

دراسات في عالم البحر المتوسط

في العصور الوسطى

للدكتور صابر دياب

آداب القاهرة بالخرطوم

مدخل :

البحر المتوسط وطائه يمثل منطقة القلب بالنسبة للعالم ، ولذلك كان هذا البحر وطائه منطقة احتكاك حضارى بكل ماعنيه هذه الكلمة من معاني .

قامت بين شعوب هذا البحر العلاقات تارة ، واستعرت بينهم الحروب أخرى .. وتصارعت الدول والامبراطوريات على السيادة على اجواء هذا النطاق ليتحقق لها التحكم في العالم كله .. كان ذلك قديماً ووسيطاً وحديثاً .. وتبلورت بين دول وحكومات وشعوب العالم حقيقة أن من يريد السيطرة على العالم شرقاً وغرباً فعليه أن يخضع البحر المتوسط لسلطانه أو يجعل له فيه نفوذاً : سياسياً أو اقتصادياً أو عسكرياً أو ثقافياً ، أو نفوذاً يشمل هذه النواحي جميعها إن أمكن .

وكان من الطبيعي إذن أن يحدث احتكاك أو صراع ، ويقوم نوع من المد والجزر بين شعوب العالم الإسلامى وبين الشعوب الأخرى المطلة على شطآن هذا البحر . وقد مر هذا الاحتكاك بأدوار شتى تراوحت بين السلم

والحرب . وكان يشكل كل طور من هذه الأطوار حاجة وأحوال الدول التي لها مصلحة ما قد تتماشى أو تتصادم مع مصلحة العالم الإسلامي .

وقد أردت بدراستي هذه عن عالم البحر المتوسط أن ألقى بصيصاً من ضوء على بعض النواحي التي قد تعين على تفهم طبيعة الحياة والعلاقات السائدة في عالم البحر المتوسط في العصور الوسطى . ورأيت أن أبدأ هذه الدراسة على هيئة سلسلة أبحاث تتناول موضوعات يربط بينها جميعها أنها تناقش شيئاً ما في عالم البحر المتوسط .

واقه أسأل أن يوفقني فيما عزمته عليه .

١ - بعض مظاهر الوحدة في عالم

البحر المتوسط في العصور الوسطى

تمهيد

تخطت الوحدة الرومانية لعالم البحر المتوسط في القرنين الثامن والتاسع الميلاديين ، بدخول المسلمين كقوة مؤثرة وذات ثقل سياسي واقتصادي وعسكري في عالم هذا البحر . غير أن هذه الوحدة الرومانية ما لبثت أن عادت إليه في القرن الحادي عشر الميلادي^(١) . فقبل عصر الحروب الصليبية (فيما بين القرنين الحادي عشر والثالث عشر الميلاديين) ، قام كل من البنادقة والبيزيون والجنويون ، ليس فقط بإزاحة خطر الغارات الإسلامية والنفوذ الإسلامي عن الساحل الجنوبي والأوسط لإيطاليا (منطقة فلورية Calabria) والجزر القريبة منه ، بل أيضاً بحملات هجومية على السواحل الإفريقية المطلة على البحر المتوسط ، وحصلوا قسراً من كثير من حكام المحليين وقتذاك على امتيازات ومعاهدات اقتصادية لهم^(٢) . وبعد ذلك

بوقت قصير ، قام حكام شمال أفريقيا وأسبانيا المسلمين بتشجيع التجار
المسيحيين - الأوربيين عامة والإيطاليين خاصة - على إحضار بضائعهم
إلى أسواق بلادهم الإسلامية ، والعبور بها من خلال تلك البلدان . هذا عن
الحوضين الغربي والأوسط للبحر المتوسط . أما عن الحوض الشرقي لهذا
البحر ، فقد كانت التجارة فيه رائجة ، بسبب نشاط كل من البارونات
(Barons) - أي الأمراء والنبلاء - المسيحيين والتجارة والتجار خلال
الحروب الصليبية ، مما نتج عنه تنشيطها . وفي ظل هذه الظروف عاد الانتعاش
للتجارة وأصبحت ممتدة على طول شواطئ حوض البحر المتوسط وفي كل
أنحائه (٣) .

* * *

إن التشابه العجيب بين الحياة في مدينة كروما ، وبين الحياة في المدن
الإسلامية في حوض البحر المتوسط ، تلك المدن التي احتفظت بطابع
العصور الوسطى أمر مثير للدهشة حقاً ، وينهض دليلاً قوياً من دلائل
الوحدة في عالم هذا البحر في تلك العصور الوسيطة ، خاصة وأنه استمر
في بعض النواحي لفترات أو مدد طويلة (٤) .

وقد كشفت دراسات مؤرخ نثل كلود كاهن « Claud, Cahen » (٥) ،
حول تطور المدن الإسلامية ، والغربية الأوربية من أنه كان هناك اعتقاد
شائع ، بأن المدن الأوربية تعتبر امتداداً للمدن اليونانية والرومانية ، في
الوقت الذي لم تكن المدن الإسلامية المنظمة والمكتفية ذاتياً قد وجدت
بعد . لكن يجب الاعتراف أيضاً بأن المدن الغربية لم تكن في أواخر أيام
الحضارة الرومانية ، تمتلك استقلالاً كاملاً ، بينما نجد ، المدن الإسلامية
الأولى تنظيماً محلية مختلفة ولشيطة ومعترفاً بها من جانب السلطات
الإسلامية (٦) .

وإذا كان قد حدث اختلاف أساسي بين الشرق والغرب حوالى القرن
الثانى عشر الميلادى ، بظهور قوى جديدة وبميزة لعبت دورها فى تغيير وجه
الحضارة الغربية ، فى الوقت الذى كان الجنود والموالى (أو العبيد) يستولون
على السلطة فى معظم الدول الإسلامية ، فإن الوحدة التى سادت عالم البحر
المتوسط عام ١٠٥٠ م ، كانت لاتزال وحدة حقيقية (٧) .

ومن الملاحظ أنه على الرغم من أن الساحل الشمالى الغربى من عالم
البحر المتوسط ، - بما فيه أسبانيا - ، مثله فى ذلك مثل الساحل الأفريقى
الاسيوى ، قد انقسم إلى دول عديدة مستقلة ومنفصلة سياسياً عن بعضها
البعض ، وعلى الرغم من الحروب المستمرة التى نشبت بين هذه الدول المختلفة ،
فإن الناس والبضائع والأفكار لم تكف لحظة عن الانتقال بحرية وأمن
من مكان إلى آخر (٨) .

وعلى الجانب الإسلامى يمكننا إثبات هذه الحقيقة اعتماداً على مصادر
عديدة : كتاريخ المؤرخين والباحثين ، وبعض كتب الرحلات الممتازة
والمكتوبة فى ذلك الوقت نفسه ، والوثائق التى يمكن الرجوع إليها ضمن
مجموعة الجيزا Cairo Geniza التى تتضمن تسجيلات مفصلة عن الحياة كما
كانت فى تلك الفترة وبصفة خاصة حياة الفئات المتوسطة والدنيا فى المجتمع
والتي لم تتأثر بعمليات الاختصار والتنذيب التى تتطلبها الكتابة الأدبية (٩)
والجيزا هى مجموعة الوثائق التى وجدت أو توجد فى معابد اليهود ، وهى
تتناول بالدراسة بعض مظاهر الحياة السياسية والاجتماعية والاقتصادية فى
مصر أو غيرها من البلدان الإسلامية التى بها معابد يهودية ، فى عصر الفاطميين
والأيوبيين بالذات ، وهى تساعد كثيراً على الخروج بنتائج طيبة بالنسبة
لتاريخ مصر فى عصر الفاطميين والدولة الأيوبية . وكلية جينزا عبرية
أطلقت وقتذاك على مكان دفن الأشياء المتعلقة برهبان وعامة اليهود ، وهى

تقابل كلمة « جنازة » في العربية . وكان من معتقدات اليهود في العصور الوسطى أن كل ورقة كتبت بالعربية لا يجب أن تمزق أو تحرق ، بل تحفظ لأن العبرية ، في تقديرهم ، - لغة الله ولها صفة القداسة ، ولذلك فكل ما يكتب بها أو كل ما يكتب عليه بها له صفة القداسة بالخلود (١٠) .

وبادىء ذي بدء ، لابد من التأكيد على حقيقة هامة وهي : أن كاتبوا الرسائل - (الرسائل Letters) - ومسجلوا الوثائق Deeds المحفوظة أو الموثقون ، والجينزا ، كل هؤلاء كان معظمهم من اليهود ، وذلك على الرغم من أن حوالي ثمانين في المائة من هذه الرسائل والوثائق والجينزا مكتب بالعربية وليس بالعبرية . كما يرد باستمرار ذكر المسلمين والمسيحيين في هذه الوثائق ، مما يوضح أن اليهود لم يقوموا بدور يذكر يزيد عما كان للجماهير الأخرى .

وأيا كان الأمر ، فإن هذا القدر الكبير من حرية الاتصال الذي تمتع به الناس - والذي تنطق به بصورة واضحة بجموهة الجينزا - لم يكن من الممكن توافره ، ما لم تساعد عليه وتدعيمه السلطات الرسمية ، والجو السياسي العام السائد آنذاك في الدول وبين الشعوب المحيطة بحوض البحر المتوسط (١١) .

وأكبر شاهد على حرية الحركة هذه ، ما نجده في الآلاف من القصصات والرسائل المتبادلة بين الأفراد ، فهذه وتلك لم يرد فيها أية إشارة توحى بعدم وجود هذه الحرية . فقد يشير الشخص إلى زيارة له قام بها إلى مدينة ما مثل بالرمو Panarmus, Palerm ، أو جنوة Genoa ، أو مرسيليا Marsellia ، أو إلى أي مكان آخر في إسبانيا ، أو شمال أفريقيا ، أو مصر ، أو إلى السواحل السورية ، أو حتى إلى أماكن في الدولة البيزنطية

مثل ثغر تساليا أو تسالونيك « Thessalia » ويعرف أيضاً باسم أطلاليا « Attalia » (١٢) أو طيبة .

وربما يكتب الشخص خطاباً عن رحلته بالعربية ويرسله من سيلوقيا « Selucia » إلى القاهرة ، يذكر فيه مروره - خلال رحلته - على غزة ورودس وخيوس « Chios » والقسطنطينية « Constantineple » ، دون أن يشير إلى أية صعوبات اعترضته بسبب الحدود السياسية . وقد ينتقل بحرية كل صيف بين مدن رومانيا ومصر والشام الفاطمية ، وبين موافى المغرب وبني زيري في تونس (أفريقية) (١٣) ، حتى في أوقات التوتر الشديد بين الدولتين .

وقد يسافر التاجر مستغلاً الطريق المباشر بين الاسكندرية وأشبيلية أو المرية « Almeria » في أسبانيا . وفي كل هذه الحالات لم يكن السفر يقتضى من المسافر إلا حمل معه البراءة ، والتي تعنى أن صاحبها قد سدد ضرائبه (١٤) ولم يكن بإمكان التاجر المسافر التنقل بدون هذه البراءة ، ولو حتى في داخل مصر ذاتها . وتذكر لنا الوثائق التاريخية ، وبخاصة مجموعة الجيزا ، أناساً كانوا يحملون هذه البراءة أو نسوها في البيت ، أو أناس استقلوا مراكباً نيلياً متنقلين من قرية إلى قرية دون أن يحملوا دوصل الجالية ، وهذا وذاك دليل على أهمية هذه البراءة (وصل الجالية) في ضمان التحرك والسفر بالبضائع داخل وخارج أقطار عالم البحر المتوسط وقتذاك .

وهناك حدث يقف شاهداً على مدى أهمية هذه البراءة . وهي أنه عندما زار الشاعر اليهودي جوده هاليفي « Judah - HaLevi » القاهرة في طريقه إلى الأراضى المقدسة بفلسطين للحج ، اضطر أصدقاؤه في الاسكندرية إلى تدبير أمر شهادة الضرائب (البراءة) الخاصة به مع السلطات الإسلامية الفاطمية . وذلك ما تدركه جيداً من خطاب على جانب كبير من الأهمية

أرسل إليه من الاسكندرية ، حيث كانت أشعاره تجمع وتدون هناك
حينئذ (١٥) .

غير أنه من الإنصاف القول بأن الحرص من جانب السلطات الإسلامية
في مصر والشام وقتذاك - (أواخر عصر الدولة الفاطمية) - التأكيد
على التجار الأجانب بضرورة حمل البراءة ، لم يكن ينظر إليه على أنه قيد على
حرية الحركة والانتقال ، ولا يمكن لباحث منصف أن ينظر إليه
كذلك .

وفي أوائل العصر الأيوبي - (خلال حكم صلاح الدين يوسف
ابن أيوب مؤسس الدولة الأيوبية في مصر) - وبسبب الصراع الذي كانت
رخاه تدور على أرض الشام بين المسلمين والصليبيين (الفرنجة كما يسميهم
المؤرخون المسلمون ، كان من الطبيعي بل من الواجب أن يصبح هناك نوع
من الحذر في السماح للرعايا الأجانب بأن يجوسوا خلال الديار الإسلامية
لاى سبب كان ، وذلك لظروف الحرب المشتعلة أوارها حينذاك بين بلاد
الإسلام والجيوش الصليبية . يدلنا على ذلك ، ما أورده «جواتيين
Goitein» ، (١٦) ، من أن رجلاً أرسل خطاباً من الاسكندرية إلى مدن يذكر
فيه : « إن ناظر الميناء لم يسمح له بالسفر ، لأنه وجدته (أى الرجل المسافر)
مشيراً للشكوك ، ل مجرد أنه حضر على مركب أفرنجي . ومن ناحية أخرى
نرى رحالة وجغرافيا أسبانيا مسلماً معروفاً هو « ابن جبير » ، أمكنه السفر
أواخر سنة ١١٧٢ م ، من عكا « Acre » ، إلى صقلية ، ومن صقلية إلى أسبانيا ،
على ظهر سفن مسيحية . مما يوحى بأن الرجل الذي منع من السفر من ميناء
الاسكندرية ، لم يمنع ل مجرد أنه حضر على ظهر مركب أفرنجي كما يزعم .
فربما يكون السبب أقوى من هذا وهو ما لم يذكره جواتيين في الققرة التي
نقلها من خطاب الرجل ، ويقول أنه لم يذكره .

وعلى أى الحالات ، ومهما يكن من أمر ، فحتى لو كان الرجل قد منع لهذا السبب الذى أبداه هو ، أى بسبب حضوره على ظهر (متن) سفينة افرنجية ، فليس فى ذلك حرج بضير السلطات الإسلامية فى مصر وقتذاك ، وذلك بسبب حالة الحرب والمواجهة التى كان يعيشها العالم الإسلامى عامة ، ومصر والشام بصفة خاصة ، ضد الصليبيين (الإفرنج) منذ أواخر القرن الخامس الهجرى (أواخر الحادى عشر الميلادى) أضف إلى هذا أنه كان من الشائع والمقبول وقتذاك - أواخر القرن الثانى عشر الميلادى - أن يسافر اليهود الذين يعيشون فى بلاد إسلامية على ظهر سفن غير إسلامية ، سواء من بزنطة أو جنوة أو نورمانديا أو تيرانا . وكان من المعتاد أن يكتب رجل من أسبانيا إلى زوجته فى القاهرة خطاباً يقول فيه : « أنا أنوى الحضور على جيتانى ، - (أى على مركب إيطالية من جايتا « Gaeta ») - تماماً كما يكتب المرء فى الأيام الحالية فى برقية أو خطاب : « سوف أسافر هذا الصيف على ظهر سفينة (أو متن طائرة) هولندية (١٧) أو بريطانية أو مصرية ، مثلاً .

لكن الأمر الذى لا شك فيه حقاً أن القرصنة والحروب البحرية التى سادت حوض البحر المتوسط - من جانب جماعات من المسلمين والمسيحيين على السواء - كانت من العوامل التى حدثت من حرية الانتقال والحركة فى عالم البحر المتوسط . ولنضرب على ذلك بعض الأمثلة القليلة منها هذه الملاحظة العجيبة التى أرسلها تاجر من الاسكندرية إلى القاهرة ، إذ كتبها بعد ظهر يوم جمعة قائلاً : « انتهى الآن انتهيت من أخذ حمام ، ، وهو ما يعنى بالطبع أن شيئاً لم يحدث فى ذلك الوقت يكون من شأنه تكبير صفو الأمن . وهناك ملاحظة أبدأها رجل أسباني تقول : « لقد وصلت اتوى من المرية « Almeria » ، بأسبانيا . أن صديقك رجل الأعمال فى فزان « Fez » وسراکش أرسل إلى قضيياً من الذهب - بالتأكد هو من السودان - ليشترى لك بقمته

حرباً أسبانياً . وأنا أعتقد ، على كل حال ، أن هذه ليست فكرة طيبة
أو جيدة ، وبالتالي فإنني أبعث لك بقضيب الذهب كما هو على حاله . ومن
ناحية أخرى فإن صديقاً آخر لصديقك رجل الأعمال هذا دفع لي كمية
كبيرة من العنبر (Ambergris) (١٨) ، وهو ما أبعثه لك . وأرجو أن
تبعث لي بالتالي عدد (٥) (خمس) فارورات من المسك (Musks) في حدود
نفس القيمة . وأرجو منك أن تبيع العنبر بمجرد وصول هذا الخطاب إليك
ويشترى بقيمته المسك ، لكن أرساها حالا ، (١٩) .

كذلك ورد في خطاب توصية كتبه شخص يدعى شلومو بن جودة
(Slomon b Joda) رئيس الأكاديمية اليهودية في اورشليم ، القدس ،
(Jerusalem) يقول : « حامل هذا الخطاب يهودى من خراسان ، وقد
امتدحه أصدقائي في أشييليه ، وهو الآن في طريقه إلى القاهرة ، رجاء
العناية به ، . على أننا لا نستطيع معرفة كيف حضر هذا اليهودى من شمال
شرقى إيران (خراسان) إلى أسبانيا . فلربما يكون قد جاء إلى اورشليم
من الطريق الشمالى ماراً بصقلية وصور وعاكا . واستطاع « شلومو بن جودة ،
الزعيم الروحى لليهودية الغربية ، عن طريق مؤسسات الحج اليهودية إلى
اورشليم - أن يكون قريباً وينسى علاقاته الشخصية بعدد كبير من الناس
من عالم البحر المتوسط . وعلى كل حال ، فإن الطريقة العملية التى قدم بها
هذا المسافر الخراسانى تبين لنا إلى أى مدى أصبح عالم هذا البحر المتوسط
صغيراً وقتذاك (٢٠) .

وهناك ظاهرة أخرى تدلنا على الوحدة التى سادت عالم البحر المتوسط
في العصور الوسطى ، هذه الظاهرة هى تكرار حالات الزواج بين أشخاص
من بلاد مختلفة . والأدلة فى هذا الجانب كثيرة ومتوافرة فى مجموعات
الجزيرة ، وهذه الظاهرة لم تقتصر على الأسر أو العائلات الكبيرة ذات

الشأن في أسبانيا وتونس ومصر مثلاً . بل نجدها أيضاً في الأوساط الدنيا ، من الذين كانوا يقومون بخدمة سادتهم في البلاد المختلفة . ففي رسالة مرسلة من مدينة صور « Tyre » - على الساحل اللبناني - تبعت فتاة إلى رجل في القاهرة بتوكيل ، ليختار لها زوجاً وإتمام إجراءات الزواج باسمها كولي لها . ولم يقتصر ذلك على الدول الإسلامية فقط ، بل هناك خطاب آخر - ينوه عنه جواتين بأنه مكتوب بعبرية جميلة بعثته سيدة مصرية يهودية تعيش في القاهرة ، حيث لا يزال يعيش أخوها - يوضح أن هذه السيدة اليهودية المصرية متزوجة من أوربي وأن ابنتها تحمل اسماً يونانياً هو « زوى » ZOE^(٢١) .

على أن أهم مظاهر هذا العصر الوسيط الرئيسية ، التي كشفت عنها الوثائق المحفوظة ضمن مجموعة الجينزا ، كان هو عدم تأثر الوحدة الديالية والجماعات الدينية في استقلالها ، بالحدود السياسية . وكانت الجماعات اليهودية تقوم بجمع الأموال والتبرعات بواسطة المنظمات اليهودية المنتشرة في أنحاء مصر والشام إبان العصر الفاطمي - للاتفاق منها على الأكاديمية اليهوديتين الكبيرتين في بغداد العباسية . كذلك كانت أموال التبرعات تجمع سنوياً في الغرب السني الإسلامي : في أسبانيا ، وشمال أفريقيا ، للاتفاق على الأكاديمية اليهودية بالقدس ، التي كانت تحت نطاق السيادة الفاطمية الشيعية الحاكمة على مصر والشام وقتذاك .

أضف إلى هذا أن الهبات والهدايا كانت ترسل من الأقطار المسيحية إلى مدينتي بغداد والقدس . من ذلك ما كان يرد من اليهود في مدن مثل : لوكا (Lucca) بشمال إيطاليا ، وناربون ومونتلبليه بفرنسا ، ومينز (Mainz) بألمانيا . وكل هذه المجموعات اليهودية كانت ترفع أسئلتها المتعلقة بأمور العقيدة والمذهب ، وحتى النواحي المدنية ، إلى أصحاب الرأي من الفقهاء

عندهم، وكانوا يمدونهم بإجابات متعددة تصعب على المحضر . وهذه الإجابات
الفقهية هي في الواقع أقرب ما تكون إلى « الفتاوى » أو « الرأي القانوني » ،
هذه المسلمين ، وكانوا يحترمونها ويلتزمون بتنفيذها على أصحابها حتى في
بلدانهم النائية عن مركز الخلافة أو الحكومة المركزية (٧٢) .

كذلك كان القضاة اليهود لا يتم تعيينهم - سواء في مصر ، أو تونس
أو المغرب عامة - إلا بعد موافقة رؤساء الأكاديمية اليهودية في كل من
القدس Jerusalem و« بغداد » Baghdad . ومن المؤكد أنه كانت هناك
علاقات مشابهة بين الدول المسيحية وبنى زيري في تونس . وهذا وذاك
أسهم - بلا شك - في توطيد وتدعيم حرية الانتقال والحركة ، كما أسهم
كذلك في توحيد عالم البحر المتوسط . وكان من الطبيعي أن ينتج عن هذا
نوع من العلاقات والحضارة المزدهرة ذات السمة التجارية بصفة خاصة
حول البحر المتوسط . وهذا النوع من العلاقات والحضارة ، الذي كان
التجار يمثلون فيه العنصر الأساسي والهام ، تطلب مزيداً من حرية الحركة
وسهولة الانتقال أو الاتصال .

وبما لا شك فيه أن البلدان المحيطة بالبحر المتوسط - سواء إسلامية
أو مسيحية - كانت لديها عناصر وتقاليد حضارية مشتركة . غير أن هناك
حقيقة هامة لا جدال حولها ، هي أن وحدة عالم البحر المتوسط ، بدأت
في التفتت والتحلل ، بمجرد أن تعرضت الدول الإسلامية ، المطالة على هذا
البحر بصفة خاصة ، للغزو الأجنبي : سواء القادم من أواسط آسيا وبلاد
القوقاز فيما يعرف « بالغزو المغولي » ، - وهي مناطق ليس بينها وبين عالم
البحر المتوسط رباط أو تقاليد مشتركة ، أو ذلك الغزو الاستعماري القادم
من الغرب الأوربي المسيحي ممثلاً في الحملات الصليبية التي دهمت العالم
الإسلامي في مصر والشام منذ أواخر القرن الحادي عشر حتى نهاية القرن
الثالث عشر الميلادي (٧٣) .

الرحلات البحرية والهرية في عالم البحر المتوسط :

إن وحدة عالم البحر المتوسط في منتصف العصور الوسطى ، تمت من خلال وبفضل تلك الرحلات البحرية الممتدة والطويلة ، التي حملتها وأمواج المد والجزر في البحر ، . ويوجد في مجموعة الجينزا الكثير من المعلومات في هذا الصدد . فهي تهوى وصفاً لنحو ستة عشر نوعاً من السفن التجارية والحربية ، وتفصيل عن أكثر من مائة مركب ، وعشرة قوارب صغيرة قامت بمثل ما قامت به ست وثلاثون سفينة في نقل البضائع التي كانت تصل أنواعها إلى نحو مائة وخمسين نوعاً ، حملتها السفن والمراكب والقوارب المختلفة . وأمدتنا بمعلومات وغيره كذلك من ملكية السفن ، وكيفية إدارتها وقيادتها ، وفصول وأوقات إبحارها وعودها ، وكيفية إعداد المسافرين ، والطرق التي سلكتها ، وما تبودل من رسائل ، وكل ما يتعلق بحركة المراكب ورسوها ، وعطبها أو تعطلها ، وعمليات القرصنة للبحرية ، وما استتبعه هذه الأعمال من عمليات فداء للأسرى بالمال ، وموضوعات أخرى كثيرة من هذا القبيل ناقشتها مجموعة الجينزا المذكورة (٢٤) .

وهل أى الأحوال ، فن الرجوع أن يكون ما حدث من ازدهار شهادته الأقطار الإسلامية في الشمال الأفريقي — وهي مطلة على البحر المتوسط — إنما يرجع الفضل فيه بالدرجة الأولى ، إلى الأوضاع العالمية السائدة في حوض البحر المتوسط آنذاك . ففي معظم دول أوروبا الغربية وبخاصة أسبانيا وغالة (أو فالبا وهي فرنسا حالياً) وإيطاليا . كان البؤس والظلام والفقاء السائد في العصور الوسطى في هذه الأقطار الأوربية ، يفسح المجال بانتظام لاتعاش فكرى واقتصادى لمدن البحر المتوسط الإسلامية مثل تونس في أفريقية والإسكندرية ودمياط وتبس في مصر ، وصور وصيدا وعمكا وبيروت وطرابلس في سواحل الشام ، وسبتة والمرية في الأندلس الإسلامية . وكانها منتجات الشرق هامة وأساسية لهذا الانتعاش (٢٥) .

ومن ناحية أخرى ، فإن السفن الكبيرة التي كانت تنقل بانتظام نحو ٥٠٠ من المسافرين مع بضائعهم من أسبانيا إلى الشرق - وهو ما توضحه وثائق الجينزا الخاصة بالقرن الحادي عشر - لم يكن استعمالها شائعا وقتذاك . ولذلك صار على مدينة وميناء تونس ، وموانئ جزيرة صقلية ، ومدن إيطاليا الساحلية ، أن تقوم بعمل مراكز التوزيع في حوض البحر المتوسط . وإذا كان هناك ثمة ازدهار أحرزته دولة إسلامية كالفاطمية في المغرب ويرجع جانب من الفضل فيه إلى كفاءة إداريتها وحكامها ، فإن الجانب الآخر والهام من هذا الفضل الكبير في ذلك النمو والإزدهار يرجع إلى التجار الذين كانوا يمثلون العمود الفقري لإقتصاد هذه البلاد (٢٦) .

ولنعرض الآن لمناقشة حركة التجارة ومشكلاتها في العصور الوسطى براً وبحراً ونهراً في عالم البحر المتوسط فقط . وهو ما تبيحه لنا تقارير الجينزا .

أولا : إن كل ما كان يمكن عمله آنذاك ، هو أن يسافر الناس عن طريق البحر وليس البر . ولنضرب مثلا على ذلك : ففي عام ١١٤٠م تقريباً سافر شخص يهودي إيطالي ، من رجال الأعمال ، من طرابلس الغرب وليبيا ، إلى قابس « Gabes » بالقرب من تونس . وقد نصحه صديق له بأن يسافر على ظهر سفينة كبيرة كانت مبحرة - وقت سفره - إلى أشبيلية في أسبانيا وكانت تقطع الرحلة - إذا ساعدتها الرياح - في ثمانية أيام ، دون أن ترسو على بر طوال هذه المدة . وحينذاك كان عليه أن ينتقل في قارب كبير إلى مدينة المهديّة (٢٧) ، ميناء تونس الرئيسي ، محاولا الوصول إلى جهته المقصودة من المهديّة ، وهذا بالطبع طريق غير عادي . غير أن الأحوال السياسية وقتذاك لم تكن مطمئنة ولهذا فإن ذلك الرجل سافر في النهاية عن طريق البر . وعلى العموم أن نسبة الوثائق أو المراجع المتوافرة

عن السفريات البرية بالنسبة إلى تلك التي عن الرحلات البحرية ، لا تعدو أن تكون بنسبة ١ : ٥ (٢٨) . وهذه النسبة جديرة بالصحة لسببين :

(أ) التفاوت الكبير بين عدد أوراق الجينزا التي وصلت عن النصف الثاني من القرن الحادي عشر الميلادي ، وهي قد خلطت بين الرحلة البحرية التجارية . وبين الهجوم على شمال أفريقيا بواسطة قبائل بني هلال وبني سليم . وفي الحقيقة فإن إمارات الجينزا إلى رحلة القافلة تكررت في النصف الأول من هذا القرن ، أكثر من أي فترة لاحقة . وحتى هذا الوقت ، فن المعتقد أن نسبة الرحلات البرية إلى البحرية كانت بنسبة واحد إلى عشرين (١ : ٢٠)

(ب) أن أغلب خطابات الجينزا كتبها يهود واليهود ، لا يسافرون أيام السبت والأجازات . وإنما كان سفر اليهودي دائماً في قافلة ، تزيد مدتها عن ستة أيام ، وهو إما أن يتخلف عنها ، أو يتعجل ليلحق بمقدمتها ليتمكن من الاحتفال بيوم راحته (يوم السبت) . وكلا الحالين ورد ذكره في التقارير التي أحوتها مجموعة الجينزا . وهذه القافلة التجارية كانت تتطلب ، بالطبع ، حراسة أو خفارة خاصة ، وهذا أمر مكلف وخطير في الحالين معاً . فإذا كان المسافر - اليهودي - غنياً ، أو بصفة خاصة صاحب نفوذ أو سطوة ، فإنه يستطيع أن يقنع القافلة كلها بالتوقف يوم الراحة الأسبوعية لليهود (أي يوم السبت) ، وهذا أيضاً أثبتته الجينزا . وما يهدر ذكره أن هذه الحالات استمرت سائدة دون تغيير حتى القرن التاسع عشر الميلادي .

فقد ذكر المستشرق الذائع الصيت أ. س . يهودا^(٢٩) A.S. Yahuda - في مجموعة مقالاته - أن جده (لوالده) حين هاجر من بغداد إلى القدس (أورشليم) سنة ١٨٥٢ م ، اشترط على القافلة التي سيسافر معها أن تجعل يوم السبت يوم راحة لها ، وهو في سبيل ذلك تكبد مبالغ كبيرة . وبسبب هذه الظروف فإن التفويضات ، التي أودعها اليهود لأصدقائهم من رجال

الأعمال المصلية ، أو الحجاج القاصدين إلى مكة ، وردت في خطابات ،
جاء في بعضها : « إذا كانت هناك قافلة ، وكان بها مسلمون موثوق فيهم ،
أرجو أن ترسلوا البضائع معهم . . . » . وعلى أى حال ، فإن تلك الإشارات
لم تكن عامة أو شائعة . وكقاعدة عامة ، فإن الناس سافروا بالبحر ، حتى
في المسافات القصيرة مثل تلك التي بين عكا والرملة - طريق ياقا - وفلسطين
أو بين صور وطرابلس الشام (٣٠) .

وعلى الرغم من أن الأحوال اختلفت كثيرا ، أحيانا ، حتى خلال
أيام العام الواحد ، فإنه يبدو - على الرغم من أن ذلك ليس مؤكدا بعد -
أن متاعب السفر ، والنفقات ، وانعدام الأمن والطمانينة ، كانت أكثر في
السفر عبر البر عنه عبر البحر ، وهذا ، مع أن هناك أسبابا أخرى لذلك
التفاوت بين وسيلتي السفر والعبور وقتذاك (٣١) .

ثانياً : أن سفر القافلة أو إبحارها كان يتم بطريقة غاية في النظام والتنسيق .
ففي الشتاء ، وحين تكون حالة البحر لا تسمح بالملاحة البحرية ، كانت
هناك ثلاث قوافل تعبر من سجلماسة - ميناء مراكش الصحراوي الكبير
وتسير عبر القيروان ، وطرابلس ، وبرقة إلى مصر . وفي الصيف ، كذلك ،
فإن القافلة التجارية لا تستخدم الطريق البحري في رحلتها . لأن السفن عادة
ما تبحر في قوافل ابتداء من فصل الربيع ، وتظل في رحلاتها إلى أن تعود
عند حلول عيد الصليب Festiavl Cross الذي يحل في ٢٦/٢٧ سبتمبر .
والقوافل البحرية الأخرى تطلع في الشهر القبطي « بؤونة » ، الذي يبدأ في
٧ يونيو من كل عام . أما الفترة ما بين نهاية مايو وبداية يونيو ، فإن القوافل
التجارية البحرية التي بالخارج ، تكون في حاجة إلى فترة تتراوح بين
شهرين وثلاث شهور لتقطع المسافة ما بين مصر وتونس ، في مهمة تجارية ،
إلى المحطات الوسيطة خلال الطريق . ففي أحد الخطابات ، توجد إشارة إلى
مدينة القيروان ، تبين بوضوح وصول القافلة لها بعد مضي شهرين يوماً .

وهذه المدة أو المسافة الطويلة ، التي كانت تستغرقها القوافل كانت تعرف باسم الموسم « Mousim » ، وهي نفس الكلمة المستخدمة في رحلات المحيط الهندي التجارية، وتعرف بها رياح مسماه بالموسمية. وهذه الفصول أو المواسم وعلاقتها بالرحلات البحرية في حاجة إلى توضيح ودراسة أكبر .

ثالثا : كان عامل السرية هاما جدا في إعداد وتجهيز الرحلة البحرية التجارية أو الرحلة البرية التجارية أيضا ، وعلى الرغم من هذا فان أيا من المؤرخين أو الجغرافيين المسلمين لم يتعرض بالدراسة لهذا العامل الهام أو يوضح سبب اللجوء إليه . وعلى كل حال ، فلقد سافرت الناس والبضائع عبر البحر ، بينما كان البريد يتم إرساله عبر البحر . والحق ، أن المصادر الأوربية تكلمت كثيرا عن نظام البريد في عالم البحر المتوسط ، بصفة عامة، والدول الإسلامية بصفة خاصة . وقد ظلت الخدمة البريدية Postal-Service مستمرة وتحت إشراف والمصلحة الحكومة الإسلامية، مثلما كان عليه الحال في الصين والامبراطورية البيزنطية إبان العصور الوسطى .

وعلى أي حال ، فإن هذا الجانب الهام - البريد - خصص أساسا لخدمة الحكومة وأعمالها الرسمية المتعلقة بالاشراف على الإدارة والولايات. وفي مجموعة الجينزا - وكما عرفنا كثيرا عن عمليات تجارية جرت ، فإن ثمة خدمات بريدية خاصة ، كانت لا تقل أهمية بالنسبة للشعب عن البريد الحكومي المصلحي . وقد قام بهذا العمل البريدي عمال أوسعة سمي الواحد منهم باسم « الفيج »،^(٢٢) (أو العداء) ، في كل شمال أفريقيا ، بينما عرف باسم « الكتبي » - أي حامل الكتب أو المكاتب أو الخطابات - في غرب آسيا . وهذه الخدمة البريدية عموما ، كانت تدخل في نطاق مسئولية وإهتمام الحكومة الأساسية . وقد ظل هذا النظام الأخير محتفظا بعدد من المحطات للراحة ، وتغيير الحيوانات فيها واستبدالها بغيرها مستريحة قوية

غير منهكة أو ضعيفة ، ثم يكمل المشوار بها شخص آخر يتولى أمر المراسلات والطرود الوافدة إليه من نقطة البدء حتى نهاية الرحلة أو المطاف .

أما عن الخدمات البريدية الخاصة بالأهلين (الخدمات البريدية الأهلية غير حكومية) ، فكان يقوم بها « سعاة خصوصيون » لهذا النوع من الخدمة . وكان الساعي منهم ينقل البريد من القيروان « Kairouan » على طول الطريق إلى القاهرة ، ومنها إلى المرية^(٢٣) بإسبانيا الإسلامية ، وكان ساحل شمال أفريقيا المطل على البحر المتوسط مساراً للبريد أيضا إلى الاسكندرية بمصر . وهذه الخدمة البريدية الخاصة لم تكن مكلفة أو باهظة النفقات نسبيا . إذ كان الخطاب المرسل من المرية « Almeria » إلى الاسكندرية ، يتكلف درهما ونصف درهم فضي ، في الوقت الذي كان فيه الخطاب العاجل المرسل من بيت المقدس (أورشليم) إلى الرملة يتكلف نصف درهم . وربما كانت الخطابات المرسلة من مدينة إلى مدينة أخرى بالبر ، تشير إلى بضائع أو أصدقاء من رجال الأعمال توجهوا في نفس وقت ارسال الخطاب بطريق البحر في قارب أو مركب^(٢٤) .

رابعا : لم يكن هناك ثمة فرق واضح في العصور الوسطى بالنسبة للمراكب الصغيرة نسبيا في إبحارها أو سيرها ، سواء في البحر أو النهر . ولذلك فلا غرابة أن نجد مجموعة الجيوزا تورد اشارات لقوارب أنت من البحر ، وأكملت طريقها في المياه الداخلية (النهرية) ، والعكس بالعكس . فن ذلك ما نقرأه عن مراكب افاضى مسلم غنى من مدينة صور ببلاد الشام (في لبنان حاليا) ، ذهبت من دمياط - بالفرع الشرقى للنيل - إلى القاهرة المعزية ، ومن هناك اتجهت نحو الفرع الغربى للنيل فالاسكندرية ، ثم تونس .

وعلى أى حال ، فقد كان من المعتاد وقتذاك أن يترك المسافرين

والودائع ، المراكب الصغيرة في موانئ البحر المتوسط ، ويكملوا طريقهم عبر الأراضي الداخلية بوسائل أخرى ، وبصفة رئيسية عن طريق النيل . ولعل السبب في ذلك يرجع إلى استمرار التغييرات التي حدثت من جراء النار الهائلة ، التي اندلعت من قاع النيل وقتئذ ، مما جعل الملاحة فيه ، نتيجة لهذه النار ، محفوفة بالخطر .

وبالتالي فإن نوما خاصا من المهارة ، كان لابد من توافره لبعثارة وربابنة المراكب النيلية ، وهو ما لم يكن متوافرا لدى بحارة وربابنة المراكب السائرة في البحر المتوسط . وهناك العديد من التماذج للسفن التي استخدمت في النيل مثل المصارى Ushari - وهو قارب نيلي - والجرم Jarm - وهو قارب أو صندوق للشحن Barge - ، والسميرية Sumayria^(٢٥) - وهو نوع من المراكب العراقية - ، وقارب طربل مربع يسمى الخيطي Khiti - من الخيطية Khitiya - وقد نوهت عنها مصادر عدة ، تكلمت عن تاريخ العراق في صدر الاسلام ، ولم تذكر شيئا عنها في مصر في الفترة التي نناقشها في بحثنا (أي القرنين الحادي عشر والثاني عشر الميلاديين) (٢٦) .

خامسا : فيما يتعلق بالملاحة في أعلى البحار ، كانت السفن تبحر - في العادة - في قوافل بحرية مسلحة « Armament Caravans » ، لتتحول وقت الخطر إلى سفن حربية تزود عن نفسها عادة الأعادي وتؤدبهم . ولذلك ، فقد كان من المعقول أن يتوقف إبحار أغلب - إن لم يكن كل - التجار أو عدم إبحارهم ، على وجود أو عدم وجود محاربين يصحبونهم في رحلاتهم التجارية ليتولوا مهمة الدفاع والحماية عنهم ولهم . وكان من المعتاد أن تصاحب السفينة الكبيرة سفن صغيرة خاصة بأحد الأقارب أو الأصدقاء للمسافرين في القافلة .

وبدئى أنه حين كانت القافلة تبحر في أحوال بحرية سيئة ، فإن المراكب الصغيرة أو القارب كانت فرصته في البقاء والنجاة أو السلامة أكثر مما كان للمراكب الكبير ، ولا سيما حين كانت السفينة الكبيرة تفقد أشرعتها ودفتها ، وهو ما كان يحدث فعلا ولا كثيرا . فلقد ورد في أحد الخطابات المكتوبة بواسطة يهودى باللغة العربية ، أن مراكب الخدمة^(٢٧) تمكن من النقاط من بقوا أحياء من السفينة الرئيسية (الأم) . غير أننا لم نجد في أوراق الجينزا أى إشارة إلى ما يمكن أن نسميه بقوارب النجاة ، التي ربما تكون قد حملت على ظهر السفينة الكبيرة ، وهو على ما نعتقد ما لم يكن معروفا أو مستخدما حينذاك .

سادسا : أما عن الأنواع الخاصة للمراكب الوارد ذكرها في مجموعة الجينزا . فيدخل أغلبها تحت النوع المعروف باسم القنبر « Qunbar » . وهذه الكلمة (القنبر) لم نثر عليها بعد في القاموس العربى ، ولم تذكرها كتب الأدب أو التاريخ الإسلامى . وعلى أى الأحوال ، فإن الامبراطور البيزنطى ليو الحكيم (٨٨٦ - ٩١٢ م) ، ذكر - في كتابه الذى وضعه عن فن الحرب - أن كلمة القنبر تقابلها فى اليونانية « Konbarian » ، وهى مأخوذة عن المسلمين ، وإن ابنة الامبراطور « قسطنطين السابع » ، وصفها بأنها سفينة كبيرة . كذلك فإن البنادقة استخدموا هذا النوع من المراكب فى القرن العاشر الميلادى ، وعرفوه باسم جومباريا « Gombaria » . وعلى كل حال ، فقد كان البيزنطيون والبنادقة يشيرون بكلمة « القنبر » ويقصدون بها رجل الحرب ، وهى ما عرفتها مجموعة الجينزا - على وجه التأكيد فى القرن الأخير بأنها سفينة تستخدم فى نقل الأحمال الثقيلة والمسافرين^(٢٨) .

سابعا : فضلا عن أن السفن التى تبحر ، والقراقر^(٢٩) ، والأغربة^(٣٠) ، كانت تدفع أو تسير ، بصفة أساسية ، بواسطة مجاذيف ، وكانت تستخدم

في السفر والارتحال ، فان « القرقور » كانت له مزايا تكتيكية وملاحية تفوق ما كان للسفن الاخرى . إذ كان خفيف الحركة ، قادراً على المناورة بسهولة ، والهرب من هجمات القراصنة المزعجة ، كما كان بالطبع - لصغر حجمه - أقل تعرضاً لتغيرات الريح والأنواء المفاجئة . على أن الإشارات التي تدل على استخدام القراقر كسفن تجارية ، لازالت باهتة أو نادرة نسبياً فيما وصلنا من كتابات . ويبدو أن استمرار (ملازمة) السفر في عرض البحر ، أو حتى بهامب السواحل (المساحة) ، كان يعتمد أساساً على الرياح^(١١) . يدلنا على ذلك ماورد في خطاب مرسل من الإسكندرية ، يشكو فيه مرسله من عدم وصول أى سفينة خلال مدة تزيد على ٣٣ يوماً ، فيما عدا قارب أسباني كبير . لأن الزياح لم تهب لا من الشرق ولا من الغرب أضف إلى ذلك ، أن السفينة تركتهم منذ ٣٣ يوماً ، وحتى « عيد الصليب » (Festival Gross) دون أن تعود .

كذلك لم يكن أمد الرحلة في العودة محدداً بوقت معين ، حتى يمكنهم إنجاز الأعمال التجارية وغيرها خلاله . على أن الأمر الغريب حقاً ، هو أن المصالح الاقتصادية التي كانت للبلد الإيطالية في بلاد المسلمين ، لم يترتب عليها حقاً بناء سفن من نوع القراقر لتستخدم في السفريات (الرحلات) التجارية بين شواطئ البحر المتوسط^(١٢) .

ثامناً : هناك نوع آخر من السفن التي استخدمت في البحر المتوسط ، يعرف باسم « الخنزيرا » - وليس المقصود ذلك الاسم الذي يطلق على نوع من الحيوانات أو نوع من السمك يعرفه السوريون - والخنزيرا اسم غريب حقاً يطلق على نوع من السفن ، لسكن وجه الغرابة سرهان مايزول إذا سمعنا عن « الغراب » ، كاسم من أسماء نوع معين أيضا من السفن .

وعلى كل حال ، فيبدو أن هذا النوع من السفن - الخنزيرا - قريب

الشبه بالمركب المعروف باسم « دوامة » (Duwama) ، وقد استخدمت المراكب من نوع الخنزيرا في الطريق بين صقلية ، وتونس ، بطرابلس الغرب ومصر ، كما أن هناك رواية تقول أن مراكب الخنزيرا التولسية استخدمت في رحلة نيلية. فضلا عن أن كلمة أولفظة « جنزيرا » (Janzira) ورد ذكرها في معاهدة عقدت في ١٩ أكتوبر ١١٨١ م بين مدينتي بيزا « Piza » ولوكا « Iucca » الإيطاليتين .

كذلك أطلقت كلمة شخطورة « Shakhturra » ، على نوع من القوارب الساحلية (التي تسير بقرب الساحل وليس في عرض البحر) ، وتردد اسمها كثيرا في بحرعة الجينزا . ففي سنة ١١٣٠ م لسمع أن قارباً ما قام برحلة من الاسكندرية (في مصر) إلى المرية (في أسبانيا) وأنه قطع هذه الرحلة في مدة ٦٥ يوما ، وأنه كان أسرع من قاربين أسبانيين أبحرا معه من الاسكندرية وقد ورد ذكر الشخطورات (Shakhturs) بصفة خاصة في الرحلات التي كانت تتم بين تونس وطرابلس والغرب ومصر .

أما كلمة « الحجيم » (Hajm) ، فهي تسمية عادية لطاسة (قارورة أو قصعة) قرب كبيرة ، وقد أطلقت على نوع من السفن التي استخدمت في السفن بين صقلية ومصر ، وهي سفينة دائرية الشكل ، تشبه القارورة أو قصعة الشرب .

أما النوع الآخر الذي استخدم على نفس الطريق (مصر - صقلية) فيسمى القربة « Qarraba » - بمعنى صندوق أو صدر - ، وهذه ربما يقابلها عند الروم السفينة المعروفة باسم « Dromon » ، وهي سفينة ذات حواف حادة ، وكانت تسير في هذا الطريق بكفاءة عالية (٤٣) .

ولقد أشار اليهود خلال خطاباتهم المكتوبة بالعبرية ، إلى الأشرفة والمجاديف وهذا يعني أن سفنهم كانت تعتمد أساسا على حالة الرياح . ولكن

لم يرد لسفنهم وصف محدد ، مثل تلك المراكب التي ورد ذكرها في مجموعة الجيزا ، أو تلك المعروفة باسم « الطرائد » - جمع طريدة^(٤٤) « Tarida » - وهي نوع متوسط الحجم بين السفن الكبيرة والقراقر الصغرة .

تاسعا : أن مجموعة الجيزا تتكلم في مناسبات عدة عن السفن والحرب البحرية . وهنا - أيضا - أود أن أبدى ملاحظة أو توضيحا ، ذلك أن هناك نوع من التوافق في المصادر الأدبية حول التسمية ، والتكتيك الحربي للسفينة المسماة أسطول « Ustul » ، وتشغيلها مع القراقر المسماة القطائع « Qatai » ، ويقابلها حرفيا « قطع » . وقد وردت كلمة « أسطول » عند الروم واليونانيين بهذه الهيئة « Fleet (Stolos) » ، ولكنها أطلقت عند العرب وتذاك على السفن الحربية الثقيلة ، من طراز « القطائع » .

وعلى أي حال ، فنحن لم نقرأ عن رحيل المسافرين والبحارة الجسور في المصادر العربية ، على عكس الجيزا ، التي ذكرت ذلك أكثر من مرة (٤٥) .

وقد استخدمت كلمة قطائع « Qatai » ، أو « Aqta » ، كذلك للتعبير عن المراكب المستخدمة في السفريات الشاقة الكؤودة ، التي كانت تقوم بها المراكب من القاهرة في اتجاه مضاد للتيار (تيار مياه نهر النيل) حتى قوص « Qus » ، في أعالي مصر ، ومن هناك تعود المركب بعد أن تمسك يومين فقط . كذلك الأمر ، فإن كلمة « غراب » ، التي صادفناها كتسمية للقراقر ، استخدمت لتسمية السفن التجارية ، كما امتد استخدامها ليشمل نوعا من السفن الحربية . وقد ذكرت « الشين »^(٤٦) - كما يروي ابن عمات^(٤٧) ، وكما وردت في الجيزا على أنها سفينة حربية ، ثم اتسع مدلول اللفظ حتى صار يطلق على القراصنة فصاروا يعرفون باسم « أصحاب الشواني »^(٤٨) .

والواقع أن وحدة طام البحر المتوسط في العصور الوسطى ، ما كان يمكنها أن تحدث لولا اتساع وتزايد حركة النقل البحري التجاري في هذا

البحر المتسع . إذ وردت بالجيتزا اشارات تدلنا على أن النظام السائد في ملكية السفن في العالم الاسلامى إبان العصور الوسطى في البحر المتوسط ، كان يقببه النظام السائد في مدينة جنوة « Genoa » ، الإيطالية ، أواخر القرن الثالث عشر الميلادى ، عندما أدى تراكم الثروات في أيدي الأسرات الغنية ، وتزايد نفوذ هذه الأسرات ، إلى تحلل نظام الملكية المشتركة للسفن . ويحتاج هذا التناقض بين وسائل التجارة البحرية ، وبين ملكية السفن في العصور الوسطى إلى تعليق .

وهناك مشكلة أخرى بخصوص ملكية السفن ، وهي غياب الإشارة إلى ملاك مسيحيين محليين للسفن في العالم الاسلامى . فليس هناك بالطبع ، ذكر للسفن المسيحية الأوربية كسفن مرسلينا ، وجنوا ، وبيزا ، وجايتا ، وجزيرة صقلية الزمندية (منذ أواخر القرن الخامس الهجرى) وهو مالا يظفر في الجيتزا إلا في القرن الثانى عشر الميلادى . ومن بين المسيحيين الذين يحملون أسماء هربية ، لا يرد سوى ذكر لاسمين اثنين باعتبارهما من ملاك السفن ، واسم أو اثنين لملاك آخرين قد يكونون من أصل مسيحي .

وصفوة القول ، أن حوالى أربعائة سنة من الحرب البحرية بين دول الاسلام وبيزنطة ، فيما يبدو ، أثرت تأثيرا سينا على الملاحة للدول المسيحية المحلية ، في عالم البحر المتوسط إبان العصور الوسطى .

* * *

مصادر البحث

(أ) مراجع عربية :

- ١ - ابن عماتى : قوانين الدواوين .
- ٢ - الفلقشندى : صبح الأعدى فى صناعة الإنشاء ١٤ جزءا × ١٤ مجلدا .
- ٣ - حسين مؤنس : المسلمون فى عالم البحر المتوسط (مقال بالمجلة التاريخية سنة ١٩٥١ م) .
- ٤ - حسين مؤنس (مترجم) : الامبراطورية البيزنطية (تأليف نورمان بينز) .
- ٥ - أرشيبالد، لويس : القوى البحرية والتجارية فى حوض البحر المتوسط ٥٠٠ - ١٥٠٠ م .
- ٦ - سعد ماهر : البحرية فى مصر الاسلامية .
- ٧ - صابر دياب : سياسة الدول الاسلامية فى حوض البحر المتوسط .

(ب) المصادر الأجنبية :

1. Lionel, Casson : The Ancient Mariners (N.Y), 1959.
2. Aly, Fahmy : Muslim Sea—Power in the Eastern Mediterranean . .
3. Aly, Fahmy : Muslim Naval Organisation Eastern Mediterranean . .
4. Goitein, S.D. : Studies on Islamic History and Instit.
5. Goitein, S.D. : Medit. Society.
6. Kruger, H., C., : Genoese Trade with the Northern West of Africa in 12th. Century [(Speculum, Vol. 8, 1933, pp. 377—388)
7. Kruger, H., C., : The Wares of Exchange (Speculum, Vol. 12, 1937, pp. 57—71).
8. Nadvi _____ : Arab Navigation (Islamic Culture Review),

المحواشي

Kruger : The Wares of Exchange. SPECULUM, 12, (١)
1973, p. 57.

(٢) أرشيبالد : القوي البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط .

Kruger : Op. Cit., p. 57-59, (٣)

Goitein, S.D. : Studies of Islamic p. 296. (٤)

(٥) كلود كامن : تاريخ العرب والغرب الاسلامية من ١٨٩ - ١٩٤ .

Cahen Claud : "Mouvements Populaires et Autenemisme (٦)

Urbain dans L, Asie Musul ; ame meyen age". Arabica & Revued'
Études Arabes. Temes V; VI (1958-1959), T, VI, p. 260 Quetes
Geniza Documents,

مأخوذة من وثائق الجيذا التي توضح أن ذلك كان حول ١٠٥٠ م ، وأن مدينة «الحدث»
كانت راسخة البنيان بالنسبة لمدينة صغيرة مثل «القدس» .

Goitien : Ibid, p, 296-297, (٧)

Goitien : Ibid, p, 297, (٨)

Goitien : Ibid, p. 297-298, (٩)

Goitein : The Documents of the Cairo Geniza as a (١٠)
Source for Islamic Social History (Stndia Islamica, Paris, Vol, 3,
1955, PP, 75-91 & JGAS, 80, 1960, pp. 91-100,

وراجع أيضاً :

عطية القوصي : وثائق الجيذا وأهميتها في دراسة تاريخ مصر الاسلامية (مقال
منشور بمجلة جامعة القاهرة فرع الخرطوم الممدد ٥ ، ١٩٧٤ من ١٨٥ - ١٩٣ .

Goitien : Studies on Islamic History & Instit., p. 297. (١١)

(١٢) راجع : صابر دياب : مساهمة الدولة الاسلامية (الباب الأول الفصل
الثاني) .

(١٣) سميت أفريقية بهذا الاسم « تونس » في النصف الثاني من القرن الثاني عشر
الميلادي . ومن قبل كانت مدينة تونس وما حولها تسمى باسم « أفريقية » . وهذه كلمة
معربة عن أفريقيا (أفريقيا Africa) ، ذلك الاسم الذي كان الرومان القدامى يطلقونه
على ذات المنطقة .

وكان لتونس أهمية كبيرة في حركة النقل التجاري والحربي في وقت كانت فيه وسائل النقل بطيئة . فهي تقع في منتصف الطريق بين مصر ومراكش ، ولهذا كانت مركزاً لحركة القوافل بين شمال غربي أفريقيا ، والبلاد الواقعة جنوب الصحراء ، وبين مصر وجيرانها الشرقيين والجنوبيين .

كذلك كان قرب تونس لجزيرة صقلية — وهي الجزء الموصل لأوروبا — مما ساهم في جعل تونس مركزاً للتجارة بين الشرق والغرب ، خاصة وأنه لم تكن توجد بعد السفن التي يمكنها قطع المسافة الطويلة بين أسبانيا وفرنسا ، وإلى مصر وسوريا مباشرة .

وبعد فتح الفاطميين لمصر والشام (منتصف القرن الرابع الهجري ، تفوق أيضاً وضع تونس ، التي كانت قد غدت — قبيل تحرك الفاطميين إلى مصر — قاعدة ومركزاً لدولة إسلامية تقع على البحر المتوسط . راجع : ابن أبي دینار : المؤنس في تاريخ أفريقيا وتونس ، إياقوت : معجم البلدان (مادة تونس) وصابر دياب : سياسة الدول الإسلامية في حوض البحر المتوسط ص ٩٥-٩٩ . راجع :

Goitein : Studies on Islamic . . . , p. 303

Kruger : Genoese Trade with the Northern Africa (١٤)
and The Wares of Exchange.

Goitein : Studies on Islamic History and Instit., (١٥)
297—298.

Goitein : Studies on Islamic History and Instit., (١٦)
298 - 299.

Goitein : Studies on Islamic History, p. 298—299, (١٧)

(١٨) العنبر : هو تلك المادة الرخوة أو اللدنة التي تفرزها الحيتان ، وكانت ولا تزال تستخدم في مصانع المطور . والنوع المقصود هنا من الحيتان هو النوع الضارب لونه إلى الصفرة ، وهو موجود في المحيط الأطلسي . راجع :

Goitein : Studies on Islamic . . . , p. 339.

Goitein : Studies on Islamic . . . , p. 299. (١٩)

Goitein : Studies on Islamic . . . , p. 300. (٢٠)

Goitein : Studies on Islamic . . . , p. 300. (٢١)

Op., Cit., p. 300. (٢٢)

Goitein : Ibid, p. 308—310 & Kruger : Genoese Trade & Wares of Exch. (٢٣)

وأرشيبالد : القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط .
(٥٠٠ — ١٥٠٠ م)

Goitein :Op., Cit., p. 308. (٢٤)

Goitein : Ibid, p. 308—310. (٢٥)

(٢٦) أرشيبالد : القوى البحرية ص

Goitein : Ibid, p. 308—310.

(٢٧) المهديّة : مدينة بلاد المغرب بناها «عبيد الله المهدي» أول خليفة فاطمي بالمغرب (٢٩٦—٥٣٢٧) . وأراد من بنائها أن تكون حاضرة لدولته الشيعة المذهب التي قامت هناك . وهي تبعد نحو ستين ميلا (٢٠ فرسخاً) جنوبي القيروان .

وكان من أهداف بنائها — إلى جانب كونها عاصمة للدولة الفاطمية — أن تكون قاعدة عسكرية بحرية هجومية ودفاعية في آن واحد ، لتنتقل منها أساطيل دولة الفواطم ومن السواحل الأفريقية غازية في البحر بلاد الكفر وأعداء الفاطميين معاً .

وإنّنا إذا نظرنا إلى شكل «المهديّة» لوجدناها عبارة عن جزيرة متصلة بالبر كهيئة كف متصل بزند ، ولا يسهل على العدو أن ييغتها بهجوم ، وقد نحت مرسى ميناءها في الصخور ، وكان يتسع لنحو ثلاثين مركباً ترسو أو تفلح في آن واحد . وكان بها دار لصناعة السفن تتسع لنحو مائة سفينة .

وقد بديء في بناء المهديّة ومرافقها سنة ٢٩٧ هـ وانتهى من بنائها سنة ٣٠٥ هـ (٩١٧ م) ، وانتقل إليها حكام الفاطميون سنة ٣٠٨ هـ من عاصمتهم الأولى «رقادة» . ولم يكتف المهدي الفاطمي بالمهديّة ، وإنما رأى إقامة ربح (ضاحية) لها فبنى زويلة — نسبة لإحدى قبائل البربر — فسميت للمهديّة وزويلة باسم «المهديتين» نسبة لبانيهما عبيد الله المهدي .

واستمرت المهديّة عاصمة للفاطميين بالمغرب ، إلى أن أقيمت عاصمة جديدة لهم تليها في الأهمية هي «المنصورية» ، التي أنشئت سنة ٣٣٦ هـ في خلافة المنصور الفاطمي (٣٣٤ — ٥٣٤١) .

غير أن المهديّة ظلت محتفظة بمكانتها كميناء حربي وتجارى وكعاصمة دينية للفاطميين ، ثم كمرسى تجارى وقاعدة عسكرية بعد ذلك زمناً طويلاً .

راجع : الأصطخري : مسالك الممالك ص ٣٦—٣٨ والبكري : وصف أفريقيا ص ٣٠ وابن الأثير ، الكامل ج ٨ ص ٣٣ والبكري : المغرب في ذكر بلاد أفريقيا والمغرب ص ٨٤—٨٥ والمقرئزي : ختلط ٣/٣٠٧ و ٣١٣—٣١٥ (ط. بولاق) ، والأنطاكي : تاريخ سعيد بن بطريق ص ٧٦٢ (٦٤) منشور في مجلة :

Pat. Or. Tome 13, Fasc. V.

وراجع أيضاً : صابر دياب : سياسة الدول الإسلامية ص ٩٥ - ٩٨ .

Goitein : Studies on Islamic . . . , P. 310. (٢٨)

(٢٩) توفى أ.س. يهودا في عام ١٩٥١ في مدينة نيوهاغن بولاية كونيكتيكت بالولايات المتحدة الأمريكية . راجع :

Goitein : Op. Cit , p. 302.

Goitein : Ibid, p. 303—305. (٣٠)

Op., Cit., p. 302. (٣١)

(٣٢) الفيح : جمعها فيوج وهي كلمة فارسية أصلاً . راجع :

Goitein : Ibid, p. 303.

(٣٣) مدينة المرية (Almeria) من المدن الاسلامية الهامة التي أسسها المسلمون في الأندلس . وكانت من أعظم قواعد الأسطول الاسلامي للأندلس الأموية ، ولإبان عصر الطوائف . كذلك كانت مركزاً تجارياً على جانب عظيم من الأهمية بالنسبة للتجارة البحرية مع أقطار عالم البحر المتوسط . هذا فضلاً عن كونها مركزاً صناعياً هاماً للمنسوجات الحريرية الأندلسية في العصر الاسلامي .

وقد لعبت المرية دوراً سياسياً وحرانياً هاماً في عهد ملوك الطوائف ، وهذا الدور لا يقل أهمية عن مثيله الذي لعبته مدينة أشبيلية (Seville) في عصر الموحدين ، أو قرطبة في عصر الخلافة الأموية على الأندلس . وكانت المرية منفذاً وحيداً لمملكة غرناطة (Aranáde) بعد تقلص ملك المسلمين في الأندلس ، وأصبح هذا النفوذ مقتصرأ على مملكة غرناطة فقط ، إذ كانت تصلها الامدادات والوؤن من بلاد المغرب في القرن الخامس عشر الميلادي ، وعليها كانت تعتمد مملكة غرناطة اعتماداً كلياً في وصول المجاهدين المغاربة ، لذلك كان سقوط مدينة « المرية » في يد القشتاليين سنة ١٤٩٠م تديراً بسقوط غرناطة ، آخر معاقل الإسلام في الأندلس ، وهو ما تم فعلاً ١٤٩٢م .

راجع : دائرة المعارف الاسلامية (مادة المرية) + البكري : معجم ما استعجم (المرية) + السيد عبد العزيز سالم : تاريخ مدينة المرية ص ٧ .

Goitein : Ibid, p. 303. (٣٤)

(٣٥) راجع فيما يتعلق بهذا النوع من السفن مقال S.M.Stern عنوانه :

The Petitions of the Fatimide Period

منشور في مجلة Oriens ، ١٩٦٢ م ، ص ١٧٥ — ١٧٦

(٣٦) هناك نوع من السفن استُخدم في أمواه البحر المتوسط ، كما عرفته البحرية الإسلامية في كل من مصر والشام ، وبلاد المغرب ، وأشبانيا الإسلامية وهذا النوع يسمى الفيطن (وجمعها : شياطين) وهي سفينة تستخدم للاستطلاع وكشف أحوال العدو والوقوف على قوته . راجع صابر دياب : سياسة الدول الإسلامية من ١٨٩ والهوامش .

(٣٧) مركب الخدمة : قارب متوسط الحجم ليس صغيرا ولا كبيرا ولكن بين بين .
راجع ابن ماتي : قوانين الدواوين ، عبارة ، سفن الأسطول الاسلامي ،

(٣٨) راجع Goitein : Studies on Islamic History, P. 303-305

(٣٩) القراقر : سفن لحمل البضائع . راجع صابر دياب : سياسة الدول الاسلامية
ص ١٨٩

(٤٠) الأفرية : (جمع غراب) وهي سفن لحمل البضائع تسير بالفلاح والمجازيف .

(٤١) راجع نفس المراجع السابق . Goitein : Ibid, P. 305

(٤٢) Lionel Casson : The Ancient Mariners (N. Y.), 1959, P. 243 & Ibid, P. 305-303

(٤٣) Lionel Casson : Ibid, P. 243 & Goitein : Cp. Cit., P. 306.

(٤٤) الطريفة : جمعها طرائد وهي سفن لها أبواب تنفتح وتغلق لحمل الخيول وقت
الحرب . راجع : صابر دياب : سياسة الدول الإسلامية ص ١٨٩ والحواشي ، سعاد ماهر :
البحرية في مصر الإسلامية . Goitein : op. Cir. P. 306-307

(٤٥) يقول جواتين "Goitein" علمت من اتصالى بالدكتور ليونيل ساسون أن
الترايط التكتيكي للمراكب الكبيرة، استمد مما كان شائعا استخداما في الأسطولين اليوناني
والروماني . راجع جواتين في كتابه :

Studies on Islamic History and Institutions

ص ٣٠٧ ، حاشية (١) :

(٤٦) الشيني : جمعها شواني . وهي سفن حربية ذات أبراج : صابر دياب :
سياسة الدول الاسلامية ص ١٨٩

(٤٧) ابن ماتي : قوانين الدواوين ص ٢٤٠

(٤٨) Goitein : Ibid , P. 307-308