزت أشرعة مراكب البحر المتوسط، خاصة التابعة للمدن الإيطالية بأن صواريتها تأخذ شكل صليب لكي يمتلئ الشراع بالهواء لدفع المركب وربما كان هذا الشكل في الأشرعة الثلاثية فقط^(٢).

كما استخدمت السفن الإسلامية بالمحيط الهندي والبحر الأحمر الشراع المثلث، وهناك حقيقة تاريخية تؤكد إن الشراع المثلث المعروف في البحر المتوسط اليوم بالشراع اللاتيني والذي استخدمته سفن الشحن التجاري لاسيما الجنوبية^(٣). ليس لاتينيا علي الإطلاق حيث أن المسلمين هم الذين ادخلوه في البحر المتوسط؛ حيث كان الشراع المربع ذا كفاءة أقل، بينما تميز الشراع المثلث من غيره بأنه أفضل وأسرع عند الإبحار أثناء هبوب الرياح^(٤).

ويلاحظ أن حجم الشراع الذي كان يُستخدم في السفينة المبحرة في تلك الفترة يجدهه حالة الجو وطول الرحلة، وتبدو قوة ملاحظة ابن جبير في إشارته إلى استعمال

(١) المرجع السابق: ص ٦٩، ٧٠.

- Eugene H. Bryne; Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries, Speculum, Vol. ٦, No. ٣ (Jul., ١٩٣١), pp٤٧٩, ٤٨٠,

انظر شكل رقم (٣ - ب): أشرعة أمامية خلفية ثلاثية ورباعية الشكل

(٢) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٢٩٠.

(٣) أنور عبد العليم: مرجع سابق، ص ٧٤،

- Eugene H. Bryne ; op,cit , pp٤٧٩ , ٤٨٠ .

(٤) شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص ١٢٧، ١٢٦.

البحريين للأشعة الصغار عند اشتداد هبوب الرياح، للتخفيف من أثرها علي جري المركب، لذلك كانت السفن تحتوي على أكثر من شراع من حيث الحجم، ومن أنواع تلك الأشعة (الدُّون) وهو شراع دون الشراع الكبير^(١).

ومن تجهيزات السفن التجارية أيضاً (المجداف) خاصة للسفن التي لا تستخدم الأشعة في الإبحار، ومنذ القرن السابع الهجري/الثالث عشر الميلادي. تطور مجداف التوجيه إلي الدفة (السُّكان) في مؤخرة المركب، واستعملت الحبال كأداة توجيه للدفة، ثم استبدلت الحبال بعد ذلك بعصا الدفة (يد الدفة) كما يسميها البحارة حالياً. وحدث تطور في شكل بعض السفن، فظهرت أنواع جديدة متأثرة بصناعة السفن الأوربية مثل السفن ذات المؤخرة العريضة أو المربعة^(٢). ولقد استخدمت السفن الشراعية الأوربية ذات المجداف الكبيرة بصفة رئيسية في البحر المتوسط، ولقد كانت سفن العشاريات nef الفرنسية وسفن البحر الأسود والبلطيق ذات الدواليب cogge مجرد مراكب إبحار فحسب، مرتفعه في الماء وذات جوانب مصقولة^(٣). كما أن القادس - أبرز أنواع السفن التجارية ذات الهوية الأوربية - فكان يتميز بوجود المجداف^(٤).

وكانت تجهيزات السفن التجارية تضمن أيضاً (الرائس) أو المرساة^(٥)، وكانت تتكون من كتلة حديدية ضخمة علي شكل رأس حربه وتتصل بالسفينة عن طريق حبل ضخم، وكانت وظيفتها أن تُلقِي في مياه البحر لتثبيت السفينة بعد وصولها

(١) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٢٨٥، ٢٨٩، ٢٩٣، أمين توفيق الطيبي: مرجع سابق، ص ١٠٦، ١١٥.

(٢) ابن بطوطة: مصدر سابق، ص ٢٤٥، أحمد الشامي: مرجع سابق، ص ١٤٣ - ١٤٥.

(٣) هنري بيرين: مرجع سابق، ص ٩٢.

(٤) أوليفيا ريمي كونستبل: مرجع سابق، ص ٦٣.

(٥) القرافي: الذخيرة، تحقيق محمد حجي وآخرون، دار الغرب الإسلامي، بيروت، الطبعة

للميناء المطلوب^(١). كما كان يلزم للمراكب التجارية قوارب تتبعه في البحر تسمى العُشاري، وهي أشبه ما يكون بقوارب الإنقاذ في السفن الحديثة^(٢).

وقد تنوعت أحجام أو سعة مراكب وسفن البحر المتوسط. وكان عند وصف مركب بأنه " كبير "؛ فلأنه كان يتسع لعدة مئات من المسافرين، وقد أشارت مصادر تاريخية ترجع لفترة البحث بعض أعداد المسافرين في تلك المراكب، حيث ذكرت إحدى وثائق الجنيزة أن مركباً سافر من طرابلس الغرب إلى اشبيلية وعلي ظهره ستة وثلاثون أو سبعة وثلاثون من اليهود وثلاثمائة مسلم تقريباً. ويصف ابن جبير في هذا الزمن تقريباً، سفينة جنوية تحمل مئتي حاج مغربي إلي بلادهم من مصر^(٣). وتراوحت حمولة السفن الأوربية ما بين المائتي طن والستائة^(٤). وكانت سفن الشحن الجنوبية قد وصلت ذروتها في حوالي عام ٦٤٨ هـ / ١٢٥١ م، حيث وصلت سعة قصوى من حوالي ٦٠٠ طن من الوزن الساكن^(٥).

٢- أدوات الإبحار:

كانت هناك أدوات مهمة لا بد للقائمين على السفينة التجارية لاسيما الربان من أن يأخذها معه أثناء الإبحار، وهي خريطة للطريق والحقة والآلات التي تحدد ارتفاع النجوم والأشياء التي تمكن من تحديد خطوط العرض الجغرافية، وأحجار تستخدم في الصيد، وآلة لقياس عمق المياه "بلد"، وفانوس لإعطاء الإشارات. أما ساعة الإبحار فيحددها المعلم حسب النظام البحري للمكان وحسب الأحوال

(١) ابن جبير: المصدر السابق، ص ٢٩٤.

(٢) المصدر السابق: ص ٢٨٥، أمين توفيق الطيبي: المرجع السابق، ص ١١٥.

(٣) ابن جبير: المصدر السابق، ص ٣١٧، أوليفيا ريمي كونستبل: مرجع سابق، ص ٦٨، ٦٩، Letters , in ١١٤٠ , TS١٢,١١٤,I.٢٠,ed,Assaf, Texts , published by Goitein : Med , v١. ٣١٥.

(٤) هنري بيرين: مرجع سابق، ص ٩٢.

(٥)

الجوية. ومن أهم ما اصطحبه الربابنة في سفنهم هو سجلات (الرهمني)^(١)، حيث يسجل فيها خطوط عرض كل ميناء بالإضافة إلى الجداول الفلكية ومعلومات عن الرياح والسواحل والشعاب وكل شيء يحتاج الربان إلى معرفته. ومن أشهر الرهمنات أن لم يكن أشهرها علي الإطلاق حتى الآن كتاب "الفوائد في أصول البحر والقواعد" لابن ماجد، حيث لم يترك شاردة أو واردة في علم الملاحة المعروف حينذاك إلا ذكرها. وكذلك كتاب العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية لسليمان المهري^(٢).

وتبرهن لنا الإشارات التي ذكرها ابن حوقل والمقدسي عن وجود دفاتر لدي البحارة في المحيط الهندي يستعينون بها في رحلاتهم، على أن ملاحي المحيط الهندي في أواسط القرن العاشر كانوا يسافرون بواسطة أو بمعاونة كتب المسالك والخرائط البحرية التي وإن كانت وقتئذ بدائية ناقصة، فإنها تحسنت بعد ذلك في عام ٤٠٠ هـ / ١٠٠٩م بواسطة المعلم أو مستعلم المركب جوازير بن يوسف الأريكي الذي وضع أسس المسالك البحرية العربية بعد أن قام برحلة في المركب الهندي Dabawkarah، التي سميت فيما بعد رهنماش Rahanamach وقد أدخلت عليها تحسينات عدة، وتردد صداها في مخطوط مجهول المؤلف في القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي؛ حتى وصل آخر الأمر إلى حوزة ابن ماجد الربان المعروف. ويبدو تاريخ تطور الرهنماش واضحاً في مقدمة كتاب ابن ماجد المسمى "علم البحر" ثم أدخل

(١) الرهمنان: وتنطق أيضاً (راهنامج - رهمانج - وهماني - رباني - رحماني)، وهي كلمة ذات أصل فارسي، وأصلها كلمتين رآه وتعني طريق، ونامه وتعني كتاب، أي كتاب الطريق أو المرشد الملاحي أنظر: أنور عبد العليم: مرجع سابق، ص ٢٨.

(٢) ابن ماجد: الفوائد في أصول علم البحر والقواعد والأراجيز والقصائد، نشر جبريل فران، باريس ١٩٢١ - ١٩٢٣م، ص ٢، ٣، سليمان المهري: العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية، نشر جبريل فران، باريس ١٩٢٥م، ص ١٢، شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص ١٠١ - ١٠٣.

المعلمون، خلفاء ربابنة القرن العاشر تحسينات متعددة تدريجياً على الدفاتر التي أشار إليها المقدسى - ونذكر على وجه الخصوص من بينهم ملاحاً من أصل اسباني أو مغربي هو عبد العزيز بن احمد المغربي، حتى إذا كان عام ٥٧٩هـ/ ١١٨٤م استطاع إسماعيل بن حسن بن سهل بن أبان أن يقوم بدراسات في هذا الصدد، فكتب ورسم الرهنماش التي استخدمها ابن ماجد في كتابه^(١).

كما استخدم الربابنة آلات لقياس ارتفاع الشمس والنجوم والكواكب فوق الأفق على البر والبحر وكذلك لتحديد الاتجاهات. والإسطرلاب^(٢) احد هذه

(١) ابن ماجد: حاوية الاختصار في أصول علم البحار، نشر جبريل فران، باريس ١٩٢١- ١٩٢٣م، ص ٨٩، خوان برنيط: هل هناك أصل عربي أسباني لفن الخرائط البحرية، ترجمة مختار العبادي، مجلة المعهد المصري للدراسات الإسلامية في مدريد، العدد الأول، مدريد ١٩٥٣م، ص ٨٠، ٨١.

(٢) (الأسطرلاب) لفظ يوناني مركب من: أسطر، بمعنى نجم، و: لاب، بمعنى: مرآة، أي مرآة النجم، وورد ذكرها في بعض المصادر: إسطرلاب، وهي آلة فلكية لاستخراج البرج الذي فيه الشمس، وتحديد مغيب الشفق وطلوع الفجر، ومعرفة =الاتجاهات، وقياس ارتفاعات الكواكب، وتحديد الأبعاد فيما بينها. وهو عبارة عن قرص معدني مقسم إلى ٣٦٠ درجة ويعرف بميزان الشمس، ومن اجزائه العلاقة وهي حلقة يعلق بها الجهاز، ثم العروة وهي الجزء الذي تشبك فيه الحلقة، ثم الكرسي وهو الجزء البارز من المحيط، ثم العضادة وهي المسطرة التي تدور على ظهر المحيط منطبقة عليه ومثبتة في المركز، ثم الهدفتان وهما الصنجتان الصغيرتان القائمتان على العضادة على زوايا قائمة في كل واحدة منها ثقب يقابل ثقب الاخرى، ثم قوس الارتفاع وهو المرسوم على ظهر المجزأة، ثم منطقة البروج وهي الدائرة المقسومة باثنى عشر قسماً غير متساوية مكتوب فيها أسماء البروج، انظر: ابن السمح: رسالة في العمل بالإسطرلاب، مخطوط، دير الاسكوريال، مدريد اسبانيا، نشر موقع ziedan.com، ورقه ١ - ٨، ابن الصفار، العمل بالإسطرلاب وذكر آلاته وأجزائه، مخطوطة بدير الاسكوريال، نشر موقع ziedan.com، ورقه ١، ٢، أنور عبد العليم: مرجع سابق، ص ١٦٩، ١٧٠.

الآلات، وقد أُطلقت هذه الكلمة (إسطرلاب) على عدة آلات. تنحصر في ثلاثة أنواع رئيسية بحسب ما إذا كانت تمثل مسقط الكرة السماوية على سطح مستو أو مسقط هذا المسقط على خط مستقيم، أو الكرة ذاتها بلا أي مسقط. وقد تعددت وجود استعمال الإسطرلاب فكان يستخدم لاستخراج البرج الذي تكون الشمس فيه، وعدد الدرجات التي قطعته منه ومغيب الشفق وطلوع الفجر، وفي معرفة أوقات النهار وأوقات الليل، وما مر من ساعات زمنية منها، ومعرفة ما هو مجهول من كواكب السماء الموضوع في شبكة الإسطرلاب من قبل معلوم منها، ومعرفة أي درجة تتوسط السماء مع أي كوكب شئت، ومع أي درجة يطلع ويغرب، ومعرفة القبلة بالليل والنهار والطول والعرض، واخذ عرض كل بلد وطوله، والظل من قبل ارتفاع الشمس، وارتفاع الشمس من قبل الظل، ومعرفة ظل نصف النهار الذي هو ظل الزوال، ومعرفة ظل وقت الظهر ووقت العصر في أي يوم من أيام السنة، وارتفاع ما بين مكانين، ومقدار ما يزيد الأعلى عن الأخفض. وبالإضافة إلى ذلك كله معرفة موضع القمر من البروج ومواضع الكواكب السيارة فيها، ومعرفة المشارق والمغارب وما إلى ذلك من المسائل^(١).

كما استخدم البحارة في تلك الفترة آلة تسمى (ربع الدائرة) أو "المربع" وهو قوس قدره ٩٠ درجة من دائرة الإسطرلاب مثبت عليه خيط يتصل بثقل من الرصاص، ويكون هذا الخيط ضلع الزاوية التي تحدد ارتفاع النجم فوق الأفق وفكرته مأخوذة من الربع المجيب للخوارزمي. ولاستعماله كان الراصد يحرك هذه الآلة بإحدى يديه حتى ينفذ الشعاع الواصل من النجم أو الجرم السماوي بين ثقبين مثبتين على إحدى حافتي الجهاز، وتقرأ الزاوية المحصورة بين الثقل والضلع

(١) ابن السمع: مصدر سابق، ورقة ١-٩، ابن الصفار، العمل بالإسطرلاب وذكر آلاته وأجزائه، مخطوطة بدير الاسكوريال؛ نشر موقع ziedan.com، ورقة ١، ٢، ابن ماجد: الفوائد، ص ٦، ١٤، شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي؛ ص ١٠٤ - ١٠٧.

القريب من الراصد. وأقدم وصف لربع الدائرة في المصادر الأوروبية يرجع لعام ١٢٧٦هـ/١٢٧٦م أي للقرن الثالث عشر الميلادي، لمؤلف يدعى روبرت انجليس من مونييليه، ولا شك أنه مقتبس من وصف الآلات العربية المماثلة التي كانت سائدة بين الملاحين العرب في البحر المتوسط في ذلك الوقت. في حين أن أقدم وصف للإسطرلاب في المصادر الأوروبية فيرجع للقرن الحادي عشر الميلادي، وقد كتبه أحد رجال الدين المسيحيين ويدعى كونتر أكتوس دي فيرنجن نقلاً عن المصادر العربية قبل عام ٤٤٥هـ/١٠٥٤م^(١).

ومن الآلات المستخدمة أيضاً وخصوصاً في المحيط الهندي (آلة الكمال) وهي عبارة عن خشبة علي شكل متوازي المستطيلات يتصل بوسطها خيط مدرج بعقد، تختلف المسافة بين كل عقده وأخري حسب ظل تمام زاوية الارتفاع. ولاستعمال هذه الآلة يثبت الراصد الضلع الأسفل لمتوازي المستطيلات علي الأفق، بحيث يياس الضلع النجم المرصود. وهو في هذه الحالة يقرب الخشبة أو يبعتها حتى يحصل علي هذا الوضع. ثم يقرأ مباشرة عدد العقد التي بين العين ومركز الخشبة، ويوضح هذا العدد ارتفاع النجم بالأصابع. ومنها يمكن معرفة خط العرض برصد النجم القطبي^(٢).

كذلك كانت الحقة أو الديرة أو (بيت الابرة) كما سماها ابن ماجد وهي البوصلة الآن من الأدوات التي ساعدت على تحديد اتجاه السفينة. ولقد مرت البوصلة بعدة مراحل أو تطورت قبل أن تصل إلى الشكل المعروف عنها الآن. وقد حدث

(١) أنور عبد العليم: مرجع سابق، ص ١٤٢-١٤٤، انظر شكل رقم (٧-ب): شكل يوضح آلة ربع الدائرة.

(٢) ابن ماجد: الفوائد، ص ٧، ٨، ١٤، أنور عبد العليم: المرجع السابق، ص ١٤٧، ١٤٨، شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص ١٠٤-١٠٧، انظر شكل رقم (٦-ب): آلة الكمال.

اختلاف في الآراء حول أسبقية اكتشاف البوصلة، فبعضهم ينسب الأسبقية إلى الفرس وآخرون إلى الصينيين، وغيرهم إلى الأوروبيين وبعض إلى العرب إلا أن أحد الباحثين اثبت أسبقية العرب والفرس في اكتشاف الإبرة المغناطيسية قبل الصينيين، ومعرفة ملاحى المحيط الهندي كلهم قبل ملاحى البحر المتوسط وأوروبا^(١). لذلك يرجح أن استعمال البوصلة في الملاحة كان شائعاً في القرن الثالث عشر سواء في المحيط الهندي أو البحر المتوسط^(٢). ويرى ابن ماجد أن

(١) ابن ماجد: الفوائد، ص ٥ - ٨، ٢٢، خوان برنيط: مرجع سابق، ص ٨٦ - ٨٨، شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص ١٠٤ - ١٠٧، عبادة كُحيلة: عن العرب والبحر، ص ٩١.

(٢) وقد أشارت بعض المصادر إلى Gerardo de Cremona الترجمان العظيم لمدرسة طليطلة وبذلك نسبها بطريق غير مباشر إلى مصادر عربية. حيث أن العرب عرفوا البوصلة في القرن الحادي عشر ولكنهم احتفظوا بسر تركيبها الذي كان يسمح لهم بمزاولة التجارة البحرية دون مراعاة مصلحة منافسيهم. ويتوسع فران في الاعتبارات حول الأسماء التي استعملها الملاحون العرب لتعين النقط الرئيسية في القرن الحادي عشر متتهياً إلى أن المسلمين في أواسط ذلك القرن، استعملوا بوصلة من "اللحم" Brujula de cebo. قد يكون مصيباً في كلامه إلا أنه من الثابت أن النصوص لم تشر إلى البوصلة حتى الثلث الأول من القرن الثالث عشر، وذلك عند ما أشار محمد الوافي في كتابه جوامع الحكايات إلى أن رباناً فقد طريقه في الخليج الفارسي أثناء عاصفة هوجاء، ولم ينقذه إلى معرفة الطريق إلا إبرة على شكل سمكة. ثم هناك بيلق القبشاقى (ت حوالي ١٢٨٢م) الذي يروي في كتابه المسمى كنز التجار (المؤلف عام ٦٤٠هـ/١٢٤٢م) أنه في أثناء الرحلة التي قام بها في شرق البحر المتوسط، لاحظ أن الملاحين يستعملون البوصلة كموجه كما كانوا يجعلون مكة في الجنوب المغناطيسي بمعنى أنه إذا اتجهت الإبرة نحو الجنوب فإنها تسمى القبلة أو الجنوب، وذلك خلافاً لمن يسافرون في المحيط الهندي فإنهم يعطون لنفس القطب الجنوبي اسم سهيل، وقد تحدث ابن ماجد عن الاتجاهات، واستطرد في اعتبارات عن دائرة الرياح ذات أربعة وعشرون اتجاهاً أو الجاوية ذات الاثني والثلاثين، ولعل من صدق هذا الاختلاف قول Chucer (ت ١٤٠٠م) أن هناك

الحققة أو بيت الإبرة أو البوصلة هي الآلة الوحيدة التي كانت معروفة عند البحارة المغاربة^(١).

وكان هناك أوجه اختلاف بين أجزاء بيت الإبرة (البوصلة) عند بحارة بلاد البحر المتوسط وما عرف من نظيراتها عند بحارة المحيط الهندي؛ فقد كانت الدائرة الأفقية مقسمة عند بحارة مصر والمغرب إلى ست عشرة خَنَّا^(٢) أو جهة أو قسماً، وكل جهة من اثنتين وعشرين درجة ونصف درجة (٣٦٠ / ١٦ = ٢٢,٣٠)؛ بينما هي - أعني الدائرة الأفقية - مقسمة عند بحارة المحيط الهندي إلى اثنتين وثلاثين جهة أو قسماً؛ فصار لكل جهة من الدائرة إحدى عشرة درجة وربع درجة (٣٦٠ / ٣٢ = ١١,١٥)^(٣).

ومن الاختلافات أيضاً بين الفريقين، هو أن جهة القطب الشمالي أو قسمه في بيت الإبرة عند المصريين تسمى (السُّميا)، وتسمى (الجاه) نسبة إلى نجم القطب الشمالي المعروف عند البحارة العرب بـ (الجاه) في بيت الإبرة عند البحارة العرب في المحيط الهندي، وهو كما قال ابن ماجد: "اسم فارسي معرب؛ وتسميه العرب (الجُدِّي) تصغير جُدِّي، وهو أقرب نجوم (بنات نعش الصغرى) أو (الدب

أربعة وعشرين سمتا وهي عند أهل البحر اثنان وثلاثون، انظر: خوان برنيط: مرجع سابق، ص ٨٦ - ٨٨.

(١) ابن ماجد: الفوائد، ص ٢٧.

(٢) الخن: هو قسم من أقسام البوصلة الملاحية ويجمع على أخنان وهو من الخان أو المنزل، انظر: أنور عبد العليم: مرجع سابق، ص ٢٨.

(٣) ابن ماجد: الفوائد، ص ٢٧، حسن صالح شهاب: حول رأى ابن ماجد، ص ١٠٠ - ١٠٨، انظر شكل رقم (٨ - ب) أجزاء بيت الإبرة عند البحارة العرب في المحيط الهندي النصف الشرقي يسمى مطالع الأختان، والغربي مغارب الأختان، وكذلك شكل رقم (٩ - ب): أجزاء بيت الإبرة عند البحارة في بحر المتوسط خاصة المصريين منهم والمغاربة حسب وصف ابن ماجد.

الأصغر) إلى مركز القطب الشمالي، وبه يهتدي رجال البادية، وركاب البحر إلى جهة القطب. وتسمى الجهة أو الجزء المقابل للقطب الجنوبي (قبلة) عند المصريين؛ لأنها جهة قبلة المسلمين بالشام وساحل مصر الشمالي، ويسمى (القطب) و(قطب سُهَيْل) عند عرب المحيط الهندي. وهذه مقابلة بين أسماء أخنان، أو أجزاء الدائرة الأفقية عند الفريقيين. فبيت الإبرة عند بحارة المحيط الهندي - كما نلاحظ - يتيح لمن يستعملها أن يجري في اثنين وثلاثين خطأً، أو جزءاً من الدائرة الأفقية حوله، وبذلك يمكنه أن يسلك طرقاً مباشرة إلى الموانئ المتجاورة على أي ساحل من أي مرسى بينه وبين هذا الساحل مسافة طويلة. فإذا كان في الإسكندرية مثلاً، وأراد السفر إلى الساحل الشرقي من البحر الأبيض المتوسط، فإنه يستطيع أن يمسه هذا الساحل في ستة خطوط هي: (المشرق الأصلي) أو (مطلع الطائر) و(مطلع الثريا) و(مطلع السماء) و(مطلع الواقع) و(مطلع العيوق) و(مطلع الناقة) من خطوط - أي أخنان - الربع الشمالي الشرقي من الدائرة الأفقية حوله^(١).

(١) ابن ماجد: الفوائد، ص ٢٧، حسن صالح شهاب: حول رأى ابن ماجد، ص ١٠٠-١٠٨. اشتهر العرب منذ القدم في مصادرهم العربية بذكر منازل القمر والتغيرات التي تطرأ على القبة السماوية، وتقسيم فلك البروج إلى أقسام، متساوية فصار لكل منزلة ١٣ درجة، ووقع في كل برج منزلتان وربع، وأول من اتبع هذا المنهج أبو يوسف يعقوب الكندي، وإن كانت المنازل معروفة من قبل ذلك لدى قدماء المصريين وأهل بابل وآشور. وأعقب ذلك ربط هذه التغيرات السماوية المتعلقة بمطالع ومغارب النجوم بمواعيد الأسفار والتوقيت وحالة الطقس وهبوب الرياح فيما عرف باسم "علم الأنواء". وقد كتب في ذلك أبو حنيفة الدينوري وابن خرداذبة وعبد الرحمن الصوفي (صور الكواكب) خلال القرنين التاسع والعاشر الميلاديين والبيروني (القرن ١١م). وقد عرف العرب ما لا يقل عن مائتين وخمسين نجماً في تسميتها العربية الخالصة. وكلمة نوء منسوبة إلى غروب النجم، انظر أنور عبد العليم: الملاحاة وعلوم البحار عند العرب، ص ٣٨، ٣٩.

وكانت الخريطة البحرية من أهم أدوات الملاحين، وفي هذا السياق نجد أول ما يلفت الانتباه في أقوال ابن ماجد هذه اسم (قمباص)، فابن ماجد لا يطلقه على بيت الإبرة، وإنما كما يبدو على خريطة بحرية فيها أسماء البنادر أي المراسي، والمسافات بالأميال بينها، ويؤكد ابن ماجد أن تلك الخرائط كانت من الأدوات الأساسية عند بحارة البحر المتوسط لاسيما المغاربة^(١).

ويرى البعض أن المقصود بكلمة قنباص أو قمباص هو تلك الخرائط البورتلانية التي كانت مستعملة في البحر المتوسط في ذلك الوقت، والتي كانت توقع عليها الاتجاهات الملاحية في خطوة موازية لأخنان البوصلة ومتقاطعة كما توضح عليها الرياح وغيرها^(٢).

وجدير بالذكر أن تلك الأدوات التي ذكرناها كانت تُحفظ في غرفة تُسمى (دبوسة) تكون في مؤخرة السفينة تحت السطح، الغرض منها حفظ المؤن والمعدات الخاصة في السفينة^(٣).

من خلال ما سبق يمكن القول أن صناعة السفن التجارية مرت بمراحل عدة بداية من توفير المواد الخام مروراً بصناعة هيكل السفينة الأساسي ثم تجهيزها بوسائل مساعدة وآلات خاصة بالإبحار. من جانب آخر كانت صناعة السفن التجارية تكاد تكون موحدة في جميع المناطق في تلك الفترة. كما كانت هناك أدوات مهمة للملاحين.

(١) ابن ماجد: المصدر السابق، ص ٢٧، حسن صالح شهاب: حول رأى ابن ماجد في أسلوب الملاحة عند البحارة العرب في البحر الأبيض المتوسط، مجلة أفاق الثقافة والتراث، مركز جمعة الماجد للثقافة والتراث، دبي، العدد ٢٤، السنة السادسة ١٩٩٩م، ص ١٠٠ - ١٠٨.

(٢) أنور عبد العليم: مرجع سابق، ص ١٦٢.

(٣) مصطفى عبد الكريم الخطيب: معجم المصطلحات والألقاب التاريخية، مؤسسة الرسالة، بيروت، الطبعة الأولى ١٩٩٦م، ص ١٧٦.

ثانياً- ملكية السفن التجارية وأنواعها:

كانت السفن التجارية المستخدمة في تجارة المغرب الأدنى البحرية ذات طبيعة خاصة من حيث الملكية، ومن حيث تنوعها وتعدد مواطنها وأشكالها ووظائفها، بل من حيث أسماؤها، وذلك كالتالي:

أ- ملكية السفن التجارية:

كانت الدولة في الغالب هي من كانت تمتلك وتتولى بناء جميع أنواع السفن في دور الصناعة، إلا أنه وفي أحيان كثيرة جداً كان التجار في الميناء يتعاونون على بناء السفن^(١). حيث أن مشاركة بني باديس وبني حماد ومن أتى بعدهم لم تحل دون ملكية الأفراد للسفن، وعادة ما تكون السفينة ملكاً لغير شخص وهم يشتركون في العمل فيها^(٢). وقد وردت إشارة واحدة عن ملكية شخص واحد لسفينة وقد

(١) حسين مؤنس: عالم الإسلام، ص ٢٧٥.

(٢) كانت ملكية السفن في البحر المتوسط في أوراق الجنيزة شيئاً محيراً. فبينما كانت التجارة الدولية في معظمها قائمة أساساً على نظام المشاركة العريضة المتشعبة وذلك للتقليل من مخاطر أعالي البحار، إلا أننا نجد السفينة في البحر المتوسط مملوكة عادة لمالك واحد. وليس هنالك أية نصوص في الجنيزة عن الملكية الجماعية للسفن، وهو أمر كان بارزاً في عقود البحار الأوربية في العصور الوسطى، أو عن المشاركة في سفينة، وهو أمر ساد كذلك ما بين السفن الجنوية في نهاية القرن الثاني عشر وبداية الثالث عشر الميلادي. وكان الموقف مشابهاً لذلك الموقف الذي كان سائداً في جنوه عند نهاية القرن الثالث عشر الميلادي. وما زال التناقض بين الأساليب المستعملة في تجارة أعالي البحار وتلك الأساليب الخاصة بملكية السفن يتطلب الشرح والتفسير. ولقد كانت السفن أيضاً عموماً ملكاً للأفراد. ولقد علمنا أن من بين كل خمسين سفينة كانت هنالك واحدة من الذين ذكروا في سجلات الجنيزه يمتلكها شركاء. من جانب آخر يبدو أن ندرة وروود أسماء ملاك سفن نصارى في فترة البحث خاصة فيما يتعلق بوثائق الجنيزة. يحتمل أن يكون بسبب أن الأربعمائة عام التي جرت خلالها حروب بحرية بين

استأجر عمالاً للعمل فيها^(١). وتشير بعض الوثائق إلى أصحاب سفن مغربية أو ملاكها مثل ذكر أصحاب مركب الرندله ومركب الرايس مسعود^(٢). وكان بيع السفن من مالك لأخر كان يخضع لقواعد وأعراف متبعة في تلك الفترة، فكان على البائع أن يذكر في عقد البيع نوع السفينة أكانت عشاري أو غيرها مثلاً، كما عليه أن يذكر في عقد البيع جميع عدتها، ومواصفاتها بالأطوال، وكم من الحمولات تتسع، ومما صنعت من الأخشاب والحبال^(٣).

كما كان استئجار السفن معروف عند المغاربة في تجارتهم البحرية، حيث ذكرت النصوص العديد من عقود استئجار تلك السفن، وكانت تلك العقود تسمى في تلك الفترة (شلنبر)^(٤). وكان هناك أعرافاً متبعة عند البحث عن سفن تجارية

المسلمين والبيزنطيين كان لها تأثيرها الشديد في أمر ملكية المسيحيين للسفن التجارية العاملة ببلاد المسلمين، انظر: جواتين: مرجع سابق، ص ١٨٤، ٢٢٤.

(١) الونشريسي: مصدر سابق، ج٨، ص ٢٩٨، عز الدين موسى: النشاط الاقتصادي، ص ٢٨٦.
 (٢) رسالة من عبد الرحمن بن أبي الطاهر الناظر بديوان افريقية إلى حكومة بيزة، مؤرخة ب ٥٩٦ هـ، ص ٢٣ - ٢٨؛ رسالة من عبد الرحمن بن أبي الطاهر ناظر ديوان تونس إلى حكومة بيزة، مؤرخة بتاريخ ٥٩٧ هـ، ص ٣٨، ٤٢؛ شهادة إثبات باعتداء المراكب البيشانية على مركب للمسلمين في شهر شوال سنة ٥٩٦ هـ في قضية المسطحات، مؤرخة بتاريخ ٥٩٧ هـ، نشرها Amari Michel في كتابه Diplomi Arabi Del Archivio Fiorntino، تحت رقم ١٢، ص ٤٣، ٤٤، رسالة من السيد ابو زيد عبد الرحمن بن عبد المؤمن بن علي والي تونس إلى حكومة بيزة، حول قضية المسطحات وتأكيده علي حسن معاملة التجار من الطرفين، مؤرخة بتاريخ شهر رمضان ٥٩٧ هـ، ص ٤٥ - ٤٧.

(٣) القرافي: مصدر سابق، ج ١٠، ص ٣٥٥.

(٤) الجزيري: مصدر سابق، ص ٢٢٨، ٢٢٩.

للإيجار، فمثلاً كانت السفن التي تُعرف عنها استخدامها في أفعال غير أخلاقية كشرب الخمر أو الفاحشة لا تُكري أو تُستأجر في أعمال التجارة البحرية^(١).

وكان يتم استئجار كامل السفينة بمعدات وأدواتها مقابل مبلغ معين من المال لفترة محددة، كما كانت عقود الاستئجار تشير إلي من سيسافر علي تلك السفن ونوع البضاعة وأوزانها، والجهة التي سوف تسافر إليها تلك السفن وأي الطرق سوف تسلك: " اكثري فلان بن فلان بن فلان السفينة المنسوبة إليها؛ التي يقال لها كذا بجميع أدياتها القائمة فيها من القلوع والصواري والأطراف والهواحل والحبال وغير ذلك من آلتها وبجميع خدمتها ونوايتها وهم فلان وفلان وفلان بكذا وكذا دفع فلان جميعها إلي فلان وقبضها منه....ومن السلع كذا وكذا ومن العروض كذا وكذا وتذكر باي وزن تكون وبأي كيل ثم تقول ويحمل له مع ذلك ما يصلحه ويصلح من معه من الغطاء والوطاء والزاد والماء علي أن يخرج فلان بن فلان بفلان ابن فلان وما معه مما وصف فوق هذا من موضع كذا إلي موضع كذا في يوم كذا من شهر كذا من سنة كذا؛ علي أن يسلك بهم علي المجاري المعروفة بكذا"^(٢).

كما كان للنقل البحري أعراف بها يتعامل التجار مع أرباب السفن؛ فالدفع يكتب في رقاع^(٣). ومن هذه الأعراف أيضاً وجود بعض التنبيهات والتحذيرات التي توضع عند استئجار السفن التجارية إذا حدث فُسخ عقد إجارة السفن التجارية، منها السفر في فصل الشتاء، وكذلك إذا منعت الرياح السير أو العودة أو منع السلطان خروجها حتى خرج وقت ومعاد السفر المتفق عليه بين المؤجر

(١) ابن عبدون: رسالة في الحسبة، تحقيق ليفي بروفنسال ضمن " ثلاث رسائل أندلسية في الحسبة والمحتسب"، مطبعة المعهد الفرنسي، القاهرة ١٩٥٥م، ص ٢٦، ٢٧.
 (٢) عبد الواحد المراكشي: وثائق المرابطين والموحدين، ص ٤٧٠ - ٤٧٢.
 (٣) الونشريسي: مصدر سابق، ج ٨، ص ٢٩٨ - ٣١٢، عز الدين موسى: النشاط الاقتصادي، ص ٢٨٧.

والمستأجر^(١). ولا كراء لمالك السفينة إذا أرغمت الرياح مستأجري السفينة على العودة بها مرة أخرى لموضع انطلاق الرحلة، كما لا يحق لمالك السفينة أخذ كراء سفينته إذا أصابت تلك السفينة عطل أو تحطمت نهائياً أثناء الرحلة أو لم تبلغ وجهتها بسبب اضطرابات البحر. أما إذا فسد جزء من البضائع المحملة على تلك السفينة المستأجرة بسبب خلل فيها مثل وصول مياه لتلك البضائع بسبب سوء صنعها أو سوء طلائها، يتم خصم سعر ما فسد من بضائع من ثمن كراء تلك السفينة^(٢). وهناك نوازل تشير لبعض تلك الأعراف، ومنها أن مراكباً دخل الإسكندرية من تونس آخر النهار فأبى قائد المركب الدخول حتى يأتي صباح اليوم التالي، وأثناء الليل أصاب المركب عطب من اضطرابات البحر، لذلك تم التحكيم بينهم أنه إذا كان المستأجرون هم من أهملوا في تفريغ حمولة المركب حتى أصابه العطب فإن عليهم كراء السفينة لا ينتقص منه شيء لصاحبها أما إذا كانت اضطرابات البحر هي من أرغمتهم على ذلك حتى فسدت حمولة المركب كلها فلا كراء عليهم لصاحب السفينة، أما إذا كانت بعض البضائع هي من فسدت فلا كراء على أصحاب البضائع الفاسدة فقط أما أصحاب البضائع السليمة فعليهم كراء^(٣).

أما إذا أرغمت الرياح السفينة المستأجرة على الوصول بالبضائع إلى ميناء أبعد من الميناء المتفق عليه فصاحب السفينة له الحق في إلزام مستأجرو السفينة الرجوع للميناء المتفق عليه أو النزول في الموضع الجديد، فإذا اختار مستأجري السفينة

(١) الجزيري: المقصد المحمود في تلخيص العقود، تحقيق اسونثيون فريس، المجلس الأعلى للأبحاث العلمية، الوكالة الإسبانية للتعاون الدولي، د.ت. ص ٢٢٨، الونشريسي: المعيار المغرب والجامع المغرب عن فتاوى علماء افريقية والأندلس والمغرب، تحقيق محمد حجي وآخرين، وزارة الأوقاف والشئون الإسلامية، الرباط ١٩٨١ م، ج ٨، ص ٢٩٩، ٣٠٠، القرافي: مصدر سابق، ج ١٠، ص ٣٧٨.

(٢) الجزيري: مصدر سابق، ص ٢٢٨، ٢٢٩.

(٣) الونشريسي: مصدر سابق، ج ٨، ص ٣٠٦.

النزول بالميناء الجديد وكانت أسعار البضائع به أعلى من الميناء المتفق عليه، يحق لصاحب السفينة زيادة ثمن اكتراء سفينته حسب قيمة الزيادة في أسعار البضائع في الميناء الجديد أو القبول بنفس قيمة إكتراء السفينة الأصلي. فقد أفتى فقهاء تلك الفترة بجواز الربح في كراء السفن^(١). وتخبّرنا إحدى النوازل إلى استئجار سفينة للقيام برحلة من صقلية إلى سوسة. فحولت الريح اتجاهها إلى تونس حيث أرست، أي أبعد من المتفق عليه، لذلك أجبر ركبها على دفع غرامة أكثر من المتعارف عليه، أي ربما أكثر من الرسوم التي كانت ستدفعها على السلع لو أرست في سوسة، ولذلك فقد عبر بعض الركاب عن الرغبة في تحويلهم إلى سوسة طبقاً لعقد الإيجار^(٢).

وإذا اعترض السفينة التجارية المؤجرة قراصنة في عرض البحر فأخذوا ما تحمله من سلع ومتاع وتركوا السفينة، كان على المستأجرين دفع ما عليهم من إيجار رغم ما حدث، أما إذا أخذ القراصنة السفينة نفسها والسلع فلا يدفع المستأجر أي إيجار^(٣).

أما في الأندلس ففي أي وقت استأجر تاجر أندلسي مركباً لنقله عن طريق البحر - وسواء كان المركب حكومياً أم خاصاً - فإن صيغة عقد الإيجار إملائية من القانون. وفي عقد للإيجار فإن المؤجر (مُكْرٍ) قد تعهد بنقل المستأجر (مكتر) وبضائعه، وهمّ برحلة خاصة محدداً بوضوح الطريق الواجب إتباعه، وتشحن المواد خلال الرحلة ويدفع مبلغ للمؤجر سواء استؤجر بالكامل أم بجزء منه. إن المؤجر

(١) الجزيري: المصدر السابق، ص ٢٣٢، الوشرسي: المصدر السابق، ج٨، ص ٢٩٩، ٣٠٠،

الهادي روجي إدريس: مرجع سابق، ج٢، ص ٢٨٠ - ٢٨٢.

(٢) الوشرسي: مصدر سابق، ج٨، ص ٢٩٩، ٣٠٠، الهادي روجي إدريس: المرجع السابق،

ج٢، ص ٢٨٠ - ٢٨٢.

(٣) الوشرسي: المصدر السابق، ج٨، ص ٣٠٢.

لا يسافر بالضرورة مع الرحلة. إذ يمكن أن يؤجر عدداً من المراكب في وقت واحد. ولهذا كان كل مركب يسير بإمرة القبطان (رَبان السفينة). وكانت كل مرحلة من هذه العلاقة المتقلصة، منذ لحظة الإيجار حتى الوصول وتفريغ الحمولة من المركب في المكان المقصود منتظمة ومرتبّة. وهناك أشياء أخرى كان للمستأجر خيار بين عقد مُصنّف تحت اسم "تعيّن" (حيث يجب ذكر أنواع الحمولة مقدماً) أو بصيغة "مضمون" (أي ضمانه للمستأجر حيث لا تحدد كل مادة منقولة)، وفي حال غرق المركب في الطريق أو أحرقتة عاصفة، فإن القضاة جاهزون للحكم وتحديد نتيجة التخاصم^(١).

ومن خلال كثرة التنبيهات والتحذيرات والشروط التي كانت توضع عند استئجار السفن التجارية وما يترتب عليها من مشكلات ونزاعات، خاصة مع سعي أرباب السفن وراء الربح والذي كان يدفعهم إلى الشحن دون اعتبار لما قد تلاقيه السفن من متاعب في البحر ولعل هذه المشكلات - بالإضافة للخطر المترتب عن أعمال القرصنة - ألجأت التجار لمشاركة أرباب السفن في أعمالهم التجارية خاصة في المغرب الأدنى^(٢).

كما كان هناك استئجار من قبل الدولة لبعض السفن عنوة أي حجزها بقوة القانون وهو ما يعرف بتوقيف الأمير في عرف الملاحة. حيث كان لحكام إفريقية حق الاستيلاء على السفن النصرانية، كما كان الحجز يتم طبقاً للظروف والمقاييس المتفق عنها في المعاهدات، فإذا احتاج الأمير أو مندوبيه إلى سفينة لمصلحة عامة أو لنقل منتجات ممتلكات الأمير أو للضرائب المسددة عينياً في كل هذه الحالات يمكن

(١) الجزيري: مصدر سابق، ص ٢٢٨ - ٢٣٢، أوليفيا ريمي كونستبل: المرجع السابق، ص ١٩٥، ١٩٦.

(٢) الجزيري: المصدر السابق، ص ٢٢٨ - ٢٣٢، عز الدين عمر موسى: النشاط الاقتصادي، ص ٢٨٦، ٢٨٧.

لمندوب الملك حجز سفينة من ثلاثة أو حجز ثلث السفن المنتمية للدول الحليفة الراسية في موانئ الدولة. وقد كانت هناك تدابير أو معايير عادلة وراء اختيار السفن وتحديد ثمن كرائها، فاختيار السفينة كان من اختصاص قنصل الدولة. أما ثمن الكراء طوال مدة الخدمة فكان يقرره الربان ومندوبي الملك، كما لا يمكن حجز سفينة بدأت عملية شحن البضائع بها. أما إذا حجزت سفينة وقرر مندوب الملك التخلي عنها فإن ذلك لا يمنع من أن يؤدي الملك ثمن كرائها، ومعاهدة أراغون لعام ٧٢٥هـ/١٣٢٥م لا تحصر حق الحجز في ثلث السفن الراسية بإفريقية، بينما تعتبر معاهدات ٦٦٩هـ/١٢٧١م، ٦٨٣هـ/١٢٨٥م، ٧١٤هـ/١٣١٤م تحديداً لهذا الحق، وتنص معاهدة أراغون على أن صاحب السفينة المحجوزة لحساب ملك تونس وبجاية مقابل أجر لا يؤدي رسوم الخمس عن كراء السفينة^(١).

وخضعت قيمة إيجار السفن في فترة البحث وما قبلها لقواعد متعارف عليها تم بلورتها ووضعها منذ وقت مبكر سبق فترة البحث، حيث أن قيمة إيجار السفينة التجارية تم تحديده حسب وجهة السفينة الراحلة لها وطبيعة الطريق الذي ستسلكه، فالطرق المحاذية للشواطئ مثل الطريق الساحلي الرابط بين مصر وتونس، يختلف عن الطرق التي تعبر عرض البحر مثل الطريق الرابط بين صقلية وتونس أو بين الأندلس وتونس^(٢).

(١)

Traité de paix et de commerce conclu pour dix ans entre Jacques Ier, roi d'Aragon et de Majorque seigneur de Montpellier, et Abou-Abd-Allah-Mahommed-El-Mostancer-Billah, roi de Tunis, pp٢٨٠ – ٢٨٤, Traité conclu pour quinze ans entre Pierre III, roi d'Aragon et de Sicile, et Abou-Hafs, roi de Tunis, pp٢٨٦ – ٢٩١,

عبد الهادي التازي: مرجع سابق، ج٥، ص ٢٥١، ٢٥٠.

(٢) الجزيري: مصدر سابق، ص ٢٢٨، أوليفيا ريمي كونستبل: مرجع سابق، ص ٧٣، ٧٤.

ب- أنواع السفن التجارية:

كان هناك ثلاث تصنيفات للسفن التجارية في تلك الفترة تتعاقب مع بعضها البعض بحيث يصعب الفصل بينها، التصنيف الأول حسب موطن وملكية تلك السفن، والتصنيف الثاني حسب وظيفة تلك السفن، أما التصنيف الثالث فهو حسب الأسماء التي أطلقت على تلك السفن، ويمكن توضيح كل صنف من هذه الأصناف على النحو الآتي^(١).

التصنيف الأول: حسب ملكية السفن وموطنها:

ذكرت المصادر التي تم الإطلاع عليها العديد من السفن والمراكب التجارية التي تُسمى أو تنسب إلى موطن بعينة أو دين بعينه، حيث نجد السفن الإسلامية كانت معروفة في هذا المجال خاصة في الفترة الأولى من البحث^(٢). فمثلاً كان هناك سفن متخصصة في التجارة البحرية فقط ونقل السلع إلى بلاد المغرب الأدنى من كافة الجهات، سواء من بلاد الشرق أم بلاد الروم أم الأندلس وغيرها من البلاد، وهذه السفن كانت تسمى بالسفن الحجازية، ولم توضح النصوص سبب تسمية هذه السفن بهذا الاسم، هل لأن منشأها بلاد الحجاز، أم نتيجة وظيفة معينة تقوم بها؟^(٣) كما نجد ذكر (للسفن الأندلسية) حيث يوجد أدلة على سفن الشحن الأندلسية من خلال مصادر متنوعة مكتوبة وبقايا أثرية مصورة معاً^(٤). وقد ذكر تاجر يهودي

(١) انظر: شكل رقم (٥ - ب) بعض تصاميم وأشكال السفن التجارية المستوحاه من نصوص المصادر التاريخية المعاصرة لفترة البحث.

(٢) رسالة من عبد الرحمن بن أبي الطاهر الناظر بديوان افريقية إلى حكومة بيزة، مؤرخة ب ٥٩٦ هـ، حول قضية المسطحات، ص ٢٣ - ٢٨.

(٣) الإدريسي: مصدر سابق، ج ١، ص ٢٨١.

(٤) كثير من مقتنيات بيزان باتشي Pisan bacini من أقراص الفخار المستخدمة للزينة المعمارية ترسم مراكب منها "إناءان" من صنع باليريك في القرن الحادي عشر، حيث يبدو مركب

في حدود عام ٤٩٣ هـ / ١١٠٠ م أنه كان ينوي السفر إلى الأندلس من الإسكندرية علي متن مركب أندلسي إلا أن الخليفة الفاطمي المستعلي بالله (٤٨٨ - ٤٩٥ هـ / ١٠٩٥ - ١١٠١ م) في مصر أمر بتوقيف هذا المركب وإفراغه من حمولته مره ثانيه^(١). كما ذكر تاجر تونسي عام ٤٣١ هـ / ١٠٤٠ م أن البضائع قد نقلت إلي مصر علي متن السفن الأندلسية^(٢).

كما تذكر بعض المصادر أسماء سفن تجارية حسب موطنها المغربي، فقد أشارت رسالة لتاجر يهودي في حدود عام ٤٩٣ هـ / ١١٠٠ م أن المراكب المهدوية وهي نسبة لمدينة المهدية بالمغرب الأدنى كان عليها إقبال كبير من قبل التجار وتحمل

بثلاث صوارٍ وأشعة مثلثة (في حالة واحدة، هي مؤخرة المركب وغير مزودة بشراع وصار) ولكل منها مؤخرة ضخمة ومقدمة منعطفة أو معقوفة، ونري في أسفل القرص زورقاً بمجاديف وصار مفرد، وربما يُحمل الركاب من وإلي السفينة الكبيرة. ومثل هذه السفن تلك التي أطلقها للملاحة ابن مجاهد حاكم دينيا (مدينة أندلسية) (١٠٤٤ - ١٤٧٥) حيث تصوره وثائق الجنيزة كمالك للسفن. وللعلم أنه لا يوجد معلومات عن سفن أندلسية عشر عليها اثر تنقيبات أثرية بحرية، انظر: أوليفيا ريمي كونستبل: مرجع سابق، ص ٦٤.

(١) رسالة من زكري بن هننيل في الإسكندرية إلى عروس بن يوسف في الفسطاط في حدود ١١٠٠ م، ترجمة أمين توفيق الطيبي في كتاب دراسات وبحوث في تاريخ المغرب والأندلس، ج٢، ص ١٥٠، نشر، Goitein. S.D : Letters of Medieval Jewish Traders , Princeton University , Press ١٩٧٣. Pp ٢٣٧.

(٢) رسالة من أبي سعيد بن أبي الحسن الأبرزاري في بلرم إلى أخيه الأكبر أبي البركات في الفسطاط، في حدود عام ١١٤٠ م، ترجمة أمين توفيق الطيبي في كتاب دراسات وبحوث في تاريخ المغرب والأندلس، ج٢، ص ١٥٥، ١٥٦، نشر Goitein. S.D : Letters of Medieval Jewish Traders , Princeton University , Press ١٩٧٣. Pp ٣٢٤ , ٣٢٦ .

كونستبل: المرجع السابق، ص ٧٧، ٧٨.

بكامل حمولتها من البضائع، يريد هذا التاجر أن يسافر بها للمغرب الأدنى عندما كانت تستعد للإقلاع من الإسكندرية إلى مدينة المهديّة^(١).

كما كانت (سفن السلطان) سفن تجارية تتبع حاكم طرابلس الشام، وقد اقتصت تلك السفن بالتجارة ما بين ميناء طرابلس الشام وموانئ المغرب والروم وصقلية، والظاهر أن تلك التسمية ترجع إلى ملكية هذا الحاكم لتلك السفن^(٢).

كما كانت البحرية النصرانية في الجزء الغربي من البحر المتوسط آخذة في التطور والنمو، وذلك منذ القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي بعد سقوط كل الجزر المتوسطية الكبرى في يد النصارى؛ حيث أحتكرت جنوة وبيزة والبندقية المواصلات البحرية بين مختلف أراضي الإسلام في البحر المتوسط خاصة في شرقه، كما قامت بالإشراف على نقل الحجاج المسلمين والنصارى على حد سواء^(٣).

(١) رسالة من زكري بن هنييل في الإسكندرية إلى عروس بن يوسف في الفسطاط في حدود ١١٠٠م، ص ٢٣٧.

(٢) ناصر خسرو: مصدر سابق، ص ٥٨.

(٣) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٢٨٥، محمد الأمين البزاز: حول نقل البحرية المسيحية لحجاج الغرب الإسلامي تأملات في رحلة ابن جبير، في (ندوة الغرب الإسلامي والغرب المسيحي خلال القرون الوسطى)، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، الهلال العربية للطباعة والنشر، الرباط، الطبعة الأولى ١٩٩٥م، ص ٨٥، ٨٦، روبر برنشفيك: مرجع سابق، ج ٢، ص ٤٥٢-٤٥٤، أميركو كاسترو: إسبانيا في تاريخها المسيحيون والمسلمون واليهود، ترجمة على إبراهيم منوفي، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، الطبعة الأولى ٢٠٠٣م، ص ٥٧٠.

فقد كان المركب الذي استقله ابن جبير مركباً جنوبياً^(١). وكانت أساطيل المدن البحرية الإيطالية كجنوة والبندقية وبيزة، قد لعبت دوراً هاماً في إنجاح الحملات الصليبية بنقلها للمحاررين والمؤن والسلاح. إلا أن هذه المدن كانت تسعى قبل كل شيء إلى تحقيق المكاسب وتأمين مصالحها التجارية، ولذلك فإنها عقدت مع سلاطين المسلمين معاهدات تجارية، فالجنوبيون عقدوا في عام ٥٥٥هـ/١١٦١م معاهدة تجارية مع أول سلاطين الموحدين عبد المؤمن بن علي. وُجدت هذه المعاهدة التجارية أكثر من مرة حتى نهاية القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي، وكانت بجاية بادئ الأمر أهم الموانئ المغربية التي يقصدها تجار جنوة ومراكبهم في شمال إفريقيا، ثم احتلت سبته الصدارة في الوثائق الجنوبية بالنسبة للفترة من عام ٥٦٦هـ/١١٧٩م إلى عام ٥٩٦هـ/١٢٠٠م تليها بجاية^(٢).

وقد استمرت سفن جنوة التجارية طوال فترة البحث وما بعدها ذات شهرة عالية في جميع بلاد حوض البحر المتوسط، حيث يذكر ابن بطوطة أنه ركب خلال تجواله في بلاد الشام واسيا الصغرى (قرقورة كبيرة) للجنوبيين يسمى صاحبها بمرتلمين^(٣).

(١) يلاحظ أن ابن جبير يذكر المراكب الجنوبية أكثر من مرة في رحلته: فقد سافر من سبته إلى الإسكندرية علي متن مركب جنوي، وعاد من عكا إلى مسينة علي متن مركب جنوي، وسافر من أطرابنش بصقلية عائداً إلى الأندلس على متن مركب جنوي، فضلاً عن مراكب أخرى للجنوبيين قابلها في صقلية قادمة من الإسكندرية في طريقها إلى الأندلس، انظر: ابن جبير: مصدر سابق، ص ٢٨٥.

(٢) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٢٨٥، محمد أمين البزاز: المرجع السابق، ص ٨٥، أمين توفيق الطيبي: مرجع سابق، ص ١٠٤، ١٠٥.

(٣) ابن بطوطة: مصدر سابق، ص ٢٨٣، القرقورة تعني سفينة تجارية كبيرة تتوفر على اثنين أو ثلاثة جسور، انظر: نفس المصدر، ص ٢٨٣.

وكانت السفن الايطالية خاصة البيزية لا تقتصر على نقل السلع والبضائع بين ايطاليا والمغرب الأدنى فقط، بل تعدتها إلى نقل البضائع من بلاد أخرى إلى المغرب الأدنى، فمثلاً كانت سفن التجارة البيزية تقوم بنقل القمح من صقلية إلى بلاد المغرب الأدنى^(١).

ويعتقد بعض المؤرخين أن سفن البندقية هي التي كانت تتولى تصدير الأقمشة البديعة ذات اللون الأزرق والأسود، في أواخر القرن الرابع الهجري/القرن العاشر الميلادي من طرابلس إلى البلاد المسيحية. ومما يؤكد هذا الاحتمال أن النساكين الإفريقيين كانوا يجلبون مسادهم من البندقية. وقد أشارت المصادر إلى وجود سفن قادمة من البندقية في المهديّة وطرابلس في عام ٣٦٦ هـ/٩٧١ م. كما أشارت وثيقة مؤرخة في عام ٤٧٦ هـ/١٠٨٣ م إلى استئجار سفينة من البندقية للذهاب إلى طرابلس الغرب^(٢).

وفي عهد الكارولنجيين(١٣٣ - ٣٧٧ هـ/٧٥٠ - ٩٨٧ م) كانت تجارة البندقية الخارجية قد بلغت درجة كبيرة من التقدم، حيث أن سفنهم كانت تقوم برحلات ذهاب وعودة إلى بلاد المغرب وصقلية والشام ومصر حاملة الركاب والبضائع؛ رغم بعض المشكلات السياسية والعسكرية والدينية في تلك الفترة^(٣).

وفي منتصف القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي - بدأ الشحن الإيطالي يسيطر على طرق غرب البحر المتوسط - أصبح مألوفاً للتجار المسلمين أن يبحثوا عن السفر على سفن نصرانية، والواقع أن النقل النصراني كان مألوفاً جداً في

(١) رسالة من حاكم بيزة إلى الخليفة ألموحدى أبو يعقوب يوسف بن عبد المؤمن، ص ٧، ٨.

(٢) الهادي روجي إدريس: مرجع سابق، ج ٢، ص ٢٩٥، ٢٧٢.

(٣) ف. هايد: مرجع سابق، ج ١، ص ١٢٥.

Amari : Storia del musulmani di sicilia , FIRENZE, FELICE LE MONNIER, ١٨٥٤, ص ١

هذا الدور لدرجة دفعت الخليفة الموحي أبو يوسف يعقوب المنصور أن يهتم بتضمين فقرة في معاهدة عام ٥٨٢هـ / ١١٨٦م مع مدينة بيزة يحدد فيها بصورة خاصة أن تمتنع عن نقل الركاب المسلمين علي ظهر سفينتها^(١). وربما كان هدف الخليفة الموحي من وراء ذلك، منع الاختلاط بين المغاربة والأوربيين على ظهر تلك المراكب لفترات طويلة أثناء الرحلات البحرية وما يترتب على ذلك من مشاكل وخلافات، ولعل ذلك الرأي يفهم في سياق مناخ الحروب الصليبية المعروف آنذاك، أو ربما يكون الهدف هو تنشيط صناعة السفن عند المغاربة من خلال دفعهم لإنشاء سفن جديدة لسد النقص الناتج عن حظر استخدام المسلمين للسفن الإيطالية.

ولكن إن كان هناك سفن إسلامية أو سفن نصرانية كانت تشارك في النشاط التجاري البحري في تلك الفترة، فهل كان هناك سفن يهودية؟ يرى بعض المؤرخين المحدثين أن التجار اليهود كان لهم سفنهم الخاصة التي كانت تجوب المحيط الهندي والبحرين الأحمر والمتوسط، لنقل بضائعهم بين موانئ تلك المناطق^(٢). إلا ما أُتيح من مصادر حتى الآن ينفي أن يكون لليهود سفنهم الخاصة التي كانوا يستخدمونها في نشاطهم التجاري، فقد كان التجار اليهود الذين تذكرهم أوراق الجنيزة في القاهرة يسافرون في سفن إسلامية أو نصرانية^(٣). ففي رسالة من تاجر يهودي بعث بها من بلرم إلي أخيه في الفسطاط، حوالي ٥٣٥هـ / ١١٤٠م، يقول إنه سافر من مصر

(١) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٢٨٥، اتفاقية سلام وتجارة بين المنصور الموحي وحكومة بيزة،

ص ١٧ - ٢٢، أوليفيا ريمي كونستبل: مرجع سابق، ص ١٢٣، ١٢٤.

(٢) سلام شافعي محمود: أهل الذمة في مصر في العصر الفاطمي الأول، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة ١٩٩٥ م، ص ١٥٤.

(٣) جوزيف شاخت، كليفورد بورورث: مرجع سابق، ص ٢٨٨، ٢٨٩.

على ظهر مركب نصراني قابل في الطريق الأسطول الذي كان قد استول على جربة، فأصابه وركاب المركب غير النصارى رعب شديد، إلا أنهم لم يُصابوا بأذى^(١).

وفي نص نادر يذكر صاحب كتاب الاستبصار أن سفن يمنية وصينية وهندية كانت ترسو بالقرب من حدود بلاد المغرب الأدنى وبالتحديد في مدينة بجاية^(٢). ولا بد من الإشارة هنا إلى أن الجغرافيين والرحالة العرب كانوا يطلقون اسم مراكب الصين وسفن صينية ليس على المراكب القادمة من الصين فقط، وإنما على المراكب الإسلامية التي كانت تُعنى بتجارة الصين^(٣).

التصنيف الثاني: حسب وظيفة السفن وشكلها^(٤):

- (١) أمين توفيق الطيبي: مرجع سابق، ص ٢٤٢، ٢٤٣.
- (٢) مجهول: الاستبصار، ص ١٣٠.
- (٣) المسعودي: مصدر سابق، ج ١، ص ٢١٦، ابن بطوطة: مصدر سابق، ص ٥٦٥، سمير علي الخادم: مرجع سابق، ص ٩٨.
- وقد وصف ابن بطوطة إلى مراكب الصين القادمة إلى الغرب فقال: "مراكب الصين ثلاثة أصناف الكبار منها تسمى (الجنوك) واحدها (جنك) والمتوسطة تسمى (الزو) والصغار يسمى أحدها (الككم). ويكون في المراكب الكبيرة منها اثنا عشر قلعا، فما دونها إلى ثلاث. وقلعها من قضبان الخيزران منسوجة، انظر: رحلة ابن بطوطة، ص ٥٦٥.
- (٤) ذكرت المصادر أنواع عدة من السفن في تلك الفترة حسب وظيفتها دون التوضيح الكامل لتلك الوظيفة في تلك الفترة، ومنها نعرف بعض أسماء الزوارق دون أن نستطيع دائماً تعريفها، وهي: القطعة جمع قطع، ويبدو انه اسم جنس يطلق على الوحدة، والمركب جمع مراكب، وهو عبارة عن سفينة تجارية كبيرة، والسفينة جمع سفن وهي اصغر من المركب وتستعمل في الغزو في البحر، والشيني جمع شواني، وهو اسم يطلق على سفينة شراعية بحرية، والحربية جمع حربيات أو حراي وهي سفينة حربية، والغراب وهي أيضاً سفينة حربية، والطريدة وهي سفينة نقل، والشلندي (أو الصندل) وهو قارب مسطح، انظر: الهادي روجي ادريس: مرجع سابق، ج ٢، ص ١٤٧، ١٤٦.

تقدم الوثائق العربية أسماء بحرية كثيرة للسفن التي نقلت البضائع والتجار بين بلاد المغرب الأدنى وباقي الموانئ التي تدخل في نطاق الدراسة، فقد عُرف في فترة الدراسة نوع شائع من سفن البحر المتوسط وهي سفن "الخنزيرة"، وليس المقصود بالتسمية هي النسبة لحيوان الخنزير. ولكن ربما دلت هذه الكلمة في تلك الفترة على مدار العجلة، وهي تسمية غريبة لنوع من السفن. على أن هذه السفينة عرفت أيضاً باسم "الدوامة" ولقد تأكد وجود الخنزيرة في صقلية وتونس وطرابلس ومصر، ولقد ورد ذكر خنزيرة تونسية وهي مبحرة في نهر النيل، ولقد ورد اسم الخنزيرة في المعاهدة المعقودة في ١٩ أكتوبر ١٨١١م بين المدينتين الايطاليتين بيزة ولوكا^(١).

كما نجد ذكر لنوع آخر من السفن "الشخطورة" أو "الشخورة" تُستخدم حتى اليوم للدلالة على سفينة ساحلية، وقد أشارت لها وثائق الجنيزة كثيراً فمثلاً في حوالي عام ١١٣٠هـ/١١٣٠م نقرأ أن سفينة من هذه السفن قامت برحلة من الإسكندرية إلى المرية باسبانيا في خمسة وستين يوماً، وإنما وصلت أسرع من سفينتين اسبانييتين آخرين، أقلعتا معها في وقت واحد من ميناء الإسكندرية. كما اشتهرت الشخطورة كسفينة نقل رئيسية على الطريق ما بين تونس وطرابلس ومصر^(٢). وكانت نمطاً أو شكلاً من البرج أو القارب المفتوح المسير بالمجاديف^(٣).

ومن أنواع السفن الخاصة والتي ورد ذكرها في وثائق الجنيزة أيضاً السفينة الملاحية المسماة باسم "القنبر". ولم ترد هذه الكلمة من القواميس العربية أو في الأدب الإسلامي، إلا أن البنادقة استخدموها منذ القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي، وأطلقوا عليها قمبرايا gombaria، ورغم أن اليونانيون والايطاليون

(١) جواتين: المرجع السابق، ص ٢٢٢.

(٢) جواتين: المرجع السابق، ص ٢٢٢.

(٣) أوليفيا ريمي كونستبل: مرجع سابق، ص ٦٥، ٦٦،

يشيرون إلى استخدامات القنبر كسفينة حربية أكثر منها تجارية، إلا أن وثائق الجنيزة تشير إليها منذ القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي على أنها سفينة لنقل البضائع الثقيلة ونقل الركاب^(١).

كما كان هناك سفن يُطلق عليها اسم "الغُراب" وهي تسير بمجاديف أو بدونها، وكانت تستخدم للسفر والنقل. ولقد كان لهذه السفن فوائد حربية وفوائد ملاحية أكثر من فوائد السفن الملاحية الأخرى، فهي بحكم سهولة توجيهها لديها القدرة على الهروب من الهجوم الذي يقوم به القراصنة المنتشرون، وكذلك فهي بالطبع أقل تعرضاً لأنواء الرياح. وسفن "الغُراب" قليلة الذكر في وثائق تلك الفترة خاصة الجنيزة، ويبدو أن هذه السفن كانت تُستخدم في السطو على السفن التجارية أيضاً^(٢).

كذلك كان اسم "الحجم" مميزاً لسفينة على شكل وعاء كبير للشرب، وهو نوع من السفن كان يعمل ما بين صقلية ومصر - وهي تسمية مناسبة لسفينة ذات هيكل مستدير، وهنالك نوع آخر استخدم على نفس الطريق وعُرف باسم "القراة" بمعنى صندوق وربما كانت مشابهة "للدرومون" الرومانية الشرقية، التي كانت سفينة غير حادة ذات زوايا فضلاً عن وجود خطوط جارية ملساء عليها. وهنالك نوع من السفن لم نستطيع أن نتوصل إلى نطقه الصحيح، وربما كان اسم السفينة منه ينطق "شاكاً" أو "شاخاً" لأن حرف الكاف العبري يحل محل حرفي الكاف والخاء العربيين. ويشير شاعر أندلسي في تلك الفترة عند وصفه الرحلات البحرية إلى كل من المجاديف والأشرعة - رغم أن سفنهم آنذاك كانت تعتمد أساساً على الرياح،

(١) جواتين: مرجع سابق، ص ٢٢١.

(٢) رسالة من حاكم بيزة إلي الخليفة الموحدي أبو يعقوب يوسف بن عبد المؤمن، مؤرخة ب ٢٣ ابريل ١١٨١ م، نشرها Michel Amari في كتابه Diplomi Arabi Del Archivio Fiorntino،

ص ٧، ٨، جواتين: مرجع سابق، ص ٢٢١

ومن الممكن أن نقول بأن بعض أنماط السفن التي لم نتحقق منها بدت في وثائق الجنيزة مشابهة للطرادات الايطالية، وهي نوع ما بين السفن الشراعية والسفن القديمة^(١).

ومن أنواع السفن التي استعملها التجار في نقل بضائعهم مركب يُسمى "جفنة" ، وهي أشبه بالقصعة، وكانت معروفة عند المدن الإيطالية باسم ROUNDSHIPS أي السفن المستديرة وتجمع علي صيغة أجفان^(٢). كما ذكر الزركشي هذا النوع من السفن التجارية باسم (الجفن) حيث ذكر أن تاجر يسمى أبي القاسم القنبي كان يمتلك واحداً منه، خصصه في نقل البضائع خاصة الحيوانات^(٣).

كما أن هناك أنواع من السفن كانت ترافق السفن التجارية وكانت وظيفتها الأساسية حماية السفن التجارية وكذلك استعمالها في النجاة من كوارث البحر أو الهروب من سطو القراصنة، ومن تلك السفن نوع كان يُسمى العشاري^(٤). ومن الجلي أن السفن الصغرى في ظروف هياج البحر، كانت لديها فرص بقاء أكثر عن السفن الكبرى، وخاصة حين تفقد الأخيرة أشرعتها ودفعتها الأمر الذي ورد حدوثه. وفي إحدى الحالات نقرأ في خطاب بالعبرية أن المركب "الخادمة" كما كانت تُسمى - قد قامت بالتقاط الركاب من المركب الرئيسية^(٥).

(١) جواتين: المرجع السابق، ص ٢٢٢، ٢٢٣.

(٢) مصطفى عبد الكريم الخطيب: مرجع سابق، ص ١٢٤، ١٢٥.

(٣) الزركشي: مصدر سابق، ص ٥٧.

(٤) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٢٩٤، رسالة من حاكم بيزة إلي الخليفة ألموحيدي أبو يعقوب يوسف بن عبد المؤمن، مؤرخة ب ٢٣ ابريل ١١٨١م، نشرها Michel Amar في كتابه

Diplomi Arabi Del Archivio Fiorntino، ص ٧، ٨، جواتين: مرجع سابق، ص ٢٢١

(٥) جواتين: المرجع السابق، ص ٢٢١.

وبعد أن ذاع صيت المدن الإيطالية في النشاط التجاري البحري في حوض البحر المتوسط كله خلال فترة الدراسة وما بعدها، أصبحت سفينتهم المعروفة بإسم "القادس" ذات أهمية كبيرة في مجال النشاط التجاري البحري في البحر المتوسط، وكانت سفينة شراعية كبيرة وفي نفس الوقت ذات مجاديف، كما كانت ذات هيكل طويل وضيق، ما يجعلها سريعة وفائقة المناورة. وربما يرجع شهرة تلك السفينة إلى وظيفتها المزدوجة في تلك الفترة، فقد كانت أداة مرنة يمكن أن تستعمل في الحرب أو في التجارة العالية المستوى؛ حيث عُرفت منذ العصور القديمة بسرعتها وسهولة مناورتها وطاقمها الكبير من المجدفين، لذلك كان بالإمكان تحويل تلك السفن البحرية التجارية إلى أسطول حربي بأمر إداري فحسب^(١).

ومن السفن العاملة في مياه بحر اليمن والبحر الأحمر سفينة تسمى "جلبة"، ذكرها الرحالة العرب ووصفوا طريقة صنعها عن طريق التدسير فلم يكن يستعمل فيها مسمار البتة، كانت لنقل المسافرين والحجاج والتجار والبضائع فيما بين أيلة وعيذاب وبحر اليمن، ولا تخلو النصوص التاريخية من ذكرها^(٢).

وفي فترة بحثنا بسبب حجم السفن الصغير نسبياً، لم يكن هنالك اختلاف واضح بين المراكب البحرية والمراكب النهرية. وعلى ذلك لم نكن نتعجب حين نجد من حين لآخر في وثائق الجنيزة سفناً تأتي من البحر وتواصل طريقها في مياه البلدان الداخلية أو العكس. ومثال ذلك حين نقرأ عن سفن يمتلكها قاضي مسلم غنى من طبرية بلبنان تذهب عبر فرع دمياط جنوباً إلى الفسطاط ومن هنالك عبر فرع رشيد ثم تتجه إلى الإسكندرية ومنها إلى تونس، ومع ذلك فإن وثائق الجنيزة الشاملة

(١) جوزيف شاخت، كليفورد بورورث: مرجع سابق، ج١، ص ٢٩٥، أوليفيا ريمي كونستبل:

مرجع سابق، ص ٦٣.

(٢) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٤٧، ابن بطوطة: مصدر سابق، ص ٢٤٣، أحمد الشامي: مرجع

سابق، ص ١٥٣.

ثبتت أن الركاب والرسائل كان كقاعدة عامة تبارح السفن البحرية في موانئ البحر المتوسط وتواصل طريقها في داخل البلاد بوسائل النقل الأخرى خصوصاً النيل، الأمر الذي أدى إلى خطورة الملاحة فيه - ونقرأ فعلاً عن تحطم كثير من السفن في النيل - وكانت الملاحة في النيل تتطلب مهارة خاصة، لم تكن عند بحارة البحر المتوسط العاديين. ولقد كانت تسير في النيل أنماط خاصة من السفن مثل: "العشارى" وهى سفينة نيلية، و"الجرم" وهى صندل؛ والسُمارية وهى نوع مستورد من العراق، ومركب طويل سريع يُعرف باسم "الخيطى" وقد عثرنا على اسمها تحت عنوان "الخيطية" مُشار إليها كثيراً في العراق في صدر الإسلام، ولكننا لم نجد إشارة عنها بالنسبة لمصر في الفترة

التي نحن بصدد بحثها وهي القرنان الخامس والسادس للهجرة/الحادي عشر والثاني عشر للميلاد^(١).

التصنيف الثالث : حسب أسماء السفن:

كانت السفن لاسيما المغربية تحمل أسماء خاصة. وكانت السفن عادة تُسمى بأسماء أصحابها أو ربابتها، أو كانت تُسمى بأسماء مميزة، مثل "المعضد"، سفينة الجزائر (وربما سُميت كذلك لسرعتها في قطع الأمواج) و"عبور" (اسطع نجم في السماء) و"عروس" وغيرها. وكان من النادر أن تتسمي هذه السفن بأسماء الموانئ، مثل المركب التي تردد ذكرها كثيراً وهي "مركب البنزرتي" وهي سفينة يمتلكها رجل من بنزرت، كما يذكر صاحب الاستبصار أن مركب يُسمى مركب القيطاني وأخر يُسمى مركب الفخري قد أُعطيا في ميناء بونة^(٢).

(١) جواتين: مرجع سابق، ص ٢٢٠، ٢٢١.

(٢) مجهول: الاستبصار، ص ١٠٩، جواتين: مرجع سابق، ص ٢٤٥، الهادي روجي إدريس:

مرجع سابق، ج ٢، ص ٢٨٤، ٢٨٥.

وقد ظهرت ألقاب الحكام مراراً مرادفة لأسماء مراكب خاصة، وقد امتلأت رسائل الجنيزة بمراجع عن "مركب السلطان" و"مركب القائد" و"مركب الأمير" وهكذا. وتعبير "مركب السلطان" يدل على أن مركباً واحداً كان يحمل هذا الاسم. وكان "مركب السلطان" أشهر تلك السفن التي سُميت بألقاب الحكام حيث جاء في إحدى الفتاوى التي ترجع إلى فترة الدراسة أن الرئاس عبد الله الأنصاري ترك لزوجته حرية الانفصال عنه لأسباب منها إذا سافر فترة طويلة على "مراكب السلطان". كما أننا نقرأ كثيراً عن "مركب السلطان" في وثائق الجنيزة، وكان من الواضح أن الإشارة في تلك الحقبة كانت لحاكم تونس، وفي إحدى المرات - ويبدو أن ذلك كان بسبب حالة الحرب - لم تقم سفن برحلات في البحر إلى مصر سوى سفينة السلطان، واستطاع جوده بن يوسف من أشهر رجالات اليهود في القيروان، أن يحصل على إذن خاص بإرسال بضائع تخصه وتخص ثلاثة من زملائه في الأعمال علي ظهر هذه السفينة^(١).

كذلك كانت هنالك سفن تُسمى بأسماء خاصة مثل "الميمون" و"المبارك"، ويبدو أنها كانت سفناً حكومية. كذلك أُشير إلى السفن التي كانت تمتلكها "السيدة الجليلة"، وربما كانت هذه السيدة هي "أم العلو"، أخت السلطان المعز، وكانت قد تسلمت مليون دينار صداقاً لها وكانت تريد استثمار رأس مالها بطريقة ما. وأشير في الجنيزة كثيراً أيضاً إلى مركب القائد. وكانت هنالك سفن خاصة كثيرة يمتلكها الأهالي التونسيون^(٢).

(١) المازري: مصدر سابق، ص ١٢٣، الهادي روجي إدريس: مرجع سابق، ج٢، ص ٢٨٤، ٢٨٥، جواتين: مرجع سابق، ص ٢٤٤، أوليفيا ريمي كونستبل: مرجع سابق، ص ١٩١، ١٩٢.

(٢) جواتين: مرجع سابق، ص ٢٤٤.

ومن أسماء السفن أيضاً "نصف الدنيا"، ونجد له ذكر في المصادر عندما ذكرت أن روجار أثناء حصاره لمدينة المهديّة في بداية فترة البحث، كتب إليه جواسيسه في مدينة المهديّة أنه بمرساها مراكب قد استوفت وسقها، فأمر جرجي قائد أسطوله المتوجه للنصرة بالهجوم عليها وأخذها، وبالفعل استولي عليها وحملها إلى صقلية، ثم هجم بعد ذلك علي مرسى المهديّة فأخذ منه مركباً للحسن قد احتفل به وشحنه بذخائر ملوكية ليوجه بها إلى الحافظ العبيدي صاحب مصر، وكان ذلك المركب يسمى "نصف الدنيا"^(١).

إذن من خلال ما سبق يمكن القول أن الدول والأشخاص في فترة البحث كان من حقهم بناء السفن التجارية وامتلاكها، كما كان استئجار السفن معروف عند المغاربة في تجارتهم البحرية، حيث ذكرت النصوص العديد من عقود استئجار تلك السفن، وكان يتم استئجار كامل السفينة بمعداتها وأدواتها مقابل مبلغ معين من المال لفترة محددة، كما كان يذكر شروط استمرار استئجار السفن أو فسخ العقد، ورغم أن الدولة في الغالب هي من كانت تمتلك وتتولي بناء جميع أنواع السفن في دور الصناعة، إلا أنه وفي أحيان كثيرة جداً كان التجار في الميناء يتعاونون علي بناء السفن وامتلاكها ملكية خاصة بهم. إلا أن تلك الملكية كانت موقوفة على التجار المغاربة المسلمين فقط أما النصارى منهم فلا يوجد نص يؤكد امتلاكهم لتلك السفن. كما أن بيع السفن من مالك لأخر كان يخضع لقواعد وأعراف متبعة في تلك الفترة.

كذلك من خلال ما سبق يمكن تصنيف السفن العاملة في تلك الفترة في التجارة البحرية لثلاث تصنيفات التصنيف الأول حسب موطن وملكية تلك السفن كالسفن الإسلامية مثل السفن الحجازية والسفن الأندلسية؛ المراكب المهديّة، كذلك السفن النصرانية مثل السفن الجنوبية والبيزية والبنديّة. إلا ما أتيح

(١) التجاني: مصدر سابق، ص ٣٤٠، ابن غلبون الطرابلسي: مصدر سابق، ص ٤٢، ٤٣.

من مصادر حتى الآن ينبغي أن يكون لليهود سفنهم الخاصة التي كانوا يستخدمونها في نشاطهم التجاري، كما كان هناك ذكر للسفن اليمنية والصينية والهندية والتي كانت ترسو في مدينة بجاية. أما التصنيف الثاني فهو حسب وظيفة وشكل السفن. أما التصنيف الثالث فهو تصنيف حسب أسماء السفن نفسها. وكان من النادر أن تسمي هذه السفن بأسماء الموانئ، مثل مركب البنزرتي، وقد ظهرت ألقاب الحكام مراراً مرادفة لأسماء مراكز خاصة مثل مركب السلطان ومركب القائد ومركب الأمير، كذلك كانت هنالك سفن تُسمى بأسماء خاصة مثل "الميمون" و"المبارك".

ثالثاً - الطرق البحرية:

كان هناك محورين رئيسيين لمسالك التجارة البحرية للمغرب الأدنى، المحور الأول هو البحر المتوسط، أما المحور الثاني فهو البحر الأحمر والمحيط الهندي، إلا أن محاولة التتبع الدقيق لهذين المحورين كثيراً ما تصطدم باضطراب المادة التي تقدمها كتب المسالك والممالك مما يصعب معه الوقوف عن كثب عند التحولات التي كانت تطرأ عليها. وسوف نعرض للمسالك التجارية في كل محور من تلك المحاور علي حدة كما يلي.

أ - الطرق البحرية عبر البحر المتوسط:

يعتبر محور مسالك البحر المتوسط هو المحور الأهم والرئيس للنشاط التجاري البحري للمغرب الأدنى بحكم الموقع الجغرافي لبلاد المغرب الأدنى التي تطل علي هذا البحر في الأساس، والبحر المتوسط كان هو أول من تعامل معه المغاربة وغيرهم من التجار الأجانب بحكم الجغرافيا^(١).

(١) وصف البحر المتوسط في مصادر تلك الفترة: كان يسمى البحر الرومي آنذاك، ويبدأ في خليج متضايق في عرض اثني عشر ميلاً أو نحوها ما بين طنجة وطريف لذلك يسمى بحر الزقاق في تلك المنطقة، ثم يذهب مشرقاً وينفتح إلى عرض ستائة ميل ونهايته في الشرق عند بلاد الشام، وعليه هنالك سواحل الشام وعليه من جهة الجنوب سواحل المغرب أولها طنجة عند المضيق ثم افريقية ثم برقة إلى الإسكندرية ومن جهة الشمال سواحل القسطنطينية عند الخليج ثم البنادقة ثم روما ثم الافرنجة ثم الأندلس إلى طريف عند الزقاق قبالة طنجة ويسمى هذا البحر الرومي والشامي وفيه جزر كثيرة عامرة كبار مثل اقريطش وقبرص وصقلية وميروقة وسردانية ودانية، وطول هذا البحر الشامي من ابتدائه إلى حيث انتهاؤه ألف فرسخ ومائة وستة وثلاثون فرسخاً، انظر: ابن حوقل: مصدر سابق، ص ٢٠، ٢١، ١٧٤، ١٧٥، الإدريسي: مصدر سابق، ج ١، ص ١٠، ١١، الزهري: مصدر سابق، ص ٣، ٤، ابن خلدون: المقدمة، ص ٣٣.

١- الطريق الساحلي:

تميز البحر المتوسط في تلك الفترة بالملاحة الساحلية القريبة من الشاطئ ومن خصائصها الانتقال من مرفأ إلى مرفأ ومن جزيرة إلى جزيرة دون الابتعاد عن الشاطئ كثيراً أو دون فقدان رؤية اليابسة بالعين المجردة لفترة طويلة^(١).

وكان الطريق الساحلي للضفة الجنوبية من البحر المتوسط أهم تلك الطرق في فترة البحث، وتعدد نقط بداية هذا الطريق، إما من إشبيلية أو من سبتة وجزيرة طريف أو من ألمرية أو من مالقة، ثم بعد ذلك تسير السفن محاذية لسواحل بلاد المغرب. فيمر على طنجة وسبتة بالمغرب الأقصى ثم مدينة وهران ومنها إلى تنس، ثم إلى بجاية "ومنها إلى بونة، ثم إلى تونس ومنها إلى سوسة ثم إلى المهديّة ومن المهديّة يمر هذا الطريق بسلسلة من الموانئ من أهمها صفاقس وقابس وطرابلس وبرقة وطبرق لينتهي بالإسكندرية^(٢)؛ وكانت مدينة الإسكندرية بداية الرحلة نحو سواحل بلاد الشام خاصة موانئ عكا وصور وصيدا. أو التوقف بها للتوجه بعد ذلك إلى سواحل البحر الأحمر^(٣).

- انظر خريطة رقم (٢-أ) لتوضيح أهم الطرق التجارية بالبحر المتوسط خلال فترة البحث
- (١) المقرئ: أزهار الرياض، ص ٨٩، سمير علي الخادم: الشرق الإسلامي والغرب المسيحي (عبر العلاقات بين المدن الإيطالية وشرقي المتوسط ١٤٥٠ - ١٥١٧)، دار الريحاني للطباعة والنشر، بيروت، الطبعة الأولى ١٩٨٩م، ص ٢٧.
- (٢) الإدريسي: مصدر سابق، ج ١، ص ٣١٠، ٣١١، عبد المالك بكاي: مرجع سابق، ص ٧٢، حسن خضير أحمد: مرجع سابق، ص ٩٩، ١٠٠، الطاهر قدوري: مرجع سابق، ص ٢.
- (٣) ابن جبير: مصدر سابق، ص ١٢، ١٧، ١٨، ٣٢، ٣٣، ٤٠ - ٤٤، الإدريسي: مصدر سابق، ج ١، ص ٣٢٢، ٣٦٥، الطاهر قدوري: المرجع السابق، ص ٢.

هناك بعض الآراء التي ترى أن هذا الطريق امتد بالتجارة المغاربة حتى عبر بهم عن طريق المحيط الأطلنطي إلى بلاد السودان الغربي، فيظهر في مخطوط يرجع إلي ما قبل عام ٥٩٤ هـ / ١١٩٨م المنطقة الشمالية من خليج غينيا؛ فهل اتخذ المغاربة في القرن السادس الهجري طريقاً

كان لصعوبة النقل البري في بلاد المغرب الأدنى نتيجة للغزو الهلالي، جعلت النقل البحري عبر هذا الطريق أيسر، حيث ارتبطت المدن الساحلية فيما بينها بهذا الطريق البحري خلال النصف الأول من القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي، بيد أن احتلال النورمان لسواحل بني باديس قد أخلّ بانتظام استخدام هذا الطريق، ولم يعد إليه إلا مع مجيء الموحدين^(١).

وكان التجار يفضلون هذا الطريق عن الطريق البري المحاذي له نظراً لعامل السرعة. حيث يرى البعض أن السفن التجارية لجأت إلى الطرق الساحلية نظراً لطبيعة شواطئ البحر المتوسط حيث تقترب المرافئ والجزر من بعضها البعض ولتأمين الحيط المناسبة عندما تشتد الرياح وتساء الأحوال الجوية وللإفلات بسهولة من قبضة القراصنة إلى البر. بالإضافة إلى أن هذه الطرق توفر سهولة التبضع وتبادل السلع بين المدن وبعضها^(٢).

وساعد التحول نحو السواحل على ظهور مراكز التجارة فيه وأصبحت ملتقى الطرق البحرية مثل صفاقس والمهدية في الدولة الزيرية وبجاية في الدولة الحمادية؛ غير أن الغزو النورماني قضى على وضعي صفاقس والمهدية واحتلت مكانيهما سوسة وتونس. وظلت هاتان المدينتان - بالإضافة إلى بجاية - مراكز للطرق

بحرياً إلى السودان الغربي؟ يبدو أنه من الصعوبة بمكان القبول بمثل هذا الرأي بالرغم من الصعوبات التي واجهت المغاربة في صحراء صنهاجة، ومحاولات المغاربة من قبل لاستكشاف المحيط الأطلسي، وذلك لأن القنباص لم تستخدم في المحيط الأطلسي حتى ذلك الحين. وربما عرف المغاربة خليج غينيا بالواسطة، ولعلمهم كانوا يركبون المراكب من أوليل قرب نهر السنغال إلى سلي التي تقع في الداخل، فربما عرفوا شيئاً عن ذلك الخليج من =التجار السودانيين الذين يمثلون حلقة الوصل بين المغاربة والمناطق الاستوائية، انظر: عز الدين موسي: النشاط الاقتصادي، ص ٣٢٢.

(١) البكري: مصدر سابق، ص ٢٠، عز الدين موسي: النشاط الاقتصادي، ص ٣١٨.

(٢) سمير علي الخادم: مرجع سابق، ص ٢٨، الطاهر قدوري: مرجع سابق، ص ٢.

الداخلية والخارجية في العصر الموحد، ويذكر البكري أن رحلة من المهديّة إلى مدينة الإسكندرية كانت تمر على أكثر من خمسين مرسى حتى تصل إلى مرساها المقصود^(١).

٢- طريق صقلية:

كان علي جميع المراكب والقوافل العابرة بين شرق وغرب حوض البحر المتوسط أن تمر عبر المحور المركزي: صقلية وتونس، وكانت الأحداث السياسية والعسكرية توقف حركة التجارة في المنطقة أكثر من مره، وخاصة بعد القرن الحادي عشر الميلادي، ولكن موقعها الجغرافي حافظ عليها كنقطة حساسة للعبور. من خلال جميع طرق المتوسط شرقاً وغرباً. وتجدر الإشارة إلى أنه في النصف الثاني من القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي كثر استعمال الطريق الذي يمر بالمدن الإيطالية وصقلية، ومن صقلية يتفرع إما إلى الإسكندرية أو إلى عكا. وربما كان سبب ذلك أن تجار المدن الإيطالية دخلوا في التجارة المغربية بصورة واسعة، أو أن المغاربة أصبحوا يفضلون عكا علي مصر التي كانوا يلقون فيها ضيقاً وعتناً في تلك الفترة، كما أن السفن القادمة من بلاد الشام كانت تمر بجزيرة صقلية أولاً ومنها تذهب إلى بلاد المغرب أو الأندلس أو بلاد الإفرنج^(٢).

كما كان السفر بين مصر والمغرب الأدنى يتطلب أحياناً المرور عبر صقلية خاصة وقت الحرب، فبعد استيلاء صاحب صقلية علي جزيرة جربة، حلّ بمسلمي جربة وكذلك بجاليته اليهودية أذي كبير، حيث يذكر تاجر يهودي في رسالة بعث بها من صقلية إلى أخيه في مصر، حوالي عام ٥٣٥هـ/ ١١٤٠م: "وصلت إلى صقلية مع أسرتي قادماً من تونس، بسبب الويلات المفزعة التي حلت بافريقية، واعتزم

(١) البكري: المصدر السابق، ٢٠، ٨٥، عز الدين موسى: النشاط الاقتصادي، ص ٣١٨، ٣١٩.

(٢) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٢٧٩، ٢٨٤-٢٩٥، ٣١٧، عز الدين موسى: المرجع السابق،

ص ٣٢١، ٣٢٢، أوليفيا ريمي كونستبل: مرجع سابق، ص ٧٧، ٧٨.

السفر إلى مصر عن طريق صقلية، إذ لم يعد بالإمكان السفر مباشرة من أفريقية إلى مصر" (١).

ويرى البعض أن السفر بين مدينة وأخرى داخل إقليم المغرب الأدنى نفسه كان يتطلب أحياناً المرور عبر صقلية لاسيما وقت الاضطرابات، ولنقل قضية تؤيد هذا القول: ففي حوالي عام ٥٣٤هـ / ١١٤٠م، أراد يهودي إيطالي كان في رحلة عمل في طرابلس بليبيا، أن يسافر إلى قابس في تونس المجاورة. فنصحته أصدقاؤه بأن يُبحر على ظهر سفينة كبيرة مبحرة إلى صقلية، والتي تقطع الرحلة في حالة تحسن الريح في ثمانية أيام دون الرسو في أي شاطئ. ثم يتحول إلى سفينة أخرى كبيرة متجهة إلى ميناء المهديّة، ومن هناك يحاول أن يصل إلى البلدة التي يريدّها. ولقد كان ذلك الطريق بالطبع طريقاً غير طبيعي، لكن الظروف البحرية في ذلك الوقت لم تكن مأمونة أيضاً، ولذلك سافر الرجل فعلاً في النهاية براً (٢).

وأحياناً كان سفر السفن بين جنوة ومدن المغرب الساحلية وخاصة مدن المغرب الأدنى ذهاباً وإياباً عبر الرسو أولاً في صقلية، وأحياناً يتم السفر ذهاباً وإياباً إلى إحدى المدن المغربية المعيّنة: طرابلس وتونس وسبتة وسلا مباشرة (٣).

٣- الطرق المباشرة:

فقد كانت السفن التجارية لا تحتاج الرسو في موانئ أخرى أثناء رحلتها عبر تلك الطرق بين موانئ بلاد المغرب لاسيما موانئ المغرب الأدنى وبين بعض موانئ حوض البحر المتوسط. فمثلاً كانت مدينة المهديّة نقطة التقاء بين المسالك الشرقية والغربية علي حدٍ سواء، فنجد أن تلك المدينة كانت ترتبط بطرق بحرية مباشرة مع

(١) رسالة من أبي سعيد بن أبي الحسن الأبنزاري في بلرم إلى أخيه الأكبر أبي البركات في الفسطاط، ص ٣٢٥، ٣٢٦.

(٢) جواتين: مرجع سابق، ص ٢١٧، ٢١٨.

(٣) عبد الهادي التازي: مرجع سابق، ج ٦، ص ٢٢٢.

الشرق الإسلامي، كما أنها ارتبطت أيضاً بطرق بحرية مباشرة مع بلاد الروم في الشمال وبلاد الأندلس والمغرب في الغرب^(١). كما كان هناك طريق ربط بين مدينة الإسكندرية ومدينة صفاقس بشكل مباشر^(٢).

كذلك كان هناك خط ملاحى مباشر يربط بين بلاد الشام من جهة وبين مدينة صفاقس بالمغرب الأدنى من جهة أخرى^(٣). كما كان هناك خط ملاحى يربط بين مدينة صور ببلاد الشام وبين مدينة بجاية ببلاد المغرب، يحمل التجار والمسافرين بين البلدين، كان طول هذا الخط بين المدينتين نحو الثلاثين ميلاً^(٤).

وقد ربطت بين الأندلس والمغرب خطوط بحرية، حيث كانت السفن التجارية تنتقل بصفة دائمة بين سواحل بلاد الأندلس والمغرب، فقد تعددت المسالك الرابطة بين الساحل الإفريقي الممتد من شرشال إلى الجزائر وبين الساحل الأندلسي الممتد من قرطاجنة إلى مصب نهر الإبر. ولعل التجزئة السياسية التي تعرضت لها بلاد المغرب، غربي خط طول مدينة الجزائر، وبلاد الأندلس إثر انقراض الخلافة في قرطبة؛ هي التي تفسر تعقد التجارة الأندلسية حينئذ، ويدل ظهور مسلكين جديدين يفضيان إلى الجزائر على أن هذه المدينة أي الجزائر قد صارت تمثل "نقطة الاتصال بين المسالك البحرية في أعالي البحار وبين المسالك البحرية الساحلية".

(١) البكري: مصدر سابق، ص ٣٠، ٣١، الإدريسي: مصدر سابق، ج ١، ص ٢٨١.

(٢) البكري: المصدر السابق، ص ٢٠.

(٣) المصدر السابق: ص ٢٠.

(٤) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٢٧٧.

وقد ركز البكري في حديثه عن المراسي على ذكر المراسي المغربية وما يقابلها من المراسي الأندلسية، وهذا يدل على الاتصال المباشر بين هذه المراسي^(١).

كما كان هناك رحلات تجارية مباشرة بين المدن الإيطالية ومدن المغرب الأدنى، ومن تلك الرحلات التي سُجلت بين المدن الإيطالية وخاصة جنوة، وبين مدن المغرب خاصة المغرب الأدنى، نجد أن عدداً من الرحلات سُجلت إلى ميناء طرابلس أعوام ١١٥١هـ / ١١٥٧م و ١١٥٤هـ / ١١٦٠م و ١١٥٩هـ / ١١٦٤م، كذلك سُجلت عدداً من الرحلات التجارية لتونس أعوام ١١٥٠هـ / ١١٥٦م و ١١٥٢هـ / ١١٥٨م و ١١٥٤هـ / ١١٦٠م و ١١٥٦هـ / ١١٦٢م و ١١٥٧هـ / ١١٦٣م و ١١٦٤هـ / ١١٦٤م^(٢).

وكان هناك طرق مباشرة تربط المغرب بميورقة وبرشلونة وجنوب فرنسا فضلاً. والراجح أنه عن طريق إشبونة كانوا يتصلون بغربي أوروبا. ولا يستبعد البعض أن يكون المغاربة في هذه الفترة قد وصلوا إلى أيسلندة والدنمارك^(٣). إلا أننا لم نتطلع على أدلة قوية تؤيد ذلك.

ب - الطرق البحرية عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي:

كان ميناء الإسكندرية المرسى الطبيعي لنزول التجار والمسافرين من أهل المغرب والأندلس، أما في حالة رغبة هؤلاء التجار السفر نحو المحيط الهندي فإنه يتعين عليهم في هذه الحالة الإبحار عبر البحر الأحمر حتى الوصول إلى مدينة عدن

(١) البكري: المصدر السابق، ص ٨١، ٦٦، ٨٢، المقدسي: مصدر سابق، ص ٢٢٨، الهادي روجي

إدريس: مرجع سابق، ج ٢، ص ٢٩٣ - ٢٩٥، سامية مصطفى مسعد: مرجع سابق،

ص ١٦٨، عبد المالك بكاي: مرجع سابق، ص ٧١.

(٢) عبد الهادي التازي: مرجع سابق، ج ٦، ص ٢٢٢.

(٣) عز الدين موسي: النشاط الاقتصادي، ص ٣٢١، ٣٢٢.

ومنها يبدأ الطريق نحو الشرق الأقصى. فقد كانت مدينة عدن هي نقطة الوصل بين شبكة الطرق المارة عبر البحر الأحمر وشبكة الطرق المارة عبر المحيط الهندي^(١).

أما عن شبكة الطرق البحرية في البحر الأحمر فكان يحكمها مواسم الرياح ووعورة الإبحار فيه نظراً لكثرة الشعاب المرجانية به، لذلك كان البحارة يعتمدون على خبرتهم في الإبحار في هذا البحر لتفادي الشعاب المرجانية لتحديد طريقهم، حيث كانت الطرق المارة عبر البحر الأحمر تربط بين عدن من جهة وأحد الموانئ الرئيسية في البحر الأحمر من جهة أخرى، مثل ميناء عيذاب أو جدة أو القصير أو القلزم^(٢).

(١) الحميري: مصدر سابق، ص ٤٠٨، رسالة من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف الأرجواني المهدوي في مصر، ص ٤٥٤، ٤٥٥، رسالة ثانية من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف الأرجواني المهدوي في مصر، ترجمها عن العبرية المؤرخ جوتين، ، ٢٣٧ . ١٥٦ . NO TS AS, Published in Goitein. S.D ; Portrait of a Medieval India Trader: Three =Letters from the Cairo Geniza, Bulletin of the School of Oriental and African Studies, University of London, Vol. ٥٠, No.٣= ص ٤٥٥ ، ٤٥٦، محمد عبد الغني الأشقر: مرجع سابق، ص ١٨٩، ١٩٠، حسنين محمد ربيع: مرجع سابق، ص ١١٢-١١٤، أحمد إسماعيل الجمال: مرجع سابق، ص ١٥٢،

Goitein. S.D; OpCit , pp٤٥٠ - ٤٥٤ .

انظر خريطة رقم (٣-أ): لتوضيح الطرق التجارية في المحيط الهندي وبحر الصين خلال فترة البحث وما بعدها.

(٢) A Letter from a Merchant in Egypt to the Maghreb on Lebdi's Arrival in Aydhab, (٢٣٨-٢٣٩ Egypt , pp٢٣٨-٢٣٩، ابن جبير: مصدر سابق، ص ٤٩ - ٥٢، الإدريسي: مصدر سابق، ص ١٣٤-١٣٨، ابن بطوطة: مصدر سابق، ص ٢٤٣ - ٢٤٥، النويري: مصدر سابق، ص ٣٢٧، محمد عبد الغني الأشقر: مرجع سابق، ص ١٨٩، ١٩٠، محمد أمين صالح: تجارة البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة، ندوة البحر الأحمر في التاريخ والسياسة

من جانب آخر كانت شبكة الطرق البحرية التي تعبر المحيط الهندي إلى الشرق الأقصى تبدأ من مدينة عدن. حيث كان هناك طريقان رئيسيان يربطان بين مدينة عدن وبلاد شرق المحيط الهندي، الطريق الأول هو طريق شبه ساحلي يبدأ من مدينة عدن ثم يلاصق ساحل شبه جزيرة العرب الجنوبي ماراً بمدينة ظفار ثم صُحَّار^(١). ثم يخترق مياه المحيط لينتهي إلى الموانئ التجارية على الساحل الغربي للهند أو يكمل طريقة إلى الساحل الشرقي للهند ثم يتجه للموانئ الصينية^(٢)، ماراً عبر جزر شرق آسيا الرئيسية في طرق فرعية^(٣).

وقد ورد في وثائق الجنيزة ذكر لأكثر من عشرين مكاناً على الساحل الغربي من الهند، ويُعتقد أنها كانت جزء من الطريق الأول، فقد كان عليها أن تسير على طول الساحل الهندي وأن تعرج في النهاية على كل الموانئ الهامة، كما أشارت وثائق الجنيزة

الدولية المعاصرة، جامعة القاهرة، كلية الآداب، القاهرة ١٩٨٠م، ص ١٦٠، حسين محمد ربيع: مرجع سابق، ص ١٠٥.

(١) صحار: على ساحل بحر العرب وميناء عمان وعاصمتها القديمة، فيها عمران ولها رونق، وبها ثروة لا تقدر، وفيها فاكهة، وفيها أسواق عجيبة، فيها ماء عذب وعلى ساحلها مسجد جامع وهي ممر الصين وخزانة المشرق وكفيل اليمن، انظر: أحسن التقاسيم: ص ٩٢، أنور عبد العليم: مرجع سابق، ص ٦٩.

(٢) كان الصينيون يطلقون على العرب كلمة تاشي، وقد تكون هذه الكلمة محرفة عن كلمة "تاجر" العربية ذلك لأن معظم العرب الذين دخلوا الصين كانوا تجاراً. وقد تكون كلمة تاشي منقولة عن كلمة "تازي" الفارسية التي يطلقها الفرس على العرب انظر: سيده إسماعيل الكاشف، علاقة الصين بديار الإسلام، مجلة كلية الآثار، العدد الأول، جامعة القاهرة، القاهرة ١٩٧٥، ص ٣٨، ٣٩.

(٣) الإدريسي: مصدر سابق، ص ١٥٦، ١٥٧، سليمان المهري: مصدر سابق، ص ٤٠، شوقي عبد القوي عثمان: مرجع سابق، ص ٩١-٩٣، غيثان بن علي بن جريس: البحر في كتب التراث الإسلامي، (ضمن ندوة الحضارة الإسلامية وعالم البحار)، اتحاد المؤرخين العرب، نوفمبر ١٩٩٣م، ص ١١٩.

أن لكل سفينة أو قافلة سفن ميناؤها المفضل، وكانت لذلك تُعرف هذه السفن بأسماء هذه الموانئ الهامة. فنقرأ عن السفينة " المتجهة إلى بروش Broash " أو المتوجهة إلى تانا أو كولام وغير ذلك. وكان على التجار والبضائع المتجهون إلى ميناء غير مينائهم أن يغيروا سفينتهم بسفينة أخرى تأخذ اتجاههم المقصود^(١).

أما الطريق الثاني فهو الطريق المباشر الذي يبدأ من عدن ثم يخترق مياه المحيط الهندي ليصل إلى وجهته في بلاد الهند أو الصين أو جزر شرق آسيا بشكل مباشر دون المرور بجوار السواحل القريبة كما في الطريق الأول، والراجح أن الطريق الثاني كان أكثر أمناً من الطريق الأول خلال فترة البحث بسبب كثرة النزاعات السياسية والعسكرية التي كانت تنشب بين مدينة وأخرى على طول الساحل إلى بلاد الهند والصين، عبر الطريق الأول وما ترتب عليها من كثرة القرصنة على السفن التجارية في ذلك الطريق^(٢).

إذن كان هناك محورين رئيسيين للتجارة البحرية للمغرب الأدنى، المحور الأول هو البحر الأبيض المتوسط وهو المحور الرئيسي للنشاط التجاري البحري للمغرب الأدنى بحكم الموقع الجغرافي لبلاد المغرب الأدنى التي تطل على هذا البحر في الأساس، وتقسم فيه المسالك والطرق البحرية لعدة أقسام مثل الطرق الساحلية حيث كانت السفن تنتقل من مرفأ إلى مرفأ ومن جزيرة إلى جزيرة دون الابتعاد عن الشاطئ كثيراً وكان الطريق الساحلي للضفة الجنوبية من المتوسط أهم تلك الطرق في هذه الفترة، وكان يبدأ من الأندلس لينتهي في الشام مروراً ببلاد المغرب. كذلك طريق صقلية فقد كان على جميع المراكب والقوافل العابرة بين شرق وغرب حوض البحر الأبيض المتوسط أن تمر جزيرة صقلية، حيث كان موقعها الجغرافي حافظ

(١) جواتين: مرجع سابق، ص ٢٧٥

(٢) الإدريسي: مصدر سابق، ص ١٥٦، ١٥٧، شوقي عبد القوي عثمان: مرجع سابق، ص ١١١،

حسين مؤنس: عالم الإسلام، ص ٢٧٦.

عليها كنقطة حساسة للعبور، كما احتوى البحر المتوسط على طرق مباشرة مثل الطريق المباشر بين الإسكندرية ومدينة صفاقس.

أما المحور الثاني من محاور النشاط التجاري البحري لبلاد المغرب الأدنى فهو محور البحر الأحمر والمحيط الهندي، حيث كانت مدينة عدن نقطة الوصل بين شبكتين من الطرق البحرية، شبكة الطرق البحرية المارة عبر البحر الأحمر والتي كانت تبدأ من أحد الموانئ الرئيسية بالبحر الأحمر كعيذاب وجدة والقلزم وتنتهي عند عدن، وبين شبكة الطرق الملاحية التي كانت تبدأ من عدن لتتخذ طريقان الأول يأخذ الطريق الساحلي دليلاً له ماراً بظفار وصحار على ساحل شبه جزيرة العرب، ثم ينتهي بالساحل الغربي للهند (الملبار) أو يكمل طريقة إلى أقصى الشرق حتى الصين، ماراً بجزر رئيسية مثل سرنديب وجاوا. أما الطريق الثاني فكان طريقاً مباشراً من عدن حيث يقطع مياه عرض المحيط إلى الميناء المقصود على سواحل الهند أو باقي الموانئ.

رابعاً - مواسم الرحلات التجارية وأعرافها:

كانت الرحلات التجارية البحرية بين بلاد المغرب الأدنى وباقي الموانئ الأجنبية أو حتى في الشرق الأقصى حيث وصل تجار المغرب الأدنى، مضبوطة بمواعيد أو مواسم محددة، كما كان هناك ما يمكن تسميته بأعراف الرحلات البحرية، سواء على مستوى قواعد الإبحار المكتسبة والمدونة، أو على مستوى طرق الإبحار وأصوله المتبعة آنذاك.

أ - مواسم الرحلات التجارية:

كانت الرياح هي العنصر الأساسي والمهم في تحديد مواقيت الرحلات التجارية عبر البحار خلال فترة الدراسة، وذلك في البحر المتوسط أو البحر الأحمر أو في

المحيط الهندي، وقد أصبحت مواعيد هبوب تلك الرياح ومواسم الرحلات البحرية المرتبطة بها أعرافاً وعلماً يتوارثه المختصون في أمور الترحال عبر البحار^(١).

ففي البحر المتوسط عرف البحارة في فترة البحث من خلال التجربة أن أنسب الفصول للرحلات شرقاً في البحر المتوسط هو شهري أبريل ويونيو، أما الرحلة غرباً فكان أفضل وقت لها شهر أغسطس أو سبتمبر وأكتوبر، ونادراً ما كانت تتم رحلات في الشتاء. ويرجع ذلك إلى أن الجغرافيين من البحارة المسلمين ربطوا بين مواعيد السفر والتجارة بين الشرق والغرب بمواسم الرياح. ونتيجة لذلك حددوا الأوقات الملائمة لسير السفن، فالبحر المتوسط لا يفتح إلا في فترة معينة تمتد من أواسط أبريل إلى مايو؛ ومن أواسط أكتوبر إلى أواسط نوفمبر^(٢).

كما كانت العواصف وهبوب الرياح العكسية في البحر المتوسط سبب في اختلاف مواعيد إقلاع ووصول المراكب وفترات الرحلات التجارية من وقت لآخر. يبين ذلك خطاب كتب في النصف الثاني من سبتمبر في الإسكندرية يقول: "لم يصل أي من سفن الغرب إلا سفينة من إسبانيا.... ولم تصل أي سفينة من المهديّة حتى الآن"، وفي رحلة من تونس إلى مصر عن طريق صقلية فقدت السفينة التي تحمل اليهود وتجارهم لمدة خمسة وثلاثين يوماً حتى وصلت صقلية^(٣). كما أن رحلة أخرى من تونس إلى الإسكندرية بلغت أربعين يوماً تقريباً^(٤). وهو بالطبع وقت طويل جداً للرحلة مثل هذه.

(١) المسعودي: مصدر سابق، ص ١١٢، سليمان المهري: مصدر سابق، ص ٨٢.

(٢) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٢٨٥، ٢٨٤، عزيز سوريال عطية: مرجع سابق، ص ١٦٥، محمد عبد الغني الأشقر: مرجع سابق، ص ١٨٧، ١٨٨، ١٩٤.

(٣) ابن جبير: المصدر السابق، ص ٢٨٤ - ٢٨٩، عبد الرحمن بشير: مرجع سابق، ص ١٠٦، الطاهر قدوري: مرجع سابق، ص ٣،

Goitein.S.D : Med , ١ , pp٣١٩ - ٣٢٢.

(٤) المقري: أزهار الرياض، ج ٥، ص ٧٦.

وكانت الدول الأوروبية التجارية تنظم رحلات سفنها إلى موانئ البحر المتوسط، ووقت عودتها وفق برنامج زمني محدد يتفق مع المواسم التجارية في موانئ الشرق، اصطلاح علي تسميتها الرحلات الموسمية المعروفة بالمدة، وكانت المدة تعني أيضاً أسطولاً أو قافلة من المراكب تسير معاً لتأمين الحماية المتبادلة بمواكبة أو عدم مواكبة السفن الحربية. كما كانت تعني فترة من الوقت تحمل خلالها المراكب، فقد حددها البعض المدة كفترة تبادل تجاري بعد وصول الشواني إلى الإسكندرية، فتعبر "مراكب مدة مارس" مثلاً لا يعني دائماً المراكب أو القوافل التي تبخر مارس - بقدر ما يعني عادة المراكب التي كانت تعمل في الشرق خلال شهر مارس^(١).

كما كانت الرياح عاملاً مساعداً للتجار عند خروجهم من البحر الأحمر في طريقهم إلى المحيط الهندي، كذلك في عودتهم من المحيط الهندي لدخولهم إلى البحر الأحمر. وكان للملاحة في البحر الأحمر نظام خاص، فهي تخضع في جزئه الجنوبي لنظام الرياح الموسمية الشتوية، وفي قسمه الشمالي للرياح المنتظمة الشمالية المستمرة معظم أيام السنة، هذه الأحوال الجوية كانت تعوق الملاحة الشراعية عن التقدم صعوداً في البحر الأحمر، ولذا كانت السفن الواصلة من الهند شتاءً تفرغ شحنتها في عدن لتحمل مرة أخرى علي سفن أقل حجماً تدخل البحر الأحمر في بدء فصل الصيف، وتسير بالمجداف بالقرب من السواحل حتى يمكنها الإرساء في حالة هبوب رياح شديدة. وكان علي هذه السفن أن تستفيد من خبرة الملاحين العرب في البحر الأحمر فتصل جدة في فصل الشتاء وقبل حلول الربيع، وكانت تتعرض للرياح الشمالية التي قد تعوق وصولها. وعند وصول السفن المحملة ببضائع التجار إلى أحد موانئ البحر الأحمر كانت تأخذ الطريق البري أي طريق القوافل إلى الفسطاط،

(١) عادل سليمان زيتون: النشاط التجاري للمدن الإيطالية في الحوض الشرقي للبحر المتوسط في القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة القاهرة ١٩٧٨م، ص ٢٦٧.

ثم تسلك الطريق النهري إلى الإسكندرية في موسم فيضان النيل، حيث كان لفيضان النيل في شهر سبتمبر من كل عام دور كبير في عملية نقل البضائع، حيث يسمح فيضان النيل بدفع السفن من القاهرة إلى الإسكندرية في فرع رشيد والخليج الناصري^(١).

كما كانت الملاحة في المحيط الهندي تتبع أيضاً نظام الرياح الموسمية السائدة في المحيط الهندي؛ ففي شهر ديسمبر من كل عام كانت تهب الرياح الموسمية الشتوية الشمالية الشرقية، وتستمر في هبوبها في ثبات ملحوظ حتى نهاية شهر فبراير، ومن أبريل حتى سبتمبر كان يحدث العكس بهبوب الرياح الموسمية الصيفية الجنوبية والجنوبية الغربية. وهكذا كانت الرياح الموسمية الشتوية تساعد علي وصول السفن من سواحل الهند إلى عدن طوال فصل الشتاء، بينما تصلها السفن من سواحل شرق أفريقيا طوال فصل الصيف^(٢).

(١) A Letter from a Merchant in Egypt to the Maghreb on Lebdi's Arrival in Aydhab, Egypt, pp238- 239, ابن ممتي: مصدر سابق، ص ٧٤، ٢٥٦، ٢٥٧، سليمان المهري: مصدر سابق، ص ٣٨، ٣٩، ٤٨، ٤٩، محمد عبد الغني الأشقر: مرجع سابق، ص ١٨٧-١٩٠، ١٩٤.

(٢) سليمان المهري: مصدر سابق، ص ٣٨-٤١، ٥٢-٥٦، ٨٢، ٨٤، محمد عبد الغني الأشقر: المرجع السابق، ص ١٨٧، ١٨٨، ١٩٤.

وقد أطلق العرب على الرياح التي تهب من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي شتاءً اسم "الصبا"، والتي تهب من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي صيفاً بالدبور. ويجمع ذلك بيتان من الشعر هما:

مهيب الصبا من مطلع الشمس مائل
و بين سهيل والمغيب تحققت
إلى الجدي والشمال حتى مغيبها
دبوراً ومطلعها إليه جنوبها
انظر: سليمان المهري: مصدر سابق، ص ٣٨، ٣٩، ٨٢، ٨٤، شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص ٨٧.

وكانت مواسم السفر في المحيط الهندي تحسب ابتداء من أول النيروز (وهو وقت دخول الشمس برج الحمل ويوافق ٢١ مارس وهو نقطة الاعتدال الربيعي)^(١)، ومن هذا التاريخ كانت تحسب مواسم السفر فيقال مائة النيروز، أي بعد مائة يوم من نقطة الاعتدال الربيعي وهكذا^(٢). ومن خلال تحليل حديث بعض الجغرافيين المسلمون عن مواعيد الرحلات بين شرق وغرب المحيط الهندي يمكن استنتاج أن الرحلة بأكملها في المحيط الهندي كانت تستغرق حوالي السنة والنصف في الذهاب والإياب^(٣).

ومما يجدر الإشارة إليه أن رحلات القوافل البرية والبحرية كانت تعمل متقاربة وفي وقت واحد، ففي الشتاء عندما تتوقف الملاحة عن صفحة البحر المتوسط كانت تتوجه من القيروان إلى مصر ثلاث قوافل فضلاً عن قافلة سجلهاسة إلى مصر عن

(١) النيروز : أو النوروز هو عيد رأس السنة القبطية ، ويقال أن جمشاد أحد ملوك الفرس هو أول من أحدث الاحتفال به وذلك حين اكتمل ملكه وقضى على أعدائه ، ومعنى كلمة نوروز بالفارسية (اليوم الجديد) ويزعمون أن الله خلق فيه النور ومدة النوروز عند الفرس ستة أيام ومن عاداتهم الاغتسال بالماء وأن يرشوا بعضهم بعضاً تبركاً ودفعاً للأمراض وطلباً للشفاء، انظر المقرئزي : الاعتبار ، ج١ ، ص ٧٤١-٧٤٦ .

(٢) رسالة من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف الأرجواني المهدوي في مصر، ص ٤٥٤، ٤٥٥، رسالة ثانية من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف الأرجواني المهدوي في مصر، ترجمها عن العبرية المؤرخ جواتين، Published in S.D.Goitein ; Portrait of a Medieval India Trader: Three Letters from the Cairo Geniza, Bulletin of the School of Oriental and African Studies, University of London, Vol. ٥٠, No.٣, ٤٥٦، رسالة من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عيذاب إلى أولاده في مصر، ص ٤٥٦، شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص ٨٧، ٨٨،

- Goitein. S.D ; Portrait of a Medieval India , pp٤٥٠ - ٤٥٤ ..

(٣) المسعودي: مصدر سابق، ج١، ٣٢٥-٣٢٧، سمير علي الخادم: مرجع سابق، ص ٩٧.

طريق القيروان، وكان يشار إلى تحركها "بيوم مشي الموسم: "وكانت السفن في العادة تغلق وتشرع في رحلة العودة في سبتمبر، وقوافل أخرى كانت تبحر في يونيو، وفي حدود آخر مايو تغلق القوافل الصيفية، وكانت تحتاج إلى ثلاثة شهور تقطع خلالها المسافة بين مصر وتونس، حيث التوقف في المحطات المتوسطة عبر هذا الطريق التي لا بد منها للسفن التجارية العادية مما كان يؤخر الوصول إلى الوجهة المقصودة، وفي خطاب يشير إلى القيروان ذكر أن متوسط الموعد المحدد لوصول القافلة يصل إلى عشرين يوماً^(١).

ب - أعراف الرحلات البحرية:

كانت هناك أعرافاً وقواعد متبعة منذ إقلاع السفن التجارية حتى رسوها، فقد كان ربان السفن التجارية وبحارتها يقومون بعملهم خلال الرحلات البحرية لتوجيه السفينة والحفاظ عليها من الإقلاع حتى الوصول، يستخدمون في ذلك آلات هندسية وفلكية سبق ذكرها حيث يضعون بعضها أعلى الصاري الذي يكون في مقدمة المركب^(٢).

ومن تلك القواعد والأعراف أنه يجب على الربان وبحارته أن يتأملوا السفينة قبل إبحارها ورؤية خللها وكتابته ومعالجته قبل الإبحار، كما كان على الربان الماهر ألا يدفعه الطمع إلى شحن السفينة أكثر من اللازم حتى لا تتعرض للغرق، وعند اعتلاء ظهر السفينة يجب أن ينصب عوداً عليه قطعة من القماش للتعرف على اتجاه الرياح من أي جهة. وقد أدرك ابن ماجد أهمية البوصلة التي يسميها الحققة، فيوصي الربان بأنه يجب تفقد الحققة والتأكد من ثباتها في مكانها، لأن بعض المراكب يكون في نجاته خلل في موضع الحققة، كما يوصي الربان بأن يتأمل الجاه (النجم القطبي

(١) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٢٧١، ٢٨٤-٢٨٦، جواتين: مرجع سابق، ص ٢١٩، حسن

خضيري أحمد: مرجع سابق، ص ١٠٢.

(٢) الإدريسي: مصدر سابق، ج ١، ص ١٣٦، ١٣٧.

الشمالي) بالليل وان يجعله يتوافق مع اتجاه الحقبة بالنهار، حتى لا يكون مجري السفينة بالنهار مختلفاً عن مجراها بالليل فيطول الطريق ويطلب عمل ذلك في بدء السفر. ولأهمية السكان (الدفة) كان على الربان الماهر أن يتأمله كل حين وساعة، ولا يدع خلافاً في السفينة إلى وقت آخر إلا عند الضرورة القصوى، كما كان يجب على الربان وباقي الركاب أن يلزموا الطهارة وذكر الله، وكانت هناك عدة آيات من القرآن الكريم وبعض الأدعية تقرأ في حالة الكرب. ومن المؤكد أن هذه وصايا وإرشادات تبتغي الوصول إلى الشكل المثالي والكمال، ولكن من الواضح أن البحارة لم يكونوا جميعاً يلتزمون بها بدليل أن ابن ماجد نفسه قسم ربانته السفن إلى درجات ثلاث كما سنرى في الفصل القادم^(١).

وكان البحارة في فترة البحث خاصة في البحر المتوسط يفضلون أن تبقي مراكبهم ملازمة للشاطئ؛ لأنها الأسلم والأنسب من طرق الشمال والجنوب، ويرجع ابن ماجد هذا من خلال خبرته البحرية أن أسلوب الملاحة وقواعدها عند بحارة البحر الأبيض المتوسط كانت بسيطة، فهي لم تبلغ من الدقة والكمال ما بلغته قواعد الملاحة عند بحارة المحيط الهندي، فهي تخلو من القياس، ومن ضوابط الطول والعرض في بيت الإبرة أي (الحققة). لذلك الراجح أن أصحابها - أي بحارة البحر المتوسط - لا يقدرّون على تحمّل مسؤولية قيادة المراكب في بحر الهند، كبحارته من العرب والهنود، بينما يستطيع هؤلاء قيادتها في البحر الأبيض المتوسط. ويقول إنهم يعني بحارة البحر الأبيض المتوسط: "يَتَّخُون كَالعَمِيَانِ، وَكُلُّ مَرَسِي تَتَّخُوهُ، وَرَأُوهُ، عَمَدُوا إِلَيْهِ وَدَخَلُوهُ، وَلَوْ لَمْ يَرِيدُوهُ. فَأَيْنَمَا دَخَلُوا جَاءَتْ النَّاسُ إِلَيْهِمْ، وَوَقَعَ الْبَيْعُ وَالشَّرَاءُ". يعني أنه لم تكن لديهم قياسات فلكية يهتدون بها في

(١) الفوائد: ص ٦، ٧، ٥٧، ٥٨، ٦٧، شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص ٩٧ -

قطع عرض هذا البحر، وإنما كانوا يسيرون بحذاء الساحل، على طريق المراسي، وأي مرسى نتّخوه؛ أي أمسكوه وكشفوه، دخلوه وأرسوا فيه^(١).

ورغم منطقية رأي ابن ماجد عند وصفه لقواعد الملاحة عند بحارة البحر المتوسط وطريقة إبحارهم بمحاذاة الساحل، وذلك نتيجة خبرته البحرية، إلا أنه يبدو أنه متحامل أكثر من اللازم على بحارة البحر المتوسط، وربما يرجع ذلك إلى أنه كان أكثر اختلاطاً بالبحارة في المحيط الهندي عن نظرائهم في البحر المتوسط. ومما يؤكد هذا الرأي أن ابن جبير بنفسه قد روى كيف أن السفينة التي كان يسافر عليها بالبحر المتوسط كان يقودها ربان معروفة بمهارته بشئون البحر، ورغم ذلك فقد تشتتوا في تحديد الوجه الذاهبين لها في عرض البحر بسبب هبوب عواصف مفاجئة أخرجت السفينة عن مسارها المعهود، وليس لقلة خبرة الربان^(٢).

ويسمى الطريق المحاذي للساحل عند البحارة الطريق البري؛ لأن من يسلكه يهتدي فيه بمعالم البر وبخطوط بيت الإبرة، وليس بالنجوم وقياساتها، كالذي يسلك طرقاً تقطع عرض البحر بين ساحلين أو ميناءين معروفين لديه من قبل^(٣). وقد برع الإيطاليون في هذا النوع من الملاحة وكانت مراكبهم وقطائعهم تبحر عبر البحر المتوسط بمحاذاة الشواطئ ومتجنبين عرض البحر. وقد استعمل الإيطاليون للدلالة على هذا النوع من الملاحة كلمة Costeggiare أي السير ببطء بمحاذاة الشاطئ، حتى إن فن الملاحة في تلك الفترة وكما يعرف عند الإيطاليين بأرت يدي نافيجار Arti di navigare ما كان سوى وصف للطرق المحاذية للشاطئ^(٤).

(١) ابن ماجد: الفوائد، ص ٣٥، حسن صالح شهاب: حول رأى ابن ماجد، ص ١٠٠ - ١٠٨،

أوليفيا ريمي كونستبل: مرجع سابق، ص ٥٤.

(٢) رحلة ابن جبير: ص ٢٨٥، ٢٨٩.

(٣) حسن صالح شهاب: حول رأى ابن ماجد، ص ١٠٠ - ١٠٨.

(٤) سمير علي الخادم: مرجع سابق، ص ٢٧، ٢٨.

كما كان متبعاً في البحر الأحمر أن تأوي السفن ليلاً بركابها إلى أحد السواحل، ثم يواصلون الرحلة نهراً حيث يكون الطريق مكشوفاً للبحارة في ضوء النهار، وذلك لحماية السفينة من الاصطدام بالشعاب المرجانية التي تكثر في هذا البحر^(١). خاصة مع وجود صعوبة توجيه السفن ليلاً مع النوات الليلية التي تكسي السماء ويصعب معها الاستدلال بالنجوم وما يصاحبها من هبوب رياح شديدة تدفع السفن عن طريقها المعروف وعن وجهتها المعهودة، مما يعيق طاقم السفينة من الربان والبحارة عن الوصول إلى الجهة^(٢).

أما في المحيط الهندي فيُذكر أن الربانة كانوا علي دراية وعلم بمواضع السواحل، وهم في الليل يسترشدون بالنجوم وفي النهار بالشمس. وعندما تغيم الشمس فإنهم ينظرون إلى الإبرة المتجهة جنوباً، أو يستخدمون حبلًا طوله مائة قدم وهو مزود بخطاف بواسطته يرفعون قدرا من طين قاع البحر وبرائحة الطين يقررون أين هم^(٣).

وكانت السفينة المبحرة سواء في البحر المتوسط أو الأحمر أو المحيط الهندي، تُصحب عادة بسفينة صغيرة أخرى تكون ملكاً لصاحب السفينة أو ملكاً لشريكه. وكقاعدة عامة كانت السفن تسير في مجموعات؛ حماية لهم من نشاط قراصنة البحر الذي كان قوياً آنذاك، وقرأنا عن أحد التجار قوله عن سرقة بضائعه منه مرتين، مرة وهو في طريقه إلى الهند والثانية في طريق عودته منها. وقد أشارت الوثائق إلى الأشخاص الذين كانوا يهلكون أثناء الرحلة، كذلك أشارت إلى البضائع التي كانت

(١) الإدريسي: مصدر سابق، ج١، ص ١٣٦، ١٣٧.

(٢) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٥٠، ٥١.

(٣) شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص ٨٨، ٨٩، حسن صالح شهاب: من عجائب أسرار الملاحة العربية في المحيط الهندي، مجلة آفاق الثقافة والتراث، مركز جمعة الماجد للثقافة والتراث، دبي، العدد ٢٩ - ٣٠، السنة الثامنة ٢٠٠٠ م، ص ٢٠٧.

تُفقد مع السفن الغارقة، وبرغم ذلك فقد كان الطريق ما بين عدن والهند آمناً نسبياً، وإلا لما كنا قد وجدنا الكثير من الناس يعاودون القيام بهذه الرحلة أكثر من مرة^(١).

ولقد كانت أخطر مراحل الرحلة هي لحظة دخول السفينة إلى البحر المفتوح أو العكس لحظة ارتطامها بالشاطئ ورسوها في المرفأ. ولذلك فإننا نقرأ عن حكايات متعددة حول سفن تحطمت بمجرد إبحارها أو قبل وصولها بوقت قصير، وعن محاولات غوص في المياه لإنقاذ ما يمكن إنقاذه من البضائع الغارقة بقرب الشواطئ العربية وشواطئ البحر الأحمر^(٢).

وتشير وثائق من الجنيزة لمصائب ومشاكل كانت تقابل من يبحروا بالبحر من البحارة والتجار لا تعد ولا تحصى، خاصة في البحر الأحمر والمحيط الهندي، مثل: "في هذه الرحلة لقد واجهت مخاطر مخيفة ومحن أخرى مستحيلة"^(٣). لذلك كان هناك تدابير تجري من قبل العاملين علي المركب في الحالات الطارئة خاصة عند الرياح الشديدة أو العواصف، مثل إنزال شراع الصاري الكبير لإيقاف سير المركب ، خصوصاً إذا انكسر الدعامة المتحركة في الصاري، واستبدال الجزء المنكسر الذي سقط في البحر بشراع صغير مُعد لهذا الغرض، ويذكر مؤرخ حديث للملاحة

(١) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٢٨٥، شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص ٨٨،

٨٩، جواتين: مرجع سابق، ص ٢٧٤، ٢٧٥.

(٢) جواتين: مرجع سابق، ص ٢٧٤، ٢٧٥.

(٣) رسالة من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف الأرجواني المهدوي في مصر، ص ٤٥٤، ٤٥٥، رسالة ثانية من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف الأرجواني المهدوي في مصر، ص ٤٥٥، ٤٥٦، رسالة من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عيذاب إلى أولاده في مصر، ص ٤٥٦.

- Goitein. S.D ; Portrait of a Medieval India Trader: Three Letters from the Cairo Geniza, Bulletin of the School of Oriental and African Studies, University of London, Vol. ٥٠, No.٣, pp٤٥٠ - ٤٥٤ .

الجنوبية في القرنين السادس والسابع للهجرة/الثاني عشر والثالث عشر للميلاد أن السفن الجنوبية الكبيرة في القرن السابع الهجري/الثالث عشر الميلادي كان في مقدمتها صارٍ عليه شراع. وكان على كل من الصواري الأخرى شراعان، وكان يُحتفظ في كل مركب كبير بأربعة أو سبعة شُرع من أحجام مختلفة، لمواجهة الأنواء البحرية، ولاستعمالها كبديل في حالة العطب في الأسفار البعيدة. كما كان يُحتفظ بقطع إضافية من أقمشة الأشرعة على سبيل الاحتياط. كما كانت قوارب العشاري تسير محاذية للمركب الكبير وتشبه بقوارب الإنقاذ في السفن الحديثة تُستخدم عند غرق المركب الرئيسي في إنقاذ من عليه^(١). وكانت تلك الإجراءات تأخذ حتى (تلين الريح) أي تهدئ وتأخذ الاتجاه الصحيح الذي يوافق اتجاه الرحلة البحرية ولم تأخذ اتجاه آخر مما قد يؤدي لتعطل الرحلة^(٢).

وكانت هناك طرق لمعرفة الوقت والتاريخ على ظهر السفن التجارية، أشهرها متابعة حركة الشمس والقمر، ومعرفة أي يوم من الشهر من خلال أهلة القمر. فقد ذكر ابن جبير أنهم استطلعوا على ظهر البحر أهلة ثلاثة أشهر. وكان يرقب الأهلة ويحسب التواريخ على هذا الأساس^(٣).

وكانت الحياة على المركب التجاري في البحر تشبه بمدينة "جامعة للمرافق" فكل ما يُحتاج شراؤه يوجد من خبز وماء ومن جميع الفواكه والأدم والرمان والسفرجل والبطيخ السندي (الدلاع) والكمثري والشاه بلوط (القسطل) والجوز والحمص والباقلاء (القول) نياً ومطبوخاً، والبصل والثوم والتين والجنين والحوت... علماً بأن كل ذلك كان يُباع للمسافرين والتجار. ولكن قد تحتاج السفينة إلى إعادة التزود بالمؤن وماء الشرب أثناء الرحلة، خصوصاً لو كانت الرحلة طويلة،

(١) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٥٢، أمين توفيق الطيبي: مرجع سابق، ص ١١٥، ١١٦.

(٢) ابن غلبون الطرابلسي: مصدر سابق، ص ٤٤.

(٣) ابن جبير: مصدر سابق، ص ٢٨٩، ٢٩٣، أمين توفيق الطيبي: المرجع السابق، ص ١١٧.

لذلك اعتاد ربان السفن التجارية على الرسو بها في بعض الشواطئ أو الجزر للترود بما يحتاجونه من مؤن وماء للشرب^(١).

وقد اعتاد ربابنة السفن التجارية إلقاء من يموت من الركاب أو التجار في البحر بعد أن يصلى عليه خاصة إن كان من المسلمين، أما ما كان يملكه المتوفي من أشياء خاصة وبضائع على ظهر المركب فكان قائد المركب أو الربان يستحوذ عليها، وتلك كانت عادة متبعة في مراكز البحر المتوسط خاصة لاسيما المراكب التابعة للمدن الإيطالية في تلك الفترة^(٢).

كما كان عرفاً متبعاً عند إبحار أو وصول سفينة تجارية، أن نجد رسائل التجار أو الركاب ترسل للأهل أو للشركاء، كما كانت السفن التجارية نفسها وسيلة لحمل تلك المراسلات بين المراكز التجارية المختلفة. فقد كانت هناك رسائل بين تجار من المغرب الأدنى ونظرائهم من تجار المدن الإيطالية^(٣)، مثل تلك المراسلات الحرة من

(١) رسالة ثانية من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف الارجواني المهدوي في مصر، ص ٤٥٥، ٤٥٦، ابن بطوطة: مصدر سابق، ص ٥٥٣، ٥٥٧ - ٥٧٠، ابن جبير: المصدر السابق، ص ٩، ٢٨٧، ٢٩٢، ٢٩٠، أمين توفيق الطيبي: المرجع السابق، ص ١٠٦.

(٢) رسالة ثانية من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف الارجواني المهدوي في مصر، ص ٤٥٥، ٤٥٦، ابن بطوطة: مصدر سابق، ص ٥٥٣، ٥٥٧ - ٥٧٠، ابن جبير: المصدر السابق، ص ٢٨٧.

(٣) كما عرفت تلك الفترة الرسائل الرسمية المتبادلة بين حكام المغرب الأدنى وبين حكام بلاد البحر المتوسط لاسيما حكام المدن الإيطالية، وامتد عصرها منذ عهد بني خرسان حتى نهاية الدولة الحفصية، وكانت تتضمن بعض الأفكار الأساسية، مثل التأكيد على قيمة الضريبة التي يجب التعامل بها بين الطرفين، وذكر مستوى التعامل لرعايا وتجار كل طرف عند الآخر، كذلك تضمنت تلك الرسائل ذكر العديد من البضائع المتداولة آنذاك وبعض المعاملات التجارية والقضايا والمشكلات التي تواجه المعاملات التجارية بين الطرفين وكيفية حلها. كما كانت هناك رسائل رسمية مُرسلة من بعض مسؤولي المغرب الأدنى إلى تجار أجانب، مثل

تجار تونس إلى نظرائهم في بيزه، والتي تضمنت مواضيع تجارية عديدة مثل تشجيع البيزيين على التردد إلى إفريقية. ومنها مراسلات تجار مغاربة من المغرب الأدنى مع التاجر البيزي باج بخصوص أسعار بعض السلع والديون المستحقة^(١).

كذلك كانت هناك وثائق الجنيزة للتجار اليهود، تحتوي على الكثير من هذه الرسائل التي أرسلت من أحد موانئ جنوب الجزيرة العربية أو البحر الأحمر أو من الهند إلى عاصمة مصر أو العكس^(٢). ولقد وُجدت خطابات عائلية مُرسلة من عدن

رسالة عن السيد أبي زيد عبد الرحمن بن أبي حفص بن عبد المؤمن والى تونس إلى تجار بيزه مشجعاً لهم للتردد على البلاد، انظر: رسالة من عبد الله بن عبد العزيز بن عبد الحق بن أبي خرسان إلى حكومة بيزه، ص ١ - ٦، رسالة من حاكم بيزه إلى الخليفة الموحد أبي يعقوب يوسف بن عبد المؤمن، مؤرخة بـ ٢٣ ابريل ١١٨١م، حول قضية الاستيلاء على مركب بيبي من قبل حاكم طرابلس، نشرها Michel Amar في كتابه A Diplomi Arabi Del Archivio Fiorntino، تحت رقم ٢، ص ٧، ٨، رسالة عن السيد أبي زيد عبد الرحمن بن أبي حفص بن عبد المؤمن والى تونس إلى تجار بيزه مشجعاً لهم للتردد على البلاد، في الفترة من ٥٨٣ - ٥٩٠، ص ٢٩، ٣٠.

(١) رسالة من التاجر محرز القاسبي الي التاجر الكبير باج البيزي، حول معاملات تجارية بينهم، تاريخها بعد عام ٥٩٧ هـ، ص ٤٨، ٤٩، رسالة من التاجر المغربي هلال بن خليفة الجمونسي الي التاجر البيزي الكبير باج، حول معاملات تجارية بينهم، مؤرخة بعد عام ٥٩٧ هـ، ص ٥٠ - ٥٢، احمد عزاوي: رسائل موحدية (مجموعة جديدة)، ج٢، ص ٩١، ٩٢،

- Goitein. S. D : From the Mediterranean to India, pp ١٨٥, ١٨٦.

(٢) رسالة من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف الارجواني المهدوي في مصر، ص ٤٥٤، ٤٥٥، رسالة ثانية من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف الارجواني المهدوي في مصر، ص ٤٥٥، ٤٥٦، رسالة من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عيذاب إلى أولاده في مصر، ص ٤٥٦، جواتين: مرجع سابق، ص ٢٥٥، ٢٥٦،

A Letter from Madmun b. hasan to Abraham Ben Yiju: Three Fragments of Two Copies , Aden, ca. ١١٣٠'s, (١٣. TS ٦ J ٤, f. ١٤. TS ١٨ J ٢, f. ٧, ١٥. TS ١٢, ٤١٦), Published by Mordechai Akiva Friedman, =Goitein. S.D : India Traders of the Middle Ages (Documents from the cairo Geniza) , the Ben - Zvi Institute Jerusalem , Brill ,

إلى صقلية، أو من دهلِك في أقصى جنوب البحر الأحمر إلى طرابلس بالمغرب الأدنى، ولكن لم توجد أية خطابات عمل أرسلت من مكان ما في جنوب شرقي مصر إلى بلد علي البحر المتوسط غربي مصر أو العكس. وبالرغم من أن معظم مسافري الهند قد جاءوا من بلاد غرب البحر المتوسط، إلا أنه كان من المتعذر أن تتم الأعمال التجارية ما بين الهند أو حتى الجزيرة العربية أو شرقي افريقية وصقلية وتونس أو اسبانيا مباشرة^(١).

وكان الجزء الأول من نص الرسالة يشير عادةً بوصول البضائع والخطابات المرسلَة أو يُعرف بفقدانها وعدم وصولها بسبب غرق السفينة أو هجوم قراصنة البحر، ثم يصف الخطاب بعد ذلك الإجراءات التي تمت حيال أوامر المرسل إليه. ويشير الجزء الثاني إلى السلع المشحونة بالسفينة وعن مسائل شخصية أو مسائل عامة وبعض الهدايا المرسلَة^(٢). كما كانت كشوف الحسابات أحد أنواع هذه الرسائل؛ التي تحتوي على تفاصيل خاصة بأسعار وأنواع السلع المختلفة التي كانت

Leiden , Boston ٢٠٠٨, pp٣١٢-٣١٧. S.D.Goitein ; Portrait of a Medieval India Trader , pp٤٥٠ - ٤٥٤ .

(١) رسالة من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف، ص ٤٥٤، ٤٥٥، رسالة ثانية من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف، ص ٤٥٥، ٤٥٦، رسالة من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عيذاب إلى أولاده في مصر، ص ٤٥٦، جواتين : مرجع سابق، ص ٢٥٦، اوليفيا ريمي كونستبل: مرجع سابق، ص ٢٤٤، ٢٤٥، ٢٥٢، ٢٦٠-٢٦١، ٢٦٧.

Goitein. S. D ; From the Mediterranean to India, pp٤٥٠ - ٤٥٤

(٢) رسالة من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف الأرجواني المهدي في مصر، ص ٤٥٤، ٤٥٥، رسالة ثانية من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف الأرجواني المهدي في مصر، ص ٤٥٥، ٤٥٦، رسالة من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عيذاب إلى أولاده في مصر، ص ٤٥٦، جواتين: مرجع سابق، ص ٢٥٦، ٢٥٧.

Goitein. S.D ; From the Mediterranean to India , pp٤٥٠ - ٤٥٤ .

تُجلب من بلاد الهند والعكس^(١). وبسبب مخاطر المواصلات كانت الخطابات تُرسل عادة من نسختين أو ثلاث على سفينتين مختلفتين أو ثلاث^(٢).

إذن كانت الرياح هي العنصر الأساسي والمهم في تحديد مواقيت الرحلات التجارية عبر البحار خلال فترة العصور الوسطى، وكانت مواعيد إقلاع ووصول المراكب وفترات الرحلات التجارية تختلف من وقت لآخر بسبب العواصف وهبوب الرياح العكسية من الشرق، كما أن الرحلة البحرية كانت مرتبطة بتوفير البضائع والمسافرين، وكانت رحلات القوافل البرية والبحرية تعمل متقاربة لفرصة واحدة وفي وقت واحد.

(١)

Accounts for Dealings by Barakat Lebdi , Fustat, January ٢٦, ١١٣٢, Bodl. MS. Heb. b. ١١ (Cat. ٢٨٧٤, no. ٢٠), fol. ٢١, Published by Mordechai Akiva Friedman, S.D. Goitein : India Traders of the Middle Ages (Documents from the Cairo Geniza) , the Ben – Zvi Institute Jerusalem , Brill , Leiden . Boston ٢٠٠٨, pp ٢٥٩-٢٦١. an account statement from the year ١٠٣٨, by which time Ibn 'Awkal must have been a septuagenarian (TS Arabic Box ٥٣, f. ٥١) (No. ٣٥) Published by Stillman, N.A : The Eleventh century merchants House Of Ibn Awkal , (Ageniza Study) , Journal of the Economic and Social History of the Orient, Vol. ١٦, No. ١ (Apr., ١٩٧٣), p ١٧.

جواتين : مرجع سابق ، ص ٢٣٢ ، ٢٣٣ .

(٢) رسالة من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف الأرجواني المهدوي في مصر، ص ٤٥٤، ٤٥٥، رسالة ثانية من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عدن إلى خاله عروس بن جوزيف الأرجواني المهدوي في مصر، ص ٤٥٥، ٤٥٦، رسالة من التاجر المغربي اليهودي علان بن حسون في عيذاب إلى أولاده في مصر، ص ٤٥٦، جواتين: مرجع سابق، ص ٢٥٥، ٢٥٦

A Letter from Madmun b. hasan to Abraham Ben Yiju: Three Fragments of Two Copies , Aden, ca. ١١٣٠'s, (١٣. TS ٦ J ٤, f. ١٤. TS ١٨ J ٢, f. ٧, ١٥. TS ١٢, ٤١٦), Published by Mordechai Akiva Friedman, S.D. Goitein : India Traders of the Middle Ages (Documents from the Cairo Geniza) , the Ben – Zvi Institute Jerusalem , Brill , Leiden , Boston ٢٠٠٨, pp ٣١٢-٣١٧. S.D. Goitein ; Portrait of a Medieval India Trader , pp ٤٥٠ - ٤٥٤ .

كما كانت الرحلات التجارية البحرية لها قواعد وأعراف تختلف باختلاف المنطقة البحرية المبحرة فيها السفينة، حيث كان متبعاً في البحر المتوسط الاهتداء بالسواحل وهذا ما دفع بحاره معروفين مثل ابن ماجد بأن يقلل من خبرتهم البحرية إذا ما قورنوا ببحارة المحيط الهندي الذين كانوا في أغلب الأحيان يخترقون عرض البحر في رحلاتهم نتيجة خبرتهم العالية في الإبحار، وهذا تحامل منه نتيجة معرفته أكثر ببحارة المحيط الهندي وقلة معرفته ببحارة البحر المتوسط، كما كان متبعاً أن تأوي السفن ليلاً في البحر الأحمر وتكمل رحلتها نهاراً وذلك اتقاءً للشعاب المرجانية والعواصف الشديدة، كما كانت السفن التجارية عامة تسافر مصحوبة بسفن صغيرة لتأمينها أو تسافر في مجموعات للحماية من خطر القرصنة، وكانت هناك طرق لمعرفة الوقت على السفينة كما كانت السفن التجارية تحتوي على كل ما يحتاجه الركاب والتجار من مؤن وحاجات ضرورية لإكمال الرحلة. كما ارتبطت أعراف الرحلات التجارية بإرسال الرسائل المختصة بالشأن التجاري البحري بين التجار بعضهم وبعض أو بين التجار وأهليهم، كما كانت السفن التجارية ذاتها بمثابة الوسيلة المثلى لحمل تلك الرسائل.

من خلال ما سبق يتضح أن الرحلات البحرية التجارية كانت تعتمد على آلة وحيدة وهي السفينة، وقد تتبعنا صناعة تلك السفن من بدايتها حيث المواد الخام المستخدمة في صناعتها وطريقة الصناعة، ثم تطرقنا لتجهيزات السفن التجارية وأدوات الإبحار، كما استعرضنا الملكية وأنواع وأسماء السفن والتصنيفات المختلفة في هذا المجال. كما عرضنا المكون الثاني للرحلات التجارية البحرية وهو المسالك التجارية، حيث وضحنا المسالك التجارية التي كانت مُستخدمة في تلك الفترة في قسمين رئيسيين من العالم كانت تمر خلالها تجارة وتجار المغرب الأدنى، القسم الأول هو مسالك البحر المتوسط التي ربطت بشكل مباشر أو غير مباشر مدن المغرب الأدنى الساحلية بنظائرها من مدن البحر المتوسط، أما القسم الثاني من تلك المسالك فهي مسالك البحر الأحمر والمحيط الهندي فرغم عدم ارتباطها جغرافياً

ببلاد المغرب الأدنى، إلا أنها كانت ذات أهمية خاصة في تجارة المغرب الأدنى البحرية حيث رحل عن طريقها كثير من تجار المغرب الأدنى، كما دخل من خلالها العديد من البضائع حيز تجارة المغرب الأدنى البحرية. كما استعرضنا في هذا الفصل مواسم ومواعيد الرحلات التجارية البحرية، والقواعد والأعراف المتبعة في تلك الرحلات.