



صناعة السفن في مصر في العصر الأموي دراسة تاريخية وثائقية  
(١٣٢هـ-١٤١هـ / ٦٦٢-٧٥٠م)

Shipbuilding in Egypt in the Umayyad era: a historical and  
documentary study

(41 AH-132 AH / 662-750 AD)

د. إسلام إسماعيل عبد الفتاح محمد أبوزيد (\*)

ملخص

جاءت هذه الدراسة "صناعة السفن في مصر في العصر الأموي دراسة تاريخية وثائقية" (١٣٢هـ-١٤١هـ / ٦٦٢-٧٥٠م) أهمية بالغة باعتباره يُعدّ نموذجاً مبكراً يظهر فيه مدى التطور الحضاري، حيث تبرز فيه قدرة الدولة الأموية على مواجهة التحديات أمام قدرتها على بناء الأسطول ضمن الإمكانيات المتوفرة لديها، كذلك يعكس وعي الولاة بضرورة تطوير عملية البناء بإنشاء مراكز تدريبية على مواني البحر المتوسط.

وقامت الدراسة بمحاولة استقراء واسعة للمصادر التاريخية المعاصرة للدولة الأموية أو القرية منها، إلا أن هناك ثلاث مجموعات من المصادر أضافت الكثير من الفائدة في صناعة السفن في مصر عصر الولاة من بني أمية، وهي: أوراق البردي ابتداءً، بتفردها بالإشارة إلى المشاكل الملاحية والتنظيمات الإدارية البحرية والإجراءات المالية المعاصرة لمرحلة بناء الأسطول. كذلك الوثائق الفقهية وأهميتها

---

(\*) دكتوراه في التاريخ والحضارة الإسلامية - كلية الآداب بجامعة الإسكندرية - عضو الجمعية التاريخية المصرية - عضو اتحاد المؤرخين العرب.

في إمكانية الاطلاع والتعرف على عقود إنشاء المراكب لتوضيح مدى تطور صناعة السفن، ومن ثمّ الدراسات الأدبية وخاصة دواوين الشعر وتظهر أهميتها في التعرف على مهام السفن وأنواعها المستخدمة في الأسطول الأموي بمصر.  
الكلمات المفتاحية : صناعة السفن - بني أمية - الوثائق.

### Abstract

This study ‘Shipbuilding in Egypt in the Umayyad Era: A Documentary Historical Study (41 AH-132 AH / 662-750 AD)’ is of great importance as it is considered an early model that shows the extent of civilisational development, as it highlights the ability of the Umayyad state to face challenges to its ability to build the fleet within its available capabilities, and reflects the awareness of the governors of the need to develop the building process by establishing training centres on the ports of the Mediterranean Sea.

The study made an attempt to extrapolate a wide range of historical sources contemporary or close to the Umayyad state, but three groups of sources added much interest in shipbuilding in Egypt during the era of the Bani Umayyad governors, namely: The papyrus papers, with their unique reference to navigational issues, maritime administrative organisations and financial procedures contemporary to the fleet-building phase. In addition, jurisprudential documents and their importance in accessing and identifying the contracts for the construction of boats to clarify the extent of the development of the shipbuilding industry, and then literary studies, especially poetry books, and their importance in identifying the tasks and types of ships used in the Umayyad fleet in Egypt.

**Keywords:** Shipbuilding - Bani Umayyah - Documents..

## المقدمة:

تشكل دراسة صناعة السفن في مصر في العصر الأموي دراسة تاريخية وثائقية (٤١هـ-١٣٢هـ / ٦٦٢-٧٥٠م) قيمة أساسية تسير في اتجاهين، الاتجاه الأول: هو دراسة أحد الجوانب المبكرة للتطور الحضاري للأمة في مرحلة مجابهة الأخطار والتحديات؛ للوقوف على مدى قدرة هذه الأمة وضمن الإمكانيات التي تملكها على المواجهة، يساندها في صمودها مقدره العديد من خلفاء الدولة الأموية وولاتها ودورهم في المساهمة في بناء الأسطول، لعل من أبرزهم الخليفة معاوية بن أبي سفيان (٤١هـ - ٦٠هـ/٦٦١م - ٦٨٠م)، الذي يمكن تسميته المؤسس للأسطول الأموي، ووالي مصر قره بن شريك (٩٠.٩٦هـ/٧٠٨.٧١٤م)، الذي يمكن تسميته أيضاً المجدد صناعة السفن في مصر عصر الولاية، لتحاول هذه الدراسة تتبع مراحل صناعة السفن في مصر عصر الولاية من بني أمية، تلك المراحل التي أظهرت قدرة الدولة الأموية على إمكانية إدارة مواردها ضمن شبكة تواصل واسعة، شملت الاستفادة من موارد الدولة في جميع ولاياتها في مختلف الأصقاع والنواحي. أما الاتجاه الثاني: فتمثل في محاولة استقراء واسعة شملت كافة المصادر التاريخية المعاصرة للفترة الأموية أو القريية منها و دراسة البرديات والوثائق الفقهية أو "العقود" والأشعار، إلى جانب الاستفادة من بعض الدراسات الأثرية والمعاجم اللغوية المعنية بالألفاظ المتعلقة بالملاحة والسفن، لإبراز ذلك الخط الذي يربط صناعة سفن الأسطول الإسلامي عبر فترات الدولة الإسلامية، بالإضافة إلى الدراسات الحديثة التي تناولت صناعة السفن التقليدية في الخليج العربي ومصر، والدراسات الاستراتيجية العسكرية البحرية الحديثة، مما شكّل مجالاً خصباً للدراسة، والبحث فتح الباب على مصراعيه ليس في الجانب المعلوماتي فحسب، بل على صعيد محاولة الدراسة والقيام بالربط التاريخي لصناعة السفن،

والذدّ عليه تشابه أسماء السفن وأجزائها، وحتى عمليات البناء فيها حديثاً مع تلك التي استخدمت في الدولة الأموية.

وتناولت الدراسة في التمهيد الأسطول الأموي (النشأة والتطور) ثم المبحث الأول صناعة السفن في مصر في العصر الأموي والمبحث الثاني أنواع السفن، وجاء المبحث الثالث تنظيم ومهام الأسطول، ثم الخاتمة والمصادر والمراجع.

### أهمية ومبررات الدراسة:

- ندرة الدراسات المتخصصة التي تناولت الحديث صناعة السفن في مصر في العصر الأموي دراسة تاريخية في ضوء الوثائق وأوراق البردي العربية (٤١هـ-١٣٢هـ / ٦٦٢-٧٥٠م)
- اهتمام علماء المسلمين بإفراد مثل هذه الصناعة بالتأليف والدراسة لارتباطها بالدفاع عن السواحل والفتوحات الإسلامية.
- الأثر الكبير الذي تركته صناعة السفن على النواحي الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية في مصر عصر الولاية من بني أمية.
- التهديد المستمر التي تشكله ضعف صناعة السفن علي حماية السواحل والحركة التجارية.

### مشكلة البحث :

يعالج البحث صناعة السفن في مصر في العصر الأموي دراسة تاريخية وثائقية (٤١هـ-١٣٢هـ / ٦٦٢-٧٥٠م) وبيان حقيقة صناعة السفن أسباب قوتها، أنواعها، تنظيم الأسطول ومهامه، ومدى تأثيرها علي المجتمع المصري في عصر الولاية من بني أمية.

**أهداف البحث وأهميته:**

من خلال بحثي أريد أن أنتهي إلى عدة فوائد تاريخية؛ تكون مرجعاً في باب صناعة السفن، وذلك من خلال ما يأتي:

- تناثر المعلومات في المصادر المختلفة حول موضوع صناعة السفن وضرورة جمعها وإخراجها في إطار دراسة علمية.
- محاولة المواءمة والاستفادة من مختلف المصادر فيما يتعلق بالمجال التطبيقي صناعة السفن في مصر عصر الولاية من بني أمية
- أثر صناعة السفن في مصر عصر الولاية من بني أمية على الأمصار الأخرى والدولة الأموية بشكل عام.
- مساعدة المتخصصين في مجال صناعة السفن على معرفة بدايتها والوقوف على مدى تطورها عبر العصور.

**منهج البحث :**

يقوم البحث على المنهج العلمي التاريخي القائم على التحليل والاستنباط والاستنتاج للتوصل إلى حقائق جديدة تعتبر إضافة إلى حقل الدراسات التاريخية بمصر في عصر الولاية من بني أمية.

**حدود البحث :**

حدود البحث وأسباب الاقتصار على عصر الدولة المملوكية.

الحدود الزمنية : تشمل صناعة السفن في مصر في العصر الأموي دراسة تاريخية وثائقية (٤١هـ-١٣٢هـ / ٦٦٢-٧٥٠م)

الحدود المكانية : تشمل بلاد مصر.

## الدراسات السابقة:

تركزت معظم الدراسات التاريخية السابقة على دراسة الاسطول الحربي بشكل عام ، ولقد اجتهدت -قدر استطاعتي- أن أصل إلى هذه الأبحاث لأستفيد منها في دراستي حيث لم تنفرد دراسة بهذا الموضوع بشكل منفصل عن صناعة السفن بمصر في عصر الولاية من بني أمية ؛منها ما يأتي:

- ١- الصايغ، أنيس، الأسطول الحربي الأموي في البحر الأبيض المتوسط، مكتبة رأس بيروت، بيروت، ١٩٥٦م.
- ٢- سيد طه أبو سديره، الحرف والصناعات في مصر الإسلامية من الفتح العربي حتى نهاية العصر الفاطمي ، الهيئة العامة المصرية للكتاب ، القاهرة.
- ٣- غيداء عادل خزنة كاتبي، "بناء الأسطول الأموي"، رسالة ماجستير ، الجامعة الأردنية/ قسم التاريخ
- ٤- مها سعد عناني، البحرية الإسلامية في مصر في العصر الأموي ، مؤتمر اتحاد المؤرخين العرب ، البحر عبر العصور حصاد ٢٣ سنة ، ٢٠١٥م.
- ٥- عبد الفتاح عبادة، سفن الأسطول الإسلامي وأنواعها ومعداتها في الإسلام (مطبعة الهلال، مصر ١٩١٣م).
- ٦- غادة حامد مسعود، صناعة السفن في مصر الإسلامية في ضوء أوارق البردي العربية، مجلة الدراسات البردية ، عين شمس ، مجلد ٣٦ ، ج ١.

## التمهيد: الأسطول الأموي (النشأة والتطور)

من المسائل التي تستحق العناية في موضوع صناعة السفن، مدى معرفة المسلمين بالملاحة وفنون ركوب البحر، وقد ناقش بعض الباحثين تلك المسألة منطلقين من المصطلح وأصوله، فبينوا أن العديد من مصطلحات العرب عن

الملاحة وركوب البحر، كانت نقلاً عن غيرهم، بل إن مصطلح سفينة<sup>(١)</sup> وعلى الرغم من شيوعه، ليس عربياً أيضاً، وانتهوا إلى أن معرفة المسلمين بالملاحة وفنونها كان قليلاً<sup>(٢)</sup>.

ولعلّ من أبرز الشواهد على معرفة المسلمين بركوب البحار ومنافستهم لغيرهم ممن برع في فنونه، ظهور الأسطول الأموي ولعبه دوراً فاعلاً في السيطرة على البحار، وقد أظهرت أوراق البردي العربية أن بناء السفن في مصر الإسلامية كان له شأن عظيم في العصر الأموي وأظهرت مهارة المصريين في تلك الصناعة، ومهارة الملاحين المصريين<sup>(٣)</sup>.

وعُدَّ لفظ الأسطول - كغيره من الألفاظ المتعلقة بالملاحة عند العرب - غير عربي<sup>(٤)</sup>، بل هو مصطلح يوناني الأصل يعني مجموعة من السفن الحربية العاملة سوياً، ويقابله بالعربية كلمة (عمارة)<sup>(٥)</sup>، وأحياناً تستخدم عبارات دالة على

(١) إنَّ ما يعيننا هو ما يتعلق بلفظ سفينة بمعنى مركب (Markab)،

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

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

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

(٣) Raif Georges Khoury, Papyri in Arabischer Sprache, Papyruskunde Berlin: University of Heidelberg, 351

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

(٥) الزيات، حبيب، معجم المراكب والسفن في الإسلام، مجلة المشرق، المطبعة الكاثوليكية للآباء اليسوعيين، عدد ٤٣، بيروت، ١٩٤٩م، ص ٣٢٢. وسيشار إليه فيما بعد: الزيات، معجم المراكب والسفن؛ فهمي، علي محمود، التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط من

الأسطول مثل "ركب البحر"<sup>(١)</sup>، يقول ابن تغري بردي (ت ٨٧٤هـ / ١٠٩٤م) في إشارته للأسطول الأموي ضمن أحداث سنة (٨٠هـ / ٦٩٩م): "خرج عبدالواحد بن أبي الكنود من الإسكندرية وركب البحر وغزا الفرنج حتى وصل قبرص"<sup>(٢)</sup>.

أمّا عن تاريخ استخدام لفظ (أسطول) فيذكر البعض أنه استخدم في حوالي القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي<sup>(٣)</sup>، ويستخدمه البعض في حديثه عن البحرية الإسلامية أيام الخليفة الأموي مروان بن محمد، ولكن يظهر أنّ استخدام لفظ (أسطول) للدلالة على البحرية الإسلامية ظهر قبل ذلك، فأوراق البردي تقدم

القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي، ترجمة: قاسم عبده قاسم، دار الوحدة، بيروت، ١٩٨١م، ص ١٣٧. ص ١٣٩. وسيشار إليه فيما بعد: فهمي، التنظيم البحري الإسلامي. (١) اليعقوبي، أحمد بن أبي جعفر بن وهب (ت ٢٨٤هـ / ٨٩٧م)، التاريخ، (٢) مجلد، تحقيق: عبدالأمير مهنا، مؤسسة الأعلمي للمطبوعات، بيروت، ١٩٩٣، مج ٢، ص ٢٣٨، وسيشار إليه فيما بعد: اليعقوبي، تاريخ؛ البلاذري، أبي العباس أحمد بن يحيى بن جابر (ت ٢٧٩هـ / ٨٩٢م)، أنساب الأشراف، تحقيق: محمود الفردوس العظم، دار اليقظة العربية، دمشق، ١٩٩٩م، ج ٦، ص ٢٨٨. وسيشار إليه فيما بعد: البلاذري، أنساب الأشراف؛ المسعودي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، (٤) أجزاء، تحقيق: محمد هشام النعسان وعبدالمجيد طعمة حليبي، دار المعرفة، بيروت، ٢٠٠٥م، ج ٣، ص ١٢٣. وسيشار إليه فيما بعد: المسعودي، مروج الذهب.

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

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

تاريخياً أقدم لاستخدام هذا اللفظ يعود إلى القرن الأول الهجري / السابع الميلادي، وهذا ما تشير إليه بردية من والي مصر- الأموي قررة بن شريك (ولايته ٩٠هـ- ٩٦هـ / ٧٠٨م- ٧١٤م)<sup>(١)</sup>، إلى أحد عماله مؤرخة في سنة (٩١هـ / ٧٠٩م) يطلب فيها أن يرسل المعيشة المقررة على كورته إلى الأسطول: "..... من أهل كورتك.... أرسل القمح والخبز ومعيشة المقاتلة لأسطول الغزو"<sup>(٢)</sup>.

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

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

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

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

(٣) المناظر: تسمى المنظرة أو المرقبة وهي موضع في رأس الجبل، فيه رقيب ينظر ويراقب حركات العدو. ابن منظور، أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم (ت ٧١١هـ / ١٣١٠م)،

المواقيد<sup>(١)</sup>، ولم يأذن له بغزو البحر<sup>(٢)</sup>، ثم استأذن الخليفة عثمان بن عفان، فرفض طلبه ابتداءً<sup>(٣)</sup>، ثم جاءت الموافقة مشروطة بعدم إلزام المسلمين في غزو البحر، بل الخروج طوعاً<sup>(٤)</sup>. وهنا لا بد من الإشارة إلى منطلقات معاوية بن أبي سفيان التي مكنته من النجاح في مواجهة مواقف الخلفاء الراضية في البداية لبناء الأسطول الإسلامي<sup>(٥)</sup>، والتي على ما يبدو كانت ذات صلة بطبيعة السواحل في الشام، فقد كانت سواحل بحرية طويلة، إضافة إلى التحديات البحرية البيزنطية التي واجهتها الدولة في فتح مدن الساحل وصعوبة الحفاظ عليها<sup>(٦)</sup>، كما حصل مع بعض المدن الساحلية،

لسان العرب، دار صادر، بيروت، ١٩٦٨م، مادة (نظر)، مج ٥، ص ٢١٧. وسيشار إليه فيما بعد: ابن منظور، لسان العرب.

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

<sup>(٢)</sup> البلاذري، فتوح البلدان، ص ١٧٥.

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

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

<sup>(٥)</sup> p: 194 (Supplement) Kinderman, K, Safina, E. I

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

كالإسكندرية سنة (٢٥هـ / ٦٤٥م)<sup>(١)</sup>، وقبرص للمرة الأولى سنة (٢٨هـ / ٦٤٧م) وللمرة الثانية سنة (٣٣هـ / ٦٥٣م)<sup>(٢)</sup>، وهذه الصعوبة تكمن في امتداد مساحة العديد من هذه المدن على البحر، فمدينة صور مثلاً؛ "مشرقة على بحر الشام داخلية في البحر مثل الكف على الساعد يحيط بها البحر من جميع جوانبها إلا الرابع الذي منه بابها"<sup>(٣)</sup>، وتتطلب جغرافية مثل هذه المدينة وغيرها من المدن الساحلية ضرورة توفر أسطول يوازي قوة البحرية البيزنطية المعادية له، ليتمكن من حماية هذه الحدود البحرية المفتوحة، مع إمكانية الاستفادة من خبرة أهل السواحل في شؤون البحر<sup>(٤)</sup>.

وانتشرت دور الصناعة في العديد من المدن على طول ساحل البحر الأبيض المتوسط، فوجدت في مصر. دار للصناعة هي دار صناعة القلزم على البحر الأحمر، وتمثل أهمية القلزم بأنه حلقة مهمة للاتصال بين البحر الأبيض والبحار الشرقية رغم صعوبة التنقل والملاحة فيه<sup>(٥)</sup>، يقول ياقوت الحموي: "وبحر القلزم مثل الوادي، فيه جبال كثيرة قد علا الماء عليها، وطرق السير منها معروفة لا يهتدى فيها إلا بربان يتخلل بالسفينة في تلك الجبال في ضياء النهار، وأما بالليل فلا يُسلك"<sup>(٦)</sup>، ويبدو أن ذلك كان سبباً في تحوّل الأهمية عن القلزم التي اندثرت

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

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

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

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

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

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

وأصبحت خراباً، إلى السويس، في حدود القرن السابع الهجري / الثالث عشر-  
الميلادي<sup>(١)</sup>.

وتتعدد الإشارات في برديات قررة بن شريك إلى دار صناعة القلزم، ففي  
البردية المؤرخة في سنة (٩١هـ / ٧٠٩م)، يوجه قررة بن شريك رسالة إلى عامله  
بضرورة إرسال المتاع إلى القلزم دون تأخير:

"من قررة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة فقد فرضنا على كورتك أن ترسل  
متاعاً للقلزم، لتنظيف السفن وإصلاحها ومعيشة النواتية. وكنت قد كتبت إليك  
كتاباً فيما على أرضك من متاع القلزم، وأمرتك أن تعجل بذلك قبل أن تقل مياه  
خليج أمير المؤمنين، فإذا جاك كتابي هذا فعجل بما على أرضك من متاع القلزم، ولا  
تؤخرن من ذلك شيئاً، ولا تلجئني إلى أن أكتب إليك مرة أخرى، إذا كنت تفهم  
وتعقل؛ لأنك إن أخرت شيئاً من المتاع، وقد قلت مياه الخليج، فعليك أن ترسلها  
براً إلى القلزم وتدفع نفقات حملها من مالك"<sup>(٢)</sup>.

وتُظهر بردية أخرى حاجة دار صناعة القلزم إلى الأخشاب والحديد والمواد  
اللازمة لصناعة السفن وصيانتها<sup>(٣)</sup>، مما يعكس مدى الخراب والضرر الذي يلحق  
بسفن الأسطول الأموي في بحر القلزم بسبب مشاكل الملاحة فيه، ولعل ما ذكره  
ياقوت الحموي في مادة "تاران" يعكس ذلك، فيقول: "تاران جزيرة في بحر القلزم  
بين القلزم وأيلة، وبيوتهم السفن المكسرة"<sup>(٤)</sup>.

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

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

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

وانظر: فهمي، التنظيم البحري الإسلامي، ص ٣٤.

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

ومن دور الصناعة أيضاً دار الصناعة في الإسكندرية، وإن لم تشر- البرديات صراحة إلى وجود دار صناعة فيها، إلا أن العديد من البرديات تُلمح إلى أنها مثلت مركزاً مهماً لانطلاق الغزوات البحرية للأسطول البحري الأموي، ففي البردية المؤرخة في سنة (٩١هـ / ٧٠٩م)، يطلب قرّة بن شريك من عامله أن يرسل معيشة الأسطول، حيث جاء فيها:

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

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

"من قرّة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة فإني أحمد الله الذي لا إله إلا هو، أما بعد، فقد طلبنا من كورتك تسعة مكايل من الزبدة بسعر ١ ½ للمكيال الواحد لمعيشة الجنود الذين يخرجون في غزوة سنة ٩

(١) النواتية : ترجع اللفظة حسب بعض الدارسين إلى أصل إغريقي هو (Nauta) وتعني الملاح، أو إلى أصل لاتيني (Nauticus)، القروي، أبو القاسم خلف بن أبي فراس (ت ق. ٤هـ / ق ١٠م)، أكرية السفن، تحقيق: عبدالسلام الجعاطي، منشورات تطوان، اسمير، المغرب، ٢٠٠٩م، هامش ص ٤٥. وسيسار إليه فيما بعد: القروي، أكرية السفن.

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

إندكشن العام (= ٩٢هـ / ٧١٠م)، وقد كتبت بذلك كتاباً إلى أهل القرى أرسل إليك، فإذا جاك كتابي هذا فاجمع المكايل المطلوبة من أهل القرى... أرسلها إلى الإسكندرية مع رجالك الأمناء....." (١).

وتشير البرديات أيضاً إلى دار الصناعة في بابليون، جزيرة في النيل (جزيرة الروضة)، ففي البردية المؤرخة في سنة (٩١هـ / ٧٠٩م)، يطلب قره بن شريك من عامله أن يرسل إلى بابليون المتاع ومواد لتنظيف السفن وإصلاحها، حيث جاء فيها:

"..... تنظيف وتزويد متاع.... للسفن و..... في جزيرة بابليون قبل عبدالأعلى بن أبي حكيم، صاحب العمل هذا العام، ٩ إندكشن (= ٩١هـ / ٧٠٩م)، وكتبت بذلك كتاباً إلى أهل القرى أرسل إليك....." (٢)، ويتكرر ذكر هذه الدار في العديد من البرديات، التي تشتمل على قوائم بمواد ضرورية من متاع السفن ومعيشة جنود الأسطول (٣).

ويرد في البرديات ذكر للعديد من المراكز والقواعد البحرية للأسطول الأموي على سواحل البحر الأبيض، دون أن تشير تلك البرديات صراحة إلى وجود دور

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

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

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

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

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

وانظر: أبو صفية، برديات قره بن شريك، ص ١٠٢؛ فهمي، التنظيم البحري الإسلامي، ص ٤٤ - ص ٤٥.

صناعة فيها، لكن حاجة السفن للإصلاح والتنظيف والصيانة يزيد من إمكانية وجود دار للصناعة فيها، ومن هذه المراكز بركة<sup>(١)</sup> التي تذكر في البرديات باسم (أنطابلس)، ففي البردية المؤرخة في سنة (٩٤هـ/ ٧١٢م)، يطلب قرّة بن شريك صرف معيشة نواتية (السفن) المتوجه لغزو إفريقيا، حيث جاء فيها:

"..... فأعطوا لبعث نواتية سفن أمير المؤمنين إلى أفريقيا..... في أجر كل نوتي ديناراً وسدس دينار، وفي معيشتهم إلى أنطابلس أحد عشر ديناراً وسدس ديناراً تدفع لهم من بيت المال"<sup>(٢)</sup>.

ومن المراكز الأخرى أيضاً رشيد<sup>(٣)</sup>، ودمياط<sup>(٤)</sup>، وتنيس<sup>(٥)</sup>، وشكلت هذه المراكز مناطق إمداد مهمة لسفن الأسطول الأموي خاصة في مصر<sup>(٦)</sup>، وبسبب الامتداد الواسع لساحل البحر الأبيض المتوسط، ولانتشار سفن الأسطول الأموي على طول هذا الساحل كان لا بد من توفر دور صناعة أخرى غير تلك

(١) بركة كما ورد لدى ياقوت: اسم صقع بين الإسكندرية وأفريقيا واسم مدينتها أنطابلس وتفسيره الخمس مدن. ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (برقة)، مج ١، ص ٤٦٢.

(٢) أبو صفيّة، برديات قرّة بن شريك، ص ٢١١ - ص ٢١٢.

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

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

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

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

المقامة في مصر، ومن بينها دار الصناعة في تونس<sup>(١)</sup>، وقد أنشأها والي إفريقيا حسان ابن النعمان في سنة (٨٢هـ / ٧٠١م)، وعمل على تجديدها والي إفريقيا عبيدالله بن الحبحاب سنة (١١٤هـ / ٧٣٢م)<sup>(٢)</sup>.

**المبحث الاول : صناعة السفن في مصر في العصر الأموي (٤١هـ - ١٣٢هـ / ٦٦٢ - ٧٥٠م)**

ارتبطت الحاجة إلى وجود أسطول إسلامي قادر على مواجهة الأخطار التي قد تتعرض لها الدولة من القوات البحرية المعادية في البحر الشامي ابتداءً، وقادر على دعم القوات البرية لمواصلة مهمتها الأساسية المتمثلة في الفتح والحماية، بضرورة توفير السفن اللازمة للأسطول للقيام بمهامه، كما أظهرت أوراق البردي العربية أن صناعة السفن كانت تضم طوائف كثيرة من أهل الحرف والصناعات، فهي تشمل: والنجارين والحدادين وغيرهم، كما أشارت أوراق البردي إلى مقدار ما يحتاج كل منهم من مواد غذائية، ومقدار ما يدفع لكل فئة من رزق وأعطيات مما

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

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

لا نجد في أي مصدر تاريخي، كما تذكر أوراق البردي بأن الوالي كان تتفق مقدماً علي أجور هؤلاء العمال والملاحين الذين يعملون في الأسطول المصري<sup>(١)</sup>.

وقد أوضحت أن دور الصناعة التي انتشرت على طول السواحل الخاضعة للدولة الاموية، نظراً لتوفر المواد الأساسية اللازمة لصناعة السفن في المناطق التابعة للدولة، فقد وفرت أراضي بلاد الشام الأخشاب اللازمة لصناعة السفن من أشجار الصنوبر والأرز<sup>(٢)</sup> والبلوط والعرعر<sup>(٣)</sup>، التي كانت تزخر بها جبال لبنان وسوريا<sup>(٤)</sup>، إضافةً إلى أخشاب كانت تُجلب للشام من بلاد الأرمن والجبل الأسود<sup>(٥)</sup>. أمّا مصر فقد اشتهرت ومنذ عهد الفراعنة بأنواع من الأشجار منها:

(١) غادة حامد مسعود، صناعة السفن في مصر الإسلامية في ضوء أوراق البردي العربية، مجلة الدراسات البردية، عين شمس، جلد ٣٦، ج ١

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

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

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

(٥) ابن العديم، كمال الدين عمر بن أبي جرادة (ت ٦٦٠هـ / ١٢٦١م)، بغية الطلب في تاريخ حلب، ١١ جزءاً، تحقيق: سهيل زكار، دمشق، ١٩٨٩م، ج ١، ص ٣٢٣، ص ٤٣٨، ج ٥، ص ٢٢٧١. وسيشار إليه فيما بعد: ابن العديم، بغية الطلب.

النخيل والجميز<sup>(١)</sup> واللبخ أو البرساء<sup>(٢)</sup> والأثل<sup>(٣)</sup> والتين، إلا أن هذه الأشجار محدودة الفائدة في مجال نجارة السفن بسبب خشونتها وجفافها، وقصر قطعها أيضاً، مما دفع بالمصريين إلى استيراد الأخشاب الجيدة من الخارج خاصة من لبنان<sup>(٤)</sup>.

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

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

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

(٤) السويفي، مختار، مراكب خوفو حقائق لا أكاذيب، ط ٢، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ١٩٩٦م، ص ٢٥. وسيشار إليه فيما بعد: السويفي، مراكب خوفو.

ويمتد الارتباط باستيراد الأخشاب من لبنان إلى عهدٍ قديمٍ، حيث يُذكر أن أول البعثات البحرية في عهد الملك المصري سنفرو (حوالي الألف الثالثة قبل الميلاد) كانت إلى لبنان لجلب خشب الأرز، على متن أربعين سفينة<sup>(١)</sup>، ويؤكد هذا الأمر بعض الرسائل التي عُثر عليها في تل العمارنة<sup>(٢)</sup>، والتي تعود إلى قرون ما قبل الميلاد، حيث تذكر هذه الرسائل أن الأمير (أزبرون) وهو أحد أمراء الفنيقيين، أهدى إلى أحد ملوك مصر- "الأشجار العظيمة" ولعل المقصود بها أشجار الأرز التي تكثر في لبنان<sup>(٣)</sup>، واستمر الأمر إلى فترة لاحقة وهو ما يؤكد ياقوت الحموي (ت ٦٢٦هـ / ١٢٢٦م) بإشارته إلى مادة (تينات): "وهي فرضة على بحر الشام قرب المصيصة تجهز منها المراكب بالخشب إلى الديار المصرية"<sup>(٤)</sup>، إلا أن ذلك النقص في الأخشاب لم يمنع من استخدام الأخشاب المتوفرة في مصر- لصناعة بعض أجزاء السفن خاصة في صناعة المجاديف<sup>(٥)</sup>.

وتضمنت أوراق البردي إشارات عملية معاصرة لفترتها عن زراعة الأشجار في مصر، وتمدنا إحدى البرديات بإشارات هامة، تبين سياسة الدولة الأموية ممثلة بأوامر واليها على مصر- قرّة بن شريك، بزراعة عدد من الأشجار التي تستخدم

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

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

(٣) لامنس، أحوال لبنان، ص ٧٩١.

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

(٥) سالم، تاريخ البحرية، ص ٢٤.

لغايات صيانة المراكب ومنها شجر الطلح<sup>(١)</sup> ففي البردية المؤرخة في سنة (٩١هـ / ٧٠٩م)

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

وتضمنت بردية ثانية مؤرخة أيضاً في سنة (٩١هـ / ٧٠٩م) أنواعاً أخرى من الأشجار وهي التين والنخيل، أشير إليها في نهاية البردية المتضمنة طلب قره بن شريك من عامله إرسال مواد لإصلاح السفن، يقول نص البردية الذي يظهر فيها نقص واضح: "..... تنظيف وتزويد متاع... للسفن و.... في جزيرة بابلون قبل عبدالأعلى ابن أبي حكيم، صاحب العمل هذا العام، ٩ إندكشن (= ٩١هـ / ٧٠٩م). وكتبت بذلك كتاباً إلى أهل القرى أرسل إليك، فإذا جاك كتابي هذا فأرسل المتاع المطلوب حسب ما جاء في كتابي، وادفعه إلى عبد الأعلى مع رجالك الأمناء الأكفياء، وأمرهم أن يسلموا المتاع، ويأخذوا بذلك كتاباً (٩١هـ / ٧٠٩م)<sup>(٣)</sup>

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

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

(٣) Bell, Aphrodito, No 1371, p:375

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

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

واشتهرت جرجان بعمل الأخشاب الجيدة، وقد استفاد منها والي خرسان يزيد ابن المهلب، عند فتحها للمرة الثانية في خلافة سليمان بن عبد الملك (خلافته ٩٦هـ - ٩٩هـ / ٧١٥م - ٧١٧م)<sup>(٦)</sup>.

ويمكن القول أن خشب الساج شكل استخداماً واسعاً في نطاق صناعة السفن، وسبب ذلك أنه يتميز عن غيره من الأخشاب بقوة تحمّله وعدم تشقّقه أو

(١) الأبنوس: وهو شجر له خشب أسود، آل ياسين، معجم النبات والزراعة، ج ١، ص ٣٨٩.

(٢) الصندل: شجر طيب الرائحة، خشبه أحمر ومنه الأصفر ومنه الأبيض، آل ياسين، معجم النبات والزراعة، ج ٢، ص ٢١٧.

(٣) الساج: خشب يجلب من الهند، وهو شجر عظيم يذهب في نموه طولاً وعرضاً، منبته بالهند والزنج، خشبه أسود رزين ولا تكاد تبليه الأرض، تنحت منه (الدوانج) وهو خشب منقور مثل الزورق طويل يحمل خمسين رجلاً، وتتخذ منه أذقال المراكب العظام ببحر المشرق، وقيل أنه يشبه الأبنوس إلا أنه أقل سواداً منه، أبو حنيفة الدينوري، كتاب النبات، ق ٢، ص ٢٥؛ آل ياسين، معجم النبات والزراعة، ج ١، ص ١٥٨ - ص ١٥٩.

(٤) الجاحظ، عمرو بن بحر (ت ٢٥٤هـ / ٨٦٧م)، التبصر بالتجارة، تحقيق: حسن حسني عبدالوهاب، دار الكتاب الجديد، بيروت، ١٩٨٣، ص ٣٤. وسيشار إليه فيما بعد: الجاحظ، التبصر بالتجارة.

(٥) فرنسيس، بشير، والنقشبندي، ناصر، الآثار الخشب في دار الآثار العربية، مجلة سومر، مديرية الآثار القديمة، بغداد، ١٩٤٩م، مج ١، ص ٥٥. وسيشار إليه فيما بعد: فرنسيس، الآثار الخشب.

(٦) اليعقوبي، البلدان، ص ٢٧٧.

تقلصه، إضافة إلى مرونته العالية في التشكيل والاستخدام، فضلاً عن قدرته على تحمل المياه، وقد استخدم بشكل خاص في صناعة السفن في الخليج العربي والبحر الأحمر، خاصة في صناعة الجسم الخارجي للسفن<sup>(١)</sup>، ويعكس ذلك قول الجغرافي (ثيوفراستس ٣٧١ ق.م - ٢٨٧ ق.م) عند حديثه عن البحرين: "وفي هذه الجزيرة نوع من الخشب يستعمل في بناء السفن، وهو نوع يقاوم نفاذ الماء إلى داخل السفينة التي تبني به ويدوم على مثل هذه الحال مئتي عام، لكنه في خارج الماء يبلى سريعاً"<sup>(٢)</sup>.

ولا بدّ من الالتفات إلى قضية هامة تتعلق بصناعة السفن في العصر الأموي، وهي أن الكثير من جوانب تلك الصناعة وأدواتها لم تنته إلينا عن طريق المصادر والدراسات التاريخية فحسب، بل عن طريق الشعر ووثائق البردي، مما يجعل

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

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

الدارس في هذا المضمار يلتفت وبشكل إلزامي إلى الإشارات الواردة فيها حول تلك الصناعة ومتطلباتها<sup>(١)</sup>.

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

قرقور ساج مرسل الخطام      فهو يشق الماء بانتحام<sup>(٢)</sup>

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

يعج الماء تحت مسخرات      يصك القار والخشب الصّلابا<sup>(٣)</sup>

كذلك فإن الاعتماد على الأخشاب المستوردة من الهند، ليس مستغرباً، في ظل مطالعة الأشعار التي تشير إلى العلاقة الوثيقة مع الهند في العصر- الأموي، فهذا

(١) عدّ بعض الباحثين أن هذه المسألة لا تنطبق على دراسة العصر الأموي فحسب بل العصر العباسي أيضاً، على الرغم من وفرة المصادر التي تناولته. انظر: لجنة التحرير، السفن والمراكب في بغداد في عهد العباسيين، مجلة لغة العرب، عدد ٥، ج ٨، مطبعة الأيتام للآباء الكرمليين المرسلين، بغداد، ١٩٢٧م، ص ٤٦٢. وسيشار إليه فيما بعد: السفن والمراكب في بغداد.

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

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

الشاعر الأموي عبدالله بن عمر العرجي (ت حوالي ١٢٠هـ / ٧٣٧م) يصف السفن القادمة من الهند، بقوله:

كأنما بعثت بالنشر من سفن جاءت من الهند سيف البحر من عدن<sup>(١)</sup>

وإلى جانب الأخشاب، هناك مادة أخرى غاية في الأهمية لصناعة السفن وهي الحديد، إذ يعد الحديد من المواد الأولية اللازمة في صناعة السفن، تلك الصناعة التي اشتهر بها أهل دمشق، ونالوا بها شهرة واسعة<sup>(٢)</sup>.

ويشير ابن العديم (ت ٦٦٠هـ / ١٢٦١م) إلى جودة الحديد المصنع في الثغور الشامية<sup>(٣)</sup>، وهو الحديد المحزوز المستخدم لصنع الكراسي والمهاميز والعمد

(١) العرجي، عبدالله بن عمرو (ت حوالي ١٢٠هـ / ٧٣٧م)، الديوان، تحقيق: سميح جميل الجبيلي، دار صادر، بيروت، ١٩٩٨م، ص ٣٣٥. وسيشار إليه فيما بعد: العرجي، الديوان.  
(٢) ثابت، يوسف أفندي غنام، الأسلحة النارية الشرقية، مجلة المشرق، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، العدد الثالث، سنة ١٩٠٠م، ص ٨٧١. وسيشار إليه فيما بعد: ثابت، الأسلحة النارية الشرقية.

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

والدبابيس<sup>(١)</sup> والسفن، كما أن توفره في مصر- واليمن أفاد في عمل المسامير والمراسي والخطاطيف والفؤوس<sup>(٢)</sup>.

وهذه من الآلات والأدوات المستخدمة في السفن، ويبدو أن اليمن التي أطنبت المصادر في الإشارة إلى وفرة معدن الحديد فيها، خاصة في جبل نُقم (قرب صنعاء)، ومدينة صعدة<sup>(٣)</sup>، قد استثمرت فيها المناجم لقرون طويلة منذ العهود القديمة<sup>(٤)</sup>.

ويتوفر معدن الحديد بشكل كبير في مصر أيضاً - التي تعتبر أهم مراكز صناعة سفن الأسطول الأموي - حيث توزع الحديد في شبه جزيرة سيناء، بالقرب من شواطئ خليج السويس، في هضبة ترتفع عن سطح البحر حوالي ستمئة متر، وفي الصحراء الغربية، بالقرب من صحراء ليبيا، والصحراء الشرقية بين شواطئ البحر الأحمر ووادي النيل، وتعتبر مدينة أسوان من أهم أماكن توفره وأقدمها، وقد دلت الحفريات والدراسات أن بداية استخدامه كان منذ أيام حكم الرومان، وكانوا قادرين على تمييز خامات الحديد، ويعلمون سر استخراجها<sup>(٥)</sup>.

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

(٢) سالم، تاريخ البحرية، ص ٢٤.

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

(٤) زكريا، وصفي، حديث اليمن، مجلة المقتطف، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، مج ٩١، ١٩٣٧م، ص ٢٠٠ - ٢٠٢. وسيشار إليه فيما بعد: زكريا، حديث اليمن.

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

وتوضح برديات قرّة بن شريك صناعة المسامير<sup>(١)</sup> الخاصة بالسفن والقوارب المستخدمة في الأسطول الأموي، كما توضح نوعاً فريداً من العلاقة بين الدولة والأفراد<sup>(٢)</sup>، من خلال توزيع الحديد على الأفراد في القرى لصناعة المسامير، فقد جاء في البردية المؤرخة بشهر صفر سنة ٩١هـ / ٧١٠م:

بسم الله الرحمن الرحيم

من قرّة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة ، فإني أحمد الله الذي لا إله إلا هو ، أما بعد ،  
فقد أرسلت إليك ... أربعة قناطير من الحديد لصناعة مسامير للقوارب ،  
حسب ما هو مقرر في كتابي هذا ...

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

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

وللسنة الماضية<sup>(١)</sup> أرطال للقنطار الواحد، وقد ألحقت بكتابي هذا صفة الحديد المطلوب، مبيناً مقدار ما يصنع من كل صنف. وقد حسبنا مقدار ما يتلف من الحديد.

فإذا جاك كتابي هذا فخذ الحديد وفرقه في القرى بمقتضى أمرنا في كتابنا إليك دون محاباة أو ظلم لأي قرية في تفريق الحديد، ولكن قدر لكل قرية نصيبها الذي يناسبها من كل صنف، وحثهم على أن يعجلوا بصناعة المسامير الجيدة المصنوعة حسب الصفة المرسله إليك.<sup>(١)</sup>

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

"كتب في ٢٤ مسري<sup>(٢)</sup>، (= ٩٥هـ / ٧١٣م)، في متاع القوارب والسفن في جزيرة بابليون، قبل القاسم بن كعب، صاحب العمل هذا العام، لجيش سنة ١٥ إندكشن (= ٩٦هـ / ٧١٤م):

(١) Bell, Aphrodito, No 1369, p:374

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

(٢) مسري شهر قبطي يقابله شهر ذو الحجة العربي، ويشير ابن مماتي (ت ٦٠٦هـ / ١٢٠٩م) في هذا الشهر يكون جريان النيل في خليج الإسكندرية. ابن مماتي، قوانين الدواوين، ص ٢٥٦.

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

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

كما نجد بعض الإشارات التي تفيد بأن سفن البحر الأبيض المتوسط نفسها والتي يغلب استخدام الحديد في صناعتها، كانت مخيطة حيث يذكر اليعقوبي (ت ٢٨٤هـ / ٨٩٧م)، بأن المراكب الخيطية كانت تعمل عند قرية (ماسّة) الواقعة على ساحل البحر الأبيض في السوس الأقصى<sup>(٦)</sup>، وهذا يعني عدم اقتصار الملاحة في البحر الأبيض أو سواه على نوع معين من المراكب.

(١) Bell, Aphrodito, p: 89

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

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

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

(٤) عبادة، عبدالفتاح، الأسطول الإسلامي، مجلة الهلال، ج ١، عدد ٢٢٢، ١٩١٣م، ص ٣٦.

وسيشار إليه فيما بعد: عبادة، الأسطول الإسلامي.

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

(٦) اليعقوبي، البلدان، ص ٣٦٠.

وتتخذ السفن القلوع أو الشراعات وهو رواق السفينة، مركزه في وسط السفينة على خشبة طويلة تعرف بالدوقل<sup>(١)</sup>، ويطلق أهل مصر على الشراع اسم الصاري<sup>(٢)</sup>، ويبدو أن الأسطول الأموي استخدم الشراع بشكليه (المربعة والمثلثة)، وذلك لاهتداء الملاحين العرب إليها<sup>(٣)</sup>.

وتنتهي صناعة السفن بعمل الجلفاط "Calfat" وهو العامل الذي يجلفط ويقلف السفن<sup>(٤)</sup>، ومهمة الجلفاط (القلفاط) تكون بعد اكتمال بناء السفينة نهائياً، فيقوم بخرز وخياطة ألواح السفن بالليف (يأخذ من النارجيل)، ويجعل خلالها القار، وهي مادة سوداء تظلي بها السفن، تؤخذ من شجر أصله مر<sup>(٥)</sup>، حيث يقوم الجلفاط بإدخال قطعة الكتان بين مسامير الألواح وخروزها، ويعمل على مسحها بالزفت والقار<sup>(٦)</sup>، حتى لا تتسرب المياه إلى السفينة وهي عملية ضرورية، غايتها سد الفراغات والثقوب الصغيرة التي تكون بين كل لوح وآخر من ألواح

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

(٢) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مادة (كريون)، مج ٤، ص ٥٢١.

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

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

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

(٦) ابن سيده، المخصص، ج ٣، ص ١٩.

السفينة<sup>(١)</sup>، ويحتاج القلواط (الجلفاط) في هذه العملية إلى بعض الأدوات التي مازال يستخدمها عمال صناعة السفن حتى اليوم، مثل (منقر كلفات) وهو عبارة عن قطعة حديدية يتشعب أحد طرفيها إلى شعبتين لإدخال الخيوط بين الأخشاب وقلفتها حتى لا تتسرب المياه إلى داخلها<sup>(٢)</sup>، ولخطورة عمل الجلفاط، تشير المصادر أحياناً إلى تلف العديد من السفن بسبب سوء قلفطتها<sup>(٣)</sup>، ومن هنا عدت هذه المهنة من المهن الأساسية في العالم: "أحوج ما هم في العالم إلى قلفاط جيد"<sup>(٤)</sup>.

وتمدنا برديات قره بن شريك بإشارات هامة عن أبرز جوانب تلك العملية، وتربط بين الجلفاط والنجار، ولكن تبرز أهمية وظيفة الجلفاط من خلال ارتفاع أجره مقارنة بالنجار، فقد طلب قره بن شريك من أهل أشقوه إرسال نجار

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

(٢) القناعي، صناعة السفن في الكويت، ص ٦٢؛ الشمالان، بناء السفن الخشبية، ص ٣٨.

(٣) القروي، أكرية السفن، ص ٧٧.

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

وجلفاط إلى دار صناعة بابليون، لتجهيز وصناعة السفن فيها للسنة القادمة وهي سنة (٧٠٩ هـ / ٧٠٩ م).

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

"بسم الله الرحمن الرحيم"

من قررة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة

أما بعد،..... فأنت تعلم أننا بحاجة دائمة إلى نجارين ومجلفطين للعمل في السفن والقوادس، وفي بعض أعمال الإمارة وما تحتاجه من متاع، إذ لا مجال لإنجاز العمل دون هذا المتاع، وهي ذات نفع أيضاً لأهل القرى<sup>(١)</sup>.

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

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

"بسم الله الرحمن الرحيم"

من قررة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة فإني أحمد الله الذي لا إله إلا هو

(١) المرجع نفسه، ص ٢٦٥.

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

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

ولا تظهر البرديات سبب إقامة النواتية في المناطق التي خرجوا إليها وعدم العودة للخدمة في الأسطول، لكننا نستشعر من خلال البرديات أيضاً أن هذه الظاهرة التي استمرت آثارها لسنوات تالية، قد يكون سببها التأخر في دفع أجور النواتية، وبالتالي جاءت إجراءات قررة بن شريك في محاولة منه لتجاوز تلك الظاهرة، فقد جاء في بردية مؤرخة في سنة ٩١هـ / ٧٠٩م، ما نصه:

"... [ولاً] تتوان في بعث النواتية الذين طلبناهم من كورتك للعمل في القوارب والسفن، وغيرها من سفن الأسطول المصري لسنة (٩١هـ / ٧٠٩م).

وقد أمرنا حيان بن شريح أن يستأجر هؤلاء وأولئك الذين تأخرت في دفع أجرتهم المذكورة في كتابنا<sup>(١)</sup>"

واتخذت الدولة الأموية قراراً بفصل نواتية سفن الشام عن نواتية سفن مصر، ويبدو أنه قرار إداري، جاء على خلفية نقص النواتية (الملاحين) - مع حاجة الدولة

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

إليهم - لتنظيم صرف أجورهم، وقد أشارت إحدى برديات قررة بن شريك إلى قرار التقسيم في البردية التالية التي تعود إلى شهر ربيع الأول<sup>(١)</sup> ولم تؤرخ سنتها:

"بسم الله الرحمن الرحيم"

من قررة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة، فإني أحمد الله الذي لا إله إلا هو.....

أما بعد، فإني قد أمرت بقسمة نواتية سفن مصر. وسفن أهل الشام وبأرزاق من يركب فيها من المقاتلة"

وحاول صاحب أشقوة التعامل مع تلك الظاهرة، بمتابعة الهاربين وتغريمهم<sup>(٢)</sup>، ولعل هذا الإجراء جاء تالياً لإجراءات قررة بن شريك، فقد جاء في نص إحدى البرديات المؤرخة في سنة (٧٠٨هـ / ٧٠٨م)

إن موضوع النواتية وأجورهم، كان له انعكاسه على فقهاء الفترات التالية، خاصة في منطقة مصر والمغرب العربي وحتى الأندلس، ويتجلى ذلك لدى المذهب المالكي الذي انتشر بشكل واسع في تلك المناطق، فقد خصص بعض الفقهاء مثل القروي (ت ق ٤ هـ / ق ١٠ م) في كتابه "أكرية السفن" باباً أسماه "أكرية النواتية في السفن" مشيراً إلى أهمية النواتية وأجاز اكتراءهم وإجارتهم بعدد: "السفن هي الأصل، والنواتية الفرع؛ لأنه لا تجري سفينة إلا بهم"<sup>(٣)</sup>، كما ناقش أجورهم وما يترتب عليهم من غرامات أو واجبات.

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

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

(٣) القروي، أكرية السفن، ص ٦٠، ص ٦٩.

وتضمن كتاب القروي (ت ق ٤هـ / ق ١٠م)، معلومات عن صناعة السفن تظهرها عقود صناعة القوارب، خاصة في المغرب العربي والأندلس في القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي، وهي من الفترات المبكرة والقريبة لفترة الدراسة في ظل غياب ملامح هذه الصناعة في المصادر المعاصرة لفترة بناء الأسطول<sup>(١)</sup>، وفيه يوضح القروي عقد معاملة (وثيقة) لإنشاء قارب، ذكرت فيه الأدوات اللازمة لصناعة القوارب من أخشاب وحديد وعُمال النجارة، وبعض الإشارات عن طريق صناعته، وجاء في هذا العقد (الوثيقة) ما نصه: "عامل فلان فلاناً النجار على أن ينشئ له قارباً قروباً<sup>(٢)</sup>، طوله كذا وكذا، وعرض وسط قاعته كذا وكذا شبراً، وارتفاعه كذا وكذا ذراعاً بذراع الإنشاء وشبره ببلد كذا، تكون قرايبسه وتحاتيله وأقفاله<sup>(٣)</sup>، وقوسه<sup>(١)</sup> من عود البلوط، وألواح<sup>(٢)</sup> من عود الأرز بقطنيس<sup>(٣)</sup>؛ ركنه

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

(٢) قروبي: هو نوع من أنواع المراكب انتشر في الأندلس والمغرب، وربما كان ما أطلق عليه اسم (قروالة) وأحياناً (قربات) ويرجح تاريخ استخدامه سنة ١٢٣هـ / ٧٤٠م. النخيلي، درويش، السفن الإسلامية على حروف المعجم، ط ٢، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩م، ص ١١٩. وسيشار إليه فيما بعد: النخيلي، السفن الإسلامية؛ الزواري، علي، الملاحه الصفاقسية من القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر، مجموع في كتاب (تطور علوم البحار ودورها في النمو الحضاري)، وزارة الشؤون الثقافية، تونس، ١٩٧٦م، ص ١١٩. وسيشار إليه فيما بعد: الزواري، الملاحه الصفاقسية.

(٣) الأقفال: قطع من الخشب وواحدتها قفلة وطول القطعة يكون على عرض مؤخرة السفينة، ولكل سفينة ثلاثة أقفال منها اثنتان تثبتان في مؤخر السفينة ويسمون قفال وراء وثالثة في مقدمة السفينة يسمنونها قفلة قدام، وتمتد هذه الأقفال على عرض السفينة، وتستخدم القفلة لأغراض عدة فأحياناً يمد عليها القماش ويستفاد منها بالحصول على الظل. الكسادي، القاموس البحري، ص ٩٧ - ص ٩٨؛ الرومي، أحمد بشير، معجم المصطلحات البحرية في

مشرب، وأربعة أقفال أقراط وأقفال الطارمة، وقفلان على الحواجب القدامية وآخران على الورانية، وجسر- اللقصة بأقفالها وصفتين قطيس، ولقصة مقفلة ومناطق الخشبة والتعريق واللبريلات<sup>(٤)</sup>، ويكمل إنشاؤه ونجارته بما يحتاج إليه من المسامير لحد القلفطة، وعلى فلان النقش وزفت التشبيك<sup>(٥)</sup>، بكذا وكذا دينار. قبضها فلان أو قبض منها كذا، وبقي له سائرهما على الحلول يأخذها متى شاء، معاملة صحيحة عرفا قدرها ومبلغها ومنتهى خطرهما وتوصيفا جميع ما يقوم به إنشاء القارب المذكور من خشب ومسمار صفة حضراهما قامت عندهما مقام العيان، بلا شرط ولا مثنوية ولا خيار، وشرع فلان النجار في إنشاء القارب المذكور، وتولى عمله في تاريخ عقد المعاملة المذكورة على سنة المسلمين في معاملاتهم، ثم تكمل

الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ١٩٩٦م، ص ٧٨. وسيشار إليه فيما بعد: الرومي، معجم المصطلحات البحرية.

(١) القوس: يستخدم هذا اللفظ في الخليج العربي للدلالة على آلة تستخدم لثقب الأخشاب، ولكن دلالة اللفظ هنا يبدو أنها تدل على قاعدة القارب أو عامود هيكله الذي يقوم عليه بناء القارب، والذي يسمى في الخليج العربي (بيص). القناعي، صناعة السفن في الكويت، ص ٦٨؛ الشمالان، بناء السفن الخشبية، ص ٦٠.

(٢) الألواح: وهي قطع الخشب التي تكون جسد السفينة أو القارب. الشمالان، بناء السفن الخشبية، ص ٦٠ - ص ٦١.

(٣) قطنيس: ربما كانت تحريف ل (فنتيس) وهو تجويف خاص في القارب يكون مخصص لحفظ ماء الشرب والطبخ خلال السفر في خزانات تصنع من الخشب وتطل بالقار. الشمالان، بناء السفن الخشبية، ص ٦٦.

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

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

العقد، فإن ضرباً أجلاً ذكرته، ولا يكون إلا مدة يصح فيها الإنشاء المذكور، ويصح العقد دونه<sup>(١)</sup>.

وتمدنا تلك العقود بمعلومات تتعلق بطرق فحص مدى صلابة القوارب، خاصة عند الشراء، ومن ذلك أن يعتمد إلى قدوم<sup>(٢)</sup>، يضرب بها عود<sup>(٣)</sup> القارب لمعرفة مدى صلابته، ومعلومات عن بعض المواد الإضافية اللازمة للصيانة والإصلاح، وأخرى لازمة لجريان القارب وإرسائه<sup>(٤)</sup>.

وتشير العقود إلى عمال السفن، وهم ما اصطلح على تسميتهم بـ (خدم السفن)، سواء كان خدمها من العبيد أو الأحرار<sup>(٥)</sup>، الذين اعتمد عليهم في نقل الأحمال والبضائع للسفن.

ويلاحظ أن برديات قرّة بن شريك تؤكد على وجود العمال أو الأجراء وحاجة الأسطول إليهم في نقل المتاع والمواد اللازمة للأسطول، ففي البردية المؤرخة في سنة (٧٩٢هـ / ١٣٩١م) يطلب قرّة بن شريك من صاحب أشقوه تزويد دار الصناعة

(١) القروي، أكرية السفن، ص ١٠١ - ص ١٠٢.

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

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

(٤) القروي، أكرية السفن، ص ١٠١.

(٥) المصدر نفسه، ص ٦٠، ص ٦٩.

في بابليون بأربعة أجراء من أهل كورته للعمل على القوارب، لمدة ستة أشهر، وفيها قيمة أجرهم وثمان معيشتهم، واسم صاحب العمل في بابليون:

"بسم الله الرحمن الرحيم"

من قرة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة، فإني أحمد الله الذي لا إله إلا هو،  
أما بعد،

فقد قسمنا على كورتك أربعة أجراء لمدة ستة أشهر للعمل على القوارب في جزيرة بابليون قبل عبدالأعلى بن أبي حكيم، صاحب العمل هذا العام، (٩٢هـ/ ٧١٠م). وكتب بذلك كتاباً على أهل القرى أرسل إليك، وفيه قيمة أجورهم وثمان معيشتهم. فإذا رأت القرية أن تقايض بالمال فلها ذلك.

فإذا جاك كتابي هذا، فأرسل الأجراء بمقتضى ما في كتابي.... وادفعهم إلى عبدالأعلى للعمل على القوارب.<sup>(١)</sup>

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

### المبحث الثاني: أنواع السفن:

أولاً: البارجة؛ عرفها البعض بأنها المراكب الهندية، وتستخدم فقط في المناطق الشرقية للخلافة الإسلامية<sup>(٢)</sup>، وأعاد بعض الباحثين أصلها إلى الكلمة الهندية "بيرة أو بيثرا"<sup>(٣)</sup>، وكان أول معرفة المسلمين لها في فتوحاتهم لبلاد السند زمن

(١) Bell, Aphrodito, No 1386, p: 380

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

(٢) النخيلي، السفن الإسلامية، ص ١٠.

(٣) كندرمان، السفينة، ص ٢٨.

ولاية الحجاج بن يوسف الثقفي (ولايته ٧٥هـ - ٩٥هـ / ٦٩٤م - ٧١٣م) وهي من السفن التي استخدمها لصوص السفن وقراصنتها الذين كانوا يغيرون على سفن المسلمين<sup>(١)</sup>، لكن يبدو أن استخدام هذه السفن لم يكن مقتصرًا على سفن الأسطول الأموي في المناطق الشرقية فحسب، بل استخدمت في الأسطول الأموي في البحر المتوسط، ويرد اسم هذا النوع من السفن في إحدى برديات قررة بن شريك، حيث جاء في البردية المؤرخة في سنة (٩٦هـ / ٧١٤م):

"كتب في برمهات من السنة نفسها. في نواتية للبوارج ولقادسين، لجيش الأسطول المصري، لسنة ١٤ إندكشن (٩٦هـ / ٧١٤م):

٢٩ نوتياً خمسة شهور، ونصف دينار للمعيشة أثناء الرحلة إلى ثغر النيل: ١/٢  
٣ دينار<sup>(٢)</sup>".

ثانياً: الدرمنة<sup>(٣)</sup>؛ وهي من السفن التي يرد استخدامها في الأسطول الأموي في البحر الشامي والمصري، حيث تذكر إحدى السجلات الحالية لقررة بن شريك المؤرخة في سنة (٩٥هـ / ٧١٣م) ما نصه:

"أحضر- من قبل آخر....، كتب في ٦ بشنس، ١٣ إندكشن. إتماماً لأجور النواتية المذكورين في الحاشية، وهم أربعة رجال من قريتك أرسلوا إلى أنطاليا نواتية للقوارب والدرمنة لجيش سنة ١٢ إندكشن (٩٤هـ / ٧١٢م)، الذين خرجوا من اللاذقية ورجعوا هذا العام (١٣ إندكشن = ٩٥هـ / ٧١٣م)"<sup>(٤)</sup>.

(١) البلاذري، فتوح البلدان، ص ٦١٢.

(٢) أبو صفية، برديات قررة بن شريك، ص ٢٤٥.

(٣) ربما كانت هي سفينة (الأردمونة)، ابن منظور، لسان العرب، مادة (قدس)، مج ٦، ص ١٧٠.

(٤) Bell, Aphrodito, p:91, p:92

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

ثالثاً: العين<sup>(١)</sup> والقوادس<sup>(٢)</sup>، وهي من السفن التي استخدمت في الأسطول الأموي في البحر المتوسط ويأتي اسمها مقترناً، ورد ذكرها في العديد من البرديات، ومن ذلك البردية المؤرخة في سنة (٩٠هـ / ٧٠٨م):

كما يرد ذكرها أيضاً في بردية قرّة بن شريك المؤرخة في سنة (٩١هـ / ٧٠٩م)، حيث جاء فيها:

"... فأنت تعلم أننا بحاجة دائمة إلى نجارين ومجلفطين للعمل في السفن والقوادس، وفي بعض أعمال الإمارة وما تحتاجه من متاع....." (٣).

رابعاً: القرقور ضرب من السفن<sup>(٤)</sup>، عدّها بعض الباحثين من السفن التي استخدمت بالعصر الجاهلي مع الإشارة إلى عدم استخدامها في العصرين الراشدي والأموي<sup>(٥)</sup>، وذهب آخرون إلى أنها من السفن التي استخدمت في العصر-العباسي<sup>(٦)</sup>، وعلى الرغم من ذلك فإننا نجد لها ذكراً في العصر الأموي، فقد افتخر بعض الشعراء الأمويين مثل الأخطل (٩٢هـ / ٧١٠م) بكثرتها في نواحي العراق، في قصيدة له، قال فيها:

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

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

(٣) المرجع نفسه، ص ٢٠٦، ص ٢٦٥.

(٤) النخيلي، السفن الإسلامية، ص ١٢٣.

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

(٦) النخيلي، السفن الإسلامية، ص ١٢٣.

ولكن لنا بر العراق وبحره وحيث ترى القرقور في الماء يسبح<sup>(١)</sup>  
 كما نجد بعض الإشارات التي تدل على شهرة استخدامها في العصر الأموي  
 مثل تشبيه الإبل بها، ومن ذلك قول الشاعر عدي بن الرقاع العاملي (ت حوالي  
 ١٢٦هـ / حوالي ٧٤٣م) يصف ناقته:

نَعْمَ قُرْقُورَ الْمَرَوْرَاتِ إِذَا غَرَقَ الْحُزَّانُ فِي آلِ السَّرَابِ<sup>(٢)</sup>

### المبحث الثالث : تنظيم ومهام الأسطول في مصر عصر الولاية.

تميز الأسطول الأموي بالتنظيم الإداري والمالي، ويبدو ذلك واضحاً من خلال عدد من التدابير، يأتي في مقدمتها تحديد الوظائف ومهامها، بدءاً بالقيادة وألقاب من يتولاها، مثل لقب (صاحب البحر)<sup>(٣)</sup>، أو (عامل السفن)<sup>(٤)</sup>، أو (ولاية البحر)<sup>(٥)</sup> أو (غزو البحر)<sup>(٦)</sup>.

(١) الأصفهاني، الأغاني، ج ٨، ص ٢٢٦.

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

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

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

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

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

ومن الوظائف الأخرى المرتبطة بالأسطول الأموي، وظيفة (صاحب الجسر)<sup>(١)</sup>، وظهرت هذه الوظيفة في الولايات الشرقية للدولة الأموية، ومهمة صاحبها الإشراف على الجسور التي تقع على الأنهار ومسؤولية فتحها أمام العابرين، والعمل على بناء جسور أخرى<sup>(٢)</sup>، وعلى ما يبدو فإن هذه الجسور كانت تعمل وتصنع من السفن التي كانت تربط وتشدّ إلى بعضها<sup>(٣)</sup>.

وفي سياق اهتمام الولاة بتنظيم الأسطول، قام والي مصر الأموي أسامة بن زيد (٩٦هـ - ٩٧هـ / ٧١٥م - ٧١٨م) بتنظيم الملاحة البحرية في ولايته، بعمل سجلات تدون فيها أسماء أصحاب المراكب<sup>(٤)</sup>، كما اتخذ الأسطول رايات تنشر فوق سفنه لتمييزها، وكان أول من اتخذها والي مصر. عقبه بن عامر الجهني (٤٥هـ - ٤٧هـ / ٦٦٥م - ٦٦٧م)<sup>(٥)</sup>.

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

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

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

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

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

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

بسم الله الرحمن الرحيم

من قرة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة... أما بعد،.....

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

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

وأمر أن يكون نصفهم لصناعة السفن وجلفطتها. وكتب إلي كتاباً بأسماء الفتیان الذين عملوا في كورتك عام الأول. ثم أمر أهل أرضك بزراعة أشجار كثيرة، ولا سيما كروم العنب وشجر الطلح وغيرها من الأشجار.

ولا أعرفن أنك قصرت في إنفاذ ما أمرتك به في كتابي هذا، وتفقد عمالك، ولا تكلن ذلك إلى أحد سوى نفسك، وكتب إلي كيف فعلت في ذلك. واعلم أننا سنرسل، إن شاء الله، رجلاً ليراقب الأمور ويخبرنا بما فعلت، وهل نفذت أمرنا أم لك تصرف آخر.

ومن جانب آخر ترد إشارة إلى لباس الملاحين (التَّبَّان) <sup>(١)</sup>، الذي وصفه الشاعر الأموي الأخطل التغلبي (ت ٩٢هـ / ٧١٠م) بقوله:

ترى الملاح محتجزاً بليف يؤم بهن آجاما وغابا  
إذا التَّبَّان قَلَّص عن مشيح صدفن ولم يردن له عتابا <sup>(٢)</sup>

### مهام الأسطول:

إنَّ حرص الدولة على بناء الأسطول والسعي إلى تطويره، يعني ضمناً إعداده لمهام متعددة يأتي في مقدمتها مراقبة السواحل لمنع تعديات الأعداء ومواجهتهم أحياناً، فيذكر ابن تغري بردي (ت ٨٧٤هـ / ١٤٦٩م) ضمن حديثه عن أحداث سنة (٨٠هـ / ٦٩٩م): "خرج عبدالواحد بن أبي الكنود - ولي غزو البحر هذه السنة - من الإسكندرية وركب البحر وغزا الفرنج حتى وصل قبرص" <sup>(٣)</sup>.

ويبدو أن الأسطول الأموي كان على درجة عالية من التطور مكنته من مواجهة الروم في البحر، فيذكر ابن تغري بردي (ت ٨٧٤هـ / ١٤٦٩م) أيضاً، وضمن حديثه عن ولاية الوليد بن رفاعه (ولايته ١٠٩هـ - ١١٧هـ / ٧٢٧م -

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

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

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

٧٣٥م) على مصر، أنه سير جيشاً إلى جزيرة صقلية، فلقيته جيوش الروم فاقتتلوا في البحر<sup>(١)</sup>، كما يذكر ساويروس بن المقفع (ت في القرن ٤هـ / ١٠م) أنه في ولاية أسامة بن زيد على مصر- (ولايته ٩٦-٩٧هـ / ٧١٥-٧١٨م) كانت مراكز الأسطول الأموي تعترض قوات الروم في البحر الأبيض المتوسط ضمن مهمة مراقبة البحر لمنع تعديت الروم على السواحل<sup>(٢)</sup>، وإلى جانب دور الأسطول الأموي في الحماية والمراقبة<sup>(٣)</sup>، فقد لعب دوراً مميزاً في النقل، جاء مكماً لدوره الأول، وهذا ما نفهمه من الإشارات الدالة إلى السفن أيام الأمويين، فيذكر مثلاً أن محمد بن القاسم الثقفي (ت ٩٥هـ / ٧١٤م) اعتمد عند فتح السند سنة (٨٩هـ / ٧٠٨م) على السفن، "فوافته تحمل السلاح والرجال والأداة"<sup>(٤)</sup>.

واعتمد صالح بن علي بن عبدالله (ت ١٣١هـ / ٧٤٨م) على السفن في ملاحقته لآخر خلفاء بني أمية (مروان بن محمد ١٢٧هـ. ١٣٢هـ / ٧٤٤م. ٧٤٩م)، فكان يسير على ساحل الرملة والسفن تسير بحياته<sup>(٥)</sup> داعمة للجيوش البرية.

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

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

(١) السابق نفسه، ص ٣٣٩.

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

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

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

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

"من قررة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة... فإني أحمد الله الذي لا إله إلا هو، أما بعد،...."

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

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

كتب في ٥ أمشير (Mechir) (٩١هـ / ٧٠٩م)

أرسل مع سعيد البريد في معيشة المقاتلة ونواتية أسطول الغزو المصري لسنة ٩ إندكشن (= ٩٢هـ / ٧١٠م)<sup>(٢)</sup>.

كذلك الحال فيما يتعلق بمتاع أسطول بحر القلزم، فجاءت تأكيدات قررة بن شريك إلى صاحب أشقوة بضرورة إرسال متاع الأسطول دون تأخير، خوفاً من أن تقل مياه خليج أمير المؤمنين، مما يتطلب إرسالها برأ<sup>(٣)</sup>.

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

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

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

(٣) انظر نص البردية، ص ١٣ من البحث.

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

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

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

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

"..... وإذا علمت أن أحداً من أهل كورتك أعطى أحد عمالك مالاً في مقابل المعيشة المطلوبة بثمن يختلف عما ذكرته لك في كتابي، فأعده إليه كاملاً....." (٢)

وتضمن نص البردية تحذيراً للعامل في حال تجاوز هذا الإجراء:

"..... ولا أعلمن أنك أخذت مالاً من أهل كورتك في المعيشة أقل من القيمة المقررة في كتابي، ولا تؤخرن إرسال الحبوب والخل المزيت إلى دمياط، ولا تهمل ذلك....." (٣)

(١) Bell, Aphrodito, No 1354, p:281

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

(٢) المرجع نفسه، ص ٢٥٩.

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

وعلى ما يبدو فإن المال كان يُدفع من أهل القرية نولاً<sup>(١)</sup> للقوارب والسفن التي تنقل متاع الأسطول، وهذا ما تشير إليه البردية المؤرخة في سنة (٩٠هـ / ٧٠٨م):

"بسم الله الرحمن الرحيم"

من قرة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة، فإني أحمد الله الذي لا إله إلا هو،  
أما بعد،

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

فإذا جاك كتابي هذا، فأرسل المال مع رسولك، وأمره أن يؤديه. وانظر ألا تعطي نولاً في شيء إلا في نول القمح والشعير إلى الأهراء في بابلين.  
كتب في... طوبة (Tybi)، ٨ إندكشن (= ٩٠هـ / ٧٠٨م)، على ظهر الورقة من قرة بن شريك إلى بسيل صاحب أشقوة<sup>(٢)</sup>.

يتضح من البردية السابقة ومن تاريخ كتابتها، مدى حاجة الدولة للمال لتغطية نفقات النقل، فقد كُتبت البردية في شهر طوبة (جمادى الأولى) وهو الشهر الذي يصادف جمع الخراج وحمله<sup>(٣)</sup> إلى الدولة، لتغطية حاجاتها في دفع أجور نقل القمح والشعير فقط.

ولأهمية المؤن وتأمين إرسائها، يأتي اهتمام الدولة بصيانة المعابر التي تنقل من خلالها المؤن إلى الأسطول، حيث جاء في البردية المؤرخة في سنة (٩٠هـ / ٧٠٨م) بخصوص دار الصناعة بالقلزم والمعابر فيها، ما نصه:

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

(٢) Bell, Aphrodito, No 1387, p:381

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

(٣) ابن ممتي، قوانين الدواوين، ص ٢٤٥.

"قد فرضنا على كورتك أن تبعث صانعاً واحداً نجاراً لمدة أربعة أشهر، للعمل في المعابر التي تنقل {الطعام} إلى القلزم هذا العام، ٨ إندكشن (= ٧٩٠هـ / ٧٠٨م). وقررنا له أجره ومعيشته ثلثي دينار في كل شهر، ما عدا... تدفع له من بيت المال، وكتبنا له بذلك كتاباً أرسلناه إليك.

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

ولا يفوتنا هنا الإشارة إلى استعمال السفن في نقل الوفود الراغبة في مقابلة الخليفة، أو من يطلب الخليفة مقابلتهم<sup>(١)</sup>، كما استعملت السفن في نقل أمراء ورجال البلاط في قصور الخلفاء الأمويين، حيث يذكر سايروس بن المقفع أن القاسم والي مصر- أيام هشام بن عبد الملك قد عمل: "مراكب مثل قصور الملوك وزينها، وكان يركب فيها نساءه وعبيده ويخرج في بلاد مصر- ويمضي- بهم إلى الإسكندرية، ويصعد إلى صعيد مصر- وينتهي إلى أسوان، وكان يسير بصحبته

(١) البلاذري، أنساب الأشراف، ج ٧، ص ٣٨٩. ابن عساکر، أبي القاسم علي بن الحسين بن هبة الله (ت ١١٧٥هـ / ١١٧٥م)، تاريخ مدينة دمشق وذكر فضلها وتسمية من حلها من الأمثال أو اجتاز بنواحيها من واردتها وأهلها، تحقيق: صلاح الدين المنجد، المطبعة الهاشمية، دمشق، ١٩٥٤م، مج ٢، ق ١، ص ٤٣. وسيشار إليه فيما بعد: ابن عساکر، تاريخ مدينة دمشق.

جماعة من الجند والعسكر"<sup>(١)</sup>، وفي إطار استخدام السفن في نقل زوجات الخلفاء يصف الشاعر الأموي عبيدالله بن قيس الرقيات (ت ٨٥هـ / ٧٠٤م) رحلة نساء الخليفة الأموي في نهر النيل بقوله:

فلمأ أن علون النيل      والرايات تَحْتَفِقُ  
وخمّل الأَرْجُونَ على      السفين كأنه العَلَقُ<sup>(٢)</sup>

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

وراحلة قد عَوَّدُونِي رُكُوبَهَا      وما كنت رَكَّاباً لها حين تَرَحَّلُ  
إذا رفعوا فيها الشراع كأنها      قَلُوصٌ نَعَامٌ أو ظَلِيمٌ شَمَرْدَلُ<sup>(٣)</sup>

ورغم هذا التطور، إلا أن الأسطول الأموي واجه تحديات أضرت بسلامته، ترتبط بالولاية ابتداءً، ومن ذلك تقصير بعض الولاة في صيانة الأنهار والخلجان، فيذكر ياقوت الحموي: "إن خليج أمير المؤمنين في مصر - أمر بحفره عمر بن الخطاب سنة ٢٣هـ / ٦٤٣م، وفيه كانت تجري السفن إلى الحجاز، ولم تنزل الولاية تستخدم هذا الخليج للنقل حتى أيام الخليفة الأموي عمر بن عبدالعزيز، ثم أضعته الولاية بعد ذلك وسفت عليه الرمال فانقطع"<sup>(٤)</sup>.

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

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

(٣) الفرزدق، الديوان، ص ٤٣٠.

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

## الخاتمة

وأخيراً لا بدُّ من القول بأنَّ اهتمام الدولة الأموية بالبحر والسفن، كان له صدى واسع في وصايا الخلفاء الأمويين، فقد جاء في وصية عبد الملك بن مروان للفقير الشعبي، ما نصه: "علم ولدي العوم وخذهم بقلّة النوم فإنهم يجدون من يكتب عنهم، ولا يجدون من يسبح عنهم، ولقد غرقت سفينة فيها جماعة من قرينش، ولم ينج ممن كان لا يحسن السباحة إلا واحد"<sup>(١)</sup>.

إنَّ هذا الحرص لم يكن في سياسة الدولة الأموية فحسب، بل طال أعداء الدولة وخصومها، وليس أدل على ذلك من حرص "الخوارج" على بناء السفن ومواجهة الدولة الأموية في كثير من الوقائع، خاصة في الولايات الشرقية، فعندما قام نجدة بن عامر الحنفي (ت ٧٢هـ/ ٦٩١م) ببعث سرية بالبر وأخرى بالبحر، أعطى سرية البر أكثر مما أعطى سرية البحر فثار عليه أصحابه وقتلوه<sup>(٢)</sup>. ويُفهم من هذه الإشارة أمران، الأول: مدى التطور الذي بلغته المعرفة البحرية فأصبحت أقل خطراً مما يكون في البر وغزوه، دلَّ على ذلك إعطاء النصيب الأقل من الغنائم لمقاتلي البحر، والثاني: الثقل السياسي الذي شكَّله رجال غزو البحر حتى أصبحوا قوة قادرة على التغيير.

من خلال بحثي أريد أن أنتهي إلى عدة فوائد تاريخية؛ تكون مرجعاً في باب صناعة السفن، وذلك من خلال ما يأتي:

- أظهرت الدراسة من خلال أوراق البردي العربية أن بناء السفن في مصر الإسلامية كان له شأن عظيم في العصر الدولة الأموية.

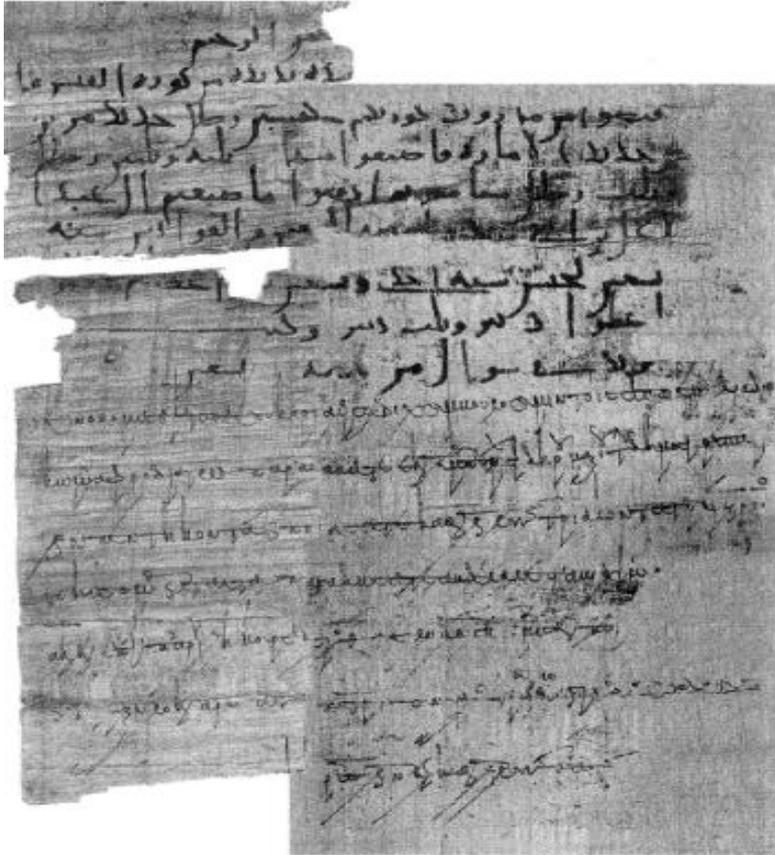
(١) الزمخشري، ربيع الأبرار، ج ١، ص ١٩٥.

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

- خلّصت الدراسة في أوراق البردي العربية أن بناء السفن كان في البداية قاصراً علي مصر.
  - أكدت الدراسة علي خبرة المصريين البحرية من العمال القبط، فقد أصبحت مصر عقب الفتح العربي مركزاً لصناعة السفن اللازمة لأسطول الخلافة.
  - بينت الدراسة بأن خبرة الملاحين والعمال المصريين، هي الأساس في بناء الأسطول زمن معاوية بن أبي سفيان وحتى بعد ذلك العهد، كانت الخلافة تستخدم العمال والملاحين المصريين في دور الصناعة التي أنشأتها في المشرق والمغرب.
  - أوضحت القصائد والأشعار، التي مكنت الدراسة من تتبع أنواع السفن، ومهامها، وتاريخ استخدامها، من خلال تاريخ ومناسبة القصيدة، أو الفترة التي عاصرها الشاعر الذي قالها.
  - تبرز برديات الوالي الأموي علي مصر (قرة بن شريك)، مدى حرص الدولة الأموية على متابعة شؤون الأسطول وتنظيم أموره لدرجة أنّ الدارس لهذه البرديات يعتقد أن تاريخ الدولة الأموية في العقد السادس من عمرها، هو ما يمكن تسميته عقد الاهتمام بالأسطول، كما ركزت اهتمامها على العمال من نجارين وحدادين وغيرهم ممن انبرى لمهمة الصناعة.
- وفرت المصادر الفقهية قيمة لا يمكن الاستغناء عنها من خلال تناولها لعقود صناعة السفن وبنود اتفاقيات الإنشاء والصناعة، التي يظهر من خلالها مدى التطور والتشريع الذي التزمت به هذه الصناعة.

## الملاحق

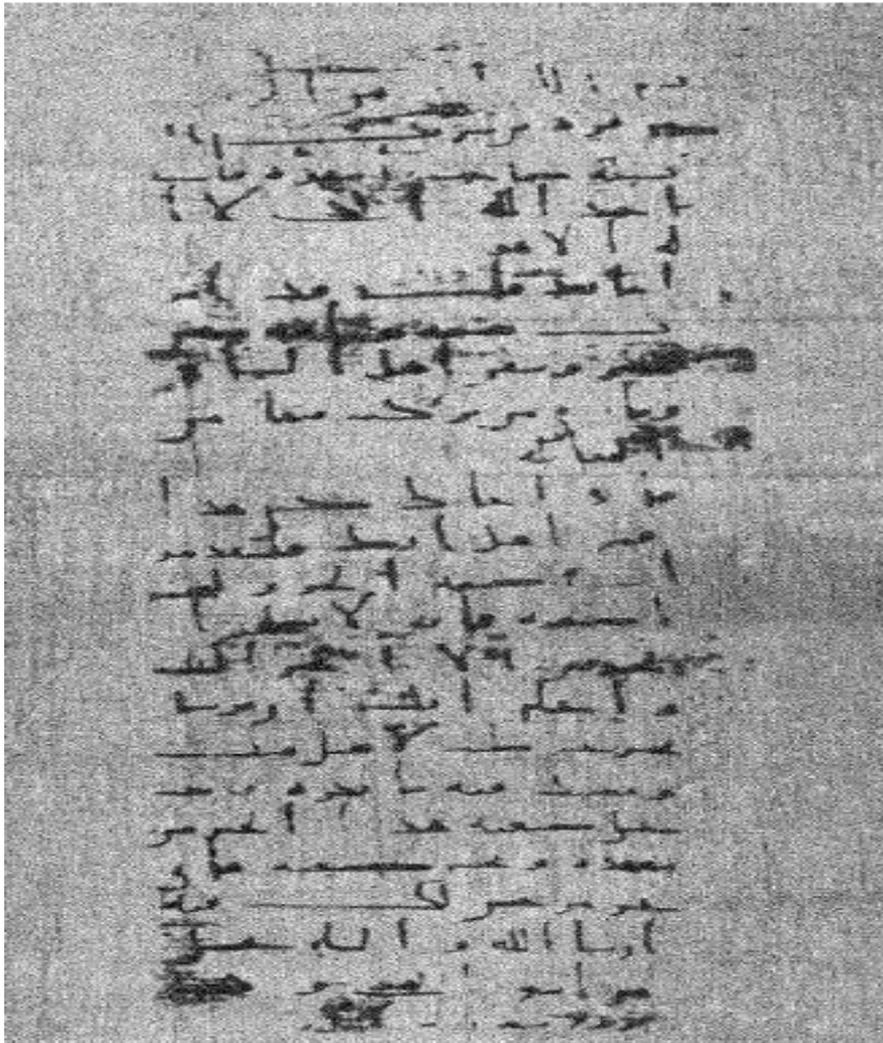
## اللوحات



## لوحة (١) علي الوجه

بردية موضوعها عبارة عن 'الاسطول وصناعة السفن'  
 محفوظة في مجموعة برديات شوت راينهات في جامعة هايدلبرج بألمانيا  
 يرجع تاريخها إلي سنتي (٩٠ - ٩١ هـ / ٧٠٩ - ٧١٠ م)  
 سجل رقم (9 PFA)

نقلًا عن: Becker, *Papyri Schott - Reinhardt I*, 89



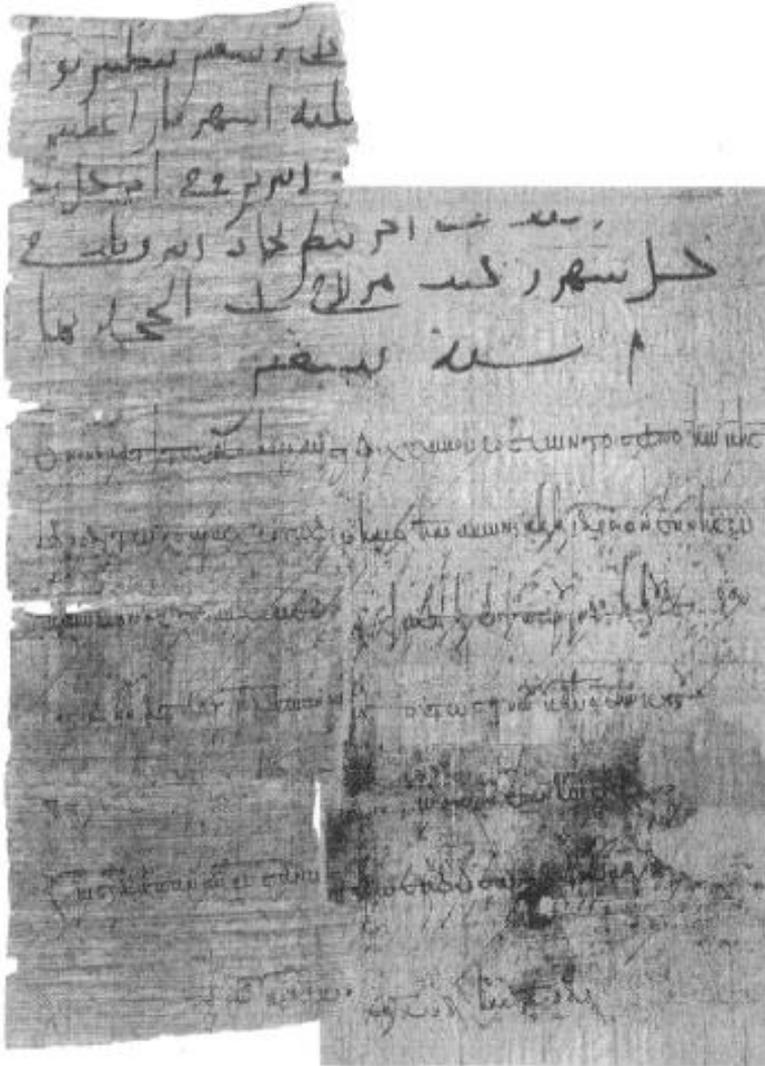
لوحة (٢) علي الوجه

محافظة في جامعة السوربون بفرنسا

يرجع تاريخها إلى سنتي (٩٠ - ٩١ هـ / ٧٠٩ - ٧١٠ م)

سجل رقم (Inv. 2344)

نقلًا عن: جاسر أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ٣٦٦.



## لوحة (٣) علي الوجه

محفوظة في مجموعة برديات شوت راينهاات في جامعة هايدلبرج بألمانيا

يرجع تاريخها إلي سنتي (٩٠ - ٩١ هـ / ٧٠٩ - ٧١٠ م)

سجل رقم (PAF. 8)

نقلًا عن: جاسر أبو صافية، برديات قرّة بن شريك، ٣٦٨.

## قائمة المصادر والمراجع

## المصادر:

- الأصفهاني، أبو الفرج علي بن الحسين (ت ٣٥٦هـ / ٩٦٦م)، الأغاني، (٢٥) جزءاً، تحقيق: إحسان عباس وإبراهيم السعافين وبكر عباس، دار صادر، بيروت، ٢٠٠٢م.
- بشار بن برد (ت ١٦٧هـ / ٧٨٣م)، الديوان، (٤) أجزاء، تحقيق: محمد رفعت ومحمد شوقي أمين، لجنة التأليف والترجمة، القاهرة، ١٩٥٠م.
- البكري، أبو عبيد عبدالله بن عبدالعزيز (٤٨٧هـ / ١٠٩٤م)، المسالك والممالك، جزآن، تحقيق: أدريان فان ليوفن وأندري فيري، الدار العربية للكتاب، تونس، ١٩٩٢م.
- البلاذري، أبو العباس أحمد بن يحيى بن جابر (ت ٢٧٩هـ / ٨٩٢م)، أنساب الأشراف، تحقيق: محمود الفردوس العظم، دار اليقظة العربية، دمشق، ١٩٩٩م.
- ابن تغري بردي، جمال الدين أبي المحاسن يوسف بن تغري بردي الأتابكي (ت ٨٧٤هـ / ١٤٦٩م)، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، (١٦) جزءاً، تحقيق: محمد حسين شمس الدين، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٢م.
- الثعالبي، أبو منصور عبدالملك بن محمد (ت ٤٢٩هـ / ١٠٣٧م)، لطائف المعارف، تحقيق: إبراهيم الإيباري وحسن كامل الصيرفي، دار إحياء الكتب العربية، القاهرة، ١٩٦٠م.
- الجاحظ، عمرو بن بحر (ت ٢٥٤هـ / ٨٦٨م)، التبصر بالتجارة، تحقيق: حسن حسني عبدالوهاب، دار الكتاب الجديد، بيروت، ١٩٨٣م.
- أبو حنيفة الدينوري، أحمد بن داود (ت ٢٨٢هـ / ٨٩٥م)، كتاب النبات، (٣) أجزاء، القسم الثاني، تحقيق: محمد حميد الله، المعهد العلمي الفرنسي، القاهرة، ١٩٧٤م.
- أبو حنيفة الدينوري، النبات، ج ٣، تحقيق: برنهارد لفين، دار فرانز شتاينر، فيسبادن، ١٩٧٤م.
- ابن حوقل، القاسم بن حوقل النصيبي (ت ٣٦٧هـ / ٩٧٧م)، صورة الأرض، دار مكتبة الحياة، بيروت، د. ت.

- الخفاجي، شهاب الدين محمود المصري (ت ١٠٦٩هـ / ١٦٥٨م)، شفاء الغليل في كلام العرب من الدخيل، تحقيق: عبدالمنعم خفاجي، مكتبة الحرم الحسيني، القاهرة، ١٩٥٢م.
- الذهبي، شمس الدين محمد بن أحمد بن عثمان الذهبي (٧٤٨هـ / ١٣٤٧م)، سير أعلام النبلاء،
- الزمخشري، أبو القاسم محمود بن عمر (ت ٥٣٨هـ / ١١٤٣م)، ربيع الأبرار ونصوص الأخبار، (٥) أجزاء، تحقيق: عبدالأمير مهنا، مؤسسة الأعلمي للمطبوعات، بيروت، لبنان، ١٩٩٢م.
- ساويروس بن المقفع، (ت ق ٤هـ / ١٠م)، تاريخ مصر من بدايات القرن الأول الميلادي حتى نهاية القرن العشرين من خلال مخطوطة تاريخ البطارقة، تحقيق: عبدالعزيز جمال الدين، مكتبة مدبولي، مصر، ٢٠٠٦م.
- الصفدي، صلاح الدين خليل (ت ٧٦٤هـ / ١٣٦٢م)، الوافي بالوفيات، (٢٩) جزءاً، تحقيق: أحمد الأرنؤوط وتركي مصطفى، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ٢٠٠٠م.
- الطبري، محمد بن جرير (ت ٣١٠هـ / ٩٢٢م)، تاريخ الرسل والملوك، (١٠ أجزاء)، تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم، دار المعارف، مصر، ١٩٦٤م.
- الطرسوسي، مرضي بن علي (ت ٥٨٩هـ / ١١٩٣م)، موسوعة الأسلحة القديمة (تبصرة أرباب الألباب)، تحقيق: كارين صادر، دار صادر، بيروت، ١٩٩٨م.
- العاملي، عدي بن الرقاع (ت حوالي ١٢٦هـ / ٧٤٣م)، الديوان، تحقيق: نوري حمود القيسي وحاتم صالح، المجمع العلمي العراقي، بغداد، ١٩٨٨م.
- العباسي، الحسن بن عبدالله بن محمد (ت ٧٠٩هـ / ١٣٠٩م)، آثار الأول في ترتيب الدول، مطبعة بولاق، القاهرة، سنة ١٩٨٧م.
- ابن عبدون، محمد بن أحمد التجيبي، رسالة في القضاء والحسبة، (من كتاب ثلاث رسائل أندلسية في آداب الحسبة والمحتسب)، تحقيق: ليفي بروفنسال، المعهد العلمي الفرنسي، القاهرة، ١٩٥٥م.
- الفرزدق، همام بن غالب (ت ١١٤هـ / ٧٣٢م)، الديوان، تحقيق: علي فاعور، ١٩٨٧م.

- القروي، أبو القاسم خلف بن أبي فراس (ت ق.هـ/ ق ١٠م)، أكرية السفن، تحقيق: عبدالسلام الجمعاطي، منشورات تطوان، أسمر، المغرب، ٢٠٠٩م.
- الكندي، أبو عمر محمد بن يوسف (ت ٣٥٣هـ/ ٩٦٤م)، ولاية مصر، تحقيق: الدكتور حسين نصار، دار صادر، بيروت، ١٩٥٩م.
- الكندي، الولاية والقضاة، تحقيق: محمد حسن وأحمد فريد، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٣م.
- ابن ماجد، شهاب الدين أحمد النجدي (ت حوالي ٤٩٠هـ/ حوالي ١٤٩٨م)، الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، تحقيق: إبراهيم خوري وعزة حسن، مطبوعات مجمع اللغة العربية، دمشق، ١٩٧١م.
- المبرد، أبو العباس محمد بن يزيد (ت ٢٨٥هـ/ ٨٩٨م)، الكامل في اللغة والأدب، (٤) مجلدات، تحقيق: عبدالحميد هنداوي، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٩م.
- المقدسي، محمد بن أحمد (ت ٣٨٠هـ/ ٩٩٠م)، رحلة المقدسي أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، تحقيق: شاكر لعبي، دار سويدي، الإمارات، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ٢٠٠٣م.
- المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت ٣٤٦هـ/ ٩٥٧م)، مروج الذهب و معادن الجواهر، (٤) أجزاء، تحقيق: محمد هشام النعسان وعبدالمجيد طعمة حلبي، دار المعرفة، بيروت، ٢٠٠٥م.
- المقرئ، تقي الدين أبي العباس أحمد بن علي (ت ٨٤٥هـ/ ١٤٤١م)، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقرئية، (٤) أجزاء، تحقيق: دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٨م.
- ابن ممتي، الأسعد بن المهذب (ت ٦٠٦هـ/ ١٢٠٩م)، قوانين الدواوين، تحقيق: عزيز سوريال عطية، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩١م.
- ابن منظور، أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم (ت ١١٧٢هـ/ ١٧٥٨م)، لسان العرب، (١٥) مجلدًا، دار صادر، بيروت، ١٩٦٨م.

- النويري، شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب (ت ٧٣٣هـ / ١٣٣٢م)، نهاية الأرب في فنون الأدب، (٣٠) جزءاً في (١٥) مجلداً، تحقيق: يوسف الطويل وعلي محمد هاشم، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٠م.
- ابن واصل، جمال الدين أبو عبدالله بن محمد الحموي (ت ٦٩٧هـ / ١٢٩٨م)، تجريد الأغاني، (٣) أجزاء، تحقيق: طه حسين وإبراهيم الأبياري، دار الكاتب العربي، القاهرة، ١٩٥٥م.
- اليافعي، أبو محمد عبدالله بن أسعد اليميني المكي (ت ٧٦٨هـ / ١٣٦٦م)، مرآة الجنان وعبرة اليقظان في معرفة ما يعتبر من حوادث الزمان، تحقيق: خليل المنصور، (٤) أجزاء، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٧م.
- ياقوت، شهاب الدين أبي عبدالله البغدادي الحموي (ت ٦٢٦هـ / ١٢٢٨م)، معجم البلدان، (٧) أجزاء، تحقيق: فريد عبدالعزيز الجندى، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠١١م.
- اليعقوبي، أحمد بن أبي جعفر بن وهب (ت ٢٨٤هـ / ٨٩٧م)، البلدان، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٩١م.

## المراجع:

## أ- العربية:

- الأمين، إساعيل، العمانيون رواد البحر، دار رياض الريس، القاهرة، ١٩٩٠م.
- بابتي، عزيزة فوال، معجم الشعراء المخضرمين والأمويين، جروس برس، لبنان، ١٩٩٨م.
- التونجي، محمد، المعجم الذهبي (عربي-فارسي)، دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٨٠م.
- جروهمان، أوراق البردي العربية بدار الكتب المصرية، ط ٢، ٦ أجزاء، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٩٤م.
- خزنة كاتبي، غيداء، الخراج منذ الفتح الإسلامي حتى أواسط القرن الثالث الهجري: الممارسات والنظرية، ط ٣، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠١م.
- الخوري، شحادة، قصة الأيام والشهور والأرقام وتسمياتها، دار الطليعة الجديدة، دمشق، ٢٠٠١م.
- ربيع، صدقي، المراكب في مصر القديمة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٢م.

- رفعت، أشرف محمد، المفهوم الاستراتيجي للقوة البحرية، مجلة الدفاع: القوات العربية السعودية، الرياض، ٢٠٠٨م.
- الرومي، أحمد البشر، معجم المصطلحات البحرية في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ١٩٩٦م.
- الزوّاري، علي، الملاحه الصفاقسية من القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر، مجموع في كتاب (تطور علوم البحار ودورها في النمو الحضاري)، وزارة الشؤون الثقافية، تونس، ١٩٧٦م.
- سالم، السيد عبدالعزيز والعبادي، أحمد، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، دار الأحد، بيروت، ١٩٧٢م.
- الشملان، عبدالله خليفة، بناء السفن الخشبية في دولة البحرين، مركز البحرين للدراسات والبحوث، البحرين، ١٩٩٠م.
- شهاب، حسن صالح، فن الملاحه عند العرب، دار العودة، بيروت، ١٩٨٢م.
- الصايغ، أنيس، الأسطول الحربي الأموي في البحر الأبيض المتوسط، مكتبة رأس بيروت، بيروت، ١٩٥٦م.
- أبو صفية، جاسر بن خليل، برديات قره بن شريك العبيسي دراسة وتحقيق: مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، الرياض، ٢٠٠٤م.
- عبدالعليم، أنور، الملاحه وعلوم البحار عند العرب، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٧٩م.
- عطوان، حسين، مختارات من الشعر الأموي، (٥) أجزاء، مؤسسة الرسالة، بيروت، ٢٠٠٨م.
- علي، جهينة نصر، الكلمات الفارسية في المعاجم العربية، دار طلاس، دمشق، ٢٠٠٣م.
- عبد الفتاح عبادة، سفن الأسطول الإسلامي وأنواعها ومعداتاها في الإسلام (مطبعة الهلال، مصر ١٩١٣م)
- غادة حامد مسعود، صناعة السفن في مصر الإسلامية في ضوء أوراق البردي العربية، مجلة الدراسات البردية، عين شمس، مجلد ٣٦، ج ١.

- العنابي، محمد، عناية العرب بالأسفار البحرية وتخطيطهم للأسواق التجارية (مجموع في كتاب تطور علوم البحار ودورها في النمو الحضاري)، وزارة الشؤون الثقافية، تونس، ١٩٧٦.

- فهمي، علي محمود، التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي، ترجمة قاسم عبده قاسم، دار الوحدة، بيروت، ١٩٨١م.

- القناعي، نجاة عبدالقادر، والخصوصي، بدر الدين عباس، تاريخ صناعة السفن في الكويت وأنشطتها المختلفة، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، الكويت، ١٩٨٢م.

- الكسادي، الملاح بدر الدين أحمد، القاموس البحري (معجم مصطلحات البحرية في جنوب الجزيرة العربية)، المجمع الثقافي، أبوظبي، ٢٠٠٤م.

- ماهر، سعاد، البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، ط٢، دار المجمع العلمي، المملكة العربية السعودية، جدة، ١٩٧٩م.

- النخيلي، درويش، السفن الإسلامية على حروف المعجم، ط٢، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩م.

- آل ياسين، محمد حسن، معجم النبات والزراعة، ط٢ جزء، دار ومكتبة الهلال، بيروت، ٢٠٠٩م.

#### ب- غير العربية:

- Bell, Translations of the Greek Aphrodito Papyri in the British Museum, Islam2 (1911).
- Fahmmi, A, M: Muslim Naval Organization in the Eastern Medittereran, 2nd. Ed. Cairo, 1966.
- Raif Georges Khoury, Papyri in Arabischer Sprache, Papyrskunde (Berlin: University of Heidelberg).