

## صناعة السفن في مصر الإسلامية في ضوء أوراق البردي العربية

(٢١-٩٢٣ هـ / ٦٤١-١٥١٧م)

غادة محمد حامد مسعود

كلية الآداب، جامعة المنصورة، مصر

ghadamasoud2020@gmail.com

**المخلص:** أُلقت أوراق البردي العربية شعاعاً من النور علي صناعة السفن في مصر الإسلامية، فقد أصبحت مصر بعد الفتح العربي الإسلامي مركزاً لصناعة السفن اللازمة لأسطول الخلافة، وكانت تمتد هذا الأسطول بخبرة الملاحين والعمال المصريين، كما كانت الخلافة تستخدم العمال والملاحين المصريين في دور الصناعة التي أنشأتها في المشرق والمغرب، وأشارت أوراق البردي العربية إلى أن صناعة السفن في مصر الإسلامية كانت تحتاج إلى قدر معين من الأدوات والآلات المختلفة اللازمة لصناعة السفن، مثل: الحديد والقار والحبال والسلاسل والمسامير وآلات الأساطيل والكتان والمنجنيقات.

وتقن المصريون في صنع سفنهم وزخرفتها، وكانت لها أشكال الحيوانات كالأسد والفيل والفرس، كما كانت تأخذ أشكال الطيور، أو يصنعونها علي أشكال الأسماك كالبطس، أو علي شكل الحيوانات البحرية مثل الحوت. وانقسمت السفن في مصر الإسلامية إلى نوعين، النوع الأول: السفن النيلية، وهي إما سفن تجارية لنقل البضائع في النيل، أو سفن تخصص للاحتفالات بتخليق عمود المقياس وكسر الخليج ولنزهة الخلفاء الفاطميين، والنوع الثاني: السفن الحربية، وهي سفن الأسطول تصنع خاصة لغزو العدو.

وأظهرت أوراق البردي العربية أن صناعة السفن كانت تضم طوائف كثيرة، مثل: النشارين والنجارين والمقلطين والحدادين والنفاطين والنواتية والقذافين وصانعي الحبال والقلوع إلى جانب بناء السفن، كما بينت أوراق البردي العربية بعض مراكز صناعة السفن منها: جزيرة الروضة والقلم والأسكندرية ورشيد والفرما ودمياط.

**الكلمات الدالة:** صناعة السفن، البردي العربي، مصر الإسلامية، السفن النيلية، السفن الحربية.

## **Ships Building in Islamic Egypt in Light of Arabic Papyrus (21 - 923 AH / 641 - 1517 AD)**

**Ghada Mohammed Hamed Masoud**

Faculty of Arts, Mansoura University, Egypt

**Abstract:** The Arabic papyrus leaves a ray of light on the shipbuilding industry in Islamic Egypt. After the Arab Islamic conquest, Egypt became a center for the manufacture of ships for the fleet of the caliphate. The fleet provided the best Egyptian navigators and workers. The caliphate used Egyptian workers and navigators in the role of the industry. Orient and Morocco, the Arabic papyrus pointed out that the ship industry in Islamic Egypt needed a certain amount of different tools and machines needed for the manufacture of ships such as: iron, bitumen, ropes, chains, nails, fleets, linens and catapults.

The Egyptians were skilled in making their ships and decorations, and had the forms of animals such as lion, elephant and horse, as they take the forms of birds, or make them on the forms of fish such as bass, or in the form of marine animals such as Pisces. The ships in Islamic Egypt were divided into two types, Type 1: Nile ships: They are either commercial ships for the transport of goods in the Nile, or vessels dedicated to the celebrations of the creation of the meter column and break the Gulf and the Fatimid caliphs, and the second type of warships: the fleet ships are made especially for the invasion of the enemy.

The Arabian papyrus showed that the shipbuilding industry included many sects, such as: Sharks, carpenters, mandalins, blacksmiths, Psychiatry, vegetarians, thieves, rope makers and castors, as well as ship builders. The Arabic papyrus also showed some shipbuilding centers such as: Al-Rawda, Al-qulzam, Alexandria, Rashid, Faramah and Damietta.

**Keywords:** Shipbuilding, Arab papyrus, Islamic Egypt, Nile vessels, warships.

**مقدمة:** أظهرت أوراق البردي العربية أن بناء السفن في مصر الإسلامية كان له شأن عظيم في فجر الإسلام خاصة في العصر الأموي، فقد ألفت أوراق البردي شعاعاً من النور علي صناعة السفن بمصر الإسلامية، وأظهرت مهارة المصريين في تلك الصناعة، ومهارة الملاحين المصريين، وتقدير الحكومة الإسلامية لتلك المهارة، ومدى استغلالها علي يد الأمراء المسلمين<sup>١</sup>.

كما يتبين من أوراق البردي العربية أن بناء السفن كان في البداية قاصراً علي مصر، ومن هنا أفاد العرب من خبرة المصريين البحرية، ومن العمال القبط، فقد أصبحت مصر عقب الفتح العربي مركزاً لصناعة السفن اللازمة لأسطول الخلافة، كما كانت تمد هذا الأسطول بخبرة الملاحين والعمال المصريين، وظل كذلك إلى زمن معاوية بن أبي سفيان (٤١- ٦٠ هـ / ٦٦١ - ٦٨٠ م)، وحتى بعد ذلك العهد كانت الخلافة تستخدم العمال والملاحين المصريين في دور الصناعة التي أنشأتها في المشرق والمغرب<sup>٢</sup>.

**المواد والأدوات والآلات المستخدمة في صناعة السفن:** أشارت أوراق البردي العربية إلى أن صناعة السفن في مصر الإسلامية كانت تحتاج إلى قدر معين من الأدوات والآلات المختلفة اللازمة لصناعة السفن، فقد ارتبطت صناعة السفن في مصر بضرورة توفر أخشابها، والأدوات اللازمة لصناعتها مثل: الحديد والقار والحبال والسلاسل والمسامير وآلات الأساطيل والكتان والمنجنيقات وما إلى ذلك من أدوات أخرى.

وتعد الأخشاب أهم المواد المستخدمة في صناعة السفن، وكانت مصر تنفقر إلى الخشب الجيد، وكان غالبية الخشب المحلي لا يصلح لإنتاج السفن، فقد استخدمته الدولة في صناعة المراكب والزوارق التي تستخدم في نقل السلع عبر نهر النيل<sup>٣</sup>.

أما الأخشاب الجيدة التي يمكن أن تصنع منها ألواح السفن والصواري والمجاديف فكانت مصر تستوردها من الأقطار المجاورة، لذلك فقد توجب علي مصر أمام ذلك إقامة العلاقات التجارية مع مختلف الدول الآسيوية والأوروبية المنتجة لهذه الأخشاب، فقد كانت مصر تستورد خشب الصنوبر والأرز والبلوط والعرعر من آسيا الصغرى وسورية ولبنان وجبال بلاد الشام<sup>٤</sup>، ويذكر الأصبخري: "أنه كان بالقرب من الأسكندرية مجمع خشب الصنوبر الذي يأتيها من الأندلس في موضع يسمى حصن التيتات"<sup>٥</sup>، كما كانت مصر تستورد خشب الأبنوس من السودان<sup>٦</sup>، والخشب الذي يتميز بصلابته من أوروبا عن طريق البنادقة منذ القرن (٤ هـ / ١٠ م)<sup>٧</sup>، كما كانت

<sup>١</sup> Raif Georges Khoury, *Papyri in Arabischer Sprache*, Papyruskunde (Berlin: University of Heidelberg), 351

<sup>٢</sup> تقي الدين أحمد بن علي المقرئ (ت ٨٤٥ هـ / ١٤٤٢ م)، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقرئية، ج٣، تحقيق: محمد زينهم - مديحة الشراوي (القاهرة: مكتبة مدبولي، ١٩٩٨م)، ٨؛ زكي محمد حسن، مصر والحضارة الإسلامية (القاهرة: مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، ٢٠١٢م)، ٣٢.

<sup>٣</sup> زكي محمد حسن، كنوز الفاطميين (القاهرة: دار الكتب المصرية، ١٩٣٧م)، ١٩٧؛ أرشيبالد. ر. لويس، القوي البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط، ترجمة: أحمد محمد عيسى، محمد شفيق غربال (القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، ١٩٥١م)، ١١٦.

<sup>٤</sup> أدولف جروهمان، أوراق البردي العربية، ج٥، ترجمة: حسن إبراهيم حسن، محمد مهدي علام (القاهرة: دار الكتب المصرية، ١٩٦٨م)، ٦٣؛ أحمد مختار العبادي، السيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام (بيروت: دار الأحد، ١٩٧٢م)، ٧.

<sup>٥</sup> إبراهيم بن محمد الإصبخري (ت ٣٤٦ هـ / ٩٥٧ م)، مسالك الممالك (بيروت: دار صابر، ١٩٣٧م)، ١٩٧.

<sup>٦</sup> أحمد بن محمد بن إسحاق بن الفقيه (ت ٦٣٧ هـ / ٩٥١ م)، مختصر كتاب البلدان (البيروت: مطبع بريول، ١٨٥٥م)، ص ٧٨.

مصر تستورد الأخشاب من كرواتيا ودلماشيا<sup>١</sup>، ويشير ابن بطوطة إلى استيراد مصر للأخشاب من بلاد الأناضول، فذكر أنها: "كثيرة الأخشاب ومنها يحمل إلى الإسكندرية"<sup>٢</sup>.

أما عن الأخشاب المحلية التي اعتمدت عليها هذه الصناعة فكان أهمها خشب السنط، وكان يستهلك منه أكبر كمية، وهو أنسب الأنواع في بناء السفن وذلك بسبب متانته وصلابته<sup>٣</sup>، وكان يستخدم في عمل الصواري وضلوع جوانب السفن<sup>٤</sup>، وكانت أخشاب السنط توجد في البهنسا، والأشمونين، وأسيوط، وأخميم، وقوص<sup>٥</sup>، ونظرًا لأهميتها في الصناعة كانت الدولة تقيم حراسة علي مناطق هذه الأشجار لحمايتها حتي يعمل منها مراكب الأسطول ولا يقطع من أشجارها الا عند الحاجة إليها<sup>٦</sup>.

وهكذا كانت الحكومة تعمل علي احتكار الأخشاب التي كانت تحصل عليها من أشجار السنط، كما عملت علي احتكار صناعة السفن التجارية، ويقول المقرئ في ذلك: "القرظ وهو شجر السنط كان لا يتصرف فيه إلا الديوان، وإذا وجد مع أحد شئ منه اشتراه من غير الديوان نكل به واستهلك ما وجد معه، فإذا اجتمع مال القرظ أقيم منه مراكب تباع"<sup>٧</sup>.

كما استخدام خشب اللبخ في صناعة السفن وكان ينمو فقط في أنصنا، وكان من أغلي أنواع الخشب الذي استعمله المصريون فيصناعة المراكب<sup>٨</sup>، واستعمل هذا النوع من الخشب في بناء مراكب البحر الأحمر، لأنه في حال ضم لوحين منه وغمرهما في الماء لمدة ستة أيام التحمًا وصارًا لوحًا واحدًا، مما يدل علي جودته وشهرته في

---

<sup>١</sup> السيد طه السيد أبوسديرة، الحرف والصناعات في مصر الإسلامية منذ الفتح العربي حتي نهاية العصر الفاطمي (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩١م)، ٢٣٣، حاشية (١٢)؛ هويدا عبد العظيم رمضان، المجتمع في مصر الإسلامية من الفتح العربي إلي العصر الفاطمي (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٤م)، ٢٩٣.

<sup>٢</sup> صفي علي محمد عبد الله، مدن مصر الصناعية في العصر الإسلامي إلي نهاية عصر الفاطميين (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠٠٠م)، ١٦٤.

<sup>٣</sup> شمس الدين محمد بن عبد الله بن بطوطة (ت ٧٧٩ هـ / ١٣٧٨ م)، رحلة ابن بطوطة المسماة "تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفا"، ج١، تحقيق: عبد الهادي التازي (الرباط: أكاديمية المملكة المغربية، ١٩٩٧م)، ٢١٧.

<sup>٤</sup> أدولف جروهان، أوراق البردي العربية، ج٥، ٦٤؛ عبد المنعم ماجد، "دور المصريين في البحرية الإسلامية في القرن (الأول الهجري/السابع الميلادي) من خلال وثائق البردي العربي"، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، جامعة عين شمس، العدد ٩ (١٩٩٣م)، ٢٦٦، ٢٦٦.

<sup>٥</sup> أحمد العبادي، السيد سالم، تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب ولأندلس (بيروت: دار النهضة العربية، ١٩٦٩م)، ٢٤.

<sup>٦</sup> المقرئ، الخطط، ج١، ٢٠٥.

<sup>٧</sup> سيدة إسماعيل كاشف، مصر في فجر الإسلام من الفتح العربي إلي قيام الدولة الطولونية (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٤م)، ٩٣.

<sup>٨</sup> المقرئ، الخطط، ج١، ٢٠٥.

<sup>٩</sup> أدولف جروهان، أوراق البردي العربية، ج٥، ٦٥؛ آدم متز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ج٢، ترجمة: محمد عبد الهادي أبوريدة (بيروت: دار الكتاب العربي، ٢٠٠٣م)، ٤٢٩.

ذلك الوقت<sup>١</sup>، وقد أشارت العديد من البرديات العربية إلى إرسال خشب اللبخ من الصعيد والفيوم إلى الفسطاط في القرن (الرابع الهجري/ العاشر الميلادي)<sup>٢</sup>.

واستخدم خشب الزان والأثل والدوم في صناعة المجاذيف والقرايا<sup>٣</sup>، وأظهرت أوراق البردي العربية أن خشب جذوع النخل وخشب الجميز كان يستخدم في إصلاح السفن، فقد ورد في إحدى أوراق البردي العربية أن قرّة بن شريك كتب إلى عبدالله بن أبي المسلم متولي دار الصناعة خطاباً يرجع تاريخه إلى عام (٩٢ هـ / ٧١٠ م)، من أجل توريد جذوع أشجار نخل مع تحديد الأثمان المطلوبة، ويدل تحديد أثمان الأخشاب في هذا الخطاب على أن الأشجار كانت ملكية خاصة للأهالي تحصل عليها الدولة بالشراء<sup>٤</sup>، وكانت توجد أشجار أخرى بضواحي القاهرة في المطرية وقليوب لاستخدام أخشابها في صناعة السفن<sup>٥</sup>. وكان مصدر الأخشاب المحلية الحراج السلطانية<sup>٦</sup>، وكان أكثرها في الوجه القبلي في البهنسا والأشمونين وأسيوط وأخميم وقوص<sup>٧</sup>، كما أشارت أوراق البردي إلى أحد مصادر الأخشاب المحلية، فقد ورد في خطاب يشير إلى إرسال خشب وقضاء ديون، يرجع تاريخه إلى سنة (٩٤٥ هـ / ٩٤٥ م)، ما يلي:

٩ - وصل بقية الخشب الذي بالأقصر وهو

١٠ - ستة وعشرين قطعة وقد حملتها علي معديّة عيسي بن تنوس سلمها فيه

١١ - وبقي بالأقصر ستة قطع بل يحمل منها زوج في الجزيرة<sup>٨</sup>.

أما عن الحديد المستخدم في صناعة السفن فقد استعمل منه أنواع عديدة كحديد طوب والحديد البنادق وحديد مرزم وحديد سكين وحديد سكر وحديد جنوي وكلها كانت تستورد من الخارج مثل بلاد جنوه والبندقية<sup>٩</sup>، وقد كشفت أوراق البردي عما كان يتم صنعه علي أيدي الصناع من عمل المسامير والمثبتات والمراسي والسلاسل والخطاطيف وما تحتاج إليه دور صناعة السفن<sup>١٠</sup>، ومما يؤكد ذلك: بريدية محفوظة في مجموعة شوت راينهارت في جامعة هايدلبرج بألمانيا، يرجع تاريخها إلى سنتي (٩٠-٩١ هـ / ٧٠٩-٧١٠ م).

<sup>١</sup> عبد اللطيف بن يوسف البغدادي (ت ٦٢٩ هـ / ١٢٣١ م): الافادة والاعتبار في الأمور المشاهدة والحوادث المعاينة بأرض مصر، تحقيق: أحمد غسان سبانور (دمشق: دار قنينة، ١٩٨٣ م)، ٨.

<sup>٢</sup> أدولف جروهمان، أوراق البردي العربية، ج٦، ٦٥ - ٦٩.

<sup>٣</sup> أحمد العبادي، السيد سالم، تاريخ البحرية، ٢٤؛ جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمة: السيد يعقوب بكر (القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٥٨ م)، ٢٥٩.

<sup>٤</sup> أدولف جروهمان، أوراق البردي العربية، ج٥، ٥٩ - ٦١.

<sup>٥</sup> صفي علي محمد عبد الله، مدن مصر الصناعية، ١٦٥.

<sup>٦</sup> الحراج، هو ما اجتمع من سائر الشجر، وهي غياض من شجر السلجم ملتقة لا يقدر أحد أن ينفذ فيها لانتفافها وضيق المسلك فيها. جمال الدين محمد بن مكرم بن منظور (ت ٧١١ هـ / ١٣١١ م)، لسان العرب، ج١ (بيروت: دار صابر، ط٢، ٢٠٠٣ م)، ٥٨.

<sup>٧</sup> شمس الدين محمد بن الزيات (ت ٨١٤ هـ / ١٤١٢ م)، الكواكب السيارة في ترتيب الزيارة (بغداد: مكتبة المثني، د. ت)، ١١.

<sup>٨</sup> أدولف جروهمان، أوراق البردي العربية، ج٥، ٥٨، ٥٩.

<sup>٩</sup> محمود خالد السخني، "النشاط البحري لدولة المماليك في البحر المتوسط" (رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة دمشق، سوريا: ٢٠١٢ م)، ٧٢.

<sup>١٠</sup> C. H. Becker, *Papyri Schott - Reinhardt I* (Berlin: University of Heidelberg, 1906), 88؛

جاسر بن خليل أبوصفية، برديات قرّة بن شريك العبسي (الرياض: مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، ٢٠٠٤ م)، ٢٠٦.

نص البردية (لوحة ١):

- ١ - بسم الله الرحمن الرحيم
- ٢ - من قرّة بن شريك إلي أهل بنده بديدة من كورة القيس فا
- ٣ - قبضوا من ماروت كورنكم خمسين رطل حديد مرز
- ٤ - من حديد الإمارة، فاصنعوا منها ثلاثة وثلاثين رطل
- ٥ - وثلاث رطل مسامير، ثم ادفعوا ما صنعتم إلى عبد ا
- ٦ - لأعلي بن أبي حكيم لصنعة العين والقواديس سنة
- ٦ - تسعين لجيش سنة إحدوي وتسعين. فإن أعطيتم الأجر
- ٧ - فأعطوا دينر وثلاث دينر. وكتب
- ٩ - مرثد في شوال من سنة تسعين<sup>١</sup>.

كما أشارت أوراق البردي العربية إلى ما يلزم صناعة السفن من النحاس والقصدير والرصاص<sup>٢</sup>، والقطران الوارد من ليبيا<sup>٣</sup>، كما تميزت مصر بأنها كانت تنبت نوعاً من الكتان يسمى الدقس كانت تصنع من أليافه حبال وأدوات السفن الأخرى<sup>٤</sup>، وقد ذكر ابن بطوطة: "أن أهل البجاه كانوا يصنعون الحبال التي يخيطنون بها المراكب أو الجلاب عوضاً من مسامير الحديد، من شجر جوز الهند ومن أليافه التي تشبه الشعر"<sup>٥</sup>، وقد علل المسعودي أسباب استخدام ليف شجر جوز الهند بأن: "مياه البحر الأحمر كانت تعمل علي ضعف المسامير ورقتها حيث تذيب الحديد فاتخذ صناع المراكب الخياطة بالليف بدلا منها"<sup>٦</sup>.

صناعة السفن:

تفنن المصريون في صنع سفنهم وزخرفتها، وكانت لها أشكال الحيوانات كالأسد والفيل والفرس، كما كانت تأخذ أشكال الطيور، فيصنعون رأس السفينة أو مقدمتها علي شكل طير من الطيور كالغراب، أو يصنعونها علي أشكال الأسماك كالبطس، أو علي شكل الحيوانات البحرية الأخرى مثل الحوت<sup>٧</sup>، ويقول ابن خلدون في ذلك: "صناعة المراكب البحرية ذات الألواح والدرس هي أجرام هندسية صنعت علي قالب الحوت ليكون ذلك الشكل أعون لها علي مصادمة الماء، وجعل لها عوض الحركة الحيوانية التي للسمك تحريك الرياح، وربما أعينت بحركة المجاذيف كما في الأساطيل"<sup>٨</sup>.

<sup>١</sup> Becker, *Papyri Schot*, 88

<sup>٢</sup> جاسر أبو صفية، برديات قرّة بن شريك، ٢٠٦.

<sup>٣</sup> جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ٢٥٩؛ أحمد العبادي، السيد سالم، تاريخ البحرية، ٢٤.

<sup>٤</sup> ابن الفقيه، مختصر كتاب البلدان، ٦٦.

<sup>٥</sup> ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، ج١، ٢١٧.

<sup>٦</sup> علي بن الحسين المسعودي (ت ٣٤٦ هـ / ٩٥٦ م)، مروج الذهب ومعادن الجواهر، ج١، تحقيق: محمد محي الدين عبد الحميد (القاهرة: دار الفكر العربي، ط ٥، ١٩٧٣ م)، ١٦٣.

<sup>٧</sup> محمود خالد السخني، النشاط البحري لدولة المماليك، ٧٣.

<sup>٨</sup> عبد الرحمن بن خلدون، ت (٨٠٨هـ/١٤٠٦م)، تاريخ ابن خلدون المسمى "ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر"، تحقيق: أبو صيب الكرمي (الرياض: بيت الأفكار الدولية، د.ت)، ٢٠٧.

واختلفت طريقة صناعة السفن تبعاً للبحار التي تستخدم فيها، فكان لكل بحر ما يناسبه من أنواع الخشب لتفاوت التيارات والأمواج والصخور، فسفن البحر المتوسط كانت كبيرة وكانت تصنع من خشب الصنوبر أو خشب البلوط واللبيخ والأرز اللبناني، ثم تغطي عادة بطبقة من خشب الزان، وكانت ذات دفتين واستخدموا المسامير الحديدية في صنعها لتثبت ألواحها وربط أجزائها، كما كانت تقلط بالقار<sup>١</sup>.

أما سفن البحر الأحمر والمحيط الهندي فكانت تصنع من خشب الساج، وهو من أحسن الأنواع وأكثرها مقاومة للمؤثرات البحرية، واستخدم الفراء والليف والحبال في تثبيتها، ولم تستخدم المسامير لأن مياه البحر الأحمر المالحة تؤثر في الحديد وتصدأ بسرعة، ولضمان عدم تحطيمها في حالة ارتطامها بالصخور المرجانية الكبيرة<sup>٢</sup>، كما يذكر ابن جبير أن: "سفن البحر الأحمر كانت تقلط بالدر من عيدان النخل، ثم تسقي بالسمن أو بدهن الخروع أو بدهن القرش وهو أضمنها، ومقصد صناع الجلاب من دهان الجلبة أن يلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة في قاع البحر الأحمر"<sup>٣</sup>.

وكانت السفينة تبني بوضع الهراب أو سيف السفينة علي الأرض وتربط إليه ألواح أفقية علي كلا الجانبين بخيوط من الليف، وكانت الدفة الجانبية هي السائدة، ثم ظهرت الدفة المزوجة<sup>٤</sup>، وبعد ذلك يتم طلاء السفن وزخرفتها، وكان الصناع يستخدمون حجر الطلق في طلاؤها حتي لا تفعل فيها النار شيئاً من التأثير أو الاحراق، وكان هذا النوع من الأحجار تحصل عليه مصر من جزيرة قبرص وجهات أخرى<sup>٥</sup>، وبعد ذلك يتم ترك الخشب مدة ليجف بعد طليه وإعداده حتي تظهر الشقوق واضحة وحتى يسهل ملؤها بالقار أو الشمع المذاب، ثم تكسي الألواح من الخارج بطبقة من القار أو الشمع أو الاتنين معاً<sup>٦</sup>، كما علقوا حولها من الخارج الجلود واللبود المبلولة بالخل والشب لمقاومة اشتعالها بالنفط<sup>٧</sup>.

أما عن أهم أجزاء السفينة: فيتكون هيكل السفينة الأمامي من المقدمة التي وضعت فيها حديدة طويلة حادة تسمى اللجام أو الفأس لتشم مركب العدو إذا صدمته وتغرقه<sup>٨</sup>، والأنجر: وهو المرسي التي تستخدمه السفينة عند رسوها، فتلقية في بقعة معينة من البحر، فتثبت في مكانها دون أن تقذف بها المياه بعيداً عن مرساها، وكان يصنع من أخشاب مفرغة ثم يصب فيها الرصاص المذاب فتصبح ثقيلة حتي تكاد تكون صخرة ضخمة<sup>٩</sup>، والجؤجؤ: وهو صدر السفينة، والكوثل: وهو ذنب السفينة، والدقل: وهو سهم السفينة<sup>١٠</sup>، والدفة: وهي التي تدير السفينة

<sup>١</sup> أبي الحسين محمد بن أحمد بن جبير (ت ٦١٤ هـ / ١٢١٧ م)، رحلة ابن جبير (بيروت: دار صابر، د. ت)، ٤٧.

<sup>٢</sup> المسعودي، مروج الذهب، ج١، ١٦٣.

<sup>٣</sup> ابن جبير، رحلة ابن جبير، ٤٧.

<sup>٤</sup> أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب (الكويت: المجلس الوطني للفنون والثقافة والآداب، ١٩٧٨ م)، ٨٤.

<sup>٥</sup> جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ٢٥٩؛ السيد طه، الحرف والصناعات، ٢٤٠.

<sup>٦</sup> أنور عبد العليم، الملاحة عند العرب، ٨٤؛ محمود خالد السخني، النشاط البحري لدولة المماليك، ٧٢.

<sup>٧</sup> جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ٢٤٤؛ رحيم كاظم محمد الهاشمي، عواطف محمد العربي شنقارو، الحضارة العربية الإسلامية دراسة في تاريخ النظم (القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، ٢٠٠٢ م)، ٩٦.

<sup>٨</sup> محمد ياسين الحموي، تاريخ الأسطول العربي (دمشق: مكتبة فؤاد هاشم الكتبي، ١٩٤٥ م)، ٥١.

<sup>٩</sup> الحموي، تاريخ الأسطول العربي، ٥١؛ محمود خالد السخني، النشاط البحري لدولة المماليك، ٧٤.

<sup>١٠</sup> جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ٢٦١؛ رحيم الهاشمي، عواطف شنقارو، الحضارة العربية الإسلامية، ٩٦.

وتحركها<sup>١</sup>، والمجانيف: وهي آلات وأعواد خشبية طويلة استعملت لقذف السفينة في الماء، والمرادي والقبقلان: خشبة تدفع بها السفينة ورأسها في الأرض، والقلس: وهو حبل ضخم كان يصنع من الليف أو الخوص، وقد احتفظت به السفينة ليستعمل في شدها أو جذبها إلى البر، أو لربط السفينة بعضها ببعض عند الحرب أو الضرورة، والدر: وهي حبال من ليف أو كتان تشد بها السفن<sup>٢</sup>.

وكانت الصواري والشرع من أهم أجزاء السفينة، وعليها يقع العبء الأكبر من سيرها وحركتها، واتخذت صواري السفن في العصور الوسطى من أشجار جوز الهند أو من أخشاب الساج التي استوردت من بلاد الهند، أما الشراع: فكان المصريون يصنعونه من التيل المكون من خليط من ألياف البردي والكتان<sup>٣</sup>.

وتتكون السفينة أيضًا من المتلمظة: وهي مكان خاص كان يجلس فيه رئيس الملاحين، والسلوقية: وهي مقعد الريان في السفينة، والنول: وهي ما يدفعه المسافر إلى المركب الآخر، والغريفة: وهي قمرة صغيرة في أعلي عمود السفينة يجلس فيها حارس يراقب البحر في حين مشاهدته لسفن العدو يخبر طاقم السفينة ليأخذوا استعدادهم لمواجهتها، واستعملت هذه القمرة لرمي مراكب العدو بقدر النفط والحجارة<sup>٤</sup>.

### أنواع السفن:

انقسمت السفن في مصر الإسلامية إلى نوعين، النوع الأول: السفن النيلية: وهي إما سفن تجارية تتشأ لحمل الغلال والأحطاب وغيرها، ونقل هذه البضائع في النيل، أو سفن تخصص للاحتفالات بتخليق عمود المقياس وكسر الخليج ولنزهة الخلفاء الفاطميين، والنوع الثاني السفن الحربية: وهي سفن الأسطول تصنع خصيصًا لمواجهة العدو، وكانت تشحن بالسلاح وآلات الحرب والمقاتلة<sup>٥</sup>.

### السفن التجارية:

أشارت أوراق البردي العربية إلى أن السفن التجارية كانت من أهم وسائل النقل في مصر الإسلامية، فقد ورد في بردية عبارة عن رسالة من الوالي قره بن شريك إلى أهالي مدينة أنصنا يحثهم فيها علي دفع الجزية أو الخراج المقرر عليهم عن طريق إرساله بواسطة السفن المرسله إليهم والتي تحمل اسم أمير المسلمين<sup>٦</sup>، كما أشارت أوراق البردي العربية إلى أن مصر كان لها أسطول تجاري لا يستهان به، فقد ورد في بردية محفوظة في مجموعة رينر بالمكتبة الأهلية في فيينا، يرجع تاريخها إلى القرن (٢، ٣ هـ / ٨، ٩ م)، حديث عن بضائع وتجارة ومن قدوم أربعين سفينة تجارية من أنطاكية<sup>٧</sup>.

<sup>١</sup> محمود خالد السخني، النشاط البحري لدولة المماليك، ٧٤.

<sup>٢</sup> محمود خالد السخني، النشاط البحري لدولة المماليك، ٧٣، ٧٤.

<sup>٣</sup> جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ٢٦١؛ السيد طه، الحرف والصناعات، ٢٤٠.

<sup>٤</sup> محمود خالد السخني، النشاط البحري لدولة المماليك، ٧٥.

<sup>٥</sup> المقرئزي، الخطط، ج٣، ٢٤.

<sup>٦</sup> بردية محفوظة في مجموعة شوت راينهارت في جامعة هايدلبرج بألمانيا، سجل رقم (PSR Heid. Inv. Arab 307).

(307).

Becker, *Papyri Schott – Reinhardt I*, 104.

<sup>٧</sup> Becker, *Papyri Schott – Reinhardt I*, 104



كما أشارت المصادر العربية إلى أن السفن التجارية كانت تبني لتلبية مطالب الحركة التجارية الواسعة أثناء الفتح الإسلامي لمصر، وكان نهر النيل أداة للملاحة النهرية تنقل بواسطته البضائع بين بلدان مصر<sup>١</sup>.

ونشطت صناعة السفن التجارية في العهدين الطولوني والإخشيدى<sup>٢</sup>، كما قام الفاطميون بإنشاء أسطول نهري في دار الصناعة في الفسطاط، نتيجة للتوسع التجاري الذي شهدته البلاد في عصر الفاطميين، وقد استخدم هذا الأسطول في نقل السلع المجلوبة من الهند، عن طريق النيل حتي تصل إلى الإسكندرية التي كانت محط استقبال السلع الواردة إليها أيضًا من أوروبا، كما كانت السفن تقلع إلى مواني شمال أفريقيا وجزيرة صقلية والشام وتعود محملة بالسلع اللازمة، كما كانت السفن تملأ ساحل النيل محملة بالغلال إلى الفسطاط والمتاجر من أسوان وقوص بعد وصول قوافل عيذاب إليها<sup>٣</sup>.

وكان كبار رجال الدولة الفاطمية يمتلكون هذه السفن التجارية، فهناك سفن كان يملكها الخليفة الفاطمي في البحر الأحمر وأخري كانت ملكيتها لكبار رجال الدولة، وقد سميت باسم الوظائف التي كان يتقلدها بعضهم مثل مركب القائد ومركب الحاجب أو الوزير وغيرهما<sup>٤</sup>، وكانت الدولة الفاطمية تقوم أيضًا بانتاج المراكب وبيعها للتجار، وبذلك نشطت هذه الصناعة بشكل كبير حتي أصبح لكل تاجر سفنه التجارية المستقلة<sup>٥</sup>.

ومما يؤكد علي أملاك الأهالي القوارب والمراكب النيلية، ما ورد في خطاب من أوراق البردي خاص بدفع أموال أن أحد التجار عمل علي تأجير قارب من صاحبه يدعي صدقه الأسناوي من مدينة أسنا، ويرجع تاريخ ذلك الخطاب إلى القرن (٣ - ٤ هـ / ٩-١٠م)<sup>٦</sup>. كما تبدو مظاهر تقدم وازدهار صناعة المراكب النيلية في العصر الفاطمي ما جاء في وصف المسعودي لاحتفال المصريين بليلة عيد الغطاس حيث قال: " كان الناس يخرجون مئات الآلاف من المسلمين والنصارى منهم في الزوارق والمراكب"<sup>٧</sup>.

أما عن أنواع السفن التجارية في مصر الإسلامية فكانت كثيرة الأنواع ومن أهمها:

<sup>١</sup> جلال الدين عبد الرحمن السيوطي (ت ٩١١ هـ / ١٥٠٥ م)، حسن المحاضرة في تاريخ مصر والقاهرة، ج٢، تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم (القاهرة: دار احياء الكتب العربية، ١٩٦٨ م)، ٥٢.

<sup>٢</sup> سيدة إسماعيل كاشف، أحمد بن طولون (القاهرة: الدار المصرية للتأليف والنشر، ١٩٦٦م)، ٢٠٩؛ عطية القوصي، تاريخ مصر الإسلامية من الفتح العربي حتي الفتح العثماني (القاهرة: دار الثقافة العربية، ١٩٩٧م)، ١٣٦.

<sup>٣</sup> ناصر خسرو (ت ٤٨١ هـ / ١٠٨٨ م)، سفر نامه "رحلة ناصر خسرو إلي لبنان وفلسطين ومصر والجزيرة العربية في القرن الخامس الهجري"، تحقيق: يحيى الخشاب (بيروت: دار الكتاب الجديد، ط٣، ١٩٨٣م)، ٥٥.

<sup>٤</sup> السيد طه، الحرف والصناعات، ٢٤٠، ٢٤١؛ س. د. جواتياين، دراسات في التاريخ الإسلامي والنظم الإسلامية، ترجمة وتحقيق: عطية عطية القوصي (الكويت: وكالة المطبوعات، ١٩٨٠م)، ١٨١.

<sup>٥</sup> نريمان عبد الكريم أحمد، دراسات في تاريخ مصر الإسلامية (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠٠٧م)، ١١٥.

<sup>٦</sup> أدولف جروهمان، أوراق البردي العربية، ج٥، ١٠٥.

<sup>٧</sup> المسعودي، مروج الذهب، ج١، ١٦٣.

- العشاريات: هي نوع من السفن الكبيرة التي كانت تستخدم في البحر المتوسط والبحر الأحمر<sup>١</sup>، كما كانت مخصصة للملوك والخلفاء وكانوا يستخدمونها أثناء تنزههم علي النيل، واستخدمت في نقل البضائع والرجال من ساحل إلى آخر، كما استخدمت في الأسطول الحربي لنقل المقاتلة والعتاد<sup>٢</sup>.
- المعديات: هي المراكب التي استخدمت لتعدية الناس عبر النيل، وكانت تستخدم كثيرًا بين ساحل القسوط وجزيرة الروضة من جهة، وبين جزيرة الصناعة والجزيرة من ناحية أخرى<sup>٣</sup>.
- الحمالات: هي من أنواع المراكب الديوانية، وكانت مخصصة لحمل الغلال، كما كان يحمل فيها الأزواد للرجال، ويكون فيها غلمان الخيالة وصناع المراكب<sup>٤</sup>.
- الحمائم: هي نوع من السفن الشراعية ذات المجاديف<sup>٥</sup>.
- الدكاسات: هي نوع من المراكب كانت مخصصة لكبار رجال الدولة، وكان صاحب الطراز له ثلاث مراكب من الدكاسات، ولها رؤساء ونوابه ونفقاتهم من مال الديوان<sup>٦</sup>.
- الطيارات: هي نوع من السفن النهرية القديمة التي تتميز بخفتها وسرعة جريانها في النيل<sup>٧</sup>.
- الشخاتير: هي من المراكب النيلية، وكانت مخصصة لتعدية الناس من الشط إلى الآخر في أوقات زيادة النيل من مصر إلى الجزيرة، وكانت تستخدم في الاحتفالات والأعياد الفاطمية<sup>٨</sup>.
- السميرات: هي سفن كانت تنقل بها الجنود والمؤن وتقام لحراسة أفواه الأنهار، كما تستعمل لنقل التجارة، كانت تستخدم في الاحتفالات والأعياد الفاطمية.
- المراكب السفرية: هي سفن مخصصة لنقل المتاجر إلى خارج البلاد<sup>٩</sup>.
- البغلة: هي ذات مؤخرة مربعة الشكل حمولتها أكثر من خمسين طنًا<sup>١٠</sup>.
- السفن الشراعية: كانت تستعمل في نقل السلع التجارية بين مصر والشام، وهي سفن بسارية واحدة لها قلع مربعة، ونصف سارية ذات قلع مخروطية<sup>١١</sup>.

<sup>١</sup> محمد بن عبيد الله المسبحي (ت ٤٢٠ هـ / ١٠٢٩ م)، أخبار مصر في سنتي (٤١٤ - ٤١٥ هـ)، ج ٤٠، تحقيق: وليم. ج. ميلورد (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٠م)، ٣٠، حاشية (١).

<sup>٢</sup> البغدادي، الافادة والاعتبار، ٤٠.

<sup>٣</sup> المقرئزي، الخطط، ج٣، ٢٥٩، حاشية (٢١).

<sup>٤</sup> الأسعد بن المهذب بن أبي مليح بن ممتى (ت ٦٠٦ هـ / ١٢٠٩م)، قوانين الدواوين، تحقيق: عزيز سوريال عطية (القاهرة: مكتبة مديولي، ١٩٩١م)، ٣٤٠.

<sup>٥</sup> أبي عمر محمد بن يوسف الكندي (ت ٣٥٠ هـ / ٩٦١م)، كتاب الولاة وكتاب القضاة، تهذيب وتصحيح: رفن كست (بيروت: مطبعة الآباء اليسوعيين، ١٩٠٨م)، ٢٦٣.

<sup>٦</sup> المقرئزي، الخطط، ج٢، ٢٦٦.

<sup>٧</sup> درويش النخيلي، السفن الإسلامية على حروف المعجم (الأسكندرية: جامعة الأسكندرية، ١٩٧٤م)، ٩٢ - ٩٣.

<sup>٨</sup> المقرئزي، الخطط، ج١، ٢٠١.

<sup>٩</sup> السيد طه، الحرف والصناعات، ٢٢٣.

<sup>١٠</sup> رحيم الهاشمي، عواطف شنقارو، الحضارة العربية الإسلامية، ٩٧.

- الجلاب: هي سفن خاصة بنقل السلع التجارية بالبحر الأحمر، ولا يستعمل فيها المسامير المعدنية<sup>٢</sup>.
- الديماسات: منها ما يعمل خاصًا برسم الخليفة في عهد الدولة الفاطمية يخرج بها أيام الاحتفالات بيوم فتح الخليج وغيره، ومنها ما هو برسم ولاية الأعمال والمشارفين بالأقاليم المصرية المختلفة، كما كان هناك نوع من المراكب تعرف بالشبابيك والزوارق، وكانت تستخدم في الاحتفالات والأعياد الفاطمية، كما تستخدم في نقل الجنود والمؤن وغير ذلك من الأغراض الحربية<sup>٣</sup>.

### السفن الحربية:

إهتم الولاة في مصر الإسلامية بصناعة السفن الحربية، خاصة بعد تولية معاوية بن أبي سفيان عام (٤١ هـ / ٦٦١ م)، شئون الخلافة، فقد أمر ببناء العديد من سفن الأسطول المصري في الإسكندرية وغيرها من الموانئ<sup>٤</sup>، وقد أشارت أوراق البردي العربية إلى اهتمام والي قرّة بن شريك بالأسطول الإسلامي وصناعة السفن<sup>٥</sup>، ومما يؤكد ذلك: بريدية محفوظة في جامعة السوربون بفرنسا سجل رقم (Inv. 2344).

### نص البردية (لوحة ٢):

- |                               |  |
|-------------------------------|--|
| ١ - بسم الله الرحمن الرحيم    | ٢ - من قرّة بن شريك إلى                    |
| ٣ - بسيله صاحب أشقوه ، فإني   | ٤ - أحمد الله الذي لا إ                    |
| ٥ - له إلا هو                 | ٦ - أما بعد ، فإني قد أمر                  |
| ٧ - ت بقسمة نواتيه سفن        | ٨ - مصر وسفن أهل الشام                     |
| ٩ - وبأرزاق من يركب فيها من   | ١٠ - المقاتلة                              |
| ١١ - فإذا جاك كتبي هذا        | ١٢ - فمر أهل أرضك فليقدمو                  |
| ١٣ - ا في صنعة الخبز وليحسن   | ١٤ - ا صنعته ؛ فإنه لا يصلح ا              |
| ١٥ - لجيوش إلا الخبز الطيب    | ١٦ - واعلم أنك إن ترسل                     |
| ١٧ - بخبز غير طيب لا يقبل منك | ١٨ - ويصبك فيه ما تكره . فابعث             |
| ١٩ - علي صنعته هذا الخبز من   | ٢٠ - يتعهده ويحسن صنعته ؛ فإني             |
| ٢١ - غير مرخص لك فيه          | ٢٢ - إن شاء الله . والسلم علي              |
| ٢٣ - من اتبع الهدى . وكتب     | ٢٤ - يزيد في شهر ربيع الأول <sup>٦</sup> . |

وازدهرت صناعة السفن الحربية في مصر في العصر العباسي، فيذكر المقرئزي: " بعد نزول الروم دمياط في سنة (٢٣٨ هـ / ٨٥٢ م)، في خلافة المتوكل (٢٣٢ - ٢٤٧ هـ / ٨٤٧ - ٨٦١ م)، وفي ولاية عنيسة بن اسحق علي مصر، وقع الإهتمام من ذلك الوقت بأمر الأسطول، وجعلت الأرزاق لغزاة البحر كما هي لغزاة البر"<sup>١</sup>.

<sup>١</sup> السيد طه، الحرف والصناعات، ٢٢٣.

<sup>٢</sup> ابن جببر، رحلة ابن جببر، ٤٧.

<sup>٣</sup> المقرئزي، الخطط، ٢٦٦، ٢٦٦.

<sup>٤</sup> علي إبراهيم حسن، مصر في العصور الوسطى من الفتح العربي إلي الفتح العثماني (القاهرة: مكتبة النهضة، ١٩٤٩م)، ٣٠٨؛ حسن أحمد محمود، سيدة إسماعيل كاشف، مصر في عصر الطولونيين والإخشيديين (القاهرة: مكتبة الأنجلو، ١٩٦٠م)، ٢١٧.

<sup>٥</sup> جاسر أبو صفية، بريديات قرّة بن شريك العبسي، ٧٤.

<sup>٦</sup> جاسر أبو صفية، بريديات قرّة بن شريك، ٢٠٤، ٢٠٥.

وإهتم أحمد بن طولون (٢٥٤ - ٢٧٠ هـ / ٨٦٨ - ٨٨٤ م)، بصناعة سفن الأسطول في مصر اهتمامًا كبيرًا، وذلك ليدافع بها عن نفسه وماله وعن ولايته ضد محاولات الدولة العباسية لاسترداد نفوذها علي مصر، فأمر ببناء الحصن علي الجزيرة، وأبقى علي دار الصناعة فيها، وحشد الصناع والبحارة لبناء مائة مركب حربية كبيرة، وأمر بتجديد دار الصناعة بجزيرة الروضة، كما أمر ببناء أسطول قوي<sup>٢</sup>، لصد السفن الحربية القادمة من طرسوس وغيرها، وحماية شواطئه ومواجهة الهجوم البيزنطي، والمحافظة علي طرق الاتصال البحري بين سواحل مصر والشام<sup>٣</sup>.

وتبدو أهمية صناعة السفن الحربية في عهد الأخشيديين في استخدام هذه القطع البحرية في حصار الثغور وغزو البلاد<sup>٤</sup>، واهتمت الدولة الفاطمية بإنشاء أسطول قوي، لتحقيق أهدافها العسكرية ليقف الأسطول الفاطمي نداءً للأسطول البيزنطي في البحر المتوسط<sup>٥</sup>.

أما في العصر الأيوبي فقد إهتم السلطان صلاح الدين الأيوبي (٥٣٢-٥٨٩ هـ / ١١٣٨-١١٩٣ م)، بأمر الأسطول لمحاربة الصليبيين وصدّهم عن الموانئ الإسلامية، فخصص له ديوانًا كبيرًا عرف باسم ديوان الأسطول وكان يتولي إنشاء السفن، فلما مات صلاح الدين الأيوبي استمر الحال في الأسطول قليلًا، ثم قل الاهتمام به، وصار لا يفكر في أمره إلا عند الحاجة إليه<sup>٦</sup>. أما في عهد المماليك فقد أهملوا أمر الأسطول إلى أن كانت أيام السلطان الظاهر بيبرس (٦٥٨ - ٦٧٦ هـ / ١٢٦٠ - ١٢٧٧ م)، فنظر في أمر الشوانى الحربية، واستدعي رجال الأسطول، وأمر بمد الشوانى وقطع الأخشاب لعمارتها، وإقامتها علي ما كانت عليه في أيام الملك الصالح نجم الدين أيوب (٦٣٨ - ٦٤٧ هـ / ١٢٥٠ - ١٢٦٠ م)<sup>٧</sup>.

أما عن أنواع السفن الحربية في مصر الإسلامية، فلم تكن تختلف كثيرًا عن سفن الصين واليونان والرومان لأنهم أخذوا هذه الصناعة عنهم وعدلوها<sup>٨</sup>، ومن أمثلتها ما يلي:

- الشوانى: هي أقدم أنواع السفن، وهي المركب المعد للجهاد في البحر، وهي من أهم القطع البحرية التي يتكون منها الأسطول في الدولة الإسلامية، وكانت من أكبر السفن وأكثرها استعمالًا لحمل المقاتلة للجهاد، وكانوا يقيمون فيها أبراجًا وقلاعًا للدفاع والهجوم، وكان متوسط ما يحمله الشيني الواحد ١٥٠ رجلًا، ويجذف بمائة مجداف<sup>٩</sup>.

<sup>١</sup> المقريري، الخطط، ج٣، ٩.

<sup>٢</sup> أبي محمد عبد الله بن محمد المدني البلوي (ت ق ٤٤٠هـ/١٠م)، سيرة أحمد بن طولون، تحقيق: محمد كرد علي (القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، د.ت)، ٢٠٨.

<sup>٣</sup> الكندي، الولاة والقضاة، ٢١٨.

<sup>٤</sup> جورجى زيدان، تاريخ التمدن الإسلامي، ج١ (القاهرة: مطبعة الهلال، ١٩٠٢م)، ١٦١.

<sup>٥</sup> محمد بن يوسف بن ميسر (ت ٦٧٧هـ / ١٢٧٨ م)، المنتقى من أخبار مصر (القاهرة: المعهد العلمي الفرنسي، ١٩٨١م)، ١٤٥.

<sup>٦</sup> المقريري، الخطط، ج٣، ١٧.

<sup>٧</sup> المقريري، الخطط، ج٣، ١٨.

<sup>٨</sup> عبد الفتاح عبادة، سفن الأسطول الإسلامي وأنواعها ومعداتنا في الإسلام (القاهرة: مطبعة الهلال، ١٩١٣م)، ١٠.

<sup>٩</sup> الأسعد بن المهذب بن أبي مليح ابن مماتي، ت (٦٠٦هـ/١٢٠٩م)، قوانين الدواوين، تحقيق: عزيز سوريال عطية (القاهرة: مكتبة مدبولي، ١٩٩١م)، ٣٤٠.

- الحراقات: هي سفن حربية كبيرة، كانوا يحملون فيها مكاحل مدافع البارود والمنجنيقات، ويرمي بها النفط المشتعل علي الأعداء<sup>١</sup>.
- الشلنديات: هي سفن حربية كبيرة مسطحة، كانت مخصصة لنقل المقاتلة والأسلحة، وهي مركب تقاتل الغزاه علي ظهره، وجدافون يجدفون تحتهم<sup>٢</sup>.
- الطرادات: هي سفن حربية سريعة الحركة، كانت مخصصة لنقل الخيل والجنود والسلاح، وكان أكثر ما يحمل فيها أربعون فرساً<sup>٣</sup>.
- المسطحات: هي نوع من السفن الحربية كبيرة الحجم تشبه البطة، وهي من أكبر السفن في الأسطول الإسلامي، ويكون المقاتلة في الأعلى والمجدفون تحتهم<sup>٤</sup>.
- العلابيات: هي نوع من سفن الأسطول التي كانت تصنع خصيصاً للحرب<sup>٥</sup>.
- القراقير: هي من السفن الكبيرة التي كانت تحمل الزاد والكراع والمتاع للأسطول<sup>٦</sup>.
- الاعواديات: هي نوع من السفن الصغيرة التابعة للأسطول المصري<sup>٧</sup>.
- البطسة: هي سفن حربية كبيرة الحجم كثيرة القلوع، وتستخدم في نقل الأزواد والذخيرة وآلات والأقوات والميرة للرجال والمقاتلة والأسلحة وجميع ما يحتاج إليه في الحروب، وتتسع لأكثر من سبعمئة مقاتل<sup>٨</sup>.
- القرابيس: هي من السفن الحربية التي ذكرت كثيراً في أوراق البردي التي تم اكتشافها في كوم اشقاو<sup>٩</sup>.
- البوارج: هي سفن حربية كبيرة كانت تحمل ألف رجل<sup>١٠</sup>.
- الغراب: هي سفن حربية سريعة شكلها يشبه رأس الغراب<sup>١١</sup>.
- السنادل: هي من السفن الحربية الصغيرة الملحقة بالأسطول وكانت تستخدم للشحن<sup>١٢</sup>.
- قوارب الخدمة: هي سفن صغيرة من توابع الأسطول، كما كان عمال الديوان ينتقلون بها لجمع الخراج للديوان<sup>١٣</sup>.

<sup>١</sup> المقريري (ت ٨٤٥هـ/٤٤٢ م)، اعطاء الحنفا بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفاء، ج٣، تحقيق: محمد حلمي (القاهرة: د. ت، ١٩٧١ م)، ٥٨.

<sup>٢</sup> ابن مماتي، قوانين الدواوين، ٣٤٠.

<sup>٣</sup> عبد الفتاح عبادة، سفن الأسطول الإسلامي، ٦؛ محمد الحموي، تاريخ الأسطول العربي، ٣٤.

<sup>٤</sup> ابن مماتي، قوانين الدواوين، ٣٤٠.

<sup>٥</sup> السيد طه السيد أبوسديرة، الحرف والصناعات، ٢٢٤، حاشية (٢٥).

<sup>٦</sup> عبد الفتاح عبادة، سفن الأسطول الإسلامي، ٦.

<sup>٧</sup> ابن مماتي، قوانين الدواوين، ٣٣٩؛ درويش النخيلي، السفن الإسلامية، ٥.

<sup>٨</sup> عبد الفتاح عبادة، سفن الأسطول الإسلامي، ١٠؛ رحيم الهاشمي، عواطف شنقارو، الحضارة العربية الإسلامية، ٩٧.

<sup>٩</sup> أدولف جروهمان، أوراق البردي العربية، ج٥، ٦٩.

<sup>١٠</sup> السيد طه، الحرف والصناعات، ٢٢٤.

<sup>١١</sup> رحيم الهاشمي، عواطف شنقارو، الحضارة العربية الإسلامية، ٩٧.

<sup>١٢</sup> هويدا عبد العظيم رمضان، المجتمع في مصر، ج١، ٢٩٧، حاشية (٤).

## صناع السفن:

أظهرت أوراق البردي العربية أن صناعة السفن كانت تضم طوائف كثيرة من أهل الحرف والصناعات، فهي تشمل: النشارين والنجارين والمقلطين والحدادين وغيرهم من النفاطين والنواتية والقذافين وصانعي الحبال والقلوع إلى جانب بناء السفن<sup>١</sup>، كما أشارت أوراق البردي العربية إلى مقدار ما يحتاج كل منهم من مواد غذائية، ومقدار ما يدفع لكل فئة من رزق وأعطيات مما لا نجده في أي مصدر تاريخي<sup>٢</sup>، كما تشير أوراق البردي العربية بأن الوالي كان يتفق مقدماً على أجور هؤلاء العمال والملاحين الذين يعملون في الأسطول المصري، وكان يفرض على الكور تموين الملاحين الذين يشتغلون في اعداد الأسطول<sup>٣</sup>، ومما يؤكد ذلك: بردية موضوعها الأسطول وصناعة السفن، يرجع تاريخها إلى سنتي (٩٠ - ٩١ هـ / ٧٠٩ - ٧١٠ م).

نص البردية: علي الوجه (لوحة ٣)

- ١ - بسم الله الرحمن الرحيم
- ٢ - من قره بن شريك إلى أهل مدينة أشقوه
- ٣ - فأعطوا لصنعة العين والقواديس وا
- ٤ - لسفن في جزيرة باب اليون قبل عبد الأعلى بن أبي حكيم
- ٥ - سنة تسعين لجيش سنة إحدى وتسعين نبطيين نو
- ٦ - بجين ونجارا وجلفاوا ومعيشتهم لثلاثة أشهر . فإن أعطيتم
- ٧ - الأجر فأعطوا في أجر كل نوبج دينرين ، وفي أجر كل رجل
- ٨ - جلفاوا دينر ونصف ، وفي أجر نبطي نجار دينر وثلاث في
- ٩ - كل شهر . وكتب مرثد في ذي الحجة تمام سنة تسعين<sup>٤</sup>.

وقد أظهر العمال المصريون مهارة كبرى في صناعة السفن، حتي كان يستعان بهم في بناء السفن في الثغور الإسلامية مثل عكا وتونس<sup>٥</sup>، فيذكر البلاذري: " في سنة (٤٩ هـ / ٦٦٩ م)، حدث أن هاجم الروم السواحل الإسلامية، وكانت الصناعة بمصر فقط، فأمر معاوية بإنشاء دار للصناعة بها<sup>٦</sup>، ويقول البكري في ذلك أيضاً: "لما ولي عبدالملك بن مروان الخلافة بعث إلى حسان بن النعمان عامله علي إفريقية يأمره بإتخاذ صناعة بتونس لإنشاء الآلات البحرية، وقد كتب عبدالملك بن مروان إلى أخيه عبدالعزيز وهو والي مصر، أن يوجه إلى معسكر تونس ألف قبطي بأهله وولده وأن يحملهم من مصر ويحسن عونهم حتي يصلوا إلى تونس، وكتب إلى ابن النعمان

<sup>١</sup> السيد طه، الحرف والصناعات، ٢٢٤.

<sup>٢</sup> أدولف جروهمان، أوراق البردي العربية، ج٦، ٥٦؛ جاسر بن خليل أبو صافية، أهمية البرديات في كتابة التاريخ الإسلامي (الرياض: مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، ٢٠٠٢م)، ١٠، ١١.

<sup>٣</sup> Yusuf Ragib, "Lettres nouvelles de Qurra B Sarik" *Journal of Near Eastern Studies* 40 (1981): 161

<sup>٤</sup> H. I. Bell, *Greek Papyri in the British Museum (Catalogue with Texts)*, vol. v (London: Oxford University Press, 1917), 275.

<sup>٥</sup> بردية محفوظة في مجموعة برديات شوت راينهارت في جامعة هايدلبرج بألمانيا، سجل رقم (PSR. 1). جاسر أبو صافية، برديات قره بن شريك، ٢٠٩، ٢١٠.

<sup>٦</sup> علي إبراهيم حسن، مصر في العصور الوسطى، ٣٠٩.

<sup>٧</sup> أحمد بن يحيى البلاذري (ت ٢٧٩ هـ / ٨٩٢ م)، فتوح البلدان (القاهرة: مطبعة الموسوعات، ١٩٠١م)، ٢٢٩.

يأمره أن يبني لهم دار صناعة تكون قوة وعدة للمسلمين إلى آخر الدهر، وأن يجعل علي البربر جر الخشب لإنشاء المراكب ليكون ذلك جارياً عليهم إلى آخر الدهر".<sup>١</sup>

وتكشف لنا أوراق البردي العربية عن اسم محمد بن أبي حبيب، الذي كان مشرفاً علي دار الصناعة بالقلم، فقد ورد في إحدى أوراق البردي خطاب موجه من والي قرّة بن شريك إلى حاكم كوم أشقوه يرجع تاريخه إلى عام (٩١ هـ / ٧٠٩ م)، وفيه يطلب ارسال نجار مع أدواته إلى المشرف المذكور للعمل لمدة أربعة أشهر.<sup>٢</sup>

وقد بلغ من اهتمام ابن طولون (٢٥٤ - ٢٧٠ هـ / ٨٦٨ - ٨٨٤ م)، بشأن الأسطول أن أسند مهمة الاشراف علي دار الصناعة إلى أبي كامل شجاع بن أسلم الحاجب، وكان أحد علماء الهندسة البارزين في عصره، فكان يتفقد صناعة المراكب ويستكشف آلاتها من الخشب والحديد وغيره حتي يحكمها، ويجيد بناء المراكب وتأليفها وقلفطتها وتركيبها، وينتقي الصواري والقلاع، ويتخير العمال والصناع والنفاطين والنواتية ممن يتميزون بالفطنة والذكاء والمهارة.<sup>٣</sup>

### مراكز صناعة السفن؛

أصبحت مصر بعد الفتح العربي الإسلامي مركزاً لصناعة السفن اللازمة لأسطول الخلافة، وأصبح اسم الصناعة في مصر يدل علي المكان الذي تبني فيه السفن الحربية وغيرها، وقد أشارت أوراق البردي العربية والتي والتي ترجع إلى عهد الخليفة الأموي الوليد بن عبدالمك (٨٦ - ٩٦ هـ / ٧٠٥ - ٧١٥ م)، ووالي مصر قرّة بن شريك العبسي، أن صناعة سفن أسطول مصر كانت تصنع في دور الصناعة المصرية بجزيرة الروضة والقلم والأسكندرية<sup>٤</sup>، كما بينت أوراق البردي العربية بعض مراكز صناعة السفن الهامة، فقد ورد في بردية موضوعها "الجيش والأسطول المصري والتحصينات العسكرية البحرية التي كانت تتم في مصر اثناء حكم الطولونيين لمصر"، بعض مراكز الصناعة الهامة منها: الأسكندرية ورشيد والفرما ودمياط.<sup>٥</sup>

### الأسكندرية:

كانت من أهم وأكبر مراكز صناعة السفن في مصر منذ الفتح العربي الإسلامي<sup>٦</sup>، وكان أسطول مصر في العصر الأموي مركزه مدينة الأسكندرية<sup>٧</sup>، فقد قام الخليفة معاوية بن أبي سفيان في ولايته وخلافته بإنشاء دور

<sup>١</sup> أبي عبيد البكري (ت ٤٨٧ هـ / ١٠٩٤ م)، المغرب في ذكر بلاد أفريقيا والمغرب (بغداد: مكتبة المثني، ١٨٥٧م)، ٣٨.

<sup>٢</sup> Yusuf Ragib, "Lettres Nouvelles", 161

<sup>٣</sup> السيد طه، الحرف والصناعات، ٢٢٦، ٢٢٧.

<sup>٤</sup> تم ترتيب مراكز الصناعة حسب الأهمية.

<sup>٥</sup> المقریزی، الخطط، ج٣، ٥.

<sup>٦</sup> محمد أحمد عبد اللطيف، "الأسكندرية في ضوء وثائق البردي العربي خلال القرن ١ - ٣ هـ / ٧ - ٩ م"، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، جامعة عين شمس، المجلد ٢٨ (٢٠١١م)، ٢٤٦؛ المدن والقرى المصرية في البرديات العربية (دراسة أثرية وحضارية)، (القاهرة: المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية، ٢٠١٢م)، ١٠٦.

<sup>٧</sup> D. Litt, F. B. A., Margoliouth, *Catalogue of Arabic Papyri in the John Rylands Library Manchester*, (Oxford: The Manchester University Press, 1933), 5f.

<sup>٨</sup> أبي القاسم عبد الرحمن بن عبد الحكم (ت ٢٥٧ هـ / ٨٧٠ م)، فتوح مصر والمغرب، تحقيق: علي محمد عمر (القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، ٢٠٠٤م)، ٢١٩؛ البلاذري، فتوح البلدان، ٢٢٩.

<sup>٩</sup> علي حسني الخربوطلي، الحضارة العربية الإسلامية (القاهرة: مكتبة الخانجي، ٢٠٠٠م)، ٧٢.

لصناعة السفن في الإسكندرية<sup>١</sup>، كما أظهرت أوراق البردي العربية التي كشفت في كوم أشقاو والتي ترجع إلى عصر الخليفة الوليد بن عبد الملك أن صناعة السفن كانت مزدهرة في الإسكندرية<sup>٢</sup>، وكان يوجد فيها ميناء وأحواض وأحواض متسعة لبناء السفن وبنائين من الأقباط<sup>٣</sup>.

وفي العصر العباسي حرص ولاية بني العباس علي مواصلة الاهتمام بدار صناعة السفن في مدينة الإسكندرية، يدل علي ذلك أن المدينة خلال العصر الطولوني كانت قد أصبحت أكبر قاعدة بحرية في مصر<sup>٤</sup>، وفي العصر الفاطمي اهتم الفاطميون بإنشاء دور صناعة السفن في الإسكندرية<sup>٥</sup>.

أما في العصر الأيوبي فقد ذكر ابن مماتي أن: "صناعة السفن في عهده كانت مزدهرة في الإسكندرية، وقد ظل الاهتمام ببناء السفن في الإسكندرية طوال العصر المملوكي، فقد حوت المدينة خلال هذا العصر دارين للصناعة أحدهما شرقية والأخرى غربية، وأنشئ في هاتين الدارين عدد كبير من السفن والطرائد<sup>٦</sup>، وقد خصصت دور الصناعة في الإسكندرية لصناعة السفن الحربية<sup>٧</sup>، كما اشتهرت بصناعة السفن النيلية<sup>٨</sup>، وكانت مرسى للمراكب<sup>٩</sup>، كما كانت تجتمع بها مراكب صيد السمك بأسرها<sup>١٠</sup>.

#### الفسطاط:

كانت من مراكز صناعة السفن الهامة في مصر الإسلامية، فقد بنيت بها السفن العربية الأولى<sup>١١</sup>، وكانت السفن ترد إلى الفسطاط في أعداد كبيرة، وكانت بها مراس مخصصة لرسو كل نوع من أنواع السفن، منها المراكب المشحونة بالغلل ترسو في مرسى خاص من الساحل، وفي ناحية أخرى منه كانت ترسو المراكب المشحونة بالأخشاب المخصصة لبناء السفن وصناعة المراكب، أو لأشغال النجارة وصناعة الأثاث<sup>١٢</sup>.

وكانت دور الصناعة في الفسطاط تعمل في بناء السفن بأنواعها المختلفة الحربية والتجارية والنيلية<sup>١٣</sup>، واستمرت صناعة السفن مزدهرة بالفسطاط إلى أن أهملت منذ انشاء دار الصناعة بالمقس في بداية العصر الفاطمي،

<sup>١</sup> رجب الهاشمي، عواطف شنقارو، الحضارة العربية الإسلامية، ٩٢.

<sup>٢</sup> محمد أحمد عبد اللطيف، المدن والقرى المصرية في البرديات العربية، ٤٣.

<sup>٣</sup> جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ١٨٢؛ صفي علي محمد عبد الله، مدن مصر الصناعية، ١٦٣.

<sup>٤</sup> أحمد العبادي، السيد سالم، تاريخ البحرية، ٤٦؛ عاصم محمد رزق عبد الرحمن، مراكز الصناعة في مصر الإسلامية من الفتح العربي حتي مجئ الحملة الفرنسية (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٩م)، ١٠٩.

<sup>٥</sup> عاصم رزق، مراكز الصناعة، ١٠٩؛ نريمان عبد الكريم، دراسات في تاريخ مصر الإسلامية، ١١٣.

<sup>٦</sup> ابن مماتي، قوانين الدواوين، ٣٢٥.

<sup>٧</sup> عاصم رزق، مراكز الصناعة، ١٠٩؛ أبو زيد شلبي، تاريخ الحضارة الإسلامية، ١٤٨.

<sup>٨</sup> المسبحي، أخبار مصر، ج ٤٠، ٦١.

<sup>٩</sup> أحمد بن واضح اليعقوبي (ت ٢٨٤ هـ / ٨٩٧ م) كتاب البلدان (بيروت: دار إحياء التراث العربي، ١٩٨٨م)، ١٢٦.

<sup>١٠</sup> ناصر خسرو، سفر نامه، ١٠٠؛ ابي عبد الله محمد بن إدريس المحمودي الحسيني الإدريسي، ت (٥٦٠ هـ / ١١٦٦ م)، نزهة المشتاق

في اختراق الأفاق، ج ١ (القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، ٢٠٠٢م)، ٣٣٠.

<sup>١١</sup> ابن عبد الحكم، فتوح مصر والمغرب، ١٩١؛ ابن مماتي، قوانين الدواوين، ٣٢٥.

<sup>١٢</sup> أرشيبالد ر. لويس، القوي البحرية، ١١٦؛ السيد طه، الحرف والصناعات، ٢٢٩.

<sup>١٣</sup> ابن مماتي، قوانين الدواوين، ٣٢٥.



واستمرت مراكب الأسطول تنشأ في صناعة الجزيرة وبالمقس إلى أن ولي الوزير المأمون بن البطائحي (٥١٥ - ٥١٩ هـ) الذي أنكر ذلك وأمر أن يكون إنشاء الشواني والمراكب النيلية بصناعة الفسطاط<sup>١</sup>.

### جزيرة الروضة:

أشارت أوراق البردي العربية إلى أن جزيرة الروضة كانت من أقدم مراكز صناعة السفن في مصر الإسلامية<sup>٢</sup>، ويذكر المقرئزي: " أن أول دار أنشئت لصناعة السفن بمصر في العهد الإسلامي هي التي بنيت بجزيرة الروضة سنة (٥٤ هـ / ٦٧٣ م)، علي يد مسلمة بن مخلد، وكان سبب ذلك هو غزو الروم للبرلس سنة (٥٣ هـ / ٦٧٢ م)، وقتل الكثير من أهلها"<sup>٣</sup>.

لكن ثبت عدم صحة هذا القول فقد أنشئت الصناعة في مصر الإسلامية قبل هذا التاريخ، فالمسلمون بدأوا الإهتمام ببناء السفن الحربية منذ عهد الخليفة عثمان بن عفان (٢٣- ٣٥ هـ / ٦٤٣- ٦٥٥ م)، وكانت غزوة عبد الله بن سعد البحرية التي عرفت باسم ذات الصواري في عام (٣٤ هـ / ٦٥٤ م)<sup>٤</sup>.

واهتم "أحمد بن طولون" بشئون الأسطول المصري، فقد أمر ببناء الحصن علي الجزيرة في سنة (٢٦٣ هـ / ٨٧٦ م)، وأبقى علي دار الصناعة فيها<sup>٥</sup>، وإهتم بإنشاء المراكب الحربية وأطافها بالجزيرة<sup>٦</sup>، كما اهتم خمارويه (٢٧٠ هـ - ٢٨٢ م / ٨٨٤ - ٨٩٦ م) بالأسطول عناية كبيرة<sup>٧</sup>، واستمرت هذه الصناعة بالجزيرة إلى أيام الأخشيد الذي أمر سنة (٣٢٥ هـ / ٩٣٦ م)، بنقلها من الجزيرة إلى ساحل الفسطاط، واتخاذ دار خديجة ابنة الفتح ابن خاقان زوجة أحمد ابن طولون مقراً لهذه الصناعة، وظلت صناعة السفن تبني في دار الصناعة بالجزيرة تارة وفي دار الصناعة بالفسطاط تارة أخرى<sup>٨</sup>.

وظلت صناعة السفن مزدهرة بجزيرة الروضة في العصر الفاطمي حتي عصر الخليفة الفاطمي الأمر بأحكام الله (٤٩٥ - ٥١٩ هـ / ١١٠١ - ١١٢٥ م)، فأمر وزيره المأمون بن البطائحي سنة (٥١٦ هـ / ١١٢٢ م)، بنقل عمارة المراكب الحربية من الصناعة التي بجزيرة الروضة إلى صناعة الفسطاط فنقلها، وبذلك اختصت صناعة الجزيرة ببناء السفن النيلية والتجارية<sup>٩</sup>، واستمرت صناعة السفن بجزيرة الروضة حتي نهاية دولة المماليك<sup>١٠</sup>.

<sup>١</sup> المقرئزي، الخطط، ج٣، ٨.

<sup>٢</sup> عبد المنعم ماجد، " دور المصريين " ٢٦٦؛ محمد أحمد عبد اللطيف، المدن والقرى المصرية في البرديات العربية، ٧٧.

<sup>٣</sup> المقرئزي، الخطط، ج٣، ٢٣.

<sup>٤</sup> أحمد العبادي، السيد سالم، تاريخ البحرية، ٢١٨؛ سيدة كاشف، مصر في فجر الإسلام، ٩٠.

<sup>٥</sup> السيوطي، حسن المحاضرة، ج٢، ٣٧٨؛ عبد الرحمن زكي، الجيش المصري في العصر الإسلامي من الفتح العربي إلى معركة المنصورة (القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٧٠م)، ٢٠.

<sup>٦</sup> الكندي، الولاة والقضاة، ٢١٨.

<sup>٧</sup> أحمد شلبي، مصر وسوريا من مطلع الإسلام حتي العهد الحاضر، موسوعة التاريخ الإسلامي، ج٥ (القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، ١٩٩٢م)، ٩١.

<sup>٨</sup> المقرئزي، الخطط، ج٣، ٢٤؛ السيوطي، حسن المحاضرة، ج٢، ٣٧٨.

<sup>٩</sup> جمال الدين أبو علي موسي بن المأمون (ت ٥٨٨ هـ / ١١٩٢ م)، نصوص من أخبار مصر (القاهرة: المعهد العلمي الفرنسي للأثار الشرقية، ١٩٨٣م)، ١٠٠، ١٠١.

<sup>١٠</sup> علي إبراهيم حسن، مصر في العصور الوسطي، ٣٥٨؛ عاصم رزق، مراكز الصناعة، ٨٢.

## صناعة مصر:

أنشأ هذه الدار محمد بن طنج الأخشيد (٣٢٣ - ٣٣٤ هـ / ٩٣٥ - ٩٤٦ م)، سنة (٣٢٥ هـ / ٩٢٦ م) بساحل القسطنطين، فأصبحت السفن الحربية والنيلية تبني في دار صناعة مصر، وقد ظلت هذه الدار تعمل أيام الفاطميين، ومما يؤكد ذلك ما ذكره المقرئ بقوله: " وأنشئت سنة (٥٧٧ هـ / ١١٨١ م)، أربع حرايق لصناعة مصر يرسم من تجرد إلى بلاد اليمن، ولم تزل هذه الصناعة عامرة إلى ما قبل سنة سبعمائة<sup>١</sup>، وكان من مظاهر التقدم البحري في العصر الفاطمي إنشاء ديوان الجهاد أو العمائر ويختص بالأسطول وكان مقره دار الصناعة بمصر<sup>٢</sup>، وأمدت هذه الصناعة السلطان صلاح الدين الأيوبي (٥٦٧ - ٥٨٩ هـ / ١١٧٤ - ١١٩٣ م) بأساطيل البحر المتوسط خلال حروبه مع الصليبيين في الشام، كما كان للسفن الحربية التي بنيت في هذه الدار علي عهد الكامل (٦١٥ - ٦٣٥ هـ / ١٢١٨ - ١٢٣٨ م)، وابنه الصالح نجم الدين أيوب (٦٣٨ - ٦٤٧ هـ / ١٢٥٠ - ١٢٦٠ م)، الفضل في صد العدوان الصليبي علي مصر<sup>٣</sup>.

أيضا إهتم سلاطين المماليك بهذه الدار، فقد أصدر السلطان الظاهر بيبرس مرسوماً يمنع الناس من التصرف في خشب السفن، وأمر بأن تنشأ لتخزين هذه الأخشاب عشرون شونة، كذلك اهتم السلطان خليل بن قلاوون (٦٨٩-٦٩٣ هـ / ١٢٩٠-١٢٩٣ م)، ببناء أسطول في صناعة مصر سنة (٦٩٢ هـ / ١٢٩٢ م)، ثم بني السلطان محمد بن قلاوون (٦٩٨ - ٧٠٨ هـ / ١٢٩٩ - ١٣٠٩ م) في هذه الدار أسطولاً غزا به جزيرة أرواد شمالي طرابلس بالشام، إلا أن الصناعة توقفت في هذه الدار، بسبب جرف في البحر الذي يفصل بينها وبين جزيرة الروضة فتحوّلت أرضها سنة (٧٠٠ هـ / ١٣٠٠ م)، إلى بستان عرف ببستان كيسان<sup>٤</sup>.

## المقس:

كانت من أهم مراكز صناعة السفن في مصر الإسلامية، فقد أقام بها الخليفة المعز لدين الله (٣٦٢ - ٣٦٥ هـ / ٩٧٢ - ٩٧٥ م) داراً لصناعة السفن، وبنى فيها ستمائة سفينة لبناء الأسطول لصد هجمات الروم علي سواحل الشام<sup>٥</sup>، وفي عهد الخليفة العزيز بالله (٣٦٥ - ٣٨٦ هـ / ٩٧٥ - ٩٩٦ م)، جددت هذه الدار وأمر من فيها سنة (٣٨٦ هـ / ٩٩٦ م)، ببناء أسطول ضخم للهجوم علي قواعد الروم المجاورة للشام، ولكن ما كادت دار صناعة المقس أن تفرغ من بناء هذا الأسطول حتي شب حريق هائل أتى علي معظم قطعه<sup>٦</sup>.

<sup>١</sup> المقرئ، الخطط، ج٣، ٢٤.

<sup>٢</sup> أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ٨٣.

<sup>٣</sup> عاصم رزق، مراكز الصناعة، ٣٩.

<sup>٤</sup> عاصم رزق، مراكز الصناعة، ٣٩.

<sup>٥</sup> المسيحي، أخبار مصر، ج٤٠، ٦١؛ المقرئ، الخطط، ج٣، ٢٠.

<sup>٦</sup> أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ٩٤؛ السيد عبد العزيز سالم، سحر عبدالعزيز سالم، تاريخ مصر الإسلامية حتي نهاية العصر الفاطمي (الإسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة، ٢٠٠٢ م)، ٢٢٢.

## القلزم:

أشارت أوراق البردي العربية إلى وجود دار لصناعة السفن في القلزم، وهي بإمرة عبدالرحمن بن إلياس، فقد ورد في خطاب من أوراق البردي العربية أرسله قره بن شريك إلى نائبه بالقلزم يطلب منه اصلاح السفن التي في ميناء القلزم وارسال البحارة سريعًا قبل جفاف مياة خليج أمير المؤمنين<sup>١</sup>.

وكانت القلزم في صدر الإسلام ميناء مصر الرئيسي في البحر الأحمر، ومركزًا تجاريًا وقاعدة بحرية بفضلها احتفظ الأمويون بقطع بحرية في البحر الأحمر<sup>٢</sup>، ويذكر اليعقوبي أن: "القلزم كان ميناء مصر إلى الحجاز واليمن، وأن به سفنًا كبارًا تعبر البحار العالية"<sup>٣</sup>.

## تنيس:

كانت تنيس من مراكز صناعة السفن في مصر الإسلامية<sup>٤</sup>، فكانت مرسى للمراكب الواردة من الشام والمغرب<sup>٥</sup>، والمغرب<sup>٦</sup>، ويقول المقرئزي: "كان لتنيس في العصور الوسطى شأن خطير من الناحيتين الحربية والصناعية، فقد كان الروم يغيرون عليها بأساطيلهم كلما فكروا في غزو مصر ولهذا كان بها دار صناعة وأسطول مقيم"<sup>٧</sup>، ومن أنواع السفن التي كانت تصنع بتنيس نوع يسمى العصافير وكانت تعد لصيد الطيور في البحيرة، حيث بلغت مائة وثلاثة عشر مركبًا، ومن أنواع السفن التجارية والكمائن والعشاريات الصادرة من توصل السير إلى سواحل الشام في كل سنة نحو خمسمائة قارب ومركب، وهذا يدل على ازدهار صناعة السفن بتنيس<sup>٨</sup>.

## دمياط:

كانت من أهم مراكز صناعة السفن في مصر الإسلامية<sup>٩</sup>، وقد ازدهرت بها صناعة السفن التجارية والنيلية، ولم تقتصر على دار الصناعة الحكومية، وإنما كان أهلها يشتغلون بهذه الصناعة، خاصة وأنها أصبحت الميناء المصري الوحيد في الجزء الشرقي من البحر المتوسط<sup>١٠</sup>، وقد خصصت دور الصناعة في دمياط لصناعة السفن الحربية اللازمة لبناء الأسطول<sup>١١</sup>، ومما يؤكد علي بناء أسطول في دمياط ما ذكره جروهمان عن دراسته لبردية محفوظة في متحف جامعة بنسلفانيا، يرجع تاريخها إلى سنة (٢٣٨ هـ / ٨٥٢ م)، ورد بها معلومات مهمة عن غزو دمياط لم تذكرها المصادر التاريخية، وهي متعلقة بالغزو البيزنطي علي دمياط.

<sup>١</sup> جاسر أبو صافية، برديات قره بن شريك، ١٠١.

<sup>٢</sup> ابي القسم بن حوقل (ت بعد ٣٦٧ هـ / ٩٨٨ م)، المسالك والممالك (لیدن: مطبع بريل، ١٨٧٣م)، ٣٨.

<sup>٣</sup> اليعقوبي، كتاب البلدان، ١٢٦.

<sup>٤</sup> الإصطخري، مسالك الممالك، ٥٢؛ ناصر خسرو، سفر نامه، ٩٥.

<sup>٥</sup> اليعقوبي، كتاب البلدان، ١٢٦؛ شهاب الدين بن عبد الله بن ياقوت الحموي (ت ٦٢٦ هـ / ١٢٢٩ م)، معجم البلدان، ج٢ (بيروت: دار صابر، ٢٠٠٤م)، ٥١.

<sup>٦</sup> المقرئزي، اتعاظ الحنفاء، ج١، ١٥٥.

<sup>٧</sup> السيد سالم، سحر سالم، تاريخ مصر الإسلامية، ٢٢٢.

<sup>٨</sup> ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، ج١، ٢٠؛ القلقشندي، صحح الأعشي، ج٣، ٥٢٣.

<sup>٩</sup> الإصطخري، مسالك الممالك، ٥٢.

<sup>١٠</sup> ابن مماتي، قوانين الدواوين، ٣٢٥.

#### نص البردية (الوحدة ٤):

٤ يابا حفص لو رأيت الناس فيه عندنا اليوم من التخليط والسخرة يؤخذ  
٥ النواتية وغير النواتية وكل من قدروا عليه أخذوه يدخلوا كل يوم جماعة من كل موضع أسأل  
٦ الله الفرج من عند رحمته والأمير أيده الله قد خرج إلى المحلة ودمياط<sup>١</sup>.

كما أنشأ الفاطميون بدمياط دورًا لصناعة السفن التي كانت تجهز بها الأساطيل ومراكب الشواني والشلنديات والمسطحات<sup>٢</sup>، وقد ظلت دار صناعة السفن في دمياط تعمل حتى العصر المملوكي<sup>٣</sup>.

#### رشيده:

كانت من مراكز صناعة السفن الهامة في مصر الإسلامية، فقد ازدهرت بها صناعة السفن التجارية والنيلية اللازمة لأعمال النقل والتجارة<sup>٤</sup>، ويقول اليعقوبي في ذلك: "كانت تدخلها المراكب من البحر حتى تصير في النيل"<sup>٥</sup>، النيل<sup>٦</sup>، وكانت صناعة السفن رائجة بها خلال العصر الفاطمي، واستمرت صناعة السفن رائجة بها في العصر الأيوبي<sup>٧</sup>.

#### الصالحية:

كانت من مراكز صناعة السفن في مصر الإسلامية، وكان يوجد فيها أحواض كثيرة لبناء السفن، ويقول ناصر خسرو في ذلك: "هي مدينة تصنع بها سفن كثيرة، وهي تنقل البضاعة إلى مدينة مصر حتى أبواب دكاكين البقالين"<sup>٨</sup>، وقد خصصت لصناعة القوارب والمعديات النيلية، كما كان بها مراكب كثيرة مخصصة لتعدية العساكر<sup>٩</sup>.

#### بولاق:

كانت بولاق قاعدة لصناعة السفن منذ منتصف القرن (الثامن الهجري / الرابع عشر الميلادي)، وازدهرت هذه الصناعة بوجه خاص في عصر دولة المماليك الجراكسة، واستمرت دار الصناعة في بولاق عامرة إلى ما بعد انتهاء دولة المماليك<sup>٩</sup>.

ولم تكن مدن الصعيد الواقعة علي النيل من أسوان، وقوص، وأخميم، وأسيوط، والبهنسا، بأقل حركة أو نشاط في صناعة المراكب النيلية، خاصة وأنها كانت مصدر أخشاب السنط، أحد المصادر الهامة للخشب الصالح لبناء السفن<sup>١</sup>.

<sup>1</sup> Adolf Grohmann, *From the World of Arabic Papyri* (Cairo: Al-Maaref Press, 1952), 122.

<sup>٢</sup> أبو زيد شلبي، تاريخ الحضارة الإسلامية، ١٤٨؛ عاصم رزق، مراكز الصناعة في مصر الإسلامية، ١٤١.

<sup>3</sup> Grohmann, *From the World*, 122.

<sup>٤</sup> ابن حوقل، المسالك والممالك، ٩٠.

<sup>٥</sup> اليعقوبي، كتاب البلدان، ١٢٦، ١٢٧.

<sup>٦</sup> ابن مماتي، قوانين الدواوين، ٣٢٥.

<sup>٧</sup> ناصر خسرو، سفر نامه، ٩٥.

<sup>٨</sup> الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١، ٣٣١.

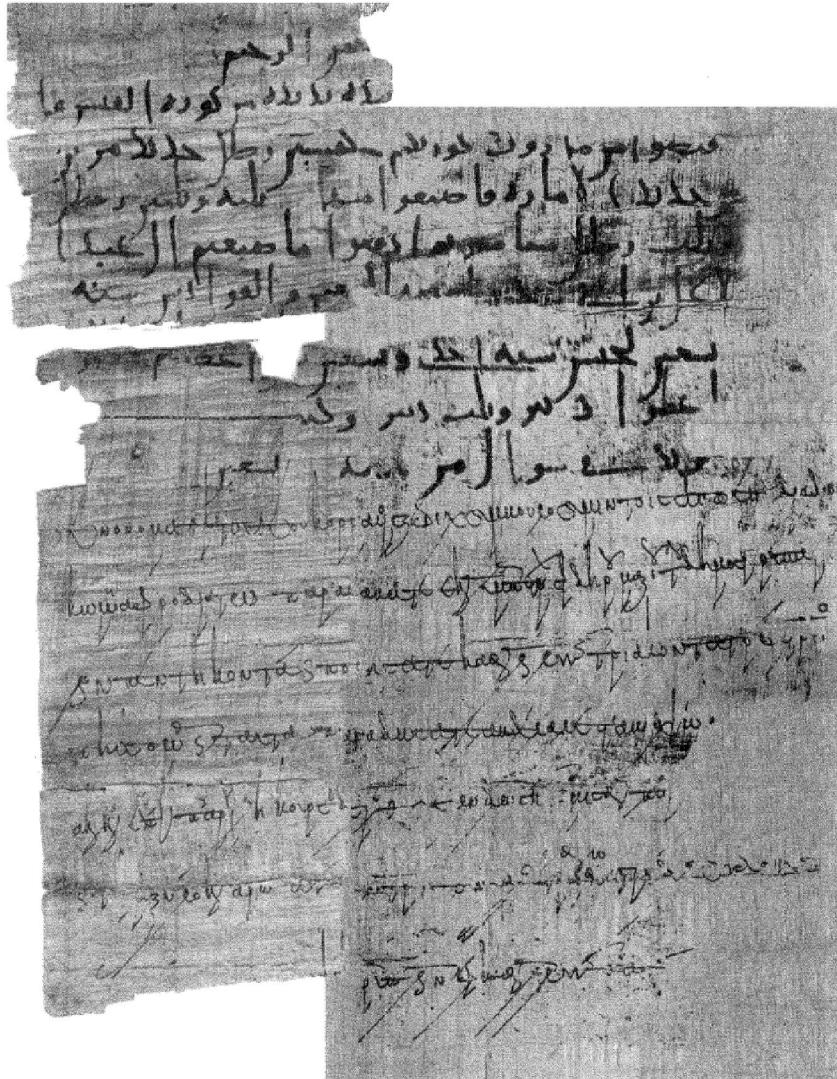
<sup>٩</sup> السيوطي، حسن المحاضرة، ج٢، ٦٣.

وهكذا كشفت أوراق البردي العربية جوانب عن صناعة السفن في مصر الإسلامية، وأظهرت أن بناء السفن كان في البداية قاصراً علي مصر، وأنها أصبحت بعد الفتح العربي الإسلامي مركزاً لصناعة السفن اللازمة لأسطول الخلافة، كما كانت الخلافة تستخدم العمال والملاحين المصريين في دور الصناعة التي أنشأتها في المشرق والمغرب، كما بينت أوراق البردي العربية بعض مراكز صناعة السفن الهامة في مصر الإسلامية، وأشارت إلى أن صناعة السفن كانت تضم طوائف كثيرة من أهل الحرف والصناعات، وبينت مقدار ما يحتاج كل منهم من مواد غذائية، ومقدار ما يدفع لكل فئة من رزق وأعطيات مما لا نجده في أي مصدر تاريخي.

---

<sup>١</sup> السيد طه، الحرف والصناعات، ٢٣١.

### اللوحات



#### لوحة (١) علي الوجه

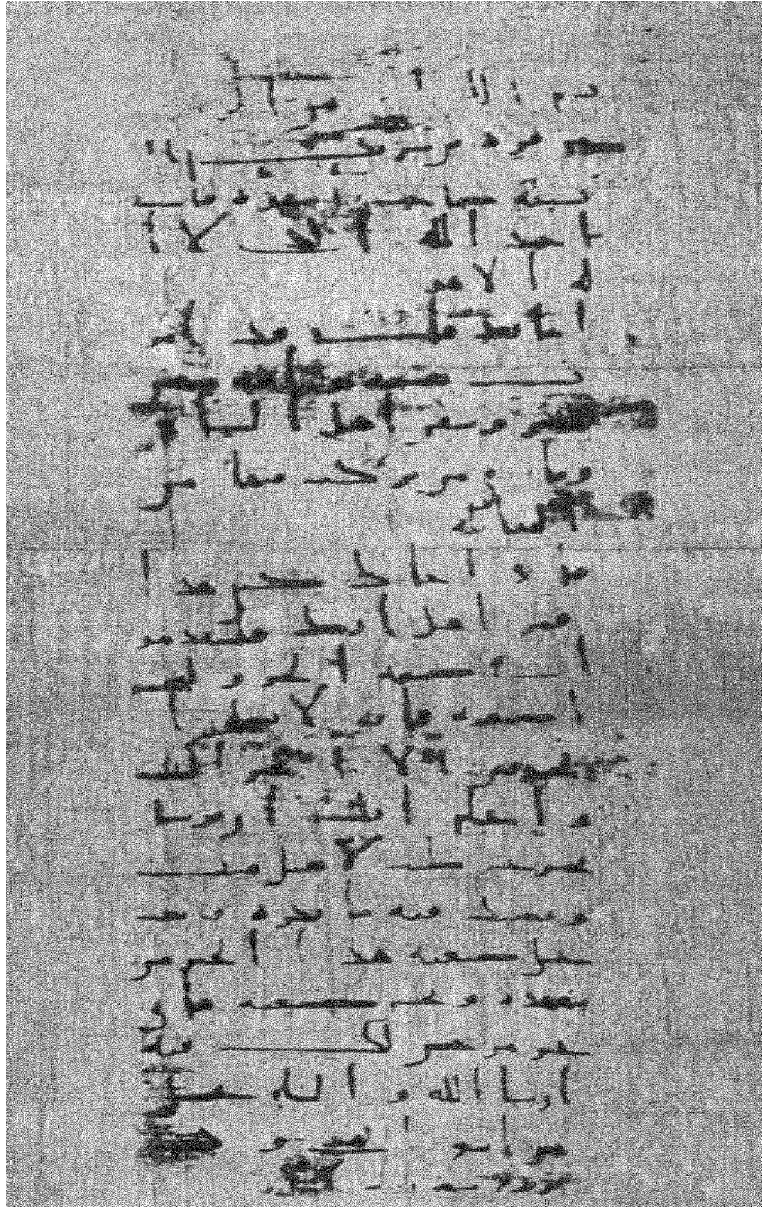
بردية موضوعها عبارة عن "الاسطول وصناعة السفن"

محفوظة في مجموعة برديات شوت راينهات في جامعة هايدلبرج بألمانيا

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

سجل رقم (PFA. 9)

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



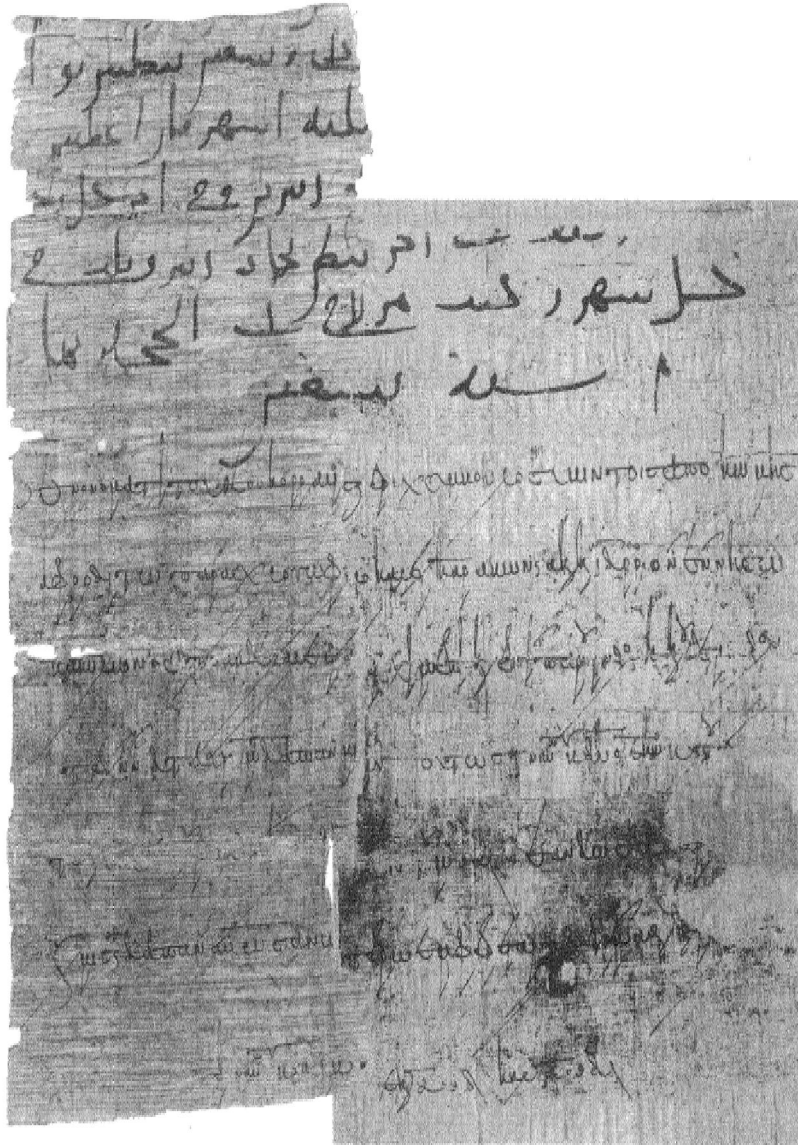
لوحة (٢) علي الوجه

محفوظة في جامعة السوربون بفرنسا

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

سجل رقم (Inv. 2344)

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



لوحة (٣) علي الوجه

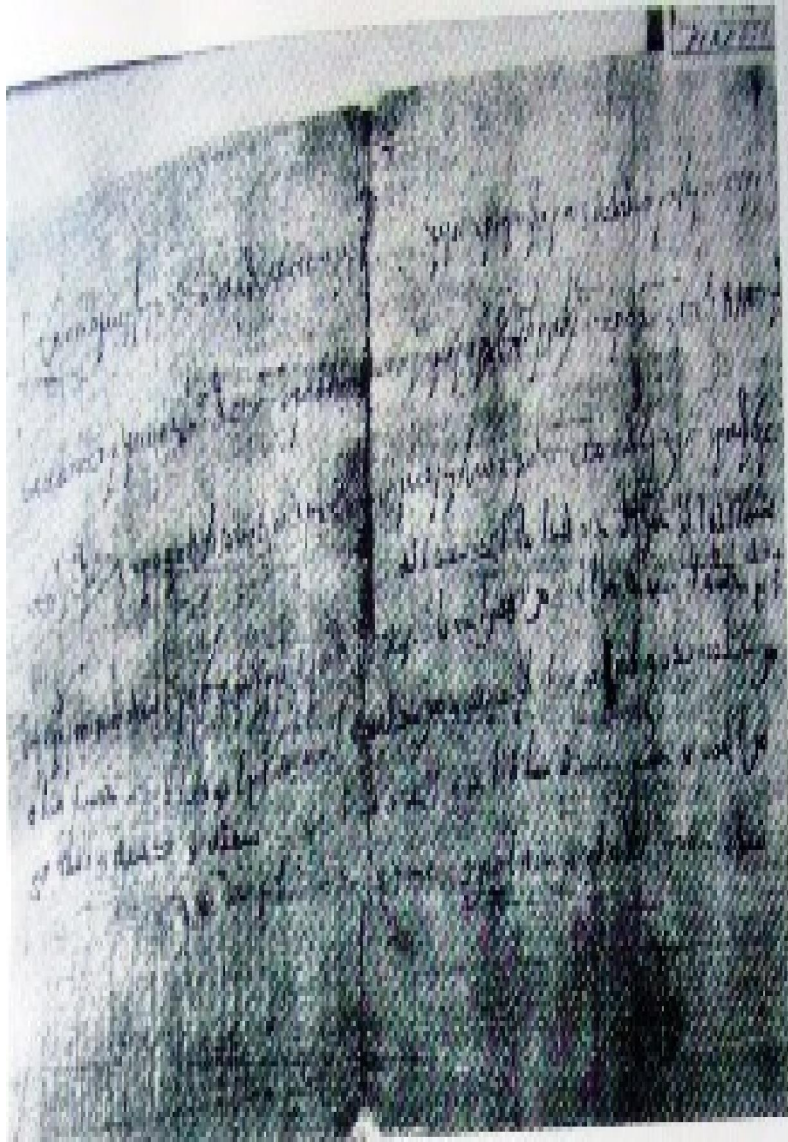
محفوظة في مجموعة برديات شوت راينهات في جامعة هايدلبرج بألمانيا

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

سجل رقم (PAF. 8)

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





لوحة (٤) علي الوجه

محفوظة في متحف جامعة بنسلفانيا

يرجع تاريخها إلى سنة (٢٣٨ هـ / ٨٥٢ م)

نقلًا عن: Grohmann, *From the World of Arabic Papyri*, 122

### قائمة المصادر والمراجع العربية والأجنبية

#### أولاً- المصادر العربية المطبوعة:

- ١- أبي عبد الله محمد بن إدريس المحمودي الحسيني الإدريسي، ت (٥٦٠هـ/١١٦٦م)، نزهة المشتاق في اختراق الأفاق، ج١، القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، ٢٠٠٢م.
- ٢- إبراهيم بن محمد الإصطخري، ت (٣٤٦هـ/٩٥٧م)، مسالك الممالك، بيروت: دار صابر، ١٩٣٧م.
- ٣- شمس الدين أبي عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي ابن بطوطة، ت (٧٧٩هـ/١٣٧٨م)، رحلة ابن بطوطة المسماة "تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار"، ج١، تحقيق: عبد الهادي التازي، الرباط: أكاديمية المملكة المغربية، ١٩٩٧م.
- ٤- عبد اللطيف بن يوسف البغدادي، ت (٦٢٩هـ/١٢٣١م)، الافادة والاعتبار في الأمور المشاهدة والحوادث المعاينة بأرض مصر، تحقيق: أحمد غسان سبانور، دمشق: دار قتيبية، ١٩٨٣م.
- ٥- ابي عبيد البكري، ت (٤٨٧هـ/١٠٩٤م)، المغرب في ذكر بلاد أفريقيا والمغرب، بغداد: مكتبة المثنى، ١٨٥٧م.
- ٦- أحمد بن يحيى البلاذري، ت (٢٧٩هـ/٨٩٢م)، فتوح البلدان، القاهرة: مطبعة الموسوعات، ١٩٠١م.
- ٧- أبي محمد عبد الله بن محمد المدني البلوي، ت (النصف الثاني من القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي)، سيرة أحمد بن طولون، تحقيق: محمد كرد علي، القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، د. ت.
- ٨- أبي الحسين محمد ابن جبير، ت (٦١٤هـ/١٢١٧م)، رحلة ابن جبير، بيروت: دار صابر، د. ت.
- ٩- أبي القسم ابن حوقل، ت (بعد ٣٦٧هـ/٩٨٨م)، المسالك والممالك، ليدن: مطبع بريل، ١٨٧٣م.
- ١٠- درويش النخيلي، السفن الإسلامية على حروف المعجم، الإسكندرية: جامعة الإسكندرية، ١٩٧٤م.
- ١١- ناصر خسرو، ت (٤٨١هـ/١٠٨٨م)، سفر نامه "رحلة ناصر خسرو إلى لبنان وفلسطين ومصر والجزيرة العربية في القرن الخامس الهجري"، تحقيق: يحيى الخشاب، ط٣، بيروت: دار الكتاب الجديد، ١٩٨٣م.
- ١٢- عبد الرحمن بن خلدون، ت (٨٠٨هـ/١٤٠٦م)، تاريخ ابن خلدون المسمي "ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر"، تحقيق: أبو صيب الكرمي، الرياض: بيت الأفكار الدولية، د. ت.
- ١٣- شمس الدين أبو عبد الله محمد بن ناصر الدين الأنصاري ابن الزيات، ت (٨١٤هـ/١٤١٢م)، الكواكب السيارة في ترتيب الزيارة، بغداد: مكتبة المثنى، د. ت.
- ١٤- الحافظ جلال الدين عبد الرحمن السيوطي، ت (٩١١هـ/١٥٠٥م)، حسن المحاضرة في تاريخ مصر والقاهرة، ج٢، تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم، القاهرة: دار احياء الكتب العربية، ١٩٦٨م.
- ١٥- أبي القاسم عبد الرحمن ابن عبد الحكم، ت (٢٥٧هـ/٨٧٠م)، فتوح مصر والمغرب، تحقيق: علي محمد عمر، القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، ٢٠٠٤م.
- ١٦- أبي عبد الله أحمد بن محمد بن إسحاق ابن الفقيه، ت (٣٤٠هـ/٩٥١م)، مختصر كتاب البلدان، بريل: مطبع ليدن، ١٨٥٥م.
- ١٧- أبي العباس أحمد بن علي القلقشندي، ت (٨٢١هـ/١٤١٨م)، صبح الأعشي في صناعة الإنشا، ج٣، القاهرة: المطبعة الأميرية، ١٩١٤م.

- ١٨- أبي عمر محمد بن يوسف الكندي، ت (٣٥٠هـ/٩٦١م)، كتاب الولاة وكتاب القضاة، تهذيب وتصحيح: رفن كست: بيروت، مطبعة الآباء اليسوعيين، ١٩٠٨م.
- ١٩- جمال الدين أبو علي موسى ابن المأمون، ت (٥٨٨هـ/١١٩٢م)، نصوص من أخبار مصر، القاهرة: المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية، ١٩٨٣م.
- ٢٠- محمد بن عبيد الله المسيحي، ت (٤٢٠هـ/١٠٢٩م)، أخبار مصر في سنتين (٤١٤ - ٤١٥ هـ)، ج٤٠، تحقيق: وليم ج. ميلورد، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٠م.
- ٢١- علي بن الحسين المسعودي، ت (٣٤٦هـ/٩٥٦م)، مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج١، تحقيق: محمد محي الدين، ط٥، القاهرة: دار الفكر العربي، ١٩٧٣م.
- ٢٢- تقي الدين أحمد بن علي المقرئ، ت (٨٤٥هـ/١٤٤٢م)، اتعاض الحنفا بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفاء، ج٣، تحقيق: محمد حلمي محمد، القاهرة: د. ت، ١٩٧١م.
- ٢٣- تقي الدين أحمد بن علي المقرئ، ت (٨٤٥هـ/١٤٤٢م)، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقرئية، ج١، ج٣، تحقيق: محمد زينهم - مديحة الشراوي، القاهرة: مكتبة مدبولي، ١٩٩٨م.
- ٢٤- الأسعد بن المهذب بن أبي مليح ابن مماتي، ت (٦٠٦هـ/١٢٠٩م)، قوانين الدواوين، تحقيق: عزيز سوريال عطية، القاهرة: مكتبة مدبولي، ١٩٩١م.
- ٢٥- جمال الدين محمد بن مكرم الأنصاري بن منظور، ت (٧١١هـ/١٣١١م)، لسان العرب، ج١، ط٢: بيروت: دار صابر، ٢٠٠٣م.
- ٢٦- محمد بن يوسف ابن ميسر، ت (٦٧٧هـ/١٢٧٨م)، المنتقى من أخبار مصر، القاهرة: المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية، ١٩٨١م.
- ٢٧- شهاب الدين بن عبد الله بن ياقوت الحموي، ت (٦٢٦هـ/١٢٢٩م)، معجم البلدان، ج٢، بيروت: دار صابر، ٢٠٠٤م.
- ٢٨- أحمد بن أبي يعقوب بن واضح اليعقوبي، ت (٢٨٤هـ/٨٩٧م)، كتاب البلدان، بيروت: دار إحياء التراث العربي، ١٩٨٨م.

### ثانياً- المراجع العربية:

- ١- أبو زيد شلبي، تاريخ الحضارة الإسلامية والفكر الإسلامي القاهرة: مكتبة وهبة، ٢٠١٢م.
- ٢- أحمد العبادي، السيد سالم، تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس (بيروت: دار النهضة العربية، ١٩٦٩م)، ٢٤.
- ٣- أحمد شلبي، مصر وسوريا من مطلع الإسلام حتى العهد الحاضر (موسوعة التاريخ الإسلامي)، ج٥، القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، ط٦، ١٩٩٢م.
- ٤- أحمد مختار العبادي، السيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، بيروت: دار الأحد، ١٩٧٢م.
- ٥- أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، الكويت: المجلس الوطني للفنون والثقافة، ١٩٧٨م.

- ٦- السيد عبد العزيز سالم، سحر عبدالعزيز سالم، تاريخ مصر الإسلامية حتي نهاية العصر الفاطمي (الإسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة، ٢٠٠٢م).
- ٧- جاسر بن خليل أبو صافية، أهمية البرديات في كتابة التاريخ الإسلامي، الرياض: مركز الملك فيصل، ٢٠٠٢م.
- ٨- جاسر بن خليل أبو صافية، برديات قرّة بن شريك العبسي، الرياض: مركز الملك فيصل، ٢٠٠٤م.
- ٩- جورجى زيدان، تاريخ التمدن الإسلامي، القاهرة: مطبعة الهلال، ١٩٠٢م.
- ١٠- حسن أحمد محمود، سيدة إسماعيل كاشف، مصر في عصر الطولونيين والإخشيديين، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٦٠م.
- ١١- درويش النخيلي، السفن الإسلامية على حروف المعجم، الإسكندرية، جامعة الإسكندرية، ١٩٧٤م.
- ١٢- رحيم كاظم محمد الهاشمي، عواطف محمد العربي شنقارو، الحضارة العربية الإسلامية دراسة في تاريخ النظم، القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، ٢٠٠٢م.
- ١٣- زكي محمد حسن، كنوز الفاطميين، القاهرة: مطبعة دار الكتب المصرية، ١٩٣٧م.
- ١٤- زكي محمد حسن، مصر والحضارة الإسلامية، القاهرة: مؤسسة هنداوى، ٢٠١٢م.
- ١٥- السيد طه السيد أبو سديرة، الحرف والصناعات في مصر الإسلامية منذ الفتح العربي حتي نهاية العصر الفاطمي، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩١م.
- ١٦- السيد عبدالعزيز سالم، سحر عبدالعزيز سالم، تاريخ مصر الإسلامية حتي نهاية العصر الفاطمي، الإسكندرية، مؤسسة شباب الجامعة، ٢٠٠٢م.
- ١٧- سيدة إسماعيل كاشف، أحمد بن طولون، القاهرة: الدار المصرية للتأليف والنشر، ١٩٦٦م.
- ١٨- سيدة إسماعيل كاشف، مصر في عصر الإخشيديين، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٩م.
- ١٩- سيدة إسماعيل كاشف، مصر في فجر الإسلام من الفتح العربي إلي قيام الدولة الطولونية، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٤م.
- ٢٠- صفي علي محمد عبد الله، مدن مصر الصناعية في العصر الإسلامي إلي نهاية عصر الفاطميين، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠٠٠م.
- ٢١- عاصم محمد رزق عبد الرحمن، مراكز الصناعة في مصر الإسلامية من الفتح العربي حتي مجئ الحملة الفرنسية، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٩م.
- ٢٢- عبد الرحمن زكى، الجيش المصرى فى العصر الإسلامى من الفتح العربى إلى معركة المنصورة، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٧٠م.
- ٢٣- عبد الفتاح عبادة، سفن الأسطول الإسلامى وأنواعها ومعداتها فى الإسلام، القاهرة: مطبعة الهلال، ١٩١٣م.
- ٢٤- علي إبراهيم حسن، مصر في العصور الوسطى من الفتح العربي إلي الفتح العثماني، القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، ١٩٤٩م.
- ٢٥- علي حسني الخربوطلي، الحضارة العربية الإسلامية، مكتبة الخانجي، القاهرة، ٢٠٠٠م.

- ٢٦- عطية القوصي، تاريخ مصر الإسلامية من الفتح العربي حتى الفتح العثماني، القاهرة: دارالثقافة، ١٩٩٧م.
- ٢٧- محمد أحمد عبد اللطيف، المدن والقرى المصرية في البرديات العربية (دراسة أثرية وحضارية)، القاهرة: المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية، ٢٠١٢م.
- ٢٨- محمد ياسين الحموي، تاريخ الأسطول العربي، دمشق: فؤاد هاشم الكنتي، ١٩٤٥م.
- ٢٩- نريمان عبد الكريم أحمد، دراسات في تاريخ مصر الإسلامية، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠٠٧م.
- ٣٠- هويدا عبد العظيم رمضان، المجتمع في مصر الإسلامية (من الفتح العربي إلي العصر الفاطمي)، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٤م.

### ثالثاً- المراجع العربية:

- ١ - آدم متز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ج٢، ترجمة: محمد عبد الهادي أبو ريذة، ط ٥: بيروت، دار الكتاب العربي، ٢٠٠٣م .
- ٢ - أدولف جروهمان، أوراق البردي العربية، ج٥، ترجمة: حسن إبراهيم حسن، محمد مهدي علام: القاهرة، مطبعة دار الكتب المصرية، ١٩٦٨م.
- ج٦، ترجمة: عبد العزيز الدالي: القاهرة، مطبعة دار الكتب المصرية، ١٩٩٤م.
- ٣ -أرشيبالد. ر. لويس، القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط، ترجمة: أحمد محمد عيسى، محمد شفيق غريال: القاهرة، مكتبة النهضة المصرية، ١٩٥١م.
- ٤ - جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمة: السيد يعقوب بكر، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٥٨م.
- ٥ - س. د. جواتياين، دراسات في التاريخ الإسلامي والنظم الإسلامية، ترجمة وتحقيق: عطية القوصي، الكويت: وكالة المطبوعات، ١٩٨٠م.

### رابعاً: الرسائل العلمية:

- ١- محمود خالد السخني، "النشاط البحري لدولة المماليك في البحر المتوسط (٦٩٠-٩٢٣هـ/١٢٩١-١٥١٧م)"، (رسالة ماجستير غير منشورة بجامعة دمشق، سوريا: ٢٠١٢م).

### خامساً- المقالات والدوريات:

- ١- عبد المنعم ماجد، "دور المصريين في البحرية الإسلامية في القرن (الأول الهجري/السابع الميلادي) من خلال وثائق البردي العربي"، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، جامعة عين شمس، العدد ٩ (١٩٩٣م).
- ٢- محمد أحمد عبد اللطيف، "الأسكندرية في ضوء وثائق البردي العربي خلال القرن (١-٣هـ/٧-٩م)"، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، جامعة عين شمس، المجلد ٢٨ (٢٠١١م).

### سادساً- المراجع الأجنبية:

- 1- Becker, C. H, *Papyri Schott – Reinhardt I*, Berlin: University of Heidelberg, 1906.
- 2- Bell, (H. I.), *Greek Papyri in the British Museum (Catalogue, with Texts)*, vol. v, London: Oxford University Press, 1917.
- 3- Grohmann, Adolf, *From the World of Arabic Papyri*, Cairo: Al-Maaref Press, 1952.

- 4- Khoury, Raif Georges, *Papyri in Arabischer Sprache*, Papyruskunde, Berlin: University of Heidelberg.
- 5- Margoliouth, D. Litt, F.B.A, *Catalogue of Arabic Papyri in the John Rylands Library Manchester*, Oxford: The Manchester University Press, 1933.
- 6- Ragib, Yusuf, "Lettres Nouvelles De Qurra B. Sarik", *Journal Of Near Eastern Studies*, vol. 40, editor by, Robert D. Biggs, Chicago, Illinois, University of Chicago Press, 1981.