



ISSN: 1817-6798 (Print)

Journal of Tikrit University for Humanities

available online at: www.jtuh.org/
JTUH
 جامعة تكريت للعلوم الإنسانية
 Journal of Tikrit University for Humanities
ISRA TARIQ HAMUDI AIGBOOREUniversity of Anbar / College of Education for
Human Sciences**Mohammed Hilal Hammood**

Al-Mujib School / Al-Ramadi

* Corresponding author: E-mail :
Mohammedhilal474@gmail.com
07828362453**Keywords:**ships
alaistul
Morocco
Islamic
ship boat**ARTICLE INFO****Article history:**

Received 8 Mar. 2022

Accepted 13 Mar 2022

Available online 29 Nov 2022

E-mail t-jtuh@tu.edu.iq©2022 COLLEGE OF Education for Human
Sciences, TIKRIT UNIVERSITY. THIS IS AN
OPEN ACCESS ARTICLE UNDER THE CC BY
LICENSE<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Journal of Tikrit University for Humanities

**Ships and their types in the
Islamic Maghreb****A B S T R A C T**

The Muslims in Morocco were interested in maritime navigation, and assigned its task to individuals who were experienced and knowledgeable in sea matters. And others. Therefore, the role of the shipbuilding industry has spread in several places of education, such as the House of Industry in Tunis, and the House of Industry in Mahdia, in Bejaia, and the House of Industry in Tripoli, among other industrial houses. Ships and boats are called by several names, some of the according to their shape, others according to their use, and some of them carry goods or cargo. The governors of Morocco had the great merit in establishing this naval fleet because they needed it in order to complete the operations of the Islamic conquest of cities, especially through navigation, in order to spread the Islamic religion, and to raise the word of religion around the globe. Clever and creative at the time.

© 2022 JTUH, College of Education for Human Sciences, Tikrit
UniversityDOI: <http://dx.doi.org/10.25130/jtuh.29.11.2.2022.16>**السفن وأنواعها في المغرب الاسلامي**

ا. م. د اسراء طارق حمودي الجبوري / جامعة الانبار / كلية التربية للعلوم الانسانية

محمد هلال حمود / مدرسة المجيب / الرمادي

الخلاصة:

اهتم المسلمون في المغرب بالملاحة البحرية، واسندوا مهمتها الى افراد من اهل الخبرة والدراية بأمر البحر، كذلك اهتموا بالاسطول الاسلامي من حيث انتاج القطع وكثرتها وجودتها مستغلين دور صناعة السفن

المنتشرة على طول السواحل المغربية ،ساعدهم في ذلك توفر المواد الاولية اللازمة لصناعة السفن كالخشب والحديد والقار وغيرها .لذلك انتشرت دور صناعة السفن في اماكن عدة من المرب مثل دار الصناعة في تونس ،ودار صناعة في المهديّة وفي بجاية ودار صناعة طرابلس وغيرها من دور الصناعة الاخرى. وقد اطلقت على السفن والمراكب عدة تسميات، منها بحسب شكلها ومنها حسب استخدامها، او حسب ما تحمل من البضائع او الاحمال، . فكان لولاية المغرب الفضل الكبير في انشاء هذا الاسطول البحري لانهم كانوا بحاجة اليه من اجل اتمام عمليات الفتح الاسلامي للمدن وخاصة عن طريق الملاحة وذلك من اجل نشر الدين الاسلامي، واعلاء كلمة الله في أرجاء المعمورة، فأتقنوا عملية الصناعة منها ، خياطة السفن لحمايتها من المياه المالحة لأنها تذيب الحديد وهي طريقة متقنة ومبدعة آنذاك .

الكلمات المفتاحية: السفن - الاسطول - المغرب - الاسلامي - المراكب - القوارب .

المقدمة:

الحمد لله الذي خلق الانسان فأحسن خلقه، ثم هداه بالمرسلين الى الصراط المستقيم وختم الرسل جميعاً بخير الخلق سيدنا محمد (صلى الله عليه وآله الطيبين الطاهرين واصحابه الغر الميامين)، أما بعد....

ان دراسة تاريخ المغرب العربي الاسلامي له اهمية كبيرة ، في دراسة التاريخ الاسلامي بشكل عام، فدراسة تاريخ المغرب له صلة وثيقة بدراسة التاريخ الاسلامي، لان ما كان يجري في المغرب له صده في جميع المدن الاسلامية وما يحدث في الشام له رد فعل في المغرب.

تتضح لنا أهمية تاريخ الملاحة في المغرب، ذلك ان الحضارة الإسلامية التي ازدهرت في المشرق انتقلت الى المغرب، وانتشرت العلوم والفنون العربية الإسلامية في المغرب، وبذلك أدت الملاحة دوراً كبيراً في ازدهار الحضارة الإنسانية . لذلك اهتم الامويين ببناء الاسطول العربي، ولاسيما بعد معركة ذات الصواري سنة (34هـ/635م)،

أنواع السفن

ذكرت المصادر التاريخية انواع كثيرة من السفن كان يستخدمها العرب قبل الاسلام في مختلف اعمالهم الملاحية فكانت السفن التجارية والزوارق النهرية تشترك مع الاسطول في اعماله الحربية ولكن اشتراكها لم يكن للحرب والقتال وانما لنقل الأمتعة والذخيرة، وانزال الجند للبر وامثال هذه السفن ضرورية في الحروب، واستمر استخدام هذه الانواع من السفن بعد الاسلام في الفتوحات الإسلامية خاصة في المغرب، ولكن تطورت هذه السفن وازدادت عليها الكثير مما كانت سابقا ولكن اسما هذه السفن حتما كانت موجودة

ومعروفة عند أهل المغرب قبل الفتح الاسلامي للمدينة ولكن المسلمين تعلموا صناعة السفن والاسماء أخذوها من غير العرب فمنها اسماء رومية او اسماء فارسية وغيرها ومن أبرز أنواع السفن واستخداماتها هي :

١- الاسطول:

كلمة الاسطول مأخوذة من اللفظ اليوناني (stoly)، هي اسم رداء طويل كانت نساء الرومان يلبسنه وهو اشبه بقلع المركب⁽¹⁾، وعرف ابن خردادبة الاسطول يذكر: مقدار ما يغزو في الغزاة من مراكب الثغور الشامية ما يجتمع منها الاسطول كما يسمى ما يجتمع من الجيش في البر المعسكر⁽²⁾، والاسطول، كلمة رومية للمراكب الحربية المجتمعة⁽³⁾.

والمراكب الحربية يقال لها اسطول و لا احسب هذا اللفظ عربيا⁽⁴⁾. تطلق كلمة الاسطول على المراكب الحربية على اختلاف الاغراض الحربية التي تستعمل فيها، فتارة تستعمل لتدل على المراكب التي تحمل الرجال والمقاتلة، وتارة تستعمل لتدل على المراكب التي تنقل الميرة او تشحن الرجال والذخيرة⁽⁵⁾، ومن كلمة اسطول اشتقت كلمه اسطولي وهو الرجل المنتسب الى الاسطول⁽⁶⁾، وهي تقابل كلمة جندي تطلق على المحارب في الجيش البري والاسطولي تطلق على المحارب في البحار⁽⁷⁾.

2- عمارة:

عمارة او تعميرة تعني: الطائفة من السفن الحربية التي تكون معا⁽⁸⁾، وقد وردت : فوفا حضور العساكر الشامية الى بيروت حضر التعمير فلم يتعرضون للنزول الى البر وتوجهت التعميرة الى جهة قبرص⁽⁹⁾، ويضيف عما ذكره: فتوجهت التعميرة الى العلايا⁽¹⁰⁾، وعندما تسهلت التعميرة بمصر⁽¹¹⁾، وتكون التعميرة مؤلفة من مراكب مختلفة الانواع والعدد بعضها يستعمل للحروب والآخر للحمل والنقل⁽¹²⁾، كما في الاسطول، ليس هناك اختلاف بين كلمه اسطول وتعميره وانما هما كلمتان مترادفتان لمعنى واحد، وغلب استعمال كلمه تعميرة عند بعض المؤرخين مع بقاء استخدام كلمه اسطول شائع عند البعض الآخر، ويبدو أختلاف المسميات باختلاف اللهجات الكثيرة في المغرب من البربرية والعربية والامازيغية وغيرها.

٣- الغراب:

سمي المركب بالغراب لرقته وطوله وسواده بالأطليه المانعة للماء عنه مثل الزفت وغيره، و يشبه الغراب⁽¹³⁾، وهناك نوعين من الغراب الكبير والصغير، ويحدد حجمه وضخامته عدد مجاديفه، اكبرها ما يجري بمائة وثمانين مجدافاً، واصغره تجدف به عشر مجاديف⁽¹⁴⁾، واطاف ابن صاحب الصلاة: وكان للغراب دور اخر وهو ابلاغ الرسائل والايخبار وكان اهل المغرب يسمون مثل هذا النوع بالغراب الطيار لسرعته وقدرته في تحقيق المهمة وبوقت قصير⁽¹⁵⁾،

يتضح أن التسمية جاءت بسبب اللون الاسود من الطلاء التي تطلّى المراكب لمنع تلف الخشب في المياه المالحة وتصميمه أكثر شبيها بالغراب من خلال المقدمة والنهاية .

٤ - الشواني:

المركب الشيني وجمعه الشواني، وهو مركب حربي كبير وطويل، وكان يقام به الابراج والقلاع لعمليات الدفاع والهجوم، وتحوي على صهاريج كبيرة لخرن المياه والحبوب⁽¹⁶⁾، وكان يوجد على متن هذا النوع من السفن ابراج تستخدم لرمي النفط على الاعداء وقد ذكر هذا في شعر ابن حمديس⁽¹⁷⁾:

انشأت شواني طائره وبنيت على ماء مدنا
ببروج قتال تحسبها في شم شواهقها تننا⁽¹⁸⁾ .

وشاركت الشواني في عمليات الجهاد البحري و فتح العديد من المدن في المغرب الاسلامي فضلا عن عمليات الدفاع عن السواحل والموانئ المغربية ، وتتكون الشواني من طبقتين في الطبقة السفلة من الشواني الملاحون بالمجاديف يسيرونها حين اراد، والطبقة العليا فيها العساكر المسلحة بالقسي والسهام، وتزود الشواني في ايام الحرب بالسلاح والنفطية والازودة وتمد بالمقاتلة والجنود البحرية⁽¹⁹⁾.

٥ - الشيطي:

نوع من المراكب الحربية الصغيرة التي تمتاز بالخفة والسرعة⁽²⁰⁾، وكان مهمته الاستطلاع وكشف الموانئ واخبار قاده الاسطول بما عرفوه من الاخبار عن الاعداء⁽²¹⁾، يبدو أن السفينة الشيطي كانت مهمتها أخبارية لنقل الاخبار عن تحركات العدو والمراقبة .

٦ - الشلندي:

من المراكب الحربية كبيرة الحجم مسطحة تستعمل لحمل المقاتلة والسلاح⁽²²⁾، وشاركت الشلنديات في الكثير من الفتوحات الإسلامية في المغرب لنقل وحمل المقاتلين وحمل الاسلحة او المؤن من المأكّل والمشرب وغيرها .

٧ - الطريدة:

مركب سريع شبيه بالبرميل، وفي مؤخرتها ابواب تغلق وتفتح وكانت مهمتها حمل الخيول لأغراض الحرب⁽²³⁾، وشاركت الطراند في معارك عدة في الفتوحات الإسلامية في المغرب ونقل الخيول عبر البحار الى البر لاستكمال الفتوحات الاسلامية عبر المغرب وخاصة المقاتلين من الخيالة الذين لا يستغنى عنهم في

كافة الفتوحات الاسلامية لان أغلبهم قادة ومخططين لعمليات الفتح الاسلامي ولكن البحر يعيقهم ولكن عن طريق المراكب الطريفة أستطاعوا العبور وتحقيق أهدافهم في الجهاد الاسلامي عبر البحر الابيض المتوسط .

٨- المسطحات:

نوع من السفن الحربية كبيرة الحجم، وكانت مهمتها حمل الاسلحة للأسطول⁽²⁴⁾، وكانت مهمتها المسير وراء السفن الصغيرة لإنقاذها في حالات الخطر⁽²⁵⁾، وايضا شاركت المسطحات في الفتوحات الاسلامية في المغرب وكانت مهمتها أنقاذ المركب في وسط البحر من الاخطار والهجمات من الاعداء .

٩- الجفن:

وهي سفينة من سفن الغزو والحرب، وكان المغاربة يطلقون لفظ جفن على جميع القطع البحرية: وكان الاسطول في ثلاثمائة جفن: " سبعون غراباً وثلاثون طريفة وخمسون مركباً... " ⁽²⁶⁾.

وكان اهل المغرب يضيفون الى الاجفان صفة تبين عمل كل سفينه، واشتهرت السفن الحوضية باسم الاجفان الغزويه، او الاجفان البحرية، كان لها دور كبير في القتال البحري، ويتضح أن أسماء السفن او المراكب كانت عبارة عن صفات تتصف بها السفن من خلال الشكل او الحجم او عملها او من خلال اللون مرات وجميعها ليس اسم بل صفة تبين شكلها الخارجي دون التطرق الى وظيفتها التي كانت دائماً يحافظون على سريتها من العدو بعدم أظهارها لتفاجأهم دائماً في الغزوات او عمليات أنقاذ السفن الاخرى من المخاطر من خلال تقديم الدعم للسفن التي تجاهد في وسط البحار والانهار البعيدة عن البر .

١٠- القوارب:

تعد من توابع الاسطول، وهي سفن صغيرة الحجم، تستخدم لنقل حوائج السفن الكبيرة⁽²⁷⁾، ومن أكثر الاسماء المشاعة في المغرب هي القوارب التي تستعمل في كل الامور الصغيرة والسريعة مثل نقل البريد او الحمل او عمليات الانقاذ او نقل المؤن وغيرها .

١١- المراكب التجارية:

المراكب التجارية ليست متساوية الحجم فبعضها كبيره جداً فيه الطواحين والافران والاسواق⁽²⁸⁾، والمراكب التجارية، بعضها يحتاج الى سلالم بارتفاع عشرات الاقدام لارتفاع سطحه⁽²⁹⁾، وفيها دوانيج⁽³⁰⁾ للنزول به عند الخطر⁽³¹⁾، و بعض المراكب التجارية صغير سريع الجري اذا رمي الرامي في احدها سهماً وقع في وسطه لسرعة جريه⁽³²⁾.

وهناك المراكب التي تسير بالأشعة وتكون الأشعة من القش تعلق من طرف واحد، ويختلف عدد الصواري والأشعة بحسب حجم المركب وصغره، ففي بعضها يوجد اربع صواري وتسعة اشعة، وفي الاخر صاري واحد وشرع واحد⁽³³⁾، ويظللون على المركب بتياب تصنع من نبات بلاد المغرب يشبه الكتان ولبسهم

وهو ارق من القنب⁽³⁴⁾، ويقسم التجار مساحة المركب فيما بينهم ويضعون في كل قسم بضائعهم وينامون فوقها، وفي المراكب غواصين وكانوا يستطيعون الغوص وعيونهم مفتوحة، اذا كسر المركب فجأة يتمكن أصلاحه من الخارج عن طريق السكاكين وقشر القنب⁽³⁵⁾. يبدو أن الملاحين من اهل المغرب كانوا يصنعون السفن ويصلحونها وهي وسط البحر بطرق اتقنوها وتعلموها في اصلاح السفن التي تتعرض الى ضرر وهي في وسط البحر ، حتما هي عملية في غاية الدقة لأنها مصيرية .

١٢ - القطعة:-

ان القطعة بالكسر الطاقة من الشيء⁽³⁶⁾، وفي كتب التاريخ بمعنى عام لتدل على احدى وحدات الاسطول ، مثل سير اسطولاً... فجد في تعمير الشواني والمراكب... ومنع من السفر الى افريقية وغيرها من بلاد المغرب فأجتمع له ذلك ما لم يعهد مثله، قيل كان ثلاثمائة قطعة⁽³⁷⁾، فواصل اليهم... في خمس وعشرين قطعة كباراً مملوء رجالاً واموالاً⁽³⁸⁾، وركبوا البحر في اثنين وثلاثين قطعة من اساطيلهم⁽³⁹⁾، وبعث عن اسطول بقطعتين منه...⁽⁴⁰⁾، فقدم المسلمون شوانيهام امام منصوره وعدتها مائة قطعة⁽⁴¹⁾. يتضح أن كلمة قطعة كانت تسمى المجاميع الكثيرة من المراكب والسفن تبحر وتسمى على اية مجموعة ليست فقط السفن ولكن على الاكثر كان أهل المغرب يلفظونها على السفن والمراكب التي تصحب الاسطول، اذا هناك الاختلافات في ما كانوا يلفظون اهل المغرب عن المراكب والسفن والاسطول ربما لسهولة اللفظ واو كانوا البعض يجهلون المسميات لانواع المراكب .

١٣ - الحرقه:

وهي من المراكب الحربية والحرقه لغة تعني الحرقه بفتح والتشديد ضرب من السفن فيها مرامي نيران يرمى بها العدو في البحر والحراقات سفن فيها مرامي نيران، وقيل هي المرامي انفسها، وجمع الحرقه على حراريق وحراقات⁽⁴²⁾ الحرقه هي مراكب مشحونه بالمواد المحرقه كالنفط ترمي سفن الاعداء بالنيران لحرقها⁽⁴³⁾، وان الحراريق يركبها الانجاد من الرماة والرؤساء المهرة⁽⁴⁴⁾، وتستخدم الحرقه فيما عدا الامور الحربية بالنقل والركوب سواء في البحر او في الانهار⁽⁴⁵⁾، واتفق مع ذلك وصول مرمة عظيمة للإفرنج في البحر حولها عدة حراقات تحميها وقد ملئت كلها بالميرة والاسلحة فقادتهم شواني المسلمين⁽⁴⁶⁾، الحرقه تفرق عنه كونها تشحن بالمواد المحرقه المشتعلة كالنفط والنار والتي ترمى بالمنجنيق والجروح⁽⁴⁷⁾، والنفاطون يلبسون ثياباً تقيهم النيران ولذلك فهم يستطيعون اقتحام النار وكثيراً ما تكون الحرقه صغيرة الحجم⁽⁴⁸⁾، ويبدو أن السفن الحربية وتحمل معها عدة الحرب والقتال وتحرق بسبب ما تحملها من المواد الحارقة تحرق في مرماتها العدو ولا ينجوا منها الى ان تحولها الى رماد ،بهذه الحراقات استطاع الفاتحين المسلمين من مهاجمة العدو وكل من يعترض طريقهم في سير عمليات الفتح ، وكانت الاسرع والاكثر اندفاعا في عمليات الفتح

الاسلامي للمنطقة وحتما كانوا مدربين فيها لأداء مهامهم بشكل صحيح دون الاربك او اخطاء مما يكلف الجيش الاسلامي كثيرا .

١٤ - البارجة:

سفينة كبيرة وجمعها البوارج والقراقير⁽⁴⁹⁾، وكلمة بارجة محرفة عن الهندية بيرة، وهي عشاري يستخدم في المغرب والهند⁽⁵⁰⁾، وهي سفينة حربية تستخدم في الحروب والفتوحات الإسلامية واستخدموها المسلمين في قتال اعدائهم⁽⁵¹⁾. يتضح أن البارجة كانت تحمل وتقاتل مع الفاتحين في عباب البحر .

15 - المسطح:

جمعه مسطحات ويسميه ابن الاثير بالمسطح لوجود سطح فيه⁽⁵²⁾ وانتقلت كلمة سطح الى الاسبان ودعواها Mistioo⁽⁵³⁾، والمسطح قطعة من قطع الاسطول يحمل الواحد منها اكثر من خمسمائة شخص، وصل الخبر ان الاسطول الاسلامي في المغرب استولى على مراكب الافرنج و فيها مركب يعرف بالمسطح قيل كان فيه خمسمائة نفر وزائد⁽⁵⁴⁾، والمسطح مع الشلندي ولعل ذلك يرجع الى الشبه الشديد بينهما، اذاً هو مركب حربي وقطعه من قطع الاسطول يحمل المقاتلة⁽⁵⁵⁾، وظفر المسلمين بالمسطح للإفنج في البحر فيه مقاتلة⁽⁵⁶⁾، يتضح ان اسم المركب مأخوذ من شكل المركب لان فيها سطح تختلف عن بقية الاخرى وذكرناها سابقا أن هو اساس المسميات عند اهل المغرب ربما تسمى عند الامم الاخرى مسميات اخرى تختلف عن اهل المغرب .

16 - بطسة او بطشة:

كثيراً ما ترد في المصادر التاريخية بالثين وفي الحالتين هو يدل على نوع واحد من مراكب الاسطول : " فحاربوا الفرنج في البر والبحر واخذوا منهم سفن شواني وجلاسه وبتطسه"⁽⁵⁷⁾، فقد ذكره مره بالسين ومرة بالثين: وصل الاسطول المسلمين في البحر ... وكان شهماً مظفر ببطشه للفرنج...⁽⁵⁸⁾، و في حصار ... احضر الفرنج بطسه فيها منجنيق يرمي علينا من جهة البحر فكان في شده⁽⁵⁹⁾، ووصل منهم... وكان معه سن بطس كبار عظيمة⁽⁶⁰⁾، فجاء خبر... وهو على البحر قد القى بطسه للفرنج⁽⁶¹⁾، ... فظفر ببطشه الافرنج⁽⁶²⁾، والبطسة المستخدمة عند المسلمين والافرنج ليست متساوية الحجم فبعضها كبيراً وبعضها صغير يدلنا على ذلك مقدار ما تستوعبه من الرجال، ان البحر قد القى بطسة للفرنج فيها جمع عظيم منهم...⁽⁶³⁾.

يتضح أن بطسة او بطشة كانت ايضا سفينة حربية تقاتل وتحمل الاسلحة ويبدو أيضا بأنها كانت كبيرة الحجم من خلال النصوص التاريخية ولكن احجامها تختلف ليست على سواء وسريعة لأنها تخوض البحار الهائجة وتقاتل الافرنج وحتما قوية لأنها تحمل المقاتلين مع الاسلحة والعدة والمون وتحمل المنجنيق والتي كانت ثقيلة وكبيرة وتحمل الاحجار او النيران اذا هذه البطسة او بطشة تعود الى الافرنج ولكن اصبحت في

حوزة المسلمين بعد الانتصار عليهم وتم استخدامه ضدهم في عمليات دفاع والهجوم في الجهاد الاسلامي في المغرب الاسلامي باتجاه الاندلس .

١٧- الحمالة:

حمالة مركب للنقل⁽⁶⁴⁾، وجمع لهذه الكلمة على حمالات وينكر: ... اربع حمالات كبار⁽⁶⁵⁾، ويعرف: مراكب للنقل الاشخاص⁽⁶⁶⁾، وعندما يتكلم عن اهل قيروان اجتمعوا رجال كلهم ابناءهم فأنشأوا مركباً حمالاً وادخلوا فيه من الماء والزاد ما يكفيهم لأشهر⁽⁶⁷⁾.

ومدينة تونس، وهي وسط جون خارج من البحر... واليه تصل المراكب الحمالة والنواشي والحرايبي وترسي هناك⁽⁶⁸⁾، واسم حمالة بصيغة الجمع: وآخر ما وصلت اليه الدولة الفاطمية نحو الثمانين شونه وعشر مسطحات وعشر حماله⁽⁶⁹⁾، ... لعمارة حمالتين كبيرتين...لتونس وافريقية وكانت تحمل الاشخاص والبضاعة وللعزو، ويستخدم لهما رجال مقاتلة⁽⁷⁰⁾،

يبدو ان الخاصية الأساسية للحمالة التي تفرقها عن غيرها من انواع المراكب الحربية كونها تحمل الخيول، مثل الطريدة التي كانت تستعمل في الاسطول العربي في ايامه الاولى والتي كانت مخصصه لحمل الخيول، ويتضح أيضا من خلال حاجة الفاتحين الى الخيول بعد نزولهم الى البر في المدن التي يقدم المسلمون على فتحها لابد من التقدم برا على الخيول لكي لا يكونوا تحت أيدي رماثهم وسهامهم عندما يكونوا على الخيول صعب الوصول اليهم او رميهم من مكان قريب وفضلا عن ذلك ان الخيول تتحرك بطريقة اسرع بكثير من المشاة في عمليات الفتح الاسلامي للمدن والتي تنطلق الحملات من المغرب الاسلامي .

المواد المستعملة في صناعة السفن:

كل صناعة لابد من ان تتوفر لها المواد الأولية، على ان تكون المواد الأولية موجودة في المدينة دون استيرادها من اماكن اخرى ولسهولة الحصول عليها، ولنجاح الصناعة فلا بد من توفير الايدي العاملة الماهرة خاصة ان صناعة السفن تحتاج الى ذي الخبرة واختيار المواد الأولية من الانواع الجيدة لصناعته لان البحر لا يقبل بالعمل الغير دقيق او الغير متقن لأنه مصيري ومن هذه الصناعة تعتبر نوع النجارة، الخشب هو الاساس في تركيب المراكب وصنعها⁽⁷¹⁾، الا ان وصل الالواح بعضها ببعض و تكوينها بشكل خاص يحتاج لربطها بمسامير من حديد او بألياف بعض الاشجار الخاصة، واخيراً تطلي هذه المراكب بماده تحفظها من التلف و هي اما القار او دهن القرش او مواد اخرى، ونذكر ابرز هذه المواد.

1- الخشب:

نجد ان معظم مراكز دور الصناعة كانت تبني في الاماكن التي تتوفر فيها الخشب، فقد اسس ولاية المغرب مراكز صناعاتهم في الساحل نظراً لتوفر الاخشاب فيه ولسهولة الحصول عليها، والجبال الممتدة

على طول السواحل ممتلئة بالغابات والاشجار و هذه الغابات تمد الثغور حماية لهم وتمد دور الصناعة بالأخشاب⁽⁷²⁾، وخاصة اشجار الصنوبر التي كانت تنقل الى الشام ومصر والثغور الاخرى لصناعه المراكب⁽⁷³⁾، لابن مماتي رأي⁽⁷⁴⁾، كانوا اهل المغرب يأتون بخشب العاج الهندي وهو احسن انواع الخشب ويأتون من جزائر الهند بأشجار النارجيل الذي يغرسه نساك الهند للأجر⁽⁷⁵⁾، كانوا تجار الهند يغرسون شجره النارجيل بالسواحل المغربية و يستنبطون لها المياه للأجر⁽⁷⁶⁾، واهل المغرب يقصدون هذه الاشجار فيقطعون شجره النارجيل ما ارادوا، فاذا جف قطع الواحاً ويفتلون من ليف النارجيل⁽⁷⁷⁾. ما يخرزون به ذلك الخشب ويستعملون منه مركباً وينحتون منه ادقاً⁽⁷⁸⁾. و ينسجون من خصوصه شراعاً ومن ليفه خرابات وهي القلوس فاذا فرغوا من جمعه شحنت المراكب بالنارجيل فبيع وعظمت بركته ومنفعته⁽⁷⁹⁾، ويبدو ان هذا النوع الجيد من الاخشاب لصنع المراكب ولا يحتاج لصنع الجلاب فمنه يؤخذ الخشب والحبال والانتقال والاشرعة وكل ما يحتاج اليه لصنع المركب⁽⁸⁰⁾. وكانت تجلب الاخشاب الى افريقية من جبل درن⁽⁸¹⁾، وهو كثير الصنوبر والارز والبلوط⁽⁸²⁾، وكذلك من مدينة نكور، بين رواب منها جبل يقابل المدينة يعرف بالمصلى وبها جامع على اعمده من خشب العرعر والارز اكثر خشبها⁽⁸³⁾، و فيها عنصر اجناس العود الذي تنشأ منه المراكب⁽⁸⁴⁾، اما جزيرة صقلية فكان يجلب الخشب لدور صناعتها، من مدينة الياج⁽⁸⁵⁾، ويتضح أن الاخشاب التي تعد العنصر الرئيسي في صناعة السفن كان قسم كبير منها يتوفر في اراضي المغرب ولكن بعض الانواع الصلبة والتي تتحمل المياه المالحة كانت تجلب من المدن المتوفرة فيها الاخشاب.

2- الحديد:

المادة الرئيسية الثانية في تركيب المراكب وبنائها، الا ان أهليته اقل لاسيما وان كثيرا من المراكب لا تحتاج الى الحديد بل يستغنى عنه بألياف النارجيل لأن هذه المواد التي كانت تخطط بها السفن،" بطلوا العمل بالحديد في بناء المراكب، ولم ينزل في البحر الروم سوى حمالتين زمن الاغالبية... ولم ينزل الى البحر الشواني ايضاً فذهب ضياعاً ولم تستفد منه"⁽⁸⁶⁾.

وعن وجود مناجم الحديد في البلاد الإسلامية، ويذكر ان بني الاغلب كان لهم مناجم للحديد في مدينة بلرم من جزيره صقلية يستخرجون منه ما يسد حاجتهم لصنع المراكب⁽⁸⁷⁾، وعن موجود مناجم للحديد في مدينة بونة في كلامه عن المغرب: "ومدينه بونة وهي على البحر وبها معادن حديد كثيرة ويحمل منه الى الاقطار الغزير الكثير"⁽⁸⁸⁾.

يتضح من النصوص التاريخية ان البلاد الخاضعة للحكم الاسلامي كان فيها معدن الحديد وان مناجمه مبنوثة في الجبال هنا وهناك و ان المسلمين استخرجوا حاجتهم منها، اذا توفر الحديد في مدينة بونة

التي شجعت اهل المغرب على انشاء دار لصناعة السفن لان المواد الاساسية متوفرة والايدي العاملة متوفرة والمهرة تم أنشاء دور لصناعة السفن في المغرب قرب السواحل لسهوله نقل السفن الى البحار القريبة دون عناء والحديد متوفر في المناجم يتم استخراج على قدر حاجة الدور للكمية المطلوبة دون اخذ الكثير لغرض الاكتفاء به في المراكب الاخرى ،أذا الاتقان حتى في عمليات استخراج الحديد من المناجم المتوفرة في المغرب ساعدت على صنع المراكب متقنة الصنع.

3- القار:

القار هي مادة سوداء تطلّى بها السفن⁽⁸⁹⁾، وقد وصف الشاعر ابن الرومي المراكب وسوادها الفاحم بسبب طلائها:

اليك ركبنا بطن جوفاء جونة تخايل في درع من القار فاحم⁽⁹⁰⁾

والقار موجود في عدة اماكن من بلاد المغرب الإسلامية اهمها مكان يعرف بالقيارة في المغرب ولكن لا تكف لطلاء جميع المراكب لذلك كانوا يستوردون من المدن الاخرى مثل الموصل ومصر⁽⁹¹⁾، وبسبب غلاء القار كان لا بد من ايجاد بديل لطلاء المراكب وحمائتها من المياه المالحة، وعن المواد التي تطلّى بها المراكب في المغرب من هذه المواد التي تستعمل بدل القار منها شحم بعض انواع الحيتان الذي يسمى دهن القرش وذكر سليمان التاجر الحوت الذي تستخلص منه هذه المادة وكيفية استخراجها منه يقول: "والصيادون اذا ظفروا بها -اي الحوت- طرحوها في الشمس وقطعوا لحمها وحفروا له حفراً يجتمع فيها الودك ويغرف من عينها اذا اذابتها الشمس الودك بالحرارة ويجتمع فيباغ على ارباب المراكب ويخلط بأخلاط لهم يمسح بها مراكب البحر ويسد به خرزها ويسد ايضا ما ينفثق من خرزها"⁽⁹²⁾، إضافة "هذه المادة وانواع اخرى من المواد وهي السمن ودهن الخروع فيقول: فاذا فرغوا من انشاء الجلبة على هذه الصفة سقوها بالسمن او بدهن الخروع او دهن القرش وهو احسنها وهذا القرش حوت عظيمًا يبتلع الغرفى فيه"⁽⁹³⁾.

هناك نوع آخر من المواد التي تدهن بها المراكب في البصرة و المغرب وهي الشحم والنورة يذكر منها: "وقد كان اهل البصرة والمغرب وردوا في المواد التي تدهن بها مراكب اهل البصرة والمغرب وهو الشحم والنورة على ما في بحرهم"⁽⁹⁴⁾، اما عن وصف المراكب فنذكر في تركيبها: والمراكب مصفحة بزوج من الالوام وهذه المفاتيح تشحم بشحم معوي ممزوج بالقنب من داخل السفينة وخارجها والصفائح متصلة بواسطة مسامير حديدية، ولا تدهن هذه السفن بالقار اذ ان القار في هذه البلاد مفقود ولكن يدهن اسفل المركب بالمستحفر الأنّي يؤخذ علس حي مع فتات قشر القنب ويمزجان ومع زيت مستخرج من بعض الأشجار والمجموع يشكل نوع من الدهان الذي يحافظ على لزوجته بصورة دائمة وهو احسن من القار⁽⁹⁵⁾،

فهذه المواد على اختلاف انواعها تستعمل لطلي المراكب في المغرب وتستخدم اما لحفظها من التلف او لسد خرزها او لتطويه اعوادها ويذكر بهذا الصدد ابن جبير: "ومقصدهم في دهان الجلبة ليلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة في بحر القلزم او في بحر الروم"⁽⁹⁶⁾.

ويبدو ان القار كان يستعمل في طلي المراكب في البحر المتوسط، وبقيّة المواد كانت تستعمل في دهن مراكب البحار الجنوبية الاخرى، وهذه المواد الرئيسية في صنع المراكب وحفظها من التلف ولا شك ان بناء السفن قائم عليها لأنها المادة التي يتألف منها.

الحرفة في صناعة السفن:

عندما نشأت دور الصناعة في المغرب الاسلامي لم يكن للحرفيين في بداية أمرهم خبرة لانهم ليسوا امة بحرية ولم يتقنوا ركوب البحار لذلك استعانوا بالأمم في صنع المراكب ويذكر ابن خلدون: وتقرّب كل ذي صفة اليهم بمبلغ صناعته⁽⁹⁷⁾، ويضيف ابن خلدون: هذه الصفة تحتاج الى خبرة في الهندسة والى معرفة التناسب في المقادير لإخراج الشيء على وجه الاحكام لذلك لا يستغن فيها من الرجوع الى المهندس⁽⁹⁸⁾، ولم يمض مدة طويلة من الزمن تعلم العرب هذه الصنعة واتقنوها واسسوا دوراً لها في مختلف المدن الاسلامية، والسفن التي صنعها العرب على قسمين منها سفن مسماوية أدخل في بنائها المسمار وهي سفن البحر المتوسط ومنها ما كانت تخاط بجبال الليف مثل السفن في بحر القلزم والمحيط الهندي بما فيه الخليج العربي، وكانت هذه الطريقة الاخيرة هي الطريقة المعروفة في انشاء السفن في القديم عند جميع الامم⁽⁹⁹⁾، ويذكر ابن بطوطة عن السفن التي كانت تصنع في المغرب يقول: انهم يصنعون حائطين من الخشب يصلون ما بينهما بخشب ضخام جداً موصولة بالعرض والطول بمسامير ضخام طول المسمار منها ثلاثة اذرع فاذا التأم الحائطان بهذا الخشب صنعوا على اعلاهما فرش المركب الاسفل ودفعوهما في البحر واتموا عمله...⁽¹⁰⁰⁾.

يصف ابن بطوطة المراكب التي تبنى على هذه الصورة من انها كبيرة جداً : ويكون في المركب منها اثنا عشر قلعاً فما دونها الى ثلاثة وقلعها من قضبان الخيزران منسوجة كالحصر ويديرونها بحسب دوران الريح واذا ارسوا تركوها واقفة في مهب الريح ويخدم في المركب منها الف رجل منهم البحرية ستمائة ومنهم اربعمائة من المقاتلة وتكون فيهم الرماة واصحاب الدري والجرفية وهم الذين يرمون بالنفط ويتبع كل مركب كبير منها ثلاثة النصفى والتاق والربغي... وعلى جوانب تلك الخشب يكون مجاذيفهم وهي كبار مثل الصواري يجتمع على احدها العشرة والخمسة عشر رجلاً يجذفون وقوفاً على اقدمهم ويجعلون للمركب اربعة ظهور ويكون فيه البيوت والمصاري والغرف للتجار منها يكون فيها البيوت والسنداس وعليها المفتاح يسدها صاحبها... والملاحين يسكنون فيها اولادهم ويزرعون الخضر والبقول والزنجبيل في احواض الخشب في

المغرب⁽¹⁰¹⁾، هذه المراكب كانوا العرب يقلدون فيها مراكب الصين مثل مركب الخبوك الصيني⁽¹⁰²⁾، و كانت المراكب تعمل بها على من البحر⁽¹⁰³⁾.

يتضح من خلال النصوص التاريخية ان المراكب المسمارية بدأ انشائها اولاً قرب البحر، ويبدأ أولاً ببناء فرش المركب اي الاساس والقاعدة ثم يكمل الانشاء الى ان يتم، وعندها يلقي المركب في البحر، هذا الوصف لبناء السفن المسمارية في دور صناعه السفن في المغرب، والجلاب التي يعرفوها في البحر الرومي - البحر الابيض المتوسط - ملفته الانشاء لا يستعمل فيها مسمار البتة انما مخيطة بأمراس من القنباري وهو قشر جوز النارجيل يدرسون الى ان يتخيظ ويقتلون منه امراساً يخيطون بها المراكب ويخلولونها بدسر من عيدان الخيل⁽¹⁰⁴⁾، وتتقبب اللواح بعناية فائقة من نهايتها بواسطة مخرز من الحديد ثم يدخل في الثقوب مسامير من الخشب وتثبت اللواح بأمراس مصنوعة من قشور جوز النارجيل وان تبقى طويلاً تحت الماء، ولا يستعمل القار لطلي قعر المركب في هذا القطر بل يستعاض عنه بزيت يستخرج من شحم السمك الممزوج بفتات قشر القنب البالي، هذه المراكب لها صاري ودفة وسطح واحد فقط وقبل ان تشحن بالبضائع تغطي أولاً بالجلود وتوضع بعد ذلك الخيول فوقها وتشحن الى الهند او الصين وغيرها من المغرب⁽¹⁰⁵⁾، ويبين كيفية تخيظ المراكب في المغرب والاندلس وذلك بتقبب اطراف اللواح بعد ان تكون تركت في الماء طويلاً حتى يلين عودها ثم تخيظ هذه اللواح بأمراس القنباري وذلك بان تدخل هذه الامراس في الثقوب ثم تدهن شحم خاص يسد هذه الثقوب و تغطي بجلود الحيوانات وتشحن بالبضائع⁽¹⁰⁶⁾، وان الواح المركب تخرز من نهايتها بمخرز ثم يدخل في ثقوب اللواح امراس ليف النارجيل ومعهم الات النجار وغيرها فيقطعون من خشب النارجيل ما ارادوا فاذا جف قطع الواحاً ويقتلون من ليف النارجيل ما يخرزون به ذلك الخشب ويستعملون منه مركباً⁽¹⁰⁷⁾.

ومراكب البحر المغربي لا يثبت فيها مسامير حديد لان ماء البحر يذيب الحديد فترق المسامير في البحر فتضعف فاتخذ اهلها الخياطة بالليف بدلاً منها وطلية بالشحم والنورة⁽¹⁰⁸⁾، فإذا فرغوا من انشاء الجلبة سقوها بالسمن او بدهن الخروع او بدهن القرش وهو احسنها ومقعدهم في زهان الجلبة حتى ليلين عودها ويرطب لكثرة القصاب المعترضة في هذا البحر - بحر الروم - ولذلك لا يصرفون منه المراكب المسمارية⁽¹⁰⁹⁾.

وعن عدم استخدام المسامير في المراكب المغربية: لان ذلك البحر- بحر الابيض المتوسط - كثير الحجارة فان كان المركب مسمراً بمسامير حديد صد الحجارة فينكسر وان كان مخيطة بالحبال اعطى الرطوبة فلم ينكسر⁽¹¹⁰⁾، و في حرفة المراكب عدم وجود المسامير في هذه المراكب بسبب وجود جبال المغناطيس في البحر الغربي تجذب اليه المسامير⁽¹¹¹⁾، وان الخشب قاسي جداً ولا يتشقق لكي يدخل المسمار فيه فعند المحاولة بإدخال المسمار اما ينحني واما ينكسر⁽¹¹²⁾.

يتضح من خلال هذه النصوص ان الحرفة والصنعة في صناعة المراكب والسفن بانواعها في المغرب خاصة والمدن الإسلامية بشكل عام، وان كانت السفن بنوعيتها المخيطة والمسمارية كانت تصلح ان تلفت او مضى عليه زمن طويل على استعمالها وذلك بان تجلب لدور الصناعة ويعاد خياطة الاقسام التالفة ودهنها بالشحم والنورة، اما المراكب المسمارية كانت تصلح بان توضع صفائح ثانية جديدة فوق الاولى ثم تطلّى الصفائح الجديدة بالقار او بمادة شحمية، وعندما يكون المركب قد استخدم في الاسفار مده سنة او اكثر يوقف لضرورة اصلاحه ويصفح غالباً بالواح من خشب توضع فوق الصفائح الاولى وتدهن هذه الطبقة الاخيرة بالشحم والنورة، وكل ما احتاجت السفينة الى الاصلاح تعاد العملية نفسها حتى يصير عدد الصفائح ستة صفائح وبعد ذلك تصبح السفينة غير صالحة للملاحة، يذكر ايضاً ان المراكب المسمارية تستعمل للحرب والقتال في عرض البحار، والمراكب المخيطة تستعمل للحمل والتجارة⁽¹¹³⁾.

يتضح من خلال النصوص التاريخية أن اصحاب الحرفة كانوا يصنعون المراكب والسفن على حسب الحاجة وحسب المياه التي تبحر فيها لان لكل مياه مركب خاص تتحمل خاصية الماء لكن تضمن السلامة في الملاحة ونوعية حمل السفينة ايضاً كانت توضع في الاعتبار لتكون المتانة اكثر وعدم تعرضها الى فقدان الاتزان ، وايضاً المراكب التي تبحر لمسافات طويلة حتما كانت لها ميزات خاصة تختلف عن سفن الصيد وسفن التنقل والقتال .

ان ما قام به الإسلام والمسلمين خلال القرنين الأول والثاني للهجرة يعادل قروناً الى الامام، فحكم الرومان في افريقية واسبانيا لم يوفق في احتواء تلك الشعوب في هذه البلاد، كما فعل الإسلام وان كان حكمهم قروناً عديدة، وأن فتح المسلمين للمغرب كان من الاعمال العسكرية العظيمة التي تحسب للقادة المسلمين والخلافة الاموية في المشرق وبهذا فقد كرم الله سبحانه وتعالى شعوب هذه المناطق بالإسلام.

الخاتمة

لقد انشأ المسلمون الكثير من دور صناعة السفن والموانئ البحرية وذلك للإفادة منها في فتوحاتهم الإسلامية البحرية ومن اجل ضمان الادامة والاستمرار في الجهاد البحري وكذلك انعاش التجارة البحرية فعمل المسلمين على انشاء العديد من السفن البحرية والقوارب حسب الحاجة المطلوبة وقد سميت هذه السفن والمراكب بمسميات عدة منها بحسب شكلها ومنها بحسب استخدامها ومنها ما تحمل من البضائع او الحمل او للقتال وقد أتقنوا المسلمين عملية خياطة السفن لحمايتها من المياه المالحة لأنها تذيب الحديد وهي طريقة متقنة ومبدعة آنذاك كذلك عمل المسلمين على طلاء هذه المراكب بمادة القير من اجل الحفاظ عليها من

التلف كما عمل المسلمين على توفير الخدمات لتجار المراكب البحرية بالقرب من الموانئ والمراسي وهذا دليل على اهتمام المسلمين بالملاحة البحرية من خلال تقديم الخدمات التي تليق بهم منها حماية التاجر وبضاعته من السراق.

الهوامش:

- (1) المقرئزي: تقي الدين احمد بن علي(ت 845هـ/1441م)، السلوك في معرفة الملوك، ق 1، 157 /1.
- (2) ابن خرداذبة، ابو القاسم عبد الله بن عبد الله (ت بعد 300هـ/912م)، المسالك والممالك، دي غوية، (مطبعة بريل،لين،1307هـ/1889م)، 255.
- (3) المسعودي، ابو الحسن علي بن الحسين بن علي(ت 346هـ/957م)، التنبيه والاشراف، تح: عبد الله اسماعيل الصاوي،(مطبعة دار الصاوي، القاهرة،157هـ/1938 م)، 293 /6.
- (4) المقرئزي، الخطط، 2/ 189.
- (5) ابن خلدون، عبدالرحمن بن محمد بن محمد ابو زيد ولي الدين الحضرمي الاشبيلي (ت: 808 هـ 1405م)، ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، تح: خليل شحادة، ط2، (دار الفكر بيروت، 1408هـ/1988م). 5/ 193.
- (6) المقرئزي، السلوك، ق1، 157 /1.
- (7) المقرئزي، السلوك، ق1، 157 /1.
- (8) الفيروز آبادي ، مجد الدين أبو طاهر محمد بن يعقوب ،(ت: 817هـ/1414م)، القاموس المحيط، (مؤسسة الرسالة - لبنان، 1426 هـ/2005م) ، 2298.
- (9) التنوخي، صالح بن يحيى، تاريخ بيروت واخبار الامراء البحتريين من بني الغرب، تح: لويس شيخو النصراني(بيروت،1316هـ/1898م)، 35.
- (10) العلايا ، وهي موضع توضع فيها المراكب حملهم الزائد وهي بالقرب من أفريقية وسكانها من البربر وكثيرة الخيرات ، ابن خرداذبة ، المسالك والممالك ، 380.
- (11) التنوخي، تاريخ بيروت، 35.
- (12) التنوخي، تاريخ بيروت، 37.
- (13) النخيلي، درويش، السفن الإسلامية على حروف المعجم، ط1، (مطبعة دار المعارف، القاهرة،1400هـ/1979)، 104.
- (14) النخيلي، السفن الاسلامية، 104.
- (15) عبد الملك بن محمد بن احمد (ت 594هـ/1198م)، المن بالإمامة، تح: عبد الهادي،(دار الحرية للطباعة،بغداد،1400هـ/1979)، 181.
- (16) حتملة، محمد، ملامح حضارية من الأندلس، بحوث ودراسات مهداة الى عبد الكريم غرابية ، (القاهرة،1409هـ/1988م)، 195.
- (17) أبن حمديس : محمد بن عبد الجبار بن أبي بكر الصقلي شاعر عربي ولد في صقلية ثم تركها ورحل الى الاندلس ومنه الى المغرب وتوفي في جزيرة ميورقة سنة (527 هـ/1132م) ، أبن خلكان ، أبو العباس شمس الدين أحمد بن محمد بن إبراهيم بن أبي بكر، (ت : 681هـ) ، وفيات الاعيان وانباء ابناء الزمان ، تح :احسان عباس ، (مطبعة دار الكتب العلمية - بيروت،1392هـ/1972م) 212/3 .
- (18) ابن صاحب الصلاة ،المن بالإمامة، 200.

- (19) عبادة، عبد الفتاح ، سفن الاسطول الاسلامي انواعها ومعداتھا في الاسلام (مطبعة الهلال- مصر ، 1332ھ/ 1913م)، 4.
- (20) النخيلي، السفن الإسلامية، 511.
- (21) خضر، عبدالعليم، الاسلام والمسلمون في افريقية الشمالية، (مطبعة جدة -الرياض، 1407ھ/ 1986م)، 248.
- (22) النخيلي، السفن الإسلامية، 89؛ خضر، الاسلام والمسلمون، 48.
- (23) . الحميري، الروض المعطار، 567.
- (24) النخيلي، السفن الإسلامية، 142.
- (25) حركات، ابراهيم، المغرب عبر التاريخ، (مطبعة دار احياء التراث العربي ،بيروت، 1989)، 1/ 33.
- (26) الحميري ،أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم ، (المتوفى: 900ھ /1494م) ،الروض المعطار في خبر الأقطار، تح: احسان عباس، مؤسسة ناصر للثقافة - بيروت1401ھ/ 1980م). 567.
- (27) ابن منظور، ابو الفضل جمال الدين، (ت 711ھ /1312م)، لسان العرب، ط3، (مطبعة دار احياء ،بيروت، 1420ھ/ 1999م). / 668 ؛ النخيلي، السفن الإسلامية، 59.
- (28) القلقشندي، ابو العباس احمد بن علي(ت 821ھ/1418م)، صبح الاعشى في صناعة الانشاء، (مطبعة المؤسسة المصرية العامة القاهرة، د.ت)، 5/ 78.
- (29) ابن جبير ، محمد بن أحمد الكناني الأندلسي، أبو الحسين (ت: 614ھ /1217م) ، رحلة ابن جبير، (مطبعة السعادة _القاهرة ، 1326ھ/ 1908م)، 293.
- (30) الدوايح ، مكان سري وخاص في المراكب لا يعرفه إلا صاحب المركب والقلّة منهم لحفظ الاموال وحماية بعض الاشخاص من المخاطر ، معجم عربي ، مجمع اللغة العربية (مطبعة دار اللغة العربية ، بيروت ، 1401ھ/ 1980م) ، 4/ 310.
- (31) القلقشندي، صبح الاعشى، 5/ 78.
- (32) ابن جبير ، رحلة ابن جبير، 249.
- (33) بزرك، ابن شهريار، عجائب الهند، ط1، (مطبعة السعادة -القاهرة، 1326ھ/ 1908م)، 65.
- (7) القنب ، نبات سنوي هندي الاصل يزرع منذ القدم ، ينتج ليفا متينا صالحا لصنع الحبال والخيطان وزراعته منتشرة في البلدان المعتدلة المناخ والبارد ، المنجد ، صلاح الدين ، المنجد في اللغة ، ط 37، (مطبعة الكاثوليكية- بيروت ، 1380ھ/ 1960م) ، 656.
- (35) بزرك، عجائب الهند، 7.
- (36) الزبيدي، محمّد بن محمّد بن عبد الرزّاق الحسيني، أبو الفيض، (ت: 1205ھ/1790م)، تاج العروس،(دار احياء التراث العربي -- بيروت، 1365ھ/ 1945م)، 3175.
- (37) ابن الاثير، ابو الحسن علي بن ابي الكرم محمد بن محمد بن عبد الكريم بن عبد الواحد الشيباني الجزري عز الدين ،(ت: 130ھ/747م) ، الكامل في التاريخ، تح: عمر عبد السلام تدمري،(دار الكتاب العربي بيروت _بيروت لبنان، 1417ھ/1997م). / 10 233.

- (38) ابن الاثير، الكامل في التاريخ، 11 / 206.
- (39) ابن خلدون، العبر، 6 / 190.
- (40) ابن خلدون، العبر، 6 / 194.
- (41) المقرئزي، السلوك، 1 / 143.
- (42) ابن منظور، لسان العرب، 1850.
- (43) المقرئزي، السلوك، ق1، 1 / 143.
- (44) القلقشندي، صبح الاعشى، 5 / 273.
- (45) المقرئزي، السلوك، ق1، 1 / 144.
- (46) المقرئزي، أحمد بن علي بن عبد القادر، أبو العباس الحسيني العبيدي، تقي الدين، (ت : 845هـ)، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، (دار الكتب العلمية بيروت، 1418هـ/1997م)، 1 / 218.
- (47) ابن خلدون، العبر، 3 / 206.
- (48) المقرئزي: السلوك، ق1، 1 / 142.
- (49) الزبيدي، تاج العروس مادة برج، 2 / 1139.
- (50) دوزي، مادة برج، 1 / 289.
- (51) المسعودي، ابو الحسن علي بن الحسين بن علي(ت 346هـ/957م)، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تح: اسعد داغر، (دار الهجرة، 1409هـ/1988م)، 1 / 336.
- (52) ابن الاثير، الكامل في التاريخ، 7 / 42.
- (53) دوزي: مادة سطح، 3 / 3010.
- (54) المقرئزي، الخطط، 2 / 193.
- (55) المقرئزي، الخطط، 2 / 483.
- (56) المقرئزي، الخطط، 2 / 485.
- (57) المقرئزي، السلوك، ق2، 1 / 86.
- (58) ابو الفداء، عماد الدين اسماعيل، (ت 732هـ/1331م)، المختصر في اخبار البشر، (المطبعة الحسينية، القاهرة، 1322هـ/1904م)، 4 / 24.
- (59) ابو الفداء، المختصر، 2 / 25.
- (60) ابو الفداء، المختصر، 2 / 27.
- (61) ابن الاثير، الكامل في التاريخ، 12 / 23.
- (62) ابن الاثير، الكامل في التاريخ، 11 / 196.
- (63) ابن الاثير، الكامل في التاريخ، 11 / 197.
- (64) دوزي، المعجم، مادة حمل، 1890.
- (65) التنوخي، تاريخ بيروت، 220.

- (66) دوزي، المعجم، 1891.
- (67) الادريسي، ابو عبدالله محمد بن محمد بن عبد الله بن ادريس (ت 560هـ/1164م)، نزهة المشتاق في اختراق الافاق، صفة المغرب وارض السودان ومصر والاندلس، تح: رينها رت دوزي ودي غوية، (مطبعة بريل، ليدن، 1388هـ / 1968م). 288.
- (68) الادريسي، نزهة المشتاق، 184.
- (69) المقرئزي، الخطط، 2 / 193.
- (70) التتوخي، تاريخ بيروت، 226.
- (71) ابن خلدون، المقدمة، 1 / 343.
- (72) ابن حوقل، محمد بن علي ابو القاسم ، (ت 376هـ/977م)، صورة الأرض، (مطبعة بريل، ليدن، 1938م). 182.
- (73) ابن حوقل، صورة الارض، 183.
- (74) ابن مماتي، اسعد بن مهذب بن زكريا بن قدامة ، (ت 606هـ/1209م)، قوانين الدواوين، تح: عزيز سوريال عطية، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1412هـ/1991م) 90.
- (75) المقرئزي، الخطط، 2 / 194.
- (76) المقرئزي، الخطط، 1 / 204.
- (77) النارجيل : هي شجرة الجوز الهند والتي تكثر في المناطق التي تقع على خط الاستواء مثل الحبشة والصومال ، المنجد ، في اللغة، 800.
- (78) ادقال : شجرة كثير ملتف يتخفى فيه تشتهر افريقيا بكثرة ادقال وتتميز بنمو كثيف لجنابات خضراء صغيرة الاوراق ، المنجد ، في اللغة، 218.
- (79) ابن مماتي ، قوانين الدواوين ، 17.
- (80) التتوخي، تاريخ بيروت، 35.
- (81) جبل بالمغرب مشهور يعرف بسقنقور، وهو جبل عظيم معترض في الصحراء، الحميري، الروض المعطار/ 234 .
- (82) البكري، المسالك والممالك، 166.
- (83) البكري، المسالك والممالك، 147.
- (84) ياقوت الحموي، شهاب الدين ابو عبدالله الرومي، (ت : 626هـ/1228م) ، معجم البلدان ، (دار صادر ، بيروت ، 1416هـ/1995م). 2، 147.
- (85) الياج: موضع بجزيرة صقلية بالقرب من مدينة قطنانية، وبالقرب ، الحميري، الروض المعطار، 1/30.
- (86) التتوخي، تاريخ بيروت، 35.
- (87) ابن حوقل، صورته الارض، 1 / 123.
- (88) ابن حوقل، صورته الارض. 1 / 84.
- (89) قاموس المحيط، ماده قور، 5 / 2370.

- (90) ابن الرومي، جلال الدين، ديوان ابن الرومي، تصنيف كامل الكيلاني، (مطبعة التوفيق الأدبية القاهرة، 1343هـ/1924)، 3/ 405.
- (91) الفلقشندي، صبح الاعشى، 3/ 321.
- (92) السيرافي، ابو زيد حسن، سلسله التواريخ، ترجمة: رينالد، (مطبعة السلطانية- باريز، 1816م/ 1232هـ)، 140.
- (93) ابن جبير، رحلة ابن جبير، 41؛ المقرئزي، الخطط، 1/ 203.
- (94) المسعودي، مروج الذهب، 4/ 173.
- (95) ماركو بولو، رحلة ماركو بولو، ترجمة: نوار محمد (بيروت، 1406هـ/ 1985م)، 262.
- (96) ابن جبير، رحلة ابن جبير، 41.
- (97) ابن خلدون، المقدمة، 1/ 211.
- (98) ابن خلدون، المقدمة، 1/ 343.
- (99) متز، آدم، الحضارة الاسلامية، ترجمة، ابو ريده، (مطبعة لجنة التأليف- القاهرة، 1359هـ/ 1940م)، 2/ 61.
- (100) ابن بطوطة، محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي (ت 779هـ/ 1377م)، رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة الانظار في غرائب الامصار، (مطبعة دار صادر -بيروت، 1384هـ/ 1964م)، 2/ 141.
- (101) ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، 2/ 140-142.
- (102) ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، 2/ 142.
- (103) التتوخي، تاريخ بيروت، 34.
- (104) ابن جبير، رحلة ابن جبير، 41.
- (105) ماركو بولو، رحلة ماركو بولو، 48-49.
- (106) ماركو بولو، رحلة ماركو بولو، 48.
- (107) ماركو بولو، رحلة ماركو بولو، 263.
- (108) المسعودي، مروج الذهب، 1/ 138.
- (109) ابن جبير، رحلة ابن جبير، 41.
- (110) ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، 2/ 150.
- (111) المقدسي، ابو عبد الله محمد بن احمد (ت 375هـ/ 985م)، احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، (مطبعة دي غوية ليدين، 1324هـ/ 1906م)، 1/ 81.
- (112) ماركو بولو، رحلة ماركو بولو، 48.
- (113) ماركو بولو، رحلة ماركو بولو، 49.

Sources

- .1-Al-Qalqashandi, Abu Al-Abbas Ahmed bin Ali (d. 821 AH / 1418 AD) Subh Al-Asha in the construction industry, (Egyptian General Corporation Press, Cairo, d. T. (.
- .2-Ibn Jubair, Muhammad bin Ahmed Al-Kinani Al-Andalusi, Abu Al-Hussein (T.: 614 AH / 1217 AD), The Journey of Ibn Jubair, (Al-Saada Press _ Cairo, 1326 AH / 1908 AD.(
- .3-Ibn al-Atheer, Abu al-Hasan Ali ibn Abi al-Karam Muhammad ibn Muhammad ibn Abd al-Karim ibn Abd al-Wahed al-Shaibani al-Jazari Izz al-Din, (died: 130 AH / 747 AD), al-Kamil fi al-Tarikh, edited by: Omar Abd al-Salam Tadmuri, (Dar al-Kitab al-Arabi, Beirut - Beirut). Lebanon, 1417 AH / 1997 AD.(
- .4-Ibn al-Roumi, Jalal al-Din, Diwan of Ibn al-Roumi, classification of Kamel al-Kilani, (Al-Tawfiq Literary Press, Cairo, 1343 AH / 1924.(
- .5-Ibn Battuta, Muhammad bin Abdullah al-Lawati al-Tanji (d. 779 AH / 1377 AD), Ibn Battuta's journey called "The Masterpiece of Attention in the Oddities of the Regions", (Dar Sader Press - Beirut, 1384 AH / 1964 AD
- .6. Ibn Hawqal, Muhammad bin Ali Abu al-Qasim, (d. 376 AH / 977 AD), The Image of the Earth, (Print Press, Brill, Leiden, 1938 AD.(
- .7-Ibn Khordadbeh, Abu al-Qasim Abdullah bin Abdullah (died after 300 AH / 912 AD), Tracts and Kingdoms, De Ghwiya, (Brill Press, Leiden, 1307 AH / 1889 AD.(
- .8-Ibn Khaldun, Abd al-Rahman bin Muhammad bin Muhammad Abu Zaid Wali al-Din al-Hadrami al-Ishbili (died: 808 AH 1405 AD), Diwan of the Beginner and the News in the History of the Arabs and Berbers and their Contemporaries with Great Relevance, edited by: Khalil Shahada, 2nd Edition (Dar Al-Fikr Beirut, 1408 AH). / 1988 AD.(,
- .9-Ibn Khalkan, Abu al-Abbas Shams al-Din Ahmad ibn Muhammad ibn Ibrahim ibn Abi Bakr, (died: 681 AH), the deaths of notables and the news of the sons of time, edited by: Ihsan Abbas, (Dar al-Kutub al-Ilmiyya Press - Beirut, 1392 AH / 1972 AD.(
- .10-Ibn Mamati, Asaad bin Muhdhab bin Zakaria bin Qudamah, (d. 606 AH / 1209 AD), Laws of Diwans, edited by: Aziz Surial Attia, (Madbouly Library, Cairo, 1412 AH / 1991 AD). .
- .11-Ibn Manzur, Abu al-Fadl Jamal al-Din, (d. 711 AH / 1312 AD), Lisan al-Arab, 3rd edition, (Dar Ihya Press, Beirut, 1420 AH / 1999 AD.(
- .12-Abu al-Fida, Imad al-Din Ismail, (died 732 AH / 1331 AD), the summary in the news of human beings, (Al-Hussainiya Press, Cairo, 1322 AH / 1904 AD.(
- .13-Al-Idrisi, Abu Abdullah Muhammad bin Muhammad bin Abdullah bin Idris (d. 560 AH / 1164 AD), Nuzha al-Mushtaq fi piercing the horizons, the description of Morocco and the land of Sudan, Egypt and Andalusia, edited by: Renha R. Dozi and De Ghoya, (Brill Press, Leiden, 1388 AH/ 1968 AD.(
- .14-Buzirk, Ibn Shahryar, Wonders of India, 1st Edition, (Al-Saada Press - Cairo, 1326 AH / 1908 AD.(
- .15-Al-Tanoukhi, Saleh bin Yahya, History of Beirut and the news of the Bahtari princes from Bani al-Gharb, edited by: Louis Sheikho al-Nasrani (Beirut, 1316 AH / 1898 AD). .
- 16- Hatamleh, Muhammad, Civilized Features from Andalusia, Research and Studies Dedicated to Abdel Karim Ghorabiya, (Cairo, 1409 AH / 1988 AD.(
- .17-Harkat, Ibrahim, Morocco through history, (Dar Revival of Arab Heritage Press, Beirut, 1989.(

- .18-Al-Humairi, Abu Abdullah Muhammad bin Abdullah bin Abdel-Moneim, (deceased: 900 AH / 1494 AD), Al-Rawd Al-Maatar in the news of the countries, edited by: Ihsan Abbas, Nasser Foundation for Culture - Beirut 1401 AH / 1980 AD.(
- .19-Khader, Abdul Aleem, Islam and Muslims in North Africa, (Jeddah Press - Riyadh, 1407 AH / 1986 AD.(
- .20-Al-Zubaidi, Muhammad bin Muhammad bin Abdul Razzaq Al-Husseini, Abu Al-Fayd, (died: 1205 AH / 1790 AD), Taj al-Arous, (House of the Revival of Arab Heritage - Beirut, 1365 AH / 1945 AD).
- 21- Al-Sirafi, Abu Zaid Hassan, Series of Dates, translated by: Raynald, (Al-Sultaniyah Press - Baris, 1816AD/1232AH.(
- .22-Ubadah, Abdel-Fattah, Islamic Fleet Ships, Types and Equipment in Islam (Al-Hilal Press - Egypt, 1332 AH / 1913 AD.(
- .23-Abdul Malik bin Muhammad bin Ahmed (d. 594 AH / 1198 AD), Al-Mann in the Imamate, edited by: Abdul Hadi, (Dar Al-Hurriya for Printing, Baghdad, 1400 AH / 1979.(
- .24-Al-Fayrouzabadi, Majd Al-Din Abu Taher Muhammad bin Yaqoub, T 817 AH / 1414 AD), Al-Muheet dictionary, (Al-Resala Foundation - Lebanon, 1426 AH / 2005 AD.(
- .25-Marco Polo, The Journey of Marco Polo, translated by: Nawar Muhammad (Beirut, 1406 AH / 1985 AD)
- 26-Metz, Adam, Islamic Civilization, translation, Abu Rida, (Authoring Committee Press - Cairo, 1359 AH / 1940 AD.(
- .27-Al-Masoudi, Abu Al-Hasan Ali bin Al-Hussein bin Ali (d. 346 AH / 957 AD), Al-Tanbah and Supervision, edited by: Abdullah Ismail Al-Sawy, (Dar Al-Sawy Press, Cairo, 157 AH/3 1938 AD.(
- .28-Al-Masoudi, Abu Al-Hasan Ali bin Al-Hussein bin Ali (d. 346 AH / 957 AD), promoter of gold and the minerals of the essence, edited by: Asaad Dagher, (Dar Al-Hijrah, 1409 AH / 1988 AD ..(29-An Arabic Dictionary, The Arabic Language Academy (Dar Al-Lughah Al-Arabiya Press, Beirut, 1401 AH / 1980 AD .0(30-Al-Maqdisi, Abu Abdullah Muhammad bin Ahmed (d. 375 AH / 985 AD), the best divisions in the knowledge of the regions, (De Goya Press Leiden, 1324 AH / 1906 AD
- 31- Al-Maqrizi, Ahmed bin Ali bin Abdul Qader, Abu Al-Abbas Al-Husseini Al-Obaidi, Taqi Al-Din, (T.: 845 AH), preaching and consideration in mentioning plans and effects, (Dar Al-Kutub Al-Ilmiyya Beirut, 1418 AH / 1997 AD (32-Al-Munajjid, Salah Al-Din, Al-Munajjid in Language, 37th Edition, (Al-Kathothiya Press - Beirut, 1380 AH / 1960 AD .(33-Al-Nakhili, Darwish, Islamic Ships on the Dictionary Letters, 1st Edition, (Dar Al-Maaref Press, Cairo, 1400 AH / 1979.(
- .34-Yaqout al-Hamawi, Shihab al-Din Abu Abdullah al-Roumi, (died: 626 AH / 1228 AD), Lexicon of Countries, (Dar Sader, Beirut, 1416 AH / 1995 AD.(