

## النقل البحري في إمارة بني عبد الواد من القرن السابع إلى القرن العاشر الهجريين (16.13م)

د.ة / لطيفة بشاري  
(زوجة بن عميرة)  
قسم التاريخ جامعة الجزائر

تبعد تلمسان، عاصمة الدولة الزيانية، عن ساحل البحر الأبيض المتوسط بحوالي خمسين كيلومترا، وكانت تمارس تجارتها البحرية عن طريق موانئها الواقعة بين نهر ملوية غربا ومدينة بجاية شرقا، وأهمها :

- ميناء هنين الذي يبعد عن عاصمة البلاد بحوالي اثني عشرة مرحلة<sup>(1)</sup> وهو حصن قديم، تحول إلى ميناء صغير، يمون مدينة ندرومة<sup>(2)</sup>. وأصبح مركزا لصناعة السفن<sup>(3)</sup>. عملت السلطات آنذاك على تحصينه، وتحصين المدينة، خوفا من هجمات القراصنة<sup>(4)</sup>.

---

1 - الإدريسي : ( أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحموي الحسني المسمى : الشريف الإدريسي ) : وصف إفريقيا الشمالية، مأخوذ من كتاب : نزهة المشتاق في اختراق الأفاق، صححة ونشره : هنري بريس، طبعة الجزائر، 1957، ص 111-112 ؛ البكري(عبد الله بن عبد العزيز بن محمد بن أيوب بن عمر أبو عبيد) : المغرب في ذكر بلاد إفريقيا والمغرب (وهو جزء من كتاب المسالك والممالك)، نشره البارون دوسلان، طبعة الجزائر، 1957، ص 80 ؛ وهي حوالى 54 كلم ؛ Léon L'Africain : Description de l'Afrique, nouvelle édition, traduite de l'italien par A.Epaulard, Paris VI, 1956, T.2 P.329

2- الإدريسي، نفسه، البكري، نفسه ؛ عن وصف المدينة أنظر : Léon l'Africain, id : Marçais(G.) : Honain, Recherches d'archéologie musulmane, Revue Africaine, 4eme trimestre 1928, Alger 1928, p.334  
4 - Marçais(G.) : Les villes de la côte Algérienne et la piraterie moyen âge, dans A.I.E.O.T.13 P.137.

وكان الميناء واسعا يصل عرض مرساه إلى ثمانية أمتار ونصف، فيستقبل السفن الصغيرة والكبيرة، من شبه جزيرة إيبيريا، إذ لا يفصله عن المرية إلا مسافة يومين و بعد استيلاء الاسبان على وهران سنة 1509م، تحول البنادقة إلى ميناء هنين الذي أصبح الممّون الرئيسي للعاصمة الزيانية<sup>(1)</sup>. وعندما استولى عليه الإسبان سنة 1533م حطموه، وحطموا مدينته<sup>(2)</sup>.

و ميناء وهران الذي يقع عند تقاطع دائرة عرض 35 درجة و 42 دقيقة و 53 ثانية، شمالا، بخط طول : درجتين و 58 دقيقة و 53 ثانية، غربا، في خليج، عرضه ثمانية وعشرين كيلومترا وخمسين مترا<sup>(3)</sup>. عند السفح الشرقي للسلسلة الجبلية الساحلية التي تطل عليه.

ولم يشهد هذا الميناء تطورا كبيرا لأنه لم يكن محميا من الرياح<sup>(4)</sup>، مما جعل أهل مدينة وهران يعتمدون على المرسى الكبير،

---

1 - عندما سقطت وهران في يد الاسبان، خرج سكان هنين من المدينة خوفا من هجمات الأعداء و بقيت السفن تأتي إلى الميناء فقد شاهد ليون الإفريقي، في بداية القرن السادس عشر الميلادي، سفينة جنوية محملة بالبيضائع تكفي تلمسان مدة خمس سنوات، كما قال، والتقى، بكاتب الملك Secrétaire du roi). فأطلعاه على حصيلة الرسوم التي بلغت خمسة عشر ألف دوكا ذهبية (op.cit, T.2, p.330)

2 - Pellissier : Mémoire Historique et géographique sur l'Algérie, p.404.

3 - Offrey(R.) : Oran Merselkebir, Bourg, 1938, p.35 ; Fey(Henri-Léon) : Histoire d'Oran,avant, pendant et après la domination espagnole, Oran,1858. p.29.

4 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 57 ؛ البكري، المصدر السابق، ص 70 ؛ Léon L'Africain, op.cit, p.342.

الواقع على بعد ميلين من الأول<sup>(1)</sup>. ويتكامل الميناءان، فالأول يتوفر على المياه<sup>(2)</sup> التي يحتاجها المسافرون، وهي مفقودة في المرسى الكبير، وهذا الأخير يوفر أهم ما تتطلبه عملية إرساء السفن، خاصة الكبيرة، من مكان وحماية<sup>(3)</sup>. وكان البحارة، إذا اضطرت الأحوال الجوية، ينزلون سلعمهم في المرسى الكبير، وينقلونها بواسطة زوارق صغيرة إلى ميناء وهران حيث تؤخذ إلى أسواق ومخازن المدينة، فكثرت السلع بأسواقها وازدهرت تجارتها<sup>(4)</sup>. وكان ميناء المرسى الكبير محطة لسفن جنوة وبيزا ومرسيليا. ومنذ القرن 7 هـ الثالث عشر الميلادي أقبلت عليه سفن برشلونة<sup>(5)</sup>. ويشهد ليون الإفريقي بأنه لا يوجد ميناء يضاهيه في العالم كله، إذ تستطيع مئات السفن الاحتماء فيه من العواصف<sup>(6)</sup>. وبفضل المينائين، أصبحت مدينة وهران مركز تبادل تجاري هام بين تلمسان ومدن شمال البحر الأبيض المتوسط<sup>(7)</sup>. وبقيت كذلك إلى آخر القرن

---

1 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 57.

2 - البكري، نفس المصدر، ص 70.

3 - Marçais(G.) Les villes de la côte Algérienne, p.132 ; Léon L'Africain, op.cit.,T.2 P.342.

4 - الإدريسي، نفس المصدر، البكري، نفس المصدر، ص 70.

5- Dufoureq, (ch.E.) : L'Espagne catalane et le Maghreb aux XIIIe et XIV e siècle.Paris,1966,p.134., p.134

6- Léon L'AFRICAIN,Op.cit.2, P.342.

7 - Offrey, op.cit.,p.9 ; Fey, Oran, p.50

الخامس عشر، وبداية القرن السادس عشر الميلادي، حيث بدأ الإسبان يهاجمونها، ثم احتلوها<sup>(1)</sup>.

ومن الموانئ الأخرى التي كانت تستقبل السفن التجارية على أرض الدولة الزيانية :

- ميناء مستغانم : وكانت سفن الأوربيين وخاصة الايطاليين، تتوقف في هذا الميناء الصغير الذي اشتهر بتجارة الصوف<sup>(2)</sup>.
- وميناء مدينة أرزاو أو أرزيو، وتقع بين وهران ومستغانم، على بعد سبعة كيلومتر، شرق مدينة أرزيو الحالية<sup>(3)</sup>، وكانت تصدر منه الحبوب إلى كثير من البلدان<sup>(4)</sup>.
- وميناء مدينة تنس وكان يستقبل السفن المغربية والأندلسية والأوروبية<sup>(5)</sup>، فازدهرت التجارة بمدينة تنس التي كانت تبعد عن مدينة وهران بحوالي 204 ميلا<sup>(6)</sup>.
- وميناء برشك : الذي يستقبل، في بعض الأحيان سفنا من أوروبا<sup>(7)</sup>. وفي الغالب كان أهله ينتقلون منه، بسلعهم وأهمها التين

---

1 - Léon L'Africain, op.cit, T.2, P.329.

2- أنظر بشاري لطيفة : التجارة الخارجية لتلمسان في عهد الإمارة الزيانية، من القرن السابع إلى القرن العاشر الهجريين(13-16م)، رسالة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر 1406-1407هـ/1986-1987م، ص 167 وص 192. وص 249-250.

3 - Marçais(G.)E.I.Art, Arzaw,t.2p.700, NLLe édit.

4 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 71-72.

5 - نفسه، ص 57-58.

6 - المصدر السابق، ص 57، Marçais (G.), les villes de la côte algérienne, p.130.

7 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 57؛ وهي قورايا حاليا، ( أنظر : Marçais(G.)op.cit, p.139.

والكتان، إلى موانئ الجزائر وبجاية وتونس، فيحصلون على أرياح معتبرة<sup>(1)</sup>.

وكذلك ميناء شرشال الذي كان يتوفر على الماء<sup>(2)</sup>. وميناء الجزائر به مرسى مأمون، يتوفر على الماء أيضا، وتأتيه السفن (من إفريقية والأندلس وغيرها...)<sup>(3)</sup>.

وقد ربطت هذه الموانئ إمارة تلمسان بغيرها من البلدان التي كانت تتعامل معها تجاريا، بطرق بحرية، نظرا، لوقوعها على ساحل البحر الأبيض المتوسط. وأهم الخطوط البحرية التي كانت تصل هذه الإمارة بغيرها خط الاتصال الذي كان موجودا بين موانئ بلاد المغرب الإسلامي. ذلك أن المغاربة كانوا ينقلون سلعهم عبر خط بحري، يربط موانئ كل من طرابلس، وقابس، وفاقس، والمهدية، وسوسة، وتونس، وبنزرت، والقالة، وعنابة، وسكيكدة، وبجاية، والجزائر، وشرشال، وتيس، ووهران، وهنين، وسبته، وطنجة، وأصيلا، والعريش، وسلا، والرباط، وأنفا، ومالقة، والمرية<sup>(4)</sup>. وكان أصحاب

---

1 - Léon L'Africain, op.cit, T.2 p.344.

2 - البكري، المصدر السابق، ص 81.

3 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 61-62.

4 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 56 فما بعدها ؛ ابن بطوطة(محمد بن عبد الله اللواتي) : الرحلة المسماة : تحفة النظائر في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، دار الكتاب اللبناني، بيروت- لبنان، دار الكتاب المصري، القاهرة، (د.ت)، ص 656 فما بعدها ؛ (R.)La Berberie orientale sous les Brunschvig :

Hafsides,des origines à la fin du XVe siècle, Paris,1940-1947,T.2, p.238.

السفن يمارسون التبادل التجاري عند وصولهم إلى موانئ الدولة الزيانية أي الجزائر، وشرشال، وتتس، ووهران، وهنين.

كما ظهرت خطوط بحرية، منذ القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي تربط موانئ جمهوريات إيطاليا، خاصة جنوة والبندقية، بموانئ المشرق والمغرب الإسلاميين ومنها :

- خط يخرج من جنوة ليحاذي سواحل جنوب أوروبا الغربية ومن هناك إلى موانئ إمارة تلمسان إما جنوبا، عن طريق مضيق جبل طارق، ثم يحاذي سواحل بلاد المغرب الإسلامي الشمالية، حيث كانت السفن تتوقف، لغرض التبادل التجاري<sup>(1)</sup>.

كما ينطلق خط من البندقية، إلى الإسكندرية<sup>(2)</sup>. ثم يمر بالموانئ المغربية<sup>(3)</sup>. ومنها إلى المرية بالأندلس. وكانت السفن، أثناء رحلتها الطويلة، تتوقف في موانئ بجاية ووهران، وتقوم بعملية التبادل التجاري فيها.

كما كانت سفن إيطاليا الجنوبية، تتوجه، في بعض الأحيان، مباشرة إلى موانئ المغرب الأوسط، فتقطع المسافة بين

---

1- ولجنوة فرع آخر من هذا الطريق، يخرج من مينائها ويذهب مباشرة فيحاذي سواحلها الشرقية ويمر بالإسكندرية ويصعد شمالا فيمر بموانئ بلاد الشام (نعيم زكي فهمي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب) أواخر العصور الوسطى (القاهرة د.ت)، ص 182.

2 - المرجع السابق، ص 179.

3 - Brunshvig, La Berbérie Orientale, T.2.pp.268-269.

سردينية وبين تنس، في مدة عشرة أيام، تقريبا، ثم تقصد مازونة فمستغانم، ومنها ينتقل التجار بسلعهم إلى مدينة تلمسان<sup>(1)</sup>.

ومنذ عام 1458م، كانت تخرج، سنويا، سفينتان، من ميناء فلورنسا : بورتوبيزانو<sup>(2)</sup>. إلى السواحل الشمالية لبلاد المغرب مرورا بجنوة، وتتجهان إلى موانئ المغرب الأوسط : وهران وهنين<sup>(3)</sup>. وتخرج السفن من برشلونة في اتجاه موانئ بلاد المغرب<sup>(4)</sup>.

وكانت سفن المسيحيين تستطيع الإرساء، بكل حرية، في موانئ بلاد المغرب. وكان يمكن للتجار أن يتزودوا، فيها، بكل ما أرادوا من المواد الغذائية والماء ومتطلبات الإبحار. كما كان بإمكانهم اللجوء إليها والاحتماء بها، أثناء تعرضهم لخطر العواصف<sup>(5)</sup>.

---

1 - اتبع هذا الطريق الجفن الذي كان يركبه ابن بطوطة، عندما كان عائدا من مصر في طريقه إلى المغرب الأقصى، (المصدر السابق، 656-657).

2 - على اثر موت أدفونشش الخامس، ملك أراغونة، وصقلية، ونابلي، وبعد تولي أخيه فرديناند الأول، يوم 27 جوان 1458 م، قرر المجلس الأعلى لكومونة فلورنسا إعادة تنشيط الملاحة رسميا مع سواحل بلاد المغرب، (Brunschvig, op.cit., T.2, p.265).

3 - Brunschvig : op.cit, T.2, p265.

4 - كانت برشلونة ملتقى الطرق البحرية بين كل من إيطاليا، وفرنسا، واسبانيا، وكانت مركزا تجاريا هاما في تلك المنطقة بفضل موقعها الجغرافي، ومينائها المحصن، وأحواضه المستعملة لبناء وترميم السفن، وكان يحتوي على مخازن واسعة للسلع المستوردة (Pernoud (Régine) : Les villes marchandes au XIV et XV siècle, Paris, 1948, pp.41-42.

5 - أنظر : المعاهدة التي تمت بين أبي حمو موسى، الأمير الزياني، والملك بطرس الرابع، ملك أراغونة، بشاري لطيفة، المرجع السابق : Maslatrie, Traité de Paix et de commerce avec les Arabes d'Afrique Septentrionale au moyen - âge Paris, 1866, T.1, P.185.

وفيما يتعلق بوسائل النقل البحري، فقد بدأت صناعة السفن عند المغاربة تضعف منذ القرن الخامس الهجري (الحادي عشر الميلادي)، بعد رحيل الفاطميين إلى مصر، واستمر ذلك الضعف رغم الجهود التي بذلها الموحدون لحياتها من جديد<sup>(1)</sup>. واضطرت الإمارات التي قامت على أنقاض الدولة الموحدية إلى الاعتماد بدرجة كبيرة، في مواصلاتها وتجارها البحرية، على الأوروبيين المسيحيين<sup>(2)</sup>. الذين أخذوا يتفوقون في هذا المجال على المسلمين عموماً، ومن بينهم المغاربة. ذلك أن جمهوريات ومدن جنوب غرب أوروبا، وعلى رأسها الجمهوريات الإيطالية، أخذت تهتم بصناعة السفن التجارية، وكونت الملاحين ونظمت الرحلات البحرية، في شرق وغرب البحر الأبيض المتوسط، ابتداء من القرن الخامس الهجري الحادي عشر الميلادي. فقد أدركت تلك الجمهوريات أن تطور الملاحة هو أساس ازدهار النشاط التجاري بها، فزادت في طول وعرض سفنها وعدد أشرعتها لتزيد من حمولتها، وتضمن الراحة للركاب، وكان تطور الملاحة أهم عامل لنمو بعض الجمهوريات والمدن الأوروبية مثل: البندقية، وجنوة، وبيزا، وبرشلونة.

ومن ثمَّ ظهرت، في البحر الأبيض المتوسط، أنواع عديدة من السفن، منها الصغيرة التي استعملت في نقل البضائع بين موانئ الدولة الواحدة، ومنها الكبيرة التي استعملت لقطع المسافات

---

1 - السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي: تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، ، بيروت، 1969 ص 200 فما بعدها.

2- Brunschvig, La berbérie orientale, T.2, p.97.



الطويل. ولم يختلف المغاربة عموماً عن غيرهم في هذا المجال<sup>(1)</sup>. كما استخدمت في تلك الفترة المراكب ذات المجاذيف وذات الأشرعة القطنية أو الكتانية<sup>(2)</sup>.

ومن أنواع السفن التي استعملها التلمسانيون : البسطة : وهي متعددة السطوح والأشرعة، تستعمل عادة لنقل البضائع<sup>(3)</sup> ؛ وكانوا يستخدمون هذا النوع من السفن للتعامل بين إمارات المغرب الإسلامي<sup>(4)</sup>.

كما استخدموا، كغيرهم من المغاربة والأوروبيين آنذاك، الجفنة<sup>(5)</sup>، وهي مستديرة تشبه القصعة، وتقل فيها الشحنات

---

1 - أنظر : السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي، المرجع السابق، ص 200 فما بعدها.

2 - أنظر : نجاة باشا، التجارة في المغرب الإسلامي، من القرن الرابع حتى القرن الثامن، تونس، 1976، ص 100.

3- البطسة وجمعها بطس ويسمىها الأوروبيون naves- navis-nef-nefane وتعمل أحياناً في المعارك البحرية ( عادل زيتون : العلاقات الاقتصادية بين الشرق والغرب في العصور الوسطى، دمشق، 1400هـ/1980م، ص 56).

4- في سنة 1315م، أبحر مجموعة من التجار التلمسانيين، والبجائيين، والتونسيين، في بطسة تلمسانية، كانت تقوم برحلة عبر موانئ المملكة الزيانية :

Dufoureq, commerce du Maghreb médiéval avec l'Europe chrétienne et marine musulmane : données connues et problèmes en suspens (communication au congrès d'histoire et de civilisation du Maghreb, Tunis, Decembre 1974, Actes du congrès, série histoire n 01 , Tome 1, Tunis 1979, pp.181 ; Dhina, les états de l'occident musulman, aux XIIIe, XIVe siècle institutions gouvernementales et administratives, Alger, 1984 p.360.

5- أطلق عليها الأوروبيون اسماً بنفس المعنى Round Ships ; naves rondes (عادل زيتون، المرجع السابق، ص. 56)

الثقيلة، وتعتمد على الشراع<sup>(1)</sup>، وقد تطورت صناعتها في أواخر العصور الوسطى حتى ظهرت في أشكال متنوعة وأحجام مختلفة<sup>(2)</sup>.

واستعمل الأوروبيون والمغاربة<sup>(3)</sup>، ومنهم التلمسانيون، الشونوية أو الشيني وجمعها شواني<sup>(4)</sup>، وهي مستطيلة الشكل، وتتكون من عدة طوابق كالقلعة<sup>(5)</sup>، مجهزة بشراعين أو ثلاثة، وتستعمل المجاذيف في حالة سكون الرياح<sup>(6)</sup>.

وأصبحت عنصرا أساسيا للأساطيل التجارية بعد الثلندي<sup>(7)</sup>، منذ القرن الثالث الهجري التاسع الميلادي<sup>(8)</sup>، وتحمل عددا قليلا من المسلحين للدفاع عنها، في حالة تعرضها لهجمات

---

1- عادل زيتون، ص. 56-57.

2 - أنظر : Bragadin : Histoire des républiques maritimes Italiennes : Venise :

Amlfi,Pise,Gênes traduction de l'Italien par R.Juffé et R.Jouan pp.41-42

3 - البكري، المصدر السابق، ص83، ; Dufourcq, L'Espagne catalane, p.36 ;

Brunschvig, Deux Récits de voyage inédits en Afrique du Nord,Abdelbasit b. Khalil

et Adorne,Paris,1936, P.67

4 - يطلق عليها الأوروبيون أسماء عديدة هي : GALERE, GALEE- GALLEY وتسمى أيضا شينية أو شاني، وهي نوع من سفن التجارة وتطلق أيضا على سفن حربية (عادل زيتون، المرجع السابق، ص56؛ علي محمود فهمي : التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي، ترجمة قاسم عبده قاسم، بيروت، 1402 هـ/1981 م، ص143.

5 - السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي، المرجع السابق، ص252، هامش 2.

6 - يصل عدد المجاذيف إلى المائة أحيانا (Brunschvig,op.cit, p.67)

7 - عنه أنظر : علي محمود فهمي، المرجع السابق، ص141-142.

8- Bragadin, op.cit, p.337. ; Fey, op.cit.,P46..

القراصنة<sup>(1)</sup>؛ وكانت تستخدم في غالب الأحيان لنقل بضائع خفيفة الوزن، مرتفعة السعر، مثل التوابل<sup>(2)</sup>.

وقد جابت البحر الأبيض المتوسط أنواع أخرى من السفن، ومنها : الشطّي وهي مراكب صغيرة، تنتقل قرب الشواطئ، وبين الموانئ المتقاربة<sup>(3)</sup> والطراد أو الطريدة<sup>(4)</sup>. وهي سفينة صغيرة، وسريعة<sup>(5)</sup>، مزودة بالمجاديف وشرع مثلث<sup>(6)</sup>. وهي مفتوحة في ظهرها، استخدمها الجنويون، في القرن السابع الهجري/الثالث عشر الميلادي، لنقل الخيل والمؤن للصليبيين، وحمولتها أربعين فرسا<sup>(7)</sup>.

---

1 - Bragadin, op.cit, Pp.40-41.

2 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص56.

3 - المصدر السابق، ص 665.

4 - ابن بطوطة، المصدر السابق، ص665؛ وهناك نوع آخر من السفن ويسمى الطرادة وجمعها طرادات وهي سفينة حربية صغيرة الحجم، سريعة الحركة غير مدرعة، وهي من سفن البحر الأبيض المتوسط ولا يزيد طولها عن سبعة أذرع، وعرضها ذراعان ونصف ذراع (السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي، المرجع السابق، ص 252؛ علي محمود فهمي، المرجع السابق، ص 149-148. (Fey, op.cit, p.46).

5- السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي، نفس المرجع، ص 252.

6 - Bragadin, op.cit, p.41

7 - صابر محمد ذياب، سياسة الدول الإسلامية في حوض البحر الأبيض المتوسط، من أوائل القرن الثاني حتى نهاية العصر الفاطمي، القاهرة، 1973، ص109؛ علي محمود فهمي، المرجع السابق، ص 149.

وأصبحت تستعمل في النقل التجاري، عند نهاية القرن السابع الهجري الثالث عشر الميلادي<sup>(1)</sup>

والليني (Lenys) : وتستعمل بكثرة، لأن خصائصها تتماشى مع ظروف الملاحة في البحر الأبيض المتوسط. فهي تستطيع التنقل بالمجاديف. في حالة سكون الرياح، على عكس الأنواع الأخرى التي تستعمل الأشرعة إلى جانب المجاذيف ويتميز هذا النوع بالسرعة والخفة، وهي ليست متخصصة كالأنواع الكبيرة، للصفقات والغزو، بل هي متعددة الاستخدامات<sup>(2)</sup>.

وهناك الساجيية أو ساجيت وتعني هذه الكلمة السهم وتطلق على سفينة شراعية مزودة بمجذاف أو مجذافين<sup>(3)</sup>. وهناك القرقورة وهي مركب صغير<sup>(4)</sup>.

ويلاحظ أنه من الصعب معرفة ما إذا كان التلمسانيون قد ملكوا كل هذه الأنواع من السفن، أم اقتصر الأمر على امتلاك بعض أنواعها فقط، سواء عن طريق الشراء أم عن طريق الصنع، كما يصعب أيضا معرفة ما إذا امتلكوا أنواعا أخرى تختلف عن

---

1 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 56-57 ؛ علي فهمي، نفس المرجع، ص 149.

2 - Dufourcq, op.cit ; pp.36-37

3- يسمى الاروبيون هذا النوع من السفن Saetes أو safette أو sagitta أو sageties (أنظر .Bragadin, op.cit, p.41.

4 ركب ابن بطوطة قرقورة عند عودته من المشرق إلى بلاد المغرب (المصدر السابق، ص. 656).

هذه، لأن المصادر المعروفة حتى الآن لم تتعرض لهذا الجانب، لكن المنطق يقتضي الاقتناع بأنهم كانوا يستفيدون، على الأقل، من خدمات كل الأنواع المذكورة، عند توقفها في موانئهم، كما يفعل غيرهم في موانئ أخرى.

في حين أن المسيطرين على التجارة البحرية، في تلك الفترة، كانوا أوروبيين مسيحيين، وعلى رأسهم الإيطاليون الذين كانوا يتقلون من أجلها في مناطق تقع خارج حدود بلدانهم، ومن بينها المغرب الإسلامي، ولذلك فإن المعلومات الموجودة، مع قلتها، في هذا الموضوع، تتحدث عن أوروبيين مارسوا النشاط التجاري، ما بين بلدانهم وبلاد المغرب الإسلامي، بما فيها تلمسان. مما يفرض على الباحث اتخاذ أوروبا كنقطة انطلاق للرحلة التجارية بينها وبين بلاد المغرب الإسلامي.

وقد كانت الرحلة في البحر الأبيض المتوسط ترتبط بالظروف المناخية بالدرجة الأولى إذ تتحكم فيها الرياح واتجاهاتها، فالسفن الإيطالية كانت تقوم برحلة في السنة، فتقلع في الربيع، وتتجه إلى موانئ شرق البحر الأبيض المتوسط، ثم تمر عبر موانئ الحوض الغربي لتعود إلى إيطاليا في الخريف، أو تبخر في الخريف وتعود في الربيع<sup>(1)</sup>.

وكان البحارة، بصفة عامة، يهتدون في البحر بالنجوم، فهم يعرفون مواقعها، ويقدرّون ارتفاعها وأبعادها النسبية كما كانوا يتبادلون الإرشادات شفويا<sup>(2)</sup>. وبعدما تطورت البحرية، بظهور

---

1- عادل زيتون، المرجع السابق، ص 58-59.

2- نجاة باشا، المرجع السابق، ص 100.

واستخدام وسائل جديدة كالبوصلة<sup>(1)</sup>، والخرائط<sup>(2)</sup>، أصبحت السفن الإيطالية تقوم برحلتين في السنة، إحداهما في الربيع والثانية في الصيف<sup>(3)</sup>.

وكانت السفن، في رحلتها غالبا ما تلجأ إلى المساحلة أي تحاذي السواحل، فلا تبعد كثيرا عنها، حتى لا تظل طريقها. وتسير حول البحر الأبيض المتوسط، ولا تقطعه إلا عند الضرورة، وعبر أقصر المسافات. فتتنقل في خطوط موازية لخطوط الطول، حيث تساعدها الرياح على السير، ومنها خط يربط بين جزيرة ميورقة وبين مينائي الجزائر ودلس، وآخر يربط بين سواحل مرسية والمغرب الأوسط أي الموانئ الواقعة بين وهران والجزائر، وبقيت الحال كذلك، من القرن السادس الهجري العاشر الميلادي إلى القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي<sup>(4)</sup>.

---

1 - عرف الايطاليون البوصلة منذ أواخر القرن الثاني عشر الميلادي Bragadin, (op.cit, p.23) إلا أنهم لم يستعملوها في البحر الأبيض المتوسط إلا في النصف الثاني من القرن الثالث عشر الميلادي، فأحدث استخدامها تطورا كبيرا في عالم الملاحة والتجارة البحرية، بحيث تمكن التجار من استثمار أموالهم أكثر من مرة في العام الواحد (عادل زيتون، المرجع السابق، ص 60)؛ وسمحت البوصلة بالقيام برحلات طويلة (Bragadin, op.cit, p.24) واستعملها القطلانيون في القرن الثالث عشر الميلادي (Dufourcq, op.cit, p.45).

2 - حددت الخرائط البحرية حركة الرياح واتجاهاتها في بداية القرن الرابع عشر الميلادي (عادل زيتون، المرجع السابق، ص 61. Dufourcq, op.cit, p.46.

3 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 58-59.

4 Dufourcq, op.cit, p.45, note6.

أما الاسبان فكانوا على اتصال دائم بموانئ الإمارة الزبانية خاصة بعد القرن السابع الهجري/الثالث عشر الميلادي، انطلاقا من جزيرة ميورقة<sup>(1)</sup>.

ولم تكن مدة الرحلة محددة، فهي تخضع في الغالب للظروف المناخية، خاصة الرياح، والانقلابات الجوية، وحالة البحر<sup>(2)</sup>.

وتتغير سرعة السفن كثيرا في الفصل الواحد، بل في السفر الواحد. وعلى العموم فإن الرحلة المباشرة بين ساحل مرسية، مثلا، وبين ميناء تنس تدوم أربعاً وعشرين ساعة. وفي بعض الأحيان تدوم الرحلة، بين الجزائر وبين ميورقة اثني عشر يوماً. ويصل أقصى حد للسرعة إلى اثني عشر أو ثلاثة عشر ميلاً في الساعة<sup>(3)</sup>. والمتوسط حوالي خمسة أميال في الساعة الواحدة<sup>(4)</sup>.

ولا تذكر المصادر سوى معلومات قليلة حول حمولة السفن منها أن حمولة السفن الإيطالية كانت تتراوح بين 300 و600 طن، خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين<sup>(5)</sup>. وقد بلغت

---

1 - Ibid, 46 et p.320.

2 - Ibid, p46.

3 - سافر عبد الباسط بن خليل يوم السبت 14 ربيع الأول 871 هـ / 24 أكتوبر 1466 م في شونبة من أفلندة، من ميناء وهران إلى بجاية ودامت الرحلة يوماً كاملاً لانعدام الريح واستعمال المجاذيف (Brunschvig, Deux récits, p.67)

4 - أنظر نجاه باشا، المرجع السابق، ص 100.

5 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 57.

حمولة سفينة قطلانية كبيرة في القرن السابع الهجري الثالث عشر الميلادي، حوالي 450 طنًا<sup>(1)</sup>.

وكانت الحكومات تراقب حمولة السفن، وتمنح مازاد عن إمكانيات المراكب، تجنباً للأخطار. فحكومة البندقية كانت تحدد مقدار الشحن اللازم لكل سفينة وبالنسبة لكل سلعة. كما كانت تراقب السفن وتفتشها، قبل إبحارها، لأن ذلك يضايق المسافرين والملاحين، فيشغل بعض أماكنهم. وكانت تتخذ ضد ربابنة السفن، في حالة ارتكابهم مخالفات بعض الإجراءات : كإجبارهم على دفع غرامات مالية<sup>(2)</sup>.

وغالبا ما كانت ملكية السفينة جماعية، ونادرا ما كان الفرد الواحد يملك سفينة كاملة، وهذا يعود، بدون شك، إلى ارتفاع ثمن تكلفة بناء السفن، وبالتالي ارتفاع سعرها في السوق، حيث أنه كان يتراوح، في آخر القرن الثالث عشر الميلادي السابع الهجري، بين خمسمائة دينار ذهبي وبين أربعة آلاف دينار، بالنسبة للسفن الكبيرة التي تبلغ حمولتها أربعمائة وخمسين طناً، وتحمل مائة وخمسين راكبا<sup>(3)</sup>. ويقسم سعر السفينة عادة إلى ستة أسهم.

---

1- Dufourcq, op.cit., p.44

2 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 57.

3- Dufourcq, op.cit., p.44



ويمكن للفرد الواحد امتلاك أكثر من سهم. وفي بعض الأحيان، يشترك المسلمون مع المسيحيين في امتلاك بعض أسهم سفينة واحدة<sup>(1)</sup>.

وتؤجر السفن للتجار، فيدفعون لملاكها مبلغا، يتفق عليه، يمثل ثمن العبور (الرحلة)، وبعد وصول هؤلاء التجار إلى الميناء المقصود، تحمل السفينة تجارا آخرين، للعودة بهم أو لتواصل طريقها إلى موانئ أخرى. وفي هذه الحالة يتم اتفاق آخر بين ملاكها والتجار الجدد. ويمكن تأجير كل جزء من السفينة على حدة<sup>(2)</sup>.

وقد كان المسيحيون، وخاصة الجنوبيين والقطلانيين، يؤجرون سفنهم، فتقوم بنقل السلع في البحر الأبيض المتوسط. وكانت عملية تأجير السفن تدر على أصحابها أموالا طائلة، من ذلك، مثلا أن سفينة من نوع ليني أجرت من بنسوية إلى وهران، بمبلغ قدره ألف ومائتا فلس برشلوني. وهو ما كان يعادل ستين دينارا، وفي سنة 1316م أجرت سفينة، من وهران إلى ميورقة بمبلغ قدره سبعمائة دينار<sup>(3)</sup>.

---

1 - مثل هلال القطلاني، الوزير التلمساني، الذي يملك جزءا من سفينة ميورقية سنة 1331 م، (Ibid, p.57, note8.)

2 Dufourcq, op.cit., pp55-56.

3- في سنة 1403 م انتقل جماعة من بجاية إلى الجزائر، في سفينة شرعية من برشلونة، وفي سنة 1466 م، انتقل جماعة من تجار تلمسان ووهران إلى المشرق الإسلامي على متن سفينة جنوية، 1971، (Heers(J.) : Gènes au XV siècle, Paris.) p.332 ; Brunschvig, Deux récits de voyage, pp.135-136 ; Dhina, Les états de l'occident Musulman, p.359 ; Lespes Oran ville et port, Revue Africaine 1934, pp.287-289.

وفيما يتعلق بتنظيم النقل فقد وضعت بعض الترتيبات والقوانين لتنظيم العلاقة بين أصحاب السفن والتجار، فكانت العقود بين الطرفين : أصحاب السفن والتجار قبل القرن السابع الهجري، الثالث عشر الميلادي، شفوية، تعتمد على الثقة المتبادلة بينهما، لكن تطور الملاحة وازدهار النشاط التجاري، بعد ذلك، أديا إلى ظهور قوانين رسمية، وعقود كتابية، حددت مسؤولية كل منهما تجاه الآخر.

ففي الجمهوريات الايطالية، ظهرت قوانين أعفت التاجر وخادمه وأمتعته من تكاليف النقل، وألزمته بدفع تكلفة شحن بضائعه فقط، وكان أصحاب السفن لا يسمحون للتجار، أحيانا، أن ينقلوا الحيوانات على متن سفنهم<sup>(1)</sup>.

وكانت السفن التجارية تبحر، في البحر الأبيض المتوسط على شكل أساطيل، والأسطول، يتألف من سفينتين على الأقل، ترافقها سفن حربية، تحرسها، وترد عنها هجمات القراصنة<sup>(2)</sup>.

وقد اهتمت المدن الساحلية بتكوين الملاحين، فالجمهوريات الايطالية كانت تلزم ربانة السفن التجارية أن يصطحبوا معهم عددا معيناً من أبناء النبلاء لتدريبهم على الملاحة. كما كانت تعتني

---

1 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 59-60

2 - نفسه، ص58.

بتسوية مشاكلهم. وتوفير الغذاء الصحي، والأجور المناسبة لهم<sup>(1)</sup>. وكذلك كان شأن المدن الساحلية الأخرى في أوروبا.

وكانت الملاحة البحرية آنذاك تعاني من بعض الأخطار، وهي تتمثل، بالإضافة إلى العواصف البحرية، والمعابر المائية الخطيرة، وتيارات الخلجان، في القرصنة<sup>(2)</sup>.

وكانت القرصنة عملاً يكاد يكون شرعياً، في تلك الفترة، أدى إلى انتشار حالة الحرب، والسلب والهجمات، وردود الفعل، بين بحارة السواحل الشمالية وبين بحارة السواحل الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط<sup>(3)</sup>، أي بين المسلمين والمسيحيين بصفة عامة، وفي بعض الأحيان كان التجار أنفسهم يمارسونها. وبقيت الملاحة عموماً تعاني، طويلاً، من هذا المشكل الذي كان يشتد، خاصة في فصل الصيف. ولم تكن أعمال القرصنة تقتصر على البحر، بل كانوا يتحينون الفرص فينزلون السواحل، ويقطعون الطرق، ويختطفون الناس، فينشرون بذلك الذعر، والخوف، في قلوب السكان، ويزعجون التجار. وهناك بعض المعلومات سجلتها مصادر تاريخية عن بعض ماعاناه التلمسانيون من هذه الظاهرة. وتبين أن البلبنسيين كانوا يغتزمون كل الفرص للهجوم على سواحل تلمسان. ولم يتوقفوا حتى بعد عقد المعاهدات<sup>(4)</sup> ففي ربيع 1286م، استولى القائد البلبنسي

1 عادل زيتون، المرجع السابق، ص 58.

2 نفسه، ص 61.

3 - أنظر (G.)Marçais Les villes de la côte algérienne ; p.136.

4 - أنظر : المعاهدة التي تمت بين أبي سعيد عثمان بن يغمراسن وملك أرغونة أدفونش الثالث سنة 1286 م (بشاري لطيفة، المرجع السابق، الملحق رقم 1).

Guillem Escriba، في البحر، على سلع جلبها أحد رعايا الدولة الزيانية، وهو : ميمون بن عطار، عندما كان عائداً إلى بلاده، من جزيرة ميورقة. وبعث السلطان عثمان بن يغمراسن احتجاجاً إلى الملك جقممة الثاني، ليمنع رعاياه من أعمال القرصنة<sup>(1)</sup>.

وفي نفس السنة، أمر جقممة الثاني بمحاكمة المينورقي Père Dalman الذي قبض على التاجر العباس التلمساني، عندما كان متوجهاً بسلعه إلى جزيرة يابسة. وأطلق سراحه، حتى يؤكد للسلطان الزياني عثمان، أن تجار بلاده يستطيعون ممارسة نشاطهم بمملكته في أمان<sup>(2)</sup>.

وفي 1 جويلية 1289 م قدم اليهودي المينورقي، سعدون بن عدا، شكوى، ضد القراصنة بيررويقي Père Roig وجوم دي كاستيل Jaume de Castell وبيرينقردي كالفات Berenguen de Calfat الذين استولوا على مركبة يوم 29 جوان في مياه تنس<sup>(3)</sup>. كما أن القطلانيين، برشلونيين وميورقيين، حاصروا سواحل تلمسان عام 1315 م لمدة شهر، وحطموا أسطول أبي حمو موسى الأول، واستولوا على سفينة كان هذا الأخير قد أجزها من برشلونة. وكرر البرشلونيين والبلنسيون الحصار، واستولوا على سفينة يملكها أخو السلطان الزياني<sup>(4)</sup>.

في ظل هذه الظروف كان التجار التلمسانيون يضطرون في بعض الأحيان، إلى دفع ضريبة فردية للسلطات الأراغونية، حتى

---

1- Dufourcq, op.cit., p.347

2- Dufourcq, op.cit., p.438

3- Ibid, p.325, note.

4- p.470 Dufourcq, op.cit.,

تحميهم وتحمي سلعهم<sup>(1)</sup>. ولكن بحارة الدولة الزيانية لم يبقوا مكتوفي الأيدي أمام هذه الاعتداءات، بل كانوا يقومون برد الفعل. من ذلك أنهم هاجموا، سنة 1327 م، القطلانيين في عرض البحر فقتلوا سبعة عشر، وأسروا بعضا منهم، واستولوا على بعض ممتلكاتهم<sup>(2)</sup>.

وفي محرم سنة 869 هـ / أوت 1464م، أحضر إلى مدينة تلمسان أحد عشر نفرا من الفرنج، أسروا من ساحل هنين وكانوا وردوا إليها بمركب لخطف المسلمين والإغارة عليهم بالطرقات...<sup>(3)</sup>، فأعدم منهم ستة وافتدي الباقون<sup>(4)</sup>.

وقد كانت أعمال القرصنة تتسبب، من حين لآخر، في حدوث اصطدامات مسلحة في البحر، بين المسلمين والمسيحيين وكثيرا ما كانت تأخذ طابعا رسميا. كما حدث بين أراغونة وتلمسان، في سنوات 1263 م و1265 م و1273 م و1275 م، لكن كفة المصالح الاقتصادية، المتمثلة في العلاقات التجارية، كانت أرجح في نهاية الأمر<sup>(5)</sup>.

وللتخفيف من حدة هذه الظاهرة السلبية على التجارة البحرية، عمدت مختلف الدول إلى العمل على توفير أكبر قدر ممكن من

---

1- Ibid, p348

2 Dufourcq, op.cit.p484,

3- Brunschvig,Deux récits, p.41

4- Id

5 - Brunschvig,Deux récits, p.41

الأمن لسفنها. وفي هذا الإطار كانت السفن تخرج في قوافل، حتى تتعاون على الدفاع، في حالة تعرضها لهجوم ما، وكانت تلجأ أحيانا إلى الاستعانة بحراس البحر، فقسمت الجمهوريات الإيطالية رحلاتها إلى مراحل. في كل مرحلة يصاحب سفنها أسطول بحري خاص للحراسة، يرافقها نقطة الحراسة الموالية، ويبقى في انتظارها هناك لحين عودتها كي يصاحبها ثانية<sup>(1)</sup>. وقد أنشأت مرسيليا في النصف الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي وحدة بحرية من ثلاثمائة حارس للسواحل، لضمان أمن الملاحة<sup>(2)</sup>.

وهكذا كانت إمارة تلمسان تستقبل السفن المغربية والأوروبية في موانئها المتعددة، والملائمة في أغلبها للإرساء. ووفرت المخازن للسلع، ومتطلبات وسائل النقل البحري فكانت موانئها وخاصة هنين ووهران، محط استقبال أنواع عديدة من السفن الإيطالية، والفرنسية، والأسبانية إلى جانب المغربية. وهكذا لعبت إمارة تلمسان دورا لا يستهان به، في ميدان النقل البحري فساهمت بذلك في ازدهار الحياة الاقتصادية.

---

1 - نعيم زكي فهمي، المرجع السابق، ص 179

2 - Permoud, Les villes marchandes au II<sup>e</sup> et siècle, Paris 1948, pp.45-46.