

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة المسيلة  
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية  
قسم التاريخ

# علاقة الإنسان بالبحر في المغرب الأوسط

-من القرن 04هـ/10م إلى بداية القرن 07هـ/13م-

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في التاريخ

تخصص: تاريخ القرون الوسطى

إشراف الدكتور:  
❖ مفتاح خلفات

إعداد الطالبة:  
❖ دليلة زيازية

السنة الجامعية: 1434-1435هـ/2013-2014م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



قال الله تعالى:

(هُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ

لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا

وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ

فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ)

سورة النحل الآية 14

# المقطب

تتيح العودة إلى تاريخ المغرب للباحث الفاحص إمكانية الوقوف على ثلاثة ثوابت رئيسية تحكمت إما عن طريق التناوب أو مجتمعة في تحديد مسار هذا التاريخ ومنعطفاته الكبرى، ونعني بهذه الثوابت الصحراء، الجبل والبحر. وإذا كان حضور الصحراء في التطور الحضاري للمغرب قد حظي ولا يزال باهتمام الدارسين والباحثين، فإن دوري الجبل والبحر ظلا بمنأى عن السبر والتناول العميقين. فباستثناء قلة من الدراسات التي تناولت سيولة الحركة التجارية في بعض المدن المرفئية، لا نكاد نعثر على أعمال جادة تتيح فرصة توضيح مساهمة البحر في تخصيص الحياة السياسية والاجتماعية والذهنية للمغاربة عبر مختلف الحقب والعصور.

وبالمثل، فإن الجبال المغربية ظلت موضوع اهتمام علماء الأرض والجغرافيين، وقلما لفتت أنظار المؤرخين. ونعتقد أن غياب دور الجبال من جدول أعمال المؤرخين يؤثر على قيمة عدد من الخلاصات التي تم التوصل إليها بخصوص التطور التاريخي للمجتمع المغربي. ذلك أن الجبل لم يكن فقط مصدرا للمياه والأخشاب والمعادن، بل كان أيضا منطلقا وملجأ للعديد من التدفقات البشرية، كما كان أيضا نقطة انطلاق إحدى أغلب دول المغرب الإسلامي خلال العصر الوسيط.

### أ. أهمية الموضوع وإشكاليته:

لقد ارتبط تاريخ المغرب منذ أقدم حقبه وعصوره بالبحر، ولهذا السبب بالذات، فإن أية قراءة لهذا التاريخ لا تستحضر العمق البحري للمغرب تعد ناقصة إن لم تكن غير ذات جدوى. فموقع المغرب على البحر الأبيض المتوسط جعله نقطة عبور أساسية للعديد من الشعوب والأجناس الباحثة عن موطئ قدم لها بالقارة الإفريقية. كما أن موقعه على المحيط الأطلسي جعله أيضا معبرا أساسيا للمغامرين الأوروبيين الباحثين عن المواد الأولية والأسواق واليد العامل الرخيصة.

وهكذا، فإن البحر ظل دوما حاضرا في مجمل التطور الحضاري الذي عرفته المجتمعات الإنسانية ومن ضمنها المجتمع المغربي والمغرب الأوسط تحديدا، ولم يقتصر دور البحر على المساهمة في النشاط الاقتصادي بل كانت له كذلك أدوار أساسية أخرى نذكر منها مساهمته في نقل التيارات الحضارية والثقافية من بلد إلى آخر ومن قارة إلى أخرى. وينبغي الاعتراف في الآن نفسه بأن البحر كان له حضوره الوازن في ترجيح كفة الدول خلال فترات الحروب والصراعات العسكرية، بل تعدى إلى كونه مصدرا للرزق والثروة التي على أساسها قامت دول المغرب الأوسط. من هنا كان منشأ الاهتمام بتطوير الأساطيل الحربية. وقد أصاب المؤرخ الفرنسي فرنان بروديل (F.Braudel) حينما أشار إلى أن المتحكم في البحر يكون دوما هو المتحكم في الثروة، وأن البحر لا يقبل إلا سيديا واحدا<sup>(1)</sup>.

نعتقد أن إعادة كتابة تاريخ المغرب من منظور وطني يجب أن تنطلق من تحرير تاريخه البحري من أسر التصور الاستعماري الذي لا يذكر النشاط الملاحي المغربي إلا عرضا، أو في سياق ربطه بالنشاط الملاحي الأوروبي. فضلا عن ذلك، فإن الكتاب الأوروبيين ينفون عن المغاربة كل دراية بالبحر وشؤونه. وحسبنا في هذا الصدد أن نستعيد رأي روبرت مونطان (R.Montagne) الذي يقول فيه: "إن المغاربة لا يحبون البحر ولا يعرفون عنه شيئا"<sup>(2)</sup>.

وفي الوقت ذاته، نستحضر الموقف المتعصب لجون ديبوا (J.Despois)<sup>(3)</sup> الذي يذهب فيه إلى أن سكان المغرب رغم أهمية المسطحات المائية المحيطة بهم، لم يساهموا في النشاط البحري إلا بشكل محدود ومحلي أحيانا، وبتحفيز من الأجانب في أحيان كثيرة. ورغم ما هو معروف عن فرنان بروديل من صرامة علمية وتأن في إصدار الأحكام، فإنه لم يفلت

1- فرنان بروديل: المتوسط والعالم المتوسطي، تعريب إيجاز: مروان أبي سمراء، دار المنتخب العربي للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 1413هـ/1993م، ص123.

2 - Halima, Ferhat: **Le Maroc et la mer**, R.J.P.E.M, n°6, 2ème trimestre, 1979, p25.

3 - (J), Des pois: **Le destin de l'Afrique du Nord, remarques géographiques**, B.E.P.M, n°206, 1er trimestre, 1949, p34.

من السقوط في فخ الإيديولوجيا حينما صرح بأن الطبخ الإسلامي لا مكان فيه لمنتجات البحر<sup>(1)</sup>.

من المؤكد أن السبيل الوحيد لتنفيذ الطروحات الاستعمارية هو تسليط الضوء على العلاقة الإيجابية التي كانت للمغاربة منذ أقدم العصور بالبحر توظيفا واستغلالا. ولعل من بين ما يترجم اهتمام المغاربة بالبحر وشؤونه، هو موضوع دراستي هذا الذي سأحاول من خلاله مناقشة علاقة البحر بإنسان المغرب الأوسط خلال القرن الرابع إلى غاية بداية القرن السابع الهجريين الموافقين للقرنين العاشر والثالث عشر ميلاديين، وهي فترة طويلة نوعا. فإنني آمل من الله سبحانه وتعالى التوفيق والسداد في تبين مدى العلاقة التي كانت تربط الإنسان بالبحر في المغرب الأوسط وحضوره الوازن في صنع تاريخه السياسي والاقتصادي والاجتماعي. ومن هذا المنظور ارتأيت فتح الموضوع وفق الاعتبارات التالية:

### ب. أسباب اختيار الموضوع:

➤ إن الحافز الأول الذي دفعني إلى خوض غمار هذه الدراسة الصعبة -بالنسبة لطالبة مبتدئة مثلي. والتي تفتقد لدراسات مسبقة لباحثين متخصصين، تكون بمثابة الشمعة التي تنير لي الطريق- هو أستاذي الكريم الفاضل "د. خلفات" أجره الله، وجعلها في ميزان حسناته. حيث اقترح علينا الموضوع في الفصل الأول من المشوار الدراسي (الماستر) وكان لي الشرف أن اختير من طرفه لمناقشة هذا الموضوع، وقال بأنه سيكون لي السبق في هذا المجال على حد تعبيره. مما ولد لدي فضولا ودفعاً للإطلاع على هذا الموضوع الذي ضل أسيرا بين مضان مختلف أمهات الكتب خاصة منها المصادر الجغرافية وكتب الرحلات، منتظرا طرق أبوابها لإخراجه إلى النور.

و بعد الإطلاع على بعض جوانب الموضوع الذي كان لإخواننا المغاربة -المغرب الأقصى- كان لهم السبق دائما في هذا المجال الدراسي "المغرب والبحر". رأيت أن علاقة المغاربة بالبحر تستحق من الباحثين المغاربة بصفة عامة؛ وباحثي المغرب الأوسط بصفة خاصة -وطننا العزيز- اهتماما خاصا. كون أن المغرب الأوسط أجده يعاني حالة يتم دراسي

1- فرنان بروديل: المرجع السابق، ص31.

في هذا المجال. مما ولد لدي شعورا كان بمثابة المهماز الذي دفعني إلى خوض غمار أهوال هذا المجال. والذي يتجسد في موضوع دراستي هذه (علاقة الإنسان بالبحر في المغرب الأوسط). حيث تولد لدي حوله إشكالا تندرج تحته عدة تساؤلات :

### ❖ هل كانت هناك حقا علاقة تربط الإنسان بالبحر في المغرب الأوسط؟

- ماهي المقومات التي ساعدت المغاربة على توطيد علاقاتهم بالبحر الأبيض المتوسط؟
- في أي المجالات استطاعوا أن يسخروا فيها البحر لخدمتهم؟
- ما هي الآثار التي خلفتها هذه العلاقة في تاريخ المغرب الأوسط على مختلف المجالات؟
- كيف تعاملت الذهنية المغربية مع البحر؟ وهل استطاعت تسخيرها لخدمتها؟
- كيف تعاملت المنظومة الفقهية مع القضايا التي كانت تعترض البحارة المغاربة؟
- هل كان الطرح الاستشراقي محقا في حكمه على المغاربة بجهلهم في التعامل مع البحر؟

### ج. المنهج:

المنهج الذي استدعاه بحثي هذا هو استقصاء المادة التاريخية من مضانها، وعددت زوايا النظر في مستوياته متوخية آليات التحليل والوصف والاستنتاج ، وذلك بتوظيف أدوات الإحصاء ومقارنة النصوص بعضها ببعض وترجيح إحداها على الأخرى، وحرصت على التوثيق رعاية للأمانة العلمية قدر الإمكان.

### د. صعوبات البحث:

➤ إن من الإنصاف القول أن محاولة كتابة التاريخ البحري المغربي تصطدم بالعديد من العراقيل والصعوبات لعل أبرزها غياب "أرشيف بحري" وطني يضم المؤلفات والوثائق ذات العلاقة بالنشاط البحري المغربي. فالنصوص التي تعالج النشاط الملاحي المغربي توجد موزعة بين أرشيفات العديد من الدول الأوروبية والإسلامية والإفريقية. إن هذا التشتت هو الذي يجعلنا نتفق مع ما ذهبت إليه الباحثة حليلة فرحات<sup>(1)</sup>، حين أكدت بأن ما نجهله عن علاقة المغاربة بالبحر يفوق بكثير ما نعرفه عنها.

➤ شح المادة العلمية بخصوص الموضوع هذا وإن توفرت بعض الشذرات المبعثرة هنا وهناك فيف مختلف مضان المصنفات الجغرافية والرحلة والنوازل الفقهية وغيرها.

-1 - Halima, Ferhat: **Le Maroc et la mer**, R.J.P.E.M, n°6, 2ème trimestre, 1979, p25.

➤ غياب المصنفات المتخصصة في الموضوع وهذا نتيجة للعاملين الأولين. وإن توفرت فهي باللغة الأجنبية وتكمن الصعوبة في فهم اصطلاحاتها.

➤ تكرار المادة العلمية في أغلب المصادر خاصة كتب الجغرافيا التي تنقل عن بعضها البعض، وحتى وإن توفرت هذه المادة تجدها مجرد تلميحات عامة أو مقتضبات تفتقد إلى أدنى التفاصيل.

بالإضافة إلى بعض المشاكل والصعوبات الشخصية التي لتستحق الذكر. إلا أن كل هذه المشاكل التي اعترضتني أثناء بحثي المتواضع هذا لم تزدن إلا عزما وتصميما على مواصلة البحث والحفاظ على موضوعيته.

### ه. عرض الموضوع:

بعد نهل المادة العلمية من مشاربها قمت بتقسيم البحث من خلال ما استقيته من كل ما توفر لدي مصادر ومراجع إلى مقدمة وأربعة فصول وخاتمة غايتها الوصول للحل الإشكالي وذلك من خلال الإجابة على التساؤلات المطروحة ما استطعت إليه سبيلا.

✓ استهللت دراستي **بمقدمة:** تدرجت فيها منهجيا ببدء بطرح أهمية الموضوع والاستشكال الذي كان دافعا لهذه الدراسة مع التصريح بالأسباب الكامنة وراء اختيار الموضوع متبعة المنهج الذي هو سبيل الوصول إلى النتائج المتوخات؛ مع التلميح إلى الصعوبات التي اعترضتني في طريق البحث، مستعرضة بعد ذلك بإيجاز لخطوات الدراسة، تلى هذا العرض نقد لأهم المصادر والمراجع التي وظفتها عدة مرات كونها تخدم موضوع الدراسة.

✓ **الفصل الأول:** وهو فصل تمهيدي لما بعده سميته: **بالبحر ومحيطه الجغرافي** ناقشت فيه أربع عناصر هي كالتالي: **العنصر الأول** ضبطت فيه أهم الاصطلاحات المتعلقة بالبحر، **والعنصر الثاني** واثالث عرضت فيهما على التوالي البيئة المناخية والجغرافية التي يتميز بها للحوض الغربي للمتوسط، وأهم العوامل المؤثرة عليه، يأتي **العنصر الرابع** الذي تناولت فيه تصنيف الموانئ في المغرب الأوسط وصنفتها إلى موانئ رئيسية وفرعية.

✓ **الفصل الثاني:** عنوانته بـ: **علاقة سياسية عسكرية دينية** تطرقت فيه للأساطيل البحرية لكل دولة من الدول التي حكمت المغرب الأوسط في الفترة (04هـ-07هـ) حيث

شملت أربع دول قمت بدراسة أسطول كل دولة على حدى وهي (الأسطول الفاطمي، الحمادي، المرابطي والموحدي)، بالإضافة إلى الدور الذي لعبته الربط في هذا الجانب.

✓ **الفصل الثالث:** جاء بعنوان: **علاقة اقتصادية تجارية-** يحوي ثلاث عناصر أولاها المسالك البحرية التي كانت تربط المغرب الأوسط بمختلف دول ما وراء البحر وجزره، وثانيها التبادل التجاري الذي كان سائدا على نشاط المغرب الأوسط مع الدول المجاورة من المغرب الإسلامي ودول جنوب أوروبا.

✓ **الفصل الرابع:** وجاء تحت عنوان: **علاقة اجتماعية فكرية** وينطوي تحت هذا الفصل عناصر ثلاث أولاها ذهنية المغاربة في التعامل مع البحر، وثانيها كيفية استغلال المغرب للثروة البحرية، أما في العنصر الثالث فتناولت علاقة الفقه المالكي بالمجتمع البحري المغربي وكيف ساهم في فض الخلافات التي كانت تنشب بين البحارة المغاربة، وفي العنصر الرابع والأخير يحث في الحياة الاجتماعية للبحارة (الرواتب، اللباس، الحياة اليومية على ظهر السفينة).

وختمته بخاتمة جاءت عبارة عن حوصلة من الخلاصات التي استخلصتها من الفصول الأربعة للبحث وهي عبارة عن إجابات عن التساؤلات التي اندرجت تحت الإشكال الذي بنيت عليه هذه الدراسة.

### و. عرض ونقد أهم المصادر والمراجع:

تعددت المصادر التي اعتمدت عليها وتنوعت مشاربها وذلك لأن المادة العلمية الخاصة بموضوع الدراسة "علاقة البحر بالإنسان في المغرب الأوسط" مبنوثة في ثنايا هذه المصادر دون أن نجد واحدا منها متخصصا، كما أن أغلبها مصادر جغرافية، أذكر منها:

#### 1. المصادر الجغرافية وكتب الرحلات:

- كتاب **صورة الأرض** لابن حوقل (ت367هـ/977م): وضم كتابه معلومات مهمة عن الثروات الطبيعية والزراعية في إقليم المغرب الأوسط، وقد أفادني في الفصل الأول والثالث.
- كتاب **المغرب في ذكر بلاد إفريقية و المغرب وهو جزء من كتاب "المسالك و الممالك"** للبكري (ت487هـ): فبالإضافة إلى وصفه لبعض الموانئ وذكره لموانئ سكتت

عنها المصادر الجغرافية الأخرى، نجد فيه معلومات قيمة عن الخطوط البحرية التي تربط البلاد المغربية بموانئ الأندلس، ودور التجار المغاربة في الوساطة التجارية .

➤ كتاب **نزهة المشتاق في اختراق الآفاق** للإدريسي (560هـ/1164م) يعد من المصادر المهمة التي اعتمدت عليها، لما للمادة العلمية التي يحتويها من أهمية في الأنشطة الاقتصادية؛ وبعض المزروعات ومواطن استغلالها، وتبادل المنتجات بين مختلف مناطق المغرب الإسلامي، كما أفادني في معرفة الموانئ والمسافات الفاصلة بينها، واعتمدت عليه كذلك في الفصلين الأول والثالث.

➤ كتاب **رحلة ابن جبير لابن جبير** (ت614هـ): أفادني في وصفه للمسالك البحرية وتصويره لحياة البحارة وتجار البحر والمخاطر التي تصطحبهم منها الفرصة، حركة الرياح والأنواء وحركة السفن، وطريقة إنشاء أجفان البحر ال متوسط وما يفوقها من سفن البحر الأحمر.

➤ كتاب **الروض المعطاء في خبر الأقطار** -معجم جغرافي- للحميري (900هـ): الكتاب يحوي معلومات هامة عن النشاط البحري الموحدى وصراعهم مع بني غانية وظفته في الفصل الثاني.

➤ كتاب **إفريقيا لمارمول كربخال** (توفي أواخر القرن 10هـ) تكمن الاستفادة منه في التاريخ للعلاقات التجارية رصد الأوضاع الاقتصادية للمغرب الأوسط ، وذكره للموانئ ومواقعها وغيرها واستفدت منه بالخصوص في الفصلين الأول والثالث.

## 2. المصادر التاريخية:

➤ كتاب **الكامل في التاريخ** لابن الأثير (ت630هـ): اعتمدت عليه في نشاط الأسطول المغربي وجهاده، ودور المغاربة الجهادي في المشرق الإسلامي.

➤ كتاب **البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب** لابن عذاري (حي حتى 712هـ): اعتمدت عليه في المعلومات القيمة عن الأسطول ونظمه وجهادهم في الحوض الغربي للمتوسط ولا سيما القسم الخاص بالموحدين فهو يحوي معلومات هامة عن الأسطول الموحدى، وتفصيل عن هام عن القواعد عن القواعد التجاري البحرية والقرصنة وغيرها.

➤ كتاب الأبيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس لابن أبي زرع (ت 741هـ): تناول دراسة عدد من دول المغرب الأقصى، واستفدت منه في النشاط العسكري للأسطول المرابطي الموحد أي وظفته أكثر في الفصل الثاني.

➤ كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر و العجم ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر ابن خلدون (ت808هـ): اعتمدت عليه خاصة في الفصل الذي خصصه للحديث عن الأساطيل الإسلامية وقيادتها وتعدادها، ولا يمكن أن نستغني عنه لما يحويه من تفاصيل يطول ذكها.

### 3. كتب الطبقات المترجم:

➤ كتاب التشوف إلى رجال التصوف للتادلي (ت617هـ): استفدت منه في الفصل الرابع بخصوص المتصوفة والبحر، وفيه إشارات هامة عن التجارة البحرية.

➤ كتاب أعمال الإعلام لابن الخطيب (ت776هـ) استفدت منه في مراتب إمرة الأسطول المرابطي والموحد.

### 4. المراجع:

من بين الدراسات والبحوث الحديثة التي قرأتها بإمعان وحاولت الاستفادة منها قدر الإمكان في عرض رأي أو إضافة معلومة لم أحصل عليها من المصادر الأصلية المتوفرة لدي، وفي مقدمتها كتاب "المدينة وتطورها في المغرب الأوسط..." للظاهر طويل، مصنفات مختار حساني الثلاث، ومؤلفي لطيفة بشاري ضف إلى ذلك أطروحة الدكتوراه لطالح بعيزيق وغيرها وقد سهلت علي فهم بعض الأفكار التي استعصى علي فهمها ضمن

المصادر التي وضفتها في البحث. كما اعتمدت على ببليوغرافيا ثرية تنوعت بين مراجع الأجنبية ومعاجم وقواميس وبعض المجالات والأطروحات والرسائل.

### ز. الشكر والتقدير:

وفي نهاية هذا البحث أتمنى من الله عز وجل السداد والتوفيق في هذا العمل المتواضع، كما لا يفوتني أن أتقدم بالشكر والامتنان للأستاذ المشرف "الدكتور خلفات" الذي لم يتوانى في ادخار جهدا من أجل المتابعة والتوجيه القيمين، والشكر الجزيل لمن قدم يد المساعدة المادية أو المعنوية؛ من قريب أو بعيد.

# الفصل الأول: البحر ومحيطه الجغرافي

أولاً: الدلالة والاصطلاح

ثانياً: البيئة المناخية والجغرافية للحوض الغربي للبحر المتوسط

ثالثاً: العوامل المؤثرة على الحوض الغربي للبحر المتوسط

رابعاً: تصنيف موانئ المغرب الأوسط

مثلت منطقة الحر المتوسط، بحوضيه الشرقي والغربي عبر العصور التاريخية، المحور الذي دارت عليه أحداث النزاع بين قوى العالم الكبرى من أجل السيطرة وتوجيه العلاقات بين الشرق والغرب لمن يملك القوة بجميع أنواعها. وخلفية هذه المكانة التاريخية، هي الأهمية الإستراتيجية للبحر المتوسط لإطلاله على القارات التي تصنع التاريخ، إفريقيا وأوروبا، وآسيا ثم بعد ذلك أمريكا من خلال المحيط الأطلسي عبر مضيق جبل طارق، وكذا الأهمية الاقتصادية والتجارية نظرا لسيطرته على الطرق التجارية للعالم باعتباره شريان التجارة العالمية القديمة.

## أولا: الدلالة والاصطلاح:

### 1- تعريف البحر:

- لغة: يطلق البحر في اللغة على الماء الكثير ملحا أو عذبا، وقد غلب على الملح حتى قل في العذب<sup>(1)</sup>، والبحر خلاف البر، وقد سمي البحر بحرا لاستبحاره وهو انبساطه وسعته وعمقه<sup>(2)</sup>، ومنه قولهم: إن فلانا لبحر، أي واسع المعروف، سخي سموه لفيض كفه العطاء كما يفيض البحر<sup>(3)</sup>، واستبحر فلان في العلم، وتبحر الراعي في رعي كثير أي اتسع، ومنه قيل: فرس بحر إذا كان واسع الجري<sup>(4)</sup>.

وقيل أيضا: إنما سمي البحر بحرا لأنه شق في الأرض، والبحر في كلام العرب الشق، ومنه قيل للناقة التي كانوا يشقون في أذنها بحيرة<sup>(5)</sup>. والجمع أبحر وبحار<sup>(1)</sup>، يقال أبحر الرجل أي ركب البحر<sup>(2)</sup>، والبحار هو الملاح والجمع هو البحارة<sup>(3)</sup>.

1- ابن منظور (أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم بن علي) (711هـ)، لسان العرب، تحقيق عبد الله على /الكبير وآخرون، دار المعارف، القاهرة، ص215.  
2- أبو الحسين (أحمد بن فارس بن زكريا): مقاييس اللغة، تحقيق: عبد السلام محمد هارون، دار الفكر للطباعة، بيروت، 1979، ص201.  
3- ابن منظور: المصدر السابق، ص 44.  
4- ابن فارس: المصدر السابق، ص201.  
5- ابن منظور: المصدر السابق، ج04، ص43.

ومنه فإن البحر يدل على السعة والانبساط أو يدل على الشق، وربما دل معناه على الاجتماع، ففيه مجتمع الشيء، والدلالة الأولى هي الأكثر استعمالاً.

- اصطلاحاً: لا يخرج التعريف الاصطلاحي للبحر عن التعريف اللغوي فإنه يبقى بمعنى الماء الكثير ملحا أو عذبا، كما عرف بأنه "المجمع العظيم للماء المالح خلقة"<sup>(4)</sup>، ومنه "المجمع العظيم" يخرج مجتمعات الماء الصغيرة من البرك والبحيرات الصغيرة، وكذلك قوله "للماء المالح" يخرج به من مياه الأنهار والعيون لعذوبتها، وقوله "خلقة" يخرج به ما كان من صنع الإنسان كقناة ونحوها.

البحر قبل أي شيء: هو "مساحة نقل": الباخرة، الطريق البحرية، المرفأ، المرسى، الميناء، حوض السفن، المركب التجاري... هي كلها في خدمة المدن والدول المتوسطية واقتصادياتها وتبادلاتها وثوراتها<sup>(5)</sup>.

## 2- المرفأ (Harbout):

يعرف المرفأ في معجم المصطلحات الجغرافية على أنه مرسى أو حوض متطور، فهو المكان الذي كان يؤمه كل التجار، ولهم الحرية في تفريغ بضائعهم وسحبها إذا لم تبع دون أن يدفعوا أي رسوم\* للدخول أو الخروج<sup>(6)</sup>.

ويعرف أيضا على أنه الجزء الهادئ من الماء، الذي يعد لحماية السفن، بشرط أن يكون ذو عمق كاف يسمح باستقبالها ورسوها<sup>(7)</sup>، دون تدخل يد الإنسان في تشكيله، فهو انتاج لعوامل جيولوجية، في حين أن الميناء يعتبر مفهوما أوسع من ذلك حيث يقوم الإنسان بتهيئته حتى يصبح قابلا للاستغلال، وذلك بإنجاز حواجز الرياح والأمواج إضافة إلى

- 1- الفيروز ابادي (مجد الدين محمد بن يعقوب الشيرازي)(817هـ): القاموس المحيط، تحقيق: محمد نعيم العرقوسي، ط01، دار الرسالة، 2005، ص346.
- 2- الرازي محمد بن أبي بكر: مختار الصحاح، تحقيق محمد خاطر، دار الفكر، بيروت، (د.ت)، ص41.
- 3- الفيروز أبادي: المصدر السابق، ص346.
- 4- محمد رواس قلججي، وحامد قنبيبي: معجم لغة الفقهاء، ط02، دار النفائس للطباعة، بيروت، 1988، ص104.
- 5- فرنان برودال: المرجع السابق، ص31.
- 6- جورج بيار: معجم المصطلحات الجغرافية، ترجمة: محمد الطفيلي، ط02، المؤسسات الجامعية للدراسات والنشر
- 7- محمد الصيرفي: المرجع السابق، ص14.

المنشآت الموجودة بالمساحة الأرضية بالميناء<sup>(1)</sup>، وبالتالي فلفظ الميناء يشمل المرفأ بالإضافة إلى جميع المنشآت التي تستخدم في عمليات الشحن والتفريغ والتخزين<sup>(2)</sup>.

### 3- المرسى (Havre):

مكان لرسو السفن ينعته أحد الباحثين باسم الرصيف، ويعرف على أنه مكان بداخل الميناء وتتم فيه عمليات شحن وتفريغ السفينة<sup>(3)</sup>، كما يعرف مصطلح المرسى على أنه جون\* جون\* صغير يستخدم كملجأ لخدمة السفن ذات الحمولة الخفيفة<sup>(4)</sup>.

### 4- الميناء: (Port):

اتفق لفييف من الخبراء والمختصين في ميدان النقل البحري والموانئ على اعطاء تعريف كامل وشامل للميناء، من خلال الاهتمام بالدور والوظائف التي يؤديها، لهذا سوف نستعرض مختلف التعاريف التي اعطيت له فيما يلي:

- كلمة ميناء (Port) مشتقة من كلمة (Porta) وهي اللاتيني القديم والذي يعني بوابة أو ممر (Gateway)<sup>(5)</sup>.
- هو المكان الذي يقدم الإستعدادات والتسهيلات\*، لتحويل البضائع والمسافرين من وإلى السفينة بصفة منتظمة، أو هو مكان على الشاطئ مزود بالتجهيزات لتحويل البضائع، فهو مركز للتجميع والتوزيع.
- الميناء هو وحدة إنتاجية تخدم الملاحة البحرية، والتجارة الدولية بتزويدها بالخدمات، والتسهيلات، وتوفير الإمكانيات، والمعدات اللازمة لمناولة البضائع، كما أنه يساعد المسافرين بتمكينهم من الصعود والهبوط من السفن وإليها<sup>(6)</sup>.

1- هشام بوريش: تسيير الخدمات المرفئية باستخدام الأساليب الكمية - حالة ميناء عنابة- مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الإقتصادية، جامعة قسنطينة، 2012/2011م، ص03.

2- محمد الصيرفي: الإستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، ط01، المتصدر للترقية الثقافية والعلمية والإعلامية، الجزائر، 2011م، ص14.

3- مختار السويفي: المرجع السابق، ص30.

\*- خليج صغير (Baie)، وهو رافد نهري متفرع تائه في الأراضي الفيضية، جورج بيار: المرجع السابق، ص277، 355.

4 - نفسه: ص355.

5 - علي الشرقاوي: تنظيم وإدارة الموانئ، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1979م، ص10.

\*- تشهيل أعمال السفينة بسرعة وكفاءة أثناء وجودها بالميناء لكسب الوقت، ينظر: مختار السويفي: المرجع السابق، ص64.

6 - محمد الصيرفي: المرجع السابق، ص12.

- كما يعتبر المشرع الجزائري، الموانئ التجارية حسب نص المادة (809) من القانون البحري تلك: "الموانئ الموجهة للقيام بجميع عمليات إركاب وإنزال البضائع والحيوانات الحية المنتقلين من وسائل النقل البحري، إلى وسائل النقل البري، والعكس، وكذلك كافة العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية، وذلك في أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية"<sup>(1)</sup>. وبهذا الوصف فإن الميناء يعتبر مكان للتحويل من وسيلة نقل تعمل غالباً في الماء إلى وسيلة نقل أخرى، أو هو وسيلة تساعد على تدفق تيارات التبادل التجاري بين الدول.

يقدم الاقتصاد لاتي (M. Latty) التعريف التالي: "الميناء البحري هو المكان المغمور بالمياه، بصفة دائمة أو في أوقات متقطعة لتحمي السفن، من خلاله ضد الرياح والأمواج. كما يمكن مكان لبناء السفن، صيانتها أو إصلاحها ومكان للشحن، والتفريغ كذلك"<sup>(2)</sup>. وعلى ضوء ماتقدم نستطيع القول أن الميناء البحري هو الوحدة الجغرافية المتكاملة بين اليابس والماء، وتقوم هيئات خاصة بإدارة نشاطاتها لخدمة الملاحة البحرية<sup>(3)</sup>.

### 5- حوض السفن: (Vasque):

حامض الماء، وحوضه: حاطه وجمعه، و حضت، أحواض: اتخذت حوضاً، واستحوض الماء: اجتمع، والحوض: مجتمع الماء معروف، والجمع أحواض وحياض، واستحوض الماء: اتخذ لنفسه حوض<sup>(4)</sup>. وتطلق كلمة الحوض على المساحات المائية بداخل الميناء، والمحمية جيداً من تأثيرات المد والجزر\*، والأمواج وبذلك تتم عمليات الشحن والتفريغ في أمان<sup>(5)</sup>.

1- هشام بوريش: المرجع السابق، ص.204-

2- نفسه: ص04-05.

3- مختار السويفي: المرجع السابق، ص30.

4- ابن منظور: المصدر السابق، ص1051.

\* هي ارتفاع مياه البحر وانخفاضها بسبب جاذبية القمر على مدى فترات تتراوح ما بين (12 ساعة)، بمعنى أن المياه قد ترتفع خلال (06 ساعات)، وتنخفض خلال نفس المدة، ويحدث في كثير من الأحيان عند إبحار السفن في الأنهار، إذ تضطر إلى الانتظار حتى ترتفع المياه، وذلك لأن عمق النهر أثناء انخفاض المياه لا يسمح لها بمواصلة السير، ينظر: مختار السويفي: المرجع السابق، ص197.

5- مختار السويفي: المرجع السابق، ص67.

ويعرف الحوض أيضا على أنه مستنقع صغير قليل العمق دوقاع مسطح محاط بحافات واضحة لكنها قليلة الارتفاع، ويعتبر جزء من المرفأ مخصص لرسو السفن<sup>(1)</sup>. فلأحواض أهمية مزدوجة باعتبارها موانئ تبني فيها القوارب والسفن لفترة محددة، ويمكن أيضا أن تبقى فيها، وربما أيضا تتخذ كمرفأ يتم بها تفريغ حمولة القوارب والسفن ثم شحنها، ونظرا لتلك الأهمية فقد زودت بعض الموانئ الهامة بعدة أحواض<sup>(2)</sup>.

#### 6- الرصيف:

فالرصيف يبني وسط المياه، لترسو جواره السفن لإجراء عمليات الشحن والتفريغ، ومعظم الرصيفة تكون مزدوجة بالمعدات والتجهيزات اللازمة لأداء هذه العمليات<sup>(3)</sup>. كما أنه يستعمل في بناء أو إصلاح السفن على الأرض<sup>(4)</sup>، إذ تعتبر الأرصفة أمرا لازما وضروريا في الميناء سواء كان ذلك طبيعيا أو اصطناعيا، فمن الخطر أن ترسو السفن مباشرة على الشاطئ، وقد تقام الأرصفة على طول الساحل وتتكون عادة من جدار، وتكمن أهميتها في المحافظة على عمق كافي حتى يتسنى الرسو بالسفن الكبيرة التي تجر بواسطة الحبال لتثبت على الرصيف.

#### 7- الكاسرات:

هي عبارة عن جهاز وقاية ضد الرياح، أو حجز يوضح أمام تراكم الطمي داخل الميناء<sup>(5)</sup>، فهي عبارة عن أشرطة من الرواسب الرملية التي تتكون في المياه الشاطئية، وتكون غالبا موازية للساحل وكثيرا ما تكون مغمورة تحت الماء، والسبب في تكوينها هو تكسر الأمواج عند وصولها إلى المياه الضحلة، مما يضطرها لإلقاء بعض حمولتها من الرمال<sup>(6)</sup>.

1- جورج بيار: المرجع السابق، ص319، 320.

2- سهام حداد: سلسلة موانئ الشرق الجزائري القديمة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم، 1430هـ-1431هـ/2009/2010م، ص43.

3- مختار السويفي: المرجع السابق، ص156.

4- جورج بيار: المرجع السابق، ص396.

5- سهام حداد: المرجع السابق، ص43، 44.

6- يحي محمد نبهان: معجم مصطلحات الجغرافيا الطبيعية والفلكية والسياسية، دار يافا العلمية، 2006م، ص118.

\* أو المنطقة الشاطئية، ويقصد بها ذلك الشريط الأرضي الذي يعترض مباشرة لتأثير الأمواج والمد والجزر وأحيانا يقتصر على المنطقة التي تتكرر عليها الأمواج فقط، أو تلك اليت تمتد نحو اليابس حتى أبعد نقطة تصل إليها رمال الأمواج، ينظر: المرجع نفسه، ص182.

فهذا الحاجز يبني بطريقة معينة تجعل الأمواج القادمة نحو الشاطئ\* تنكسر عليه، وبذلك تكون السفينة المتواجدة خلف هذا الحاجز في أمان تام<sup>(1)</sup>.

### ثانيا: البيئة المناخية والجغرافية للحوض الغربي للبحر المتوسط:

يعد البحر المتوسط بحرا شبه مغلق\*، له خصائص جغرافية ومناخية وبيئية فريدة إذ يأخذ شكلا استطلاعيا يبلغ مدى خطه الطولي حوالي (3700 كلم) بعرض وسطي يبلغ (675كلم)، وخطه الساحلي (4600كلم)، فيما يبلغ متوسط عمق الحوض (1500متر)<sup>(2)</sup>. وهكذا يمكن تحديد امتداد الحوض الغربي للبحر المتوسط - الساحل الجزائري- بصفة عامة وهو ما يقدر طوله بحوالي (1200 كلم) تقريبا<sup>(3)</sup>. وحتى نتعرف على الخصائص المناخية والجغرافية التي يشتمل عليها الحوض الغربي للبحر المتوسط، فإنني قمت بتقسيمها إلى عدة ظواهر وهي كالتالي:

#### 1- المناخ:

ترتب عن وجود ساحل المغرب الأوسط في المنطقة المعتدلة بين خطي عرض (18°) جنوبا و(38°) شمالا، وبين خطي طول (09°) غربا و(12°) شرقا، أن كان مناخه عموما معتدلا<sup>(4)</sup>، ومن جهة أخرى، فإن موقع هذا الساحل على الشاطئ الغربي للبحر المتوسط جعل مناخه يخضع للمناخ المتوسطي<sup>(5)</sup>، وتنقسم السنة فيه إلى فصلين رئيسيين: الأول هو فصل الشتاء دافئ ممطر وطويل، أما الثاني: فهو فصل الصيف جاف حار وقصير، والمدى الحراري فيه ضئيل عموما، وما تجدر الإشارة إليه هو أن المناخ المتوسطي بدوره ينقسم إلى: مناخ البحر المتوسط الرطب وهو أكثر رطوبة حيث يزيد معدل

1- مختار السويدي: المرجع السابق، ص37.

\* البحر المغلق أو شبه المغلق هو البحر الذي تحيط به دولتين أو أكثر ويتصل ببحر أو محيط آخر عبر منفذ ضيق، ينظر: كريمة بورجلي: التلوث البحري وتأثيره على البحارة، دراسة ميدانية لميناء الصيد بوديس جيجيل، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع، جامعة قسنطينة، 2009م/2010م، ص48.

2- نفسه: ص48.

3- محمد جدار: أطلس الوطن العربي، قصر الكتاب، ص35.

4- نفسه: ص35.

5- Lieussou: Etudes Sur Les Ports d'Algérie, Ed Paul Dubont, Paris, 1850, P.81. -5

المطر عن (1000ملم) في كل من منطقة جرجرة والبايور، وحوالي (2000ملم) في منطقة القل، أين توجد منطقة الزيتون التي تعد أكثر المناطق الجزائرية مطرا بنحو (2443ملم) سنويا، ومناخ البحر المتوسط شبه الرطب وهو يغطي باقي مناطق الأطلسي التي بمعدل مطري يبلغ ما يقارب (700ملم) سنويا<sup>(1)</sup>.

## 2- الخلجان:

- الخليج (Golfe): هو عبارة عن المياه العميقة من المحيط أو البحر أو البحيرة، تحيط بها اليابسة من جميع الجهات ما عدا جهة واحدة<sup>(2)</sup>، وقد يكون واسعا جدا في عرض البحر أو بشكل حاجز أو مضيق، وتنطبق هذه الكلمة عموما على الأشكال الساحلية الضيقة غدا كثيرا ما تشبه في مظهرها انصاف دوائر مفتوحة نحو البحر، أما أشكال الخلجان الضيقة فلها تسميات أكثر دقة، منها الجون الصغير (L'anse) وهو عبارة عن خليج صغير مستدير الجوانب<sup>(3)</sup>.

فظاهرة الخلجان تتخلل معظم ساحل المغرب الأوسط، وهذا ما أكدت عليه المصادر الجغرافية، وحسبنا في ذلك ما ذكره الإدريسي في وصفه لمرسی وقور قوله: "وهو مرسی ضيق يستر من الريح الشرقية،" ووقور في آخر الجون"، ويقصد بالجون خليج صغير كما سبق الذكر، ويقول في هذا الصدد أيضا: "مستغانم على البحر مع الجون"<sup>(4)</sup>.

أما الحميري (900هـ) فيذكر خليج وهران إذ يقول: "ولوهران مرسی كبير للسفن يكن من كل ربح، لأنه في جون جبل مطل على وهران مرتفع"، كما ذكر أيضا خليج بونه ويصف مرساه فيقول: "ومرسی بونه من المراسي المشهورة، وبونه في جون من البحر يسمى جون الأزقاق، وهو صغير"<sup>(5)</sup>.

1- سهام حداد: المرجع السابق، ص10.

2- يحي محمد نيهان: المرجع السابق، ص122.

3- جورج بيار: المرجع السابق، ص355.

4- الإدريسي (أبي عبد الله محمد بن محمد بن إدريس الحمودي الحسني الطالب) (ت560هـ): نزهة المشتاق في اختراق الأفاق، مكتبة الثقافة الدينية، مج01، ص271-272.

5- الحميري (محمد عبد المنعم) (900هـ): الروض المعطاء في خبر الأقطار -معجم جغرافي-، تحقيق: إحسان عباس، ط1، مكتبة لبنان، 1970م، ص115.

و من جهته يضيف الرحالة الإسبانى مارمول كرىخال (ت. أواخر 10هـ) بخصوص ذكر خلىج التنس قوله: "...إلى غاية مدينة تنس وبها ما يزيد عن ستمائة من السكان، وفى هذا الخلىج نهر يدعى سوس ىمارق مصبه فى البحر شرقى جىجل"<sup>(1)</sup>، كما تعرض لخلىج اشتورة فىقول: "اشتورة مدينة قديمة على مسافة أربعة عشر فرسخا من القل إلى جهة الشرق فى خلىج اشتورة"<sup>(2)</sup>.

كما تعرض بالوصف لظاهرة الخلجان وعنى الساحل بها أيضا لىوسو (Lieussou)، فذكر خلىج وهران الذى ىضم المرسى الكبىر آرزىو، وخلىج الجزائر، وخلىج بجاية الذى ىضم مرسى بجاية ومرسى جىجل، كما وصف لنا أيضا أن كل هذه الخلجان معرضة للرىاح الغربىة الشمالىة، وتىارات البحر المتوسط القادمة من جبل طارق، الذى ىحمل فى طىاته رواسب ىلقى بها على الحافات الغربىة للخلجان، ولذلك نلاحظ أن الموانئ الجزائرىة تقوم إما فى وسط الخلجان، أو على جوانبها الشرقىة، وذلك لىماىتها من الرىاح الغربىة القوىة التى تهب من الغرب نحو الشرق<sup>(3)</sup>.

### 3- الرؤوس البحرىة:

- الرأس (Cap): هو جزء من الأرض بارزا فى البحر إنطلاقا من قارة أو جزىرة، إذا كانت تضارسىة مرتفعة تطلق علىه أنف الجبل الخارج منه، والداخل فى البحر<sup>(4)</sup>.

فإلى جانب الخلجان نجد ظاهرة الرؤوس البحرىة والمنتشرة هى الأخرى على طول ساحل المغرب الأوسط ومن أهمها: (رأس فالكون غرب المرسى الكبىر، والرأس البحرى إلى الشرق من مدينة الجزائر، و كالفولوا إلى الشرق من بجاية، ورأس كاربون إلى الغرب منها)<sup>(5)</sup>، أما خلىج سكىكة فىنحصر بىن رأسىن أحدهما فى الشرق وهو رأس الحدىد ( Cap de

1- إفريقيا، ترجمة: عمد حجى وآخرون، الجمعىة المغربىة للتألىف والترجمة والنشر، الرباط، 1408-1409هـ/1988م، ج02، ص381.

2- نفسه، ج03، ص06.

3- Lieussou: Op. Cit, P.4,81.

4- جورج بىار، المرجع السابق، ص385.

5- حلىمى عبد القادر على: جغرافىة الجزائر طبعىة، بشرىة، اقصىادىة، ط02، الجزائر، 1989، ص43.

(de Fer)، والثاني في الغرب و هو رأس بوقرعون (Cap Bougaroun)، وباتجاهنا نحو الشرق نجد رأس الحارس باقرب من عنابة<sup>(1)</sup>.

#### 4- السهول الساحلية:

وفي هذا الصدد نشير إلى أن أشهر السهول الساحلية الجزائرية تتمثل في كل من سهل وهران، وسهل متيجة الذي يعتبر امتدادا طبيعيا للسهل الوهراني، وكل تلك السهول لا تفصل بينهما إلا المرتفعات جبلية ضيقة، تمتد ما بين مليانة والسهل المتيجي، الذي لا يزيد عرضه عن (30 كلم) وهو حديث التكوين<sup>(2)</sup>، إضافة إلى ماسبق لدينا سهلين بعنابة السهل الكبير يسقيه واديان كبيران يجريان من الجنوب إلى الشمال: وادي سيبوس ووادي بونموسة<sup>(3)</sup>.

#### 5- السلال الجبلية التالية:

ويمكن تقسيم السلسلة الجبلية التالية إلى كتلتين جبليتين: كتلة جبلية غربية، وأخرى شرقية تفصل بينهما جبال مليانة وزكار، يظهر هذا التقسيم على أساس النضج والتطور، وكذلك الاتساع الجغرافي، ذلك أن كتلة الأطلس التلي الشرقي، تعد أكثر اتسعا من كتلة الأطلس التلي الغربي، قمم الكتل الجبلية الشرقية أخذت تتسطح، مما يجعل الودية بها تسير في شكل عرضاني<sup>(4)</sup>، إضافة إلى ذلك فإن الأحواض الداخلية بالكتل الجبلية الشرقية منشرفة للغاية كما هو الحال في حوض قالمة<sup>(5)</sup>.

1- سهام حداد: المرجع السابق، ص04.

2- محمد جدار: المرجع السابق، ص35.

3- سعيد دحماني: من هيبون بونة إلى عنابة، ط01، منشورات مؤسسة بونة للبحوث والدراسات، الجزائر، 1428هـ/ 2007م، ص13.

4- حلومي عبد القادر علي: المرجع السابق، ص44.

5- محمد جدار: المرجع السابق، ص35.

كما يمكننا الإشارة إلى أن الكتل الجبلية الغربية للمغرب الأوسط تبدأ بجبال تلمسان الحالية، وبتجاهنا نحو الشرق تعترضنا جبال تاسالا، ويليهما إلى الشرق جبال سعيدة، بالتوغل نحو شرق هذه الأخيرة نجد جبال فرنده، يلي هذه الجبال إلى الشرق جبال زكار، ثم جبل بوزقرة، ثم جبال البابور، ثم نجد مرتفعات القل وجبال إيدوغ<sup>(1)</sup>.

### 6- الأودية التي تصب في البحر:

الأودية التي تصب في البحر هي الأودية الشمالية أو التلية، ويمكن رصدها من الغرب إلى الشرق فيما يلي:

- **وادي الصومام:** ويبلغ مصبه حتى خليج بجاية، ويبلغ طوله (210 كلم)<sup>(2)</sup>.
  - **الوادي الكبير:** ويسمي بوادي الرمال، يبلغ طوله حوالي (250 كلم)، ويأخذ منابعه من جبال فرجيو، ويصرف نحو السفوح الجنوبية لجبال البابور، ثم يتجه من الغرب إلى الشرق إلى أن يصل إلى إقليم قسنطينة، ثم يحول اتجاهه فيخترق جبال نوميديا حتى يصل إلى الغرب من جزيرة القل ب (45 كلم).
  - **وادي الصفصاف:** يبلغ طوله (100 كلم)، يصب في خليج سكيكدة بعد أن ينبع من منطقة سمنو.
  - **وادي سيبوس:** ويروي وادي السييوس سهل عنابة، طوله (232 كلم).
  - **وادي مجردة:** وينحدر من جبال مجردة بالجزائر، ويصب في خليج قرطاجنة بتونس الحالية.
- وهذه أهم أودية لشمال الجزائري، وهي كلها تصب في البحر المتوسط، وقد بني على أغلبها السدود لخرن المياه وري السهول الفيضية التي تجري بها، وتأسست على الخلجان البحرية التي تصب فيها معظم موانئ ومدن ساحل المغرب الأوسط<sup>(3)</sup>

1- سهام حداد: المرجع السابق، ص 08-09.

2- حلومي عبد القادر على: المرجع السابق، ص 55-56.

3- سهام حداد، المرجع السابق، ص 10، 12.

## 7- الغطاء النباتي:

يعد ساحل المغرب الأوسط من أوفر المناطق نباتا وأغناها نوعا، فقد كانت الحياة النباتية نشطة طوال أيام السنة، ويتميز بتعدد أنواع لغابات، والتي نجد من ضمنها: [غابات الصنوبر التي تمتد على مساحة (7000 ألف هكتار)، والبلوط (500 ألف هكتار)، والفلين (440 ألف هكتار)، والأرز (30 ألف هكتار)، بالإضافة إلى أشجار الزيتون، والحمضيات بمختلف تشكيلاتها]<sup>(1)</sup>.

## ثالثا: العوامل المؤثرة في الحوض الغربي للبحر المتوسط

## 1- الرياح (Les Vents):

تعرض ليوس أثناء دراسته للموانئ الجزائرية إلى الرياح التي تسود الحوض الغربي للبحر المتوسط، فهي غالبا ما تكون الرياح الغربية الشمالية، والشرقية الشمالية، والتي لها مميزات خاصة، فالرياح الغربية الشمالية جافة وباردة وبهذا تخفض الضغط وترتفع من مستوى المياه، وهي المسيطرة في كل الفصول، أما الرياح الشرقية الشمالية فهي رطبة وحارة وبهذا ترفع الضغط وتخفض مستوى الماء، وهي رياح متذبذبة في الصيف ومستقرة في الشتاء، كما وصف لنا التناوب المستمر للنسيم، إذ يسهل دخول وخروج السفن في الموانئ، وبهذا يكون للرياح دور كبير في حركة السفن<sup>(2)</sup>.

كما أن دراسته عبارة عن مقارنة للسفن الآتية من فرنسا إلى الجزائر والآتية من الجزائر إلى فرنسا، وتوصل إلى نتيجة أن الرياح السابقة الذكر تساعد على دفع السفن الآتية من فرنسا إلى الجزائر، حتى أنها تكون أكثر سهولة في عبورها من بونة إلى وهران، فنظام الرياح يعطي الأولوية للطريق الشمالي الجنوبي (فرنسا - الجزائر)، وبهذا يسهل الملاحة بين أوروبا وإفريقيا.

1- حليمي عبد القادر علي، المرجع السابق، ص56،55.

Lieuessou. Op. Cit. P.9.

-2

كما يجب الإشارة إلى أنه بقدر ما تكون هذه الرياح مساعدة لعبور السفن تكون معارضة لها، حيث ذكر بأن الرياح الشرقية الشمالية التي تهب بالصيف تحجب الأرض تحت ستار من الضباب، وبهذا تكون السفن في خطر عندما تنزل بالساحل لأنها مخفية، كما أن هذه الرياح أيضا بقدر ما تسهل حركة السفن من الشرق إلى الغرب، فإنها تعرقل الطريق من الغرب إلى الشرق كونه معاكس لاتجاه الرياح<sup>(1)</sup>.

وبهذا يمكن القول أن الرياح في الحوض الغربي للبحر المتوسط تارة مساعدة لعبور السفن وحركتها وتارة معارضة لها.

## 2- الأمواج (Ondes):

هي حركات رأسية تنتقل بها جزئيات الماء إلى الأعلى والأسفل بشكل متوافق، وهي تتباين في أحجامها وفي شدتها على حسب قوة العوامل التي تسببها وحجم المسطح المائي الذي تحدث فيه، فهي تتراوح بين التموجات البسيطة، التي تسببها حركة الهواء فوق سطح المياه الهادئة، أو التي يسببها سقوط جسم صلب في هذه المياه إلى الأمواج العالية، التي ترتفع إلى عدة أمتار وتؤدي أحيانا إلى غرق السفن، وإلى غرق بعض البلاد الساحلية، ولكل موجة من الموجات سرعة انتشار معينة وسرعة تردد معينة، كما لكل موجة طول معين وارتفاع معين<sup>(2)</sup>.

فالأمواج هي الأخرى تعرض لها بالدراسة ليوسو وذكر أنواعها، منها الأمواج المعتدلة، والتي ترتفع بالرياح القوية من الجهة الغربية إلى الجهة الشرقية، أما الأمواج الكبيرة ترفع من طرف الرياح العنيفة من الجزء الشرقي إلى الجزء الغربي، كما أن لهذه الأمواج دور في حركة الرمال، لأن الأمواج الكبيرة ترفع الرمال وخاصة الوحل\*، فتدفعه إلى الشاطئ الأمر الذي يساعد عبور السفن، كما أن الأمواج تنتشر البحر في اتجاه الرياح

Lieussou. Op. Cit, P.11.21.

-1

-2 يحي محمد نبهان، المرجع السابق، ص38.

الغربية الشمالية والشرقية الشمالية<sup>(1)</sup>. فالأمواج إذا تؤثر في حركة الرياح، والرياح كما سبق الذكر تساعد في حركة السفن.

### 3- التيارات البحرية (Currents):

هي عبارة عن مسيرات منتظمة للمياه السطحية للمحيطات، وبعض البحار الكبيرة، التي بمقتضاها تتحرك قطاعات من هذه المياه بطريقة متشابهة لحركة مياه الأنهار البطيئة والواسعة، وهي تأخذ في مسيراتها اتجاهات معروفة تفرضها عوامل مختلفة، أهمها اتجاه الرياح ودوران الأرض حول نفسها وشكل السواحل، ولهذه التيارات آثار مناخية هامة تختلف باختلاف طبيعتها، فهي إما أن تكون دافئة فتعمل على تدفئة السواحل التي تمر بها، وإما أن تكون باردة فتعمل على خفض درجة حرارتها، وأهم أسبابها الرياح السائدة واختلاف كثافة الماء ودرجة حرارته وملوحته، كما تتأثر بحركة دوران الأرض<sup>(2)</sup>.

وحسب ملاحظات ليوسو أيضا في دراسته لهذه الظاهرة، يرى بأن التيار في الحوض الغربي للبحر المتوسط ليس بالتيار القوي، حيث بلغ السرعة القصوى للتيار في الثانية ستة درجات في المتر الواحد. كما أنه يكون مستمر لكنه ضعيف في الخليج، وغير منتظم بسبب المد والجزر والرياح السائدة والمياه العذبة التي تأتي من الأنهار، كما أن الرياح الغربية الشمالية تؤثر في شدة المياه -التيار- حيث يتسبب في انتشار الأمواج خاصة على سطح بسبب شدة الرياح في المنحدرات، فالتيار الساحلي يرفع الأمواج عندما تكون الرياح قوية<sup>(3)</sup>.

وفي الأخير يمكن القول أنه بعد تعرفنا على الخصائص العامة التي يشتمل عليها الحوض الغربي للبحر المتوسط، والعوامل المؤثرة فيه، والتي ساعدته على عبور السفن واستمرارية حركتها، نجد أنها عملت على رقي عدة موانئ بدأت شهرتها في الفترة القديمة واستمرت حتى الفترة الوسيطة.

Lieussou. Op. Cit. P.13.

-1

-2 يحي محمد نيهان، المرجع السابق، ص 79.

Lieussou. Op. Cit. P.16.

-3

## رابعاً: تصنيف موانئ المغرب الأوسط

لقد قمت بتصنيف هذه الموانئ حسب الدور الذي لعبته في حركة التبادل التجاري وهذا بناء على ما جاء ذكره في المصادر الجغرافية التي من خلالها تمكنت من تصنيفها إلى موانئ رئيسية وذلك للدور الرئيسي الذي لعبته في تنشيط الحركة التجارية كون المصادر تشير إليها بنوع من التوسع، والصنف الثاني صنفته بالفرعي كون هذه الموانئ لم يكن لها دور كبير بالمقارنة مع الصنف الأول؛ حيث ذكرتها المصادر بصورة عامة فلم تجعل منها على قدر كبير من الأهمية، إذ أن البعض منها تم ذكرها فقط. وقد تم ترتيب هذه الموانئ على طول الشريط الساحلي من الغرب الى الشرق

## 1- الموانئ الرئيسية:

## أ. موانئ الغرب:

➤ **ميناء هنين:** يقع على بعد (54 كلم) من تلمسان، كان في الأصل عبارة عن حصن ثم تحول فيما بعد الى ميناء صغير يمول مدينة ندرومة<sup>(1)</sup>، و لذلك كان ربما يجمع بين مهامه الدفاعية وفي الوقت نفسه كان مرسى، و هذا ما تعرض له بالذكر البكري فيقول: "على مرسى جيد مقصود، وهو أكثر الحصون المتقدمة الذكر بساتين وضروب ثمر، وبين هذا الحصن و مدينة ندرومة الجبل المعروف بتاجرة"<sup>(2)</sup>، و هنين تقابل المرية من الأندلس<sup>(3)</sup>.

➤ **ميناء وهران:** يقع ميناء وهران عند تقاطع دائرة عرض 35° و 42 دقيقة و 53 ثانية شمالاً بخط طول درجته 53 ثانية تقريباً، وهو خليج يبلغ عرضه (28 كلم) وطوله (50 متر)<sup>(4)</sup>، وتبلغ مساحته المائية (123016 هكتار)<sup>(5)</sup>، و مرسى وهران على حد وصف البكري يقع بين مرسيين، مرسى الماء المدفون الى الغرب بينهما ستة أميال، ويليه الى

1- عمر بلوط: "الفنادق في مدينة تلمسان الزيانية"، رسالة مقدمة لنيل الماجستير في الآثار الاسلامية، جامعة الجزائر، 2004-2003، ص24.

2- البكري (أبو عبد الله بن عبد العزيز بن محمد) (ت487هـ): المغرب في ذكر بلاد افريقية و المغرب وهو جزء من كتاب المسالك و الممالك، دار الكتاب الاسلامي، القاهرة، (د.ت)، ص80.

3- الفلقشندي (أبو العباس أحمد بن عبد الله) (ت821هـ): صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1922م، ج05، ص100.

4- عمر بلوط: المرجع السابق، ص25.

5- بشير مقيس: مدينة وهران دراسة في جغرافية العمران، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، ص272.

الشرق مرسى فروخ و بينهما في البر أربعون ميلا، و يقابله من بر الأندلس أشكوبرش و بينهما مجريان و نصف<sup>(1)</sup>، كما أنه يقع على ميلين من المرسى الكبير<sup>(2)</sup>.

➤ **المرسى الكبير:** يقع في المنطقة الجنوبية لخليج وهران، في ساحل صخري وفي مكان شديد الانحدار، و الجغرافيون عادة يدرجونه ضمن حديثهم عن ميناء وهران، فهو يقع على بعد ميلين منه؛ به ترسوا السفن الكبار<sup>(3)</sup>. اما الوازن فيقول: "وللمملكة تلمسان ميناءان مشهوران، ميناء وهران و ميناء المرسى الكبير، وكان يختلف اليها عدد وافر من تجار جنوة و البندقية حيث يتعاطون بالتجارة عن طريق المقايضة<sup>(4)</sup>.

#### ب. موانئ الوسط:

➤ **ميناء تنس:** وهو مرسى صيفي يحده مرسى مغيلة بني هاشم الى الغرب، و يليه الى الشرق مرسى جزيرة وقور بينهما ازيد من عشرون ميلا و يقابله من بر الأندلس شنت بول<sup>(5)</sup> يقع فلكيا حيث الطول 18° و 12 دقيقة و العرض 33° و 20 دقيقة<sup>(6)</sup>، وهو على حد وصف الوازن ميناء صغير للجوء بني على ساحل عرضة للرياح الخطيرة على طول (1500 متر)<sup>(7)</sup>.

➤ **ميناء الجزائر:** هو مرسى مأمون شتوي، وهو عين عذبة، يقع بين مرسيين هما مرسى الدجاج إلى الشرق و مرسى جنابية الى الغرب، و يقابله من بر الأندلس مرسى بنشكلة بينهما ست مجار<sup>(8)</sup>، يقع فلكيا حيث الطول 20° و 18 دقيقة، و العرض 33° و نصف<sup>(9)</sup>.

1- البكري: المصدر السابق، ص 81.

2- الإدريسي: المصدر السابق، ص 70.

3- الحميري: المصدر السابق، ص 163.

4- المصدر السابق، ص 31، 9.

5- البكري: المصدر السابق، ص 81.

6- ابن سعيد (أبو الحسن علي بن موسى بن محمد بن عبد الملك المغربي الأندلسي) (ت 680هـ): الجغرافيا، تحقق: اسماعيل العربي، ط 02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1982م، ص 142.

7- P. Laurene: Les Ports Maritimes, Algériens, P98.

8- البكري: المصدر السابق، ص 82.

9- ابن سعيد المغربي: المصدر السابق، ص 114.

## ج. موانئ الشرق:

➤ **ميناء بجاية:** أول من ذكر هذا المرسى ابن حوقل، فعدده من بين المراسي التي تقع بين بونة و جزائر بني مزغناي<sup>(1)</sup>، أما البكري فيعتبره مرسى مأمون شتوي خرج عن محاذاة جزيرة الاندلس، ويعدده ميناء قلعة بني حماد حسب ما يقول: "ومرسى بجاية هو ساحل قلعة أبي طويل"، يقع بين مرسين صغيرين هما مرسى جزيرة جوبة غربا و مرسى سببية شرقا<sup>(2)</sup>. يقع هذا المرسى في المنطقة الغربية للخليج<sup>(3)</sup>، حيث يمتد هذا الأخير من رأس العوانة شرقا إلى الرأس المثقوب غربا، ويمثل شبه قوس عرضه (28 ميلا)<sup>(4)</sup>.  
و يعتبر البكري مرسي بجاية مرسى مأمون شتوي<sup>(5)</sup>، فقد عد ملجأ مضمون للبحارة من الزوابع الآتية من الجهة الشمالية الشرقية، فالإرساء عامة يكون سهل في هذا المرسى، فهو على حد وصف ليوسو بإمكانه حماية اسطول بأكمله اذ يعتبره محميًا من جميع انواع الرياح خاصة في فصل الصيف<sup>(6)</sup>.

➤ **ميناء جيجيل:** تعرض لوصفه ثلة من الجغرافيين؛ منهم اليعقوبي الذي يعتبره أحد أهم مراسي مدينة ميلا<sup>(7)</sup>، أما ابن حوقل فاعتبره من المراسي التي كانت تمتد من بونة الى جزائر جزائر بني مزغناي<sup>(8)</sup>. لكن موقعه على حد وصف الإدريسي أهله بأن يكون له مرسيان: المرسى الأول بالجنوب وهو مرسى منيع و صعب؛ ولا يدخل اليه بسهولة إلا برفقة دليل حاذق. أما

1- المصدر السابق، ص77.

2- المصدر السابق، ص82.

3- Lieussou: Op. Cit, P.16.

4- صالح بعيزيق: "بجاية في العهد الحفصي -دراسة اقتصادية واجتماعية-" أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة تونس، 1996م، ص209.

5- المصدر السابق، ص82.

6- Lieussou Op. Cit, P123.

7- اليعقوبي (أحمد بن ابي يعقوب بن جعفر بن وهب بن واضح الكاتب)(ت292هـ): البلدان، مطبع بريل، ليدن، 1890، ص140.

8- المصدر السابق، ص77.

المرسى الثاني فيكون من جهة الشمال و يسميه مرسى الشعراء وهو عكس الأول، ساكن الحركة كالحوض حسن الإرساء به لكنه لا يحتمل الكثير من المراكب لصغره<sup>(1)</sup>.

➤ **ميناء القل:** يذكر ابن سعيد المغربي؛ أن مرساها ساحل مدينة قسنطينة وبينهما أربعون ميلا، حيث الطول ست وعشرون درجة وأربعون دقيقة؛ والعرض ثلاث وثلاثون درجة واثنان وعشرون دقيقة<sup>(2)</sup>، وهي في نهاية مرسى الشجرة؛ ومنها كان ينفذ الى مرسى استورة<sup>(3)</sup>، أما المدينة فتقع في سفح جبل بوقرعون، كما أنها عرفت باسم مرسى القل<sup>(4)</sup>، وهذه الجبال تغطي كليا الساحل من الجهة الغربية وتدفع الرياح من الجهة الشرقية، كما أنها محمية من اضطرابات الشمال لوقوعها بالقرب من جزيرة الجاردة التي تستر لها من هذه الرياح؛ وبالتالي فالمرسى يكون محمي من كل الرياح الخطيرة؛ الأمر الذي يساعده على أن يكون مكان جيد للملاحة و التجارة<sup>(5)</sup>. وهي توجد على بعد يومين من قسنطينة، وسبعين ميلا على جبل وعشرون ميلا من استورة.

➤ **ميناء بونة (عنابة):** ومرسى بونة من المراسي المشهورة، فهو مرسى منيع؛ يسمى مرسى الأزقاق وهو في جون من البحر يسمى الأزقاق، وهو صعب و فيه عتبة مركب القبطاني ومركب الفخري، ومراكب كثيرة<sup>(6)</sup>، يقع في الجهة الجنوبية للخليج وهو أحسن الموانئ؛ من حيث الموقع بسبب وجود جبال الإيدوغ التي تحده من الجهة الجنوبية الغربية والجنوبية الشرقية، مما تجعله محمي من هذه الجهة، لكنه غير مسور من ريح الشمال<sup>(7)</sup>.

➤ **ميناء الخرز (القالبة):** فموقع هذا المرسى حسب الادريسي: "على الطريق بين القيروان ومدينة بونة وعلى شرقه مرسى طبرقة...ومن مرسى الخرز الى طبرقة أربعة وعشرون ميلا<sup>(8)</sup>، ويتميز ميناء الخرز بأهمية كبيرة في كامل الحوض الغربي للبحر

1- المصدر السابق، ص269.

2- المصدر السابق، ص43.

3- البكري: المصدر السابق، ص83.

4- مختار حساني: المرجع السابق، ص42.

5-

Liessou: Op. Cit, P.142.

6- ابن عبد ربه الحفيد: الاستبصار في عجائب الأمصار - وصف مكة والمدينة ومصر والمغرب، ص127.

7- كربخال: المصدر السابق، ص08.

8- المصدر السابق، ص291.

المتوسط وهذا حسب أوصاف الجغرافيين، بسبب غناه بمعدن المرجان الذي لا يضاويه بالمنطقة أي مرجان آخر، إذ يقول عنه ابن حوقل: "ولا أعرف في البحار له نظير"<sup>(1)</sup> كما أن المرسى كان غني بالسماك و اصطياده حيث يؤكد ذلك ابن حوقل بقوله: "وفيها من صيود السمك ما لم أرى ببلد مثله سمنا"<sup>(2)</sup>.

## 2- الموانئ الثانوية:

المصادر تشير إلى أن هذه الموانئ لم يكن لها دور كبير؛ حيث ذكرتها بصورة عامة فلم تجعل منها على قدر كبير من الأهمية، إذ أن البعض منها تم ذكرها فقط.

أ. موانئ الغرب: لقد تم ترتيب هذه الموانئ على طول الشريط الساحلي من الغرب الى الشرق؛ فنجد البكري أهم جغرافي قام بهذا الترتيب، فبدأ بمرسى أرشقول الذي جعله يلي هنين إلى الشرق<sup>(3)</sup>، و يرد اسم هذه المدينة عند الجغرافيين بأسماء مختلفة فابن حوقل<sup>(4)</sup>، والحموي<sup>(5)</sup>، يذكرها باسم أرجوك، و يطلق عليه اسم أرشقول كل من البكري<sup>(6)</sup>، والحميري<sup>(7)</sup>، وأبو الفداء<sup>(8)</sup>، أما الاستبصار فيطلق عليها اسم أرشجول<sup>(9)</sup>، ويطلق عليها اسم أرشكول كل من الوزان<sup>(10)</sup>، وكربخال، إذ جعل موقعها هذا الاخير في الدرجة الثانية عشر طولاً والرابعة والثلاثين؛ وأربعين دقيقة عرضاً<sup>(11)</sup>، ويضيف ابن حوقل أن موقعها على واد يعرف بتافنا وبينها وبين البحر ميلان<sup>(12)</sup>، ويقابل مرسى أرشقول من بر الاندلس قابضة بني أسود بينهما مجريان<sup>(13)</sup>.

1- المصدر السابق، ص76.

2- المصدر السابق، ص77.

3- البكري، المصدر السابق، ص77.

4- المصدر السابق، ص79.

5- (شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد اله الرومي البغدادي) (ت626هـ): معجم البلدان، مج01، دار صادر، بيروت، 1397هـ/1977م، ص144.

6- المصدر السابق، ص77.

7- المصدر السابق، ص26.

8- (عماد الدين اسماعيل بن الملك الأفضل): المختصر في أخبار البشر، دار الكتاب اللبناني، بيروت، (د.ت)، ص123.

9- المصدر السابق، ص134.

10- المصدر السابق، ص16.

11- المصدر السابق، ج2، ص297.

12- المصدر السابق، ص79.

13- البكري: المصدر السابق، ص77..

ويلى هذا المرسى إلى الشرق مرسى آسلىن<sup>(1)</sup>، ويرد عند ابن حوقل باسم واسلىن<sup>(2)</sup>، ويرد باسم أسلى عند كل من الاستبصار<sup>(3)</sup>، والحميرى<sup>(4)</sup>.

يأتى إلى الشرق مرسى الماء المدفون، ولقد تعرض له بالذكر البكرى فقط اذ يقول فى شأنه: "والسكنى منه على مقربة وله عيون ماء تسيل فى البحر، وبينهما ثلاثة عشر ميلا، ويقابله من بر الأندلس مرسى الراهب بينهما مجريان وثلاث.

بعده باتجاه الشرق دائما؛ نجد مرسى أرزاو، وهو الآخر يرد ذكره فى المصادر الجغرافية بأسماء مختلفة، فكل من البكرى<sup>(5)</sup>، الإدريسي<sup>(6)</sup>، والحميرى<sup>(7)</sup>، يطلقون عليه اسم اسم أرزاو، أما كربخال<sup>(8)</sup>؛ فيطلق عليه اسم أرزيو. يليه شرقا مرسى مستغانم<sup>(9)</sup>، وهو مرسى جيد لكنه بعيد قليلا عن المدينة، يقع على أربعة عشرة درجة؛ و ثلاثين دقيقة من خطوط الطول، وعلى ثلاثة وثلاثين درجة؛ وأربعين دقيقة من خطوط العرض<sup>(10)</sup>.

وبالتوغل شرقا يأتى مرسى فروخ ويؤكد البكرى ذلك بقوله: "ويليه إلى الشرق أيضا مرسى عين فروخ، وهو مرسى شتوي مأمون؛ وله آبار ماء والسكنى منه على مقربة؛ وبينه وبين وهران فى البر أربعون ميلا، ويقابله من بر الأندلس مرسى آفة وهو مرسى مدينة لورقة وبينهما ثلاثة مجار"<sup>(11)</sup>، أما الإدريسي فيقول: "ومن مستغانم الى حوض فروخ أربعة و عشرون ميلا، ويلى حوض فروخ فى البر مع الشرق مدينة مازونة على ستة اميال"<sup>(12)</sup>.

- 1- المصدر نفسه ، ص77،79.
- 2- المصدر السابق، ص79.
- 3- المصدر السابق، ص134.
- 4- المصدر السابق، ص58.
- 5- المصدر السابق، ص70،79،81.
- 6- المصدر السابق، ص271.
- 7- المصدر السابق، ص28.
- 8- المصدر السابق، ج2، ص349.
- 9- البكرى: المصدر السابق، ص69.
- 10- كربخال: المصدر السابق، ج2، ص350.
- 11- المصدر السابق، ص81.
- 12- المصدر السابق، ص271.

وقد كان أهم مرسى لمدينة تاهرت فقد كانت ترسووا به مراكبها، وهو ما ذكره اليعقوبي<sup>(1)</sup>، وأكد ذلك أبو الفداء فيقول: "وتاهرت مدينة جلييلة وكانت قديما تسمى عراق المغرب، ولها من أعمالها مرسى على البحر يقال له مرسى فروخ"<sup>(2)</sup>.

ويلى هذا المرسى الى الشرق مرسى قصر الفلوس، وهو الآخر لم يكن له دورا يذكر، حيث يذكر البكري في شأنه: "ويلىه إلى الشرق مرسى قصر الفلوس، وهي مدينة على البحر غير مسكونة، وفيها ماء مجلوب وإحساء ماء ومرساها غير مأمون، ويوازيه من بر الأندلس مرسى قرطاجنة<sup>(3)</sup>. بالإتجاه نحو الشرق دوماً؛ نجد مرسى عطا، فقد تعرض له بالذكر ابن حوقل فقط، وهذا في سياق تحدته عن المراسي الموجودة بين تنس ووهران<sup>(4)</sup>. وفي أقصى الشرق يوجد مرسى مغيلة بن هاشم، وهو الآخر تعرض لذكره البكري فقط، ويعتبره مرسى صيفي له رباط على ضفة البحر مسكون وماؤه كثيرا، و بينه وبين قصر الفلوس خمسة و ثلاثين ميلا؛ يقابل من بر الأندلس قبطيل تدمير<sup>(5)</sup>.

### ب. موانئ الوسط:

وهذه الموانئ هي الأخرى تم ذكرها من طرف المصادر الجغرافية بشيء من الاختصار، وهذا راجع ربما لمحدودية أدوارها من جهة أو وقوعها بجانب موانئ أكثر أهمية منها من جهة أخرى، وقد تم ترتيبها أيضا من الغرب الى الشرق على طول الشريط الساحلي؛ فقد تعرض لها بالأخص كل من البكري والإدريسي وقد جعلها هذا الأخير تلي تنس إلى الشرق، فبدأ بمرسى أمتكو الذي قال بأنه يبعد بعشرة أميال عن تنس، ويلى هذا المرسى إلى الشرق مرسى وقور وجعله على أربعين ميلا من مرسى امتكو، وهو مرسى ضيق يستر من الريح الشرقية ولا يستر من غيرها ووقور في آخر الجون<sup>(6)</sup>، أما البكري

1- المصدر السابق، ص 271.

2- المصدر السابق، ص 124.

3- المصدر السابق، ص 81.

4- المصدر السابق، ص 79.

5- المصدر السابق، ص 81.

6- المصدر السابق، ص 272.

فيقول عنه: "يليه شرقاً مرسى جزيرة وقور بينهما أزيد من عشرون ميلاً، ويقابله من بر الأندلس مرسى لقنت ويقطع البحر بينهما في خمسة مجار"<sup>(1)</sup>.

وحسب الإدريسي يأتي بعد مرسى جزيرة وقور شرقاً مرسى برشك إذ يقول: "ومن وقور إلى مدينة برشك عشرون ميلاً...ومن مدينة تنس إلى برشك على الساحل ستة وستون ميلاً"<sup>(2)</sup>. ومن هذا المرسى إلى شرشال عشرون ميلاً<sup>(3)</sup>.

وبالتوجه شرق مرسى برشك نجد مرسى شرشال وبينهما عشرون ميلاً، إذ يصل بينهما جبل منيع يسكنه قبيلة من البربر، ويحده من الشرق مرسى جزائر بني مزغنة؛ وبيعد عنه مسافة سبعون ميلاً<sup>(4)</sup>، ويقابل هذا المرسى من بر الأندلس حسب البكري مرسى مريرة مريرة بينهما خمس مجار ونصف<sup>(5)</sup>. أما الاستبصار فيقول انه يقابله من الأندلس مرسى الألقنت<sup>(6)</sup>.

ويلى هذا المرسى إلى الشرق حسب الإدريسي مرسى البطال فجعل بينهما اثنا عشر ميلاً<sup>(7)</sup>، وهذا المرسى حسب البكري بالقرب من جبل شنوة، وهو غير مسكون وله ماء يسير يسير ويقابل من عدوة الأندلس جبل فرون بينهما خمسة مجار ونصف. ثم يأتي إلى الشرق مرسى هور<sup>(8)</sup>، ونجد الإدريسي يقول في شأنه: "ومن طرف البطال ابتداء جون هور، وهذا الجون يقطع روسية اربعين ميلاً، وهو قرية صغيرة في وسط الجون وعلى بعد من البحر وبها قوم صيادون للحوت"<sup>(9)</sup>.

1- المصدر السابق، ص 81.

2- المصدر السابق، ص 258.272.

3- الحميري: المصدر السابق، ص 88.

4- الإدريسي: المصدر السابق، ص 258.

5- المصدر السابق، ص 82.

6- المصدر السابق، ص 132.

7- المصدر السابق، ص 272.

8- المصدر السابق، ص 82.

9- المصدر السابق، ص 272.

## ج. موانئ الشرق:

هذه الموانئ هي الأخرى تم التعرض لها بالذكر فقط، وتم ترتيبها من الغرب إلى الشرق فنجد مرسى جون زفون الذي تعرض له الإدريسي وجعل بينه وبين طرف بني عبد الله عشرون ميلا، ويليه إلى الشرق مرسى الدهس الكبير، وجعل بينهما ثلاثون ميلا، ومنه إلى الدهس الصغير ثمانية أميال، ومن الدهس الصغير إلى طرف جربة خمسة أميال، ومن طرف جربة إلى مدينة بجاية في البر ثمانية أميال وفي البحر اثنتا عشر ميلا، ومن بجاية إلى مرسى متوسة اثنتا عشر ميلا، ومن هذا المرسى إلى فج الزرزور 25 ميلا<sup>(1)</sup>.

كما تعرض البكري إلى هذه المراسي، فذكر مرسى سببية الذي يلي إلى الشرق مرسى بجاية بعد مرسى متوسة وفج الزرزور، ويقول في شأنه: "وعلى مرسى سببية في جبال كتامة عين الأوقات معروف، إذا كانت أوقات الصلوات جرى الماء فيه؛ فإذا خرجت الأوقات قلص وانقطع. ومن هذا المرسى تدخل السفن إلى جزائر العافية"، ويليه إلى الشرق مرسى الزيتون<sup>(2)</sup>، ويكون كأحد مراسي ميلة التي تبعد عنه بمسافة يوم<sup>(3)</sup>، حيث تسير من مدينة ميلة إلى مرسى الزيتون وهو جبل جيجل، فهو يقع أسفل هذا الجبل والمسمى بجبل الرحمان\*.

كما يحدد الإدريسي بعده عن وادي الكبير على مسافة ثلاثون ميلا<sup>(4)</sup>، وبجوار هذا المرسى مرسى الخراطين ومرسى الشجرة ويلي هذا المرسى إلى الشرق مرسى أستورة حيث يعتبره البكري تابع لمدينة تاسقدة (سكيكدة)، فيقول في شأنه: "مرسى أستورة وهو على مرسى مدينة تاسقدة، وهي مدينة أولية قديمة فيها آثار للأول عجبية"<sup>(5)</sup>، أما الإدريسي

1- المصدر السابق، ص259.

2- المصدر السابق، ص83، 82.

3- الحموي: المصدر السابق، ص05، 107.

\* يذكر البكري بأنه يقابل جزيرة سردانيا؛ وهو كثير الثمار والأنهار يقطنه قبائل بربرية من كتامة وغيرها، وتكثر بها المراسي والأسواق لأن المنطقة تنتج عود الخرط الذي يسوق إلى إفريقية وبلاد أخرى. للمزيد ينظر: المصدر السابق، ص64، 83.

4- المصدر السابق، ص274.

5- المصدر السابق، ص83.

فيتطرق الى أبعاد ومسافات هذا المرسى فيقول: "ومن القل إلى مرسى أستورة عشرون ميلا، ومن أستورة إلى مرسى الروم ثلاثون ميلا"<sup>(1)</sup>.

يلي هذا الميناء إلى الشرق ميناء تاسقده (سكيدة)<sup>(2)</sup>، أما اليعقوبي فيطلق عليه اسم إسكدة، حيث يذكرها ضمن سلسلة السواحل التي تتبع مدينة ميلا فيقول عنها: "وسواحل البحر تقرب من هذه المدينة -ميلا- و لها مرسى يقال له جيجل، ومرسى يقال له قلعة خطاب، ومرسى يقال له اسكيدة"<sup>(3)</sup>. ويعرف عند الحموي باسم سكدة<sup>(4)</sup>. ولم يكن لهذا الميناء اي دور يستحق الذكر حتى القرن العاشر هجري.

ويواصل البكري في ذكره لهذه الموانئ اذ يلي هذا الميناء إلى الشرق مرسى الروم، وهو على حد وصفه مرسى شتوي مأمون<sup>(5)</sup>، وقد الإدريسي أبعاده كالاتي: "ومن استورة إلى مرسى الروم ثلاثون ميلا، ومن مرسى الروم إلى تكوش ثمانية عشر ميلا"<sup>(6)</sup>. ويلي هذا؛ المرسى إلى الشرق مرسى تكوش، وهو الآخر قدر الإدريسي أبعاده فقال: "ومن مرسى الروم إلى تكوش ثمانية عشر ميلا"<sup>(7)</sup>، وهذا المرسى كان يشرف على مساحات من السهول فيقول البكري في شأنه: "مرسى مأمون فيه قرى كثيرة يتصل به جبل كثير الفواكه و الخيرات"<sup>(8)</sup>، لكنه تحول فيما بعد الى رباط<sup>(9)</sup>. يليه شرقا مرسى الرأس الحمراء كما قدر الإدريسي أبعاده أيضا فصرح: "أنه منها إلى رأس الحمراء ثمانية عشر ميلا"<sup>(10)</sup>. وأخيرا يأتي مرسى ابن الألبيريبي؛ في أقصى الشرق قبل مرسى الخروبة، الذي لم يكن لهذا الأخير أي دور يستحق الذكر.

1- المصدر السابق، ص274.

2- البكري: المصدر السابق، ص83.

3- المصدر السابق، ص140.

4- المصدر السابق، مج03، ص230.

5- المصدر السابق، ص83.

6- المصدر السابق، ص275.

7- المصدر نفسه، ص275.

8- المصدر السابق، ص83.

9- الإدريسي: المصدر السابق، ص275.

10- المصدر نفسه، ص275.

## الفصل الثاني:

### علاقة سياسية عسكرية دينية

أولاً: الأسطول المغربي في العهد الفاطمي

ثانياً: الأسطول المغربي في العهد الحمادي

ثالثاً: الأسطول المغربي في العهد المرابطي والموحدي

رابعاً: الأربطة ودورها في الجهاد البحري

إن الأسطول الإسلامي بصفة عامة والمغربي بصفة خاصة كان أسطولا عقائديا (مجاهدا) ملتزما بمبادئ الإسلام ورسالة الحضارة الإسلامية إلى جميع شعوب العالم. كما كان ذلك الأسطول أحد المرتكزات الرئيسية في العقيدة العسكرية الإسلامية، وقد لا نبالغ إن قلنا أنه كان الأقوى والأكثر فاعلية، كما أن الفتوحات الإسلامية -المغربية البحرية- قد أسهمت إلى حد كبير في نشر الدين الإسلامي ونقل الحضارة الإسلامية إلى ما وراء البحر المتوسط (الأندلس، جزر البحر المتوسط، جنوب أوروبا). حيث ارتبطت البحرية المغربية على مر المراحل التي مرت بها بمبدأ الجهاد في سبيل الله لما له من أجر مضاعف عن الجهاد في البر، وذلك استنادا للحديث الذي عزي لرسول الله ﷺ بقوله: ﴿الجهاد في البر له عشرة أمثال أجر الجهاد في البحر﴾<sup>(1)</sup>.

### أولا: الأسطول المغربي في العهد الفاطمي (296هـ-362هـ)

إن سياسة الفاطميين التوسعية المرتكزة على ما كان يتميز به مذهبهم السياسي الديني من صبغة ملكية شرعية وشمولية (الأحقية في الخلافة)، تعتمد على ادعائهم الخلافة وأطماعهم التوسعية شرقي وغربي البحر الأبيض المتوسط، قد أكسب دولتهم نزعة بحرية. وهذا ما يستشف من خطاب الداعي أبا عبد الله منذ أن دخل رقادة قبل قيام الخلافة الفاطمية، مفاده الإعلان باسم الإمام المهدي؛ عن هذه النوايا التوسعية، وذلك في النسخة التي بعثها إلى أهل صقلية من "كتاب الأمان إلى سائر البلدان"<sup>(2)</sup>. والواقع أن هذه النزعة البحرية المعلن عنها منذ ظهور الدولة الفاطمية، ورثها بنو عبيد عن أسلافهم بني الأغلب الذين كانوا يملكون من ذي قبل أسطولا حربيا قد تعزز أكثر فأكثر بفضل فتح صقلية والجهاد ضد بيزنطة ورعاياها في صقلية الشرقية وإيطاليا الجنوبية<sup>(3)</sup>.

1- وفيق بركات: فن الحرب البحرية في التريخ العربي الإسلامي، جامعة حلب، سوريا، 1416هـ/1995م، ص 178، 180.  
2- "وأنتم، معشر أهل جزيرة صقلية، أحق بما أوليته من المعروف والإحسان وأزديته، وأولى به وأقرب إليه، لقرب داركم من دار المشركين وجاهدكم الكفرة الظالمين، وسوف أملاً إن شاء جزيرتكم خيلاً ورجالاً من المؤمنين الذين يجاهدون في الله حق جهاد فيعز الله الدين ويذل بهم الشرك والمشركين، والحوّل والقوة لله العظيم". ينظر: القاضي النعمان (أبو محمد بن محمد بن حيون التميمي المغربي) (ت363هـ): افتتاح الدعوة، تحقيق: فرحات الدشراوي، ط2، الشركة الوطنية، تونس-ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1986م، الفقرة 232، ص 256-257.  
3- جورج مارسى: بلاد البربر الإسلامية والمشرق في العصر الوسيط، الجزائر- باريس، 1946م، ص 62-67.

1. نشأته:

تمثلت المهمة الدقيقة التي عهد بها سنة (300هـ/912م) إلى أول أسطول فاطمي تحت إمرة القائد العربي ابن أبي خنزير في محاربة المتمردين الصقليين الذين كانوا يملكون أسطولاً أكبر بقيادة محمد بن قرهب نجل قائد التمرد ذاته أحمد بن قرهب، وبطبيعة الحال فقد دمر الأسطول الفاطمي الراسي في ميناء لمطة، ولكنه جدد بعد ذلك بقليل، مما سمح للمهدي لا فقط بإخضاع العرب المتمردين في صقلية، بل أيضاً باستئناف حملاته المظفرة في جنوب إيطاليا<sup>(1)</sup>.

وبعد ما تم تجهيز الوحدات البحرية الراسية في صقلية وإفريقية على أحسن وجه وأصبح لها من القوة ما يمكنها من القيام بحملات واسعة النطاق، اتجهت بعد ذلك ببعض سنوات إلى الإسكندرية لمزيد المساعدة إلى جيش القائم الذي اجتاح مصر للمرة الثانية، فمضى ذلك الأسطول بهزيمة نكراء في رشيد ووقع قائده سليمان الخادم ويعقوب بن إسحاق في الأسر، ولكن سرعان ما تم تجديده وتعزيزه طوال مدة المهدي وخليفته القائم بأمر الله. وسوف لا يدوم مدة طويلة الضعف الذي انتابه إثر تراجع السطوة الفاطمية، تحت وطأة الضربات التي سددها إليها المتمرّد الخارجي أبو يزيد. ولم تكن سلطة الخليفة الفاطمي الثالث المنصور قد توطدت بما فيه الكفاية في جميع أنحاء المملكة، حين اعتزم توجيه واحد من أحسن قواده العرب، وهو الحسن بن علي الكلبى؛ إلى جزيرة صقلية لتدارك الوضع الذي تعكر أثناء ثورة صاحب الحمار، وتجهيز الأسطول الصقلي من جديد لخوض الحرب ضد الروم<sup>(2)</sup>.

ومنذ ذلك الحين استرجع الأسطول الفاطمي قوته من الانتعاشة الثانية التي شهدتها الدولة، وقد تعزز طوال عهد الخليفة الفاطمي الرابع، وسيبلغ ذروته أثناء النزاع الذي سينشب بين المعز من جهة وبين خصمه الأندلسي الناصر وخليفة قيصر الروم من جهة أخرى. وعندئذ؛ أي في منتصف القرن العاشر من الميلاد، لا سيما بعد الغارة المشهودة على

1- ميخائيل أماري: المكتبة العربية الصقلية - نصوص في التاريخ والبلدان والتراجم والمراجع، - جمع وتحقيق: ميخائيل أماري (ليبسك 1857م)، نشر دار صادر، بيروت، (د.ت)، الباب الثاني من القسم الأول: ثورة صقلية، ص 269.  
2- فرحات الدشراوي: الخلافة الفاطمية بالمغرب (296-365هـ/909-975م) - التاريخ السياسي والمؤسساتي - ترجمة: حمادي الساحلي، ط 01، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، 1994م، ص 264-565.

المرية وما أحزره الفاطميون من انتصار باهر في مياه مسينة، سيصبح البحر الأبيض المتوسط بالفعل بحيرة إسلامية في ظل راية الأسطول الفاطمي البيضاء<sup>(1)</sup>.

ولفرض هيمنتهم العسكرية على امتداد واجهة الغرب الإسلامي البحرية، من سواحل سرت إلى مشارف الأندلس في طنجة وسبتة، وكذلك على امتداد سواحل صقلية إلى تخوم "دار الجهاد" في قلورية، سيكون الفاطميون في حاجة إلى أسطول حربي أقوى وأعظم من الأسطول الذي ورثوه عن أسلافهم الأغالبة<sup>(2)</sup>، لذا تطلب المر ضرورة توسيع واجهة المملكة الأغلبية، حتى يتسنى لهم الدفاع عن السواحل الشمالية الشرقية والجنوبية الشرقية على حد سواء، ليس في شرق البلاد المغربية وجزيرة صقلية فحسب، بل في سواحل المغرب بأسره المطلة على البحر الأبيض المتوسط. أفلا يتعين عليهم لهذا الغرض الوقاية من هجومات الأسطول الأموي أو البزنطي المفاجئة؟ وبالتالي استعمال المراسي الموجودة في السواحل المغربية بالتناوب مع القواعد البحرية الفاطمية الواقعة في صقلية.

فمنذ أن صار أصحاب إفريقية الجدد يعملون على بسط سلطتهم في اتجاه البحر الأبيض المتوسط، اتضح أن القواعد البحرية الواقعة على السواحل المقابلة لصقلية وجنوب إيطاليا، والتي استعملها الأغالبة في القرن التاسع من الميلاد، واستعملها قبلهم الولاة الأمويون (02هـ/08م) والعباسيون في (03هـ/09م)، قد أصبحت غير كافية، وكانت مدينة تونس منذ أواخر القرن (01هـ/07م) بعدما فتحتها حسان بن النعمان، تقوم بدور بارز بفضل ترسانتها الجديدة "دار الصناعة" التي كان يشتغل فيها في صنع السفن ألف قبلي قادمين من مصر، وما انفكت تونس منذ ذلك التاريخ - حسب شهادة البكري- توجه المراكب التي كان المسلمون يغيرون بها "على سواحل الروم ويكثرون فيهم النكاية والإذاية"<sup>(3)</sup>. والسؤال الذي يطرح نفسه: - أين وكيف كان يتم تصنيع تلك الوحدات البحرية؟

1- أماري: المرجع السابق، تاريخ المسلمين في صقلية، الباب الثاني، ص371.  
2- فرحات الدشراوي: المرجع السابق، ص565.  
3- الجوزري: المصدر السابق: ص37-38.

## 2. دور الصناعة:

حقاً أن كل ما أمدنا به الرواة والإخباريين من معلومات لا يتعدى الحديث عن الحملات البحرية، ولا يهتمون قط بالإشارة بما فيه الكفاية إلى عدة الأسطول (نوعية المراكب أو سلاحها)، ومن النادر أن يذكروا عددها في سياق حديثهم، فينصرف اهتمامهم بالمعارك البحرية التي يشيرون إليها كما يشيرون إلى المعارك البرية، ولا تكتسي أهمية في كتاباتهم إلا بالأحداث الدامية.

والمصادر المتوفرة لدينا لا تتحدث إلا عن شذرات لا يمكن أن نعول عليها، لولا بعض المعلومات القليلة الواردة في سيرة جذور حول دور الصناعة وتجهيز الوحدات البحرية وصنع السفن بخشب صقلية، لا تقتصرنا على سرد تاريخ انتصارات الأسطول الفاطمي أو هزائمه، ولتعذر علينا إعطاء فكرة دقيقة عن النظام البحري الذي لا شك أنه كان معقداً وعلى غاية من الأهمية، مما مكنه من ضمان حسن سير مثل ذلك الأسطول العتيق. فماذا كان حجم القطع البحرية؟ وكيف كانت السفن الحربية من نوع "الصنادل" التي ورد ذكرها في سيرة جذور؟<sup>(1)</sup> وما هو نوع المراكب التي كانت دور الصناعة تجهز بها الأساطيل المكلفة بالقيام بحملات على الأندلس وجنوب إيطاليا، وشن الحرب على الأسطول البيزنطي؟

لقد استطاعت الدولة الفاطمية وهي في بلاد المغرب، أن تحتل مكاناً مرموقاً في تاريخ الأساطيل الإسلامية<sup>(2)</sup>، وكان بكل القواعد البحرية الفاطمية في المغرب سواء في المهديّة، سوسة أو أفريقية أو بونة أو مرسى الخرز دوراً لصناعة السفن، وكانت هذه الدور منظمة ومجهزة بالعتاد والآلات والرجال، وقد أدت سيطرة الفاطميين على جزر صقلية إلى تيسير حصولهم على الحديد ولوازم السفن من مناجم ومصانع "بلرم" كما حصلوا على الحديد والفضة والرصاص من مناجم "مجانة" بالمغرب<sup>(3)</sup>.

1- الجوزري (أبو علي منصور العزيمي): سيرة الأستاذ جودر، تحقيق: كامل حسين، عبد الهادي شعيرة، سلسلة مخطوطات الفاطميين رقم 11، دار الفكر العربي، القاهرة، 1957م، ص 98.  
2- صابر محمد دياب: سياسة الدولة الفاطمية الإسلامية في حوض البحر المتوسط من أوائل القرن الثاني الهجري حتى نهاية العصر الفاطمي، ط 01، عالم الكتب، القاهرة، 1973م، ص 99-101.  
3- المرجع نفسه، ص 107.

كما رابط بكل من هذه الدور عدد من المراكب البحرية في وقت السلم، وكانت تتجمع هذه السفن في وقت الحرب في مكان واحد، وكان للأسطول العبيدي ميزانية ضخمة من خراج الإقطاعات الموقوفة عليه ولرؤساء المراكب مرتبات تبلغ العشرين ديناراً في كل شهر، قال ابن خلدون: "وكان لكل بلد تتخذ فيه السفن أسطول يرجع نظره إلى قائد النواتية، يدبر أمر حربه وسلاحه ومقاتلته، ورئيس يدبر أمر جريته بالريح أو بالمجاديف وأمر إرسائه في مرفئه، فإذا اجتمعت الأساطيل لغزو محتفل أو غرض سلطاني مهم؛ عسكرت بمرفئها المعلوم، وشحنها السلطان برجاله، وأنجاد عساكره ومواليه وجعلهم لنظر أمير واحد من أعلى طبقات مملكته؛ يرجعون إليه كلهم ثم يسرحهم لوجههم وينتظر إيابهم بالفتح والغنيمة<sup>(1)</sup>."

أما مكونات الأسطول الحربي فيتكون من أنواع مختلفة منها: الشواني (Shini): جمع شيني؛ وهي أكبر وأقدم أنواع السفن الحربية، وأهم القطع الحربية في الأسطول الفاطمي كونها أكثر حمولة، والحراريق: وهي مراكب كبيرة يحمل عليها مكاحل البارود، والعرادات، والمنجنيقات، والطريدة (Tarida): وهي السفينة الخاصة بحمل خيول الأسطول، والشلندي: وهي مركب حربي كبير مسطح يستعمل في حمل العتاد والجند، والغراب: وسميت بذلك لتشابه مقدمة السفينة برأس الغراب وتستعمل في حمل الغزاة. وهناك أنواع أخرى مساعدة في الأسطول الفاطمي مثل: الشباك، الفلائك، والقوارب الحملات والخزيرات (الجنزيرات) أو الدوامات وهذه الأخيرة كثيراً ما كانت تقوم برحلات بين المغرب وصقلية<sup>(2)</sup>.

واقترضت الضرورة العسكرية قرص نوعاً من الرقابة على دار البحر، باعتبارها منشأة حربية على رأسها جوذر ثم خليفته نصير العامل على المهديّة، وكانت هذه المؤسسة تؤوي بلا شك بالإضافة إلى المساجين المشار إليهم في رياض النفوس<sup>(3)</sup>، الأسلحة والذخيرة

1- ابن خلدون، (أبو زيد عبد الرحمن بن محمد الحضرمي) (ت808هـ): العبر وديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، تحقيق: سهيل زكار وخليل شحادة، دار الفكر، بيروت، لبنان، 1431هـ/2001م، ج01، ص314.

2- بدر الدين شعباني: "الأسلحة في عهد الدولة الفاطمية من خلال النصوص (الجزء الأول)"، مقال ضمن كتاب: من قضايا التاريخ الفاطمي في دوره المغربي، تقديم وتنسيق: بوبه مجاني، دار بهاء الدين للنشر والتوزيع، قسنطينة، الجزائر، 2007م، ص170-171.

3- المالكي (أبو بكر عبد الله بن محمد) (ت نهاية القرن 04هـ): رياض النفوس في طبقات علماء القيروان وإفريقية، تحقيق: بشير البكوش، مراجعة: محمد العروسي المطوي، ط01، دار الفكر الإسلامي، بيروت، لبنان، 1983م، ص227.

المعدة للأسطول، ولم يكن مرخصا في دخولها لأي شخص ما عدا نصير، وقد بدا لنا المعز (341-365هـ/952-975م) من خلال سيرة جذور حريصا على منع دخول دار البحر حتى على متولي خزائن البحر ذاته، فقد كتب إلى جوذر ما يلي: "دع الدار في يدك على ماهي عليه، ولا يكن لهذا (أي ابن طلاس) ولا غيره يد فيها ولا رجل"<sup>(1)</sup>.

وقد شملت دار الصناعة معدات الأسطول وخزنها، بينما دار البحر كانت عبارة عن حظائر شاسعة معدة لصنع السفن التجارية والحربية على حد سواء، وكان الخشب اللازم لصنع السفن والذي لم تكن البلاد قادرة على إنتاجه بكميات كافية يستورد من صقلية في ظروف غامضة، رغم بعض المعلومات الواردة في سيرة جوذر<sup>(2)</sup>.

كما كانت سوسة هي الأخرى مجهزة بدار صناعة، وقامت بدور متميز في القرن (03هـ/09م). وظلت القاعدة الرئيسية للغارات البحرية حتى مطلع القرن (04هـ/10م)، واعتبارا من ذلك التاريخ ستقوم القاعدة الجديدة التي تحمل اسم مؤسسها الإمام الفاطمي الأول المهدي (297هـ-322هـ/910-934م) بإفريقية (المهدية) بدور المعقل الفريد من نوعه بالنسبة إلى الأسطول الفاطمي الرهيب، وبالتالي ستتفوق على تونس وسوسة، ومن باب أولى وأخرى على القواعد البحرية الأخرى التي ستصبح بمثابة المحطات الواقعة على الواجهة المغربية الشرقية، مثل لمطة أو هرقل.

### 3- "صاحب البحر" أو "متولي البحر":

في سياق الاهتمام الذي أولاه الفاطميون بالقواعد البحرية كانت على رأسهم قاعدة المهدية، التي عهد بمسؤولية الإشراف عليها إلى موظف سام يتمتع بكفاءة وصلاحيات أمير بحر. وقد كان المضطلع بهذه المهمة في عهد المعز يسمى "صاحب أو متولي البحر"، وكان يرجع إليه بالنظر جميع القواد

المشرفين على وحدات الأسطول، وكان ذاته تحت إمرة جذور، ثم خليفته نصير الخادم الذي كان يمسك بجميع السلطات المدنية والعسكرية في المهدية<sup>(3)</sup>.

1- الجوزري: المصدر السابق، ص 137.

2- المصدر نفسه، ص 116-117.

3- الجوزري: المصدر السابق، ص 86-87.

وكان المتقلد لهذه الخطة في عهد المعز قائد من أصل عربي اسمه حسين بن يعقوب، تكون في الميدان البحري تحت إشراف والده يعقوب بن إسحاق، وقائد الأسطول الفاطمي في عهد المهدي (297هـ-322هـ/910-934م)، وكان أول من تقلد خطة صاحب البحر في المهديّة، وقد قاد الأسطول الأول الذي شارك في الحملة الثانية على مصر بقيادة ولي العهد أبي القاسم الملقب فيما بعد بالقائم (322-334هـ/934-945م)<sup>(1)</sup>. فتم تدمير ذلك الأسطول في رشيد وألقي القبض على يعقوب ونائبه سليمان الخادم. عهد المنصور، لأننا لم نعثر له على أثر بعد مساهمته الفعالة في المعركة التي دارت رحاها في سوسة ضد أبي يزيد<sup>(2)</sup>.

وفي الفترة التي كان فيها ابنه حسين يتقلد منصب "صاحب البحر" بالمهدية تحت إمرة جذور، كانت قيادة الأسطول قد آلت إلى قواد ينتمون إلى أسرة بني الكلبي الذين أهلتهم خدمات رئيسهم الحسن بن علي أثناء قمع ثورة الخوارج لنيل ثقة المنصور وخليفته المعز، ولكن يبدو أن حسين بن يعقوب قد تقاسم سلطاته مع الأمير الكلبي أحمد بن الحسن، فكان الأول يتولى قيادة الأسطول الراسي في إفريقية وعلى وجه التحديد في المهديّة، في حين كان الثاني يمسك بجميع السلطات المدنية والعسكرية في صقلية ويضطلع في الآن ذاته بمهامه قائد الأسطول الصقلي<sup>(3)</sup>.

وباستثناء أسرة بني الكلبي وأبي سعيد الضيف ويعقوب بن إسحاق وابنه حسين، لا نجد في خدمة الفاطميين أي أمير بحر من أصل عربي. ولئن أقصي الكتاميون من أهل الجبال عن مناصب قيادة الأساطيل، فليس ذلك بالأمر الغريب، ذلك أن الكتاميين المختصين في الحروب البرية قد تركوا المجال مفتوحا في وجه عدد قليل من القواد المحترفين من ذوي الأصل العربي، وبالخصوص في وجه عدد كبير من الصقالبة الذين قادوا الأساطيل الموجهة ضد "بلاد الروم"، أمثال جعفر بن عبيد وسليمان ومسعود وصابر الشهير، الذين شرفوا البحرية الفاطمية وأسهموا في تحقيق سيطرة الأسطول الفاطمي في الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط<sup>(4)</sup>.

1- الداعي إدريس (عماد الدين القرشي) (ت872هـ): عيون الأخبار وفتون الآثار - القسم المغربي، تحقيق: محمد اليعلاوي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1985م، ص206.  
2- المصدر نفسه، ص351-354.  
3- الجوزري: المصدر السابق، ص86-128، 88-129.  
4- الجوزري: المصدر السابق، ص86-88، 128.

كنتيجة يمكن الخروج بها من خلال عرضنا للبحرية الفاطمية في حوض البحر المتوسط يظهر بأنها لعبت دورا كبيرا في السيطرة السياسية والعسكرية على كثير من المناطق، وما تلا تلك من نمو في مواردهم الاقتصادية، وبعض تلك القوة قد ورثوه عن أسلافهم الأغلبة، وبعضها طوروه بحسن توظيفهم للعوامل الوافرة في شمال إفريقيا عقب سيطرتهم عليها، والتي تؤهل من يمتلكها لإنشاء قوة بحرية كبرى من خلال الوفرة في الموارد البشرية اللازمة للعمل في البحر، والمواد الخام التي تحتاجها صناعة السفن.

ضف إلى ذلك حرص الفاطميون على نشر نفوذهم في جزيرة صقلية لأسباب سياسية واقتصادية، فمن الناحية السياسية كانت الخلافة الفاطمية ترمي إلى اتخاذ هذه الجزيرة قاعدة لأسطولها في البحر المتوسط<sup>(1)</sup>. فتؤمن بذلك نفسها من غارات الروم على الساحل الإفريقي. ومن الناحية الاقتصادية كانت الجزيرة تمثل ثروة هائلة بالنسبة لموارد الدولة الفاطمية<sup>(2)</sup>، وكان من الصعب الاستغناء عنها. والنتيجة الأخيرة هي أهم عوامل تفوق البحرية الفاطمية في المغرب وتتمثل في: <sup>(3)</sup>

- ✓ تأصيل فكرة الجهاد عند الفاطميين.
- ✓ سياسة التوسع الإقليمية شرقا للقضاء على الخلافة العباسية وشمالا للإطاحة بملك بني أمية.
- ✓ قيام دور الصناعة في المهديّة وسوسة ومرسى الخرز وبونة بإنشاء الأساطيل.
- ✓ تعدد المراسي والقواعد البحرية على سواحل المغرب.
- ✓ سيطرة الدولة الفاطمية الفاطمية على الجزر الواقعة تجاه السواحل التونسية.
- ✓ درية أهل المغرب بركوب البحر.

1- حسن إبراهيم حسن: المرجع السابق، ص 99.3  
 2- عبد الله محمد جمال الدين: الدولة الفاطمية، قيامها ببلاد المغرب وانتقالها إلى مصر إلى نهاية القرن الرابع للهجرة مع عناية خاصة بالجيش، دار الثقافة والنشر والتوزيع، القاهرة، 1411هـ/1991م، ص 165.  
 3- السيد عبد العزيز سالم، أحمد مختار العبادي: تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، بيروت، 1972م، ص 67.

## ثانياً: الأسطول المغربي في العهد الحمادي

ويعود ازدهار النشاط البحري الحمادي صناعة وحيوية إلى مجمل المقومات التي كان يزخر بها المغرب الأوسط وهي: **مقومات طبيعية**: تمثلت في انفتاحه على البحر وتعرج سواحلها مما ساهم في إنشاء موانئ محمية تضاريسياً تسمح بإنشاء مصانعها، وإرساء أسطولها<sup>(1)</sup>، وغنى أراضيها بالمواد الأولية المتنوعة سواء النباتية منها أو المعدنية مثل: الأخشاب، الحديد، الزفت، والقطران<sup>(2)</sup>، وهي كلها مقومات أساسية لازدهار حركة الملاحة. ومقومات بشرية: بالتحديات التي فرضت على الحماديين وغيرهم، بتنامي قوة النورمان البحرية في جنوب أوروبا منذ استيلاء فرسان "وليام" النورماندي على جزء من صقلية سنة (433هـ/1041م)، ثم "روجر II" على قسم آخر منها سنة (444هـ/1052م)، لتتحول إلى مركز قوي؛ ومنفذ رئيسي لهم في جنوب إيطاليا<sup>(3)</sup>، وتنوع الخبرات بتعدد الأصول المشكلة للدولة، والهجرات الوافدة إليها، فأدى إلى وضع أسس متينة لمنشآت صناعية قاعدية خصت هذا المجال وغيره.

## 1. نشأته:

قامت حتمية النهوض بالبحرية الحربية الحمادية في إطار واقع خاص، وأهداف حاول ملوك بني حماد تحصيلها والتي نحصرها في ما يلي:

✓ نمو القوة المسيحية في عرض البحر المتوسط بقيادة النورمان على مدن من جزيرة صقلية<sup>(4)</sup>، واتخاذها قاعدة رئيسية لانطلاق غاراتهم على سواحل إفريقية والمغرب الأوسط، وهو ما عد تحدياً حقيقياً للحماديين وغيرهم فألزمهم بضرورة بناء قوتهم البحرية<sup>(5)</sup>، حيث

1- العبدري (أبو عبد الله محمد بن محمد بن علي بن أحمد بن سعود) (ت700هـ): رحلة العبدري، تحقيق علي إبراهيم كروي، تقديم شاكرا الفحام، ط02، دار سعد الدين للطباعة والنشر والتوزيع، 1426هـ/2005م، ص23؛ الإدريسي: المصدر السابق، ص114-115.

2- الإدريسي: المصدر السابق، ص63، ابن حوقل: المصدر السابق، ص89، الحميري: المصدر السابق، ص81، العدوي: الأساطيل العربية، ص77، محمود حسن أحمد: الإسلام في حوض البحر الأبيض المتوسط، دار الفكر العربي، القاهرة، ط01، 1995م، ص17.

3- السيد عبد العزيز سالم، أحمد مختار العبادي: تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1969م ص208-209.

4- ابن أبي دينار (محمد بن أبي القاسم الرعيني القيرواني الرعيني) (ت): المونس في أخبار إفريقية وتونس، ط01، مطبعة الدولة التونسية بحاضرتها المحمية، 1286هـ، ص83، حسن إبراهيم حسن: المرجع السابق، ص256.

5- محمد لعروسي المطوي: الحروب الصليبية في المشرق والمغرب، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، 1982م، ص223، 224.

عانى من أثارها سكان السواحل الحمادية مثل مرسى الخرز، وبونة، جيجل، وشرشال، وتنس بين سنتي(537-539هـ/1142-1144م)<sup>(1)</sup>.

✓ الدفاع عن مسلمي صقلية والأندلس بعد أن أثقل كاهلهم ضغط الحقد الصليبي، واتساع تأثيراته، جعل المغرب الأوسط وغيره ملاذاً آمناً لهم، وبالمقابل اتخذ حافزا للحماديين لتقوية هيكلهم الحربي البحري كما<sup>(2)</sup>.

✓ حماية الحركة التجارية المزدهرة في العهد الحمادي<sup>(3)</sup>. وتعدته إلى تحصيل مداخيل معتبرة للدولة بفرض رسوم على السفن التي كانت ترسو بموانئها للشحن أو التفريغ<sup>(4)</sup>

✓ استخدامه أداة للحفاظ على حدود الدولة، ووسيلة لتوسيع رقعتها على حساب جيرانها خاصة الزيريين منهم، في محاولة لامتلاك عرشهم بعدما بدأت الحملة الهلالية على إفريقية سنة (443هـ/1051-1052م) في مرحلة أولى<sup>(5)</sup>، وضغط حملات النورمان على المهديّة وجربة في مرحلة ثانية<sup>(6)</sup>.

✓ الوجهة البحرية التي أنتجت الدولة الحمادية منذ بناء مدينة بجاية في المرحلة الثانية من عمر الدولة، لتصبح العاصمة الثانية بوابة بحرية، وميناء استراتيجي لقلعة بني حماد<sup>(7)</sup>. إلى جانب تدعيمها بمرسى بونة الذي أصبح داراً ثانية للصناعة الحربية البحرية<sup>(8)</sup>، وتدعمت بدورها بدار ثالثة بمرسى الخرز.

- 1- أماري: المرجع السابق، ص373؛ لقبال، بورويبة وآخرون: الجزائر في التاريخ- العهد الإسلامي من الفتح إلى العهد العثماني-، ط01، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984م، ج03، ص217؛ ناصر الدين سعيدوني: ورقات جزائرية - دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر-، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ط01، 2000م، ص188.
- 2- البكري: المصدر السابق، ص73، 55؛ رشيد بورويبة: الدولة الحمادية -صفحة رائعة من التاريخ الجزائري-، ط01، دار الشروق، بيروت، 1980م ص229؛ ناصر الدين سعيدوني: المرجع السابق، ص188.
- 3- الإدريسي: المصدر السابق، ص63؛ عبد الحميد سعد زغلول: تاريخ المغرب العربي من الفتح إلى بداية عصور الاستقلال، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990م، ج01، ص459.
- 4- ابن عذاري (أبو عبد الله محمد المراكشي) (حي حتى712هـ): البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق ومراجعة: ليفي بروفنسال وكولان(ج.س)، ط03، دار الثقافة، بيروت، 1983م، ج01، ص292-293؛ حسن إبراهيم حسن: تاريخ الإسلام السياسي والديني والاجتماعي، ط01، دار الأندلس للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1967م، ج04، ص239؛ لقبال: دور كتامة في الخلافة الفاطمية منذ تأسيسها حتى منتصف القرن 05هـ/11م، الشركة الوطنية للنشر والإشهار، الجزائر، 1979، ص604.
- 5- ابن عذاري: المصدر السابق، ص302، 303.
- 6- النويري (شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب) (ت733هـ): نهاية الأرب في فنون الأدب، محمد جابر عبد العالي الحيني، مراجعة: إبراهيم مصطفى، المكتبة العربية، القاهرة1404هـ/1984م، ج24، ص246، 245.
- 7- الإدريسي: المصدر السابق، ص82.
- 8- ابن خلدون: المصدر السابق، ج06، ص358.

هذه الظروف والأسباب، دفعت بالحماديين إلى الاهتمام الكبير بالنشاط البحري لما يحققه من تدعيم لاستقرار ملكهم، وتوسيعا لـرقعتهم، وحفاظا على حياض المسلمين في المناطق المفتوحة على سواحلهم، فأهلهم للعب دور رئيسي في الحوض الغربي للمتوسط إلى جانب القوى المماثلة في كل من مصر وإفريقية وبلاد المغرب والأندلس.

## 2. تركيبه:

تنوعت قطع الأسطول الحمادي بين الصغير الحجم المتميز بخفة الحركة، والقدرة الكبيرة على المناورة، إلى جانب اتساع المجال الحيوي لنشاطه بعمق امتداد السواحل، والهيمنة على الجزء الغربي للبحر المتوسط، حيث تحولت الموانئ الحمادية خاصة بجاية وبونة ومرسى الخرز إلى مراكز هامة لمباشرة الجهاد البحري وتقديم خدمات جليلة للمسلمين الفارين من مدن جزيرة صقلية وغيرها تحت وقع تأثير الحقد الصليبي<sup>(1)</sup>.

فقد اشتمل الأسطول الحمادي على نماذج عديدة من الوحدات الحربية أشارت إلى توظيفها الكثير من المصادر في معرض الحديث عن الغزوات البحرية الحمادية سواء مع المسيحيين، أو مع جيرانهم الزيريين والموحدين<sup>(2)</sup>. وعليه تنوعت القطع البحرية التي تشكل منها الأسطول الحمادي، والمصنعة محليا كما سبق ذكره، وهو ما فتح المجال بشكل واسع لمباشرة الغزو أو جعله أداة فعالة ومتقدمة لصد هجمات المسيحيين بحرا قبل وصولهم إلى تهديد موانئها أو النزول بسواحلها<sup>(3)</sup>. فمن القطع الصغيرة المشكلة للأسطول الحمادي، السفن السفن والمراكب والحرايبي وغيرها، فالأولى مسطحة الشكل توجه لحصر مجال تعبئة البحارة (المقاتلين) ونقلهم إلى ميادين المواجهة لصد العدو أو الإغارة عليه، فمن دار الصناعة بعاصمتهم الثانية بجاية "تركب السفن إلى جميع الجهات"<sup>(4)</sup>، في حين الثانية لتزويد الأسطول عموما بالعتاد الحربي والمؤونة اللازمة له تبعا للمدة التي يقضيها الأسطول في غزوه البحري.

1- سعيد عبد الفتاح عاشور: الحركة الصليبية، مكتبة الأنجلوا المصرية، القاهرة، مصر، ط01، 1963م، ص71-72؛ ابراهيم القادري بوتشيش: تاريخ الغرب الإسلامية -قراءة جديدة في بعض قضايا المجتمع الحضاري-، ط01، دار الطليعة للطباعة والنشر، بيروت، 1994م، ص72.

2- الإدريسي: المصدر السابق، ص83؛ ابن عذاري: المصدر السابق، ج01، ص312.

3- البكري: المصدر السابق، ص83؛ لقبال؛ بورويبة وآخرون: المرجع السابق، ج03، ص239.

4- الحموي: المصدر السابق، ص495.

في حين يعتمد على الحرابي في كشف طلائع العدو ونقل أخباره إلى مقدم الأسطول، لترتيب خطط الهجوم أو الدفاع حسب طبيعة المعركة والظروف المحيطة بها وبـ"مرسى الخرز...تنشأ السفن والمراكب الحربية التي تغزى بها بلاد الروم...وإليها يقصد الغزاة من كل أفق لأن مقطعا يقرب من جزيرة سردينية"<sup>(1)</sup>. أما مدينة بجاية فـ "بها دار صناعة لإنشاء الأساطيل والمراكب والسفن والحرابي"<sup>(2)</sup>.

على غرار انطلاق حركة الوحدات البحرية المذكورة من بونة، ومرسى جيجل، وجزائر بني مزغنة "ولها جزيرة في البحر على رمية سهم منها، تحاذيها فإذا نزل بهم عدو لجؤوا إليها فكانوا في منعة وأمن"<sup>(3)</sup>، ومرسى الدجاج، ومرسى تنس "على مقربة من ضفة البحر...تخرج منها إلى كل الآفاق...المراكب"<sup>(4)</sup> إما في حالة السلم أو الحرب، هجوماً أو دفاعاً"<sup>(5)</sup>. أما قطع الأسطول الكبيرة: فتعد ركيزة النشاط الحربي الحمادي، وتتوعد بدورها بين الشواني، والشلنديات، والغرابين، والحراريق. فالأولى: عبارة عن قلاع بحرية متحركة، تعمل عادة على محاصرة العدو ودك سفنه باستخدام قوة حركتها المعتمدة على المجاذيف، مستندة في ذلك على مائة وثلاثة وأربعين مجذافاً"<sup>(6)</sup>، وكذا النار الإغريقية (النفط) التي يقذفها بحارتها من المجانيق المزودة بها مما يؤهلهم للثبات في المعركة بما احتوته أيضا من حماية مضاعفة لمقاتليها، ويؤدي أيضا إلى تجنب ضربات العدو والتقليل من حجم الخسائر المتوقعة.

فمن الموانئ المذكورة مثل "مرسى بونة تخرج الشواني غازية إلى بلاد الروم وجزيرة سردينية وكرسفة وما والاها"<sup>(7)</sup>. مما يظهر جليا قدرة هذا النوع من القطع البحرية على الحركة الحركية في محيط ملاحى أوسع، في إطار السيطرة التي فرضتها الأساطيل الإسلامية على الحوض الغربي للمتوسط. في حين تستخدم الشلنديات وسيلة لحمل المقاتلين والعتاد الحربي؛ كأداة فعالة للتعبئة الكبرى في عرض البحر، مع ضمان التموين الدائم للأسطول في حالة مكوثه

- 1- البكري: المصدر السابق، ص55، لقبال، بورويبة وآخرون: المرجع السابق، ص229.
- 2- الإدريسي: المصدر السابق، ص90، عبد الحليم عويس: دولة بني حماد - صفحة رائعة في تاريخ الجزائر-، ط02، دار الشروق، بيروت، 1980م، ص208.
- 3- ابن حوقل: المصدر السابق، ص77؛ إسماعيل العربي: المدن المغربية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984م، ص160.
- 4- الإدريسي: المصدر السابق، ص83.
- 5- عويس: المرجع السابق، ص208.
- 6- أحمد إبراهيم العدوي: الأساطيل العربية في البحر المتوسط، مكتبة نهضة مصر بالجيزة، مصر، 1965م، ص153.
- 7- البكري: المصدر السابق، ص73.

في البحر مدة أطول، أو عند فرض حصار على أي منطقة يرجى فتحها فقد حاصر الأسطول الحمادي ميناء المهديّة الزيري سنة (530هـ/1136م) لمدة زادت عن السبعين يوماً<sup>(1)</sup> استخدمت فيه الشلنديات والغرابين وغيرها من القطع الحربية البحرية الأخرى.

أما الغرابين أو الأغرّبة<sup>(2)</sup>، التي كثر إنتاجها صناعة وتوظيفها ملاحاً، فتمثل القوة المحركة للأسطول الحمادي، أخذت مقدمة هيكلها شكل رأس الغراب، فقد اشتهر هذا النوع بالبأس الشديد، وقوة التصدي، مما يثير الرعب والرهبّة في نفوس مقاتلي العدو، فحجمها الكبير الذي يصل إلى استعمال حوالي مائة وثمانين مجدافاً أهلها لاحتلال الصدارة عند المواجهة، كما تضمن استمرار التموين الدائم للأسطول مادياً وبشرياً في حالة شن حصار على المدن والموانئ التي يستعصي فتحها.

في حين تحمّل الحرائق عادة الوسائل والأدوات الحربية الثقيلة وفي مقدمتها المنجنيقات المستعملة للنار المحرقة (النفط) المرعبة للعدو، اعتباراً لاستخدام قوة القذف عن بعد وسيلة لإلحاق أكبر ضرر بسفن العدو قبل الالتحام في المعركة<sup>(3)</sup>، وهو ما يضمن تغليب كفة النصر قبل بدء المواجهة. هذا التنوع في قطع الأسطول الحمادي أهل للدولة لتبوء مكانة بحرية إلى جانب القوى المماثلة في المنطقة، وإلى فاعلية قتالية أشمل، وكثافة وحيوية نشاط أسطولها، إما في ضربه لموانئ جنوب أوربا في إطار الجهاد البحري، أو صوب سواحل إفريقية في محاولة لتوسيع الرقعة الجغرافية للدولة على حساب جيّرانهم الزيريين متمثلاً في الحصار الذي ضرب في الكثير من الفترات على موانئ المهديّة وجربة<sup>(4)</sup>. في إطار الصراع التقليدي بين فرعي قبيلة تكلته.

1- بن عذاري: المصدر السابق، ج01، ص312، لقبال، بورويبة وآخرون: المرجع السابق، ج03، ص217.

2- ابن عذاري: المصدر السابق، ج01، ص312.

3- الخولي: المصدر السابق، ص92.

4- ابن خلدون: المصدر السابق، ج06، ص368، السراج (محمد بن محمد الأندلسي) (ت1149هـ/1736م): **الحلل السندسية في الأخبار التونسية**، تحقيق: محمد لحبيب الهيلة، الدار التونسية للنشر، تونس، 1970م، ج01، ص475، 474؛ رشيد بورويبة: المرجع السابق، ص128، عبد الرحمن بن محمد الجبالي: **تاريخ الجزائر العام**، ط06، دار الثقافة ببيروت، 1963، ج01، ص288.

3. عدته:

لئن أفاضت بعض المصادر في حديثها عن دور الصناعة البحرية الحمادية، ونشاط موانئها، وحركة أسطولها في عرض البحر المتوسط، إلا أنها بالمقابل أحجمت عن ذكر عدد قطعها إلا إجمالاً، أو بالإشارة إلى بعض ما سلب منهم في المواجهات البحرية التي خاضوها مع خصومهم، ومنها إشارة ابن عذارى إلى استيلاء صاحب المهديّة على غرابين من الأسطول الحمادي الذي هاجم المدينة سنة (530هـ/1136م) "وفي سنة (530هـ)، نزل علي بن حمدون في المهديّة، بعسكر من قبل صاحب بجاية العزيز بن المنصور... وناشب القتال برا وبحرا... فأخرج إليهم صاحب المهديّة أسطوله، فأخذوا من أسطول بجاية غرابين"<sup>(1)</sup>. أو الإشارة إلى نشاطه العام وانطلاق عمليات الغزو المختلفة من الموانئ الرئيسية للمملكة، فمن مرسى الخرز مثلاً الذي تنشأ به السفن والمراكب الحربية "تغزى... بلاد الروم"<sup>(2)</sup>، "ومن مرسى بونة تخرج الشواني غازية إلى بلاد الروم، وجزيرة سردينية وكرسفة"<sup>(3)</sup>.

فإذا سلمنا بتفوق البحرية الإسلامية الحمادية والزييرية على المسيحيين في مرحلة أولى خلال القرن (05هـ/11م)، ثم بتوازن القوى البحرية الإسلامية - المسيحية في مرحلة ثانية خلال النصف الأول من القرن السادس الهجري، فإن مقارنة بين ما امتلكه الزييريون من قطع بحرية والمقدرة بحوالي أربعمئة قطعة على عهد "المعز بن باديس" الزييري والتي أرسلها لضرب السواحل الأوربية ودعم المسلمين في جزيرة صقلية سنة (417هـ/1026م)<sup>(4)</sup>. ونظرائهم النورومان المسيحيين على عهد ملكهم "روجر II"، والذي قدرت قطع أسطوله المستعملة في هجوماته عادة بحوالي ثلاث مائة مركب حربي، ففي هجوم على المهديّة سنة (480هـ/1087م) "نزل الروم على المهديّة في ثلاث مائة مركب حربية على ظهورها ثلاثون ألف مقاتل"<sup>(5)</sup>.

1- المصدر السابق، ج 01، ص 312.

2- البكري: المصدر السابق، ص 55.

3- المصدر نفسه، ص 73.

4- ابن أبي دينار: المصدر السابق، ص 88، 86؛ أرشيبالد لويس: القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط

(500-1100م)، ترجمة: أحمد محمد عيسى، مراجعة: محمد شفيق غربال، مكتبة النهضة المصرية، (د.ت)، ص 312.

5- ابن عذارى: المصدر السابق، ص 301؛ السراج: المصدر السابق، ج 01، ص 467؛ أحمد بن عامر، الدولة الصنهاجية،

الدار التونسية للنشر، تونس، 1972م، ص 43.

وفي هجوم ثان على نفس المدينة سنة (517هـ/1123م) حسب ما ذكره ابن عذاري "كان عدد الأجنان نحو ثلاثمائة، وعدد الخيل فيها نحو ألف فارس"<sup>(1)</sup>، وحسب السراج: "وسير أسطولها نحو المهديّة... في ثلاثمائة مركب، حمل على ظهرها ثلاثون ألف راكب، وزهاء ألف فارس"<sup>(2)</sup>، وهو نفس العدد من القطع الذي هاجم به المهديّة وتمكن من احتلالها سنة (543هـ/1148-1149م) "ولم يزل يوالي الغزو عليها بأساطيله... إلى أن دخلت سنة ثلاث وأربعين وخمسمائة فلم يشعر الحسن... إلا وقد وفد عليه... في ثلاثمائة مركب للإفرنج"<sup>(3)</sup> منها "نحو مائة وخمسين شينيا والباقي من مختلف أنواع القطع الأخرى"<sup>(4)</sup>.

وعليه فإن الحماديين وبالنظر إلى كثافة نشاطهم البحري اتجاه الطرفين معا، وخاصة إشارة أغلب المصادر إلى محاصرة الأسطول الحمادي لبعض الموانئ الزيرية، ومنها دار صناعتهم البحرية، وعاصمة دولتهم المهديّة، من فترة لأخرى، وهذا مرده حالة الضعف التي كانت تمر بها الدولة الزيرية أمام عدو مزدوج (النورمان، الحماديين)، يؤكد في تقديري امتلاك الحماديين لعدد مماثل تقريبا لما امتلكه جيرانهم من قطع بحرية سواء الزيريين أو النورمان، وما يدعم هذا الرأي إشرافهم على دور رئيسية ثلاث لصناعة مختلف أنواع القطع الحربية التي تشكل منها أسطولهم، في كل من بجاية، وبونة، ومرسى الخرز كما سبق ذكره، واتخاذها قواعد رئيسية لانطلاق نشاطات الغزو البحري لتحقيق أهداف متعددة وخاصة مواجهة الخطر النورماني المهدد لسواحل إفريقية وبلاد المغرب<sup>(5)</sup>.

أما عن تنظيم القيادة البحرية العليا، وقيادة كل قطعة من قطع الأسطول الحمادي، فنتيجة لحيوية النشاط الحربي البحري، وطبيعة التحديات المفروضة، تحددت اختصاصات عمال البحر والمهام الملقاة على عاتقهم.

فالقيادة العليا لأركان الجيش الحمادي بشقيه البري والبحري، عقدت في الفترة الثانية من عمر الدولة أي منذ الانتقال إلى الواجهة البحرية واتخاذ بجاية عاصمة جديدة- لمقدم الأسطول-

1- ابن عذاري: المصدر السابق، ص309.  
2- المصدر السابق، ج01، ص475؛ شكيب أرسلان، تاريخ غزوات العرب في فرنسا وإيطاليا وسويسرا وجزائر البحر المتوسط، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، لبنان، 1983م، ص374، 373.  
3- السراج: المصدر السابق، ص437.  
4- النويري: المصدر السابق، ج24، ص247.  
5- أحمد إبراهيم العدوي: بلاد الجزائر-تكوينها الإسلامي والعربي-، ط01، مكتبة الأنجلو المصرية بالقاهرة، مصر، 1963م، ص280.

أي أمير البحر، مما يبرز بوضوح تعاضد دور البحرية الحمادية نشاطا وأهمية، ومساهمة في الدخل العام للدولة، إذ غالبا ما اشترك الجيش البري والبحري في القيام بعمل عسكري موحد تحت إشراف قيادة واحدة تولى رئاستها مقدم الأسطول ومنهم القائد "علي بن حمدون" على عهد "العزیز بن المنصور"<sup>(1)</sup>، و"مطرف بن علي بن حمدون" المعروف بالفقيه على عهد "يحيى بن العزیز"<sup>(2)</sup>، وخليفته "ميمون بن حمدون"<sup>(3)</sup>، تولوا مهمة هذه القيادة الموحدة ضمنا لانسجام الجيش، وتوجيه أكبر الضربات للعدو كسبا للانتصار، إذ يقوم برئاسة جميع القطع الحربية، فهو مسؤول عن إدارة المعركة وسلامة بحارته نظرا للحرية التي تمتع بها في إعداد الحملات لخطورة النشاط البحري وكثافة الحملات المسيحية على وجه الخصوص.

حيث تتمتع كل وحدة من الأسطول بإعداد خاص لطاقتها، والوسائل والعتاد اللازم لها، وفق نظم خاصة تفرض عليها اتباع تعليمات قائد الوحدة الذي يخضع هو وغيره لأمر البحر أو قائد الأسطول أو "المقدم" حسب الاصطلاح الحمادي. في حين يتولى ربان القطعة البحرية الواحدة الإشراف على حركتها، وتعبئتها، ومهمة إبحارها، وإلقاء مراسيها، إلى جانب إعداد الأسلحة، والإشراف المباشر على العمليات الحربية تحت توجيه المقدم الذي يضمن التنسيق بين جميع قطع الأسطول، وفي الوقت نفسه يقوم البحارة بأداء المهام المنوطة بهم في مواجهة العدو، حيث استفاد الحماديون في هذا الإطار من الخبرة الكبيرة للأندلسيين والصفليين، لمعرفتهم المتميزة بعلوم البحار وفن الملاحة<sup>(4)</sup>. الاستفادة أيضا من خيرة أهل إفريقية عقب نزوحهم إلى المغرب الأوسط كنتيجة لتأثيرات الحملة الهلالية على المنطقة، وما إشارة "ابن البعج" وزير تميم الزيري على "الناصر بن عناس" بإنشاء ميناء بجاية وتصوره لأهمية موقعه الاستراتيجي في حالة إنجازهِ<sup>(5)</sup>.

- 1- ابن خلدون: المصدر السابق، ج06، ص362؛ عبد الفتاح مقلد الغنيمي: موسوعة تاريخ المغرب العربي، المغرب الغربي بين بني زيري، وبني هلال وبني حماد - دراسة في التاريخ الإسلامي، ط01، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1994م، ج04، ص304-305.
- 2- ابن أبي دينار: المصدر السابق، ص92؛ ابن خلدون: المصدر السابق، ص331؛ عبد الحليم عويس: المرجع السابق، ص210، 211.
- 3- ابن عذاري: المصدر السابق، ج01، ص310؛ ابن الأثير (أبو الحسن عبد الواحد الشيباني الجزري) (ت 630هـ): الكامل في التاريخ، ط02، دار الكتاب العربي بيروت، 1343هـ/1905م، ج09، ص31.
- 4- الغنيمي: المرجع السابق، ج04، ص354؛ العدوي: بلاد الجزائر، ص281.
- 5- ابن الأثير: المصدر السابق، ج10، ص32-33؛ النويري: المصدر السابق، ج24، ص223-224.

## ثالثاً: الأسطول المغربي في عهد المرابطين والموحدين.

منذ أن سيطر المرابطون على الأندلس بدأت عملية تزواج بين المجتمعين المغربي والأندلسي؛ وتأثر المغرب بكثير من النظم التي كانت سائدة في الأندلس، وأنتت عملية التزاوج هذه ثمارها في العصر الموحي إذ استقرت نظم الدولة على نسق قلده من جاء بعدهم، فدراسة الأسطول خلال هذه الحقبة إنما هي دراسة مؤسسة واحدة خلال تمثل وحدة متكاملة.

## 1. نشأة الأسطول:

لعله من البديهي ألا يهتم المرابطون والموحدون ثم المرينيون في بداية أمرهم بإنشاء الأساطيل بسبب أصلهم البدوي وطبيعة حروبهم لتأسيس دولهم، ذلك أن قبائل لمتونة قبائل صحراوية قطنت "ما بين بلاد البربر وبلاد السودان وهم قوم لا يعرفون حرثاً ولا ثماراً"<sup>(1)</sup>

أما المصامدة فجيليو الحياة<sup>(2)</sup>، فمن الطبيعي أن يؤثر البدوي أو الجبلي الحروب البرية وإلا يخوض غمار النزاع البحري إلا إذا اضطرته الضرورة، ولهذا لم تسع هذه الدولة لتعمير أساطيل في دور تأسيسها لا سيما وإن نزاعهم مع سابقهم كان حول المناطق الداخلية، أما الساحل فقد كان يمثل أطراف منطقة هذا الصراع، ولم يستعمل المرابطون أو الموحدون أسطولهم في نزاعاتهم المغربية، ولم ترد في المصادر التي بين أيدينا إلا إشارة واحدة عن الأسطول في صراع المرابطين مع الموحيين في المغرب، فقد جهز تاشفين بن ي قطعا من الأسطول عند مرسى وهران خلال حربه مع عبد المؤمن بين علي لا دعما للجيش المقاتل في تلمسان وإنما ليهيئ طريقا للهروب إذا ما اضطر إلى ذلك<sup>(3)</sup>.

والحالة الوحيدة التي ذكر فيها استخدام أسطول في فتح مدينة ساحلية في طور التأسيس كانت سبتة مع يوسف بن تاشفين، فلما استعصت عليه واستصرخه ابن عباد لنجدة

1- ابن أبي زرع الفاسي (أبو الحسن علي بن عبد الله القاسم) (ت726هـ): الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، بعناية: كارل يوجن وتورنبرغ، دار الطياعة المدرسية، أوبسالة، 1843-1846م، ص76.

2- ابن خلدون: المصدر السابق، ج06، ص461.

3- ابن الأثير: المصدر السابق، ج03، ص16؛ ابن عذارى: المصدر السابق، ص103.

الأندلس طلب منه أسطولاً لفتحها حتى يؤمن ظهره، وقد أنجده ابن عباد به، فاستولى ابن تاشفين على سبتة سنة 477هـ بمساعدة المعتمد بن عباد<sup>(1)</sup>.

ولكننا نلاحظ أن باعث دول المغرب لإنشاء الأساطيل كان دائماً بسبب الأوضاع في الأندلس، فالرغبة في الاستجابة لنداء أهل الأندلس أو الجهاد أو حب التوسع في الأندلس كانت من العوامل الأساسية التي دفعت المرابطين والموحدين للاهتمام ببناء الأساطيل وتعميرها. وهنا حري بنا أن نتساءل هل دفع استعصاء سبتة ثم الجواز المتكرر إلى الأندلس بالمرابطين للاهتمام بإنشاء أسطول لدولتهم؟ تحدثنا رواية ينفرد بها ابن خلكان أن يوسف بن تاشفين "أخذ في إنشاء المراكب والسفن ليعبر بها" وذلك قبل أن يستصرخه ملوك الطوائف<sup>(2)</sup>. ولا نستطيع أن نقبل هذه الرواية لأسباب عدة<sup>(3)</sup>.

✓ لم يرد في المصادر التي بين أيدينا أن يوسف قد أنشأ أسطولاً لعبور جنده إلى الأندلس منذ جوازه الأول إلى جوازه الثالث.

✓ نحن نعلم أن الجواز الأول تم بسفن بني عباد

✓ يبدو أن يوسف كان يفكر خلال هذه الفترة في مسألة تأمين العبور ولهذا أخذ الجزيرة الخضراء من بني عباد بعد أن تنازلوا له عنها.

ولكن ذلك لا يعني أنه أنشأ أسطولاً، وأغلب الظن أنه ظل حتى جوازه الثالث يعتمد على سفن ملوك الطوائف، ولعل هذا صمادح صاحب المرية على الرغم من الخلافات بينهما، يقول المراكشي في شأن علاقة ابن تاشفين بابن صمادح "وكان ممن اختص بأمر المسلمين من ملوك الجزيرة وحظي عنده واشتد تقرب أمير المسلمين له: أبو يحيى بن معن بن صمادح المعتصم صاحب المرية"<sup>(4)</sup>.

1- ابن خلدون: المصدر السابق، ج06، ص382.

2- ابن خلكان (شمس الدين أبو العباس أحمد بن أبي بكر بن إبراهيم الشافعي) (ت681هـ): وفيات الأعيان وأنبياء الزمان، تحرير محمد محي الدين عبد الحميد، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1949م، ج06، ص112؛ المقري التلمساني (أبو العباس أحمد بن محمد) (ت1012هـ): نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب، تحقيق إحسان عباس، دار صادر، بيروت، لبنان، 1968م، ج04، ص354.

3- عز الدين عمر أحمد موسى: دراسات في تاريخ المغرب الإسلامي، ط01، دار الشروق، بيروت-القاهرة، 1403هـ/1983م، ص49.

4- المراكشي (عبد الواحد بن علي) (ت669هـ): المعجب في تلخيص أخبار المغرب، ضبط وتصحيح ونشر: محمد سعيد العريان ومحمد العربي العلمي، مطبعة الإستقامة، القاهرة، 1949م ص130-132.

✓ حتى الجواز الثالث لم يسع ابن تاشفين (462-500هـ) إلى ضم الأندلس ولهذا فلم يخشى أن يمنعه ملوك الطوائف (422-898هـ) العبور، هذا بالإضافة إلى أن شواطئ المغرب لم تكن في حاجة لحماية بحرية إذ أنها كانت بعيدة عن ميدان الصراع النصراني الإسلامي.

لهذا نرجح أن اهتمام المرابطين ببناء الأسطول بدأ مع الجواز الثالث وازداد بعده عبور الجيوش المرابطة إلى الأندلس ولحماية شواطئ الأندلس التي ضموها إلى أملاكهم.

ونستطيع أن نتبين الارتباط نفسه بين بناء الأسطول والسيطرة على الأندلس مع الموحدين أيضاً، فبالرغم من أن معركة تلمسان ووهران (539هـ/1145م)<sup>(1)</sup> أثبتت لأهل الأندلس أن نجم المرابطين أفل فهرعوا إلى عبد المؤمن وهو محاصر لفاس مبايعين<sup>(2)</sup>، وكان من بين من وصل إليه علي بن عيسى بن ميمون وضم قادمي مراكز الأسطول المرابطي للموحدين<sup>(3)</sup>، إلا أن هذا القول يجب ألا يبعث على الظن بأن هذا الحدث يمثل وراثه الموحدين للأسطول المرابطي لأن علي بن عيسى عاد وخلص بيعة الموحدين ولم يخضع إلا بعد أن فتح عبد المؤمن مراکش<sup>(4)</sup> التي لم يتم فتحها حتى سنة (552هـ/1157م)<sup>(5)</sup>.

ويبدو أن عبد المؤمن لم يفكر في إنشاء الأسطول إلا لما فتح مراکش وشرع يخطط لفتح الأندلس<sup>(6)</sup> متخذاً من غرناطة مركزاً، وعلى قيادته أحد بني مريم شيخاً للغزاة<sup>(7)</sup>.

وهكذا نلمح أن الدولتان المتعاقبتان لم تهتما بأمر الأسطول في بداية أمرهما بسبب حياتهما البدوية أو الجبلية الأولى بالإضافة إلى أن حروبهما الأولى كانت برية وما شواطئ المغرب إلا أطراف نزاعهما الأول، بيد أن ظهور المغرب منذ أيام المرابطين كقوة حربية

1- ابن الأثير، المصدر السابق، ج10، ص581، ابن عذاري: المصدر السابق، ج03، ص18.

2- المراكشي: المصدر السابق، ص212، ابن الخطيب (لسان الدين أبو عبد الله محمد بن عبد الله التلمساني) (ت776هـ): أعمال الإعلام في من بيع قبل الاحتلام من ملوك الإسلام، تحقيق ليقى بروفنسال، دار المكشوف، بيروت، 1956م، ص265.

3- ابن خلدون: المصدر السابق، ص487.

4- ابن خلدون: المصدر السابق، ص487.

5- ابراهيم حركات: النظام السياسي والحربي في عهد المرابطين، منشورات مكتبة الوحة العربية، الدار البيضاء، (د.ت)، ص205.

6- ابن صاحب الصلاة (أبو مروان عبد الملك محمد بن أحمد الباجي الإشبيلي) (ت594هـ): تاريخ المن بالإمامة على المستضعفين بأن جعلهم الله أئمة وجعلهم الوارثين، تحقيق عبد الهادي التازي، دار الأندلس، بيروت، 1383هـ/1964م، ص214.

7- ابن الخطيب: اللوحة البدرية في الدولة النصرانية، تصحيح محب الدين الخطيب، المكتبة السلطانية، القاهرة، 1347هـ، ج01، ص540، 552.

كبرى ألجأ أهل الأندلس إلى الاستنجاد بهم دوماً؛ الأمر الذي نبه دول المغرب إلى الأسطول وأهميته وضرورة العناية به، فما هي عدة هذا الأسطول وما هو نظامه وأي دور قام به؟

## 2. تعداد الأسطول:

تعتمد قوة الأسطول على توفر عدته وتنوعها ومن هنا فإن دراسة عدة الأسطول لن تجيء مكتملة إلا إذا درست مراكز صناعة سفنه وآلاته التي تعرف بـ"دار الصناعة"<sup>(1)</sup> أو "دار الصنعة"<sup>(2)</sup>. غير أن المصادر التي بين يدي لا تعطي معلومات عن "دار الصناعة" إلا أنني من الإشارات القليلة استطعت أن أفق على تعداد هذه الدور فترة كلتا الدولتين، وحرى بالذكر أن تعدد دور الصناعة أساساً على الرقعة الجغرافية التي احتلتها كل منهما.

فالدولة المرابطية (440-542هـ) التي استطاعت أن توحد المغرب الأقصى لأول مرة في ظل حكومة مركزية واحدة امتدت من طنجة شمالاً إلى نهر النيجر جنوباً ومن الجزائر بني مزغنة شرقاً إلى المحيط الأطلسي غرباً<sup>(3)</sup> بالإضافة إلى الأندلس، يسر لها ذلك استخدام دور الصناعة التي كانت قائمة منذ عهد أموي قرطبة مثل طنجة وسبتة والمريّة وقادس وطريف والجزيرة الخضراء<sup>(4)</sup>. ولا نعرف أنهم استخدموا دوراً جديدة أو أصلحوا دوراً أخرى قديمة، وكانت قاعدتهم الأولى هي المريّة<sup>(5)</sup>؛ التي تتمتع بحصانة طبيعية، وتشتمل كورتها على معدن الحديد<sup>(6)</sup>؛ وغدت أيام المرابطين "مدينة الإسلام"<sup>(7)</sup> بفضل ازدهارها التجاري البحري.

وأما الموحدون (562-558هـ) فقد كان اهتمامهم بالأسطول أكبر من اهتمام المرابطين، وساعدهم على ذلك اتساع رقعة دولتهم التي امتدت من طرابلس شرقاً إلى

1- المراكشي: المصدر السابق، ص229.

2- ابن الخطيب: الحلل الموشية في ذكر الأخبار المراكشية، تحقيق علوش، معهد الدراسات المغربية العليا، الرباط، 1936م، ص129.

3- ابن أبي زرع: المراكشي: الصدر السابق، ص 87-88؛ إبراهيم حركات: المرجع السابق، ص43-44.

4- ابن أبي زرع: الصدر السابق، ص99؛ محمد عبد الله عنان: عصر المرابطين والموحدين في المغرب والأندلس، القاهرة، 1964م، ق02، ص420.

5- إبراهيم حركات: المرجع السابق، ص205.

6- المقري التلمساني، المصدر السابق، ج01، ص162.

7- الحميري: الصدر السابق، ص184.

المحيط غرباً، ومن حدود غانة وكوكو في الصحراء جنوباً<sup>(1)</sup> إلى جبال الشارات شمالاً، فتيسر لهم استخدام دور الصناعة القديمة المنتشرة في السواحل منذ أيام أموي قرطبة وعبيدي إفريقية ثم المرابطين، فمن المراسي القديمة التي ظل الموحدون يستخدمونها في بناء سفنهم: طنجة وسبتة وبادس وبلاد الريف ومهدية بني عبيد وتونس ووهران وهنين وعنابة وبجاية وقادس والمريّة والجزيرة الخضراء وشلب<sup>(2)</sup>. وهكذا يظهر لنا اهتمام الموحدين المتزايد بالأسطول من اهتمامهم بدور صناعة سفنه، ويتجلى اهتمامهم بأسطولهم أنهم نقلوا مركز القيادة من الأندلس إلى المغرب فمذ خلافة عبد المؤمن بن علي كانت سبتة مركزاً دائماً للأسطول الموحدية<sup>(3)</sup>. كما أصبحت أكثر سفنهم تبني في الشواطئ الموحدية<sup>(4)</sup>.

الموحدية<sup>(4)</sup>.

على الرغم من تعدد دور صناعة السفن في الفترة موضع الدراسة فإننا لا نعلم عدداً ثابتاً لسفن الأسطول في عهد أية دولة التي ندرسها، ولكي نعطي صورة عن قوة الأسطول أو ضعفه خلال هذه الفترة فمن الخير أن نستعرض عدد السفن التي استخدمت في الغزوات أو في نقل الجيش. يقول ابن خلدون: أن عدد أسطول المرابطين في المغرب والأندلس بلغ مائة قطعة<sup>(5)</sup>، ويبدو أن عدده كان أكبر من ذلك إذ أن الأسطول الذي استعاد ميورقة من البيزيين وحلفائهم سنة (509هـ/1116م) كان يتكون من ثلاثمائة جفن<sup>(6)</sup>، ولكن في غزوة صغيرة عام (515هـ/1121م) على شواطئ الأندلس كانت سفن الأسطول خمسة وعشرين قطعة فقط<sup>(7)</sup>.

ويبدو أن الأسطول الموحدية كان أكثر عدداً من المرابطية إذ أن عبد المؤمن لما استعد لغزو الأندلس سنة (552هـ/1162م) أنشأ مائتي قطعة حسب رواية شاهد عيان<sup>(8)</sup>،

1- مؤلف مجهول: الاستبصار في عجائب الأمصار، تحقيق سعد زغول عبد الحميد، الإسكندرية، 1958م، ص176، 111.

2- ابن القطان ( أبو محمد حسن بن علي محمد بن عبد الملك الكتامي المراكشي) (ت منتصف القرن 07هـ): نظم الجمان لترتيب ما سلف من أخبار الزمان، تحقيق: محمود علي مكي، تطوان، المغرب، (د.ت)، ص148؛ الاستبصار، ص130؛ محمد المنوني: العلوم والآداب والفنون على عهد الموحدين، تطوان، المغرب، 1950م، ص254، 255.

3- ابن عذاري: المصدر السابق، ج03، ص117، 113-118، 218؛ ابن الخطيب: أعلام...، ص271.

4- ابن صاحب الصلاة: المصدر السابق، ص214، ابن أبي زرع: المصدر السابق، ص131.

5- ابن خلدون: المصدر السابق، ج01، ص357.

6- محمد عنان: المصدر السابق، ج01، ص77.

7- ابن عذاري: المصدر السابق، ج04، ص66.

8- ابن صاحب الصلاة: المصدر السابق، ص214.

وتكون أسطول فتح ميروقة في ختام القرن السادس/ الثاني عشر من ثلاثمائة جفن<sup>(1)</sup>، وكثيرا ما كان يدعم الجيش بأسطول حربي يبلغ عدد سفنه سبعين قطعة<sup>(2)</sup>. ونستنتج من حصاد ما سبق أن عدد سفن الأسطول تحكمت فيه عدة عوامل: مثل طبيعة منشأ الدولة وحالها اتساعا وانكماشها ثم سياستها في الأندلس ومدى توسعها هناك والتزامها بالدفاع عن تلك الأرض في وجه المد النصراني المتزايد في سعيه لاستعادة الأندلس من المسلمين.

وأما عن نوع السفن فلا نملك تفاصيل وافية عنه في الفترة المرابطية ويبدو أن أغلب الأجناف في العهد الموحيدي وكانت غزوانية أو غزوية<sup>(3)</sup>، ونلاحظ أن الموحيدين استخدموا الشيني والشلندي<sup>(4)</sup> والغراب والشخاتير<sup>(5)</sup> والمراكب والمسطحات والحراريق والزوارق<sup>(6)</sup>.  
والزوارق<sup>(6)</sup>.

فالمراكب والشلنديات للنقل، والشونات مراكب كبيرة تنصب فيها أبراج للدفاع، والحراقات هي التي تحمل المنجنيقات التي ترمي بالنفط المشتعل على العدو للهجوم، والطردات سفن صغيرة سريعة، والغراب والشخاتير للحركة السريعة، ولا نعرف نسب توزيع هذه الأنواع، إلا في حالة واحدة أمدنا بها ابن عبد المنعم الحميري عن أسطول فتح ميروقة حيث ذكر أنه كان يتكون من ثلاثمائة جفن منها سبعون غرابا وثلاثون طريدة وخمسون مركبا كبيرا وسائرها قوارب منوعة<sup>(7)</sup>. ومن هذا الإحصاء يتضح أن سفن الحركة السريعة كانت أغلب عند الموحيدين، ولا تختلف أسلحة الأسطول عن أسلحة الجيش، فقد استعمل غزاة البحر المجانيق والسهال والمساخي والفؤوس والمعاول والرقائق والحبال والدروع والسيوف والرماح والبيضات والأتراس والقسى والنشاب<sup>(8)</sup>.

1- الحميري: المصدر السابق، ص189.

2- ابن الأثير: المصدر السابق، ج11، ص242 وج12، ص147، النويري (أبو العباس شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب البكري) (ت733هـ): نهاية الأرب في فنون الأدب، تحقيق: حسن نصار وعبد العزيز الأهواني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1403هـ/1983م، ص210، 211.

3- ابن أبي زرع: المصدر السابق، ص223-224.

4- المصدر نفسه، ص243؛ ابن خلدون: المصدر السابق، ج07، ص436.

5- أحمد عزراوي: رسائل موحدية مجموعة جديد، ط01، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالقيظرة، سلسلة نصوص ووثائق رقم02، الدار البيضاء، 1416هـ/1995م، ص12.

6- محمد المنوني: المرجع السابق، ص255.

7- ابن أبي زرع: المصدر السابق، ص189.

8- المصدر نفسه، ص225.

### 3. تنظيم الأسطول:

كان أمير المسلمين المرابطي والخليفة الموحي يمثلون السلطة العليا في الدولة وهم الذين يأمرهم بتعمير الأساطيل وإجرائها وتوجيهها إلى الغزوات<sup>(1)</sup>، بيد أن أمراء المسلمين لم يباشروا القيادة العملية للأسطول طوال الفترة قيد الدراسة، وإنما افردت القيادة العملية في خطة قائمة بذاتها، ويسمى متوليها في العصر المرابطي "قائد البحر"<sup>(2)</sup>. أو "قائد الأسطول البحري"<sup>(3)</sup>. وفي الفترة المرابطية كان يطلق على قواد المراسي كلمة قائد مضافا إليه مركز مركز قيادته فالقائد أبو السداد كان يسمى بـ "قائد دانية"<sup>(4)</sup>، وفي العهد الموحي يطلق عليه "صاحب إمارة البحر"<sup>(5)</sup>.

نلاحظ أن المرابطين الذين اتخذوا الأندلس مقرا لأسطولهم جعلوا قيادة أسطولهم في أسرة أندلسية هي أسرة بني ميمون، فقد اشتهر منهم بالقيادة أبو عبد الله بن ميمون، وابن أخته علي بن عيسى<sup>(6)</sup>، ومحمد بن ميمون<sup>(7)</sup>، وهناك قائد وحيد لا ينتمي لهذه الأسرة هو ابن ابن تفرتاش فاتح الجزر الشرقية<sup>(8)</sup>.

أما الموحدون الذين اشتهروا بتنظيماتهم الحزبية الدقيقة التي يمنت على كل الخطط ذات النفوذ السياسي الفعلي؛ فقد وكلوا في طور ازدهار الدولة (558-610هـ/1162-1213م) قيادة "أساطيل البرين" في الغالب لعناصر من غير طبقات الموحيين، ويبدو أنهم قد عاشوا في بداية حياتهم في جبال درن بعيدا عن البحر، ولم تكن لهم خبرة بالعمل العسكري البحري مثلهم مثل سلفهم المرابطين الصحراويين، فأسندوا قيادة أسطولهم للعناصر التي عملت فيه من قبل مثل بني ميمون الذين كانوا قادة الأسطول المرابطي<sup>(9)</sup>، وبني مردنيش مثل غانم

- 1- ابن عذاري: المصدر السابق، ج 3 ص 145، 118؛ ابن زرع: المصدر السابق، ص 275، 262.
- 2- ابن خلدون: المصدر السابق، ج 06 ص 389؛ المقرئ: المصدر السابق، ج 01، ص 167.
- 3- ابن عذاري: المصدر السابق، ج 04، ص 66، 62.
- 4- محمد عبد الله عنان: المرجع السابق، ق 01، ص 77.
- 5- ابن القطان: المصدر السابق، ص 148.
- 6- ابن عذاري: المصدر السابق، ج 03 ص 21.
- 7- ابن خلدون: المصدر السابق، ج 06، ص 389.
- 8- محمد عبد الله عنان: المرجع السابق، ق 01، ص 77؛ ابن خلدون: المصدر السابق، ج 06، ص 387.
- 9- ابن الخطيب: الحلل الموشية، ص 129، النويري: المصدر السابق، ص 203.

وأبي العلاء<sup>(1)</sup>، أو عناصر كسبت خبرة خاصة فاستخدموها لكفاءتها؛ مثل أبي العباس الصقلي الصقلي الذي عمل في أسطول صقلية ردحا من الزمن ثم انضم للموحدي<sup>(2)</sup>.  
ويبدو أن الموحيدين كانوا يخططون لإسناد أسطول للرجال من "الأشياخ"؛ وهذا ما يفسر استخدام عبد المؤمن ثم يوسف ابنه أحد الأشياخ الموحيدين في قيادة الأسطول، فقد عين عبد المؤمن أحد "أهل خمسين" وهو عبد الله بن سليمان، ثم عين يوسف بن عبد المؤمن أحد أبناء "أهل الدار" وهو عبد الله بن إسحاق بن جامع، ولما جاءت خلافة المنصور، وكان الموحدون قد اكتسبوا خبرة عملية في العمل العسكري البحري، بدأ الأشياخ من الموحيدين يكونون العنصر الغالب في قيادة الأسطول، مثل بني جامع<sup>(3)</sup>، وبني إبراهيم الهزرجي<sup>(4)</sup>، وأشخاص من كومية مثل: ابن عطوش<sup>(5)</sup>، وابن عبد الله بن عبد السلام<sup>(6)</sup>، وعبد الله بن طاع الله<sup>(7)</sup>، وابن زكريا بن مزاحم<sup>(8)</sup>، بيد أن هذا التحول لا يعني أن العناصر من غير الموحيدين قد أبعدت فقد ذكر من بين القادة أحد بني ميمون<sup>(9)</sup>، وأبو العباس الصقلي<sup>(10)</sup>.

ومما يؤكد على توجه الموحيدين نحو السيطرة على قيادة الأسطول أن طبقة الطلبة أصبحت منذ خلافة عبد المؤمن هي المسيطرة على قيادة وحدات الأسطول، فهم المشرفون على الوحدات، وهم الذين يعدونها ويقودونها، ويسمون بطلبة الأسطول<sup>(11)</sup>؛ بعد أن أعدهم عبد المؤمن إعدادا خاصا من خلال: التدريب الذي كانوا ينالونه، فبالنسبة للمرابطين لم نجد ما يشير إلى أنهم اهتموا بتدريب قوادهم تدريبا خاصا، ويبدو أنهم اكتفوا بتعيين أولي للخبرات السابقة، أما الموحدون فقد اهتموا بهذا الأمر منذ أن فتحوا المغربيين الأدنى

- 1- ابن عذاري: المصدر السابق، ج03، ص112، ابن الخطيب: اعلام الإعلام، ص271.
- 2- ابن أبي زرع: المصدر السابق، ص130، ابن خلدون: المصدر السابق، ج06، ص503.
- 3- رسائل موحديّة، ص177؛ ابن خلدون: المصدر السابق ج6 ص507،526،512.
- 4- ابن عذاري: المصدر السابق، ج03، ص221،219،215،157؛ ابن خلدون: المصدر السابق، ج06، ص512،518.
- 5- ابن خلدون: المصدر السابق، ج06، ص507.
- 6- ابن عذاري: المصدر السابق، ج03، ص218.
- 7- ابن خلدون: المصدر السابق، ج06، ص516.
- 8- ابن عذاري: المصدر السابق، ج03، ص350.
- 9- المصدر نفسه: ج03، ص216؛ ابن أبي زرع: المصدر السابق، ص189.
- 10- ابن عذاري: المصدر السابق، ج03، ص150،49؛ ابن خلدون: المصدر السابق، ج06، ص507.
- 11- رسائل موحديّة، ص177،174،173.

والأوسط، فقد أسس عبد المؤمن مدرسة "للحفاظ" سنة (550هـ/1155م)، ومنها تخرج "طلبة الأسطول" وفيها نالوا تدريباً عملياً في شؤون البحر سباحة وتجديفاً<sup>(1)</sup>.

ويبدو أن التربية العملية في شؤون البحر لمن يقومون بعمل في الأسطول استمرت بعد خلافة عبد المؤمن، ويتضح ذلك من أن المنشآت التي أقامها الموحدون اهتموا فيها اهتماماً بالغاً بالبرك الاصطناعية، كما بنو مدرسة في رباط الفتح لتعليم فنون الملاحة<sup>(2)</sup>.

وأما عن تنظيم الأسطول من حيث وحداته والعناصر المكونة له وكيفية خروجه إلى القتال، والطريقة التي يتبعها في المعارك، فالمصادر التي بين أيدينا صامتة عنها؛ ما خلا أشارت مبتسرة عن عرض الأسطول وطريقة القتال، ومن هذه الإشارات نعلم أن السلطان أو الأمير القائد كان يستعرض الأسطول في طنجة أو الجزيرة الخضراء وقد "يلعبون أمامه كفعالهم في حربهم"<sup>(3)</sup>. ثم يتجه الأسطول إلى وجهته وقبل المعركة يوعظ الجند ويذكر<sup>(4)</sup>.

بعد أن شرحت دوافع الاهتمام بالأسطول ووضحت عدته ونظامه بالقدر الذي وفرته المصادر التي بين يدينا؛ أتساءل ما هو الدور الذي لعبته الأربطة في المغرب الأوسط خلال هذه الحقبة الزمنية؟

#### رابعاً: الأربطة ودورها في الجهاد البحري :

كانت بلاد المغرب الإسلامي بحكم موقعها الجغرافي من أهم الثغور الرئيسية للبلاد الإسلامية، ولذلك فلا غرابة أن تزدهر فيها حركة بناء وتشبيد المحارس والأربطة على طول سواحلها، ولقد ارتبط الرباط في هذه البلاد ارتباطاً وثيقاً في البداية بالأدوار العسكرية، وهذا يعود إلى الدور الذي لعبه قبل الفتح، وما كان ينبغي أن يقوم به في حماية المناطق الثغرية بالأساس، والتي كانت مرشحة لأن تستهدف من طرف الأعداء أو تستغل من طرفهم للهجوم على بلاد المسلمين.

1- ابن القطان: المصدر السابق، ص132، 340؛ ابن الخطيب: الحلل الموشية، ص129.

2 محمد المنزني، ص21.

3- ابن أبي زرع: المصدر السابق، ص224، 243؛ للمزيد ينظر: ابن الحاج ( أبو القاسم برهان الدين ابراهيم بن عبد الله بن محمد النميري الغرناطي) (ت بعد 774هـ): فيض العباب وإفاضة قذاح الأدابي الحركة السعيدة إلى قسنطينة والزاب، ط01، درا الغرب الإسلامي، بيروت، 1990م، ص127-30.

4- السلاوي (أبو العباس أحمد بن خالد الناصري) (ت1315هـ): الاستقصا لدول المغرب الأقصى، تحقيق وتعليق: جعفر الناصري ومحم الناصري، دار الكتاب، الدار البيضاء، 1955م، ج03، ص52.

وقد كان الرباط قلعة حصينة للجنود المسلمين المرابطين للجهاد، وكان في الوقت نفسه يستعمل ملجأ يلتجئ إليه السكان المسلمون المجاورون له في حالة هجوم العدو، وكان أيضا نوعا من الخانقاة<sup>(1)</sup> يحيا أصحابه بإرشاد شيخ زاهد حياة التقوى، ويتلقون تعليما إسلاميا<sup>(2)</sup>. هذا ما يدلنا على الدور المتشعب الذي لعبه الرباط في بلاد المغرب، والموزعة على الجوانب العسكرية للحفاظ على الأمن واستخدامه لأغراض دينية للتعبد لله، وحتى أنه استغل لأغراض مدنية أخرى لصالح السكان. وفي بلاد المغرب فإن الفاتحين قاموا ببناء الأربطة في القرن الثامن والتاسع ميلادي (القرنين الثاني والثالث للهجرة) حتى داخل القلاع البيزنطية التي تحولت إلى أربطة أو شبه مدن، وهذا ما أشار إليه اليعقوبي<sup>(3)</sup> الذي تكلم على قلاع قريبة من بعضها البعض<sup>(4)</sup>.

كان ظهور نظام الأربطة والمحارس قد ارتبط ببلاد المغرب الإسلامي بعصر الفتوح ذلك لأن المغرب الإسلامي كان أرض جهاد، وكان ساحله كله معرضا للغارات البحرية المفاجئة التي يوجهها البيزنطيون من قواعدهم في صقلية وسردانية وجنوبي إيطاليا<sup>(5)</sup>، كما ارتبطت بالعبادة أيضا وكانت مقرا للعبادة بالإضافة إلى الأدوار العسكرية، حيث كان هؤلاء العباد يدافعون ويردون غارات الأعداء على تلك المناطق، ولذلك نجد في القرون التالية تحديدا دقيقا لمفهوم الرباط إذ يعرفه البرزلي (ت 841هـ) أنه "موضع الحرس في الأوقات التي يتوقع فيها العدو، فلو كان العدو حاضرا أو توقع حضوره فهو الحرس"<sup>(6)</sup>.

وإن عرف هذا الدور بعض التلاشي عند استقرار أوضاع البحر لصالح العرب، ابتداء من القرن الثالث الهجري<sup>(7)</sup>، ولذلك فإن مدن الساحل ببلاد المغرب الأوسط في القرون

- 1- الخان: مصطلح يستعمل في المشرق ويعني الفندق أو البيت الذي ينزل فيه المسافرون.
- 2- ألفرد بل: الفرق الإسلامية في الشمال الإفريقي من الفتح العربي حتى اليوم، ترجمة: عبد الرحمن بدوي، ط3، دار الغرب الإسلامي، لبنان، 1987م، ص99.
- 3- يشير اليعقوبي عند ذكره لمدن المغرب القريبة من الساحل أن من يسكنها هم الجند ينظر مثلا كلامه: "ومن أسفاس إلى موضع يقال له بنزرت مسيرة ثمانية أيام وفي جميع المراحل حصون متقاربة ينزلها العباد والمرابطون"، ينظر: المصدر السابق، ص189.
- 4- الطاهر طويل: المدينة الإسلامية وتطورها في المغرب الوسط من النصف الثاني للقرن الهجري الأول القرن الخامس للهجرة، ط01، المتصدر للترقية الثقافية والعلمية والإعلامية، الجزائر، 2001م، ص311.
- 5- السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي: تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، ص41.
- 6- البرزلي (أبو القاسم بن أحمد البلوي التونسي) (ت 841هـ): فتاوى البرزلي-جامع مسائل الأحكام لما نزل من القضايا بالمفتين والحكام-، تحقيق: محمد الحبيب الهيلة، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 2002م، ج02، ص30.
- 7- محمد حسن: الجغرافيا الإفريقية من القرن الأول إلى القرن التاسع الهجري، 15،08م-فصول في تاريخ المواقع والمسالك والمجالات-، دار الكتب الوطنية، بنغازي، ليبيا- دار الكتب المتحدة، بيروت، 2004م، ص147.

القرون التي تلت مرحلة الفتح كان أغلبها قد استغل في المهام الدفاعية وضمان سلامتها وحمايتها من الضربات البحرية أكثر من الثورات المندلعة في الداخل<sup>(1)</sup>، أو استخدمت كمنطلقات لعمليات الفتح التي شهدتها مناطق الضفة الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط، لتتحول إلى مراكز لأسواق كبيرة للتجار المسلمين بعد أن أصبح غرب البحر المتوسط محورا مهما في التجار العالمية خاصة تلك التي ربطت مناطق جنوب الصحراء ببلاد الأندلس.

وقد تميزت الأربطة بنظام خاص بها سواء في الجانب العمراني المادي أو في ما يخص المرابطين أنفسهم، وكان الرباط يزود عادة بمنار توقد فيه النار ليلا للندير باقتراب سفن العدو برا وبحرا<sup>(2)</sup>، كما ذكرت كتب الفقه والنوازل العديد من الشروط التي يجب أن تتوفر في سكان الأربطة والمحارس، فقد ذكر البرزلي نازلة عن رجل يشتري ويبيع في الحصن، هل يجوز له ذلك فأجاب "إن كان زما فلا يحق له في الحصن لأنه إنما يسكن الحصون من فيه القوة على الحرس والعسس والخروج عند وقوع النفير إلا أن يكون للفاضل الذي لا سيتغنى عنه ومن يعلم الناس القرآن، فمثل هذا إذا أصابته زمانة لم يتحول عن موضعه، وأما حرف التجارات فليس من شأن المرابطين"<sup>(3)</sup>. والمعنى المستخلص هو: التفرغ التام للجهاد وعدم الاشتغال بغيره من المهمات الأخرى إلا ما كان فيه مصلحة للمرابطين.

من هنا يمكننا القول إن الأربطة كانت، ورغم مهامها الدفاعية، قد تمتعت بمظاهر مدنية، من تجمع للسكان الذين توفرت فيهم شروط المرابطة ووجود مرافق خاصة بهم كالمساجد والمتاجر والمعلمين، وغيرها من المرافق الأخرى، ولذلك تعددت مهام الأربطة والمحارس، تبعا لهذه الأدوار.

وفي الفترة التي امتدت إلى غاية القرن (05هـ/11م)، مرت الأربطة ببلاد المغرب على مختلف المراحل والأدوار، فمع تطور الأسطول البحري لهذه البلاد في ظل الحكم

1- الطاهر طویل: المرجع السابق، ص312

2- السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي، المرجع السابق، ص41.

3- البرزلي: المصدر السابق، ج5، ص422.

الفاطمي والسيطرة على منطقة غرب البحر المتوسط، أصبحت هذه الأربطة مركزاً لشن الهجوم منذ بداية القرن الثالث وغزو صقلية عام 212هـ/829م<sup>(1)</sup>، على أن هذا لا يدفعنا إلى الاعتقاد أن السلطة كانت متحمسة لتركيز جهودها نحو منطقة البحر، إذ كانت جهود المغاربة في هذا الجانب تتمثل في قيامهم بجهد غير منظم ولا متصل لأن الدول الرسمية لم تعتن به، ولم تنتبه إلى ما يعود عليها من الخير من وراء السيطرة على البحر ويعود ذلك إلى المغامرين وذوي البأس والمتحمسين من أهل شواطئ المغرب، وهؤلاء من الممكن أن يكونوا خالصي النية في الجهاد أو مجرد طامعين في الغنم والسلب<sup>(2)</sup>. وقد أشار أبو عبيد البكري إلى هذه الحصون والرباطات التي كانت ممتدة على طول الشريط الساحلي وكان أهمها:

- 1- **رباطات مدينة شرشال:** يقول عنها البكري "رباطات يجتمع إليها في كل عام خلق كثير"<sup>(3)</sup>، ولعل هذا الوصف ينم عن طبيعة هذا الرباط الذي يكون قد جمع بين دور العبادة والجهاد.
- 2- **رباط مرسي مغلية بني هاشم:** يصف البكري المرسي ورباطه أنه "مرسي صيفي لا يكن من ريح، وله رباط على ضفة البحر مسكون وماؤه كثير، وبينه وبين قصر الفلوس خمسة وثلاثون ميلاً"<sup>(4)</sup>.
- 3- **رباط مدينة ندرومة:** يقع هذا الرباط على النهر الذي يعبر المدينة، والتي تبعد عن البحر بمسافة ميلين<sup>(5)</sup>، ويقول البكري إن على هذا النهر "حصنان ورباط حسن مقصود يتبرك به"<sup>(6)</sup>.
- 4- **رباط أرزاو:** المدينة بها قلاع "ورباط يقصد إليه"<sup>(7)</sup>. عرفت هذه الأربطة الكثير من التغيرات مع مرور الوقت، فلم تكن محافظة على وتيرة متناسقة من التهيؤ والاستعداد الدائمين فكثيراً ما اعترت حالات التراجع أو الدعة لهذه الحصون والأربطة، والسبب في

1- محمد حسن: المرجع السابق، ص145.

2- حسين مؤنس: تاريخ المسلمين في البحر المتوسط - الأوضاع السياسية والاقتصادية والاجتماعية-، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1993م، ص67.

3- المصدر السابق، ج2، ص268.

4- المصدر نفسه، ج2، ص267.

5- الحسن بن محمد الوزان: وصف إفريقية، ترجمة: محمد حجي ومحمد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، لبنان، 1983م، ص350، 132.

6- البكري: المصدر السابق، ج2، ص263؛ صاحب الاستبصار، المصدر السابق، ص135.

7- البكري: المصدر نفسه، ص252.

ذلك ما كان يعيشه العالم الإسلامي من تقلبات سياسية واضطرابات أثرت على خمول النشاط البحري وهذا بسبب انشغال الدولة العباسية بمشاكل القسم الشرقي من البلاد الإسلامية. وأخيرا النتيجة التي يمكن التوصل إليها من خلال هذا الطرح هو أن دور الأسطول المغربي والأربطة كان في مد جزر حيث كلما اتسع دور الأسطول في الحوض الغربي من البحر المتوسط تراجع دور الرباط على السواحل المغربية ، وكلما تراجع دور الأسطول كان للرباط مهمة أكبر وأثقل.

## الفصل الثالث:

# علاقة اقتصادية تجارية-

أولاً: المسالك البحرية للمغرب الأوسط

ثانياً: التجارة البحرية في المغرب الأوسط

ثالثاً: الصادرات والواردات

شكلت بلاد المغرب الأوسط بما كانت تتمتع به من موقع وسط، بين أهم المناطق والمسالك التجارية العالمية إذ كانت تتحكم في أهم هذه المسالك سواء البرية والتي كانت تربط المناطق الجنوبية بالشمال، أو البحرية الواصلة سواحل المغرب وبلاد الأندلس وأوروبا أو مع الشرق. ومن هنا اكتسبت المدن الساحلية أهمية كبيرة في توفير أهم الأسواق والمراسي لاستمرارية هذه التجارة، وما تجدر الإشارة إليه أن الكثير من المدن الساحلية ببلاد المغرب الأوسط كان منشؤها الأول لا يعدو أن يكون مجرد مرسى للتجارة، ثم تطورت هذه المراسي وأصبحت تتمتع بمقومات المدن الكبيرة والمهمة والتي شهدت تطورا خلال القرون التالية.

### أولا: المسالك البحرية للمغرب الأوسط:

اعتبرت المسالك البحرية في الحوض الغربي من المتوسط استمرارا لتلك التي كانت تربط بين بلاد المغرب وبلاد السودان، وذلك بالنظر إلى العلاقات التجارية التي كانت تربط بين بلاد المغرب وأوروبا من جهة؛ وبين المغرب وبلاد السودان من جهة أخرى، فنشطت العديد من الخطوط التجارية البرية والبحرية. لكن يلاحظ أن الخطوط التجارية البرية الرابطة بين المغرب وجنوب الصحراء؛ حظيت باهتمام كبير من قبل ثلة من الباحثين<sup>(1)</sup>؛ الذين انطلقوا من المادة المصدرية التي توفرها كتب المسالك والجغرافيا التي خلفها الجغرافيون والرحالة المسلمون<sup>(2)</sup>. وعضدوها بأبحاث أركيولوجية، فأمكننا تشكيل صورة واضحة نسبيا عن هذه الطرق، وهذا بخلاف المسالك البحرية التي لا تتجاوز معلوماتنا عنها بعض الإشارات المقتضبة، ولا شك أن الأمر هنا تقني إذ إن معالم الطرق البرية واضحة ويمكن تتبعها على عكس المسالك البحرية التي يصعب تعيين خط بعينه، فالغالب على الخطوط البحرية خضوعها لظروف خاصة تمثلت في ما يلي:

1- للمزيد ينظر: مولاي هاشم القاسمي: **مجتمع المغرب الأقصى في منتصف ق4هـ/ق10م**، الدار البيضاء، 1995م، ص359. وما بعدها، عز الدين أحمد عمر موسى: **النشاط الإقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن06هـ، ط01**، دار الشروق، 1983م، ص305، وما بعدها، حسن حافظي علوي: **سجل ماسة وإقليمها في ق08هـ/14م**، مطبوعات وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، ط01، 1987، ص346. وما بعدها.

2- ابن حوقل والإدريسي.

أن الدراسات التي أنجزت حول المسالك البحرية في الحوض المتوسطي عامة، والجزء الغربي منه خاصة -قليلة جدا- وذلك قياسا بالدراسات التي أنجزت حول المسالك البرية، فإذا كانت القوافل الصحراوية، تكاد تكون معروفة مسالكها ومعالمها، إما بفضل التجربة المكتسبة بتكرار مداومة على طرق بعينها، وإما بفضل الاستعانة بالأدلاء. فإن الأمر يختلف عند الحديث عن المسالك البحرية، حيث يصعب تحديد طرق بعينها اللهم إلا إذا استثنينا تلك المسالك التي كانت تحاذي البر في إطار الإبحار الملازم للساحل، أما باقي الخطوط فإما أنها كانت تربط بين ميناءين متقابلين كما هو الشأن بالنسبة لتلك التي تحدث عنها البكري<sup>(1)</sup>، وإما أنها كانت تربط بين ميناءين أو عدة موانئ بين ضفتي المتوسط، كما هو الشأن بالنسبة لموانئ إفريقية وبجاية، والمدن الإيطالية.

### 1. الخط البحري بين المغرب الأوسط وبقية المدن الساحلية بالمغرب الإسلامي:

ويتمثل في خط الاتصال الذي كان موجودا بين موانئ بلاد المغرب الإسلامي، ذلك أن المغاربة كانوا ينقلون سلعهم عبر هذا الخط البحري؛ الذي كان يربط موانئ كل من طرابلس، قابس، صفاقس، المهديّة، سوسة، تونس، القالة، عنابة، سكيكدة، بجاية، والجزائر، شرشال، تنس، وهران، سبتة، طنجة، أصيلا، العريش، وسلا، الرباط، أنفا، مالقة، والمرية<sup>(2)</sup>. وتتعدد نقط انطلاق هذا الخط، إما من إشبيلية التي كانت لها علاقات قوية بمدينة الإسكندرية<sup>(3)</sup>، وإما من سبتة وجزيرة طريف<sup>(4)</sup>، وإما مباشرة من ألمرية التي انطلق منها ابن رشيد السبتي<sup>(5)</sup>.

1- المصدر السابق، ص 81.

2- لطيفة بشاري: "التجارة الخارجية لتلمسان في عهد الإمارة الزيانية من الـ10-07هـ"، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، الجزائر، 1986م-1987م، ص 59.

3- Ch. Picard: L'Océan atlantique musulman de la conquest arabe à l'époque Almowahade, Paris, 1999, p.408.

4- ابن جبير (أبو الحسين محمد بن أحمد الكناني الأندلسي) (ت 614هـ): رحلة ابن جبير، مقدمة مصطفى زيادة، (د.ت)، ص 41.

5- ابن رشيد السبتي (أبو عبد الله محمد بن عمر) (ت 721هـ): ملء العيبة بما جمع بطول الغيبة في الوجهة الوجبهة إلى الحرمين مكة وطيبة، تحقيق محمد الحبيب بن الخوجة، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، 1407هـ/1988م، ج 02، ص 230.

وإما من مالقة التي انطلق منها أبو بكر بن العربي المعافري<sup>(1)</sup>، ثم بعد ذلك تسيير السفن محادية لسواحل بلاد المغرب إلى أن تصل إلى الإسكندرية ومنها تتابع رحلتها نحو سواحل بلاد الشام خاصة موانئ عكا وصور وصيدا<sup>(2)</sup>.

لقد اعتبر هذا الخط أنشط الخطوط البحرية في الحوض المتوسطي، وقد كان مرتادا أساسا من قبل الحجاج (المسلمين والنصارى) الذين كانت تتولى البحرية الإيطالية نقلهم إلى الديار المقدسة، ونظرا لهذه الأهمية، فإن العديد من الباحثين وقفوا عنده محاولين تفسير سبب تفضيل الحجاج والتجار المغاربة لهذا الطريق البحري على الطريق البري الذي كان يربط بين بلاد المغرب ومصر<sup>(3)</sup>، وقد أرجعوا ذلك إلى ما عرفته إفريقية من اجتياح للقبائل العربية، فأضحى الطريق البري غير آمن مما دفع بالمسافرين القاصدين إلى مصر، وما بعدها إلى ركوب البحر، وقد لاحظ أحد المهتمين بالمادة التي وفرتها وثائق الجنيزة أن النصف الثاني من القرن (5هـ/11م) شهد كثرة الوثائق التي تشير إلى شحن التجار لبضائعهم بحرا، وذاك خوفا من أي أذى يمكن أن يسببه لهم الوجود العربي هنالك<sup>(4)</sup>.

## 2. الخطوط البحرية بين المغرب الأوسط وجمهورية جنوب غرب أوروبا:

➤ **خط جنوة المغرب الأوسط:** ويأتي في المقام الأول الطريق الجنوبي، الذي ينطلق مباشرة من ميناء جنوة إلى ميناء بجاية أو وهران في كل الأوقات والظروف، مروراً، بجزيرتي كورسيكا وسردينيا الواقعتين على نفس الاتجاه<sup>(5)</sup>.

- 1- ابن العربي (أبو بكر محمد بن عبد الله المعافري الإشبيلي) (ت543هـ): قانون التأويل، تحقيق: محمد السليمان ط02، دار الغرب الإسلامي، 1990م، بيروت، ص79. وحول المحطات التي كانت تشكل هذا المحور حسب قول ابن العربي "فكان أول بلدة دخلت مالقة... ثم فرت من غرناطة.. إلى ألمرية وركبت البحر.. فإفاناً إلى بجاية... ثم خرجت عنها... فلقيت ببونة... ودخلنا تونس... ثم دخلت سوسة والمهدية... فلما حان وقت إقلاع المراكب في البحر إلى ديار الحجاز، اعتزمنا فركبنا... وانتهينا بعد خطب طويل إلى بيوت بني كعب من سليم... وسرنا حتى انتهينا إلى ديار مصر... ثم رحلنا عن ديار مصر إلى الشام... فدخلنا الأرض المقدسة وبلغنا المسجد الأقصى... ودخلنا البحر في الحين إلى عكا وأنجدنا إلى طبرية وحران وصمدنا دمشق... ثم خرجنا إلى العراق... حتى بلغنا بغداد..." ص79-109.
- 2- حسين مؤنس: **أطلس تاريخ الإسلام**، ط01، الزهراء للإعلام العربي، القاهرة، 1407هـ/1987م، ص296.
- 3- مولاي هاشم القاسمي: المرجع السابق، ص379-380.
- 4- س.د. جواتباين: **دراسات في التاريخ الإسلامي والنظم الإسلامية**، تعريب وتحقيق: عطية القوصي، ط01، وكالة المطبوعات، الكويت، 1980م، ص321. عز الدين أحمد موسى: المرجع السابق، ص321.
- 5- رشيد باقة: **"نشاط جنوة الصليبي والتجاري في سواحل بلاد المغرب من الـ06-9هـ/الـ12-15م"**، مذكرة لنيل درجة دكتوراه دولة في التاريخ الوسيط، جامعة الأمير عبد القادر، قسنطينة، 2006-2007م، ص304.

➤ **خط البندقية بلاد المغرب:** وينطلق من البندقية فيتوجه إلى الإسكندرية، ثم يمر بالموانئ المغربية، ويصل إلى المرية بالأندلس، وكانت السفن أثناء رحلتها الطويلة، تتوقف في موانئ طرابلس وتونس وبجاية وهران وتقوم بعملية التبادل التجاري فيها.

➤ **الخط المباشر-جنوب إيطاليا-المغرب الأوسط:** وكانت سفن إيطاليا الجنوبية تتوجه في بعض الأحيان مباشرة إلى موانئ المغرب الأوسط، فتقطع المسافة بين سردانية وبين تنس في مدة عشرة أيام ثم تقصد مازونة فمستغانم، ومنها ينتقل التجار بسلعهم إلى مدينة تلمسان<sup>(1)</sup>.

➤ **خط فلورنسا بلاد المغرب:** منذ عام 1458م، كانت تخرج سنويا سفينتان من ميناء فلورنسا (بورتوبيزانو) إلى السواحل الشمالية لبلاد المغرب مرورا بجنوة، وتتوجهان على التوالي إلى موانئ تونس؛ عنابة؛ القل وبجاية، وتواصلان طريقهما غربا فتمران بموانئ المغرب الأوسط ومنها وهران وهنين فموانئ المغرب الأقصى وبعدها الأندلس ثم تعودان من حيث أتتا.

➤ **خط برشلونة بلاد المغرب:** كان يربط برشلونة ببلسنية ثم جزيرة ميورقة ملتقي خطوط الحوض الغربي للبحر المتوسط، ومن هناك يتجه شمالا إلى مدن جنوب فرنسا أو جنوبا إلى موانئ بلاد المغرب، ثم تواصل السفن طريقها إلى جنوب إيطاليا واليونان فالإسكندرية<sup>(2)</sup>.

### 3. خط بجاية ميورقة:

نشط هذا الخط بفعل العلاقات التي كانت تربط بين المدينتين، وقد ساعد تقابل المدينتين على تعديد الرحلات البحرية بينهما والتي ستتضاعف بفعل استقرار بني غانية في جزر البليار الذين سعوا إلى توطيد علاقتهم بتجار المدينة، فكان الميورقيون يصرفون في بجاية بضائعهم، ويتزودون بمنتجات المدينة خاصة العبيد<sup>(3)</sup>.

1- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص60.

2- المرجع نفسه، ص 60.

3- ابن أبي زرع ( أبو الحسن علي بن عبيدالله الفاسي) (ت 741هـ): الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، دار المنصور للطباعة، الرباط، 1972م، ص254. الحميري، المصدر السابق، ص567-568.

#### 4. خط جزائر بني مزغنة ميورقة:

استعمل هذا الخط الناصر الموحدى إبان تحرك أساطيله فى اتجاه الجزائر الشرقية فى إطار صراعه مع بني غانية وذلك حسب رواية ابن أبى زرع التى تخالف ما أورده الحميرى الذى ذكر أن الحملة انطلقت من سبتة نحو دانية فى ميورقة<sup>(1)</sup>.

### ثانيا: التجارة البحرية فى المغرب الأوسط

#### I. النشاط التجارى مع دول المغرب الإسلامى:

##### 1. الحركة التجارية مع المغرب الأدنى:

إذا كان الكلام عن التجارة الخارجية مع المدن الأوربية دون غيرها من البلدان الإسلامىة، فذلك يرجع إلى الصمت الذى التزمته المصادر والمراجع التى بين أيدينا فى هذا الموضوع، وربما موجودة لكنها شحيحة لعدم توفر الوثائق والعقود التجارية البحرية الخاصة بهذه الفترة، أما بالنسبة للعلاقات التجارية مع بلدان المغرب الإسلامى فيبدو أنها كانت وفق العلاقات السياسىة بين هذه الأقاليم، فكلما كانت العلاقة حسنة كان التبادل قائما والعكس، وبما أن الفتن والحروب ظلت سائدة بين هذه الأقطار، فقد كانت لها انعكاسات سلبية على التبادل التجارى بين أقاليم المغرب الإسلامى<sup>(2)</sup>.

##### 2. الحركة التجارية مع المغرب الأقصى:

كما كان النشاط التجارى قائما بين المغرب الأوسط والأدنى، فهو الآخر ظل كذلك بين المغرب الأوسط والأقصى، وهذا ما يترجمه لنا الإدريسى عند وصفه لمدينة بجاية فىقول: "ومدينة بجاية فى وقتنا هذا مدينة المغرب الأوسط، والسفن إليها مقلعة وبها القوافل منحطة، والأمتعة إليها برا وبحرا مجلوبة والبضائع بها نافقة، وأهلها يجالسون تجار المغرب الأقصى"<sup>(3)</sup>. على العموم يمكن معرفة هذا النشاط التجارى من خلال ذكر الصادرات والواردات لاحقا.

1- ابن عذارى المراكشى (ت712هـ): البيان الغرب فى أخبار الأندلس والمغرب -قسم الموحدين-، تحقيق: محمد إبراهيم الكتانى وآخرون، ط01، دار الغرب الإسلامى، بيروت، 1985 ص. 204، ابن أبى زرع: المصدر السابق. ص234.  
2- ابن أحمد الصالح: بجاية فى العهد الحفصى (628-748هـ/1230-1347م)، بحث فى المنهجىة لدبلوم الدراسات المعمقة، جامعة قسنطينة، 1978م، ص35.  
3- المصدر السابق، ص259.

## II- النشاط التجاري مع دول جنوب أوروبا:

يصعب تحديد بداية العلاقات التجارية بين مدن جنوب أوروبا الغربي ومدن المغرب الإسلامي، لأن المصادر التاريخية لم تهتم كثيرا بهذا الموضوع، حيث اكتفى الباحثون بالتعميم كقولهم في بداية القرن كذا وفي أواخر القرن كذا، لكن بالاعتماد على النتائج التي توصل إليها الباحثون بالتعميم يمكن القول أن المسيحيين بدؤوا يحتكون بالمسلمين في المدن الساحلية منذ القرن الرابع هجري العاشر ميلادي<sup>(1)</sup>.

ويلاحظ أن العلاقات السياسية بين الإمارات الغربية ومدن أوروبا الجنوبية كانت متوترة في بداية الأمر، سادها جو القرصنة التي اجتاحت الطرق البحرية وامتألت بها شواطئ المتوسط الغربية<sup>(2)</sup>، وهذا ما تعرض له بالذكر الوزان فيقول: "كما كان التجار - وهران- في ما مضى يجهزون على الدوام سفن شرعية وأخرى مسلحة يمارسون بها القرصنة، ويجتاحون سواحل قطلونية وجزر يابسة منورقة وميورقة حتى أصبحت المدينة تزخر بالأسرى المسيحيين"<sup>(3)</sup>. وما زاد من توترها قيام الغارات العسكرية والحروب الصليبية<sup>(4)</sup>.

بالإضافة للاختلاف الديني والحضاري الذي ولد صراعا وصداما، باعتبار أن المغاربة مسلمين والأوربيين مسيحيين، كما كان يمنع توفير بعض المواد وتصديرها إلى المسلمين والمغاربة، وتتمثل في الأسلحة، الحديد، الخشب، القمح، الشعير، الذرة البيضاء، الخبز، الفول، الدقيق، وحبال السفن والرصاص. كما أن الفقهاء المسلمين هم الآخرون كانوا يمنعون التعامل معهم؛ ورغم هذه الموانع الصادرة من الجهتين؛ إلا أنه كان هناك نشاط تجاري مستمر وبدون انقطاع بينهما في شتى المجالات، بما فيها السلع المحرم المتاجرة بها من كلا الطرفين<sup>(5)</sup>.

1- لطيفة بشاري: "نشاط البحرية الإيطالية التجارية للحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط منذ القرنين 07-10هـ/13-16م"، مجلة علمية سنوية، جامعة الجزائر 02، ع:04، 2010م، ص30.  
2- مختار حساني: الحواضر والأمصار الإسلامية الجزائرية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2011م، ج02، ص201.  
3- المصدر السابق، ص30.  
4- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص72.  
5- عمر بلوط: المرجع السابق، ص27، 28.

حيث تم عقد معاهدات عديدة ذات طابع سلمي، كانت تنص في أغلبها على حماية التجار ومصالحهم في مدن بلاد المغرب<sup>(1)</sup>، كما كانوا يتلقون المعاملة الحسنة أثناء نزولهم بالموانئ الجزائرية، وهذا ما يترجمه الوزان في قوله: "وأهلها-وهران- ضرفاء كرماء يحبون الغرباء"<sup>(2)</sup>، أما كربخال فيصفهم بقوله: "أهلها-القل- طيبون متمدون بفضل التعامل التجاري مع أوروبا"<sup>(3)</sup>، فأصبح التجار المسيحيين يتمتعون بالأمن والحماية فكانوا أحرارا في بيع أو عدم بيع سلعتهم<sup>(4)</sup>، كما عمل على توفير مخازن للسلع تحفظ فيها سلعتهم؛ وهذا ما تعرض له بالذكر كربخال في قوله: "وجود مرسى جيد بها -سيكيكدة- جعل عامل قسنطينة يبني على ساحل البحر بعض المخازن والملاجئ للتجار الأوربيين، الذين يقصدون هذه المدينة للتجارة، كما أمر ببناء حصن بأعلى جبل مجاور به حراسة دائمة"<sup>(5)</sup>.

كما وفرت لهم مكاتب للضريبة الجمركية زيادة على المرافق الدينية كالكنيسة، وعمدوا إلى إقامة فنادق لهم بموانئ المغرب الأوسط تستعمل لغرض تجاري<sup>(6)</sup>.

ومنذ نهاية القرن 06هـ/12م وبداية القرن 07هـ/13م، ونظرا لتوفر الظروف الملائمة استقرت في المغرب الإسلامي جاليات تجارية إيطالية، فرنسية وأرغوانية قطلانية، وكان أغلب نشاط التجار منهم منحصر في الموانئ والمدن الساحلية والحوضر، وكان الإيطاليون أنشط من غيرهم في البداية، ويأتي بعدهم الفرنسيون الذين كانوا يتوسطون لهم، وقد عاصروا تقريبا المرحلة الأولى من ازدهار الحركة التجارية، ثم يليهم القطلونيون والأراغونيون الذين سيطروا على الحوض الغربي للبحر المتوسط في وقت متأخر<sup>(7)</sup>.

### 1. حركة التبادل التجاري مع إيطاليا:

أصبحت الحركة التجارية بين إيطاليا وبلاد المغرب منظمة بفضل المنشآت التجارية في موانئ المنطقة، فقد كانت وهران والمرسى الكبير وهنين من أهم المحطات التجارية التي

1- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص72.

2- المصدر السابق، ص30

3- المصدر السابق، ص06

4- عمر بلوط، المرجع السابق، ص28

5- المصدر السابق، ص07.

6- مختار حساني: موسوعة تاريخ وثقافة المدن الجزائرية، دار الحكمة، الجزائر، ج03، 2007م، ص145.

7- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص72.

هيئت لاستقبال السفن التجارية الإيطالية، ومراكز لتخزين السلع المستوردة وكان الإيطاليون هم الموزعون لها، فميناء وهران كان مهبط للتجار الجنوبيين والمرسى الكبير كان يستقبل سفن البندقية التي تلجأ إليه عادة عند اكفهرار الجو؛ وترسل بضاعتها في قوارب إلى وهران<sup>(1)</sup>، وميناء هنين هو الآخر يعمل على استقبال السفن الشراعية الآتية من البندقية<sup>(2)</sup>.

كما كانت الحركة التجارية بين البلدين رسمية بفضل المعاهدات التجارية منذ أيام الموحدين<sup>(3)</sup>، وقد كانت هذه الأخيرة ذات شروط واضحة وتبنى على قاعدتين أساسيتين ألا وهي: الضمانات المعهودة للتجار المسيحيين، وواجبات هؤلاء التجار مقابل هذه الضمانات<sup>(4)</sup>، ودفع ما يترتب عليهم من ضرائب ورسوم جمركية، هذه المعاهدات كانت تعتبر كدليل واضح حول نشاط الحركة التجارية بين مدن المغرب الأوسط وجمهورية إيطاليا (جنوة، البندقية، بيزا، فلورنسا) واشتداد التنافس بينها وتتمثل هذه المعاهدات في: - معاهدة سلم مع الموحدين والتي تمكن لجنوة الحصول عليها سنة 1160م، حيث وضعت بجاية ضمن الموانئ التي يمكن لأهل جنوة الرسو بها، ومنذ 1143م، ذكرت الوثائق بأن بجاية من بين الموانئ التي يرتادها أهل جنوة<sup>(5)</sup>.

- كما ربطت جنوة الإيطالية عن طريق موانئها اتفاقيات مع ميناء بونة، ففي سنة (554هـ/1160م)، فتح عبد المؤمن بن علي بموجب معاهدة من أجل الحصول على امتيازات لصالح التجار الصيادين الجنوبيين في ميناء بونة<sup>(6)</sup>. كما تكشف الوثائق العدلية في أرشيف جنوة؛ أن الموثقين الجنوبيين المقيمين بالموانئ المغربية أشرفوا على تحرير مجموعة كبيرة من العقود التجارية، وقد بلغ عدد هؤلاء الموثقين 14 موثق أكثرهم كانوا مقيمين في مرسى الخرز(القاله).

وحدت مدينة البندقية حذو مدينة جنوة، وبلغت تجارتهم في الحوض الغربي للبحر المتوسط أوجها في النصف الثاني من القرن 12م والنصف الأول من القرن 13م، فقد أدرك

1- الوزان: المصدر السابق، ص296.

2- كريبخال: المصدر السابق، ج02، ص296.

3- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص72.

4- عمر بلوط: المرجع السابق، ص82.

5- مختار حساني: الحواضر والأمصار الإسلامية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، ج2، ص202.

6- سعيد دحماني، المرجع السابق، ص118.

البنادقة أهمية التجارة مع المدن المغربية؛ فبدلوا مجهودات كبيرة للحصول على ذهب بلاد السودان عبر وهران<sup>(1)</sup>، وقد تحصلوا عليه بعد أن منحت لهم المعاهدات التجارية حرية النشاط التجاري<sup>(2)</sup>.

وبدأ البيازنة هم الآخرون يحتكون بالمسلمين في المدن الساحلية المغربية منذ القرن (104هـ/10م)، وقد شجع هؤلاء إبرام معاهدات تجارية وصلح مع إمارات بلاد المغرب<sup>(3)</sup>، فالزائر لمصلحة الوثائق التابعة لبيزة يجد بها مجموعة من الوثائق تخص تقارير مراسلات التجار البيزيين في بجاية ونوعية السلع وأسعارها<sup>(4)</sup>.

- كما أبرمت معاهدة سنة 1186م مع البيزيين، فسمحت لهم بالمبادلات التجارية مع الموانئ المغرب الأوسط ومنها وهران وبجاية<sup>(5)</sup>.

- وهناك رسالة من قنصل بيزا مؤرخة في 19 مارس (581هـ/1181م) موجهة إلى أبي يعقوب نصت على حرية المبادلات التجارية للبيزيين في مدينة بجاية.

- كما أبرمت معاهدة بين بيزة والموحدين، وهي مؤرخة في سنة 1184م.

- معاهدة أبرمت سنة (596-599هـ/1200م-1203م)، تتعلق بالمبادلات التجارية بين بيزة وتونس مست بجاية<sup>(6)</sup>.

وفي الأخير يمكن القول أنه قد سجل العهد الموحي فترة ازدهار التجارة الإيطالية مع بلاد المغرب الأوسط فقد كانت تجارية من أكثر المدن التي كانت لها علاقات تجارية مع جمهوريات إيطاليا إذ كانت لهم معها الاتفاقيات والمعاهدات الكافية التي تضمن لهم انتظام التبادل التجاري في جو من الأمن وهذا ما جعل الإيطاليين ينشطون بكثرة في الحوض الغربي للبحر المتوسط فاستقبلت الموانئ المغربية سفنهم وتجارهم، وحققوا من جراء ذلك أرباحا طائلة، إذ كانوا يصدرون مصنوعاتهم ويستوردون بعض المواد الأولية التي كانوا في أمس الحاجة إليها، وهذا ما سيتم التطرق إليه فيما بعد من خلال ذكر الصادرات والواردات

1- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص78.

2- مختار حساني: المرجع السابق، ص209.

3- لطيفة بشاري، المرجع السابق، ص80-81.

4- مختار حساني: المرجع السابق، ص210.

5- مختار حساني: موسوعة تاريخ وثقافة المدن الجزائرية، المرجع السابق، ج4، ص267.

6- مختار حساني: الحواضر والأمصار الإسلامية، المرجع السابق، ج2، ص215.

كما كانت تعترض هذا النشاط التجاري عدة صعوبات، منها المنافسة بين الدول الأوربية والقرصنة وظهور قوات جديدة.

### 2. حركة التبادل التجاري مع فرنسا:

لقد احتلت فرنسا المرتبة الثانية في نشاطها التجاري بعد إيطاليا، وكانت تعتمد في البداية على وساطة جنوة؛ لكنها أصبحت تعتمد على نفسها فيما بعد، فقد أصبحت الحركة التجارية بين المغرب الأوسط ومرسيليا هي الأخرى منتظمة ونشيطة، وهذا ما تترجمه لنا مختلف المعاهدات التي كانت تعقد بين الطرفين، وتتمثل في:

- معاهدة تعاون عقدتها مارسيليا مع جنوة سنة (533هـ/1138م)، لتساعدها على عقد معاهدة تعاون وتجارة مع الدولة الموحدية، وبذلك ظهر تجار مارسيليا لأول مرة في بلاد المغرب في ظل حماية جمهورية جنوة، وقد بلغ نشاطهم أوجه في القرن الثالث عشر ميلادي، كما تدل عليه سجلات تجارية تعود إلى سنة (680هـ/1288م) وأخرى تعود إلى سنة (654هـ/1255م) عثر عليها بمدينة مرسيليا؛ واستنتج منها دارسوها أن تجار هذه المدينة كانوا يختلفون إلى موانئ المغرب<sup>(1)</sup>.

كما تشير الوثائق إلى أن التجار المارسييليين كانوا يجتمعون في كنيسة ببجاية تعرف باسم (سانت بير)، حيث كان لديهم فندق عين للإشراف عليه (Heguer)، الذي كان في نفس الوقت قنصلا لمرسيليا ببجاية لعب دورا في تحسين العلاقات التجارية مع بجاية<sup>(2)</sup>.

وكان ينشط التجارة بين مرسيليا وموانئ تلمسان أصحاب رؤوس الأموال والمصرفيون، مثل أسرة ماندويل (Manduel) اشتهر منها إتيان (Itien) وكان يقوم بنشاط تجاري كبير مع بلاد المغرب في النصف الأول من القرن 13م، ومن المعلومات الواردة بشأنه أنه اقترض سنة (625هـ/1227م) من مصرفيين أو تاجرين مبلغا من المال بوهران،

1- لطيفة بشاري: التجارة الخارجية لتلمسان في عهد الإمارة الزيانية، المرجع السابق، ص91.  
2- مختار حساني: المرجع السابق، ص211،210.

وفي سنة (695هـ/1232م) كان ماندويل شريكا لتاجر من جنوة في وهران، وفي سنة (630هـ/1233م) كلف ابنه برنارد بنقل 06 حمولات من وهران<sup>(1)</sup>.

وفي سنة (645هـ/1248م) توقفت ببجاية سفينتان تابعتان لهاته العائلة سانتا فرانس<sup>(2)</sup>، وفي نفس السنة قام اليهودي (هوفريسول) من مرسيليا بالتجارة لحسابه في مدينتي تنس والجزائر<sup>(3)</sup>. فألى جانب مرسيليا تعتبر مونبيلي من القومونات التجارية التي ظهرت جنوب فرنسا في القرن 12م، وأخذ تجارها يتواردون منذ النصف الأول من القرن (07هـ/13م) على ميناء وهران<sup>(4)</sup>.

### 3. حركة التبادل التجاري مع اسبانيا:

كما كانت إسبانيا هي الأخرى من بين الدول الأوروبية التي كان لها نشاط تجاري كبير مع مدن المغرب الأوسط، فقد كانت العلاقة التجارية بين البلدين إضافة إلى أنها حربية إذ كان التجار يمارسون القرصنة كلما سنحت لهم الفرصة في ذلك<sup>(5)</sup>، وهذا ما تترجمه لنا المعاهدات التي كانت تبرم بين الطرفين والتي تحمل في نصوصها معلومات قيمة عن واقع النشاط التجاري القائم بينهما ويمكن التعرض له بالترتيب فيما يلي:

- في سنة (599هـ/1203م) تم إبرام معاهدة تجارية مع إمارة بجاية حملها سفير أراغوني مع رسالة، تنص تلك المعاهدة على تنشيط الحركة التجارية<sup>(6)</sup>.

- سرعان من اتضح للملك الأراغوني؛ أن السياسة العدائية لا تدر على الخزينة الأرباح المنتظرة، كما أن أصحاب السفن و التجار لم يستفيدوا منها شيئا، أدى به الأمر إلى إصدار مرسوم يمنع فيه رعاياه من القيام بالقرصنة ضد البلدان المهادنة لأنها أضرت بالتجارة<sup>(7)</sup>. حيث أن مجموعة من السفن التابعة لقطالونة اتجهت نحو بجاية للقيام بالتبادل التجاري الذي استمر طول السنة، ولم يقتصر على الفصول التي تتميز بهدوء البحر المتوسط

1- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص91.

2- مختار حساني: المرجع السابق، ص212.

3- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص92.

4- المرجع نفسه، ص93-94.

5- المرجع نفسه، ص95.

6- مختار حساني: الحواضر والأمصار الإسلامية، المرجع السابق، ج2، ص204-205.

7- لطيفة بشاري، المرجع السابق، ص95.

بل شمل حتى فصل الخريف والشتاء، ولأن سفن قطالونة كانت تسير موازية للسواحل وتتوقف بالخلجان عندما يضطرب البحر وعندما يهدأ تستمر في سيرها<sup>(1)</sup>.

و يستنتج من هذه المعلومات أن الرحلات التجارية لم تكن تتوقف في فصل الشتاء، ولم ينقطع التجار عن موانئ المغرب الأوسط رغم تعرضهم لخطر العواصف، ولا يبرر مثل هذه الجراءة سوى الثروات الطائلة التي كانوا يجمعونها من تجارتهم تلك.

وفي الاخير يمكن القول أنه بعدما لعب المغرب الأوسط من نشاط تجاري كبير مع بلدان المغرب الاسلامي الأخرى، فقد عمل على توسيع دائرة نشاطه؛ وذلك بالانفتاح على مدن جنوب أوربا الغربية، فاستقبلت تجارها بموانئها، فكان الإيطاليون والفرنسيون والإسبانيون وحتى المغاربة فيما بينهم؛ يقومون بتصدير واستيراد سلعهم إلى موانئ هذه الدولة وهذا ما سأطرق اليه بالتفصيل في الصفحات التالية و تم تحقيق جراء هذا نشاطا تجاريا كبيرا.

### ثالثا: الصادرات و الواردات:

يلاحظ على المصادر في كثير من الأحيان، أنها لا تشير إلى نوعية السلع المتبادلة بين هؤلاء التجار ولا إلى الكيفية التي كانت تتم بها عمليات التبادل، كما أنها لا توجد وثائق المعاهدات التجارية بين بلدان المغرب الإسلامي، لأن التجارة كانت تتم تلقائيا بين المسلمين الذين كانوا أحرار في التنقل من مدينة إلى أخرى، ومن ميناء لأخر على مستوى العالم الإسلامي.

#### 1. التبادل التجاري مع دول المغرب الإسلامي:

كان التجار على مستوى المغرب الإسلامي ينقلون سلعهم عبر البحر، ولا توجد في شأن هذا الموضوع سوى شذرات نادرة بالمصادر، لاتفي الموضوع حقه لكنها تقوم دليلا على أن التجارة كانت قائمة بين بلدان المغرب.

1- المرجع نفسه، ص204.

أ. الصادرات إلى المغرب الأدنى:

تنوعت صادرات المغرب الأوسط بين منتجات زراعية وحيوانية وثروات طبيعية، فقد عملت موانئها على تصدير فائضها من الإنتاج إلى الأقطار المجاورة لها، ومن بينها المغرب الأدنى: فميناء الجزائر يصف البكري نشاطه التجاري مع إفريقية فيقول: "ومرساها مأمون له عين عذبة، يد إليه أهل السفن من إفريقية"<sup>(1)</sup>، والوزان هو الآخر يصف تعامله التجاري مع دون أكره للسلع المصدرة فيقول: "يقوم مرساها برواج تجاري كبير وذلك بتصدير منتجاتها ناحية إفريقية"<sup>(2)</sup>، أما ابن حوقل فيحدد لنا نوع المنتجات التي يتم تصديرها فيقول: "فيشتهر بكثرة انتاجه للعسل الجيدة والتين حتى أن هذه المحاصيل تصدر إلى باقي بلاد المغرب فنجدها في أسواق القيروان"<sup>(3)</sup>.

وميناء التنس هو الآخر من أهم الموانئ التي كان يعتمد عليها تجار المغرب الأوسط في تصدير منتجاتهم ناحية المغرب الأدنى، وهذا ما تطرق إليه صاحب الاستبصار، فقد ذكر أن هذا الميناء كان يصدر المنتجات الزراعية بكثرة إلى إفريقية لكنه لم نوع هذه المنتجات<sup>(4)</sup>، لكن الحميري تعرض لها بالذكر فيقول: "وبها فواكه وخصب وإقلاع وانحطاط ولها أقاليم وأعمال ومزارع، وبها الحنطة ممكنة وسائر الحبوب به موجودة، وبها من السفرجل الطيب وهي كثيرة الزرع رخيصة الأسعار، منها يحمل الطعام إلى أكثر بلاد إفريقية"<sup>(5)</sup>.

فقد شكلت المنتجات الزراعية نسبة كبيرة من قائمة صادرات المغرب الأوسط إلى المغرب الأدنى، خاصة وأن الكثير من مدن المغرب الأوسط تنتج المحاصيل الزراعية بكثرة نظرا لما توفره لها الأراضي الزراعية الخصبة، فتوفيرها على الكم الهائل منها أدى بها بيعها برخص من الأسعار وتصديرها إلى أقطار مختلفة.

وميناء بريشك هو الآخر يصدر المنتجات الزراعية إلى المغرب الأدنى، فيقول الوزان في هذا الشأن: "فكان يتوفر في بريشك الخيرات لا سيما التين، وتنتج البادية من

1- المصدر السابق، ص66.

2- المصدر السابق، ص37.

3- المصدر السابق، ص78.

4- المصدر السابق، ص133.

5- المصدر السابق، ص138.

حولها كثير من الكتان والشعير، وينقل بحرا إلى تونس ويستفيدون من ذلك ربحا حسنا<sup>(1)</sup>. وميناء دلس هو الآخر يحمل الكثير من التين والجوز بحرا إلى المغرب الأدنى<sup>(2)</sup>.

كما كانت الثروة الحيوانية من صادرات المغرب الأوسط، وهذا بسبب توفره على المراعي الخصبة؛ التي ساعدت على تنمية هذه الثروة، وأصبحت مركز استقطاب للتجار من المغرب الأدنى، حيث أن ميناء بونة كان يتوفر على الزبد الذي توفره الماشية، إذ كان سكانها يملكون عددا كبيرا من البقر والثيران والغنم، فكانت تأتي كل سنة سفن عديدة من تونس وجربة لشراء الزبد والقمح أيضا<sup>(3)</sup>. أما كربخال فهو الآخر يصف لنا استقطاب ميناء بونة لسفن المغرب الأدنى بغرض شراء الجلد والصوف والسمن، بالإضافة إلى بضائع أخرى يتم تصديرها من هذا الميناء كالتمر واللذيد الطيب من الثمار<sup>(4)</sup>، وكان العناب من أهم الفواكه التي يتم تصديرها إلى تونس وجربة، فكانت بونة تشتهر به لكثرة ما يزرع من أشجاره في أحوازها، فهو يجفف ويأكل في فصل الشتاء<sup>(5)</sup>.

وميناء جيجل هو الآخر كان يصدر من جبال كتامة معادن النحاس وحجر اللازورد الطيب إلى إفريقيا<sup>(6)</sup>، كما كان يصدر عبر ميناء جيجل المحاصيل الزراعية وهذا ما يترجمه يترجمه الوزان في قوله: "ورجاله كرماء أوفياء وكلهم فلاحون، لكن أراضيهم وعرة لا تصلح إلا للشعير والكتان والنبق الذي ينبت هنا بكثرة ويحمل إلى تونس في سفن صغيرة"<sup>(7)</sup>. كما سمح ميناء جيجل بتصدير خشب جبال الرحمن إلى مدن إفريقيا<sup>(8)</sup>.

ضف إلى ذلك ميناء الخرز الذي كان غني بمعدن المرجان، فقد وصفه ابن حوقل بأنه من النوعية الجيدة ولا يضاهيه أي مرجان من حيث الكمية والنوعية<sup>(9)</sup>، ويتبين لنا أن معدن المرجان كان متوفر جدا في مدينة هذا الميناء وقد دخل ضمن صادراتها، ولكن ابن حوقل لم

1- المصدر السابق، ص33.

2- مقال من المجلة التاريخية المغربية، العدد 39-40، تونس، ديسمبر، 1985، ص486.

3- الوزان: المصدر السابق، ص61-62.

4- المصدر السابق، ج3، ص08

5- المجلة التاريخية المغربية، المرجع السابق، ص484

6- البكري، المصدر السابق، ص82.

7- المصدر السابق، ص82.

8- علاوة عمارة: المرجع السابق، ص141.

9- المصدر السابق، ص76.

يحدد إلى أي الأقطار كان يصدر، ومن الراجح أنه كان يصدر إلى المغرب الأدنى، لأن الحسن الوزان ذكر أنه كان يأتي إلى ميناء مرسى الخرز كل سنة عدد من السفن التجارية من تونس وجربة"<sup>(1)</sup>.

### ب. الواردات من المغرب الأدنى:

عمل المغرب الأوسط على استيراد حاجياته من المغرب الأدنى، ولم يقتصر استيراده على الضروريات، بل تعدى إلى الكماليات. فنجده يستورد الفستق القفصي من قفصة، والتي كانت تنتج بكثرة وتصدر الفائض منه إلى الأقطار المجاورة لها، وهذا ما تعرض له بالذكر ياقوت الحموي<sup>(2)</sup>، وصاحب الاستبصار الذي يقول في شأنه: "وقفصة أكثر البلاد فستقا، حتى حتى أنني أظن أنه ليس بإفريقية فستقا إلا فيه، ومنها يجلب إلى إفريقية وبلاد المغرب"<sup>(3)</sup>. ويقول أبو الفداء في هذا الشأن: "لا يكون الفستق بالمغرب إلا بقفصة"<sup>(4)</sup>.

بالإضافة إلى استيراد المنسوجات والألبسة التي اشتهرت بصناعاتها مدينة أجدابية في المغرب الأدنى، وهذا ما تعرض له بالذكر ابن حوقل<sup>(5)</sup>، ومن وارداتها أيضا الزيت الصفاقسي<sup>(6)</sup>، كما أنه يستورد الجلود المدبغة المصنعة من قابس<sup>(7)</sup>، والموز الذي ينتج في هذه المنطقة<sup>(8)</sup>، ومن السلع أيضا الواردة إلى المغرب الأوسط؛ والتي كانت تأتي بها بجاية من بنزرت عن طريق البحر البديل والبرنس<sup>(9)</sup>.

### ج. إلى المغرب الأقصى:

وهنا يمكن القول أن أغلب السلع والبضائع التي يتم تصديرها إلى المغرب الأدنى، كانت تصدر أيضا إلى المغرب الأقصى، وهي الأخرى تنوعت بين منتوجات زراعية وحيوانية وثروات طبيعية، وهذا ما ترجمه لنا مختلف الجغرافيين:

- 1- المصدر السابق، ص 82.
- 2- المصدر السابق، ج 4، ص 151.
- 3- المصدر السابق، ص 153.
- 4- المصدر السابق، ص 143.
- 5- المصدر السابق، ص 76.
- 6- الاستبصار: المصدر السابق، ص 117.
- 7- ابن حوقل: المصدر السابق، ص 72.
- 8- جودت عبد الكريم: المرجع السابق، ص 221.
- 9- صالح بعيزيق: المرجع السابق، ص 182.

فالإدريسي عندما يصف مدينة بجاية يقول: "ولها بواد ومزارع والحنطة والشعير بها موجودان كثيران، والتين وسائر الفواكه منها ما يكفي كثير من البلاد"<sup>(1)</sup>، وكما ذكرت سابقا سابقا بأن أهلها يجالسون تجار المغرب الأقصى، وبالتالي فمن الراجح أن تكون هذه المنتوجات تصدر إليهم عن طريق ميناء هذه المدينة، والذي يعتبر من أهم موانئ المغرب الأوسط.

ويعتبر ميناء تنس هو الآخر من أهم الموانئ التي يتم فيها تصدير منتوجات المغرب الأوسط ناحية المغرب الأقصى، وهذا ما يترجمه الحميري في قوله: "وبها فواكه وخصب وإقلاع وانحطاط، وبها أقاليم وأعمال ومزارع، وبها حنطة ممكنة وسائر الحبوب بها موجودة ويخرج عنه إلى كل الآفاق في المراكب، وبها من السفرجل الطيب ما لا يوجد في غيرها وهي كثيرة الزرع، رخيصة الأسعار منها يحمل الطعام إلى المغرب لكثرة الزرع عندهم"<sup>(2)</sup>؛ فمدينة تنس كانت بها حياة إقتصادية نشيطة؛ خاصة بعد إعادة تمصيرها من طرف الأندلسيين، إذ أصبح مرساها مركز حط وإقلاع بحري ومنطلق للتجارة، وخرجت منها المراكب إلى سائر أقطار البحر المتوسط لاسيما إلى سائر بلاد المغرب"<sup>(3)</sup>.

ويفسر صاحب الاستبصار بأن كثرة زرعها ورخص أسعارها هو ما جعل منها مركز استقطاب هؤلاء التجار ويؤكد ذلك قوله: "وهي كثيرة الزرع رخيصة الأسعار يحمل الطعام إلى بلاد المغرب لكثرة الزرع عندهم"<sup>(4)</sup>، كما عرفت بونة وغيرها من المدن الساحلية السابقة الذكر بتصديرها لمختلف المنتجات الزراعية والحيوانية والثروات الطبيعية، وإن كنا لا نملك إشارة صريحة بتصديره إلى المغرب الأقصى، ولكننا نقول أن الفائض منه لابد من تصديره إلى أقاليم بلاد المغرب الأخرى ومنها المغرب الأقصى.

وهذا ما يشير إليه ابن حوقل في قوله: "ولها أسواق حسنة وتجارة مقصودة وأرباح متوسطة، وفيها خصب ورخص موصوف وفواكه وبساتين قريبة، وأكثر فواكهها من باديتها والقمح بها والشعير في أكثر أوقاتها كما لا قدر له، وبها معادن حديد كثيرة ويزرع بها

1- المصدر نفسه، ص260.

2- المصدر السابق، ص138.

3- سحر والسيد عبد العزيز سالم، المرجع السابق، ص147، 148.

4- المصدر السابق، ص133.

الكتان، ومن تجارتها الغنم والصوف والماشية من الدواب وسائر الكراع، وبها الخير والمير ما تزيد به على مادناها من البلاد المجاورة لها"<sup>(1)</sup>، وما تعرض له بالذكر أيضا ابن حوقل هو أن هذه الثروة الحيوانية يتم تصديرها أيضا من جزائر بني مزغناي فيقول: "وأكثر أموالهم المواشي من البقر والغنم سائمة في الجبال"<sup>(2)</sup>.

فمن هذه النصوص يتبين لنا انه بالإضافة إلى المحاصيل الزراعية فقد كانت الثروة الحيوانية تشكل نسبة كبيرة من قائمة صادرات المغرب الأوسط وهذا ماجعل مختلف الجغرافيون يتعرضون لها بالذكر، فبالإضافة إلى ابن حوقل نجد صاحب الاستبصار هو الآخر يذكرها في قوله: "وللمغرب الأوسط مدن كثيرة قد ذكر أكثرها في البلاد الساحلية، وهي كثيرة الخصب والزرع، كثيرة الغنم والماشية طيبة المراعي، ومنها تجلب الأغنام إلى بلاد المغرب لرخصها وطيب لحومها"<sup>(3)</sup>.

كما أكد الوزان على أن بونة كانت تصدر الفائض من هذه الثروة، إضافة لتصديرها للعناب وهو الآخر موجود بها بكثرة حتى سميت باسمه فيقول: "هي مشهورة عند الكثير من الناس باسم بلد العناب لكثرتة في ذلك المكان... وتسكنها قبيلة عربية تدعى مرداس تزرع الأرض، وتملك عددا كبيرا من البقر والثيران والغنم، وتعطي هذه الماشية الزبد بكثرة، وكذلك بها القمح، وتأتي كل سنة سفن عديدة من تونس وجربة وسائر السواحل"<sup>(4)</sup>، فالوزان لم يكن صريحا في أن تصدير هذه المنتجات كان إلى المغرب الأقصى لكن ربما ذكره: "لسائر السواحل" بما فيها المغرب الأقصى. وبما أن مرسى الخرز كان غنيا جدا بمعدن المرجان، على حد وصف ابن حوقل الذي قال بأنه كان يتم تصديره إلى سائر الأقطار<sup>(5)</sup>، ومن الراجح أن يكون المغرب الأقصى من بين الأقاليم المصدرة إليه.

#### د. من المغرب الأقصى:

- 1- المصدر السابق، ص77.
- 2- المصدر نفسه، ص78.
- 3- المصدر السابق، ص179.
- 4- المصدر السابق، ص61-62.
- 5- المصدر السابق، ص76.

بالنسبة للسلع التي كان يحصل عليها تجار المغرب الأوسط من المغرب الأقصى، كانت تتم أغلبها عن طريق القوافل البرية، وهذا ما تبين لي من خلال دراسة المصادر الجغرافية.

وفي الأخير؛ بعد ذكر النشاط التجاري الذي كان قائما بين بلدان المغرب الإسلامي يمكن القول أن المغرب الأوسط كان يصدر أكثر مما يستورده من هذه الأقاليم، وتعد صادراته على جانب كبير من الأهمية؛ فهي تقوم على المواد ذات الاستهلاك الواسع، كما كان لموانئها الدور الكبير في رواج هذا النشاط التجاري، فقد ساعدت التجار على تصدير الفائض من الإنتاج ومن جراء ذلك حققوا الكثير من الأرباح التي كانوا في حاجة إليها.

## 2. التبادل التجاري مع دول جنوب أوروبا:

كانت السلع التجارية هي القوة التي تدفع دوماً التجار إلى قطع المسافات البعيدة، وطرق أبواب المدن والموانئ الأجنبية للبحث عنها أو أخذ جزء منها، فلقد بحث تجار أوروبا في العصور الوسطى على الكثير من السلع في موانئ المغرب الأوسط التي تتعدم في بلدانهم، وعلى نفس الدرجة تقريبا احتاج سكان المغرب الأوسط إلى سلع أوروبية لتوفير ما كان ينقصهم من متطلبات الحياة.

### أ. صادرات المغرب الأوسط إلى دول جنوب أوروبا: شملت صادرات المغرب الأوسط

مواد متنوعة منها :

➤ **الذهب** : كان المغرب الأوسط موردا هاما للذهب الذي يأتي به تجارها من بلاد السودان، وكانت أوروبا في حاجة إلى هذا الذهب فبحثت عنه في موانئ المغرب الأوسط ومنها ميناء بجاية، فلن (Valen) شاهدة هامة تؤكد أن الأوروبيون يفتنون الذهب من المغرب الأوسط حيث تقول: "الذهب في بلاد أوروبا مرتفع الثمن، وفي هذه البلاد -المغرب الأوسط- منخفض، لهذا فإن أوروبا تفتني ذهبها من هذه المنطقة"<sup>(1)</sup>. فتجار جنوة كانوا يفتنون الذهب المغربي إلى مدينتهم على أشكال مختلفة: تبرا و سبائك و عملات نقدية<sup>(2)</sup>.

1 - صالح بعيزيق: المرجع السابق، ص 194، 195.

2 - رشيد باقة: المرجع السابق، ص 324.

➤ **العبيد:** وقد كانت سلعة العبيد هي الأخرى من بين السلع الرائجة التي اشدت عليها الإقبال من طرف تجار أوروبا، فكانت بجاية أهم سوق للعبيد السود حيث كانوا يباعون إلى جانب أسرى القرصنة<sup>(1)</sup>. وكان تجار مرسليليا من بين الوافدين على هذا السوق، حيث اشترى هؤلاء التجار من بجاية أحد البحارة بثمانية فلورية، وكان تجار مرسليليا يقومون أيضا بشراء الأسرى المسيحيون.

➤ **المواد الغذائية:** لقد جعلت الظروف الطبيعية الملائمة مناطق المغرب الأوسط مناطق فلاحية، يتنوع فيها الإنتاج، فنجد أهم منتجاتها تتمثل فيما يلي :

✓ **الحبوب:** كانت تنتج أراضيها القمح والشعير والحنطة وسائر الحبوب بكميات كبيرة، وهذا ما تعرض له بالوصف الجغرافيون، فابن حوقل يصف بونة فيقول: "والقمح بها والشعير في أكثر أوقاتها"، ويصف وهران فيقول: "وغلاتهم من القمح والشعير"<sup>(2)</sup>، أما الحميري فيصف تنس بقوله: "ولها أقاليم ومزارع وبها الحنطة ممكنة وسائر الحبوب بها موجودة"<sup>(3)</sup>.

وكانت هذه الأراضي تنتج الكم الهائل من الحبوب، إذ يفيض إنتاجها عن حاجة السكان ما يجعلها تصدر كميات كبيرة منه إلى الأقطار المختلفة، فنجد الأندلس أولى المستهلكين لحبوب المغرب الأوسط، فابن سعيد المغربي يقول في هذا الشأن: "وكان ينقل القمح من تنس في المراكب إلى سواحل الأندلس وغيرها"<sup>(4)</sup>. وصاحب الاستبصار يقول: "كثيرة الزرع رخيصة الأسعار منها يحمل الطعام إلى الأندلس"<sup>(5)</sup>.

كما تشير الوثائق الأوروبية إلى نقل الحبوب من تجار فرنسا وميورقة من مرسى الخرز وبونة نحو المشرق الإسلامي والدول الأوروبية<sup>(6)</sup>، وتحملها السفن أيضا من وهران إلى مرسليليا<sup>(7)</sup>، كما كانت تصدر باتجاه إسبانيا، لكن في بعض الحالات كانت إسبانيا تقوم

1- صالح بعيزيق: المرجع السابق، ص 201، 202.

2- المصدر السابق، ص 77، 79.

3- المصدر السابق، ص 138.

4- المصدر السابق، ص 142.

5- المصدر السابق، ص 133.

6- مختار حساني: الحواضر والأمصار الإسلامية، المرجع السابق، ج 01، ص 52.

7- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص 130.

هي الأخرى بتصدير الحبوب؛ إلى أراضي المغرب الأوسط عندما تتعرض للكوارث، مثل: البقول الجافة.

✓ **الفواكه:** كما زودتنا المصادر الجغرافية بمعلومات كثيرة، حول أنواع الأشجار المثمرة والفواكه الحسنة التي كانت تنتجها الأراضي الخصبة، غير أنها في كثير من الأحيان لا تعطينا معلومات حول المناطق التي كانت تصدر إليها، فنجد ابن حوقل على سبيل المثال عند وصفه لمدينة بونة يقول: "وفيها خصب ورخص موصوف وفواكه وبساتين قريبة، وأكثر فواكهها من باديتها"<sup>(1)</sup>، أما الإدريسي فعند وصفه لتونس يقول: "وبها إقلاع وحط ويخرج منها إلى كل الآفاق في المراكب، وبها من الفواكه كل طريفة، ومن السفرجل الطيب المعنق ما يفوت في كبره"، وعند وصفه لوهران يقول: "وعلى الواد بساتين وجنات وبها فواكه"<sup>(2)</sup>.

و كربخال يقول عند وصفه لبونة: "...وتوجد جنوبي الحصن بساتين ومنتزهات وأجنة كثيرة، بها اللذيذ الطيب من الثمار وتقصده سفن التجارة"<sup>(3)</sup>. أما الوزان فلم يكن كسابقه من الجغرافيين فقد تعرض بالوصف إلى أنواع الفواكه وحدد مناطق تصديرها، فذكر العناب الذي كان يصدر إلى جنوة فيقول في شأنه: "...وهي مشهورة عند كثير من الناس باسم بلد العناب لكثرتة في ذلك المكان...وتأتي كل سنة سفن عديدة من جنوة"<sup>(4)</sup>، كما تطرق أيضا إلى الفواكه التي كانت تنتجها أقاليم هنين و تصدر إلى البندقية فيقول: "وتأتي إلى هذا الميناء -هنين- سنويا سفن شراعية من البندقية، تحقق أرباحا طائلة مع تجار تلمسان...وتنتج الممتلكات المجاورة لهنين حتى الآن، كميات وافرة من الثمار كالكرز والمشمش والتفاح والإجاص والخوخ وما لا يحصى من التين والزيتون"<sup>(5)</sup>. كما تعرض كربخال بالذكر إلى التمر الذي يصدر إلى جنوة<sup>(6)</sup>.

✓ **الزيت:** كانت تلمسان محاطة بغابات الزيتون، وكانت تصدر إلى إيطاليا<sup>(7)</sup>.

1- المصدر السابق، ص77.

2- المصدر السابق، ص252.

3- المصدر السابق، ص08.

4- المصدر السابق، ص62.

5- المصدر نفسه، ص 15.

6- المصدر السابق، ص08.

7 - لطيفة بشاري، المرجع السابق، ص132.

✓ **العسل وشمعه:** كان العسل متوفر بكثرة في المدن الساحلية وخاصة بونة وجزائر بني مزغناي، وهذا ما تطرق له الجغرافيون بالوصف، فنجد ابن حوقل يقول في هذا الصدد: "وبها-بونة- من العسل والخير والمير ما تزيد به على ما دانها من البلاد المجاورة لها"<sup>(1)</sup>. ويقول في شأنها البكري أيضا: "ومدينة بونة برية بحرية كثيرة اللحم واللبن والحوث والعسل، وأكثر تجارها أندلسيون"<sup>(2)</sup>، فنص البكري يبين أنه كان يصدر منه إلى الأندلس. أما ابن حوقل فيقول عن جزائر بني مزغناي: "ولهم من العسل ما يجهز عنهم والسمن والتين"<sup>(3)</sup>، وكان العسل يصدر إلى النواحي المجاورة وإلى ميورقة، أما الشمع فيصدر إلى الأسواق الأوروبية عبر موانئ وهران ومستغانم وتنس وشرشال وتستحوذ ميورقة على جزء كبير منه<sup>(4)</sup>.

✓ **التوابل :** ورأى (دي لابرمودي) أن بجاية، كانت تزود التجار الأوروبيين بمختلف التوابل مثل الفلفل الأسود و الميلغتا التي تشبهه<sup>(5)</sup>. ويعتبر فلفل المغرب على درجة كبيرة من النقاء، وقد استعمله الأوروبيون في علاج بعض الأمراض ذلك أنهم كانوا يمزجونه بورق الغار لإزالة مفعول السم عندما تلدغ الكائنات السامة الإنسان، ويتناوله البعض لعلاج النزلة والتهاب الرئة، ويستعمل لتنشيط الجهاز الهضمي ويدخل في صناعة النبيذ، وتصنع منه بعض الأدوية لعلاج أمراض القصبة، و يدخل أيضا في تحضير بعض العقاقير<sup>(6)</sup>. هنا يمكن القول أن ميناء بونة يعتبر هو الآخر من الموانئ الرئيسية في المغرب الأوسط، وهذا لما يقوم به من نشاط تجاري كبير اذ يعتبر مركز استقبال للسفن التجارية من أطر مختلفة، يتبادل معهم السلع والمنتجات ويحقق جراء ذلك أرباحا وافرة.

➤ **المرجان:** يتوفر المرجان بكثرة في مدينة الخرز وهو من النوع الجيد حسب أوصاف الجغرافيين فالمدينة تتميز بأهمية كبيرة في كامل الحوض الغربي للبحر المتوسط، وهذا يعود لغناها بمعدن المرجان الذي لا يضاهيه بالمنطقة أي مرجان آخر فنجد ابن حوقل يقول: في شأنه: "نبات ينبت كالشجرة في الماء بين جبلين عظيمين... ولا أعرف في شيء من

1- المصدر السابق، ص77.

2- المصدر السابق، ص55.

3- المصدر السابق، ص78.

4- لطيفة بشاري، المرجع السابق، ص 139.

5- صالح يعيزيقذ: المرجع السابق، ص203.

6- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص141.142.

البحار...له نظير في الجودة، ولا يوجد المرجان في مكان غير هذه القرية المدعوة بمرسى الخرز"<sup>(1)</sup>، أما الحميري فهو الآخر تعرض له بالوصف إذ يقول: "وفي مدينة الخرز المرجان وهو أجمل مرجان يوجد بسائر الأقطار، ويقصده التجار ويستخرجون منه الشيء الكثير"<sup>(2)</sup>.

كما يظهر ابن حوقل علاقة السلطة المركزية بالمدينة و يؤكد على تواصلها، فسلطان البلاد في القالة العديد من الأمناء يسهرون على أخذ حق الدولة من هذه المادة وعلى إدارة استخراجها"<sup>(3)</sup>، إذ تجده يقول: "ولسلطان المغرب فيها أمناء على ما يخرج، وناظر يلي صلاتها ومعاونها، وما يلزم ما يخرج من هذا المعدن، وللتجار بها أموال كثيرة من أقطار النواحي، عند سماسرة وقوف لبيع المرجان شراه"<sup>(4)</sup>.

فالنص يوضح أن الدولة الفاطمية كانت تستفيد من المرجان، حيث تفرض ضرائب على العاملين فيه من العمال أو التجار، وهؤلاء ليسوا كلهم من أهالي مرسى الخرز بل يتواجدون من أغلب أرجاء الدولة الفاطمية، فكانوا يستثمرون أموالهم لدى السماسرة الذين يعتبرون حلقة وصل بين المكلفين باستخراج المرجان والتجار"<sup>(5)</sup>. ويقبل الأوربيون على النوع الأحمر أكثر من غيره، وكان يشتريه أيضا البنادقة وأهل نابلي وبرشلونة"<sup>(6)</sup>.

➤ **المواد الاولية:** وتستعمل في النسيج، وأهم ما ذكر فيها :

✓ **الصوف:** فيعتبر الصوف من بين السلع التي كانت تنقل إلى الدول الأوروبية، وعلى الخصوص المناطق التي اشتهرت بتربية المواشي كوهان و تنس و شرشال ومستغانم"<sup>(7)</sup>، فكانت سفن جنوة تستورد كميات ضخمة من هذه المادة من بلاد المغرب الأوسط ، ، حيث كانت تصدر هذه المادة إلى مرسيليا فتذكر إحدى الوثائق بأن (برونار) شحن من بجاية

1- المصدر السابق، ص77.

2- المصدر السابق، ص538.

3- صالح بن قربة: تاريخ الجزائر في العصر الوسيط من خلال المصادر، المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية، الجزائر، 2007م، ص211.

4- المصدر السابق، ص76.

5- مختار حساني: المرجع السابق، ص27.

6- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص139.

7- مختار حساني: تاريخ الدولة الزيانية، دار الحضارة، الجزائر، ج02، ص178.

خمس قناطر ونصف من الجلود بثمان 24 (Pesant)<sup>(1)</sup>، كما كان يتوافد إلى سوق الصوف بجاية تجار أرغون<sup>(2)</sup>.

✓ **الجلود:** أما الجلود فكانت من بين السلع التي اشتد عليها الطلب من قبل أغلب التجار المتوافدين على مرسى الخرز، كجلود الأغنام والثيران والجمال الآتية من المنطقة المحصورة ما بين بونة ومرسى الخرز التي اشتهرت بتربية المواشي بكثرة في العصور الوسطى<sup>(3)</sup>. كما استورد كميات كبيرة من الجلود المغربية، وانصب مهمهم على جميع أنواع أنواع الجلود سواء خاما أو مدبوغة أو مصنعة، وقد تم سنة 475 هـ تصدير كمية من الجلود نحو فرنسا خاصة جلود الأبقار والجمال، لأن ورشات الحرفيين في مرسليليا تعتمد على جلود المغرب وتلك الجلود تحزم كل 12 جلدا معا، تزن كل حزمة ما بين 08 و15 كلغ ما بين خمس و ستة فلورية مارسليليا<sup>(4)</sup>، كما كانت تصدر إلى كل من ميورقة وقطلونيا

✓ **مواد مصبغة:** كان الأوروبيون يستوردون مواد نباتية من بلاد المغرب لاستعمالها في الصباغة ومنها النيلة وورود النيل، وهو نبات عشبي للصباغة ينمو بكثرة في منطقة وهران، ويقبل الإيطاليون بصفة خاصة على شراء هذه المواد لاستعمالها في تلوين و صبغ الأقمشة<sup>(5)</sup>، كما كان الإيطاليون يستوردون قشر الدبغ و يسمى بقشور بجاية و يستعمل في دبغ الجلود، ويبدو أن بجاية كانت تجلبها من جبال جهة القل بين خليج بجاية و يستعمل في دبغ الجلود ويبدو أن بجاية كانت تجلبها من جبال جهة القل بين خليج بجاية وسكيدة<sup>(6)</sup>.

### ➤ المنسوجات:

✓ **نسيج الصوف و القطن:** لقد وصف الجغرافيون سكان المغرب الأوسط بنسيجهم للصوف و القطن، فيقول الوزان في شأنهم: "وكان سكان هنين في القديم نبلاء شرفاء يعملون كلهم تقريبا في القطن والمنسوجات، ودورهم في غاية الجمال والزخرفة"، ويصف سكان وهران فيقول: "معظم سكانها من الصناع والحاكة، ويعيش الكثير من أهلها من

1- مختار حساني: الحواضر و الامصار الاسلامية الجزائرية، المرجع السابق، ج02، ص212.

2- صالح بعيزيق: المرجع السابق، ص181.

3- مختار حساني: المرجع السابق، ج01، ص52.

4- المرجع نفسه، ص207.

5- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص135.136.

6- صالح بعيزيق: المرجع السابق، ص181.

مدخولهم"<sup>(1)</sup>، أما كربخال فيقول في هذا الشأن: "بها - وهران - كثير من النساجين"، وحسب كربخال فإن أهم ما يصنع في تلمسان الأقمشة الجميلة وأنسجة من القطن ويصدر الفائض منها إلى البندقية<sup>(2)</sup>، فإلى جانب الأقمشة فقد كان يصنع ببلاد المغرب البرانس والزرابي والحياك أي الحنايل<sup>(3)</sup>، وتتميز باختلاف ألوانها الزاهية منها ذات اللون الأحمر والأخضر والأزرق والأبيض وتوجد بكثرة في مدينة وهران وتصدر إلى إسبانيا<sup>(4)</sup>.

✓ **الكتان:** كان الكتان من بين النباتات المنتشرة في المغرب الأوسط وخاصة في بونة<sup>(5)</sup>، بونة<sup>(5)</sup>، وكان الأوروبيون ولا سيما البيازنة والبنادقة منهم يستوردون كميات منها لاستخلاص الألياف التي يستعملونها في النسيج<sup>(6)</sup>.

➤ **الشب:** كان الأوروبيون شديدي الإقبال على الشب إذ يستخدمونه في بعض المستحضرات الطبية، وفي بعض المصنوعات النسيجية لأنه يصلح لتثبيت الألوان على الأقمشة، ويستعمل كذلك في صباغة الحرير والصوف وفي دباغة الجلود والرسم والتذهيب، و كان يصدر الى برشلونة<sup>(7)</sup>، كما يصدر إلى جنوة فقد كانت هذه الأخيرة تقنتيه من بجاية وهذا ما ذكره (هلمركروجر) حسب وثائق جنوية تعود إلى القرن 6هـ/12م<sup>(8)</sup>.

➤ **الشمع:** لقد دخل الشمع ضمن قائمة صادرات المغرب الأوسط مع الدول الأوروبية، فنجد كربخال يقول في شأنه: "المدينة - القل - مركز التجارة مهمة، ومقر العدد لكبير من التجار والصناع، وأهلها متمدنون بفضل التعامل التجاري مع أوروبا إذ هي مقصودة لشراء الشمع"<sup>(9)</sup>، فلقد كانت أوروبا تستورده بكميات كبيرة من مدينة بجاية أيضا، ومن المحتمل أن تكون كلمة (Bougie) التي تطلق على الشمعة في أوروبا قد أخذت من اسم مدينة بجاية التي

- 1- المصدر السابق، ص30، 15.
- 2- المصدر السابق، ج02، ص296.
- 3- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص137.
- 4- مختار حساني: موسوعة تاريخ و ثقافة المدن الجزائرية، المرجع السابق، ج04، ص268.
- 5- ابن حوقل: المصدر السابق، ص77.
- 6- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص138.
- 7- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص143.
- 8- صالح بعيزيق: المرجع السابق، ص202.
- 9- المصدر السابق، ج03، ص06.

كانت مصدر تلك الشموع<sup>(1)</sup>، وكانت بجاية تربطها معاهدات تجارية مع الجمهوريات الإيطالية؛ إذ تعتمد بالدرجة الأولى على تصدير الشمع لها<sup>(2)</sup>.

➤ **أشياء مختلفة:** ورأى (دي لابريمودي) أن بجاية كانت تزود التجار الأوروبيون إلى جانب الذهب بسلع أخرى تجلبها قوافل الصحراء وهي ريش النعام الأسود والأبيض والعاج، بالإضافة إلى المسك والعنبر الرمادي والعاج المستعمل في صياغة الحلبي وفن النحت<sup>(3)</sup>.

**ب. واردات المغرب الأوسط من دول جنوب أوروبا:**

وفيما يخص السلع التي يتم تبادلها بين تجار أوروبا و بلاد المغرب الأوسط، فليس لدينا المعطيات الكافية لمعرفة أنواعها بدقة أو تقدير كمياتها، لأنه غالباً ما كان التجار الأوروبيون المترددون على موانئ المغرب الأوسط يتحاشون الإشهار عما يحملونه على متن سفنهم، ويبيعونه للمسلمين خوفاً من إثارة حفيظة رجال الدين المسيحيين الذين يعاقبون من يتعاطى التجارة مع المسلمين<sup>(4)</sup>، ومن خلال ما توفر لدينا من معلومات عن البضائع التي كانت تصدرها الدول الأوروبية إلى موانئ المغرب الأوسط يمكن ترتيبها كما يلي:

➤ **الفضة:** مقابل الذهب يجلب التجار الأوروبيون الفضة في شكلها المعدني أو النقدي لمبادلتها بالذهب في بجاية، فقد أفادنا (هملر كروجر) أن التاجر الجنوي (بونيسيو هانيس) حمل معه صفائح من الفضة إلى بجاية في صيف 559هـ/1164م، وأعطانا جورج جيهاال أمثلة ترجع إلى سنة 602-603هـ/1206م عن تصدير الفضة الخام من جنوة نحو بجاية قيمته 25 ليرة، 43 ليرة و 100 ليرة مصاحبة بالجواهر والأقمشة، واعتمد في ذلك على وثائق من أرشيف جنوة، كما أدرج لنا جورج جيهاال في كتابه: "الجنويون في الحوض الغربي للبحر المتوسط"<sup>(5)</sup>.

1- رشيد باقة: المرجع السابق، ص333.334.

2- محمد الشريف سيدي موسى: مدينة بجاية الناصرية في الحياة الاقتصادية و الفكرية، دار كرم الله، الجزائر، ص54.

3- صالح بعيزيق: المرجع السابق، ص202.203.

4- رشيد باقة: المرجع السابق، ص316.

5- صالح بعيزيق: المرجع السابق، ص198.199.

➤ **الخشب:** وبصفة خاصة النوع الذي يدخل في صناعة السفن، وقد نقلت جنوة الخشب إلى المغرب على هيئة رزم أو قطع معدة للصناعة، وربما اشترى المغاربة من الجنوبيين مباشرة مراكب جاهزة<sup>(1)</sup>، أما البنادقة فكانوا يصدرونه لها خاما؛ ونصف مصنع على شكل عيدان ألواح، كما كانوا يبيعون في مدينة تلمسان بعض الأدوات الخشبية<sup>(2)</sup>.

➤ **المعادن:** كانت تصدر جنوة إلى بلاد المغرب الحديد المصنع في شكل سبائك و كانت الكمية المستوردة تستعمل في صناعة السيوف والخناجر وآلات الحرث وغيرها، كما كانت جنوة تصدر إلى المغرب الخردوات والمسامير التي تستعمل في تثبيت ألواح السفن؛ وكانت مستوردات الحديد كلها من اختصاصات الدولة سواء كانت من المعدن الخام أو من الحديد الخالص المصنع، كما صدرت جنوة مع نهاية العصور الوسطى مادة النحاس<sup>(3)</sup>، وكان التجار يأتون به على أشكال مختلفة قطعا وصفائح وخيوط، وكانت الأواني النحاسية تدخل أسواق المغرب الأوسط عن طريق غرناطة، إلى جانب النحاس كانت المغرب تستورد القصدير والحديد والفولاذ<sup>(4)</sup>.

➤ **الأسلحة:** كثيرا ما استورد البجائيون من أوروبا عبر الجمهوريات الإيطالية؛ الأسلحة مثل الدروع والحراب<sup>(5)</sup> والزرود والخودات والرماح والخناجر، رغم قرارات المنع من الكنيسة في روما فيبيع جزء هام منها في أسواق تلمسان<sup>(6)</sup>، كما كان تجار مرسيليا يقومون بنقل الأسلحة إلى بجاية وساعدهم على ذلك التجار اليهود<sup>(7)</sup>.

➤ **الخمير:** اعتاد تجار جنوة تصدير كميات كبيرة من الخمور إلى البلاد الإسلامية، خاصة إلى بلاد المغرب، غير أنه في الحقيقة لم تكن الكميات المصدرة ليسمح ببيعها للمسلمين في الأسواق أو المستودعات مثل باقي السلع الأخرى، لأن الأعراف المحلية لا

1- رشيد باقة: المرجع السابق، ص317.

2- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص148.

3- رشيد باقة: المرجع السابق، ص318.

4- لطيفة بشاري، المرجع السابق، ص144.

5- محمد الشريف: المرجع السابق، ص55.

6- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص144.

7- مختار حساني: الحواضر و الامصار...، المرجع السابق، ج02، ص206.

تسمح بذلك؛ فروع في تصريفها جانب الحيلة والسرية<sup>(1)</sup>، كما نجد أحد التجار يدعى (دون ماري) نقل الخمر من مالقة الى المغرب الأوسط<sup>(2)</sup>.

➤ **السفن** : كان المغاربة يشترون السفن من المسيحيين وخاصة البنادقة والجنوبيين، لأن هذه الصناعة كانت متطورة عندهم.

➤ **الكبريت**: هو من المواد المساعدة على الصباغة والتبييض، إذ كان يستعمل للحصول على اللون الأصفر ويأتي به البنادقة إلى هنين ووهران.

➤ **مواد طبية**: يأتي التجار الأوربيون بكثير من المواد التي تستعمل في المستحضرات الطبية، مثل البورق واللبن والكافور واللورانوم والدردي<sup>(3)</sup>.

➤ **التوابل** : هي متعددة الأنواع مثل: الفلفل وجوزة الطيب، وعود القرنفل والرواند والزنجبيل والقرفة، ويأتي بها التجار الأوروبيين بحرا ويبيعونها في أسواق مدن المغرب الإسلامي<sup>(4)</sup>، وعلى الخصوص الجنوبيون؛ ففي سنة 554هـ/1159م جلب التاجر الجنوبي (لامبرتوس دي دالنيو) إلى بجاية الفلفل والتوابل وجوز الهند، وإلى جانب بضائع أخرى قادمة من جنوة عن طريق موانئ لافنتين<sup>(5)</sup>.

➤ **الألبسة و الصناعات الصوفية**: في القرن الثالث عشر ميلادي أصبحت هذه المنتجات النسيجية من أكثر السلع التي تصدرها جنوة إلى بلاد المغرب، ويأتي على رأسها الملايا التي كانت على إقبال كبير لدى سكان المغرب؛ وبخاصة الفئات المرموقة في المجتمع لجودتها، حيث أظهرت وثائق جنوية تخص عقود تصدير هذه السلع إلى الاسواق الخارجية، فمن مجموع 35 عملية لتصدير الأقمشة من جنوة إلى بلاد المغرب، نجد 12 عملية تمت مع بجاية<sup>(6)</sup>.

➤ **الأحجار الكريمة و المجوهرات** : تشكل الأحجار الكريمة والمصوغات صنف آخر من البضائع التي تاجر فيها الجنوبيون مع بلاد المغرب، وكانت غالبية هذه السلع ذات القيمة العالية مثل: الماس، والزمرد، واللؤلؤ، والأصداف، والياقوت، والعاج، كما صدر الجنوبيون

1- رشيد باقة: المرجع السابق، ص318،319.

2- مختار حساني: موسوعة تاريخ...، المرجع السابق، ج04، ص272.

3- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص152،150-153.

4- لطيفة بشاري: المرجع السابق، ص153.

5- صالح بعيزيق: المرجع السابق، ص148.

6- رشيد باقة: المرجع السابق، ص320.

إلى بلاد المغرب الأواني الزجاجية والحلي المصنعة من الذهب والفضة، وشجع حكام المغرب استيراد مثل هذه السلع الثمينة وميزوها بتعريفة جمركية ضعيفة لا تتعدى نسبة 2% من قيمتها<sup>(1)</sup>.

وهكذا يكون المغرب الأوسط قد أدى دورا هاما في التجارة الخارجية، حيث مارس هذا النشاط مع دول جنوب أوروبا، فقد وفرت مدنه الظروف الملائمة للمسيحيين الذين كانوا ينزلون في الفنادق الخاصة بهم و يمارسون عملياتهم التجارية تحت إشراف قناصلهم، وكانت الصادرات والواردات منظمة في المغرب الأوسط؛ بحيث وضعت السلطات جهازا خاصا بالجبايات في الموانئ، كما كانت المعاملات تتم بأشكال مختلفة وبعملات متنوعة منها الذهبية والفضية والمعدنية، كما يمكن القول أنه قد تنوعت صادرات المغرب الأوسط و وارداته مع الدول الأوروبية حسب حاجياته وحاجيات هذه الدول.

1- المرجع نفسه، ص320.

## الفصل الرابع:

### علاقة اجتماعية فكرية

أولاً: سلوك وتجليات ذهنية المغاربة في التعامل مع البحر

ثانياً: استغلال الثروة البحرية

ثالثاً: علاقة الفقه المالكي بالمجتمع البحري المغربي

رابعاً: مجتمع البحرية المغربية

إن من فطرة الله سبحانه وتعالى في الإنسان هو جشعه في إخضاع الطبيعة لسيطرته وتوجيهها لخدمة أغراضه حتى يتحصل على حياة مريحة على الأرض، ومن هذا المنطلق عمل الإنسان المغربي على التكيف مع وسطه وتطويع كل ما يحتويه لصالحه، فإنه يمكن لنا الوقوف عند تصور المغاربة لكيفية استغلالهم لهذه الثروة، وتسخيرها في وجباتهم الغذائية، والحلية التي يلبسونها، واستعمالهم للجنة في مواصلاتهم. وعلى ضوء هذا الأمر ما السبل التي سلكوها للاستفادة منها ومن عطاءاتها التي لا ينضب معينها؟

## أولاً: سلوك وتجليات الذهنية المغربية في التعامل مع البحر:

### 1. المتصوفة والبحر:

من خلال هذه الورقة أبرز العلاقة التي كانت تربط إحدى الفئات الاجتماعية في مجتمع المغرب الأوسط بالبحر، وهي فئة المتصوفة دون سواهم وذلك لعدة أسباب أهمها المكانة التي احتلها الأولياء والمتصوفة في المجتمع المغربي الوسيط. فكيف كان تعامل المتصوفة مع البحر؟

لقد شغل تسخير البحر للأولياء وإظهار كرامتهم فيه جزء مهما من كتاب التشوف<sup>(1)</sup>، وهذا يدل على مدى قوة الولي لتسخير قوى الطبيعة، حتى اعتبر المشي على البحر من بين الأمور التي تمكن المريد من أن ينخرط في سلك المريدين، ومن الأولياء من كان ينام على لجة البحر وفي حجره كتاب لا تصله أمواج البحر أو حتى رشاشها، ومنهم من استطاع أن يحول ماء البحر من ماء مالح أجاج إلى ماء عذب فرات، وبعضهم كان يتدخل لتهدئة البحر والحد من هيجانه<sup>(2)</sup>. وكما جاء في أحد كتب النوازل الفقهية أن أكل السمك، زيادة على البقول والنباتات التي تنمو في البر، كان يعتبر عند أهل الورع أبعد الطعام عن الشبهة، لهذا اشتهر أكثر من متصوف بالاكْتفاء بها<sup>(3)</sup>.

1- أ ابن الزيات (أبو يعقوب يوسف بن يحيى التادلي) (ت617هـ): التشوف إلى رجال التصوف وأخبار أبي العباس السبتي، تحقيق: أحمد توفيق، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية، الرباط، ط02، 1997م، ص121-160، 210-234، 211.

2- عبد المجيد القدوري: "البحر في المتخيل المغربي"، مجلة الملتقى، ع04. السنة03. 1999م، ص14.

3- الونشريسي (أبو العباس أحمد بن يحيى) (ت 914 هـ): المعيار المغرب المغرب والجامع المغرب عن فتاى أهل إفريقية والأندلس والمغرب، تخريج: جماعة من الفقهاء بإشراف محمد حجي، نشر وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، المغرب، 1401هـ/1981م، ج02، ص6-7.

ضف إلى ذلك ما نقله لنا المستشرق (vonderheyden) عن (féraud) من كتاب تاريخ بجاية أسطورة مفادها؛ أن السلطان الحمادي الناصر، مؤسس بجاية، تنازل عن العرش لصالح ولده المنصور ثم اختفى ليلاً، واستمر البحث عنه مدة أربع سنوات، وفي النهاية عثر قارب صيد صدف على زاهد شبيه عار؛ نحيل الجسم هو السلطان نفسه، وكان قد عاش تلك المدة كلها في جزيرة جريبية (جزيرة البنادقة) على السمك إذ كان كلما غطس يده في البحر تعلقت سمكة بكل أصبع من أصابعه، واستمرت إقامته هناك إلى أن توفي<sup>(1)</sup>.

يرى أحد الباحثين<sup>(2)</sup> أن هذا الوضع يفسر بكون العامة تعتقد في الأشياء الخارقة للعادة؛ ومن ثم نسبت للأولياء غرائب الأمور، ويلجؤون إليهم عندما يضطرب البحر وتكثر أنوؤه، فالولي هو ذلك الشخص الذي وضعت فيه قوة إلهية تمكنه من التحكم في الظواهر الطبيعية وأن البحر يرمز للحياة الطاهرة، وهو نجاة لمن يرغب في الخلاص.

## 2. الجهاد البحري ضد الصليبيين في فكر المهاجرين المغاربة:

يكتسي الجهاد البحري أهمية خاصة في فترة شهدت حملات وحروباً شنتها الغرب الأوربي المسيحي على البلاد الإسلامية. وكان لهذه الأحداث أصداء في كل أنحاء العالم الإسلامي، أفرزت ردود فعل عبر عنها بأشكال مختلفة ومتفاوتة الأهمية. وقد سجلت المصادر وجود مشاركة مغربية مكثفة في الجهاد ضد الصليبيين.

يبدو أن قلة المعلومات في المصادر، المغربية على الخصوص، هي التي يمكن أن تفسر قلة اهتمام الباحثين بموضوع مشاركة المغاربة في الجهاد البحري ضد الصليبيين بسواحل بلاد الشام ومصر. ومع أنه لا توجد - حسب علمنا - دراسة مخصصة لهذا الموضوع، فإن هنالك من الأبحاث والمؤلفات ما أشار إلى بعض عناصره في إطار اهتمامات وانشغالات بقضايا أخرى.

### أ. أسباب تواجد المغاربة بالبلدان المشرقية:

في أغلب الحالات وانطلاقاً من المعلومات المتوافرة في كتب التراجم والحواليات، نستنتج أنه من الصعب تحديد تاريخ مدقق لتوافد المغاربة على المشرق بشكل عام على

1- Vonderheyden: *La Pêche Sur Les Cotes Barbaresque Au Moyen Age*, P03.

2- ابراهيم القادري بوتشيش: *المغرب والأندلس خلال عصر المرابطين*، ط01، دار الطليعة، بيروت، 1993م، ص144.

الرغم من ذكر بعض الرحالة والعلماء والتجار لتواريخ وأسباب رحلاتهم<sup>(1)</sup>؛ مع ذلك، ليس من العسير إستنتاج أسباب وجودهم بالبلدان المشرقية، وذلك باعتبار الظروف والتطورات التي طرأت على الساحة السياسية بالمغرب الإسلامي. ففضلاً عن الرحلات العلمية والدينية، يمكن تلخيص هذه الأسباب في ما يلي:

✓ نقل مركز حكم الدولة الفاطمية إلى مصر، وآثار ذلك على النواحي السياسية والاقتصادية والاجتماعية لمنطقة بلاد المغرب.

✓ دخول قبائل بني هلال وبني سليم إلى إفريقيا، وما نتج عن ذلك من خراب وتدمير أوقع البلاد في حالة من الفوضى والاضطراب الدائمين، بناء على ما أشارت إليه بعض الدراسات.

✓ الهجوم النورماندي على إفريقيا، واستيلاء ملوك صقلية المسيحيين على المهديّة وكل المناطق الساحلية.

✓ بداية تفوق أوربا في الملاحة وانعكاس ذلك على الأحوال الاقتصادية.

✓ قيام الدولة الموحدية وما ترتب عليه من مضايقة أنصار النظام السابق.

صحيح أن هذه المعطيات التاريخية تلقي الضوء على أسباب وجود المغاربة بمناطق مختلفة من العالم الإسلامي، وتساعد على فهم الإطار العام لهجرتهم ونزوحهم، لكن هنالك أيضاً نصوصاً مباشرة ومعاصرة لفترة موضوعنا تمكننا من فهم بعض أسباب هذا الوجود. فهذا أسامة بن منقذ يذكر أن الفرنجة استولوا، في حدود منتصف القرن السادس الهجري، على مركب كان يقل على متنه حوالي أربعمئة نفس، رجالاً ونساءً، من الحجاج المغاربة وأن المشاركة أولياء الأمور، ومن بينهم أسامة نفسه، عملوا كل ما في وسعهم من أجل اقتدائهم من أيدي الصليبيين<sup>(2)</sup>. ويخبرنا أبو شامة عن مغاربة أندلسيين قدموا إلى دمشق في سنة (627هـ) بعدما تم افتكاكهم على ساحل الشام من أيدي الفرنجة<sup>(3)</sup>.

1- أبو شامة (شهاب الدين أبو محمد عبد الرحمن بن اسماعيل) (ت665هـ): تراجم رجال القرنين السادس والسابع المعروف بـ"الذيل على الروضين"، تحقيق: محمد زاهد بن الحسن الكوثري، مراجعة: عزت العطار الحسيني، دار الجيل، بيروت، ط02، 1974م، ص7، 186.  
2- كتاب الاعتبار، تحرير: فيليب حتي، مكتبة الثقافة الدينية، ص81.  
3- المصدر السابق، ص186.

ويفترض "كلود كاهن" (Claude Cahen) ثلاثة أصول محتملة لوجود المغاربة بالبلاد الشرقية: حجاج ألقى عليهم الفرنجة القبض في طريقهم إلى الحج، أو كان قد طال مقامهم من أجل المشاركة في الجهاد فأسروا، وتجار كان لهم المصير نفسه أو تجار وحجاج أسرهم في البحر القراصنة الصليبيون وباعوهم على سواحل بلاد الشام. هذه الاحتمالات تتسجم مع ما جاء في الإشارات الأنفة الذكر بالرغم من أن كاهن (Cahen) يقر بعدم وجود أمثلة ملموسة تسمح باعتماد فرضية محددة لتفسير هذا الوجود<sup>(1)</sup>. على أن من بواعث توافد المغاربة على المشرق، يمكن أن نذكر الرغبة الملحة في المشاركة في الجهاد وتحرير المدن الإسلامية التي سيطر عليها الصليبيون عموماً، وبيت المقدس على الخصوص<sup>(2)</sup>.

### ب. مكانة البحارة المغاربة في نفوس المشاركة:

كان للموقع الجغرافي ولطبيعة المغرب الإسلامي دور بارز في تمرّس المغاربة بأمور البحر. وقد لاحظ ابن خلدون ذلك عندما قال: "والساكنون بسيف هذا البحر (البحر الأبيض المتوسط) وسواحلها من عدوتيه يعانون من أحواله ما لا تعانيه أمة من أمم البحار. فقد كانت الروم والإفرنجية والقوط بالعدوة الشمالية من هذا البحر الرومي وكانت أكثر حروبهم ومتاجرهم في السفن فكانوا مهرة في ركوبه والحرب في أساطيله. ولما أسف من أسف منهم إلى ملك العدو الجنوبية مثل الروم إلى إفريقية، والقوط إلى المغرب، أجازوا في الأساطيل وتغلبوا على البربر بها وانتزعوا من أيديهم أمرها وكان لهم بها المدن الحافلة مثل قرطاجنة وسيبيلة... وطنجة. وكان صاحب قرطاجنة من قبلهم يحارب صاحب رومة ويبيعت الأساطيل لحربه مشحونة بالعساكر والعدد، فكانت هذه عادة لأهل هذا البحر الساكنين حقاً فيه معروفة في القديم والحديث<sup>(3)</sup>.

هذا التمرس؛ وما ترتب عليه من شهرة بحرية للمغاربة، أشادت به المصادر التاريخية وكتب الرحلة ليس في الغرب الإسلامي فقط، ولكن في المشرق كذلك. فيذكر المقرئ مثلاً أن فقراء المغاربة الذين وجدوا في القاهرة قد أكرههم الفاطميون على الخدمة

1- الشرق والغرب زمن الحروب الصليبية، ترجمة: أحمد الشيخ، سينا للنشر، القاهرة، ط01، 1995م، ص176.  
2- ابن جبير: (أبو الحسين محمد بن أحمد الكناي، المدلسي) (ت614هـ): رحلة بن جبير، دار ومكتبة الهلال، بيروت، لبنان، 1981، ص247.  
3- ابن خلدون: المصدر السابق، ج01، ص199.

دون تمييز، في الأسطول المصري<sup>(1)</sup>. لكونهم يتمتعون بسمعة حميدة، وأيضاً لشهرتهم في ميدان البحر. أما ابن سعيد المغربي، فقد ذكر أن الأساطيل كانت وفقاً على المغاربة لمعرفةهم بمعاناة الحرب في البر والبحر<sup>(2)</sup>. كما أن العدد الأعظم من البحريين (نواتية الأسطول) العصر الفاطمي كانوا مغاربة عرفوا بمهارتهم في قيادة السفن والملاحة في البحر منذ وقت مبكر<sup>(3)</sup>.

حيث نجد صلاح الدين الأيوبي - من جهته - يستخدم الملاحين المغاربة في أساطيله في إطار قيامه بالإصلاحات التي استهدفت تقوية الأسطول المصري<sup>(4)</sup> الذي لم يكن قادراً في نهاية حكم الدولة الفاطمية على التصدي للأسطول الإيطالي أو إلحاق الهزيمة به<sup>(5)</sup>. وبخصوص اهتمام صلاح الدين بالملاحين المغاربة، أورد العماد الكاتب الأصفهاني (ت597هـ) إشارة على قدر كبير من الأهمية تفيدنا في فهم الدور الذي أداه هؤلاء على الصعيد العسكري بصفتهم مقاتلين أشداء. مفاد هذه الإشارة أنه أثناء حصار الجيوش الإسلامية لمدينة عكا سنة (587هـ/1191م)، جاء رسول من قبل أحد قادة الصليبيين ومعه أسير مغربي، فقدمه إلى السلطان صلاح الدين على سبيل الهدية، فاستقبل الأسير بحفاوة وتقدير<sup>(6)</sup>.

فمن غير المستبعد أن يتعلق الأمر هنا بالرايس عبد السلام المغربي الذي تم أسره أثناء حصار قوات صلاح الدين لصور في (583هـ/1187م)، والذي ذاع صيته في مجال الجهاد البحري كما سنرى. كل ذلك يدل على مدى إعجاب صلاح الدين بالمغاربة وتقدير جهودهم في الحرب ضد أعدائه. فهذا الاستقبال له دلالة عميقة ليس عند صلاح الدين فقط، ولكن أيضاً عند الفرنجة الذين لم يكونوا على ما يبدو غافلين عن هذه المكانة التي يحتلها المغاربة في نفوس حكام الشام ومصر خلال هذه الفترة.

1- المقرئزي (تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر) (ت766هـ): المواقظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، بولاق، 1270هـ/1853م، ج01، ص368.  
 2- المقرئ: المصدر السابق، ج03، ص111.  
 3- السيد عبد العزيز سالم، أحمد مختار العبادي: المرجع السابق، ص130.  
 4- المقرئزي، السلوك لمعرفة دول الملوك، نشر وتحقيق: محمد مصطفى زيادة، القاهرة، 1936م، ج01، ص45.  
 5- كلود كاهين، المرجع السابق، ص117.  
 6- علي أحمد: الأندلسيون والمغاربة في بلاد الشام من نهاية القرن الخامس وحتى نهاية القرن التاسع الهجري، ط01، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، دمشق، 1989م، ص304.

ومما يعضد هذا الطرح ما جاء عند أبي شامة خلال تعرضه لأحداث (627هـ)، حيث يقول: «وجاء الخبر بأن الفرنج - خذلهم الله - استولوا على جزيرة ميورقة وقتلوا خلقاً كثيراً، وأسروا كذلك وقدموا ببعض الأسرى إلى ساحل الشام، فاستفك منهم طائفة، فقدموا علينا دمشق وأخبروا بما جرى عليهم»<sup>(1)</sup>. وهذا يدل على أن هذه المكانة استمرت إلى ما بعد فترة حكم صلاح الدين. كما لا يستبعد أن تكون الوظائف العالية التي نالها المغاربة في القدس بعد تحريرها مكافأة لهم على خدماتهم ورغبة في استمرار هذه الخدمات في الوقت نفسه.

ويمكن أن نلمس أثر هذا الاهتمام في إجراءات وموقف صلاح الدين من الغرباء المغاربة، حيث يذكر ابن جبير أنه جعل المسجد الكبير المنسوب إلى أبي العباس بن طولون «مأوى للغرباء من المغاربة يسكنونه ويحلقون فيه، وأجرى عليهم الأرزاق في كل شهر»<sup>(2)</sup>. بل أكثر من ذلك جعل أحكامهم إليهم، ولم يجعل يداً لأحد عليهم، حيث قدموا من أنفسهم حاكماً يمثلون أمره ويتحاكمون في طوارئ أمورهم عنده<sup>(3)</sup>.

وكما كان الحال عليه زمن الفاطميين الأواخر والزنكيين والأيوبيين، فإن الأمر لم يتبدل في عهد المماليك حيث يذكر النويري السكندري أنهم (المغاربة) أصبحت لهم مكانة خاصة في عصر المماليك البحرية، وأن "يلبغا الخاصكي" (ت768هـ) كان يقدرهم حق قدرهم، ويعتبرهم فرسان البحر<sup>(4)</sup>؛ كما كان يكثر من قيادة المغاربة على المراكب. ويلخص النويري سبب اعتماد المماليك على البحارة المغاربة بقوله إن الفرنج: «ليس يقهرهم سوى المغاربة، ذلك لمخالطتهم لهم بجزيرة الأندلس، يعرفون طرق حربهم وطعنهم وضربهم في بر وبحر. فلو كان منهم بالإسكندرية من المغاربة جمعاً كبيراً بجوامك مرتبة، وغربان مجهزة بعددها وأزوادها، كانوا يخربوا جزراً كثيرة، وسارت الفرنج معهم في جزيرة»<sup>(5)</sup>.

### ج. مظاهر مشاركة المغاربة في الجهاد البحري ضد الصليبيين:

خلدت المصادر التاريخية أسماء العديد من المغاربة الذين شاركوا في الجهاد ضد الصليبيين، ليس خلال الحروب البرية التي جمعتهم بالمسلمين على الأراضي المصرية أو

1- أبو شامة: تراجم رجال القرنين...، ص159.

2- ابن جبير المصدر السابق، ص25.

3- المصدر نفسه، ص25.

4- السيد عبد العزيز سالم، أحمد مختار العبادي: المرجع السابق، ص130.

5- السيد عبد العزيز سالم، أحمد مختار العبادي: المرجع السابق، ص130.

الشامية فقط<sup>(1)</sup>، بل كذلك في الجهاد البحري بسواحل البحر الأبيض المتوسط الشرقية وبالبحر الأحمر.

### ✓ سواحل البحر الأبيض المتوسط

لم يكن المغاربة نزلاء البلاد الشرقية التي عانت من ويلات الحملات الصليبية ليقوا مكتوفي الأيدي أمام تطور الأحداث، بل شاركوا بشكل مكثف في المعارك التي خاضها المسلمون ضد الغزاة. ولم تكن هذه المشاركة على صورة واحدة. إذ فضلاً عن الاشتراك المباشر في القتال، هناك من قدم المال لتجهيز المقاتلين<sup>(2)</sup>.

أول إشارة أوردتها المصادر بخصوص جهاد المغاربة البحري على عهد الحروب الصليبية - حسب علمنا - جاءت في رسالة للقاضي الفاضل عن السلطان صلاح الدين يوسف بن أيوب إلى وزير بغداد يبشره فيها بفتح حصن الأحران<sup>(3)</sup> وتخريبه (574هـ)، حيث يُذكَرُ فيها بالانتصار الذي حققه الأسطول المصري على الصليبيين بعكا، وبالبلاء الحسن الذي أبلاه المغاربة المعروفون - على حد قول القاضي الفاضل - «بغزو بلاد الكفر» عندما ضيق الفرنجة الخناق على عكا<sup>(4)</sup>. هذه العبارة التي جاءت في نص الرسالة تصريح واضح وشهادة بالدور الذي لعبه المغاربة في هذه المواجهة واعتراف باشتهارهم بحرب النصاري سواء بالغرب الإسلامي حيث كانوا مجاورين لهم، أو بالمشرق حيث لم يكن الأسطول المصري يستغني عنهم.

ويظهر أن البحريين المغاربة شاركوا إلى جانب حسام الدين لؤلؤ، قائد الأسطول المصري سنة (583هـ/ 1187م)، في تضيق الخناق على الصليبيين في بيت المقدس. وكانت مهمة الأسطول تتمثل في قطع الطريق بحراً على الإمدادات الفرنجية حيث كانوا «كلما رأوا

1- تزخر المصادر المغربية والمشرقية على السواء بالعديد من الإشارات التي تخص اشتراك المتطوعين المغاربة في جيش نور الدين محمود بن زنكي وفي جيش صلاح الدين الأيوبي في حروبهما البرية ضد الصليبيين. ينظر: ابن جبير: المصدر السابق، ص247، 253؛ وابن الأثير: المصدر السابق، مج9، ص353... إلخ.

2- يمكن استنتاج ذلك من نص المسألة التي أنشأها، بأمر من صلاح الدين الأيوبي، القاضي الفاضل البيساني، وأرسلها إلى يعقوب المنصور الموحي يستنجد فيها على الفرنج إبان حصاره لعكا في سنة 586هـ، حيث يقول: «... وإن كان دون الأسطول موانع إما من قلة عدة أو من شغل هناك بمهمة أو بمباشرة عدو ما تحصن منه العورة أو قد لاحت منه الفرصة، فالمعونة ما طريقها واحدة ولا سبيلها مسدودة ولا أنواعها محصورة، تكون تارة بالرجال وتارة بالمال» أبو شامة: كتاب الروضتين في أخبار الدولتين النورية والصلاحية، دار الجيل، بيروت، (د.ت)، ج02، ص171.

3- أبو شامة: كتاب الروضتين، ج02، ص8.

4- المصدر نفسه، ص14.

لهم مركباً، غنموه؛ وشانياً، أخذوه»<sup>(1)</sup>. وقد انتهى هذا الحصار باسترجاع القوات الإسلامية لبيت المقدس.

وقد تولى المغاربة أعلى المراتب في التنظيمات البحرية بمصر، حيث يتحدث كل من ابن الأثير وأبي شامة عن المدعو «عبد السلام المغربي» الذي كان رئيساً للأسطول. وهي مهمة ومسؤولية خطيرة تتمثل في تدبير أمر جرية الأسطول بالريح أو بالمجاديف وأمر إرسائه في مرفئه<sup>(2)</sup>. وكان عبد السلام المغربي هذا موصوفاً - في نظر ابن الأثير - بالحنق في صناعته وشجاعته<sup>(3)</sup>. فقد اشتهر بمواجهة الصليبيين على سواحل مصر وبلاد الشام، وظهر دوره جلياً في الجهاد البحري أثناء حصار صلاح الدين لمدينة صور في سنة (583هـ/1187م).

على أن من الأحداث التي لها علاقة بالتاريخ البحري للبحر الأبيض المتوسط عموماً، وبالجهاد البحري على الخصوص، الرسالة التي وجهها صلاح الدين الأيوبي إلى يعقوب المنصور الموحد سنة (586هـ/1190م)، «طالباً مدد الأساطيل لتحول في البحر بين أساطيل الكفرة - كما يقول ابن خلدون - وبين مرامهم من إمداد النصرانية بثغور الشام (الصليبيين)»<sup>(4)</sup>.

يرى كلود كاهين، وهو من أكبر المتخصصين في التاريخ الاقتصادي والاجتماعي لمنطقة الشرق الأوسط، أن صلاح الدين لم يتمكن من إثارة اهتمام مسلمي الغرب الإسلامي (ويعني الموحدين) بالكفاح المستمر ضد الفرنجة<sup>(5)</sup>. ويمكن إرجاع سبب ذلك إلى انشغال يعقوب المنصور بأحداث البرتغال، مما يدفعنا إلى القول بأن غياب الوثائق الرسمية في المصادر يمكن أن يدل على غياب إرادة سياسية رسمية. وعلى الرغم من التوتر الذي كان قائماً بين الأيوبيين والموحدين، فإن ذلك لم يحل دون استمرار وجود إرادة شعبية ورغبة ملحة في المشاركة في الجهاد ضد الصليبيين بدليل استمرار حركة المتطوعين إلى ما بعد

1- ابن الأثير: المصدر السابق، مج10، ص154.  
2- المصدر نفسه، ص160؛ أبو شامة: كتاب الروضتين، ج02، ص119. بخصوص التنظيمات البحرية ينظر: ابن خلدون: المصدر السابق، ج01، ص199-200.  
3- ابن الأثير: المصدر السابق، مج10، ص160.  
4- ابن خلدون: المصدر السابق، ج01، ص202.  
5- كلود كاهن، المرجع السابق، ص242.

العهد الأيوبي، وهو الأمر الذي يظهر بجلاء من خلال كتب التراجم ومن خلال وجود أحياء وأوقاف خاصة بهم بكل من مصر والقدس<sup>(1)</sup>.

وسواء حصلت الاستجابة أو لم تحصل، وهو المرجح، فإن تلك الرسالة تكشف عن ضعف الأسطول المصري عن مجابهة الأساطيل الإفرنجية، وعن سمعة الأساطيل التي كان المغرب يتوفر عليها على عهد الدولة الموحدية. وقد لاحظ ابن خلدون ذلك حين قال في معرض حديثه عن هذه الرسالة: «وفي هذا دليل على اختصاص ملك المغرب بالأساطيل»<sup>(2)</sup>.

### ✓ البحر الأحمر:

تشير المصادر إلى أن المغاربة شاركوا إخوانهم بمصر في التصدي لما عرف في التاريخ بـ «حملة البحر الأحمر» في سنة (578هـ/1182م). ذلك بأن أحد القادة الصليبيين يدعى رينو الشاتيونى (Renaud de Chatillon)، صاحب حصن الكرك (جنوبي فلسطين)، والمعروف في المصادر الإسلامية باسم «أرناط»، جهز مراكب وشحنها بالرجال وآلات القتال، ومضى بها «نحو عيذاب، فقطعوا طريق التجار وشرعوا في القتل والنهب والأسر، ثم توجهوا إلى أرض الحجاز وتعذر على الناس وجه الاحتراز فعظم البلاء... وأشرف أهل المدينة النبوية منهم على خطر»<sup>(3)</sup>. ويرى ابن جبير: «أنهم كانوا عازمين على دخول مدينة الرسول ﷺ وإخراجه من الضريح المقدس»<sup>(4)</sup>. فلما وصل الخبر إلى مصر، أمر الملك العادل (أخو صلاح الدين ونائبه بمصر) الحاجب حسام الدين لؤلؤ، فعمر المراكب «بالرجال البحرية ذوي التجربة من أهل النخوة للدين والحمية»، مع أنجاد من المغاربة البحريين<sup>(5)</sup>.

فبخصوص البحريين المغاربة، فإن أهمية مشاركتهم في التصدي لهذه الحملة تكمن في الحملة نفسها، لأنها تعتبر - على حد معرفتنا - أول تدخل إفرنجي في هذا البحر. وتزداد هذه الأهمية إذا ما اعتبرنا البعد الديني للحملة ومن خلاله شرف التصدي لحماية الأماكن

1- عبد الهادي التازي: التاريخ الدبلوماسي للمغرب من أقدم العصور إلى اليوم، مطابع فضالة، المحمدية، مج06 (1407هـ/1987م)، ص315  
 2- ابن خلدون: المصدر السابق، ج01، ص202.  
 3- أبو شامة: كتاب الروضتين، ج02، ص35.  
 4- المصدر السابق، ص32.  
 5- المصدر نفسه، ص32.

الإسلامية المقدسة، وهو شرف سينضاف لمشاركتهم في حصار الصليبيين ببيت المقدس في سنة (583هـ/1187م) كما رأينا.

فيبدو من خلال كل ما سبق أن الأسطول المصري لم يستغن في أي وقت من الأوقات إبان العهدين الفاطمي والأيوبي عن المغاربة البحرين، وأن هؤلاء شاركوا مشاركة فعالة في الجهاد البحري. وقد استمر هذا الوضع طوال فترة حكم المماليك بمصر والشام<sup>(1)</sup>.

### 3. سلوكهم اتجاه البحر:

بعد هذه الوقفة التي حاولنا من خلالها رصد الصورة التي كونها المغاربة في المراحل الوسيطة عن البحر وخوض أهواله وقطع مراحلها، فإننا نأتي على استبيان النواحي السلوكية نسعى من خلالها معالجة السلوك الذي كونه المغاربة عن البحر في إطار تعاملهم اليومي معه خاصة سكان السواحل، فقد ألفوا الإقدام على عدة أمور قبل أن يركبوا لجته، خاصة وأن الخوف من تغير أهوال البحر بين الفينة والأخرى كان أمراً واقعاً، كما أن الخوف من الوقوع في قبضة العدو (القراصنة) كان أيضاً لا يقل أهمية عن العنصر الأول، لهذا كان لابد لراكب البحر أن يردد عدة تراتيل وأدعية، ومن ذلك ما اشتهر عند المغاربة بحزب البحر.

وهذا الحزب ينسب لأبي الحسن الشاذلي<sup>(2)</sup>، وهو في عمومه مجموعة من الأدعية والتراتيل التي كان يقوم بها هذا الولي وحافظ عليها تلامذته عند ركوبهم البحر، وقد استقى أبو الحسن الشاذلي هذا الحزب من خلال قراءته الواسعة للقرآن الكريم، حيث يستشهد بالعديد من الآيات القرآنية والبدايات الأولى لمجموعة من السور ويرفقاها بأدعية متنوعة تنتهي في مجملها إلى الدعاء والتضرع لله قصد الحماية من خطر العدو والنجاة من أهوال البحر .

بالإضافة إلى فئة المتصوفة كان بعض قادة الأسطول المغربي يصطحبون معهم مصحف عثمان بن عفان رضي الله عنه، وقد استن ذلك الخليفة الموحي عبد المؤمن بن علي في

1- حيث يتحدث النويري عن مجاهد مغربي عرض على الأمير سيف الدين إلكز (أحد نواب السلطنة) سلاحاً جديداً سهل على المسلمين مهمة مقاتلة الإفرنج في البحر. عن هذا السلاح وطريقة صنعه واستعماله، ينظر: السيد عبد العزيز سالم، أحمد مختار العبادي، المرجع السابق، ص324.

2- وهو أحد متصوفة مصر كان يردد هذا الحزب عند ركوبه البحر، وقد حافظ تلامذته على عادة شيخهم؛ ولسنا ندري الطريقة التي وصل بها هذا الحزب إلى بلاد المغرب. للاطلاع على هذا الحزب ينظر: للملحق الذي ذيل به المحقق لرحلة ابن بطوطة (شمس الدين أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي) (ت1377هـ): **المسماة تحفة النظار في غراني الأمصار و غرائب الأسفار**، تحقيق: علي منتصر الكتاني، ط01، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1979م.

المغرب بعد أن أمر بنقل المصحف إليه من الأندلس إلى مراكش، "وكان إذا ركب اجتمع إليه أعيان الناس فيدعون له ويتقدمهم، ويمشي أمامه مئة فارس بمصحف عثمان رضي الله عنه (ت35هـ)<sup>(1)</sup>.

### ثانيا: استغلال الثروات البحرية

لعل من نافلة القول التذكير بأن أقدم الإشارات المصدرية المتعلقة بالثروات السمكية؛ هي تلك التي أوردها كل من ابن حوقل في "صورة الأرض"، والبكري في "مسالكه" وهي الإشارات نفسها تقريبا التي أوردها الإدريسي في "نزهته"، وصاحب "الاستبصار"، والأمر لم يقف عند استغلال الأسماك بل تعداه إلى استخراج ثروات أخرى؛ أهمها المرجان الذي كان يجمع من موقع نالت شهرته الأفاق: وهو مرسى الخرز خاصة المرجان الأحمر<sup>(2)</sup>.

#### 1. الثروة السمكية:

هنا نشير إلى أن المعلومات التي تقدمها لنا كتب الجغرافية والرحلات على قدر كبير من الأهمية، والفضل يرجع لهذا النوع من المصنفات في الكشف عن أنواع الأسماك وأوقات خروجها وتكاثرها وأماكن اصطيادها، إلا أننا لن نقف عند كل هذه المعطيات وسنكتفي بما يخدم موضوعنا.

فبالنسبة لعملية صيد السمك فكان في كافة السواحل المغربية، مما يوفر تغذية وافرة ورخيصة للسكان<sup>(3)</sup>، ولاشك أنه كان يمثل الغذاء الرئيسي لكافة سكان السواحل<sup>(4)</sup>. فكانت عملية الصيد مزدهرة في كثير من الأماكن الواقعة غرب بجاية، لدرجة أن سكان تادل (دلس) بصفة خاصة كانوا كلهم يصطادون حوتا كثيرا بالشباك عادة، حتى أنه لم يكن يباع ولا يشتري، لكثرتة فيعطى مجانا لمن يرغب فيه<sup>(5)</sup>، كما أشار الإدريسي إلى نوعية وحجم السمك في جيجل<sup>(6)</sup>. وأشار إلى وجود إثني عشر نوع من السمك في السواحل المغربية وهي: ( البوري والقاجوج والمجل والطنطة والإشبيلينيات والشلبة والقاروص،

1- سحر سالم: أضواء على مصحف عثمان بن عفان، رضي الله عنه، جامعة الإسكندرية، مصر، 1991م، ص63-64.

2- ابن حوقل (أبو القاسم محمد بن علي النضبي الموصلي) (ت. بعد 367هـ): صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، لبنان، 1979م، ص73.

3- المصدر نفسه، ص183.

4- الونشريسي: المصدر السابق، ج02، ص03.

5- محمد بن عميرة: "الصيد البحري بالسواحل المغربية في العصر الوسيط"، مقال ضمن كتاب: أعمال ملتقى الموانئ الجزائرية عبر العصور - سلما وحربا-، مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر (02)، 07-08 ديسمبر 2009م، دار هومه، بوزريعة، الجزائر، ص395.

6- المصدر السابق، ص98.

واللاج والجوجة والكحلاء والطنفلوا والقللا<sup>(1)</sup>، لدرجة أن الأسماك المملوحة كانت ترسل من سواحل بجاية إلى أوربا<sup>(2)</sup>. إذ يتفق كل من البكري وصاحب الاستبصار في حديثهما عن تصبير أو تمليح أنواع الأسماك التي كانت تصطاد<sup>(3)</sup>.

كما أن "الطرائح" هي نوعية من الشباك التي كان يستعملها الصيادون في صيد الأسماك<sup>(4)</sup>، وكان اصطياد سمك البوري في تلك الفترة يتم بتحريك أنثى البوري على طول الشريط الساحلي لجلب الذكور وصيدها بالشباك<sup>(5)</sup>، وأكد الإدريسي أن: " في المسيلة سمكا صغيرا عليه طرق حمر حسنة، ومقداره من شبر فدون، وربما صيد منه الكثير فأحتمل منه إلى قلعة بني حماد"<sup>(6)</sup>.

وارتباطا بموضوع السمك، فإن مما أنيط بالمحتسب -إلى جانب جودة السمك- أن ينبه على ما يمكن أن يلحقه استخفاف باعة السمك بالمستهلك، وينبه الذين يتولون قلي السمك في السوق إلى أن يتخذوا رواقا خاصا بهم، تفاديا لما من شأنه أن تسببه روائح السمك وأبخرتها من إزعاج للمارة ولباقي التجار، لهذا ألزمهم بضرورة تنظيف الساحة التي يشتغلون فيها، "ويمنعون من طرح حوت البحر في الماء العذب فإنه يفسده"<sup>(7)</sup>.

## 2. ثروة المرجان:

إلى جانب الثروة السمكية الحاضرة في سواحل بلاد المغرب جادت بمختلف أنواع المرجان، فكان الكثير من الصيادين يقومون باستخراجه من قعر البحر<sup>(8)</sup>، مستعملين العديد من القوارب الكبيرة، والقارب يحمل عشرون بحارا أو أكثر<sup>(9)</sup>، دون ذكر العدد الهائل من

1- الإدريسي: المصدر السابق، ص114؛ وعن أسماء تلك الأسماك ينظر: روبر برونسفيك: تاريخ إفريقية في العهد الحفصي - من القرن 13م إلى القرن 15م-، ترجمة: حمادي الساحلي، ط01، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، 1988م، ج02، ص239.

2- محمد بن عميرة: المرجع السابق، ص394.

3- المصدر السابق، ص98.

4- الونشريسي: المصدر السابق، ج02، ص02.

5- البكري: المصدر السابق، ص58؛ جورج مارسى: المرجع السابق، ص181.

6- الإدريسي: المصدر السابق، ص86.

7- أحمد بن عبد الرؤوف، ثلاث رسائل أندلسية في الحسبة والمحتسب، جمع ليفي بروفنسال، مطبعة المعهد العالمي الفرنسي للآثار الشرقية، القاهرة، 1955م، ص97.

8 - القزويني (زكريا بن محمد بن محمود) (682هـ): أثار البلاد و أخبار العباد، دار صادر، بيروت، لبنان، (د.ب)، ص173؛ صالح بن قربة: تاريخ الجزائر في العصر الوسيط من خلال المصادر، المركز الوطني للدراسات و البحث في الحركة الوطنية، الجزائر، 2007م، ص211.

9 - ابن حوقل: المصدر السابق، ص76.

الحرفيين الحذاق والتجار والسماصرة الذين ارتبطت عيشتهم بهذه المادة<sup>(1)</sup>. وعن كيفية استخراجها يوضحها لنا الحموي فيقول: " و ليس في ذلك على استخراجها مشقة، فإنه يتخذ لاستخراجها صليب من خشب طوله قدر الذراع ثم يشد في طول ذلك الصليب حجر، ويشد فيه حبل ويركب صاحبه في قارب، ويبعد عن الساحل قدر نصف فرسخ، وفي قعر تلك المسافة ينبت المرجان فيرسل ذلك الصليب في الماء، ثم يمر بالقارب يمينا و شمالا و مستديرا الى أن حل عنه قشره خرج أحمر اللون"<sup>(2)</sup>. ويبدو ان العمل في استخراجها كان يؤثر على الجوانب الصحية، فنجد البكري يقول في هذا الشأن: " وهذه المدينة كثيرة الحياة فاسدة الهواء، يمتاز أهلها من غيرهم بصفرة الوانهم"<sup>(3)</sup>.

كما يظهر ابن حوقل علاقة السلطة المركزية بالمدينة و يؤكد على تواصلها، فسلطان البلاد في القالة يعين العديد من الأمناء يسهرون على أخذ حق الدولة من هذه المادة و على إدارة استخراجها<sup>(4)</sup>، إذ تجده يقول: "ولسلطان المغرب فيها أمناء على ما يخرج، وناظر يلي صلاتها و معاونها، وما يلزم لما يخرج من هذا المعدن، وللتجار بها أموال كثيرة من أقطار النواحي، عند سماصرة و قوف لبيع المرجان شراه"<sup>(5)</sup>.

فالنص يوضح أن الدولة الفاطمية كانت تستفيد من المرجان، حيث تفرض ضرائب على العاملين فيه من العمال أو التجار، وهؤلاء ليسوا كلهم من أهالي مرسى الخرز بل يتواجدون من أغلب أرجاء الدولة الفاطمية، فكانوا يستثمرون أموالهم لدى السماصرة<sup>(6)</sup> الذين كانوا بمثابة حلقة وصل بين المكلفين باستخراج المرجان والتجار<sup>(7)</sup>.

والعملية ذاتها يمكن أن تسحب على الثروات السمكية، فهل كانت عملية الاصطياد خاضعة لتنظيم خاص من شأنه أن يحافظ على التنوع الطبيعي للأسماك، بمعنى هل كانت مراقبة من قبل الدولة أو على الأقل من قبل ديوان البحر أو المحتسب؟ أم أنها كانت عملية حرة يمارسها كل من توفرت له إمكانية الحصول على مركب وشباك؟ مما يدفعنا للتساؤل

1 - صالح بن قربة: المرجع السابق، ص211.

2 - الحموي: المصدر السابق، ص106.

3 - البكري: المصدر السابق، ص55.

4 - صالح بن قربة: المصدر السابق، ص211.

5 - ابن حوقل: المصدر السابق، ص76.

6- وعن دور السماصرة بظر: الونشريسي: المصدر السابق، مج05.

7 - مختار حساني: المرجع السابق، ص27.

عن إمكانية وجود "جمعيات" ينتظم فيها الصيادون ويسهرون على تنظيم هذه العملية وحل الخلافات التي قد تظهر بين التجار والصيادين والزبناء؟

ربما يكون من الصعب جدا في الفترة الوسيطية الحديث عن وجود مثل هذه الجمعيات التي تحاول تنظيم عمل المجموعات ذات المهن المتشابهة، أما بشأن الفتوى التي أوردها الونشريسي<sup>(1)</sup>، فإنها تتعلق أساسا بما يمكن أن نسميه بشركة صيد بحري يتم توزيع الإنتاج فيها حسب مشاركة كل صياد في هذه الشركة، وكان معيار تقسيم الإنتاج يأخذ بعين الاعتبار عدد الشباك التي ساهم بها كل صياد، فالذي ساهم بثلاث شبكات يأخذ سهامين من الإنتاج والذي ساهم باثنين يأخذ سهما ونصف، والذي ساهم بواحدة يأخذ سهما واحدا. إلا أن النازلة لم تجد استحسانا من قبل أبي القاسم الغبريني؛ الذي لم يبح حصة النتاج التي يأخذها المساهمون في مثل هذه الشركات، وهذه الإشارة الوحيدة التي تتوفر عليها بشأن هذه المسألة لا تجعلنا نتحمس للإقرار بوجود "جمعيات" تتولى تنظيم الصيد السمكي وحماية الثروات البحرية.

إلا أن الأكيد أن الثروات البحرية كانت على درجة كبيرة من الأهمية، وقد أدركت الدولة المركزية في هذه المرحلة أهمية ما يستخرج من البحر، لهذا كانت تسعى إلى تنظيم عملية الاصطياد. ونتوفر على إشارة طريفة، وفريدة من نوعها أوردها "صاحب أزهار الرياض" مفادها أن عامل المضارب كان له الحق في أخذ عائدات السمك طيلة يوم كامل وأن يأخذ بيت المال عائدات يومين. وقد جعلت العائدات السمكية اليومية لعامل المضارب لفائدة المساكين، والضعفاء والمتنزهين الذين كان يعز عليهم الحصول على السمك في الأيام العادية، وكانت تحصل له عائدات كبيرة قدرها المقرري بـ "فيتصل بيده من فائدة يومه بين مئة دينار وسبع مائة، وربما يزيد وينقص، وقد انتهى في بعض الأحيان إلى ألفي دينار في اليوم حسب يسنيه الله عز وجل"<sup>(2)</sup>.

وهكذا فإن عملية صيد الثروات البحرية في المراسي الأساسية كانت تدر على الدولة أموالا مهمة تستعين بها لتغطية حاجاتها المتزايدة ولا نعتقد أن قطاعا من هذه الأهمية كان

1- الونشريسي: المصدر السابق، ج08، ص189.

2- المقرري التلمساني: أزهار الرياض في أخبار عياض، ج12، نشر صندوق إحياء التراث الإسلامي، (دبت)، ص43.

خارجا عن مراقبة الدولة خاصة إدارة الموانئ للحفاظ على التنوع البيئي في السواحل المغربية الوسيطة.

### ثالثا: علاقة الفقه المالكي بالمجتمع البحري المغربي

#### 1. النزاع حول أكرية السفن:

يستفاد مما أثارته بعض كتب النوازل في فض النزاعات بين أصحاب السفن والقوارب والمكترين<sup>(1)</sup>. وأجابت إحدى الفتاوى عن عدم جواز صاحب رأس المال مطالبة شريكه صاحب السفينة اقتسام الأرباح معه دون اعتبار أجرة السفينة الملقاة على عاتقه ولو بصورة جزئية (55). بينما يجوز أن يملك صاحب السفينة قسما من الشحنة<sup>(2)</sup>. وقد أشارت بعض النصوص الفقهية كتب النوازل إلى بعض النزاعات التي تحدث بين بعض أفراد المجتمع المغربي فيما يخص أكرية السفن وسأحاول التطرق للبعض منها:

وحسبنا دليلا ما ذكرته إحدى النوازل ظهور عائق حال دون تنفيذ عقد كراء مركب حتى هجم عليهم الشتاء ففرغوا الوسق في المخازن ولم يذكروا فسخا حتى أتى السفر من قابل فأراد التجار التمام وأراد صاحب المركب الفسخ ما زاد الكراء من القول قوله؟ وهل يفسخ الشتاء الكراء أم لا؟ فأجاب أحد فقهاء القيروان: "إذا دخل الشتاء والمركب مشحون ففرغ في المخازن ثم تمكن السفر فهو على العقد الأول، لأن الفسخ لا يكون إلا لعذر، والشتاء عذر على أحد أقاويل أصحابنا..."، وسئل نفس الفقيه عن: "أكرى على رحله سفينة على أنه كيف خرج الكراء يؤدي،... وتعدر صاحب المركب أنه تحت رحال غيره.... فأجاب: أما الكراء على مثل كراء الناس فهو فاسد"<sup>(3)</sup>.

وطلحت مسألة العطب على يحيى بن عمر (289هـ/902م)، وقد بلغ المركب الغاية ولم يمكنهم التفريغ وذهب ما فيه فأجاب بأنه كالوسط لا كراء لربه". وإذا تجاوز المركب المكان المقصود بسبب الريح زيد عليهم من الكراء بقدر انتفاعهم في ذلك، وإذا ردت الريح مركبا إلى جهة البر الذي ركبوا منه فلا كراء لصاحب المركب على الركاب "إن كان كراؤهم على أن يقطعوا البحر مثل الكراء إلى صقلية من إفريقية أو الأندلس... فجرى

1- الونشريسي: المصدر السابق، ج08، ص205.

2- الهادي روجي إدريس: الدولة الصنهاجية، تعريب حمادي الساحلي، دار الغرب الاسلامي، بيروت، 1992م، ج01، ص279.

3- الونشريسي: المصدر السابق، ج08، ص300-310، 306، 301-311.

المركب بعض المجرى ثم عطب فلصاحب المركب من الكراء بحسب ما جرى من المسافة. وتناولت نازلة: "ضمان المشتري ما سقط من السلعة في البحر عند نقل النواتية لها للبر"، وكان جواب ابن أبي زيد: "عمن دفع قراضا لصاحب مركب على أن يحمل سلعة بغير كراء الريح بينهما" بأن: "القراض فاسد للزيادة المشترطة على العامل، وله إجارة مثله في عمله وكراء مركبه، ولرب المال ربحه وخسارته"<sup>(1)</sup>.

وعموما حاول الفقهاء إيجاد حلولاً في المنظومة الفقهية المالكية لضمان حقوق أصحاب المراكب والتجار حسب ما هو متفق عليه بين علماء مذهب مالك.

## 2. ظاهرة القرصنة:

أثارت ظاهرة القرصنة أو الجهاد البحري نقاشاً حاداً بين الباحثين قديماً وحديثاً، فمنهم من اعتبرها نشاطاً عادياً وأمرًا طبيعياً وهي بذلك قديمة قدم الملاحة البحرية، وبين من اعتبرها أمراً طارئاً عكس صفو التنقلات البحرية والنهرية، منهم من جعلها آفة لصيقة بالأمة الإسلامية، وبعضهم عمم أفكاره فجعلها خاصة بالشعوب البحرية. ولا نود الخوض في هذه الجزئيات المصطلحية والشحنة الحضارية التي تحملها، وإنما نروم رصد هذه الظاهرة على مستوى تغيير السلوك البحري الذي كانت تحدثه.

من خلال تصفحنا لمجموعة من الإشارات الواردة في مصادرنا، فإن المسلمين عموماً والمغاربة خصوصاً؛ قد تعرضت سفنهم لعمليات النهب التي مارسها بحارة من مختلف المدن الأوربية، ورغم أن الغرر كان يغلب على الطريق البري بسبب القلاقل التي أحدثها الغزو الهلالي بالطرق البرية الرابطة بين بلاد المغرب ومصر<sup>(2)</sup>. فإن المغاربة وخاصة أولئك الذين عزموا على زيارة البيت الحرام غالباً ما كانوا يسافرون على متن سفن توصلهم إلى بلاد مصر ليواصلوا بعد ذلك الرحلة إلى بلاد الحجاز إما براً وإما بحراً.

إن تقضيل المغاربة الطريق البحري لا يعني أن البحر كان أكثر أمناً من الطريق البري بقدر ما يدل؛ على أن الخطورة كانت متفاوتة بين الطريقين، وحتى إذا ركبوا البحر فإنهم كانوا ينتظرون في كل لحظة أن يقعوا في قبضة العدو، ولعل الحالة النفسية التي عاشها

1- الونشريسي: المصدر السابق، ص205.  
2- الوزان: المصدر السابق، ج01، ص65-66.

ابن جبير وابن رشيد السبتي وأحمد المقرئ على متن المراكب التي أقلتهم إلى ديار مصر خير دليل على قلة الأمن في بحر الروم "البحر المتوسط"<sup>(1)</sup>.

والخوف من مباغته العدو كان له انعكاس على فلسفة العمارة في السواحل المغربية إذ عمد سكان السواحل إلى اتخاذ رباطات وحصون منيعة ومنارات تمكنهم من مراقبة السواحل ورصد حركة السفن<sup>(2)</sup>. وإنذار قومهم بوسائل الإنذار المعروفة وقتئذ (إطلاق الدخان إذا كان الوقت نهارا وإشعال النار إذا كان الوقت ليلا هذا بالإضافة إلى قرع الطبول).

وهذه الوضعية يعكسها البادسي في حالة الرعب التي كان يعيشها سكان السواحل الريفية جراء التردد المستمر لسفن النصارى-الأوربيين-على السواحل المغربية وما كانوا يقومون به من سلب ونهب وأسر للسكان في إطار عمليات القرصنة. فكان السكان يعمرّون السواحل في زمن الشتاء الذي يواكب التوقف القسري للسفن بسبب اضطراب البحر وكثرة أنوائه وأهواله، وعندما يأخذ الجو في الاعتدال إبان فصل الربيع والصيف فإن السكان يصعدون إلى الأماكن المرتفعة طلبا للحماية من هجومات القراصنة ويخلون السواحل إلا من أعداد قليلة من السكان<sup>(3)</sup>.

ولحد من هذه الظاهرة ومحاصرتها وحماية البيئة البحرية التي سخرها الله للإنسان وكانت بذلك أساس التكريم الإلهي للإنسان استنادا لقوله تعالى: "وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُمْ مِّنَ الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَاهُمْ عَلَىٰ كَثِيرٍ مِّمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا"<sup>(4)</sup>. فإن الدول

المغربية الوسيطية كانت لها مواقف رائدة في تثمين أي مبادرة لحماية السفن والسكان والسواحل عامة من هذه اللعنة التي لحقت الملاحة في العصور الوسيطية لهذا وجدنا الموحدية في إطار ضبطهم لسواحلهم ينصون في معاهدات السلم والصدقة التي كانت

1- ابن جبير: المصدر السابق، ص69، 114، 19؛ المقرئ: المصدر السابق، مج01، ص33، 35.

2- البكري: المغرب في بلاد إفريقيا والمغرب -جزء من المسالك والممالك-، تقديم وتحقيق: (M.G.Deslane)، (د.ت)، ص91، 105، 107.

3- البادسي (عبد الحقبن اسماعيل) (حي إلى 722هـ): المقصد الشريف والمنزع اللطيف في التعريف بصلحاء الريف، تحقيق: سعيد أعراب، ط02، المطبعة الملكية الرباط، 1993م، ص51، 61، 67، 75.

4- سورة: الإسراء، الآية: 70.

تجمعهم بالدول الأوروبية خاصة الجمهوريات الإيطالية (خاصة جنوة وبيزا والبندقية) على ضرورة محاصرة هذا السلوك<sup>(1)</sup>.

#### رابعاً: مجتمع البحرية المغربية

##### 1. القاعدة البشرية للبحرية

استعملت مصادرنا التاريخية مفردتين أساسيتين للدلالة على البحارة، هما "النواتية" و"الأسطولية"<sup>(2)</sup>، وإذا كان المصطلح الثاني (الأسطولية) يدل على أولئك الذين يشتغلون في السفينة، ومن ثم لا يطرح أي مشكل على الأقل من ناحية الاشتقاق اللغوي، لأن المصطلح الأول طرح عدة اختلافات، فقد جاء في لسان العرب<sup>(3)</sup>: "أن النواتية (مفردها نوتي) وهم أولئك الذين يشتغلون في البحر، وهي مفردة كانت مستعملة في بلاد الشام مأخوذة من التمايل، وقد أجمعت الدراسات الحديثة أن اللفظة ذات أصل لاتيني<sup>(4)</sup>، «Nauta» التي اشتقت من الكلمة اليونانية «Nafits» والكلمتين الفرنسييتين «Naute» و«Nautier» اللتين تفيدان البحار أو الملاح<sup>(5)</sup>.

من المعروف أن البحار المغربي طبقت شهرته الآفاق لما عرف عنه من خبرة في قيادة السفينة والحروب البحرية، فبلغ على عهد الأيوبيين مكانة سامية، ويكفي أن نشير هنا إلى أن دار الصناعة بالإسكندرية كان يرأسها ابراهيم المغربي الذي ذاع صيته في مواجهة النصارى خلال الحملات الصليبية على مصر<sup>(6)</sup>. فدل هذا على مدى اتصال المغاربة بالبحر والبحر وإتقانهم لشؤونه وتمرسهم بحروبه.

لكن المعلومات التي تتعلق بالجانب البشري في الأسطول تبقى قليلة، فلا نكاد نجد إلا إشارات قليلة وفي أحسن الأحيان تلميحات تتعلق بالدولة الموحدية، وهذا لا يقوم دليلاً على إهمال دول المغرب الوسط التي الموحدون للبحارة وتكوينهم، بقدر ما يدل على طبيعة المادة المصدرية التي اهتمت بالأحداث المدوية وأهملت الإشارة إلى الجانب المجتمعي.

1- Mas Latrerie: *Traité et document divers concernant les relations des chrétiens et les arabes au moyen age*, Paris, 1968, p91, 19. البند:

2- ابن عذاري: المصدر السابق، ص232.

3- ابن منظور: المصدر السابق، ج02، ص102.

4- جواد علي: *المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام*، ط02، نشر جامعة بغداد، ج07، ص273؛ سعاد ماهر: ص273؛ توفيق الطيبي: "المصطلحات البحرية والمعلومات الملاحية في رحلة ابن جبیر"، *مجلة البحوث التاريخية*، لبيبا، السنة الرابعة، ع02، يوليو 1982م، ص336.

5- سعاد ماهر: المرجع نفسه، ص273.

6- جواتيتين: المرجع السابق، ص245.

من المعلوم أن الجيش كانت تشارك فيه بالإضافة إلى الجيش النظامي، عناصر من المتطوعة اختلف عددها من معركة إلى أخرى كلما ارتفع نداء الجهاد، خاصة نحو الأندلس<sup>(1)</sup>، فهل كان المتطوعة ينخرطون في سلك البحرية، وهل كانت تقوم به باقي القبائل التي كانت تدعم الجيش بالمقاتلين. هذا فضلا عن تقديمها للزاد و الأعلاف والخيول بل وحتى السلاح.

يشير صاحب التشوف<sup>(2)</sup> إلى أن انخراط المتطوعة كان إجباريا، حيث كانت تعد لوائح لغزاة البحر يسجل فيها الغزاة دون مراعاة لوضعيتهم الاجتماعية، إذ كان بعض المنخرطين لا يقوى على الانخراط في سلك غزاة البحر لما يتطلبه العمل على ظهر السفينة من قوة و نجدة. ولاشك أن هذا السلوك كان يترجم بشكل واضح النقص الكبير لغزاة البحر وهو ما فرض تجنيد الجميع، بغض النظر عن أهلية الغازي وما مدى قدرته على المشاركة في الحرب البحرية.

و يبدو أنه كانت هناك فروق بين أولئك الذين يضطلعون بمهام حربية و أولئك الذين يسعون إلى القيام بعمليات القرصنة وأولئك الذين يقومون بعمليات تجارية ، فهذه الوضعيات الثلاث كانت تلقي بظلالها على تجنيد البحارة - فإذا كانت الرحلة التجارية أو الرحلة من أجل القرصنة لا تتطلب طاقما كبيرا من البحارة للقيام بمهام مختلفة كالتجذيف والرمية والغطس...، مما جعل أعداد المتطوعة يختلف باختلاف الغرض الذي من أجله خرجت السفينة، فإن الانخراط في المعارك البحرية كان يختلف كليا عن المشاركة في المعارك البرية، وذلك بالنظر لما يتطلبه العمل البحري من جهد مضاعف، فلم يكن يرشح للحروب البحرية إلا من ظهرت نجده و قوته<sup>(3)</sup>.

وقد وقف بعض الدارسين عند مصطلح "عبيد المراكب" الذي يستفاد منه وجود عناصر متخصصة في العمل البحري تنتمي الى صفوف الأسرى تقوم بمهمة التجذيف<sup>(4)</sup>،

1- يوسف اشباح: تاريخ الأندلس في عهد المرابطين، ترجمة: محمد عبد الله عنان، ط03، القاهرة، 1996م، ج02، ص244.  
2- ابن الزيات: المصدر السابق، ص 279.  
3- عبد العزيز غوردو، الطاهر قدوري: من تاريخ الدولة المركزية - ابن خلدون: العصبية والارتزاق، البحرية: المجتمع والثقافة-، ط01، مطبوعات الهلال، وجدة، المغرب، 2006م، ص76.  
4- محمد الشريف: "الأسطول السبتي بين الجهاد والتجارة ق (12-14م)"، مجلة البحث العلمي، ع45، 1998م، ص36.

إلا أن حليلة فرحات ترى أن هؤلاء كانوا من الأحرار وكانت نفقتهم من عائدات الديوانة<sup>(1)</sup>، ومن هنا يمكننا أن نذهب إلى القول أن القبائل الساحلية كانت تعمل على تزويد الجيش بالسفن والبحارة على غرار ما كانت تقوم به القبائل من إمدادات بالخيول والفرسان والمؤن<sup>(2)</sup>، فما هي إذا المهام التي كانت تناط بالبحارة؟.

## 2- مهام البحارة على ظهر السفينة:

على غرار القادة الذين تعددت مهامهم، فإن البحارة كان منهم المجذفون، الذين كانوا يصطفون في صفوف يتولون تحريك المركب إما جلوساً أو وقوفاً. وقد اختلف عددهم بحسب نوع السفينة التي قد يصل عدد مجاذيفها الى مائة وعشرين مجذاف، فهل كان كل مجذف بمجذاف؟ أم أكثر من مجذف بالنسبة للمجذاف الواحد؟ أم أن الأمر يتعلق بتوزيع المهام حسب الجهد، ففي الوقت الذي يقوم بعض المجذفين بعملية التجذيف، يكون باقي المجذفين في راحة حتى يصل وقت عملهم؟ أم أن الذين لا يجذفون كانوا يقومون بمهام أخرى؟

إننا لا نتوفر على أرقام دقيقة حول عدد المجذفين، فقد أشار أحد الباحثين أن "la galère" التي كانت تصنع بالبندقية كانت تجذف بتسعة وأربعين مجذافاً<sup>(3)</sup> وتضم ثلاثمائة وثلاثة وأربعين مجذافاً، وإذا قمنا بعملية قسمة عدد المجذفين على عدد المجاذيف حصلنا على ناتج سبعة. أي كل سبعة مجذفين بمجذاف واحد. فهل كان المجذاف الواحد يحرك بقوة سبعة مجذفين في وقت واحد؟

كما يرى أحد الباحثين أن المجذفين في "la galère" كانوا يصطفون بجانب بعضهم البعض لا في طبقات، وكان يتولى تحريك المجذاف الواحد طول اثني عشر متراً تسعة رجال. وهذا ما يدل على ثقل المجذاف الذي كان يحرك بطريقة منظمة ومنضبطة، تخضع لرئيس أو مشرف على عملية التجذيف، فيجذب المجذفون بأمره ويتوقفون بأمره، وتختلف سرعة التجذيف باختلاف ظروف الإبحار، فإذا كانت الرياح مواتية، يستعمل النواتية الشرع ويوفرون الطاقة العضلية للمجذفين، ولا يلجأ إليهم إلا إذا رغب القائد في الزيادة في السرعة، إما للتخلص من خطر ما (كالقرصنة) أو بغية الإسراع إلى المكان المرغوب فيه.

1- عبد العزيز غوردو، الطاهر قدوري: المرجع السابق، ص76.

2- أشباخ: المرجع السابق، ج02، ص57.

3- عبد العزيز غوردو، الطاهر قدوري: المصدر السابق، ص77.

وعموما فقد تصل سرعة السفينة التي تستخدم المجذاف إلى عشرة أمتار في الدقيقة وإلى عشر عقد في كل ساعة. ويمكن القيام بـ22 إلى 26 جذفة في الدقيقة<sup>(1)</sup>.

وإلى جانب المجذفين وجد البحارة المكلفون بالشرع ويسمون بـ"الفنجري أو السغانج" "Fanjari ou Sarhanj"<sup>(2)</sup>. فكان الفنجري يجلس على الصاري حتى يتمكن من رؤية الأرض<sup>(3)</sup> ويقوم بالتنبيه على أي خطر قد يتهدد السفينة، خاصة من جانب القراصنة، فيتخذ القائد الاحتياطات اللازمة لتفادي هذه الأخطار.

وكان المركب يضم فئة عرفت بالغطاسين (الغواصين)، كانوا يتولون إصلاح الأعطاب "الثقوب" التي تلحق بالمركب أثناء عملية الابحار، فيعمدون إلى طلاء أجسامهم بزيت السمسم ويسدون أنوفهم بالشمع أثناء عملية الغطس<sup>(4)</sup>، وقد احتل هؤلاء الغطاسون مكانة هامة طيلة العصر الوسيط لما كانوا يقومون به من أدوار أثناء التحام السفن في المعارك البحرية<sup>(5)</sup>، كما كان قائد السفينة يستعين بخدمات الدليل الذي يتولى إرساء السفينة خاصة عند اقترابها من الميناء<sup>(6)</sup> والذي يكون خبيراً بأحوال البحر ومسالكه ومداه وجزره والشعاب والأجراف الموجودة به وكانوا يدعون في المشرق بـ"القلاوز"<sup>(7)</sup>.

بالإضافة إلى هؤلاء يمكن ذكر الكاتب<sup>(8)</sup> الذي يتولى كتابة البضائع المشحونة في المركب ويكون تابعا لصاحب المركب<sup>(9)</sup>، والمقاتلة بمختلف أنواع الأسلحة والذين كانوا يتقنون القتال في البر والبحر؛ إذ غالبا ما كانت المعارك تنقل من البحر إلى البر<sup>(10)</sup>. وإذا كان البحارة قد اختلفت مراتبهم على ظهر السفينة، فهل كانوا يتقاضون أجره محددة معلومة؟ أم أنهم كانوا يأخذون حصة من الغنائم التي كانوا يحصلون عليها من سفن العدو سواء أثناء المعركة أم إبان القيام بعملية القرصنة؟

1- عبد العزيز غوردو، الطاهر قدوري: المرجع السابق، ص78.

2- Ch.Picard: L'océan Atlantique Musulman De La Conquête Arabe A L'époque Almowahéden ,Paris, 1999,P311.

3- أنور عبد العليم: الملاحة و علوم البحار عند العرب ، سلسلة عالم المعرفة، ع13، يناير 1979م، ص29-30.

4- آدم متز: الحضارة الإسلامية في القرن 10هـ/10م، ترجمة: محمد عبد الهادي أبو ريذة، ط4، دار الكتاب العربية، بيروت، 1967م، ج02، ص431-432.

5- عبد العزيز غوردو، الطاهر قدوري: المرجع السابق، ص79.

6- ابن سعيد: المصدر السابق، ص138.

7- سعاد ماهر: المرجع السابق، ص281، 283.

8- ابن بطوطة: المصدر السابق، ج01، ص286.

9- عبد العزيز غوردو، الطاهر قدوري: المرجع السابق، ص80.

10- سعاد ماهر: المرجع السابق، ص283.

### 3- رواتب البحارة ولباسهم:

احتل الإنفاق على الجيش حصة الأسد من خزينة الدولة المغربية في العصر الوسيط، وذلك نظرا للظروف التي أحاطت بالضفة الجنوبية من المتوسط. فقد قامت عدة إمارات متناحرة فيما بينها ومما زاد الوضعية استفحالا ارتباط المغرب بالأندلس، فكان يتأثر بالوضعية السياسية في الأندلس إما إيجابا أو سلبا، هذا فضلا عن وجود النصارى المتربصين بالمسلمين والذين عملوا على تنشيط حروب الإسترداد في الأندلس بل وأخذوا يتطلعون إلى إخراج المسلمين من شمال إفريقيا.

كان للأسطول العبيدي ميزانية ضخمة من خراج الإقطاعات الموقوفة عليه ولرؤساء المراكب مرتبات تبلغ العشرين دينارا في كل شهر، قال ابن خلدون: "وكان لكل بلد تتخذ فيه السفن أسطول يرجع نظره إلى قائد النواتية، يدبر أمر حربه وسلاحه ومقاتلته، ورئيس يدبر أمر جريته بالرياح أو بالمجاديف وأمر إرسائه في مرفئه، فإذا اجتمعت الأساطيل لغزو محتفل أو غرض سلطاني مهم؛ عسكرت بمرفئها المعلوم، وشحنها السلطان برجاله، وأنجاد عساكره ومواليه وجعلهم لنظر أمير واحد من أعلى طبقات مملكته؛ يرجعون إليه كلهم ثم يسرحهم لوجوههم وينتظر إيابهم بالفتح والغنيمة<sup>(1)</sup>.

وإذا أخذنا برواية صاحب الحلل الموشية<sup>(2)</sup> الذي يحدد راتب الجندي المرابطي بخمسة دنانير للفارس سوى علف فرسه لأصبحت مرتبات الجند حوالي (500.000 دينار) لـ(100.000 جندي). فهذا المبلغ الكبير جدا رغم ما يثيره من شكوك إلا أنه يوضح المكانة التي كان يحتلها الإنفاق على الجيش وإعداده على عهد المرابطين.

ومع أننا لا نتوفر على إشارات مضبوطة حول راتب الجندي الموحد، إلا أن المصادر الموحدية تستعمل عدة مفردات كالأنعام والإحسان والمواساة والبركات والجامكية. فما هي دلالات هذه المفردات؟ ومتى كانت تخرج؟ وكم بلغ حجمها وهل كانت هذه المفردات تدل على شيء واحد هو العطاء الذي يخرج الخليفة للجيش وباقي موظفي الإدارة<sup>(3)</sup>؟

1- ابن خلدون: المصدر السابق، ج 01، ص 314.

2- ابن السماك (أبو العلاء العاملي الأندلسي) (توفي أواخر القرن 08هـ): الحلل الموشية في ذكر الاخبار المراكشية، تحقيق: سهيل زكار، عبد القادر زمامة، ط 01، دار الرشد الحديثة، الدار البيضاء، 1979م، ص 82.

3- عز الدين احمد عمر موسى: النشاط الاقتصادي...، المرجع السابق، ص 143-144.

ويرغب الماوردي<sup>(1)</sup> في أن يكون راتب الجندي معلوماً وقت إخراجِه بحسب الحال الذي يستوفى لبيت المال فإن كان سنوياً جعل راتب الجندي على رأس كل سنة، وإن كانت الأموال تستوفى مرتين في السنة أخرج للجيش عطاءه مرتين في السنة، وإن كانت تستوفى كل شهر جعل راتب الجندي على رأس كل شهر.

وعلى هذا فلا بد من اصطناع الجند وضمان ولأنهم الذي لا يتحقق إلا بضمان أرزاقهم لاسيما إذا وجدت في الجيش عناصر غريبة لا تتوفر على إقطاعات أو موارد مالية أخرى، كما هو الحال بالنسبة للمرتزقة النصارى الذين وجدوا في صفوف الجيش المغربي. وقد احتل الإنفاق على الأسطول مكانة مهمة لا تقل عن الإنفاق على الجيوش البرية، لما تتطلبه من إعداد السفن على اختلافها، وتجهيزها بمعدات وإصلاح المعطوب منها وإعداد البحارة والقادة، حتى تتمكن الدولة من تأمين الربط المتواصل بين الأندلس والعدوة، ورد الأخطار الخارجية، وهو ما كان يتطلب أموالاً ضخمة.

ودون التطرق إلى كل هذه المرافق في البحرية فإننا سنتوقف فقط عند راتب البحارة. فهل كان الجند البحريون يتقاضون رواتب قارة في ذلك شأن باقي الجنود البريين؟ وهل كانوا يستفيدون من الإنعامات والبركات التي كانت تخرج للجيوش عامة؟ لا نملك نصوصاً صريحة حول هذه المسألة إلا أننا نحاول استنتاج بعض الإشارات علنا نخرج بصورة ولو تقريبية عن مرتبات البحارة.

بالإضافة إلى الرواتب السالفة التي كانت تخصص للجيش عامة، ففي نازلة عرضت على ابن رشد<sup>(2)</sup>؛ تتعلق بمجموعة من البحارة الذين كانوا يتولون قذف النفط والإشراف على الحالة التقنية للمركب مقابل أجره، فلم تشر النازلة إلى كم كان يأخذ البحارة؟ فطرح الخلاف حول الغنائم، هل يأخذ البحارة نصيبهم أم لا؟ خاصة وأنهم شهدوا المعركة وأبلوا فيها البلاء الحسن، فأفتى ابن رشد: "أن الأجير يسهم له إذا شهد القتال وقاتل".

عموماً فإن الدول الغربية الوسيطة تعاملت مع البحارة على أساس أنهم جزء من وحدة كلية هي الجيش، لهذا أمكننا أن نقول أن الغزاة في البحر كانوا يأخذون ما كان يأخذه

1- الماوردي (أبو الحسن علي بن محمد بن حبيب) (ت450هـ): الاحكام السلطانية و الولايات الدينية، (دب)، دار الكتاب المصرية، بيروت، ص256-257.  
2- ابن رشد (أبو الوليد محمد بن أحمد أحمد القرطبي المالكي) (ت520هـ): فتاوى ابن رشد، تحقيق: المختار بن الطاهر التليل، ط01، دار الغرب الاسلامي، 1987م، ج02، ص570-571.

بأقي عناصر الجيش وكانوا ينالون حظهم من الإنعامات والبركات والمواساة، وفي بعض الأحيان كانت تصرف لهم أرزاق أو "منح" تقديرا للمجهود الذي كانوا يقومون به كما حدث أثناء فتح الموحدين لمدينة المهديّة بإفريقية، حيث عاين عبد المؤمن المجهود الذي قام به غزاة البحر ففرق فيهم "اثنى عشر الف دينار مؤمنة"<sup>(1)</sup>.

ولا يفوتنا أن نتطرق لوضعية البحارة على متن السفينة التجارية أو على المراكب التي كانت تدخل في ملكية الافراد، فأثناء عملية الجواز إلى الأندلس أو المغرب احتيج إلى مراكب كانت تدخل في ملكية سكان العدوتين يؤمنون بها المواصلات بين الفئتين مقابل أجره معينة، إما على المسافرين أو على البضاعة مما طرح عدة مشاكل فيما يخص أجره النوتي الذي اعتبره العديد من الفقهاء فرعا لأصل واحد هو السفينة لأن أمر السفينة متوقف على النواتية، وأن ما يلحقهم من عوارض يلحق السفينة، ولهذا فالنوتي إما أن يكون نجارا عاديا مشتغلا عند صاحب المركب وفي هذه الحالة يستفاد من خبرته، أو يكون تابعا هو والمركب لشخص آخر، أو قد يكون النوتي بحارا أو تاجرا في الوقت نفسه<sup>(2)</sup>، وبناء على هذه الوضعيات الثلاث تتحدد أجرته.

وبخصوص أجره النوتي، فلا نكاد نظفر بنص صريح يمكن الاستئناس به، وعموما فإن الإنفاق على الجيش والأسطول قد احتل مكانة هامة ضمن نفقات الدولة المغربية الوسيطية، وهو ما يطرح مشكل تمويل الخزينة حتى تستجيب لحاجات الجند خاصة عندما ينضب معين الفتوحات.

وإذا كانت هذه أهم الجوانب المالية للبحارة، فكيف كانت ألبستهم؟ وهل كان لهم لباس موحد؟ أم أنهم كانوا يلبسون ما كان يلبسه باقي عناصر الجيش؟

#### 4. لباس البحارة:

يبقى لباس الجند من بين المواضيع التي ما تزال من يقتحم مجال البحث فيها، وإن وجدنا من حاول البحث في اللباس سواء في المغرب أو المشرق<sup>(3)</sup> بصفة عامة، دون أن

1- التيجاني (أبو محمد عبد الله بن محمد بن أحمد): رحلة التيجاني، تقديم: حسن حسني عبد الوهاب، الدار العربية للكتاب، ليبيا-تونس، 1981م، ص349.

2 - عبد العزيز غوردو، الطاهر قدوري: المرجع السابق، ص90

3 - يشير هنا إلى المحاولة الرائدة للمستشرق DOZY في مصنف Dictionaire, Détaillé Des Noms Des Vêtement Chez Les Arabs, Amsterdam, 1845. صلاح حسين العبيدي: الملابس العربية الإسلامية في

يخص اللباس العسكر بأدنى إشارة<sup>(1)</sup>. ولا شك أن الأمر يتعلق -كباقي المواضيع المجتمعة- بشح المادة المصدرية، إذ نادرا ما نصادف بعض الإشارات المقتضبة التي تشير إلى اللباس وغالبا ما تركز على السلطان أكثر من غيره.

فصاحب المن بالإمامة<sup>(2)</sup> يذكر من بين ما يذكر من زي الجند "الثياب والكسي والعمائم والبرانس" والثياب المصنعة بالألوان<sup>(3)</sup> التي كسى بها العبيد إبان استقبال الخليفة أبي يعقوب لأخيه أبي حفص، وأنعم على الحاضرين في هذا الإستقبال بالكسوة التامة من العمائم والغفاير، والبرانس والأكسية" فحصل كل فارس على غفارة وعمامة و قبطية و شقة"<sup>(4)</sup>. وفي موضع آخر يذكر ابن صاحب الصلاة أن أبا يعقوب يوسف أمر للجند بكساء يتكون من القباطي والقمص والغفاير والعمائم"<sup>(5)</sup>، ومن بين الألبسة التي كان يرتديها الجيش "طراير الطيلقان" الشديدة الحمرة وصدور النجب منظومة بجلاجيل على شكل السفرجل والأغزاز بضروب الحلل<sup>(6)</sup>.

ويفيدنا القلقشندي بإشارة مهمة حول لباس السلطان الموحي والأشياخ وعمامة الجند<sup>(7)</sup> إذ كانوا يتعممون بعمامات توضع فوقها إحرامات يلقونها على أكتافهم ويلبسون الخفاف (الأنمقة) التي تحمل المهاميز، كما يلبسون المناطق (الحوائص) "يعبرون عنها بالمضمنات من فضة أو ذهب وربما بلغت كل مضمنة منها ألف مثقال" خاصة يوم الحرب أو يوم التمييز.

أما البرنس ذو اللون الأبيض فلا يلبسه سوى السلطان أو العلماء والصلاح، أما العمامة فلا بأس أن تتخذ البرنس الملون واعتبرت العمامة لباسا خاصا بالجند العربي والعلماء والقضاة إلا أنها لباس يقل عند أهل الأندلس وخاصة عند سكان غرناطة<sup>(8)</sup> "وتلف على

العصر العباسي، نشر وزارة الثقافة والاعلام، العراق، 1980م، ومحمد مقر، اللباس المغربي خلال عهد المرابطين و الموحيين، رسالة مقدمة لنيل دبلوم الدراسات العليا، جامعة محمد الخامس، كلية الآداب -الرباط- 1995-1996.

1- القادري بوتشيش: المغرب و الأندلس ..، ص79،86، حيث اشار للباس المغربي والأندلسي على عهد المرابطين و لم يورد و لا اشارة عن لباس الجند في هذه المرحلة.

2- المصدر السابق، ص148.

3- المصدر نفسه، ص213-214.

4- المصدر نفسه، ص213-216.

5- المصدر نفسه، ص348-349.

6- ابن عذاري: المصدر السابق، ص207.

7- القلقشندي: امصدر السابق، ج05، ص197. 198.

8- لسان الدين بن الخطيب: الإحاطة في أخبار غرناطة، تحقيق: محمد عبد الله عنان: ط02، مكتبة الخانجي القاهرة،

1983م، مج01، ص136. م.س.ص 119.

الرأس تكويراً". وقريبا من العمامة وجدت الكرزية أو الكرسية. وهي لباس يلف على الرأس عدة لفات وهي بهذا تشبه العمامة ، وقد ذكرها صاحب الحلل الموشية<sup>(1)</sup>، في معرض حديثه عن لقاء ابن تومرت بالغزالي، ويمكن أن نذكر كذلك القلنسوة وهي من ألبسة الرأس<sup>(2)</sup> وجعلها دوزي شبيهة بالطربوش<sup>(3)</sup> هذا بالإضافة إلى الجبة التي كانت من ملابس البدن، وكانت بمثابة ثوب يتم تفصيله وخياطته بحسب قياسات الرجل<sup>(4)</sup>. أما البذلة فغالبا ما كانت تدل على الألبسة الجديدة<sup>(5)</sup> أما لباس الأرجل فوجدنا النعل والحذاء<sup>(6)</sup>.

وتفيدنا إشارة أوردتها التجاني في رحلته أن البحارة كان لهم لباس خاص تميزوا به عن باقي عناصر المجتمع أو على الأقل عن عناصر الجيش<sup>(7)</sup>، إلا أنه لم يصف أية إشارة نستفيد منها نوع هذا الزي.

وعموما يمكن القول أن البحارة كما كانوا يتقاضون أرزاقهم ونصيبيهم من المواساة والأنعامات والمنح بحسب اختلاف المناسبات، كانوا يستفيدون كذلك مما كان ينعم به السلطان من لباس للجند والعمامة. وإذا كان الأمر كذلك، فكيف كانت حياة البحارة على ظهر السفينة؟ وكيف كانوا يقضون سحابة يومهم؟ وما هي المواد الغذائية التي كانوا يحملونها معهم؟ وما هي الإجراءات التي كانوا يقومون بها عند اضطراب البحر أو نفاذ الزاد والضلال عن الطريق؟.

### 5. الحياة اليومية للبحارة في السفينة:

كان طاقم السفينة قبل انطلاق عملية الإبحار يتزود بمختلف أنواع المؤن الغذائية والماء الصالح للشرب بكميات هامة تحسبا لأي خطر قد يعترضهم في البحر، وإذا كان الأمر لا يطرح بحدّة إبان الرحلات القصيرة التي لا تتجاوز بضعة السويقات، فإن الأمر يبقى على قدر كبير من الأهمية إذا تعلق برحلات طويلة قد تستغرق عدة أيام، ويزداد الأمر تعقيدا

1- ابن السماك العاملي، المصدر السابق، ص104. 105.

2- ابن منظور: المصدر السابق، ج6، ص181.

3- Dozy Op-Cit, p365-369.

4- صلاح حسين العبيدي، المرجع السابق، ص241.

5- Dozy Op-Cit , P369.

6-

Dozy Op-Cit, P421.

6- صلاح حسين العبيدي: المرجع السابق، ص316؛

7- التيجاني: المصدر السابق، ص333.

عند الإنحراف عن الطريق الصحيح إما لهيجان البحر أو لتلبد السماء بالغيوم، فيستوي الليل والنهار عند البحارة الذين يعجزون عن القيادة لتعذر اهتدائهم بالنجوم.

حيث يفيدنا ابن جبير أنهم قبل أن ينزلوا إلى بر الإسكندرية مكثوا في البحر مدة ثلاثين يوماً<sup>(1)</sup> وقد تتجاوزها إلى الشهرين<sup>(2)</sup>، فهل كانت المؤن التي يحملها البحارة معهم كافية لهم وللمسافرين الذين يصحبونهم معهم خلال هذه المدة؟.

كان غذاء البحارة في كثير من الأحيان يتكون من الماء العذب الذي اعتبر ضروريا ولا يمكن الاستغناء عنه، ولما كانت منابع المياه العذبة قليلة في السواحل، فإن السكان كانوا يتزودون من هذه المياه<sup>(3)</sup>، وكثيرا ما كانت هذه النقط المائية فرصا سانحة للسطو على المراكب وأسر ركابها في إطار عمليات القرصنة المتنامية في حوض البحر المتوسط<sup>(4)</sup>.

وبالإضافة للماء كان البحارة يتزودون بالخبز اليابس<sup>(5)</sup> واللحم المقدد أو الطري الذي الذي كان يحصل عليه بواسطة ذبائح تذبح في السفينة<sup>(6)</sup>، ولعل أكل اللحم كان يتم في أيام المناسبات والأعياد، وهو سلوك ما يزال مستمرا في المجتمع الإسلامي إبان الاحتفال ببعض المناسبات<sup>(7)</sup>، هذا بجانب الزيت والإدام<sup>(8)</sup>، والخلع ونبيد العسل<sup>(9)</sup>. كما يشير ابن جبير إلى أن البحارة كانوا يحملون معهم الحطب<sup>(10)</sup> مما يجعلنا نتساءل عن سبب التزود في الرحلات البحرية، فهل كان يستخدم في عمليات الطهي أم التدفئة؟ بديهيا، أن وظيفة الحطب كانت تنحصر أساسا في إعداد الطعام، وقد يستعمل في عمليات التدفئة، لكن ما هي الاحتياطات التي كانت تتخذ حتى يتجنب نشوب الحريق في بعض جوانب المركب؟ وهل كان كل المسافرين يتزودون بالمواد الغذائية؟.

ومهما يكن من أمر فإن هذه المؤن الغذائية مهما بلغ حجمها كانت قليلة حيث كان البحارة والمسافرون يكتفون بما يقيم أودهم. فنادرا ما يسرفون في وجباتهم، تحسبا واحتياطا

1- ابن جبير: المصدر السابق، ص44.

2- المصدر نفسه، ص222.

3- عبد العزيز غوردو، الطاهر قدوري: المرجع السابق، ص95.

4- البادسي: المصدر السابق، ص60؛ البكري: المصدر السابق، ص60؛ السلاوي: المرجع السابق، ص171-172.

5- ابن جبير: المصدر السابق، ص222.

6- ابن رشد: البيان والتحصيل والشرح والتوجيه والتعليل في مسائل المستخرجة، تحقيق محمد حجي، ط01، دار الغرب الإسلامي، 1984م، ج3، ص285.

7- عبد العزيز غوردو، الطاهر قدوري: المرجع السابق، ص96.

8- ابن جبير: المصدر السابق، ص221.

9- ابن حوقل: المصدر السابق، ص77.

10- ابن جبير: المصدر السابق، ص42.

لأي خطر قد يؤدي إلى إطالة أمد الرحلة، فقد كان كل أربعة من المسافرين يتقاسمون رطلا واحدا من الخبز اليابس يبتلعونه بقليل من الماء<sup>(1)</sup>. ولا ندري هل عاش البحارة الوضعية نفسها التي عاشها ابن جبير وصحبه؟ وحسب أحد الباحثين فإن النظام الغذائي للبحارة كان صارما يخضع لأوقات معينة، فيتناولون الخبز والزيتون صباحا والخليع في الغذاء أما في العشاء فقد كان البحارة يتناولون الكسكس مع الحمص<sup>(2)</sup>.

ولا نغادر هذه المسألة دون أن نتطرق للعلاقات التي كانت تسود السفينة سواء بين البحارة أنفسهم أم بين البحارة والمسافرين، إذ كانت العلاقات بين البحارة تخضع لتراتبية بحسب وظائفهم في السفينة، حيث كان البحارة يحرصون على تنفيذ أوامر القائد و يدينون له بالطاعة مثلما كان يدين الجنود لقائد الجيش، وقد أوردت المصادر عدة إشارات مقتضبة إلا أنها صريحة في محتواها تنعت فيها "مجتمع السفينة" بصفات غريبة أو قد تكون شاذة، كما هو الشأن بالنسبة لشرب الخمر.

إذا كان الأمر مقبولا بالنسبة للبحارة النصارى الذين كان الخمر شيئا مقدسا عندهم و يدخل في وجباتهم الغذائية، فإن الأمر أثار عدة ردود فعل فيما يخص السفن الإسلامية والبحارة المسلمين، واعتبر الأمر غريبا أمام النصوص القرآنية والحديثية التي تنص صراحة على تحريم الخمر، فقد منع ابن عبدون<sup>(3)</sup> أن يكثرى المركب ممن عرف أنه يشرب يشرب الخمر، أو يقوم بفواحش يمكن أن تقاس على شرب الخمر.

لعل هذا الموقف يترجم بصراحة ظاهرة شيوع الخمر داخل المجتمع المغربي والأندلسي، ونسجل الموقف ذاته مع ابن تومرت لما كان عائد من المشرق حيث ركب سفينة أبي أصحابها أن يؤدوا الصلوات، فضلا عن ذلك كانوا يعاقرون الخمرة. فنصحهم فلم ينتصحو، ولما ألح عليهم وأراق الخمرة، عمد إليه أصحاب المركب منه البحارة ذلك أخرجوه وأكرموه وعندما هال البحر لجؤوا إليه فأمرهم بالصلاة، فصلوا فكشف الله غمتهم و أرسل ريحا طيبة فصاروا يطلبون منه الدعاء كل يوم<sup>(4)</sup>.

1- المصدر نفسه، ص222.

2- عبد العزيز غوردو، الطاهر قدوري: المرجع السابق، ص97.

3 - ابن عبدون: رسالة في الحسية، جمع ليفي بر فنصال، القاهرة، 1955م، ص65.

4 - ابن القطان: المصدر السابق، ص92؛ السلاوي: المرجع السابق، ج2، ص77.

وتجدر الإشارة الى أن الخمرة كانت بضاعة اساسية في الرحلة البحرية خاصة من جانب النصارى الذين استغلوا تسامح كموناتهم التي رخصت لهم بحمل كميات مهمة منها ما دامت معفاة من الضرائب ليستهلكوها في فنادقهم و يبيعوا جزءا منها للسكان المحليين.

ويكشف لنا ابن الزيات في ترجمته لأبي زكريا المليجي، عن سلوك مشين و شاذ كان يقوم به أصحاب سفينة ركب فيها أبو زكريا يحيى بن موسى المليجي عندما كان متوجها نحو مكة المكرمة لأداء فريضة الحج، حيث كان أصحاب السفينة يمارسون اللواط، فلم يصبر هذا الولي على هذا السلوك فنزل إلى البحر فظهرت كرامته هناك حيث وصل إلى الإسكندرية ماشيا على سطح الماء. ولا يوجد في هذه الترجمة ما يمكن الاعتماد عليه للتعرف على جنسية هؤلاء البحارة وإن كنا نرجح أنها كانت لمغاربة أو على الأقل لمسلمين حيث يورد ابن الزيات حديثا دار بين المتصوفة وأصحاب المركب. ومن هذا الحديث يمكن أن نستفيد منه أنها كانت على الأقل لمسلمين.

وتتعدد الإشارات إلى مثل هذا السلوك فقد كان النواتية لا يتورعون من كشف عوراتهم المحرم عليهم كشفها. فقد أفتى أحد الفقهاء بضرورة أن يشترط المسافر في المركب على البحارة أن "يستتروا السترة الشرعية" وأن يؤدوا الصلوات وإلا كان مشاركا في الوزر<sup>(1)</sup>. إن هذا السلوك الشاذ من المسلمين داخل "مجتمع السفينة" يطرح عدة أسئلة، خاصة ونحن نعلم أن ركوب البحر كان مغامرة حقيقة وعلى من ركبه أن يتسلح بقدر كبير من الإيمان والتقوى، حيث كان يلجأ إلى العلماء وأهل الخير في المركب بقصد التضرع إلى الله عندما يهول البحر وتكثر الأنواء.

وإلى جانب هذا نسجل سفر المسلمين والنصارى على متن مركب واحد قصد فريضة الحجة، وقد أمدنا ابن جبير<sup>(2)</sup> بإشارات واضحة في هذا الشأن، فكان المسلمون يأخذون موضعا خاصا بهم منفردين عن الأفرنج، وهو ما جعل أحد الباحثين<sup>(3)</sup> يرى أن هذا السلوك يعكس نوعا من التعايش بين النصارى والمسلمين، وأنهم كانوا يلجؤون إلى رب واحد عندما يضطرب البحر إلا أن هذا السلوك لا يقوم دليلا قويا على التعايش بين الطرفين بقدر ما يدل

1- عبد العزيز غوردو، الطاهر قدوري: المرجع السابق، ص99

2- ابن جبير: المصدر السابق، ص216

3- عبد العزيز غوردو، الطاهر قدوري: المرجع السابق، ص100.

على الحيلة والحذر خاصة وأن الفترة الوسيطية كانت مليئة بالحروب والاصطدامات بين دار الاسلام ودار الحرب.

ومهما يكن من أمر فإن ابن جبير الذي أشار إلى من ما كان يقوم به الحجاج النصارى من شعائر عندما حلت بهم مناسبة دينية خاصة بهم، فأقاموا الصلوات وأوقدوا الشموع وقرؤوا التراتيل<sup>(1)</sup>، إلا أنه لم يشر إلى ما كان يقوم به المسلمون وهم على ظهر السفينة، خاصة وأنهم كانوا قد ركبوها في شهر رمضان<sup>(2)</sup>. تمنينا لو أمدنا ابن جبير ببعض الإشارات التي تصف سلوك المسلمين في هذا الشهر وهو على ظهر المركب، خاصة فيما يتعلق بالصلاة وطرق أدائها في السفينة، فقد أثرت هذه القضية إبان هجرة الرعيل الأول من الصحابة إلى الحبشة، فرد الرسول صلى الله عليه و سلم بأن يصلي "قائما إلا أن يخاف الغرق"<sup>(3)</sup> وحتى إذا كان النواتية مع أهلهم في السفينة فإنهم بمنزلة المقيمين، فلا يقصرون -حسب ابن حنبل- لكن القرافي رأى أنهم يقصرون<sup>(4)</sup>. وإذا ما غلب الخوف على أهل المركب جاز لهم أن يؤديوا الصلوات طوائف كأن تصلي طائفة وتتولى الأخرى الحراسة وهكذا<sup>(5)</sup>.

وهكذا فإن ركاب السفينة سواء كانوا مسافرين أم بحارة كانوا يخضعون لقائد المركب الذي يتولى الابحار بالسفينة إلى شاطئ النجاة، إلا أنه كثيرا ما كانت تعترض هذه الرحلة عدة مشاكل في مقدمتها القرصنة وضعف الإمكانيات التي غالبا ما كانت تعرقل السير العادي للرحلة البحرية على أنه ما يمكن الخروج به في خاتمة هذه الورقة حرص الدولة المغربية الوسيطية -خاصة المرابطية والموحدية- على إعداد البحارة وتعهدهم و ضمان أرزاقهم و لباسهم؛ أسوة بباقي العناصر المكونة للجيش.

وأخيرا فإن ما يمكن أن نخلص إليه من خلال هذا الطرح أن سكان المغرب الأوسط تعاملوا مع البحر وفق ثقافة خاصة تسعى إلى محاولة استغلال ثرواته واستخدام لجته في حياتهم اليومية محاولين الحفاظ على بيئتهم البحرية وتنوع عناصرها البيئية محققين بذلك أساس التكريم الإلهي للإنسان وتفضيله على سائر المخلوقات.

1- ابن جبير: المصدر السابق، ص218.

2- المصدر نفسه،، ص 222.

3- الونشريسي: المصدر السابق، ج01، ص176.

4- القرافي (شهاب الدين احمد بن ادريس) (ت684هـ): الذخيرة، تحقيق: سعيد اعراب، دار الغرب الاسلامي، بيروت، 1994م، ج02، ص363.

5- المصدر نفسه، ص443.

# الملك

بعد أن ألقينا نظرة على ملامح الإطار التاريخي لعلاقة الإنسان بالبحر في المغرب الأوسط. رغم أن الخبرة الإنسانية في فهم الأحداث الكونية وطريقة التعامل معها تختلف من إنسان لآخر ومن بيئة لأخرى، إلا أنه ظل هناك قاسما مشتركا بينهم ألا وهو الرهبة السلبية من البحر.

فهل في وسعنا افتراض أن البحر، نظرا إلى كونه عاملا طاغيا وقاهرا في إدراك خبرة الإنسان يمكن أن يوجد مخاوف أساسية على نحو مستقل لا يمكن للإنسان أن يفهمها أيسطر عليها؟ لقد شكل رد الفعل التلقائي لهذه الظاهرة الطبيعية المرحلة الأولى، التي كانت بمنزلة التربة التي ترعرع فيها التفكير الإنساني الأسطوري. ثم جاء الانتشار بين الثقافات المتجاورة في وقت لاحق وشكلت المرحلة الثانية. التي نتجت على أرضيتها العلاقات السياسية والدولية وتبادل الأفكار والمعاني والمواد مع تنقل الناس.

أما المرحلة الثالثة فهي تجيب على الخبرة العملية لأولئك الذين كانوا يعيشون بجوار البحر وقريبا منه. وهم يعيشون في ظل جميع المنافع التي يقدمها البحر: الغذاء الوفير والمواد الخام اللازمة للصناعات التي نشأت على البحر والمكاسب الاقتصادية التي تقدمها التجارة البحرية، والأمان النسبي من الغزاة وغيرهم. وهي عناصر تؤدي بهم إلى فهم إيجابي للبحر. غير أنه؛ من ناحية أخرى فإن ثمة أخطار البحر التي تنمو في تناسب مع كثافة الأنشطة التي يقوم بها كل من البحارة والصيادين والتجار فضلا عن طاقم السفن.

والواقع أنه كلما كان هناك ارتباط مباشر ولموس لشعب ما بالبحر وبمختلف الأنشطة المختلفة به، زاد الإدراك السلبي لقوته: وتتمثل أوجه هذا الإدراك السلبي في كل ما يتضمنه من خوف وعدم الثقة والقلق من قواه التدميرية المجهولة.

بينما الفهم الإيجابي للبحر: ينطوي على بناء السفن، والمشاريع التجارية البحرية الكبرى، وموارد الأغذية، والمعادن المستخلصة من عمق البحر، والمهارات الملاحية التي

تطورت عبر العصور، وربما قبل كل ذلك، هناك الروح الإنسانية التي عبرت عن نفسها بالصمود أمام مخاطر البحر.

إن علاقة المغاربة بالبحر ضاربة في القدم، وقد أكدت ذلك الأبحاث الأركيولوجية التي أجريت في بعض المواقع الساحلية المغربية، إذ تم العثور على بقايا لإنسان في عدة مواقع، حيث توجد عدة مغارات استغلها المغاربة القدامى إما ملاجئ آمنة وإما أمكنة لدفن موتاهم. وستستمر علاقتهم بالبحر عبر الفترات الزمنية المتعاقبة حتى يسيطروا على الإبحار في البحر المتوسط، ولم تبدأ مرحلة الضعف والتراجع إلا في العصور الأخيرة.

ودائماً في إطار اهتمام المغاربة بالبحر، فإن الإنسان المغربي استطاع أن يسخر البحر في تلبية حاجياته الغذائية أو الكمالية. حيث أن البحار المغربي بلغت شهرته الآفاق، سواء من ناحية الرحلات الاستكشافية أو التجارية أو قيادة الأساطيل الحربية بكل تفوق وهذا كان نتيجة عدة عوامل:

➤ تنوع التضاريس والمناخ في بلاد المغرب الأوسط وكثرة الموارد المائية، كان له أثره البارز في نمو النشاط الزراعي وتنوعه في مختلف مدنه الساحلية، مما ولد مردوداً على النشاط التجاري، الذي كان اعتماده على الثروة الزراعية.

➤ كان لساحل المغرب الأوسط العوامل المساعدة على رسو السفن به وحركتها، فهذه العوامل وأخرى عملت على الرقي بعدة موانئ، واستمرارية انشائها على طول شريطه الساحلي، مما انعكس على المدن الساحلية التي تتمركز بها بالازدهار والتحول إلى مراكز تجارية مهمة.

➤ كما امتلك المغرب الأوسط شبكة من الطرق البحرية، التي ربطت موانئه ومدنه فيما بينها بالعالم الخارجي، وبذلك مارس تجاره نشاطاً واسعاً بمختلف الاتجاهات.

➤ حدوث فائض في الميزان التجاري للمغرب الأوسط بسبب تحقيق الإكتفاء الذاتي وزيادة الصادرات على الواردات، وهذا راجع إلى نوعية صادراته التي تعتبر على جانب كبير من الأهمية؛ كونها تقوم على الدرجة الأولى على المواد الأولية والمعادن الثمينة.

➤ نشاط الحركة التجارية رسميتها بين المغرب الأوس ودول جنوب أوربا، بسبب المعاهدات التجارية التي كانت تنص في أغلبها على حماية التجار ومصالحهم في مدن بلاد المغرب. مما نتج عنه انتظاما تجاريا خاصة مع الجمهوريات الإيطالية، وكان ذلك منذ النصف الأول من القرن (12/هـ/12م). خاصة بعد وصول ذهب السودان المغرب الأوسط، وهنا يمكن الإشارة إلى دور الوساطة التجارية الذي لعبته موانئ المغرب الأوسط بين ضفتي الحوض الغربي للبحر المتوسط وبلاد السودان.

➤ النظام المحكم الذي تميزت حركة التبادل التجاري حيث كانت تخضع لضرائب ورسوم جمركية وفق إراءات وقوانين عادة مايكون منصوص عليها في المعاهدات.

➤ امتلاك دول المغرب الأوسط على مر عصوره لأسطول بحري ذاع صيته مما مكنها امتلاك منصب السيادة على الحوض الغربي للبحر المتوسط ردحا من الزمن.

➤ تغلب الذهنية المغربية بطريقة أو بأخرى في تطويع البحر وتسخيره لتلبية حاجياتها التي توفر عليها.

وهكذا، فإن البحر ظل دوما حاضرا في مجمل التطور الحضاري الذي عرفته المجتمعات الإنسانية ومن ضمنها المجتمع المغربي، ولم يقتصر دور البحر على المساهمة في النشاط السياسي والاقتصادي والاجتماعي. بل كانت له كذلك أدوار أساسية أخرى نذكر منها مساهمته في نقل التيارات الحضارية والثقافية من بلد إلى آخر ومن قارة إلى أخرى.

# الوراقية

❖ القرآن الكريم

❖ المحررات باللغة العربية

I. المصادر:

1. الإدريسي (أبي عبد الله محمد بن محمد بن إدريس الحمودي الحسني الطالبي) (ت560هـ):
- نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، مكتبة الثقافة الدينية، مج01، (د.ت).
2. ابن الأثير (أبو الحسن عبد الواحد الشيباني الجزري) (ت630هـ):
- الكامل في التاريخ، ط02، دار الكتاب العربي بيروت، ج09، 1343هـ/1905م.
3. البادسي (عبد الحقن اسماعيل) (حي إلى 722هـ):
- المقصد الشريف والمنزع اللطيف في التعريف بصلحاء الريف، تحقيق: سعيد أعراب، ط02، المطبعة الملكية الرباط، 1993م.
4. البرزلي (أبو القاسم بن أحمد البلوي التونسي) (ت841هـ):
- فتاوى البرزلي-جامع مسائل الأحكام لما نزل من القضايا بالمفتين والحكام، تحقيق: محمد الحبيب الهيلة، دار الغرب الإسلامي، بيروت ج02، 2002م.
5. ابن بطوطة (شمس الدين أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي) (ت1377هـ):
- المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وغرائب الأسفار، تحقيق: علي منتصر الكتاني، ط01، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1979م.
6. البكري (أبو عبد الله بن عبد العزيز بن محمد) (ت487هـ):
- المغرب في ذكر بلاد افريقية و المغرب وهو جزء من كتاب المسالك و الممالك، دار الكتاب الاسلامي، القاهرة، (د.ت).
7. التيجاني (أبو محمد عبد الله بن محمد بن أحمد):

- رحلة التيجاني، تقديم: حسن حسني عبد الوهاب، الدار العربية للكتاب، ليبيا- تونس، 1981م.
- 8. ابن الحاج ( أبو القاسم برهان الدين ابراهيم بن عبد الله بن محمد النميري الغرناطي) (توفي بعد 774هـ):
- فيض العباب وإفاضة قداح الآداب في الحركة السعيدة إلى قسنطينة والزاب، ط01، درا الغرب الإسلامي، بيروت.
- 9. ابن حوقل (أبو القاسم محمد بن علي النضبي الموصلية) (توفي بعد 367هـ):
- صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، لبنان، 1979م.
- 10. ابن جبير (أبو الحسين محمد بن أحمد الكنائي الأندلسي) (ت614هـ) :
- رحلة ابن جبير، مقدمة مصطفى زيادة، دار ومكتبة الهلال ، بيروت، لبنان، م1981.
- 11. الجوزري، أبو علي منصور العزيري:
- سيرة الأستاذ جوذر، تحقيق: كامل حسين، عبد الهادي شعيرة، سلسلة مخطوطات الفاطميين رقم 11، دار الفكر العربي، القاهرة، 1957.
- 12. ابن الخطيب (لسان الدين أبو عبد الله محمد بن عبد الله التلمساني) (ت776هـ):
- الإحاطة في أخبار غرناطة، تحقيق: محمد عبد الله عنان: ط02، مكتبة الخانجي القاهرة، مج01، 1983م.
- أعمال الإعلام في من بيع قبل الاحتلام من ملوك الإسلام، تحقيق ليقى بروفنسال، دار المكشوف، بيروت، 1956م.
- الحلل الموشية في ذكر الأخبار المراكشية، تحقيق علوش، معهد الدراسات المغربية العليا، الرباط، 1936م.
- اللحة البدرية في الدولة النصرية، تصحيح محب الدين الخطيب، المكتبة السلفية، القاهرة، ج01، 1347هـ.
- 13. ابن خلدون، (أبو زيد عبد الرحمن بن محمد الحضرمي) (ت808هـ):

• العبر وديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر والعجم ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، تحقيق: سهيل زكار وخليل شحادة، دار الفكر، بيروت، لبنان، ج01، ج06، 1431هـ/2001م.

14. ابن خلكان (شمس الدين أبو العباس أحمد بن أبي بكر بن إبراهيم الشافعي) (ت681هـ):

• وفيات الأعيان وأنباء الزمان، تحرير محمد محي الدين عبد الحميد، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ج06، 1949م.

15. الداعي إدريس (عماد الدين القرشي) (ت872هـ):

• عيون الأخبار وفنون الآثار - القسم المغربي-، تحقيق: محمد اليعلاوي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1985م.

16. ابن أبي دينار (محمد بن أبي القاسم الرعيني القيرواني الرعيني) (ت):

• المؤنس في أخبار إفريقية وتونس، ط01، مطبعة الدولة التونسية بحاضرتها المحمية، 1286هـ.

17. الرازي (فخر الدين محمد بن أبي بكر علي) (ت606هـ):

• مختار الصحاح، تحقيق: محمد خاطر، دار الفكر، بيروت، (دب).

18. ابن رشد (أبو الوليد محمد بن أحمد أحمد القرطبي المالكي) (ت520هـ):

• فتاوى ابن رشد، تحقيق: المختار بن الطاهر التليل، ط01، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ج02، 1987م.

• البيان والتحصيل والشرح والتوجيه والتعليل في مسائل المستخرجة، تحقيق محمد حجي، ط01، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ج03، 1984م.

19. ابن رشيد (أبو عبد الله محمد بن عمر السبتي) (ت721هـ):

• ملء العيبة بما جمع بطول الغيبة في الوجهة الوجيهة إلى الحرمين مكة وطيبة، تحقيق محمد الحبيب بن الخوجة، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، ج02، 1407هـ/1988م.

20. ابن أبي زرع ( أبو الحسن علي بن عبد الله القاسم الفاسي) (ت 741هـ):

• الأئيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، دار المنصور للطباعة، الرباط، 1972م.

21. ابن الزياد (أبو يعقوب يوسف بن يحي التادلي) (ت 617هـ):

• التشوف إلى رجال التصوف وأخبار أبي العباس السبتي، تحقيق: أحمد توفيق، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية، الرباط، ط2، 1997م.

22. السراج (محمد بن محمد الأندلسي) (ت 1149هـ/1736م):

• الحلل السندسية في الأخبار التونسية، تحقيق: محمد لحبيب الهيلة، الدار التونسية للنشر، تونس، ج01، 1970م.

23. ابن سعيد (أبو الحسن علي بن موسى بن محمد بن عبد الملك المغربي) (ت 680هـ):

• الجغرافيا، تحقق: اسماعيل العربي، ط02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1982م.

24. السلاوي (أبو العباس أحمد بن خالد الناصري) (ت 1315هـ):

• الاستقصا لدول المغرب الأقصى، تحقيق وتعليق: جعفر الناصري ومحم الناصري، دار الكتاب، الدار البيضاء، ج03، 1955م.

25. ابن السماك\_ (أبو العلاء العاملي الأندلسي) (توفي أواخر القرن 08هـ):

• الحلل الموشية في ذكر الاخبار المراكشية، تحقيق: سهيل زكار، عبد القادر زمامة، ط01، دار الرشاد الحديثة، الدار البيضاء، 1979م.

26. أبو شامة:

• كتاب الروضتين في أخبار الدولتين النورية والصلاحية، دار الجيل، بيروت، ج02، (د.ت).

27. ابن صاحب الصلاة (أبو مروان عبد الملك محمد بن أحمد الباجي الإشبيلي) (ت 594هـ):

• تاريخ المن بالإمامة على المستضعفين بأن جعلهم الله أئمة وجعلهم الوارثين،  
تحقيق عبد الهدي التازي، دار الأندلس، بيروت، 1383هـ/1964م.

28. - العبدري (أبو عبد الله محمد بن محمد بن علي بن أحمد بن سعود) (ت700هـ):

• رحلة العبدري، تحقيق علي ابراهيم كروي، تقديم شاكر الفحام، ط02، دار سعد الدين للطباعة والنشر والتوزيع، 1426هـ/2005م.

29. ابن العربي (أبو بكر محمد بن عبد الله المعافري الإشبيلي) (ت543هـ):

• قانون التأويل، تحقيق: محمد السليمان ط02، دار الغرب الإسلامي، 1990م،  
بيروت.

30. ابن عبد ربه الحفيد:

• الاستبصار في عجائب الأمصار، تحقيق سعد زغول عبد الحميد، الإسكندرية،  
1958م.

31. ابن عبدون:

• رسالة في الحسبة، جمع ليفي بر فنصال، القاهرة، 1955م.

32. ابن عذاري (أبو عبد الله محمد المراكشي) (حي حتى712هـ):

• البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق ومراجعة: ليفي بروفنسال  
وكولان (ج.س)، ط03، دار الثقافة، بيروت، ج01، قسم الوحديين، 1983م.

33. أبو الفداء (عماد الدين اسماعيل بن الملك الأفضل):

• المختصر في أخبار البشر، دار الكتاب اللبناني، بيروت، (د.ت).

34. القاضي النعمان (أبو محمد بن محمد بن حيون التميمي المغربي) (ت363هـ):

• افتتاح الدعوة، تحقيق: الدشراوي فرحات، ط02، الشركة الوطنية، تونس- ديوان  
المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1986م.

35. القرافي (شهاب الدين احمد بن ادريس) (ت684هـ):

• الذخيرة، تحقيق: سعيد اعراب، دار الغرب الاسلامي، بيروت، ج02، 1994م.

36. القزويني (زكريا بن محمد بن محمود) (ت682هـ):

- أثار البلاد و اخبار العباد، دار صادر، بيروت، لبنان، (د.ت)، ص173.
- 37. ابن القطان ( أبو محمد حسن بن علي محمد بن عبد الملك الكتامي المراكشي) (توفي منتصف القرن 07هـ):
- نظم الجمان لترتيب ما سلف من أخبار الزمان، تحقيق: محمود علي مكي، تطوان، المغرب، (د.ت).
- 38. القلقشندي ( أبو العباس أحمد بن عبد الله) (ت821هـ):
- صبح الأعشي في صناعة الإنشاء، دار الكتب المصرية، القاهرة، ج05، 1922م.
- 39. كربخال، مارمول (توفي أواخر القرن 10هـ):
- إفريقيا، ترجمة: محمد حجي وآخرون، الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، الرباط، ج02، ج03، 1408-1409هـ/1988م.
- 40. المالكي ( أبو بكر عبد الله بن محمد) (توفي في نهاية القرن 04هـ):
- رياض النفوس في طبقات علماء القيروان وإفريقية، تحقيق: بشير البكوش، مراجعة: محمد العروسي المطوي، ط01، دار الفكر الإسلامي، بيروت، لبنان، 1983م.
- 41. الماوردي (أبو الحسن علي بن محمد بن حبيب) (ت450هـ):
- الاحكام السلطانية و الولايات الدينية، (د.ت)، دار الكتاب المصرية، بيروت.
- 42. المراكشي (عبد الواحد بن علي) (ت669هـ):
- المعجب في تلخيص أخبار المغرب، ضبط وتصحيح ونشر: محمد سعيد العريان ومحمد العربي العلمي، مطبعة الإستقامة، القاهرة، 1949م.
- 43. المقرئ التلمساني ( أبو العباس أحمد بن محمد) (ت1012هـ):
- نفع الطيب من غصن الأندلس الرطيب، تحقيق إحسان عباس، دار صادر، بيروت، لبنان، ج04، 1968م.
- أزهار الرياض في أخبار عياض، ، نشر صندوق إحياء التراث الإسلامي، ج12، (د.ت).

44. المقريري (تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر) (ت766هـ):

- المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، بولاق، ج01، 1270هـ/1853م.
- السلوك لمعرفة دول الملوك، نشر وتحقيق: محمد مصطفى زيادة، القاهرة، ج01، 1936م.

45. ابن المنقذ، أسامة:

- كتاب الاعتبار، تحرير: فيليب حتي، مكتبة الثقافة الدينية.

46. النويري (أبو العباس شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب) (ت733هـ):

- نهاية اللأرب في فنون الأدب، تحقيق: حسن نصار وعبد العزيز الأهواني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1403هـ/1983م.

47. الونشريسي (أبو العباس أحمد بن يحيى) (ت914هـ):

- المعيار المغرب والجامع المغرب عن فتاى أهل إفريقية والأندلس والمغرب،

تخريج: جماعة من الفقهاء بإشراف محمد حجي، نشر وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، المغرب ج02، ج08 1401هـ/1981م.

48. اليعقوبي (أحمد بن ابي يعقوب بن جعفر بن وهب بن واضح الكاتب) (ت292هـ):

- البلدان، مطبع بريل، ليدن، 1890.

## II. المراجع:

1. ابن أحمد، الصالح:

بجاية في العهد الحفصي (628-748هـ/1230-1347م)، بحث في المنهجية لدبلوم الدراسات المعمقة، جامعة قسنطينة، 1978م.

2. بن عبد الرؤوف، أحمد، ثلاث رسائل أندلسية في الحسبة والمحتسب، جمع ليفي بروفنسال، مطبعة المعهد العالمي الفرنسي للآثار الشرقية، القاهرة، 1955م.

3. أحمد، علي: الأندلسيون والمغاربة في بلاد الشام من نهاية القرن الخامس وحتى نهاية القرن التاسع الهجري، ط01، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، دمشق، 1989م.

4. أحمد، محمود حسن: الإسلام في حوض البحر الأبيض المتوسط، ط01، دار الفكر العربي، القاهرة، 1995م.

5. إدريس، الهادي روجي: **الدولة الصنهاجية**، تعريب حمادي الساحلي، دار الغرب الاسلامي، بيروت، ج01، 1992م.
6. أرسلان، شكيب ، **تاريخ غزوات العرب في فرنسا وإيطاليا وسويسرا وجزائر البحر المتوسط**، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، لبنان، 1983م.
7. اشباح، يوسف: **تاريخ الاندلس في عهد المرابطين**، ترجمة: محمد عبد الله عنان، ط03، القاهرة، ج02، 1996م.
8. أماري، ميخائيل: **المكتبة العربية الصقلية -نصوص في التاريخ والبلدان والتراجم والمراجع-**، جمع وتحقيق: ميخائيل أماري (ليبسك 1857م)، نشر دار صادر، بيروت، (د.ت).
9. بركات، وفيق: **فن الحرب البحرية في التاريخ العربي الإسلامي**، منشورات جامعة حلب، سوريا، 1416هـ/1995م.
10. برودال، فرناند: **المتوسط والعالم المتوسطي**، تعريب: مروان أبي سمراء، ط01، دار المنتخب العربي للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 1413هـ/1993م.
11. برونشفيك، روبر: **تاريخ إفريقية في العهد الحفصي -من القرن 13م إلى القرن 15م-**، ترجمة: حمادي الساحلي، ط01، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، ج02، 1988م.
12. بل، ألفرد: **الفرق الإسلامية في الشمال الإفريقي من الفتح العربي حتى اليوم**، ترجمة: عبد الرحمن بدوي، ط03، دار الغرب الإسلامي، لبنان، 1987م.
13. بن عامر، أحمد: **الدولة الصنهاجية**، الدار التونسية للنشر، تونس، 1972م.
14. بن قربة، صالح: **تاريخ الجزائر في العصر الوسيط من خلال المصادر**، المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية، الجزائر، 2007م.
15. بوتشيش، ابراهيم القادري: **المغرب والاندلس خلال عصر المرابطين**، ط01، دار الطليعة، بيروت، 1993م. **تاريخ الغرب الإسلامية -قراءة جديدة في بعض قضايا المجتمع الحضاري-**، ط01، دار الطليعة للطباعة والنشر، بيروت، 1994م.
16. بورويبة، رشيد: **الدولة الحمادية -صفحة رائعة من التاريخ الجزائري-**، ط01، دار الشروق، بيروت، 1980م.

17. التازي، عبد الهادي: التاريخ الدبلوماسي للمغرب من أقدم العصور إلى اليوم، مطابع فضالة، المحمدية، مج06، (1407هـ/1987م).

18. جدار، محمد: أطلس الوطن العربي، قصر الكتاب الجزائر، (د.ت).

19. جمال الدين، عبد الله محمد: الدولة الفاطمية، قيامها ببلاد المغرب وانتقالها إلى مصر إلى نهاية القرن الرابع للهجرة مع عناية خاصة بالجيش، دار الثقافة والنشر والتوزيع، القاهرة، 1411هـ/1991م.

20. جواتي، (س.د): دراسات في التاريخ الإسلامي والنظم الإسلامية، تعريب وتحقيق: عطية القوسي، ط01، وكالة المطبوعات، الكويت، 1980م.

21. الجبالي، عبد الرحمن بن محمد: تاريخ الجزائر العام، ط06، دار الثقافة بيروت، ج01، 1963.

22.

23. حركات، ابراهيم: النظام السياسي والحربي في عهد المرابطين، منشورات مكتبة الوحة العربية، الدار البيضاء، (د.ت)، ص205.

24. حساني، مختار:

• تاريخ الدولة الزيانية، دار الحضارة، ج02.

• الحواضر والأمصار الإسلامية الجزائرية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، ج01، ج02، 2011م.

25. حسن، حسن إبراهيم: تاريخ الإسلام السياسي والديني والاجتماعي، ط01، دار الأندلس للطباعة والنشر والتوزيع، ج04، بيروت، 1967م.

26. حسن، محمد: الجغرافيا الإفريقية من القرن الأول إلى القرن التاسع الهجري، 15، 08م - فصول في تاريخ المواقع والمسالك والمجالات -، دار الكتب الوطنية، بنغازي، ليبيا - دار الكتب المتحدة، بيروت، 2004.

27. دحماني، سعيد: من هيبون بونة إلى عنابة، ط01، مؤسسة بونة للبحوث والدراسات، الجزائر، 1428هـ/2007م.

28. الدشراوي، فرحات: **الخلافة الفاطمية بالمغرب (296-365هـ/909-975م)** – التاريخ السياسي والمؤسساتي- ترجمة: حمادي الساحلي، ط01، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، 1994م.
29. دياب، صابر محمد: **سياسة الدولة الفاطمية الإسلامية في حوض البحر المتوسط من أوائل القرن الثاني الهجري حتى نهاية العصر الفاطمي**، ط01، عالم الكتب، القاهرة، 1973م.
30. زغلول، عبد الحميد سعد: **تاريخ المغرب العربي من الفتح إلى بداية عصور الاستقلال**، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990م، ج01.
31. سالم، السيد عبد العزيز؛ العبادي، أحمد مختار: **تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام**، بيروت، لبنان، 1972م. **تاريخ البحرية الإسلامية في المغربي والأندلس**، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1969م.
32. سالم، سحر: **أضواء على مصحف عثمان بن عفان، رضي الله عنه**، جامعة الإسكندرية، مصر، 1991م.
33. سعيدوني، ناصر الدين: **ورقات جزائرية-دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر-**، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ط01، 2000م.
34. سيدي موسى، محمد الشريف: **مدينة بجاية الناصرية في الحياة الاقتصادية والفكرية**، دار كرم الله، الجزائر.
35. الشرقاوي، علي: **تنظيم وإدارة الموانئ**، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1979م.
36. شعباني، بدر الدين: **"الأسلحة في عهد الدولة الفاطمية من خلال النصوص (الجزء الأول)"**، مقال ضمن كتاب: **من قضايا التاريخ الفاطمي في دوره المغربي**، تقديم وتنسيق: بوبة مجاني، دار بهاء الدين للنشر والتوزيع، قسنطينة، الجزائر، 2007م.
37. الصيرفي، محمد: **الإستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري**، ط01، المتصدر للترقية الثقافية والعلمية والإعلامية، الجزائر، 2011م.
38. طويل، الطاهر: **المينة الإسلامية وتطورها في المغرب الوسط من النصف الثاني للقرن الهجري الأول القرن الخامس للهجرة**، ط01، المتصدر للترقية الثقافية والعلمية والإعلامية، الجزائر، 2001م.

39. عاشور، سعيد عبد الفتاح: الحركة الصليبية، ط01، مكتبة الأنجلوا المصرية، القاهرة، مصر، 1963م.

40. العدوي، أحمد ابراهيم: الأساطيل العربية في البحر المتوسط، مكتبة نهضة مصر بالفجالة، مصر، 1965م. بلاد الجزائر-تكوينها الإسلامي والعربي-، ط01، مكتبة الأنجلو المصرية القاهرة، مصر، 1963م.

41. العربي، إسماعيل: المدن المغربية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984م.

42. عزاوي، أحمد: رسائل موحدية -مجموعة جديدة-، ط01، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالقيظرة، سلسلة نصوص ووثائق رقم02، الدار البيضاء، 1416هـ/1995م.

43. علوي حسن حافظي: سجلماسة وإقليمها في ق 08هـ/14م، مطبوعات وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، ط01، 1987.

44. علي، جواد: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ط02، نشر جامعة بغداد، ج07.

45. علي، حليمي عبد القادر: جغرافية الجزائر الطبيعية، بشرية، اقتصادية، ط02، الجزائر، 1989.

46. عبد العليم، أنور: الملاحة و علوم البحار عند العرب ، سلسلة عالم المعرفة، ع13، يناير 1979م.

47. بن عميرة، محمد: "الصيد البحري بالسواحل المغربية في العصر الوسيط"، مقال ضمن كتاب: أعمال ملتقى الموانئ الجزائرية عبرالعصور -سلما وحربا-، مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط، كلية العلوم الإنسانية والإجتماعية، جامعة الجزائر(02)، 07-08 ديسمبر 2009م، دار هومه، بوزريعة، الجزائر.

48. عنان، محمد عبد الله: عصر المرابطين والموحدين في المغرب والأندلس، القاهرة، ق02، 1964م.

49. عويس، عبد الحليم: دولة بني حماد -صفحة رائعة في تاريخ الجزائر-، ط02، دار الشروق، بيروت، 1980م.

50. غوردو، عبد العزيز؛ قدوري، الطاهر: من تاريخ الدولة المرورية - ابن خلدون: العصبية والارتزاق، البحرية: المجتمع والثقافة-، ط01، مطبوعات الهلال، وجدة، المغرب، 2006م.
51. القاسمي، مولاي هاشم: مجتمع المغرب الأقصى في منتصف ق4هـ/ق10م، الدار البيضاء، 1995م.
52. كاهن، كلود: الشرق والغرب زمن الحروب الصليبية، ترجمة: أحمد الشيخ، سينا للنشر، القاهرة، ط01، 1995م.
53. لقبال، موسى، بورويبة، رشيد وآخرون: الجزائر في التاريخ- المعهد الإسلامي من الفتح إلى العهد العثماني-، ط01، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، ج03، 1984م.
54. لقبال، موسى: دور كتامة في الخلافة الفاطمية منذ تأسيسها حتى منتصف القرن 11هـ/11م، الشركة الوطنية للنشر والإشهار، الجزائر، 1979م.
55. لويس، أرشيبالد: القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط (500-1100م)، ترجمة: أحمد محمد عيسى، مراجعة: محمد شفيق غربال، مكتبة النهضة المصرية، (د.ت).
56. متز، آدم: الحضارة الإسلامية في القرن 10هـ/10م، ترجمة: محمد عبد الهادي أبو ريبة، ط04، دار الكتاب العربية، بيروت، ج02، 1967م.
57. مارسلي، جورج: بلاد البربر الإسلامية والمشرق في العصر الوسيط، الجزائر- باريس، 1946م.
58. المطوي، محمد لعروسي: الحروب الصليبية في المشرق والمغرب، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، 1982م.
59. مقيبس، بشير: مدينة وهران دراسة في جغرافية العمران، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر.
60. المنوني، محمد: العلوم والآداب والفنون على عهد المحدين، تطوان، المغرب، 1950م.
61. موسى، عز الدين أحمد عمر:

• دراسات في تاريخ المغرب الإسلامي، ط01، دار الشروق، بيروت-القاهرة، 1403هـ/1983م.

• النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن 06هـ، ط01، دار الشروق، 1983م.

62. مؤنس، حسين:

• أطلس تاريخ الإسلام، ط01، الزهراء للإعلام العربي، القاهرة، 1407هـ/1987م.

• تاريخ المسلمين في البحر المتوسط -الأوضاع السياسية والاقتصادية والاجتماعية، الدار المصرية اللبنانية، القاهر، 1993م.

63. بن النعمان، اسماعيل: مدينة دلس (تدلس) -دراسة تاريخية وأثرية خلال العهد الاسلامي-، دار الأمل، الجزائر، 2011م.

### III. الرسائل والأطروحات:

1. باقة، رشيد: "نشاط جنوة الصليبي والتجاري في سواحل بلاد المغرب من الـ06-9هـ /الـ12-15م"، مذكرة لنيل درجة دكتوراه دولة في التاريخ الوسيط، جامعة الأمير عبد القادر، قسنطينة، 2006-2007

2. بشاري، لطيفة: "التجارة الخارجية لتلمسان في عهد الإمارة الزيانية من الـ07-10هـ"، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، الجزائر، 1986م-1987م.

3. بعيزيق، صالح: "بجاية في العهد الحفصي -دراسة اقتصادية واجتماعية-". أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة الجزائر، 1996م.

4. بلوط، عمر: "الفنادق في مدينة تلمسان الزيانية"، رسالة مقدمة لنيل الماجستير في الآثار الاسلامية، جامعة الجزائر، 2003-2004.

5. بورحلي، كريمة: "تلوث البحري وتأثيره على البحارة، دراسة ميدانية لميناء الصيد بوديس جيجيل"، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع، جامعة قسنطينة، 2009م/2010م.

6. بوريش، هشام: "تسيير الخدمات المرفئية باستخدام الأساليب الكمية - حالة ميناء غابة-"، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الإقتصادية، جامعة قسنطنبة، 2012/2011م.

7. حداد، سهام: "سلسلة موانئ الشرق الجزائري القديمة"، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم، 1430-1431هـ/2009/2010م، ص43.

#### IV. الدوريات:

1. بشاري، لطيفة: "نشاط البحرية الإيطالية التجارية للحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط منذ القرنين 07-10هـ/13-16م"، مجلة علمية سنوية، جامعة الجزائر 02، ع:04، 2010م.

2. الشريف، محمد: "الأسطول السبتي بين الجهاد والتجارة ق (12-14م)"، مجلة البحث العلمي، ع45، 1998م.

3. - الطيبي، توفيق: "المصطلحات البحرية والمعلومات الملاحية في رحلة ابن جبير"، مجلة البحوث التاريخية، ليبيا، السنة الرابعة، ع02، يوليو 1982م.

4. العبيدي صلاح حسين: الملابس العربية الإسلامية في العصر العباسي، نشر وزارة الثقافة والاعلام، العراق، 1980م، ومحمد مقر، اللباس المغربي خلال عهد المرابطين و الموحدين، رسالة مقدمة لنيل دبلوم الدراسات العليا، جامعة محمد الخامس، كلية الآداب - الرباط- 1995-1996.

5. القدوري، عبد المجيد: " البحر في المتخيل المغربي"، مجلة الملتقى، ع04. السنة 03. 1999م.

#### V. الموسوعات:

1. الغنيمي، عبد الفتاح مقلد: موسوعة تاريخ المغرب العربي، المغرب الغربي بين بني زيري، وبني هلال وبني حماد -دراسة في التاريخ الإسلامي، ط01، مكتبة مدبولي، القاهرة، ج04، 1994م.

2. حساني، مختار: موسوعة تاريخ وثقافة المدن الجزائرية، دار الحكمة، الجزائر، ج02، ج03، ج04، 2007م.

VI. المعاجم:

1. بيار، جورج: **معجم المصطلحات الجغرافية**، ترجمة: محمد الطفيلي، ط02، المؤسسات الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 1422هـ/2002م، ص742.
2. أبو الحسين (أحمد بن فارس بن زكريا): **مقاييس اللغة**، تحقيق: عبد السلام محمد هارون، دار الفكر للطباعة، بيروت، 1979.
3. الحموي (شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد اله الرومي البغدادي) (ت626هـ): **معجم البلدان**، مج01، دار صادر، بيروت، 1397هـ/1977م.
4. الحميري (محمد عبد المنعم)(900هـ): **الروض المعطاء في خبر الأقطار - معجم جغرافي**- تحقيق: إحسان عباس، ط1، مكتبة لبنان، 1970.
5. السويفي، مختار: **مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري وأنواع النقل الدولي الأخرى**، الدار المصرية اللبنانية، 1990م.
6. الفيروزابادي (مجد الدين محمد بن يعقوب الشيرازي) (ت817هـ): **القاموس المحيط**، تحقيق: محمد نعيم العرقوسي، ط01، دار الرسالة، 2005.
7. قلجبي، محمد رواس، قنبيبي، حامد: **معجم لغة الفقهاء**، ط02، دار النفائس للطباعة، بيروت، 1988.
8. ابن منظور (أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم بن علي) (ت711هـ): **لسان العرب**، تحقيق عبد الله علي/الكبير وآخرون، دار المعارف، القاهرة، (د.ت).
9. نبهان، يحي محمد: **معجم مصطلحات الجغرافيا الطبيعية والفلكية والسياسية**، دار يافا العلمية، 2006م.

❖ المحررات بالأجنبية:

1. Ch. Picard: **L'Océan atlantique musulman de la conquet arabe à l'époque Almowahade**, Paris,1999.
2. Ch. Picard: **L'océan Atlantique Musulman De La Conquête Arabe A L'époque Almowahéden** ,Paris, 1999,.
3. Dozy: **Dictionaire, Détaillé Des Noms Des Vétement Chez Les Arabs**, Amsterdam,1845.
4. Lieussou: **Etudes Sur Les Ports d'Algérie**, Ed Paul Dubont, Paris, 1850.
5. Mas Latrerie:**Traités et document divers concernant les relations des chrétiens et les -1 arabes au moyen age**,Paris,1968.
6. P .Laurene: **Les Ports Maritimes Algeriens**, P98.
7. Vonderheyden: **La Pêche Sur Les Cotes Barbaresque Au Moyen Age**.

# الحاشيات

السودان 85 76 68 54	أرزيو 21 32
شرشال 89 88 69 47 34	اسبانيا 91 86 78
صقلية 60 45 44 43 42 41 40 39 38	الاسكندرية 71 70 69 39
111 99 64 63	أشتورة /أستورة 36 35 30 21
الصومام 23	الأندلس 40 40 34 33 32 31 29 28 27
طرابلس 70 69 57	71 68 60 59 58 57 56 55 54
طنجة 100 69 62 58 57 40	120 119 118 107 86
عناية 71 69 58 30 23 22	ايدوغ 30 23
فرجيوة 23	ايطاليا 63 41 40 39 38
فرندة 23	البابور 23 20
فرنسا 90 86 78 77 71 24	بوزقرة 23
فلورنسا 75 71	بونة 87 30 29
قادس 58 57 56	تاسالا 23
قالمة 22	تلمسان 28 27 23
قسنطينة 74 30 23	تنس 32 33 28 21
القل 91 90 74 71 35 30 23 21 20	تونس 23
متيجة 22	جبل طارق 21 14
مجانة 41	جرجرة 20
مستغانم 89 88 71	الجزائر 80 72 57 24
مصر 98 77 70 44 40 39	جزر البحر المتوسط 38
106 105 104 103 102 101 101 99	جنوب أوروبا 92 85 73
114 113 112	جنوه 92 91 89 87 78 77 75 70 28
المغرب 33 30 27 23 20 19	114 94 93
مليانة 22	جيجل 81 49 47 36 35 30 21
المهدية 120 99 69 45 44 43 42 41	رشيد 44 39
ندرومة 65 27 14	سبتة
نوميديا 23	سعيدة 72 69 58 57 55 54 40
النيجر 57	سكيكدة 90 69 36 35 23 21
وهران 33 32 28 27 24 22 20	سمندو 23

رياح 15 17 19 22 25 26 27 28 30	أسطول 31 38 39 40 41 42 43 44
31 32	45 55 56 57 58 59 60 61 62 63
ساحل 18 19 20 21 22 24 25 26 29	64 65 67 69
30 32 36 45 56 66 68	أمواج 16 17 18 19 26 27 28
سفن 15 16 16 18 21 25 26 27 28 29	أنهار 15 27
38 40 41 42 43 45 57 60 61 68	أودية 24
شخاتير 61	باخرة 15
شلندي 42	بحر 38 39 40 41 42 43 45 46 56
شواني 42	57 59 62 63 64 65 66 67 68 69
طريدة 42 61	71 75 76 77 81 84
غراب 42 61	بحيرة 14 20 40
فلانك 43	بركة
قلعة 30 39 65 109	نغر 65
قناة 15	جزيرة/ جزر 22 24 30 32 36 39 40
قوارب 18 43 77 110 112	45 50 57 59 60 64
كاسرات 18	جفن 60 61
مجاديف 42 105	جون 16 21 29 32 36 37
مجانيق 62	حبال 18 62 74
محيط 14 18 27 59	حراريق 42 61 74
مد 18 28	حصن 28 29 67 68 74 75 104
مرسى 15 16 21 22 28 29 30 31 32	حوض السفن 15 17
33 34 35 36 37 68 68 84 85 76	خليج 20 21 22 24 27 29 31 32
107 111	خنزيرات 43
مرفاً 15 16 18	دوامات
مركب تجاري	رباط 35 64 65 66 67 68 69 115
مسافر 16 17	رصيف 16 18
مناخ 19 20 27	رمل 19
ميناء 15 16 17 18 19 28 29 30 32	رؤوس 22 78
39	

سليمان الخادم 39 44	أبا عبد الله 38
عبد المؤمن 54 56 58 60 61 75 106 120	ابن أبي خنزير 39
ميمون 56 60 61	ابن حوقل 29 31 32 33
علي بن عيسى 56	ابن خلدون 42 58 100 104 105 118
علي بن يعقوب 44	أبو الفدا 31 33 82
لاتي 17	أبي العباس الصقلي 60
ليوسو 21 25 26 29	أحمد بن الحسن 44
مارمول كربخال 21 31 32 74 81 87 90	أحمد بن قرهب 53
91	الإدريسي 20 29 32 33 36 72 83
محمد بن قرهب 39	108 107 86
محمد بن ميمون 60	الإمام المهدي 38
المعز 39 43 44 51	البكري 27 29 31 33 34 35 36 65 69
الوزان 28 31 73 74 80 81 82 84 87 90	109 108 107 87 80
يعقوب 44	جعفر بن عبيد 44
أبو يعقوب	حسين بن يعقوب 44
يعقوب ابن إسحاق 39 44	الحميري 20 31 32 59 72 83 86 88
اليعقوبي 29 33 63	روجر 46 56
يوسف بن تاشفين 54	أبو سعيد الضيف بن يعقوب 44

مريرة 37	مرسى وهران 56 29
الاقنت 37	مرسى فروخ 35 29
هور 37	مرسى جزيرة وقور 36 31 30
دانية 62	مرسى الدجاج 30
جون زفون 37	مرسى جنابية 30
الدهس الكبير 37	مرسى بنشكلة 30
الدهس الصغير 37	مرسى بجاية 30 28 22
متوسة 38	مرسى سبيية 38 31
الزيتونة 38 20	مرسى منيع 32 31
الخراطين 38	مرسى الشعراء 31
الشجرة 38 32	مرسى أستورة 38
التسقدة(سكيدة) 39 38 24 22	مرسى بونة 32
قلعة خطاب 39	مرسى الأزقاق 32
اسكيدة 39	مرسى الراهب 34
الروم 39 38	مرسى مستغانم 34
تكوش 39	مرسى قصر الفلوس 35
الرأس الحمراء 39	مرسى قرطاجنة 35
ابن الألبيري 39	مرسى عطا 35
خروبة 39	مرسى أمتكو 36
الخرز(القاله) 32	مرسى برشك 36
	جزائر بني مزغنة 59 37

أصيلا 39	ميناء جيجل 83
أنفا 69	ميناء الخرز(القالة) 32
الرباط 65 66 67 68 69	ميناء قابس 69 84
سبتة 40 56 59 60	ميناء القالة 69 76
سكيكدة 69 93	ميناء القل 29 32
شرشال 36	ميناء قلعة بني حماد 30
طنجة 40 59 60 65	مالطة 39
العريش 69	ميناء المرسي الكبير 29
ميناء بجاية 30 71 78	المرية 29 69 71
ميناء بونة (عنابة) 32 82	ميناء المهدية 42 43 44 45 46 99 123
ميناء تنس 30 85	ميناء هنين 28 75
ميناء الجزائر 30 81	ميناء وهران 75 78 29

الصفحة	الموضوع
36-14	<b>الفصل الأول : البحر ومحيطه الجغرافي</b>
19-14	<b>أولاً: الدلالة والاصطلاح</b>
14	1- تعريف البحر
15	2- المرفأ
16	3- المرسي
16	4- الميناء
17	5- حوض السفن
18	6- الرصيف
24-19	<b>ثانياً: البيئة المناخية والجغرافية للحوض الغربي للبحر المتوسط</b>
19	1- المناخ
20	2- الخلجان
21	3- الرؤوس البحرية
22	4- السهول الساحلية
22	5- السلاسل الجبلية التلية
23	6- الأودية التي تصب في البحر
24	7- الغطاء النباتي
26-24	<b>ثالثاً: العوامل المؤثرة على الحوض الغربي للبحر المتوسط</b>
24	1- الرياح
25	2- الأمواج
26	3- التيارات البحرية
36-27	<b>رابعاً: تصنيف موانئ المغرب الأوسط</b>
27	1- الموانئ الرئيسية
27	أ- موانئ الغرب
28	ب- موانئ الوسط
29	ج- موانئ الشرق
31	2- الموانئ الثانوية
31	أ- موانئ الغرب
33	ب- موانئ الوسط
35	ج- موانئ الشرق

67-38	<b>الفصل الثاني: علاقة سياسية عسكرية دينية</b>
45-38	<b>أولا: الأسطول المغربي في العهد الفاطمي</b>
39	1- نشأة الأسطول
41	2- دور الصناعة
43	3- صاحب البحر "متولي البحر"
53-46	<b>ثانيا: الأسطول المغربي في العهد الحمادي</b>
46	1- نشأة الأسطول
48	2- تركيبته
51	3- عدته
62-54	<b>ثالثا: الأسطول المغربي في العهد المرابطي والموحدي</b>
57	1- نشأة الأسطول
57	2- تعداد الأسطول
60	3- تنظيم الأسطول
	<b>رابعا: الأربطة ودورها في الجهاد البحري</b>
65	1- رباطات مدينة شرشال
65	2- رباط مرسى مغيلة بني هاشم
65	3- رباط مدينة ندرومة
65	4- رباط أرزاو
97-68	<b>الفصل الثالث علاقة اقتصادية تجارية</b>
72-68	<b>أولا: المسالك البحرية للمغرب الأوسط</b>
69	1- الخط البحري بين المغرب الأوسط وبقية المدن الساحلية بالمغرب الإسلامي
70	2- الخطوط البحرية بين المغرب الأوسط وجمهوريات جنوب غرب أوروبا
71	3- خط بجاية ميورقة
72	4- خط جزائر بني مزغن ميورقة
95-72	<b>ثانيا: التجارة البحرية في المغرب الأوسط</b>
72	<b>I. النشاط التجاري مع دول المغرب الإسلامي</b>
72	1- الحركة التجارية مع المغرب الأدنى
72	2- الحركة التجارية مع المغرب الأقصى
73	<b>II. النشاط التجاري مع دول جنوب أوروبا</b>
74	1- حركة التبادل التجاري مع إيطاليا
77	2- حركة التبادل التجاري مع فرنسا

78	3- حركة التبادل التجاري مع إسبانيا
94-79	ثالثا: الصادرات والواردات
79	1-التبادل التجاري مع دول المغرب الإسلامي
80	أ. الصادرات إلى المغرب الأدنى
82	ب. الواردات من المغرب الأدنى
82	ج. الصادرات إلى المغرب الأقصى
84	د. الواردات من المغرب الأقصى
85	2-التبادل التجاري مع دول جنوب أوروبا
85	أ- صادرات المغرب الأوسط إلى دول جنوب أوروبا
92	ب- واردات المغرب الأوسط من دول جنوب أوروبا
126-97	الفصل الرابع: علاقة اجتماعية فكرية
107-97	أولا: سلوك وتجليات ذهنية المغاربة في التعامل مع البحر
97	1- المتصوفة والبحر
98	2- الجهاد البحري ضد الصليبيين في فكر المهاجرين المغاربة
98	أ- أسباب تواجد المغاربة بالبلدان الشرقية
100	ب- مكانة البحارة المغاربة في نفوس المشاركة
102	ج- مظاهر مشاركة المغاربة في الجهاد البحري ضد الصليبيين
106	3- سلوكهم اتجاه البحر
111-107	ثانيا: استغلال الثروة البحرية
107	1- الثورة السمكية
108	2- ثروة المرجان
114-111	ثالثا: علاقة الفقه المالكي بالمجتمع البحري المغربي
111	1- النزاع حول أكرية السفن
112	2- ظاهرة القرصنة
126-114	رابعا: مجتمع البحرية المغربية
114	1- القاعدة البشرية للبحرية
116	2- مهام البحارة على ظهر السفينة
118	3- رواتب البحارة
120	4- لباس البحارة
122	5- الحياة اليومية للبحارة في السفينة

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ