

الملاحة البحرية

في عصر السيادة العربية الإسلامية

الأستاذ الدكتور مصطفى العبد الله الكفري

Contents

2	المقدمة:
3	أولاً - تاريخ ركوب البحر على سفينة أو نحوها:
4	ثانياً - الملاحة وركوب البحر عند العرب:
7	ثالثاً - أنواع المراكب البحرية العربية:
9	رابعاً - تاريخ الملاحة البحرية العربية الإسلامية:
11	خامساً - الملاحة البحرية في العصر الأموي:
12	سادساً - الملاحة البحرية في العصر العباسي:
13	سابعاً - الملاحة البحرية العربية الإسلامية في المغرب والأندلس:
14	ثامناً - الملاحة في عصر الدولة الطولونية والدولة الفاطمية والدولة الأيوبية:
16	تاسعاً - حملات الفرنج على السواحل المصرية:

الملاحة البحرية في عصر السيادة العربية الإسلامية

الأستاذ الدكتور مصطفى العبد الله الكفري

المقدمة:

بالرغم من توصل الباحثين إلى نتائج مهمة حول الملاحة البحرية، إلا أنهم ما زالوا في خلاف شديد حول تحديد اسم البلد الذي ظهر فيه فن الملاحة. ويذهب بعض الباحثين إلى أن الفينيقيين، هم أول من جاب البحار، وأول من أسس المستعمرات التجارية. لكنهم حفظوا سرهم وكنتموا ما توصلوا إليه من معلومات في مجال الملاحة البحرية، فكانوا أول الرواد الذين أبحروا غرباً للتجارة والكسب. أما كيف تعلموا ركوب البحر، فثمة أساطير تلقي أضواءً على نشاطاتهم الأولى، ومنها أن الصدف شاءت أن يكون هناك قوم منهم يقطنون سواحل الشام في غابات واسعة الأرجاء، فضربت صاعقة رؤوس الأشجار، فاشتعلت، وامتد اللهب إلى أن التهم كل أشجار الغابة، ولما لم يجد أهل تلك المناطق نجاة من النار عمدوا إلى قطع أشجار تلك الغابة المحترقة ما أمكنهم وألقوها في البحر، واعتلوا متنها وكان قائدهم أوزوس، ثم سعى الفينيقيون فيما بعد إلى تحسين هذا القارب البسيط. 1

هناك رواية أخرى تقول بأن المصريين، هم أول من صنع المراكب فقد بدؤوا باعتلاء جذوع الأشجار من أحد شواطئ النيل إلى الشاطئ المقابل، ثم ربطوا الجذوع إلى بعضها، وشدوا وثاقها بالأعشاب المتينة كالبردي، وكونوا منها كتلا من الخشب أمسكوها بأيديهم مستعملين أقدامهم كمحركات، ثم جعلوا فيها مقاعد واستعملوا أيديهم أو قطعاً من الخشب كمجاديف إلى أن أتقنوا صنعها، فحفروا تلك الكتل الخشبية وجوفوها، فصارت مراكب أخذت تطفو على سطح الماء. ويرجع تاريخ أول صورة مركب شراعي مصري إلى سنة 6300 قبل الميلاد. 2

كما برع العراقيون في صنع وسائل لنقلهم عبر دجلة والفرات، وعلى جدران معابدهم ما يثبت ذلك، ففي خور سيباد مثلاً رسوم تشبه (الكياك)

1 - انظر: جورج فاضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة وزاد عليه الدكتور السيد يعقوب بكر، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ص 16.

<http://www.wata.cc/forums/showthread.php?t=45257>

2 - المصدر السابق، ص ص 29 . 30.

المعروف. وتطور فن الملاحة على يد اليونانيين، والرومان القدماء، ومع هذا فقد كان الرومان يستخدمون سفن الفينيقيين في حروبهم وتجارتهن. لكن لا أحد يستطيع أن ينكر سفينة سيدنا نوح التي كانت من أحكم وأتقن ما سبق ذكره من سفن ومراكب، إذ قال تعالى: (وآية لهم أنا حملنا ذريتهم في الفلك المشحون). 3

أولاً - تاريخ ركوب البحر على سفينة أو نحوها:

(الإبحار أي ركوب البحر على سفينة أو نحوها، أمر عريق في القدم، والظاهر أن الذي ساق الإنسان إلى ركوب البحر رؤيته الأشجار، أو جذوعها على ظهر الماء، فحاول حينئذ صنع شيء يتخذه من الخشب ليركبه ويسير به على الماء... يرتبط تاريخ السفن، بتاريخ كفاح الإنسان الطويل، من أجل فك مغاليق أسرار الطبيعة. وللملاحة منزلة رفيعة بين اكتشافات الإنسان المتعددة، هي دليل ناصع على جرأة الإنسان وعناقه). 4. ظهرت في القرن الثالث للميلاد عوامل تغييرات كبيرة في المنطقة المجاورة لشبه الجزيرة العربية، من أهمها وصول الساسانيين إلى حكم الإمبراطورية الفارسية في عام 225 م، واتجهت الإمبراطورية الرومانية، سيدة الملاحة في المتوسط، نحو الشرق، وكان التحول الكبير عندما نقلت عاصمتها إلى القسطنطينية عام 330 م. واحتدم الصراع بين الإمبراطوريتين في ميادين عده وكانت التجارة واحدة من هذه الميادين. ونجحت الإمبراطورية الفارسية في إحكام سيطرتها على تجارة الشرق الأقصى وبخاصة تجارة الحرير براً وبحراً. كما سيطر الأكسوميون (الأحباش) على الملاحة والتجارة في البحر الأحمر بسبب ضعف العرب والضعف اليوناني والروماني في تلك المرحلة. وظلت السيطرة للعرب على الطريق التجاري البري المار عبر أراضيهم في غرب شبه الجزيرة العربية من اليمن حتى تخوم الشام، وقد مارس السيادة على هذه الطريق كل من قريش والغساسنة والمناذرة على طرفي بادية الشام.

ظهر الإسلام في قلب المنطقة العربية وانتشر في مختلف بقاع العالم. ووحدت الفتوحات العربية الإسلامية السيادة على المنطقة العربية

³ - سورة يس ، الآية (41).

⁴ - أ. د. إبراهيم خليل العلاف، السفن والمراكب في الخليج العربي .. قصة كفاح مجيد

<http://www.wata.cc/forums/showthread.php?t=45257>

ومناطق كثيرة مجاورة لها. وأحدث هذا الأمر تغيرات هائلة في الأوضاع السائدة في المنطقة وما حولها في كل نواحي الحياة ومن أهم هذه التغيرات:

1. وحدت الفتوحات العربية منطقة العراق والخليج العربي مع سورية ومصر، وأزالت الانقسام الذي أوجده خلفاء الاسكندر، ثم تركز في أيام سيادة الإمبراطوريتين الساسانية والبيزنطية. ونتج عن ذلك خضوع طريقي الخليج العربي والبحر الأحمر اللذين يعدان طريق الانطلاق نحو الشرق الأقصى فاستعملا جنب إلى جنب طوال عصر السيادة العربية الإسلامية، وظلا طريقين متساويين يسلك كل منهما لبلوغ ما قاربه من أرض الخلافة.

2. كان البحر الأبيض المتوسط بحيرة رومانية وامتدت سيطرة البيزنطيين عليه لفترة طويلة، وكان لهم أسطولهم البحري القوي وممتلكاتهم المترامية الأطراف التي تشمل جزءاً من أوروبا إضافة إلى سورية ومصر والمنطقة القريبة من الساحل في الشمال الأفريقي. لكن الفتوحات العربية الإسلامية أفلحت في الحد من هذه السيطرة وانتزعت من البيزنطيين كل شواطئ المتوسط الشرقية والجنوبية والغربية. ولم يبق لبيزنطة سوى الشواطئ الشمالية.

وقد حاول البيزنطيون استعادة ما فقدوه عن طريق الإغارة على الشواطئ العربية الإسلامية بأسطولهم القوي، الذي فرض حصاراً على الشواطئ العربية ومنعها بالتالي من القيام بأية مبادلات تجارية مع البلاد التي كانت تتعامل معها قبل الفتح الإسلامي. مما دفع العرب المسلمين نحو التوغل أكثر باتجاه الشرق والتركيز على التجارة مع الشرق الأقصى.

يعد القرن السابع الميلادي بداية مرحلة تحول كبرى في تاريخ العرب الاقتصادي والسياسي والحضاري، حيث خرج العرب من موطنهم الأصلي في شبه الجزيرة العربية حاملين راية الإسلام إلى جيرانهم من الأمم. وقد استطاع العرب بحماسهم لنشر الدين الجديد فتح أهم بقاع العالم القديم، الممتدة من نهر الفرات شرقاً إلى نهر النيل غرباً بسرعة خاطفة. ثم أخذوا يستعدون لنشر الدين الإسلامي في مختلف أرجاء العالم.

ثانياً - الملاحة وركوب البحر عند العرب:

لم يبرع العرب في ركوب البحر قبل الإسلام، باستثناء أهل حمير وأهل سبأ في اليمن. فقد خاف العرب في الجزيرة العربية ركوب البحر،

ولعل السبب في ذلك يرجع إلى امتداد جبال الحجاز التي تفصل بينهم وبين البحر. وهناك من يقول: (أن العرب، لبدأوتهم، لم يكونوا مهرة في ركوب البحر و ثقافته كالروم والفرنجة الذين لممارستهم أحواله ومرباهم في التقلب على أعواده مرنوا عليه واحكموا الدراية بثقافته).⁵

وبالتالي لم يعرف العرب قبل الإسلام ركوب البحر إلا قليلا، أيام كانوا يتقلبون فيه للتجارة على سفن الروم التي كانت تمر ببلادهم، ثم تكرر ركوبهم البحر في زمن الرسول ص، عندما هاجر بعض الصحابة من الحجاز إلى الحبشة مرتين هاربين بدينهم الجديد من عسف قريش. ولما ظهر الإسلام، وخفقت راياته على سواحل الشام ومصر، أزمع العرب على ارتياد البحر والركوب فيه. ويتناقل المؤرخون رواية تقول أن أول من ركب البحر منهم هو العلاء بن الحضرمي والي البحرين، في عهد الخليفة الثاني عمر بن الخطاب رضي الله عنه (13-23 هجرية /634-644 ميلادية)، والذي توجه بحراً لفتح بلاد فارس في اثنتي عشر ألفاً من المقاتلين. لكنه فشل في تلك الغزوة فعادت سفن المسلمين إلى البصرة وقيل انه لم يرجع منها إلا القليل، وغضب الخليفة عمر على العلاء وعزله.

ولم تحدث الفتوحات الإسلامية عن طريق البحر في زمن الرسول صلى الله عليه وسلم، وان كانت بعض الآثار تذكر أنه تنبأ للمسلمين بركوبه، ولم تحدث كذلك في زمن صاحبيه من بعده أبي بكر وعمر، لأن العرب بدو بطبعهم يهابون البحار، ويفضلون سفينة الصحراء على سفينة الماء، ولذا كان (عمر بن الخطاب) ينهى قواده عن ركوب البحر، ويعده حصناً طبيعياً بينه وبين أعدائه، ولم يخالف هذا إلا رجلين، لقيا منه العقاب على مخالفتها بركوب البحر للقتال.⁶

أما الأول - فهو (العلاء بن الحضرمي) الذي كان يحارب المرتدين بالبحرين، ثم بقي فيها مجاهداً فلما تقدم في فتح فارس منافسة (سعد ابن أبي وقاص) أراد أن يصنع في الملاحة صنعه، وأنسته المنافسة وثقته بالنصر نهي الخليفة السابق عن ركوب البحر، وبسبب مخالفته وخسارته

⁵ - عبد الرحمن بن خلدون، المقدمة، مطبعة الكشاف، بيروت، ص 253.

⁶ - انظر، نعمان ثابت، الجندية، ص 167 وما بعدها.

في معركته مع الفرس بعد ركوبه البحر لقتالهم، عاقبه الخليفة بعزله عن الولاية وأمره بالتوجه إلى سعد بن أبي وقاص ليعمل تحت قيادته. والثاني - هو القائد (عرفجه بن هرثمة) سيد قبيلة بجيلة حين أغزاه الخليفة عمر الفاروق بلاد عمان، فبلغه أنه ركب البحر فأنكر عليه الخليفة ذلك وعثقه.⁷

ويروى أن العرب المسلمين ركبوا البحر في عام الرمادة (18 هـ) عندما أصيب أهل المدينة المنورة بمجاعة في ذلك العام، فاستجد الخليفة بوالي مصر عمرو ابن العاصي، وظل ابن العاص يرسل الطعام إلى المدينة عن طريق البحر حتى أصبح سعره بالبلدين واحداً.⁸ هذه هي المرات التي ركب فيها المسلمون البحر زمن (عمر) وقد طلب منه (معاوية) أيام ولايته على الشام، أن يأذن له في الغزو بجزراً ليرد هجمات البيزنطيين، التي كانت تحصل على السواحل الشامية، فنهاه الخليفة نهياً مشدداً، وأنذره بعقاب أشد من عقاب سابقيه من المخالفين، وكان مما قال له: (تالله، لمسلمٌ واحدٌ أحبُّ إليّ مما حوت الروم، فإياك أن تعرض لي وقد تقدمت إليك، وقد علمت ما لقي العلاء مني ولم أتقدم إليه في مثل ذلك).⁹

كانت الحروب البحرية عند المسلمين أشق وأصعب من الحروب البرية، لأن حاجة الحروب البحرية للفن الحربي أكثر، وذلك لعدة أسباب أهمها:

- المجال في البحر ضيق، ولا تكاد السهام أو الحجارة تخطيء وكل رشق فيه ينكأ ويصيب.¹⁰
- قد تأتي الرياح بما لا يهوى قائد الملاحة البحرية، فيغلب على أمره وقد تسكن وقت حاجته إليها، فيكون الضرر والإحراج، على خلاف البر الذي يكون القائد فيه حر الحركة.
- في الحروب البحرية لا يستطيع القائد أو الجيش الهرب أو الفرار، ولا الاستتار بالحصون والأسوار.

⁷ - ابن خلدون، المقدمة، طبعة المهدي، ص 211.

⁸ - ابن الأثير، الكامل في التاريخ، ص 2 ص 235.

⁹ - تاريخ الطبري، ص 5 ص 152.

¹⁰ - انظر، الحسن بن عبد الله، في آثار الأول، ص 215 - 216.

- صعوبة استخدام الأسلحة الثقيلة بكثرة، لأن المنجنيق وهي من أهم الأسلحة في ذلك الزمن ثقيلة الحمل على السفن وتحتاج إلى أعداد كثيرة من الجند لإدارتها.

ويشترط في أمراء البحر معرفة مسالك البحر وضواحيه، وعلامات الريح وتغير الأنواء، والإلمام بالحركات البحرية من المد والجزر وغيرها، كما يجب أن يكون خبيراً بالسفن ليختار الجيد منها، ويكثر تقويتها، ويدخر فيها آلاتها، حتى إذا تلف شيء منها وجد ما يخلفه. فانه الأصل الذي يعول عليه في البحر، وإلا كانت سفنه عرضة للغرق وجيشه عرضة للدمار.

أما سلاح المعارك البحرية، فمعظمه من السلاح الخفيف، ولم يستخدم المنجنيق فيها إلا بعد أن ضخمت حجوم السفن وزادت أعدادها، فكانت تخصص له مركب لحمله وحمل حجارته، وحمل الجنود الذين يعملون عليه ثم يقوم برمي مراكب العدو بالحجارة، والقوارير المملوءة بالنفط أو الجرار المملوءة بالجير الحي المدقوق، الذي يعميهم إذا أصاب عيونهم، ويلتهب عليهم في هواء البحر المشبع بالبخار كما كان يرمي القذور المملوءة بالصابون، التي كانت تجعل أقدام العدو تنزلق فوق السفن، فلا يستطيعون القتال، ويكونون عرضة لسلاح المسلمين.¹¹

ثالثاً - أنواع المراكب البحرية العربية:

وكانت المراكب البحرية العربية، أنواعاً مختلفة فهناك السفن التجارية، وهناك السفن الحربية، والتي منها الصغار الخفاف السريعة، ومنها الكبار الضخام لقذف النفط المشتعل على الأعداء وكان في مقدمة المراكب حديدة حادة تسمى الفأس أو اللجام إذا صدمت مركب العدو خرقتة وأغرقتة، وهذا السلاح الحربي الفتاك يذكرنا برأس الكيش الذي كان يستعمل لتقب الأسوار، ودك الحصون في المعارك البحرية.¹²

(استخدم المسلمون الأسطول في فتح الكثير من الجزر الكبرى في البحر المتوسط، أمثال صقلية ورووس وانتزعوها من أيدي البيزنطيين.

¹¹ - د. شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، سلسلة عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب . الكويت العدد 151، تموز 199.

¹² - إبراهيم خليل العلاف، الخليج العربي، دراسات في التاريخ والسياسة والتعليم، سلسلة شؤون إقليمية رقم (11)، مركز الدراسات الإقليمية، دار ابن الأثير للطباعة والنشر، جامعة الموصل (الموصل، 2007) ص ص 278 . 288.

وقد اهتم العرب بعد ذلك بإنشاء دور الصناعة "الترسانة"، وأول دار للصناعة بنيت في تونس على عهد الخليفة الأموي عبد الملك بن مروان سنة 54هـ - 674م). 13

(وقد سمي العرب مجموع السفن أسطولاً) مستعيرين اللفظ اليوناني Stolos وكانت السفن العربية أضخم من السفن البيزنطية. إلا أنها كانت أقل منها سرعة، وسرعان ما تحسنت السفن العربية. ويدين العرب للبيزنطيين، بفضل تعليمهم الفنون البحرية، ولكن العرب الذين تعلموا هذه الفنون من البيزنطيين أصبحوا أساتذة بها. وقد انتشرت بعض الاصطلاحات البحرية التي استعملها العرب في أوروبا. ومن هذه الاصطلاحات لفظة أمير البحر Admiral وكلمة Coruette المأخوذة عن لفظة "غراب" العربية والتي تعني نوعاً من أنواع المراكب العربية. ويبدو أن تأثير العرب في مناطق حوض البحر المتوسط، كان أكثر من تأثيرهم في أوروبا، فقد استخدم البنادق الغراب العربي في القرنين العاشر والحادي عشر إبان معاضدتهم للصليبيين). 14

(توزعت البحرية الإسلامية توزيعاً جغرافياً بين بحرين: هما المحيط الهندي والبحر المتوسط، وتبعاً لذلك تميزت السفن التي تمخر عباب البحر المتوسط عن نظيراتها في المحيط الهندي والخليج العربي. فقد كانت مراكب المحيط الهندي والخليج العربي تخاط بالليف، بينما كانت مراكب البحر المتوسط تدق بالمسامير. وقد ترك لنا الرحالة العرب والأجانب وصفاً لتلك السفن ولعل مراجعة بسيطة لما كتبه ابن جبير في القرن الثاني عشر الميلادي، وماركو بولو في القرن الثالث عشر الميلادي دليل واضح على ما نقول. ويمكن هنا الإشارة إلى أن ابن جبير قدم وصفاً جميلاً للخيوط المستعملة في تثبيت الألواح فهو يقول إن هذه السفن مخرطة بأمراس من القنبار وهو قش جوز النارجيل يرسونه أي صناع السفن إلى أن يتخيط ويفتلون منه أمراساً يخيطون بها المراكب). 15

13 - انظر: ابن الحسين محمد ابن احمد، رحلة ابن جبير، القاهرة، 1918.

14 - جورج فاضلو حوراني، المصدر السابق، ص ص 16 . 17، 248 . 249، 256 . 257.

15 - المصدر نفسه، ص ص 256 . 257.

رابعاً - تاريخ الملاحة البحرية العربية الإسلامية:

بدأ تاريخ الملاحة البحرية الإسلامية في البحر الأبيض المتوسط في عصر الخلافة الراشدي، حين استولى عمرو بن العاص على موانئ غزة وعسقلان وعكا في عام (15 هـ). ثم استولى يزيد بن أبي سفيان والي الشام في عهد ابن الخطاب على صيدا وصور وبيروت وجبيل سنة (17 هـ). واستولى عبادة بن الصامت بأمر من يزيد بن أبي سفيان على موانئ تقع في شمال الشاطئ الشرقي للبحر الأبيض المتوسط مثل اللاذقية وجبلة. وفي سنة (20 هـ) استولى عمر بن العاص على الإسكندرية، وعلى برقة في سنة (22 هـ). وهذا يوضح لنا أن المسلمين قد سيطروا على شواطئ الشام ومصر وطرابلس الغرب في العصر الراشدي. 16 ولما آلت الخلافة إلى عثمان بن عفان أخذ معاوية. 17 يزين للخليفة اقتناء السفن ويؤكد على شدة الحاجة إليها، حتى أذن له الخليفة في استخدامها ولكن اشترط عليه أن يجعل ركوب البحر والغزو فيه اختيارياً بين المسلمين. وبذلك بدأ معاوية بناء السفن التي كانت نواة الأسطول العربي الإسلامي، وصار بواسطته يرد على تحرشات الأسطول البيزنطي فغزا جزيرة قبرص سنة (28 هـ) وكانت هذه أول غزوة بحرية للمسلمين، وكان نصرهم فيها مشجعاً لهم على تدعيم الأسطول وتطويره لمتابعة الغزو بحراً. 18 وأصبحت قبرص قاعدة للمسلمين في البحر الأبيض المتوسط تمون أساطيلهم وتبلغ إليهم أخبار عدوهم.

وجاءت بعد ذلك المعركة البحرية المشهورة ذات الصواري في سنة (34 هـ) عندما انتصر الاسطولين الشامي بقيادة معاوية بن أبي سفيان والمصري بقيادة عبد الله بن سعد على الأسطول البيزنطي بقيادة قسطنطين بن هرقل، وكانت الضربة القاضية الموجهة للأسطول البيزنطي وسيادته على البحر الأبيض المتوسط. 19

16 - تروي خطط الشام بنقل عن نعمان ثابت في الجندية ص 167 أن أسطول معاوية المؤلف من 17 سفينة وأسطول مصر الذي كان يقاربه في العدد، جعل البحر الأبيض المتوسط مفتوحاً أمام المسلمين يجوس في ذلك البحر في صوائفه وشواتيه، مما أقلق الروم وقض مضاجعهم.

17 - انظر، ابن خلدون، المقدمة ص 211 - 212.

18 - ابن الأثير، الكامل في التاريخ، حوادث سنة 132 ص 5.

19 - المصدر السابق جزء 6 ص 17.

وظل الأسطول العربي الإسلامي يضيق الخناق على الأسطول البيزنطي، وبخاصة عندما استولى على المراكز البحرية الهامة والجزر الرئيسية في المتوسط مثل قبرص وصقلية ورودوس وكريت التي تحولت إلى قواعد انطلق منها المسلمون والأسطول الإسلامي لغزو القسطنطينية، وظلت هذه المحاولات في فتح القسطنطينية مستمرة حتى وفاة معاوية. العوامل التي دعت إلى بناء الأسطول البحري العربي:

بعد معاوية ظل الأسطول العربي الإسلامي في نمو مطرد، وظلت صوائفه وشواتيه تقلق الروم في كل عام، وتهدد سواحلهم كما يهددون سواحل المسلمين، ثم عاد المسلمون لمحاصرة القسطنطينية أيام (سليمان ابن عبد الملك) بالتعاون مع الجيوش البرية. بعد ذلك تم فك الحصار عنها بأمر الخليفة (عمر بن عبد العزيز) الذي كان يفضل السلام ويرى الخير فيه.

وكان من الطبيعي أن يستغل المسلمون أصحاب الصناعة البحرية في بناء السفن، وبخاصة عمال الروم الذين كانوا خبراء فيه، فهذا (حسان بن النعمان) عامل أفريقية في عهد (عبد الملك) يبني بتونس داراً لصناعة السفن، والآلات البحرية. وبنى موسى بن نصير بتونس داراً لصناعة السفن ثم أهتم حكام الإقليم الإسلامية بالسفن اهتمام هذين القائدين حتى شمخت أساطيل المسلمين، ولم يعد للأمم الأخرى قبل بأساطيلهم. 20 من أهم العوامل التي دعت إلى بناء الأسطول البحري العربي الإسلامي:

أ. سعي المسلمين إلى فتح القسطنطينية، بهدف القضاء على الإمبراطورية البيزنطية.

ب. توفر المواد الخام اللازمة لبناء السفن وبخاصة وجود الأشجار ودار للصناعة والصناع والملاحين في مصر والشام.

ج. ارتباط مصر والشام في الملاحة والعمليات الحربية ضد البيزنطيين.

خامساً - الملاحة البحرية في العصر الأموي:

ومع بداية العصر الأموي (40هـ) أخذ البحر الأبيض المتوسط يتحول إلى بحيرة إسلامية، حيث أنشأ الأمويون الأساطيل ودور بناء السفن وصناعتها وقاموا ببناء السفن البحرية والتجارية بثتى أصنافها وأحجامها، وأصبحت تونس والإسكندرية ورشيد ودمياط وصور وعكا وطرابلس واللاذقية قواعد بحرية للأسطول العربي الإسلامي والملاحة التجارية. وكان من نتائج فتح المسلمين للأندلس (92 . 97هـ) أن استولى المسلمون على كل الشاطئ الجنوبي للبحر المتوسط بما في ذلك سبته وطنجة، كما دخل تحت السيادة العربية الإسلامية كل الشاطئ المتوسط لشبه الجزيرة الأيبيرية، إضافة إلى شاطئ الريفيرا الفرنسية ومعظم الريفيرا الإيطالية. وامتدت السيادة العربية الإسلامية إلى الشواطئ الشرقية للمحيط الأطلسي، من مصب نهر المينو في إسبانيا شمالاً إلى وادي درعه جنوبي الغرب الأقصى.

وقد أظهر العرب مع بداية القرن الأول للهجرة وحتى نهاية القرن الرابع وعياً بحرياً ناضجاً، وقدرةً فائقةً على ركوب سفن البحار وبنفس المهارة التي قادوا بها سفن الصحراء عبر الكثبان والرمال. ولم يصل العرب إلى تلك المكانة في عالم البحار والوصول إلى مراتب الأمم البحرية الكبرى التي عرفها بحر الروم (البحر الأبيض المتوسط) إلا عن طريق التجارب الفنية وتجنب الأخطاء التي وقع فيها من سبقهم من الملوك وأصحاب السلطان على شواطئ البحر الأبيض المتوسط.

واهتم أمراء الدولة الأموية الأندلسية حتى عام (138هـ) بالملاحة البحرية والسواحل والأساطيل. ونشط أهل الأندلس في ظل الأمن والاستقرار بالأعمال التجارية والبحرية، فعمرت السواحل والموانئ، ودبت الحياة من جديد في حوض البحر المتوسط بعد أن كانت قد ركبت تقريباً وانتظمت المواصلات البحرية في البحر الأبيض المتوسط كله بين الموانئ الإسلامية من سواحل الشام إلى سواحل الأندلس. وفي نفس الوقت نذرت جماعات من المسلمين نفسها للجهاد والبحري والغزو، وأخذت تغير على سواحل إيطاليا وصقلية وسواحل بحر ايجة، وهكذا أخذ البحر المتوسط يتحول إلى بحيرة إسلامية في ظل العصر الأموي.

وكان العصر الأموي بصورة عامة عصر اهتمام المسلمين بالملاحة البحرية والبحر الأبيض المتوسط لان الدولة الأموية كانت دولة بحرية تولي وجهها نحو البحر المتوسط ويرجع إلى خلفائها الفضل في وضع أساس القوة الإسلامية البحرية.

يعود الفضل الكبير في بناء الأسطول العربي الإسلامي إلى الأمويين وتحديداً لمعاوية بن أبي سفيان، والي الشام في خلافة كل من عمر بن الخطاب وعثمان بن عفان وخليفة المسلمين لفترة طويلة تزيد عن العشرين عاماً فيما بعد، حيث أدرك معاوية أهمية الأسطول في الدفاع عن السواحل أثناء قيام أخيه يزيد بفتح مدن الساحل الشرقي للبحر الأبيض المتوسط، فقد تعرض للكثير من المتاعب في فتح قيسارية وطرابلس وعسقلان، لأنها كانت تتلقى الإمدادات من البحر.

سادساً - الملاحة البحرية في العصر العباسي:

كان نشاط الأسطول الإسلامي في عهد العباسيين اقل من نشاطه أيام الأمويين. وعندما انتقلت الخلافة إلى بغداد لم يواصل خليفة المسلمين النشاط البحري الذي كان يقوم به الخلفاء الأمويون في دمشق. ولكن هذا الهدوء النسبي لم يمنع الأسطول الإسلامي في العهد العباسي من حمل الجيوش عبر البحر الأبيض المتوسط، لتأديب ناقضي العهد في جزره، فقد نقضت صقلية عهدها في عام 132 هـ فسار الأسطول لتأديبها بقيادة عبد الله بن حبيب وظفر منها بما لم يظفر به أحد قبله. 21 وفي عهد هارون الرشيد نقض أهل قبرص عهدهم، فغزاهم عاملة على سواحل مصر والشام معتوق بن يحيى فأدبهم وغنم منهم، وسبى سبياً كثيراً، كما يروى أن المهدي قد سير جيشاً في البحر إلى بلاد الهند في جمع كثير من الجنود والمتطوعين، غازياً في سبيل الله. 22

وبقيام الدولة العباسية سنة (132 هـ . 750 م) وانتقال عاصمة الدولة الإسلامية من دمشق إلى بغداد تغير توجه الدولة الإسلامية ووجهة الملاحة البحرية الإسلامي، فقد كانت وجهتها إلى الغرب وأوروبا وشمال أفريقيا عندما كانت العاصمة دمشق، أما وقد أصبحت العاصمة بغداد

21 - انظر، السيد عبد العزيز سالم، الصلات التاريخية بين مصر والشام في العصر الإسلامي، مجلة العلوم، العدد / 5 / أيار 1964.

22 - الأطلس العسكري، دمشق ص 289.

وهي غير بعيدة عن بلاد فاس في آسيا، فقد أصبحت اهتماماتها أسيوية وأصبح وجه الدولة أسيوياً شيئاً فشيئاً. وأهملت بلاد الشام بعض الشيء، وتركت مصر للولاة الذين كانت تبعثهم إليها، وأصبحت مصر بعيدة عن مركز الدولة الإسلامية، وهذا يفسر لنا قيام الدولة الطولونية ثم الإخشيدية ثم الفاطمية وهذه الدول حاولت بسط نفوذها ما استطاعت للسيطرة على بلاد الشام. (وتحولت إلى ما عرف في المصطلح التاريخي بدولة ثم سلطنة مصر والشام وهي وحدة سياسية كبيرة أصبحت منافسة للدولة العباسية منذ انتقال الدولة الفاطمية الشيعية إليها سنة 963م. وهكذا قلت اهتمامات الدولة العباسية بالبحر المتوسط، وانتقلت معظم المسئولية عن مركز الدولة الإسلامية في البحر المتوسط من الدولة العباسية إلى سلطنة مصر والشام وما يليها غرباً من بلاد الإسلام حتى المغرب الأقصى والأندلس.

سابعاً - الملاحة البحرية العربية الإسلامية في المغرب والأندلس:

وأصبح مركز الإسلام في الحوض الغربي للبحر المتوسط داخلياً في مسئولياتها، أما الحوض الوسط فأصبح من مسئوليات دول المغرب التي قامت في أفريقية والمغرب الأوسط ومن حسن الحظ أن الدولة الأموية الأندلسية وكل بلاد المغرب من برقة إلى طنجة كانت تسكنها شعوب بحرية ذات تقاليد ملاحية ومعرفة بشئون البحر والتجارة البحرية، وهذا كله مكن المسلمين من زيادة سيطرتهم على الحوضين الأوسط والغربي للبحر المتوسط، في حين أن العناية بالحوض الشرقي للبحر المتوسط تركت لدولة مصر والشام والدولة العباسية). 23

وأصبحت الدولة الإسلامية في الأندلس تملك اسطولين:

الأول - في البحر المتوسط وقاعدته المرية،

والثاني - في المحيط الأطلسي وقاعدته لشبونة. وازدادت القوة

البحرية الأندلسية شيئاً حتى أصبحت أكبر قوة في الحوض الغربي للبحر

المتوسط خلال الفترة (300 . 366 هـ).

وكان للبحرية الأندلسية دور أساسي في إكمال السيادة العربية

الإسلامية على البحر الأبيض المتوسط، ففي شرقه قامت أساطيل مصر

²³ - انظر، السيد عبد العزيز سالم، تاريخ الدولة العربية، بيروت 1971، ص 486 وما بعدها.

والشام، وفي وسطه قام أسطول الأغالبة، وفي الغرب قام أسطول بني أمية الأندلسيين. وفي ظل حماية هذه الأساطيل مضت البحرية الإسلامية وسفن المسلمين آمنة في البحر الأبيض المتوسط من شواطئ الأندلس في الغرب إلى شواطئ الشام في الشرق، ونشطت شعوب الإسلام البحرية فعمرت الموانئ وأنشأت دور الصناعة، وظهرت على سواحل المغرب والأندلس سلسلة من الموانئ التجارية والحربية التي أكدت سيادة العرب المسلمين على البحر المتوسط حتى نهاية القرن الرابع الهجري/القرن العاشر الميلادي. 24

ثامناً - الملاحه في عصر الدولة الطولونية والدولة الفاطمية والدولة الأيوبية:

(منذ قيام الدولة الطولونية سنة 254هـ/868م اجتهد أحمد بن طولون في بسط سلطته على بلاد الشام بعد أن دخلت في تبعية الحجاز، وبذلك بدأ ما يمكن أن نسميه دولة مصر والشام التي تحولت إلى خلافة في العصر الفاطمي، ثم إلى سلطنة في العصرين الأيوبي والمملوكي. وقد دخلت في هذه الدولة سلسلة الموانئ وقواعد البحر التي تمتد من طرابلس الشام إلى الإسكندرية، وكانت دور الصناعة فيها تتكامل في العتاد البحري والمهارات الملاحية اللازمة للقيام بتلك المسئولية، فأشجار جبال الشام تقدم الخشب اللازم لبناء السفن كالثلنديات الكبيرة والأغربة، وجذوع أشجار الشام الفارعة تقدم صواري السفن بينما كان قماشها يصنع في مصر، وفي مصر أيضاً كانت تصنع حبال الليف، ومنها كان يؤتي بزيت الخروع والقار والمسامير وما إلى ذلك مما كان لازماً لصناعة السفن. وإذا كانت سواحل الشام تخرج كبار الريابنة القادرين على تسيير السفن وركوب البحار العالية فان ملاحى مصر كانوا من أشهر الناس في تسيير المراكب الصغيرة ذات المجاديف والشرع الواحد أو الشرعيتين، وكانت لهذه السفن الصغيرة أهمية في تكوين الأساطيل البحرية، وبخاصة عندما يحتاج الأمر إلى سفن صغيرة تسيير بالمجاديف وتقترب من السفن الكبيرة لتشعل فيها النيران وتولى مسرعة.

²⁴ - تقي الدين المقرئ، المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، مصر 1324 هـ، الجزء الأول، ص 152.

وقد تكاملت كذلك موانئ البلدين من اللاذقية وجبلة وطرطوس حتى دمياط ورشيد والإسكندرية، وفي كل من هذه الموانئ كانت تقوم دور الصناعة . أي مصانع بناء السفن . ولكن دار الصناعة الرئيسية في الشام كانت في جزيرة أرواد، أما في مصر فكانت دار الصناعة الرئيسية في جزيرة الروضة، ومنها تصعد السفن في فرعي رشيد ودمياط إلى البحر . وكانت هناك دور صناعة أصغر من دمياط ورشيد والإسكندرية، ولكن الاعتماد الأكبر كان على دار الصناعة في الروضة). 25

قامت الدولة الفاطمية في المغرب سنة (296هـ) وكان للفاطميين دور كبير في الملاحة البحرية، وبخاصة بعد استقرارهم في مصر . (والحقيقة أن انتقال الفاطميين إلى مصر وقيام دولتهم فيها كان فاتحة لعصر جديد من النشاط العسكري الإسلامي في شرق البحر المتوسط في البر والبحر فقد تمكن الفاطميون أيام المعز والعزيز من بسط سلطانهم على الشام والتصدي للروم، وإخراجهم من بلاد الشام جميعاً وإعادة الجبهة الإسلامية إلى ما كانت عليه قبل إقدام أباطرة الأسرة المقدونية على العدوان على شمال الشام والفرات الأعلى).

ولكن هذه النهضة الفاطمية تتجلى بصورة أوضح في عنايتهم بالبحرية وكل ما يتصل بها . وقد بدأوا في ذلك منذ قيام دولتهم في المغرب، فقد عرفوا كيف يستفيدون من الإمكانيات البحرية الكبيرة التي تتيحها بلاد المغرب لصاحب السلطان فيها، من السواحل الممتدة ذات المواقع الكثيرة الصالحة لإنشاء الموانئ وتوفر أخشاب السفن والحديد اللازم لصنعها، ثم وجود جماعات من أهل المهارة البحرية والقدرة على ركوب البحار على سواحل المغرب كلها من رقة إلى طنجة . فمن الموانئ التي أنشئوها أو جددوا بناءها وأنشئوا دور الصناعة فيها المهدية وأصبحت من ذلك الحين حصن الفاطميين الأكبر، وتونس وسوسة وسفاقس عنابة (بونة) وجيجل وبجاية ومرسى الدجاج ميناء وهران المعروف بمرسى أزرو وميناء تلمسان المعروف باسم مرسى هنين .

وكان أكبر معين للفاطميين على هذا النشاط البحري أن سكان سواحل المغرب كانوا من المشتغلين بالبحر من قديم الزمان، ولهم دراية

على ركوب البحر وجرأة عليه، وكانوا كذلك طوال تاريخهم، فأفاد الفاطميون منهم، وتنبهوا لأهمية السيطرة البحرية كوسيلة لحماية أرض الإسلام، وأساس للتجارة ومورد للمال، فان نشاط الفاطميين في الإغارة على السواحل النصرانية كان مورداً من أكبر موارد المال عندهم وقد اشتهرت أيام عبيد الله المهدي غارة قام بها أسطول فاطمي على وادي وارى oria في كلابريا في إيطاليا عادت بغنائم وفيرة جداً).²⁶

تاسعاً - حملات الفرنج على السواحل المصرية:

تكررت حملات الفرنج على السواحل المصرية وفي تموز من عام 1169، قام الفرنج بحملة كبيرة على دمياط واحتلوها، وكان هذا كافياً لإقناع صلاح الدين بضرورة بناء أسطول قوي لمواجهةهم، وكان الأسطول في عهد من سبقه (العاضد) عبارة عن بقايا عشر قطع بحرية فيها عشرة آلاف مقاتل. 27 وكان لها ديوان يسمى بديوان الأسطول أو ديوان الملاحة، أو ديوان العمائر. وعين صلاح الدين الحاجب الشيخ (قسام اليد لؤلؤ) أميراً للبحار ومنحه لقب (مقدم الأسطول)، حيث كان رئيساً عارفاً بالريح والمجاديف والإرساء والدراية بمسالك البحر ومجاريه. 28 وكان من المقدمين عبد السلام المغربي ويدران الفارسي، وعلى أسطول بيروت يعقوب الحلبي وزوده صلاح الدين بمخصصات من موارد فريضة الزكاة وموارد القرظ والمراكب الديوانية. واستخدم صلاح الدين في الأسطول عرب المغرب نظراً لخبرتهم بسواحل العدو وموانئه، وخبرتهم ومهارتهم البحرية. 29

(غزا الأسطول العربي ميناء عكا في عام 1179. واستولى على عدد من مراكب العدو وانتصر عليهم انتصاراً ساحقاً، وقد وصف صلاح الدين هذا النصر في كتابه إلى دار الخلافة في بغداد قائلاً: انه لم يعهد من الأسطول الإسلامي مثله في سالف الدهر. وفي سنة 1170 أغار على طرطوس التي كانت تحت سيطرة الاستعمار الصليبي على الساحل

²⁶ - مقدمة ابن خلدون، طبعة الأزهرية 1930، ص 212.

²⁷ - د. إبراهيم مصطفى محمود، الحرب عند العرب، مطبعة دار العلم، دمشق 1985، 316 - 317.

²⁸ - المصدر السابق 1985، ص 317.

²⁹ - الحسن ابن عبد الله، آثار الأول، ص ص، 215، 216.

العربي السوري، مما أجبر بلدين ملك القدس على طلب الصلح، فاضطر رايموند، أمير طرابلس إلى مهادنة صلاح الدين أيضاً).

لقد كان اهتمام الفاطميين بالأساطيل والقوة البحرية والملاحة البحرية عظيماً، بهدف مواجهة البيزنطيين وردهم عن بلاد الشام، وقد قام الفاطميون بذلك ليظهروا أنهم حماة ثغور الإسلام دون العباسيين لهذا اهتم الخلفاء الفاطميون بالأسطول والملاحة البحرية فأنشأوا ديوان الملاحة والعمائر ليضاهي بذلك خطة أشغال البحر، وأقاموا عليها قائداً يسمى صاحب أشغال البحر. واستطاع أسطول الفاطميين حماية سواحل مصر من عدوان الروم حتى زوال الدولة الفاطمية.

الأستاذ الدكتور مصطفى العبد الله الكفري

عميد كلية الإدارة والاقتصاد - جامعة قاسيون الخاصة

كلية الاقتصاد - جامعة دمشق

دمشق ص ب 12341 سورية

البريد الإلكتروني: moustafa.alkafri@gmail.com

المراجع

1. جورج فاضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة وزاد عليه الدكتور السيد يعقوب بكر، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة.
2. د. إبراهيم خليل العلاف، السفن والمراكب في الخليج العربي .. قصة كفاح مجيد <http://www.wata.cc/forums/showthread.php?t=45257>
3. عبد الرحمن بن خلدون، المقدمة، مطبعة الكشاف، بيروت.
4. نعمان ثابت، الجندية،.
5. ابن خلدون، المقدمة، طبعة المهدي.
6. تاريخ الطبري.
7. الحسن بن عبد الله، في آثار الأول.
8. د. شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، سلسلة عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب . الكويت العدد 151، تموز 199.
9. إبراهيم خليل العلاف، الخليج العربي، دراسات في التاريخ والسياسة والتعليم، سلسلة شؤون إقليمية رقم (11)، مركز الدراسات الإقليمية، دار ابن الأثير للطباعة والنشر، جامعة الموصل (الموصل، 2007).
10. ابن الحسين محمد ابن احمد، رحلة ابن جبير، القاهرة، 1918.
11. ابن الأثير، الكامل في التاريخ، حوادث سنة 132.
12. الأطلس العسكري، دمشق.
13. انظر، السيد عبد العزيز سالم، الصلات التاريخية بين مصر والشام في العصر الإسلامي، مجلة العلوم، العدد / 5 / أيار 1964.
14. الأطلس العسكري، دمشق.
15. تقي الدين المقرئ، المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، مصر 1324 هـ، الجزء الأول.

16. مقدمة ابن خلدون، طبعة الأزهرية 1930.
17. د. إبراهيم مصطفى محمود، الحرب عند العرب،
مطبعة دار العلم، دمشق 1985.
18. الحسن ابن عبد الله، آثار الأول.