

وسائل النقل البحري عند المسلمين من خلال رحلة ابن جبیر (540-614هـ/1145-1217م)

د. ريم بنت صالح بن صالح القرناس*

أستاذ التاريخ الإسلامي المشارك بقسم الدراسات الاجتماعية "شعبة التاريخ" / كلية الآداب جامعة الملك فيصل بالأحساء
ralqarnas@kfu.edu.sa

المستخلص:

تعدّ رحلة ابن جبیر واحدة من أهم الرحلات في التاريخ الإسلامي؛ فهو أشهر الرحالة الأندلسيين في القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي، فمن الأندلس انطلق مبحراً في البحر الأبيض المتوسط، إلى عيذاب في البحر الأحمر متجهاً نحو الحجاز، ثم العراق، والشام، ثم عودة بالبحر عن طريق صقلية، إلى غرناطة مسقط رأسه.

قدّم ابن جبیر في هذه الرحلة وثيقة مصدرية مهمة شملت الملاحة البحرية، ووسائل النقل البحري في البحرين الأبيض والأحمر، وتنوعت السفن ما بين سفن كبيرة، ومراكب صغيرة، وزوارق، وسفن حربية، وأخرى للتنقل، والنزّهة.

ويهدف البحث إلى معرفة وسائل النقل البحري عند المسلمين في رحلة ابن جبیر، وابتاع المنهج الاستقرائي الوصفي والتحليلي، تناول البحث أهمية وسائل النقل البحري في التنقلات، والتجارة، والتفاعل الثقافي بين الدول، من أهم نتائج البحث:

أن السفن الشراعية كانت هي الوسيلة الرئيسية للنقل البحري في العصر الإسلامي الوسيط، حيث كانت تُستخدم للتجارة، والملاحة البحرية.

أن المراكب النهرية والنيلية تُستخدم للنقل النهري، حيث أتاحت للحجاج، والمسافرين، والتجار التنقل بين المدن والمناطق النهرية.

أن الموانئ كان لها دور مهم في النقل البحري، حيث أتاحت للسفن التوقف، والتبادل التجاري مع السكان المحليين.

أهم التوصيات:

1. تكثيف دراسة كتب الرحلات؛ لما تقدّمه من معلومات تاريخية وثقافية عن

الدول الإسلامية، مما يساعد في فهم التاريخ الإسلامي في مختلف فتراته.

2. إبراز أهمية النقل البحري في كتب الرحلات الأخرى، وتطوره عند الرحالة اللاحقين لابن جبیر.

الكلمات المفتاحية: ابن جبیر، البحر الأحمر، البحر الأبيض، الرحلة، السفن.

تاريخ الاستلام: 2025/05/02

تاريخ قبول البحث: 2025/07/14

تاريخ النشر: 2025/09/30

المقدمة:

يعدّ ابن جبير الكنانى الأندلسى من أهم رحالة القرن السادس الهجرى/الثانى عشر الميلادى، الذى طاف عن طريق البحار بلاد المشرق العربى، ومصر، ثم الحجاز، عائداً إلى بلاده عن طريق العراق، وبلاد الشام، ثم صقلية، وذلك عندما خرج من بلاده قاصداً أداء فريضة الحج.

وقد تميّز ابن جبير الكنانى عن غيره بأنه كان يسجّل بدقة شديدة مشاهداته عن البلدان والمدن التى زارها، فى رحلته المسماة "رسالة اعتبار الناسك فى ذكر الآثار الكريمة والمناسك"، ومن ذلك كان يصف وسيلة تنقلاته براً وبحراً، فمن وسائل النقل البحرى التى سافر عليها السفن، والمراكب، والزوارق، وكانت أكبرها تلك السفن المسماة بالسفن الجنوية.

ومن هنا جاء عنوان هذه الدراسة: وسائل النقل البحرى عند المسلمين من خلال رحلة ابن جبير (540-614هـ/1145-1217م)، وتتجلى أهمية هذا البحث بتسليط الضوء على وسائل التنقلات البحرية التى جاءت فى رحلة ابن جبير، وطرق الملاحة البحرية، ومتابعة السفن التى استقلها أثناء رحلته، وأنواع المراكب البحرية ومسمياتها، ثم بعد ذلك الأحوال البحرية والمخاطر البشرية التى تعرض لها المسافرون، مختمة هذه الدراسة بالخاتمة، ثم قائمة المصادر والمراجع.

وباتباع المنهج الاستقرائى الوصفى والتحليلى، قُسمت الدراسة إلى مقدمة، وتمهيد تناول التعريف بصاحب الرحلة، ومكانته الاجتماعية، وأهمية رحلته، وأربعة مباحث، وخاتمة، وفق التقسيم التالى:

التمهيد: أ/ التعريف بصاحب الرحلة، ومكانته الاجتماعية.

ب/ أهمية رحلة ابن جبير.

المبحث الأول: وسائل النقل البحرى فى سير رحلته البحرية.

المبحث الثانى: أنواع المراكب البحرية ومسمياتها.

المبحث الثالث: المخاطر البحرية التى تعرضت لها وسائل النقل البحرى.

المبحث الرابع: المخاطر البشرية التى تعرضت لها وسائل النقل البحرى.

ثم الخاتمة التى تضمنت أهم نتائج الدراسة، وأخيراً قائمة المصادر والمراجع.

أسأل الله أن ينفع بما كتبت، والحمد لله رب العالمين.

أ : التعريف بصاحب الرحلة ومكانته الاجتماعية:

ابن جبير هو محمد بن أحمد بن جبير الكنانى، البلنسى، الشاطبى، الأندلسى، المالكى، أبو عبد الله، وقيل أبو الحسن، المعروف بابن جبير الكنانى⁽¹⁾.

اختلف المؤرخون في مولده، فجعله لسان الدين محمد بن الخطيب (ت 776هـ/1374م) في سنة 539هـ/1144م⁽²⁾، وجعله المقرئ ليلة السبت 10 ربيع الأول 540هـ/ 30 أغسطس 1145م في بلنسية⁽³⁾. وعلى هذا أجمع معظم المؤرخين، كما اتفق على أن مولده في بلنسية، ولكن آخرين قالوا إنه ولد بشاطبة⁽⁴⁾.

وسمع من أبيه بشاطبة، ومن أبي عبد الله الأصيلي، وأبي الحسن ابن أبي العيشي، وأخذ عنه القراءات، وعُني بالأدب فبلغ الغاية فيه، وتقدم في صناعة الشعر والكتابة⁽⁵⁾.

وصفه لسان الدين ابن الخطيب بأنه⁽⁶⁾ "كان أديباً بارعاً، شاعراً مجيداً، سنياً، فاضلاً، نزيه المهمة، سري النفس، كريم الأخلاق، أنيق الطريقة".

نال ابن جبير شهرته بعد تأليفه لكتابه المعروف بـ "رحلة ابن جبير" والذي ألفه بعد قيامه برحلاته الثلاث، أهمها هذه الرحلة المشهورة "تذكرة بالأخبار عن اتفاقات الأسفار"⁽⁷⁾، وقد ورد في أول المخطوط الوحيد للرحلة أن اسمها "تذكرة بالأخبار عن اتفاقات الأسفار"، وورد في ختامها أن اسمها "اعتبار الناسك في ذكر الآثار الكريمة والمناسك"⁽⁸⁾. وكما ذكر اغناطيوس كراتشكوفسكي أن رحلته الأولى فقط هي التي ترك وصفها على هيئة يوميات في كتاب منفرد وضعه بعد رجوعه حوالي عام 581هـ/1185م، وعنوانه غير معروف بالضبط، ويوجد له عنوانان تغلب عليهما الصنعة هما: كتاب "اعتبار الناسك في ذكر الآثار الكريمة والمناسك"، و "تذكير بالأخبار عن اتفاقات الآثار"، وكلاهما منحول على ما يبدو، ويمكن القول بأن العنوان "رحلة ابن جبير"، أو "رحلة الكنانى" نسبة إلى القبيلة التي ينتسب إليها⁽⁹⁾.

صرّح ابن جبير في صدر رحلته أنه لم يكن وحيداً فيها، إذ كان أحمد بن حسان القضاعي⁽¹⁰⁾ رفيقاً له، وبالرغم من هذه الزمالة، لم يُشر إليه محمد ابن جبير في الرحلة غير ثلاث مرات⁽¹¹⁾. ومع ما قيل عن أسباب الرحلة فربما كانت الدافعية الدينية، والرغبة في أداء فريضة الحج، وزيارة الأماكن المقدسة هو الدافع الأقوى للرحلة، فقد سكت ابن جبير عن ذلك سكوتاً تاماً، بالإضافة إلى دوافع أخرى كالإطلاع، وحب المعرفة، وزيارة المدن والبلدان الأخرى، فقد بدأ ابن جبير رحلته من الغرب إلى الشرق، ومرّ بالكثير من المدن والعواصم، والبلدان، وشاهد الكثير من المشاهد، والمعالم، والمرافق العامة، والمساجد في مختلف البقاع التي سكنها.

بدأ ابن جبير ورفيقه رحلتهم بمغادرة غرناطة في أول ساعة من يوم الخميس 8 شوال سنة 578هـ/ 3 فبراير 1183م، وأنهياها بالعودة إليها يوم الخميس 22 محرم 581هـ/ 25 أبريل 1185م. واستغرقت الرحلة عامين وثلاثة أشهر ونصفاً (578-581هـ/1183-1185م) قضيا منها في الأندلس 18 يوماً، وفي المغرب 3 أيام، وعلى البحر الأبيض

المتوسط شهراً، وفي العودة 3 أشهر، وفي مصر نحو 4 أشهر، وفي البحر الأحمر 9 أيام، وفي شبه الجزيرة العربية نحو 10 أشهر، وفي العراق نحو شهر ونصف، وفي الشام نحو ثلاثة أشهر ونصف، وفي صقلية نحو ثلاثة أشهر ونصف⁽¹²⁾. أما رحلته الثانية فقد استغرقت عامين (585-587هـ/1189-1191م)، وكانت بعد سماع ابن جبير بفتح صلاح الدين الأيوبي (ت589هـ/1193م) لبيت المقدس سنة 583هـ/1187م. وقام برحلته الثالثة إلى المشرق، وهي الرحلة الأخيرة، وكان شيخاً كبيراً قد أحزنه وفاة زوجته عاتكة⁽¹³⁾ في عام 601هـ/1204م ولم يرجع إلى الأندلس مرة أخرى، بل أمضى أكثر من عشرة أعوام متنقلاً بين مكة، وبيت المقدس، والقاهرة؛ مشغلاً بالتدريس والأدب، إلى أن استقر بالإسكندرية وتوفي فيها عام 614هـ/1217م⁽¹⁴⁾. حيث أكد ابن تغري بردي أبوالمحاسن يوسف (ت874هـ/1469م) وفاته في هذه السنة وذكر⁽¹⁵⁾: "وفيها توفي أبو الحسين محمد بن أحمد بن جبير الإسكندراني، وله أربع وسبعون سنة".

مكانته الاجتماعية:

بلغ ابن جبير مكانة عالية؛ إذ قال عنه عبد العظيم عبد القوي المنذري (ت656هـ/1258م)⁽¹⁶⁾: "إنه كان من أهل العلم والديانة، والفضل والسياسة، وكان مقدماً في بلاده، فزهد في ذلك، وانفرد منقطعاً إلى الخير وأهله"، وقال عنه محمد بن أحمد الذهبي (ت748هـ/1347م)⁽¹⁷⁾: "الكاتب البليغ، عُني بالآداب فبلغ فيها الغاية، وتقدم في صناعة النظم والنثر، ونال بذلك دنيا عريضة". وذكره ابن الخطيب بقوله⁽¹⁸⁾: "كان أديباً بارعاً، شاعراً مجيداً، أنيق الطريقة في الخط، نظمته فائق، ونثره بديع". وقال عنه محمد بن الجزي (ت833هـ/1429م)⁽¹⁹⁾: "مُقرئ، حاذق، أديب".

فارتفع مكانته عائد لعلمه ومجالسته لعلماء المشرق وغيرهم، بالإضافة إلى أنه تقلد أرفع المناصب في الدولة وهو الكتابة، فقد تولى منصب كاتب أمير غرناطة، بفضل ما تمتع به من حسن الخط، وجمال النظم شعراً ونثراً. وأتاح له ذلك المنصب الاطلاع على الكثير من الأمور المهمة، والتي لا يتاح للمؤرخين العاديين معرفتها، وكان دائم السعي في قضاء حوائج الناس، وأداء واجب إخوانه عليه وإيناس الغرباء، وكان كريم الأخلاق، مشهوراً بالخير والصلاح، والمروءة⁽²⁰⁾. وبالإضافة إلى كونه شاعراً وكاتباً نال ابن جبير أيضاً لقب الإمام، مما يعني أن له منزلة اجتماعية، وعلمية مرموقة، فهذا اللقب له مدلولات عديدة، وتطور بمرور الزمن وصار يطلق على كل عالم مبرز في علم أو أكثر من العلوم⁽²¹⁾.

ب: أهمية رحلة ابن جبير:

كثر الاهتمام بهذه الرحلة، والكتابة عنها، والأخذ منها، فالمقري نوه بانتشارها بين القراء في عصره فقال⁽²²⁾: "له رحلة مشهورة بأيدي الناس"، وقال ابن الخطيب⁽²³⁾: "صنف الرحلة المشهورة .. وهو كتاب مؤنس ممتع، مثير سواكن النفوس إلى الرفادة على تلك المعالم المكرمة والمشاهد العظيمة".

وعلى هذه الرحلة بالذات تعتمد شهرته الأدبية بين الأجيال التالية؛ ولو أن هذه الشهرة قد اقتصررت بالطبع على المغرب. وقد أفاد منه فائدة كبرى الجغرافيون والمؤرخون؛ إذ أشاروا إلى اسمه تارة، وضمّنوا آراءه في مصنفاتهم تارة

أخرى، فمن بين الرحالة أخذ عنه محمد بن محمد العبدي (ت700هـ/1300م)، وخالد بن عيسى البلوي (ت بعد767هـ/ بعد 1365م)، وابن بطوطة المشهور محمد بن إبراهيم الطنجي (ت779هـ/1377م)، ومن بين المؤرخين رجع إليه ابن الخطيب، وأحمد بن علي المقرئ (ت845هـ/1441م)، وتقي الدين محمد الفاسي (ت832هـ/1429م)، وأيضاً أحمد المقرئ، وأحمد الشريشي (ت619هـ/1222م) تلميذ ابن جبیر، شارح مقامات الحريري، وحفظ شذوراً كبيرة من رحلة أستاذه. وهذه الرحلة تمثل أهمية قصوى في تصوير حياة ذلك العصر، فهي تقدم وصفاً حياً لمصر، والشام عندما بدأت حركة التحرير الإسلامية ضد الصليبيين بقيادة نور الدين محمود (ت569هـ/1174م)، وصلاح الدين، ولها قيمة فريدة بتصويرها حياة مسلمي صقلية، وبلغ فيها ابن جبیر ذروة فنية عالية في أدب الرحلة، فهو يعدّ مصنفًا رفيع الأسلوب يختم بجدارة حلقة الجغرافيين الأندلسيين لهذا العصر⁽²⁴⁾.

المبحث الأول: وسائل النقل البحري في سير رحلة ابن جبیر البحرية:

بدأ ابن جبیر رحلته إلى الأراضي الحجازية في شوال سنة 578هـ/فبراير 1183م، فكان عبوره من الأندلس من جزيرة طريف في يوم الإثنين 26 شوال 578هـ/ 21 فبراير 1183م إلى قصر مصمودة⁽²⁵⁾، ومنها عبر الصديقان البحر إلى مدينة سبتة⁽²⁶⁾، حيث وجدا سفينة من سفن مدينة جنوة، تريد الإبحار إلى الإسكندرية، فركباها يوم الخميس 29 شوال 578هـ / 24 فبراير 1183م، حيث أبحرت السفينة من ثغر سبتة الواقع على شاطئ مراكش في مواجهة جبل طارق، وهنا موقف من مواقف التسامح بين المسلمين والمسيحيين، فقد أسعد ذلك ابن جبیر، وذكر بأن الله وفقه لتلك السفينة، وأن الله سهّل عليه وعلى رفيق رحلته الركوب فيها⁽²⁷⁾.

وسارت السفينة بمحاذاة شاطئ الأندلس حتى ثغر دانية⁽²⁸⁾ جنوب بلنسية، ثم اتجهت شرقاً حتى وصلت جزر البليار، ثم سردانية⁽²⁹⁾، وهنا واجهت المركب أنواء البحر وأمواجه، وكادت أن تعصف بالمركب بمن فيه، حيث أضلّتهم عن طريقهم، وأرجعتهم أدراجهم، دون وعي منهم، وساق الله لهم مركباً مسيحياً آخر، قادماً من قرطاجنة الإسبانية⁽³⁰⁾، ميمماً شطر صقلية، فاقتفت السفينة أثره⁽³¹⁾.

وكانت إقامتهم في البحر ثلاثين يوماً، عانوا فيها من أهوال البحار، من الأنواء واشتداد الرياح، والعواصف، والأمواج، حتى وصلوا إلى الإسكندرية⁽³²⁾. وواصلوا سيرهم حتى انتقلوا إلى القسم الثاني من النيل بواسطة مركب تعدية، للانتقال إلى الضفة الأخرى، ثم اتجهوا إلى القاهرة ومصر (وهو الاسم الذي تعرف به مدينة القسطنطينية المتصلة بالقاهرة حينئذ)، ثم انتقلوا مرة أخرى إلى النيل مبحرين إلى قوص⁽³³⁾، وفي منتصف الطريق بين مصر وقوص اجتاز المركب موضعاً يعرف بمنفلوط⁽³⁴⁾ وفيه سوق كبير، يصعد التجار بالمراكب لاستجلاب ما بها من خيرات، وخصوصاً القمح، الذي يجلب منها وينقل إلى مصر⁽³⁵⁾. ووصلوا إلى قوص بعد رحلة نهريّة استمرت ثمانية عشر يوماً بالنيل⁽³⁶⁾.

وذكر ابن جبیر حادثة أرناط (ت583هـ/1187م)⁽³⁷⁾ عندما قام بإنشاء خمس سفن كبيرة، ومراكب خفيفة وسريعة، حُمّلت أجزاؤها على ظهور الجمال إلى شواطئ البحر الأحمر، وهناك تم تجميعها وتركيبها، وشحنها بالذخائر والمؤن

والرجال، ثم توجه إلى عيذاب بالسفن الحربية، وبعد الغارات المتواصلة التي قام بها في المنطقة من القتل والأسر، أحرق ستة عشر مركباً، كما أغاروا على سفن الحجاج القادمة من جدة، واستولوا على مركبين فيهما بضائع جاءت من اليمن، واستولوا على كثير من المؤن في الساحل كانت معدة لميرة الحرمين⁽³⁸⁾.

ثم انتقل براً باتجاه النيل من الناحية الشرقية إلى عدد من المواضع المصرية حتى وصل إلى مدينة عيذاب⁽³⁹⁾، أحفل المراسي، وأعظم الثغور شأنًا؛ بسبب وجود المراكب الهندية واليمنية، وكذلك مراكب الحجاج القادمة والعائدة. أما نشاط أهلها البحري فهو العمل على تأجير الجلاب⁽⁴⁰⁾ التي تنقل الحجاج بين عيذاب وجدة، وإعادتهم بعد فراغهم من الفريضة، وذو اليسار من أهلها يمتلك الجلبة والجلبتين؛ لذلك هم في رزق واسع؛ بسبب ما يفرضونه على الحجاج من أموال مقابل النقل. وأهل عيذاب يستقلون الزوارق للبحث عن اللؤلؤ، لوجود مغاص اللؤلؤ في الجزائر على مقربة من بحر عيذاب، حيث يذهب الغواصون إلى الجزائر في الزوارق ويقيمون فيها بالأيام، ويعودون بما قسم الله لكل منهم رزقه⁽⁴¹⁾.

وفي سفن الجلاب يتم شحن الحجاج حتى يجلس بعضهم على بعض كأنهم أقفاص الدجاج على حسب وصف ابن جبير، وذلك ليعود بالنفع على صاحب الجلبة، فهو يستوفي الثمن منهم، ولا يبالي بما يصنع بهم البحر، وبعد ذلك يتوجهون إلى البحر للعبور إلى جدة⁽⁴²⁾، على أن ابن جبير رأى أن الإقامة بعيذاب من أعظم المكاره التي حُف بها السبيل إلى الحج، وسأل الله أن يعظم أجر الحجاج على ما يكادونه في هذه البلدة، فقد كان ساخطاً على جوها الذي وصفه بأنه "يذيب الأجسام"، وماؤها الذي "يُشغل المعدة عن اشتها الطعام"، وسكانها "الذين لا خلاق لهم ولا جناح على لاعنهم". وقد استمر وجود ابن جبير في هذه البلدة ثلاثة وعشرين يوماً محتسبة عند الله عز وجل؛ لشظف العيش، وسوء الحال، واختلال الصحة، لعدم توافر الأغذية الملائمة، ووصف بأن العطش أشهى إلى النفس منه⁽⁴³⁾.

وهذا يعني أن اعتمادهم على المسير البحري كان على مواسم هبوب الرياح المعروفة عندهم، وقد اعتمدت السفن في أوقات المغادرة والقُدوم على هبوب الرياح الشمالية، والرياح الجنوبية للبحر الأحمر، فكان إذا تأخرت الرياح عن الهبوب، أو هبت بشكل شديد فإن السفن لا تغادر موقعها، حيث انتظر ابن جبير في ميناء عيذاب ليوم واحد حتى هدوء الرياح، وذلك أثناء قدومه إلى ميناء جدة. ونصح ابن جبير بتجنبها واتخاذ طريق الشام بدلاً عنها. وأن هذا الطريق - طريق الشام - وطريق مصر عبر سيناء إلى عقبة أيلة، ثم الانحدار جنوباً حتى المدينة فمكة هو الطريق الطبيعي للحجاج، وخاصة حجاج المغرب والأندلس، ولكن وجود الصليبيين في الشام حمل معظم الحجاج على التحول إلى طريق عيذاب⁽⁴⁴⁾.

ومع أن الطريقتين متقاربتين من حيث الزمن المستغرق لكل منهما؛ لأن فرق المسافة كان يعوّضه عبور البحر الأحمر من عيذاب إلى جدة، وهي رحلة بحرية كان ينبغي ألا تتجاوز أكثر من ثلاثة أيام، ولكنها كانت تستغرق في العادة ما بين ثمانية إلى عشرة أيام من أهوال البحر، أو سوء السفن، وطريقة أصحاب المركب في تحصيل الأجور، والتفتيش، ثم انعدام رقابة الدولة على شؤون هذا المرفأ البحري. ثم واصلوا المسير في البحر الأحمر حتى وصلوا إلى بر جدة،

بريح رخاء طيبة، وفي جزيرة سماها بجزيرة عائقة السفن، كما ذكر أن الله قد عصمهم من فآل اسمها بلطيف صنعه عز وجل⁽⁴⁵⁾.

ثم بعد ذلك واصلوا مسيرهم ناحية أبحر⁽⁴⁶⁾. ثم كان رسوهم على مقربة من جدة، إلا أن الرياح باعدت بينهم وبين دخول مرساها، حيث ذكر ابن جبير أن دخول هذه المراسي من الصعوبة بمكان؛ بسبب كثرة الشعاب والتفافها، حتى تمكن الرؤساء والنواتية من التصرف بالجلبة، فكانوا يدخلونها على مضائق، ويصرفونها خلالها بتمكن وبراعة⁽⁴⁷⁾. حتى كان وصولهم إلى جدة بعد عديد من الأهوال البحرية، ومخاطر السفن التي واجهوها. ومنها إلى مكة لأداء العمرة، وفريضة الحج، ومدة المقام في مكة منذ وصولهم يوم الخميس 13 ربيع الآخر 579هـ / 4 أغسطس 1183م حتى خروجهم منها يوم الخميس 22 ذي الحجة 579هـ / 5 أبريل 1184م ثمانية أشهر وثلاث شهر، بما يوافق 254 يوماً⁽⁴⁸⁾. ثم واصل طريقه حتى وصلوا إلى بدر، ثم الحرم المدني، والروضة الشريفة، ومن المدينة إلى العراق⁽⁴⁹⁾. حيث لم يفكر بالرجوع من طريق عيذاب، فرافق ركب الحاج العراقي، ومرّ بالكوفة، وعبر الفرات عند مدينة الحلة على جسر جديد أمر الخليفة بتشيبده لراحة الحاج، وكان هذا الجسر معقوداً على مراكب كبار متصلة من الشط إلى الشط، تحف من جانبها سلاسل من حديد⁽⁵⁰⁾. وذكر ابن جبير أثناء وجوده في بغداد أن الخليفة العباسي أبا العباس أحمد الناصر لدين الله (ت622هـ/1225م)⁽⁵¹⁾ كان يظهر في بعض الأحيان بدجلة راكباً في زورق⁽⁵²⁾.

وعندما كان بدمشق متوجهاً منها إلى عكا بعد إقامة شهرين وزيادة، ليركب البحر منها إلى بلاده ذكر أن أسفار السفن من عكا يكون في الخريف - وهو أحسن أوقات السفر حين ذاك - عن طريق سفن كانت تُعرف باسم المراكب الصليبية؛ لتصلب أشرة السفن موافقة للريح في تلك الأسفار⁽⁵³⁾.

ثم وصل إلى مدينة عكا وأقام فيها يومين، ثم إلى مدينة صور، وذكر أن لها حصانة ومناعة فائقة؛ وذلك أنها راجعة إلى بابين: أحدهما في البر، والآخر في البحر، وهو يحيط بها إلا من جهة واحدة، فالذي في البر يُفضى إليه بعد ولوج ثلاثة أبواب أو أربعة، وأما الذي في البحر فهو مدخل بين برجين مشيّدين إلى ميناء ليس في البلاد البحرية أعجب وضعاً منهما. فالسفن تدخل تحت السور وترسو فيها، وتعترض بين البرجين المذكورين سلسلة عظيمة تمنع عند اعتراضها الداخل والخارج، فلا مجال للمراكب إلا عند إزالتها. وعلى ذلك الباب حراس وأمناء، لا يدخل الداخل ولا يخرج الخارج إلا على أعينهم، ولعكا مثلها في الوضع والصفة، لكنها لا تحمل السفن الكبار، وإنما ترسو خارجها، والمراكب الصغار تدخل إليها، فالصورية أكمل وأجمل وأحفل⁽⁵⁴⁾. وهنا يتضح الفرق بين السفن في صور، والسفن في عكا، مما يعني أن المدينة تم تحصينها بقوة لتفادي هجمات الصليبيين، وغارات الأعداء.

ثم غادرها ابن جبير بعد أن أقام فيها أحد عشر يوماً، فكان دخولهم إليها يوم الخميس 10 جمادى الثاني 580هـ / 19 سبتمبر 1184م، والخروج يوم الأحد 22 جمادى الثاني 580هـ / 29 سبتمبر 1184م حيث علم هناك أن مركباً في صور عازم على الإبحار إلى بجاية بتونس، فذهب إلى صور، ولكنه استصغر المركب فقفل راجعاً إلى عكا بطريق البحر، واستبدله بسفينة جنوبية كبيرة من سفن الحاج المسيحيين والمسلمين كان قصدها ثغر مسينة⁽⁵⁵⁾ بجزيرة صقلية،

وأقلع المركب نهراً، وهم في البر. فأصبحوا والمركب لا أثر له، فقاموا باكتراء زورق كبير له أربعة مجاذيف وهم في تتبع المركب، حتى أدركوا المركب مع العشي، فأبحر بهم يوم الخميس 10 رجب 580هـ / 18 أكتوبر 1184م، وهذه السفينة من سفن الحج التي أنشأتها المدن الإيطالية لنقل الحاج من المسلمين والنصارى؛ كما قرر ابن جبير أن كلا من المسلمين والنصارى المسافرين اتخذ من السفينة مكاناً مستقلاً؛ فكل منهما بمعزل عن الآخر، وقدّر عدد المسافرين ما يزيد على ألفي مسافر، وأن السفينة نفسها كانت كالمدينة الجامعة، فيها كل ما يحتاج إليه المسافر من خبز، وماء، وفاكهة، حتى البصل، والثوم، والجبن، وذكر في هذا السفر أن عدداً من حجاج المسلمين والنصارى - البلغريين⁽⁵⁶⁾ - توفي على ظهر السفينة، فحُذِفَ بهم في البحر، وورثهم قائد المركب؛ لأن المتبّع عندهم أنه لا سبيل لوارث الميت إلى ميراثه إذا مات في البحر، واستغرقت الرحلة إلى مسينة قرابة الشهرين، وكان المقرر لها نحو أسبوعين⁽⁵⁷⁾. فوصف ابن جبير هذه السفينة بالضخامة والعظم، وكثرة المسافرين والترتيب بينهم، ومقارنة بين وصفه للسفينة التي عبر عليها من عيذاب إلى جدة وتهالك المراكب فيها، يوضح الفرق الشاسع بين صناعة السفن، وإدارة الركاب، وفنون البحر عند المسلمين والنصارى في البحرين الأحمر والمتوسط. واستخدام ابن جبير للسفن الكبيرة للإبحار في البحر الأبيض المتوسط، أما الزوارق والسفن الصغيرة فهي للتنقلات بين المدن البحرية، وبين الأنهر.

وتعتبر مسينة من أجمل البلاد، بها مرسى لرسو السفن من جميع بلاد الروم الساحلية، فتجتمع فيها السفن الكبيرة، والمسافرون، والتجار من بلاد الروم والإسلام، وبحرها صعب المجاز إذا خالف الريح الماء، والتقت المياه الداخلية والخارجة في وقت واحد، فلا يسلم مركب إلا أن يشاء الله تعالى، وبها دار لصناعة الأساطيل⁽⁵⁸⁾، تحتوي من الأساطيل على ما لا يحصى عدد مراكبه. وكان مقام ابن جبير في هذه المدينة تسعة أيام في أحد فنادقها التي يسكنها المسلمون، وخرج منها في 12 رمضان 580هـ / 18 ديسمبر 1184م مستقلاً زورقاً إلى مدينة شفلودي⁽⁵⁹⁾ من صقلية، وهي إحدى المدن الساحلية لجزيرة صقلية، والتي يسكنها المسلمون، ثم اتخذ ابن جبير ومن معه زورقاً آخر متوجهين إلى المحطة الأخيرة وهي مدينة أطرابنش⁽⁶⁰⁾، لوجود مركبين جنوبيين متوجهين إلى المغرب، وأحدهما يتوجه إلى الأندلس وهو المركب الجنوبي الذي سيقله إلى وجهته، وهو نفس المركب الذي كان قد توجه به إلى الإسكندرية. وهذه المدينة من المراكز التجارية المهمة لوجود المرسى في الساحل الجنوبي منها، وهو صالح لرسو السفن؛ بسبب موجه الهادئ، فتكون فيه السفن آمنة إذا اشتدت الريح، والسفر منه وإليه لا يتعطل شتاءً، أو صيفاً⁽⁶¹⁾.

وكان لملك هذه المدينة أسطول يعدّه فيما يقال، ثلاث مئة: بينطرائد ومراكب، ويقال: أكثر من ذلك، واستصحب معه نحو مئة سفينة تحمل الطعام، وإن اختلفت الأقوال في سبب إعداد هذا الأسطول، فإن الملك قد منع مرور أي مركب قبل الانتهاء من أسطوله⁽⁶²⁾، وكان مقام ابن جبير في هذه المدينة عدة أشهر - شوال، وذو القعدة، وذو الحجة - وذلك لتعذر الإبحار منها بسبب الأحوال الجوية، فبقي هذه المدة حتى أصبح الوقت مناسباً للإبحار، فكان إبحار المركب ظهر يوم الأربعاء 9 ذي الحجة 580هـ / 13 مارس 1185م وهو الموافق ليوم عرفة، وكان الصعود إلى المركب صبح عيد الأضحى بما يقارب الخمسين رجلاً، فلم يزالوا على التردد من المركب إلى البرومبيت السفركليلة ولمدة اثني عشر يوماً،

إلى أن أذن الله لهم بالإبحار صبيحة يوم الاثنين 21 شهر ذي الحجة 580هـ / 25 مارس 1185م، فكان الإبحار في ثلاثة مراكب من الروم قد توافقت على الاصطحاب في البحر، وأن يمسك المتقدم منها على المتأخر⁽⁶³⁾. وفي هذا فن من فنون الملاحة البحرية في السفن الجنوبية، ليعين كل منهما الآخر في الإبحار، والتواصل بينهم في حال حدوث أهوال بحرية، أو أمواج عاصفة، أو رياح عاتية.

فكان من المواقف العجيبة التي رواها ابن جبیر أنهم تلاقوا مع مركب مركون الجنوبي المبحر من الإسكندرية بنحو مئتي رجلوني فمن الحجاج الأصحاب المغاربة الذين كانوا قد فارقوهم بمكة، في ذي الحجة من سنة 579هـ / أبريل 1184م، وكان فيهم جماعة من أهل غرناطة، منهم الفقيه أبو جعفر بن سعد، صاحبه ونزيل مكة مدة مقامهم فيها، فحين علموا بهم تطلعوا من المركب متعلقين بحافته وجوانبه، رافعين أصواتهم ببشرى السلامة واللقاء، مسرورين بالاجتماع، باكين من الفرح، متبادلين الشعور بقاء الأخوة. فكان يوماً مشهوداً أصبح بعد العيد عيداً جديداً. وكان هذا الاجتماع عنواناً كريماً لما يؤمل من انتظام الشمل بالأوطان. وفي ليلة الثلاثاء 22 ذي الحجة 580هـ / 25 مارس 1185م كانت الريح طيبة، فأبحرت أربعة مراكب كلها تؤمل جزيرة الأندلس، وفيهم من الشوق إليها⁽⁶⁴⁾، وقد استغرقت رحلته هذه منذ خروجه من أطرابلس إلى وقت وصوله إلى منزله يوم الخميس 22 محرم 581هـ / 25 أبريل 1185م ما يقارب ثلاثة وأربعين يوماً. وذلك بعد غيبة من وقت الخروج إلى غرناطة إلى العودة إليها دامت عامين وثلاثة أشهر ونصفاً⁽⁶⁵⁾.

المبحث الثاني: أنواع المراكب البحرية ومسمياتها:

المركب، والسفينة أعلام على جنس السفينة، والسفينة لغة جمعها سفائن، وسفن وسفين، وهي الجارية من المراكب الكبيرة، من سفن الشيء سفناً يسفنه أي قشّره، وقد سميت كذلك لقشّرها وجه الماء، وصانعها السفان وحرفته السفانة⁽⁶⁶⁾، على أنه مهما تعددت أنواع السفن وتنوعت أحجامها لا تخرج عن كون جزئها السابح في الماء يشبه الحوت في عومه، وفي ذلك قال ابن خلدون عبدالرحمن بن محمد (ت 808هـ/1406م)⁽⁶⁷⁾ "وهي أجرام هندسية صنعت على قالب الحوت، واعتبار سبحة في الماء بقوامه وكلّله ليكون ذلك الشكل أعون لها في مصادمة الماء، وجعل لها عوض الحركة الحيوانية التي للسمك تحريك الرياح، وربما أعينت بحركة المقاذيف كما في الأساطيل".

قضت الظروف الجغرافية بأن تتوزع الملاحة البحرية في مملكة الإسلام في بحرين منفصلين تماماً، وهما: البحر الأبيض، والمحيط الهندي، وذلك لأن برزخ السويس كان حائلاً دون اتصال هذين البحرين؛ فكان من يريد أن يصل من البحر الأبيض إلى الهند، أو شرق آسيا مضطراً إلى حمل بضائعه على الظهر عند الفرما، ثم يسير في الصحراء سبع مراحل حتى يصل إلى القلزم، وهناك يستطيع حملها في المراكب مرة أخرى⁽⁶⁸⁾.

وكان نوع السفن التي تستعمل في أحد البحرين يختلف عنه في الآخر؛ فكانت مراكب البحر الأبيض ذات مسامير، أما مراكب البحر الأحمر، والمحيط الهندي فكانت تخاط بحبال الليف، حيث ذكر ابن جبیر أن السفن الخاصة بالبحر الأحمر تسمى "الجلاب"⁽⁶⁹⁾، وهي نوع من السفن لا يستخدم فيها المسمار، وإنما يخاط بالقنبار⁽⁷⁰⁾، ودُسّر من عيدان النخيل، ثم إذا فرغوا منها على هذه الصفة سقوها بالسمن، أو بدهن الخروع، أو بدهن القرش، وهو أحسنها، ومقصدهم

في دهان الجلبة ليلين عودها، ويرطب، ولمقاومة الظواهر الطبيعية داخل البحر؛ ومنها كثرة الشعاب المرجانية المعترضة في هذا البحر⁽⁷¹⁾.

وقد ورد ذكر الجلاب في مواقف عديدة أثناء رحلة ابن جبیر، ففي بحر عذاب كان تنقلهم بالجلاب، وذكر أنه ما من أهلها من ذوي اليسار إلا من له الجلبة والجلبتان؛ باعتبارها مصدر رزقهم الذي يجنون به الأموال من الحجاج والمسافرين⁽⁷²⁾. وكذلك وصول أمير عدن الأمير عثمان بن علي عن طريق البحر في جلاب كثيرة مشحونة بأحوال عظيمة، وأموال لا تحصى كثرة⁽⁷³⁾.

ومن أنواع السفن الحارقة⁽⁷⁴⁾ وذكرها ابن جبیر، بقوله⁽⁷⁵⁾: "... لحقت حراريق الأمير سيف الإسلام جلب الأمير عثمان بن علي فأخذت جميع ما فيها من الأثقال، وكان قد استصحب الخف النفيس الخطير مع نفسه إلى البر، وهو في جملة من رجاله وعبيده..". والحارقة سفن بحرية، يجذف فيها بمئة مجداف، يرمى بها العدو في البحر، وكانت تستعمل في حمل الأسلحة النارية، مهمتها رمي النار على الأعداء⁽⁷⁶⁾. وهي تكون مصغر الشيني، الذي له مائة وأربعين مجدافاً، والحارقة مائة⁽⁷⁷⁾. وهذا النوع من السفن الحربية استعمل بكثرة في مياه البحر الأبيض المتوسط، وفي نهر النيل إبان الحروب الصليبية، ففي رجب سنة 586هـ/ أغسطس 1190م حاول المسلمون إدخال المواد الغذائية إلى عكا المحاصرة وتزويابزي الإفرنج وجاءوا حتى خالطوا مراكب العدو فخرجوا إليهم واعترضوهم في الحراقات حتى تمكنوا من دخول البلد⁽⁷⁸⁾. وأشار ابن بطوطة إلى استخدامها بغرض التنزه والترفيه عن النفس، وأشار إلى استبدال مسماها بمسمى آخر وهو الشبارة⁽⁷⁹⁾ عند ذكره لسلطان العراقيين وخراسان⁽⁸⁰⁾ "... رأيتهما يوماً بحارقة في الدجلة وتسمى عندهم الشبارة، وهي شبه سلورة⁽⁸¹⁾، وبين يديه دمشق خواجه بن الأمير جوبان المتغلب على أبي سعيد وعن يمينه وشماله شبارتان فيهما أهل الطرب والغناء...".

وأشار إلى وجود ما يشابهها مما يستخدم في مياه الصين وذلك بغرض التنزه والترفيه عن النفس. وذلك أثناء ذكره أمير أمراء الصين عندما كان في ضيافته مدة ثلاثة أيام، حينما بعثانه برفقتهم في الخليج. فاستقلوا سفينة تشبه الحارقة، وركب ابن الأمير في أخرى، ومعه أهل الطرب وأهل الموسيقى وكانوا يغنون بالصيني وبالعربي وبالفارسي⁽⁸²⁾.

كذلك السفن ذات الدفتين قال ابن جبیر: "لم تكن السفن ذات الدفتين موجودة في غير البحر الأبيض"، وكانت مراكب هذا البحر أكبر من مراكب المحيط وذات المسامير، وكانت السفينة الواحدة تحمل بضعة آلاف من الرجال، وعلى ظهرها حوانيت ومنازل، وكانت تقطع هذا البحر عرضاً في ستة وثلاثين يوماً، في مبدئه في الغرب إلى آخره حيث أنطاكية⁽⁸³⁾. ووصف محمد بن محمد الإدريسي (ت 560هـ/ 1164م) السفن التي تسير في هذا البحر فقال⁽⁸⁴⁾: "كانت قيعان السفن التي

تسير في البحر الأحمر عراضاً دون تعميق في تركيبها، لتحمل بذلك كثيراً من الوسق ولا تدرّس على كبير ترس". والطراد وهو نوع من السفن الصغيرة سريعة السير والجري، استخدمها ملك صقلية أثناء بنائه للأسطول الحربي⁽⁸⁵⁾، وهي من سفن البحر الأبيض المتوسط، ونوع من المراكب الحربية، لا يزيد طولها عن سبعة أذرع، وعرضها ذراعان ونصف ذراع، وهي أشبه بالبرميل الهائل منها بالسفينة الحربية، وليس لها سقف، وتكاد تكون خالية من المسامير، ولذا فإن ألواحها الخشبية رقيقة وصلبة⁽⁸⁶⁾. مفتوحة المواخير بأبواب تفتح وتغلق، معدة لحمل الخيل بسبب

الحرب⁽⁸⁷⁾. ووصفها ابن بطوطة عندما اشترك في غزو سلطان هنور السلطان جمال الدين محمد بن حسن لسندابور بالهند في قوله⁽⁸⁸⁾: "وكان عندنا طريدتان مفتوحتي المواخر، فيها الخيل، وهي بحيث يركب الفارس فرسه في جوفها ويتدرّج ويخرج"، وأكثر مما يحمل فيها أربعون فرساً⁽⁸⁹⁾. ومما يؤكد وظيفة الطراد هذا النص عند ابن واصل محمد بن سالم بن نصر الله (ت697هـ/1297م) في معرض حديثه عن حملة فرنج صقلية على مدينة الإسكندرية سنة 569هـ/1173م⁽⁹⁰⁾ "فاستزلوا خيلهم من الطرايد وراجلهم من المراكب، وكانت خيلهم ألفاً وخمسمائة رأس... وكان عدد الطرايد ستاً وثلاثين طريدة تحمل الخيل". فهي تستعمل في حمل الخيول والفرسان على حد سواء.

ومما يجدر ذكره استعمال الناس للطرادة في أسفارهم البحرية، مع ما حملوه من أمتعة، فهي أشبه بالسفن التجارية التي قد تتقلب إلى نوع من المراكب الحربية المقاتلة وقت الحاجة⁽⁹¹⁾. وقد استعملها صلاح الدين الأيوبي بكثرة في حروبه⁽⁹²⁾.

ومن أنواع المراكب ما يسمى المراكب الحربية، والتي صنعت خصيصاً لغزو العدو، وكانت تشحن بالسلاح وآلات الحرب، والمقاتلة، فتتم من ثغر الإسكندرية، وثر دمياط، وتتنيس، والفرما، إلى جهاد أعداء الدولة من البيزنطيين والفرنج. وكانت سفن أرناط البحرية من هذا النوع، حيث استخدم فيها خمس سفن كبيرة حربية مفككة في الكرك وعسقلان، ثم نقل أقسام هذه المراكب على ظهور الجمال حتى شاطئ البحر الأحمر، وهناك تم تجميعها وتركيبها وإعادة بنائها، وشحنها بالذخائر، والمؤن، والرجال، وجعلت في الماء، حيث استعان في ذلك بالساحليين من العرب مقابل أجره متفق عليها، كما أخذت بقية سفنه بنشر الرعب والأهوال في البحر الأحمر، فنهبت موانئه، وأحرقت السفن المبحرة فيه⁽⁹³⁾.

وما أن وصلت أخبار تقدّم الصليبيين في البحر الأحمر، حتى بادر صلاح الدين الأيوبي إلى الاتصال بأخيه العادل الأيوبي (ت615هـ/1218م)⁽⁹⁴⁾ لإرسال الأسطول البحري إلى شاطئ البحر الأحمر، وأرسل العادل بدوره إلى قائد الأسطول الأيوبي حسام الدين لؤلؤ (ت596هـ/1199م)⁽⁹⁵⁾ ليواجه هذا الأمر، وأمر العادل أن تفك فوراً السفن التي كانت تحمي مدخل دمياط على البحر المتوسط، وأن تنقل إلى القلزم (السويس) على البحر الأحمر، حيث أعيد تركيبها وتسليحها، ووضعت في البحر، وبدأ حسام الدين بمهاجمة الأسطول الصليبي الذي تعرض للمراكب الحجازية واليمينية، وتمكن من تدمير السفينتين المحاصرتين قلعة أيلة، ثم مطاردة باقي الأسطول الصليبي عند عيذاب، ثم رابع، حتى استطاع تدميره والقضاء عليه⁽⁹⁶⁾.

وكذلك الأسطول وهو لا يعني مجموعة سفن فقط، بل يعني أيضاً: سفينة بحرية كبيرة، وسفينة حربية، مثلما هي السفن الجنوبية الرومية التي نقلت ابن جبير حتى أوصلته إلى منزله⁽⁹⁷⁾.

وهناك وسائل نقل نهريّة، ومنها؛ الزورق وهو السفينة الصغيرة، أو القارب الصغير⁽⁹⁸⁾ وذكر عند ابن جبير كوسيلة تنقل نهري، وترفيه كما جاء عند ذكر الخليفة العباسي وهو راكباً زورقه للصيد⁽⁹⁹⁾، أو حتى وسيلة عبور وذلك في

صقلية وفي جزيرة ثرمة⁽¹⁰⁰⁾. كما استخدمه حينما فات المركب الذي كان سيقّله إلى عكا، فاستأجر زورقاً كبيراً له أربعة مجاذيف ثم ألقوا في تتبع المركب⁽¹⁰¹⁾.

ومن أنواع الزوارق السنبوق أو ما عرف بالقارب الصغير واستخدم في كل من الخليج العربي، والمحيط الهندي، والبحر الأحمر، حيث ركب ابن بطوطة في كل هذه البحار من ساحل البصرة إلى الأبلّة⁽¹⁰²⁾، ثم في مقديشو⁽¹⁰³⁾، ثم في مدينة ظفار باليمن⁽¹⁰⁴⁾، كما ركب في ارتحاله من جدة إلى عيذاب⁽¹⁰⁵⁾. وذكر المقرئ بأنّه أحد القطع الملحقة بالأسطول الحربي في مصر الطولونية فقال عند ذكره لحصن الجزيرة الذي بناه أحمد بن طولون⁽¹⁰⁶⁾: "...واتخذ مائة مركب حربية سوى ما ينضاف إليها من العلب اببات⁽¹⁰⁷⁾ والحمائم⁽¹⁰⁸⁾ والعشاريات⁽¹⁰⁹⁾ والسنايبك"، وهذا النوع من السفن هو أحد استخدامات الزوارق العديدة في العصور الإسلامية.

وقد استعملت الزوارق في المشرق والمغرب الإسلاميين في عديد من الأغراض منها: ما كان يستخدم في القتال في الأنهار، ونقل العساكر فيها، ومنها ما كان يستعمله التجار في نقل بضائعهم، وأمتعتهم، ونقل الأقوات والحبوب، وما شاكل ذلك، ومنها ما كان يستخدم للتجارة والقتال في الوقت نفسه، ومنها ما يستعمل لنقل الماء، أو الحجاج، وتستعمل في صيد السمك، واللؤلؤ، وكوسيلة من وسائل العبور، سواء بمفردها أو كجسور للمعابر، ولنزهة أبناء الملوك، وعامة الناس، كذلك كانت تستخدم مثلما تستخدم فيه اليوم قوارب المرشدين في الموانئ من إدخال السفن من خارج الميناء إلى داخله⁽¹¹⁰⁾.

والمراكب النيلية، وهي إما سفن تجارية لحمل الغلال، ونقل البضائع في النيل، أو سفن تُخصص للاحتفالات أو النزهة. ومثلها المراكب النهرية الأخرى، وذلك بخلاف سفن البحر الأحمر التجارية التي كانت تُستخدم لنقل الحجاج بين عيذاب وجدة، وهي المعروفة باسم الجلاب⁽¹¹¹⁾.

والمركب الشراعي، وقد استخدمه ابن جبير للتنقلات القصيرة ما بين المدن العراقية والشامية، وتعتبر الصواري والشرع قلب السفينة النابض؛ فعليها يقع العبء الأكبر في سيرها وحركتها، وكان الصاري يُتخذ من جذوع النخيل، ثم تطورت بعد ذلك فأصبحت تُصنع في العصور الوسطى من شجر جوز الهند، ويُحتمل أنها كانت تصنع أيضاً من خشب الساج، أما الشرع فكانت تصنع من التيل المكون من ألياف البردي، وأعشاب وألياف الكتان، وكانت أنواع الأقمشة والمنسوجات المستعملة في الشرع مختلفة الجودة والأسعار، فمنها أنواع ممتازة جداً ومرتفعة الأسعار. أما شرع المحيط الهندي، والبحر الأحمر فكانت تنسج من أوراق جوز الهند أو سعف النخيل، أو تصنع من نسيج الأشرعة القطني، وكانت نهايات شرع البحر الأبيض المتوسط ومصر خاصة تبطن بالجلد، أما الحبال فكانت تصنع أحياناً من الجلد، والغالب من ألياف البردي والكتان والقنب⁽¹¹²⁾. وذكر ابن جبير أن هناك عدداً من الأشرعة في القارب الواحد، وقرية الصاري المعروف بالأردمون وشرع الصاري الكبير وشرعاً يعرف بالدلون - الشرع الصغير -⁽¹¹³⁾. وعندما أشرفوا على الغرق وتقطع بهم الصاري أثناء اقتربهم من مدينة مسينة، أنقذهم ملك صقلية وأرسل لهم الزوارق التي تغنيهم من شدة أهوال البحر، وشدة هبوب الرياح⁽¹¹⁴⁾.

هذه مجمل أنواع وسائل النقل البحري عند ابن جبیر، وهي تنوعت ما بين السفن الكبيرة للتنقلات بين البحار الكبرى؛ كالسفن الجنيوية، والمراكب الحربية، والسفن الصغيرة - الزوارق - ، والمراكب النهرية الشراعية للتنقلات الصغيرة بين المدن والأنهار، والترفيه، والتنزه، والصيد، وأخرى تجارية؛ لحمل الغلال، ونقل الأمتعة، والبضائع، والحجاج.

المبحث الثالث: المخاطر البحرية التي تعرضت لها وسائل النقل البحري:

كانت رحلة ابن جبیر رحلة غنية بالأحداث والمخاطر، شهدت بما كان يتعرض له المسافرون من أهوال البحار، سواء كانت بسبب الرياح؛ حينما لا تكون مواتية للإبحار، أو حال هيجان العواصف والأمواج، وبما كان يستلزمه قيادة السفن والربابنة من مهارة، وحذاقة، وبراعة، وصبر، للخروج بأقل الأضرار، وقد وصف ابن جبیر عبور البحر الأبيض المتوسط ذهاباً وإياباً، وفي وصف عبور البحر الأحمر استعمل مصطلحات الملاحة البحرية، وبناء السفن، وبراعة الإنقاذ، ومعرفة مواسم هبوب الرياح الموسمية، ويقظة النواتية لتجنب مخاطر البحر.

فكانت أولى هذه المخاطر البحرية التي صادفته أثناء رحلته البحرية في سفره ذهاباً في ليلة الأربعاء 19 ذي القعدة 578هـ / 16 مارس 1183م حيث عصفت ريح هائلها البحر، وجاء معها مطر أرسلته الرياح بقوة. وجاء الموج من كل مكان وهم على تلك الحال الليل كله، فجاء نهار الأربعاء بما هو أشد هولاً وأعظم كرباً، وزاد البحر احتياجاً، وأربدت الأفاق سواداً، واستشرت الرياح والمطر عصفواً، حتى لم يثبت معها شراع. فلجأ الربان إلى استعمال الشرع الصّغار. فأخذت الرياح أحدها ومزقته، وكسرت الخشبة التي تربط الشرع فيها، وهي المعروفة عندهم بالقرية. فحينئذ تمكن اليأس من النفوس، وارتفعت أيدي المسلمين بالدعاء إلى الله عز وجل، فلما جن الليل فترت الحال بعض فتور، وساروا بريح الصوار يسيراً سريعاً⁽¹¹⁵⁾.

ثم صادفتهم مخاطر البحر الأحمر في يوم الإثنين 25 ربيع الأول 579هـ / 17 يوليو 1183م بأهوال عظيمة عند ركوبهم الجلبة للعبور إلى جدة، وأقاموا به مدة 23 يوماً بين شظف العيش، وسوء الحال، واختلال الصحة لعدم وجود المواد الغذائية اللازمة، والهواء الحار الذي يذيب الأجسام، وماء لا يُغني عن شيء⁽¹¹⁶⁾، ثم نشأ نوء أظلمه الأفق إلى أنكسا الأفاق كلها، وهبت ريح شديدة صرفت المركب عن طريقه راجعاً وراءه، وتمادى عصف الرياح واشتدت حلكة الظلمة وعمت الأفاق، إلى أن ظهر بعض النجوم فاستدل بها بعض الاستدلال، وحط القلع إلى أسفل الدقل، وهو الصاري. إلى أن لا حبر الحجاز برؤية جباله، وهي على الشرق من جدة. ثم جاء يوم الخميس بريح رخاء طيبة، ثم كان الرسو عشية في جزيرة صغيرة في البحر على مقربة من البر لوجود شعابٍ كثيرة يكثر فيها الماء ويضحل، فلما كان يوم السبت تنفست الرياح بعض التنفس، وسكن البحر حتى خيّل ناظره أنه صحن زجاج أزرق. فأقاموا على تلك الحال حتى إبحارهم⁽¹¹⁷⁾. وعند نزولهم بجدة ظهر يوم الثلاثاء 4 ربيع الآخر 579هـ / 26 يوليو 1183م وصف ابن جبیر الأهوال والمخاطر البحرية طوال ثمانية أيام مدة مقامهم في البحر، بقوله⁽¹¹⁸⁾: "وكانت أهوالاً شتى، عصمنا الله منها بفضلته وكرمه، فمنها ما كان يطرأ من البحر واختلاف رياحه، وكثرة شعابه المعترضة فيه. ومنها ما كان يطرأ من ضعف عدة المركب واختلالها

واقترصاها المرة بعد المرة عند رفع الشراع، أوحطه، أوجذب مرساة من مراسيه، وربما سنحت الجلبة بأسفلها على شعب من تلك الشعاب أثناء تخللها، فنسمع لها هداً يُؤذنب اليأس، فكنا فيها نموت مراراً، ونحيا مراراً...".

وأثناء العودة صادفتهم أهوال بحرية أخرى ففي ليلة السبت 19 رجب 580هـ / 27 أكتوبر 1184م، ترددت الرياح الغربية فقصفت قرية الصاري المعروف بالأردمون، وألقت نصفها في البحر مع ما اتصل بها من الشراع، وعصم الله من وقوعها في المركب؛ لأنها كانت تشبه الصواري عظماً وضخامة، فتبادر البحريون إليها، وحط شراع الصاري الكبير، وعطل المركب من جريه، وصيح بالبحريين الملازمين للعشاري المرتبط بالمركب، فقصدوا إلى نصف الخشبة الواقعة في البحر، وأخرجوها مع الشراع المرتبط بها، وشرعوا فيرفع الشراع الكبير، وأقاموا في الأردمون شراعاً يعرف بالدلون، وباتوا بهذه الليلة إلى أن وضح الصباح، وقدمًا لله عزوجل بالسلامة. وشرع البحريون في إصلاح قرية أخرى من خشبة كانت معدة عندهم، والرياح الغربية على أول لجاجها. وفي يوم الأربعاء الثالث والعشرين منه سكنت الرياح الشرقية، وكانت نسيماً فاتراً عليلاً، وهدأت أمواج البحر، وكانت صفحة الماء صافية هادئة كأنه صرّح ممرّد من قوارير، وكان السفينة بين سماءين⁽¹¹⁹⁾.

وفي النصف من ليلة الأحد 11 شعبان 580هـ / 16 نوفمبر 1184م انقلبت الرياح غربية، وكشف النوء من الغرب، وجاءت الرياح عاصفة فكان صباح يوم الأحد والهول يزيد، والبحر في حالة هيجان، وأمواج متلاطمة، فرمى بموج كالجبال، يصدم المركب صدمات متقلبة، يرتفع له الموج ارتفاعاً يرمي في وسطه بشأبيك الوايل المنسكب. فلما جن الليل واشتد تلاطم الأمواج، واستشرى عصف الرياح. حطت الشرع، واقتصر على الدالين الصغار دون أنصاف الصواري. وجاء الموج من كل مكان. وكان من الاتفاقات الموحشة أنهم أبصروا بر إقريطش عن يسارهم، وجباله أمامهم، ولكن الرياح أسقطتهم عن المجرى، وبذلك يكونون قد خالفوا المجرى المعهود، وهو أن يكون البر في اليمين منهم، في استقبال صقلية. فاستسلموا للقدر، وكانوا يرددون: سيكون الذي قضى ... سخط العبد أو رضي

وفي أثناء ذلك انبسطت الشمس، وهدأت أمواج البحر قليلاً، وأخذ رأيهم التوقف عند المرسى وساعدتهم الرياح، واستمر جريهم في البحر بعض ليلة الثلاثاء 13 من شعبان، وكان لهم على ظهر المركب أربعة وثلاثون يوماً، والشرع مصلبة، وأطلت مراكب أخرى قاصدة مقصدهم فكان استبشارهم بذلك، وأنهم على المجرى المقصود.

ثم انقلبت الرياح غربية، وهبت عاصفة، فألجأتهم اضطراراً ليلة الأربعاء ويوم الأربعاء 14 شعبان 580هـ / 21 نوفمبر 1184م إلى مرسى من مراسي الجزائر الرومانية، فأصبحوا به يوم الخميس 15 شعبان 22 نوفمبر، إلى أن استقرت الرياح، وتوافت إلى ذلك المرسى خمسة مراكب، منها اثنان كانا قد أبحرا من بر الإسكندرية عن عهد نحو خمسين يوماً فأسقطتهما الرياح، فأقاموا بذلك المرسى أربعة أيام، وجدد الناس فيها الماء والزاد، فنزل أهل الجزيرة وابتاعوا لأهل المركب المواد الغذائية. وفي هذا المرسى أكملوا لهم على ظهر البحر أربعين يوماً، ومدة مقامهم بالمرسى لم يفتر عصف الرياح الغربية، وعادت أشد ما تكون هبوباً. فكان حمداً لله على جميل صنعه أن لم تأخذهم وهم على ظهر البحر جارين.

وكان الإبحار من المرسى يوم الإثنين 19 شعبان 580هـ/ 26 نوفمبر 1184م، بريح طيبة موافقة، إلى أن كان يوم الخميس 22 شعبان/ 29 نوفمبر، انقلبت الريح غربية وأنشأت سحابة فيها رعد قاصف، وزجتها ريح عاصف، وتقدمها برق خاطف، فأرسلت حاصباً من البرد صبته في المركب شأبيب متداركة، فارتاعت له النفوس، ولكن سرعان ما انقشعت تلك الأحوال، وباتوا ليلة الجمعة مبيت وحشة، فلما أسفر الصبح وطلع النهار أبصروا بر صقلية لائناً أمامهم. فهذه بشرى ومسرة، فكانت ليلة السبت 24 شعبان / 1 ديسمبر وقد ضربت في ريح عاتية. وما زالت تعصف، فحطت الشرع عن صواريها، وتركوا بين السفينة ومجريها، وتتابع عوارض ديم، كان منها ومن الليل والبحر في ثلاث ظلم، وعباب الموج تتوالى صدماته، وتأهبوا للموت.

ويتابع ابن جبير⁽¹²⁰⁾ "وقطعنا هذه الليلة البهائم في مصادمة أهوال، ومكابدة أوجال، ومقاساة أحوال، يا لها من أحوال! ثم أصبحنا يوم السبت ليوم عصيب، أخذ منه وليلة بأوفر نصيب، والأمواج والرياح تتراعى بنا حيث شاءت، وقد استسلمنا للقضاء، وتمسكنا بأسباب الرجاء، ثم تداركنا صنع الله تعالى مع المساء، ففترت الريح ولان متن البحر، وأسفر وجه الجو. وأصبحنا يوم الأحد 1 ديسمبر، والخامس والعشرين لشعبان، وقد بدل لنا من الخوف الأمان، وتطلعت الوجوه كأنها انتشرت من الأكفان، وساعدت الريح بعض مساعدة. فعدنا نطلب من البر أثر أبعد عين، ونرجم الظنون بين متى وأين، والله عز وجل لطيف بعباده..."

وعندما شارفت مدينة مسينة نصف ليلة الأحد 3 رمضان 580هـ/ 7 ديسمبر 1184م، داهمهم زعقات البحريين بأن المركب قد أمالته الريح بقوتها إلى أحد البرين وهو ضارب فيه، فأمر رئيسهم بحط الشرع، فلم ينحط شرع الصاري المعروف بالأردمون، وعالجوه فلم يقدروا عليه لشدة ذهاب الريح به، فلما أعياه ممزقه الرأس بالسكين قطعاً قطعاً طمعاً في توقيفه، وفي أثناء هذه المحاولة سنح المركب بكل كله على البر، والتقاء بسكانيه، وهما رجاها للتاني صرف بهما، وقامت الصيحة الهائلة في المركب، فجاءت الطامة الكبرى، التي لم يطيقوا لها جبراً، واستسلموا لقضاء ربهم وقدره، ولم يجدوا سوى حبل الرجاء استمساكاً واعتصاماً⁽¹²¹⁾.

قال ابن جبير⁽¹²²⁾ "وتعاورت الريح والأمواج صفح المركب حتى تكسرت رجله الواحدة، فألقى الرأس مرسى من مراسيه طمعاً في تمسكه به، فلم يغن شيئاً، فقطع حبله وتركه في البحر، فلما تحققنا أنها هي قمنا فشددنا للموت حيازيمنا، وأمضينا على الصبر الجميل عزائمنا، وأقمنا نرتقب الصباح، أوالحين المتاح، وقد علا الصياح، وارتفع الصراخ من أطفال الروم ونسائهم، وألقى الجميع عن يد الإزعاج، وقد حيل بين العير والنزوان. ونحن قيام نبصر البر قريباً، ونتردد بين أن نلقي بأنفسنا إليه سباحاً، أو ننتظر لعل الفرج من الله يطلع صباحاً. فأحضر نائية الثبات، والبحري ونقد ضمو العشاري لإخراج المهم من رجالهم ونسائهم وأسبابهم، فساروا به إلى البر دفعة واحدة، ثم لم يطيقوا رده، وقذفه الموج مكسراً على ظهر البر، فتمكّن حينئذ اليأس من النفوس، وفي أثناء مكابدة هذه الأحوال أسر الصبح، فجاء نصر الله والفتح، وحققنا النظر فإذا بمدينة مسينة أمامنا على أقل من نصف الميل، وقد حيل بيننا وبينها، فعجبنا من قدرة الله عز وجل في تصريف أقداره، وقلنا: ربّ مجل وبإليه حقه في عتبة داره".

المبحث الرابع: المخاطر البشرية التي تعرضت لها وسائل النقل البحري:

لم تكن المخاطر الطبيعية وحدها هي التي واجهت مراكب الحجاج والمسافرين أثناء التنقلات البحرية، حيث وجدت مخاطر أخرى هددتهم، تشكلت في المخاطر البشرية من جانب الجمارك والتفتيش، والحروب الصليبية، ومراكب بدائية مهترئة.

فخلال رحلة ابن جبير البحرية رصد بعض الإجراءات الجمركية التي كان يقوم بها أمناء من قبل السلطان إلى المراكب لتقييد ما فيها وما تحمله، من أشخاص، ومتعلقات شخصية، أو حتى سلع، وأموال لتأدية زكاتها إجباراً حتى ولم يحل عليها الحول. وتنزيل ما حمله المركب، ثم تفتيش كل ما أنزل تفتيشاً دقيقاً⁽¹²³⁾.

ثم تعرضوا مرة أخرى إلى عملية تفتيش أثناء منتصف رحلتهم النهرية من القاهرة إلى قوص، فقد تعرضت المراكب إلى التفتيش، وإدخال أيديهم إلى أوساط التجار، والحجاج، والمسافرين، مثلما حصل لهم في الإسكندرية، ثم من عسف العمال المكلفين بجمع الزكاة، باعتراضهم المركب، وتفتيشه وتفتيش المسافرين، وفحص الأمتعة، بوساطة مسلة طويلة يتخللون بها ما يحتويه المركب من الأكياس والحزم⁽¹²⁴⁾.

ولا يزال الحاج في غرامات ورسوم، معتبرين مراكب الحجاج غلة يستغلونها، فأمر صلاح الدين بإسقاط المكوس المفروضة على الحجاج ومراكبهم فترة العبيديين، وكانت تبلغ مبلغاً كبيراً قدرت بسبعة دنانير ونصف من الدنانير المصرية⁽¹²⁵⁾. كما أمر أمير مكة مكث بن عيسى (ت 600هـ/1203م) بإسقاط كل ما يتعلق باكتساب الأموال عن طريق

الحاج، وجعل بدلاً من ذلك إقطاعات بصعيد مصر، وجعل مالا وطعاماً أمر بتوصيلهما إلى أمير مكة⁽¹²⁶⁾.

وقد كان الحجاج يلقون الأمرين من عواصف البحر، وبدائية المراكب التي لا تلبث الأمواج الصاخبة أن تخرقها وتبتلعها في جوفها، وكانت الرياح تلقيهم في الأغلب بمراسي من صحاري بعيدة مما يلي الجنوب، غير أن جبروت العواصف البحرية تتضاءل أمام جبروت طواغيت بعض قبائل البجاة⁽¹²⁷⁾ الذين كانوا يتلقفون الناجين فيحملونهم على الجمال بأجر ضخم، ولا يكتفون بذلك، فكانوا يسلكون بهم على طريق ليس به ماء حتى ينال الظأ منهم، فيهلك أكثرهم عطشاً، ومن يسلم منهم يدخل عذاب كأنه نُشر من كفن، قد استحالت هيئاتهم وتغيرت صفاتهم، وأكثر وفيات الحجاج يكون بهذه المراسي، ومنهم من يساعده الريح فتحطه بمرسى عذاب، وهو الأقل⁽¹²⁸⁾.

ومبالغة بعض الربابنة في رفع الأجرة على الحاج الواحد، وزيادة أعداد الحجاج في المركب الواحد، حتى تغدو وكأنها أفاص الدجاج المملوءة بسبب التزاحم، وتحملها فوق الطاقة الاستيعابية من الحجاج وأمتعتهم، يحملهم على ذلك الرغبة في تحصيل الأموال، حتى يستوفي صاحب الجلبة ثمنها في طريق واحد، لا يبالي بعدها بسلامة الحجاج، أو بما يصنع البحر بهم، وشعار الربابنة بتحميل المركب أكثر من العدد المفروض بقولهم: "علينا بالألواح وعلى الحجاج بالأرواح"⁽¹²⁹⁾. وعذاب في صحراء لا نبات فيها، وكلما يؤكل بها مجلوب إليها حتى الماء، وكان لأهلها من الحجاج

والتجار فوائد لا تحصى، وكان لهم على كل حمل يحملونه للحجاج ضريبة مقررة، وكانوا يقومون بتأجير الحجاج الجلاب التي تحملهم في البحر إلى جدة، ومن جدة إلى عذاب، فيجتمع لهم من ذلك العظيم، ولم يكن في أهل عذاب إلا

من له جلبة فأكثر على قدر يساره⁽¹³⁰⁾. وقد أمر السلطان صلاح الدين بعدم رفع أسعار سفن الجلاب على المستأجرين الذين يتولون عملية نقل الحجاج إلى ميناء جدة⁽¹³¹⁾.

وكذلك تعرضت مراكب الحجاج لمخاطر الحروب الصليبية، والتي أفقدت المسلمين كثيراً من الموانئ الكبرى على ساحل البحر الأبيض المتوسط، حيث اعتمد صلاح الدين على سفن الأسطول في الإسكندرية التي فككت، وأرسلت إلى السويس لرد خطر حملة أرناط، الذي اعتدى على مجموعة مراكب بحرية، واعتدى على قوافل الحجاج في عيذاب بسفنه الحربية، وما قام به من غارات متواصلة، وما أسفرت عنه من القتل والأسر، وإحراق ستة عشر مركباً، وأغار في عيذاب على سفن الحجاج القادمة من جدة، واستولوا على مركبين فيهما بضائع جاءت من اليمن، واستولوا على كثير من المؤن في الساحل كانت معدة لميرة الحرمين⁽¹³²⁾. وكان طريق الحج قد تغير نتيجة للخطر الصليبي من سيناء إلى طريق عيذاب، والذي كان الطريق الأكثر أمناً من الطريق الشمالي الأقرب للصليبيين وهجماتهم المتكررة. وكان ذلك الأسلوب أشبه بالقرصنة قاطعاً بذلك طرق الحج بين آسيا وأفريقيا، عبر البحرين الأبيض والأحمر.

الخاتمة:

تعتبر الرحلات من مجالات التبادل الفكري والأدبي، ومزيج ثقافي بين المدن والبلدان التي قصدها الرحالة، وتعد رحلة ابن جبیر وثيقة حضارية وثقافية، أدت دوراً كبيراً في نقل ثقافات مجتمع البلدان الإسلامية فيما بينها. تنوعت وسائل النقل البحري عند المسلمين في رحلة ابن جبیر من السفن الكبيرة والصغيرة، والسفن ذات الدفتين، والزوارق، والحراريق، والطراريد، والسفن الجنوبية للنقل البحري، والمراكب الحربية، والمراكب النيلية وهي إما سفن تجارية تنشأ لحمل الغلال، ونقل البضائع في النيل، أو سفن تُخصص للاحتفالات أو النزهة. ومثلها المراكب النهرية ذات الأشرعة للنقل النهري، وذلك بخلاف سفن البحر الأحمر التجارية التي كانت تستخدم لنقل الحجاج بين عيذاب وجدة، وهي المعروفة باسم الجلاب.

تدوين ابن جبیر لأهوال البحر ووصفها تفصيلاً دقيقاً، ولا تغفل عن عاطفته الدينية القوية في ذكره لله، وإرجاعه للفضل في النجاة لله سبحانه وتعالى، وكلما تكلم عن مدينة ختم الرحلة إليها بالدعاء.

كان ابن جبیر دقيق الملاحظة في وصف المظاهر البحرية من خلجان، وأنهار، ورياح، وأمطار، وحالات الشروق، والغروب، وبدايات فصول السنة. وصف ابن جبیر طرق الملاحة البحرية، والشواطئ التي سارت السفن بمحاذاتها، ومراسي البحار، وأنواع الرياح التي هبّت عليها، والأنواء التي تعرضوا لها، كما عيّن المراحل البحرية وأطوالها وما تبقى منها للوصول، وقمم الجبال والرؤوس التي ظهرت لهم، وطريقة إبحار الربابنة، ومهارتهم في تسيير السفينة بأقل الأضرار، واستعماله للمصطلحات البحرية كالصاري المعروف بالأردمون، والشرع، والمجداف.

قدّم ابن جبیر وصفاً دقيقاً لرحلاته البحرية، بما في ذلك وصف السفن، والملاحة البحرية في البحرين الأبيض والأحمر في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي، والموانئ والمراكز التجارية التي زارها، بما في ذلك وصف الأنشطة الاقتصادية والتجارية، كما أبرز ابن جبیر أهمية النقل البحري في التجارة والتفاعل الثقافي بين المدن والدول الإسلامية. وقد وصف الرحلة النيلية من القاهرة إلى قوص، بما فيها من المحطات، والمراحل، والأميال، وتوقيات الرحلة.

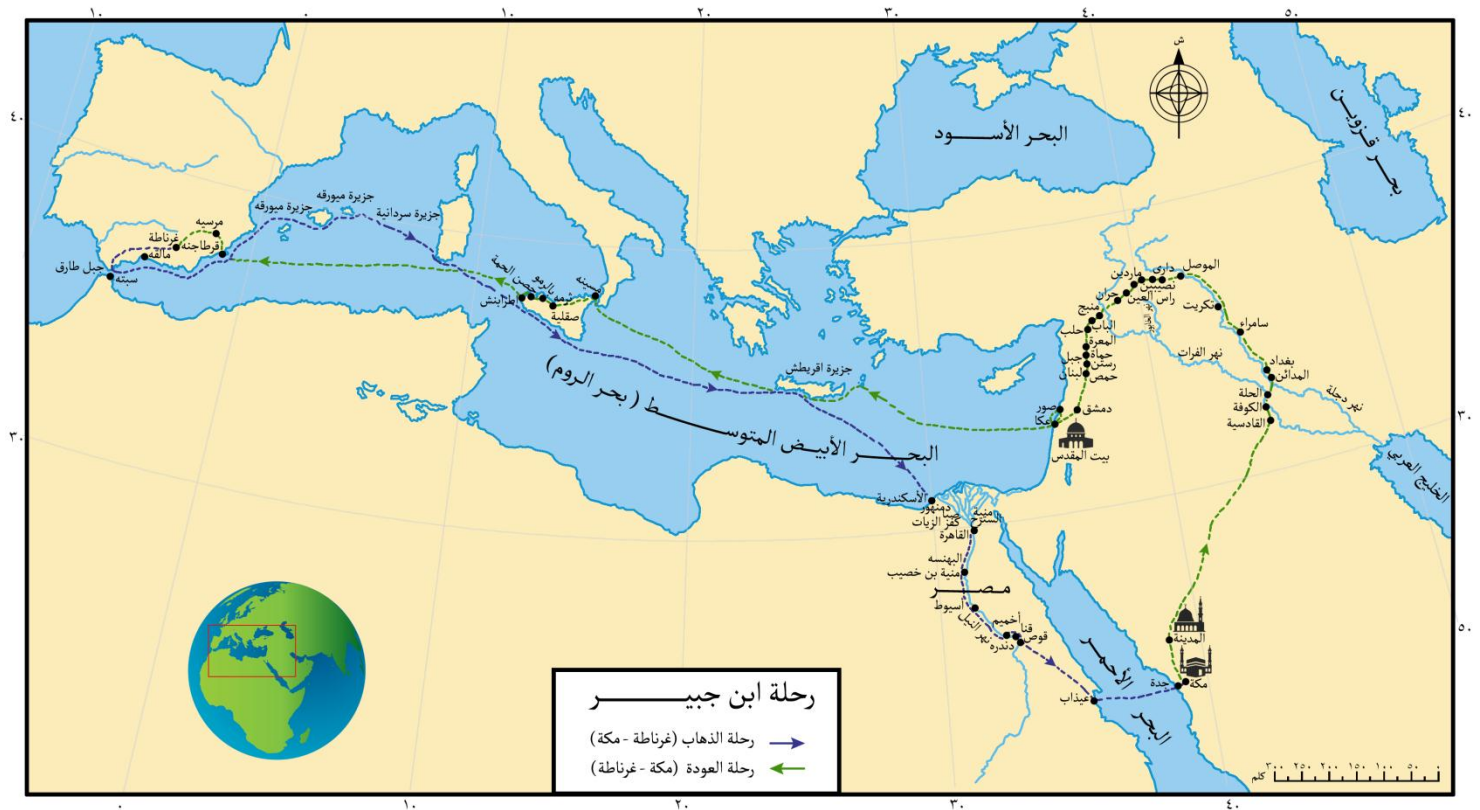
ومن ثم وصف الرحلة من قوص إلى عيذاب على البحر الأحمر، ووصف مراحلها، ومنازلها، والقوافل التي كانت ترد هذا الطريق محملة بالسلع الواردة والصادرة من الهند، واليمن. ثم رحلة عيذاب التي كانت تحت رحمة أصحاب السفن من قبائل البجاة والسودان، ووصف سوء أعمالهم مع الحجاج وحملهم في سفن الجلاب الرديئة.

مر ابن جبير في رحلته في الذهاب والعودة بثلاث رحلات متتالية بين نهريّة، وبريّة، وبحريّة؛ فأما طريق الذهاب ابتدأت بالرحلة البحرية عن طريق المراكب الكبيرة عبر البحر الأبيض المتوسط إلى الفسطاط، والرحلة النهريّة بالمراكب الصغيرة والزوارق بدأت عبر نهر النيل بمحطة الفسطاط وانتهت بمحطة قوص، واستمرت لمدة ثمانية عشر يوماً، وأما الرحلة البريّة فبدأت من حيث انتهت الرحلة النهريّة للوصول إلى عيذاب. أما الرحلة البحرية فانطلقت عبر البحر الأحمر من ميناء عيذاب، الذي يعتبر مركزاً لتجمع الحجاج المتجهين إلى الحجاز بحرّاً إلى ميناء جدة، واستغرقت الرحلة حوالي ثمانية أيام إذا كانت الرياح مواتية، وربما تعود السفن مرة أخرى إلى عيذاب بسبب شدة الرياح وارتفاع الموج، وقد تستغرق الرحلة فترة أطول بحسب ظروف هبوب الرياح ومساعدة السفن لها، ثم طريق العودة ابتدأت برحلة برية أخرى عن طريق العراق، ثم الشام، وتخللتها رحلات نهريّة، ثم الرحلة البحرية الكبرى من مدينة مسينة إلى غرناطة حيث مستقر ابن جبير.

التوصيات:

1. تكثيف دراسة كتب الرحلات؛ لما تقدّمه من معلومات تاريخية، وثقافية عن الدول الإسلامية، مما يساهم في فهم التاريخ الإسلامي في مختلف فتراته.
2. إبراز أهمية النقل البحري في كتب الرحلات الأخرى، وتطوره عند الرحالة اللاحقين لابن جبير.
3. ضرورة معرفة تطور السفن البحرية، وأغراضها، وأجزائها، ومعرفة تطور الملاحة البحرية، وأهم الموانئ، والمراكز التجارية التي نشأت بعد رحلة ابن جبير.

خريطة سير رحلة ابن جبير



مع التعديل من قبل الباحثة :

محمد مصطفى زيادة: رحلة ابن جبير ورحلة ابن بطوطة، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، 1939م،

ص 23.

Abstract**Maritime Transportation Methods among Muslims as Reflected in the Journey of IbnJubayr (540–614 AH / 1145–1217 AD)****By: Reema Saleh Saleh ALQirnas**

The travel account of IbnJubayr stands as one of the most significant journeys recorded in Islamic history. A prominent Andalusian traveler of the 6th century AH / 12th century CE, IbnJubayr departed from al-Andalus by sea, crossing the Mediterranean to ‘Aydhāb on the Red Sea, then proceeded to the Hijaz, Iraq, and the Levant, before returning by way of Sicily to his hometown of Granada. His journey offers a vital primary source on maritime navigation and transport across the Mediterranean and Red Seas. The ships he described varied in form and function—ranging from large vessels and small boats to rowing skiffs, warships, and recreational craft.

This study aims to explore the modes of maritime transport used by Muslims, as presented in IbnJubayr’s journey. Adopting a descriptive, analytical, and inductive approach, the research investigates the importance of maritime transport for movement, commerce, and cross-cultural exchange between nations.

Key findings include

1. Sailing vessels were the principal means of maritime transport in the medieval Islamic era, serving both commercial and navigational purposes.
2. River and Nile boats were used for inland waterway transport, allowing pilgrims, travelers, and merchants to move between cities and riverine regions.
3. Ports played a crucial role by facilitating docking, trade, and interaction with local populations.

Key recommendations

1. Expanding the study of travel literature, as it offers rich historical and cultural insights into the Islamic world across various periods.
2. Highlighting the significance of maritime transport in other travel accounts and tracing its development in the works of travelers who followed IbnJubayr.

Keywords

IbnJubayr, Red Sea, Mediterranean, Travel Literature, Ships.

- (1) ابن جبير: محمد بن أحمد الكناني (ت614هـ/1217م): رحلة ابن جبير وهي الرسالة المعروفة تحت اسم اعتبار الناسك في ذكر الآثار الكريمة والمناسك، تحقيق: إبراهيم شمس الدين، دار الكتب العلمية، بيروت، ط1، 2003م، ص6؛ ابن عبد الملك المراكشي: محمد بن محمد بن عبد الملك الأنصاري (ت703هـ/1303م): الذيل والتكملة لكتابي الموصول والصلة، تحقيق: إحسان عباس، ومحمد بن شريفة، وبشار معروف، دار الغرب الإسلامي، تونس، ط1، 2012م، 3/504؛ المقري: أحمد بن محمد (ت1041هـ/1631م): نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب، تحقيق: إحسان عباس، دار صادر، بيروت، 1968م، 2/381.
- (2) الإحاطة في أخبار غرناطة، مراجعة: بو زيان الدراجي، دار الأمل للدراسات، الجزائر، 2/658.
- (3) المقري: نفح الطيب، 2/382.
- (4) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص6.
- (5) المقري: نفح الطيب، 2/382.
- (6) الإحاطة، 2/642.
- (7) نوال الشوابكة: أدب الرحلات الأندلسية والمغربية حتى نهاية القرن التاسع الهجري، دار المأمون للنشر والتوزيع، عمان، الأردن ط1، 1428هـ/2008م، ص62.
- (8) حسين مؤنس: تاريخ الجغرافية والجغرافيين في الأندلس، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، القاهرة، ط2، 1986م، ص430.
- (9) تاريخ الأدب الجغرافي، نقله إلى العربية: صلاح الدين عثمان هاشم، راجعه: إيغورباياني، إدارة الثقافة في جامعة الدول العربية، القاهرة، 1961م، 1/299.
- (10) أحمد بن حسان القضاعي، من أئمة من مدن مقاطعة بلنسية، درس الطب وأصدر فيه كتاباً مفيداً، وشارك في بعض العلوم الأخرى، مات في مراكش سنة 598هـ أو 599هـ (12012م)، دون أن يبلغ الخمسين. ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص12.
- (11) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص12.
- (12) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص12.
- (13) أم المجد عاتكة بنت الوزير أحمد بن عبد الرحمن الوقشي، توفت يوم السبت 10 شعبان سنة 601هـ/1204م. المقري: نفح الطيب، 2/489.
- (14) كراتشكوفسكي: تاريخ الأدب الجغرافي، 1/299.
- (15) النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ط2، 2005م، 6/221.
- (16) التكملة لوفيات النقلة، تحقيق: بشار عواد معروف، مؤسسة الرسالة، بيروت، ط2، 1981م، 2/407.
- (17) العبر في خبر من غير، تحقيق: محمد السعيد بن بسيوني، دار الكتب العلمية، بيروت، ط1، 1985م، 3/163.
- (18) ابن الخطيب: الإحاطة، 2/642.
- (19) غاية النهاية في طبقات القراء، عني بنشره: ج. برجستراسر، مكتبة ابن تيمية، بيروت، 1980م، 2/60.
- (20) ابن الخطيب: الإحاطة، 2/642؛ المقري: نفح الطيب، 3/295.
- (21) المنذري: التكملة، 2/289.
- (22) نفح الطيب، 2/386.
- (23) الإحاطة، 2/643.
- (24) كراتشكوفسكي: تاريخ الأدب الجغرافي، 1/301.
- (25) قصر مصمودة: رأس شمال أفريقيا المواجه للأندلس. الحموي: ياقوت بن عبد الله (ت626هـ/1228م): معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ط2، 1995م، 1/263.

- (26) **سبته**: بلدة مشهورة من قواعد بلاد المغرب، ومرساها أجود مرسى على البحر، وهي على برّ البربر تقابل جزيرة الأندلس على طرف الزقاق الذي هو أقرب ما بين البرّ والجزيرة، وهي مدينة حصينة تشبه المهديّة بأفريقيا. الحموي: معجم البلدان، 3/182.
- (27) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 28.
- (28) **دانية**: مدينة بالأندلس من أعمال بلنسية على ضفة البحر شرقاً، ولها رساتيق واسعة كثيرة التين، والعنب، واللوز. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 2/434.
- (29) **سردانية**: جزيرة في بحر المغرب كبيرة ليس هنا كبعد الأندلس وصقلية وأقريطش أكبر منها. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 3/209.
- (30) **قرطاجنة**: بلد قديم من نواحي أفريقيا، وقيل: إن اسم هذه المدينة قرطاً وأضيف إليها جنة لطيبها ونزهتها وحسنها. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 4/323.
- (31) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 28.
- (32) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 31.
- (33) **قوص**: مدينة قبطية، شرق النيل، وهي مدينة كبيرة عظيمة، واسعة، قصبة صعيد مصر، بينها وبين الفسطاط اثنا عشر يوماً، وأهلها أربا بثروة واسعة، وهي شديدة الحرّ لقربها من البلاد الجنوبية. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 4/413.
- (34) **منفلوط**: بلدة بالصعيد في غربي النيل، بينها وبين شاطئ النيل عُد. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 5/214.
- (35) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 47.
- (36) رحلة ابن جبير، ص 50.
- (37) أرناط هو رينالد شاتيون صاحب الكرك والشوبك، عرف في المصادر الإسلامية باسم البرنس أرناط، كان قد صحب الملك الفرنسي لويس السابع أثناء الحملة الصليبية الثانية، قتله السلطان صلاح الدين بعد أن عرض عليه الإسلام ورفض وذلك بعد معركة حطين التي وقعت سنة 583هـ/1187م. ابن شداد: يوسف بن رافع الأسدي الموصلية (ت 632هـ/1234م): النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية (سيرة صلاح الدين الأيوبي)، تحقيق: جمال الدين الشيال، مكتبة الخانجي، القاهرة، ط 1، 1994م، 1/129.
- (38) رحلة ابن جبير، ص 49.
- (39) **عذاب**: بلدة تقع على ضفة بحر القلزم، في أقصى الساحل الجنوبي لمصر، على مقربة من الحدود المصرية السودانية، وهي مرسى للمراكب القادمة من عدن إلى الصعيد، ومنها تسير المراكب إلى مدينة سواكن. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 4/171؛ السيد عبدالعزيز سالم: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993م، ص 41.
- (40) **الجلاب**: من المراكب التي تسير في المحيط الهندي والبحر الأحمر، تجمع على جلاب، وجلب، وجلبات، واستعملها أهل مصر، والحجاز، واليمن في نقل الحجاج والأرواد. درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، دار المعارف، القاهرة، ط 2، 1979م، ص 27.
- (41) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 57.
- (42) رحلة ابن جبير، ص 58.
- (43) رحلة ابن جبير، ص 59.
- (44) رحلة ابن جبير، ص 60.
- (45) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 61.
- (46) **أبحر**: مرسى على بعد يوم من جدة، وهو من أعجب المراسي وضعاً، وذلك أن خليجاً من البحر يدخل إلى البر، والبر مطيف به من كلتا حافته، فترسي الجلاب منه في قرارة مكّة هادئة. ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 61.
- (47) رحلة ابن جبير، ص 61.
- (48) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 144.
- (49) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 149، 159.

- (50) ابن جبیر: حلة ابن جبیر، ص166.
- (51) هو الخليفة العباسي الناصر لدين الله أبو العباس أحمد بن المستضيء بنور الله محمد الحسن، أطول خلفاء بني العباس حكماً على الإطلاق 575-622هـ/1180-1225م. المقرئ: تقي الدين أحمد بن علي (ت845هـ/1441م): السلوك لمعرفة دول الملوك، تحقيق: محمد مصطفى زيادة، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ط3، 2006م، 70/2.
- (52) رحلة ابن جبیر، ص179.
- (53) ابن جبیر: رحلة ابن جبیر، ص232.
- (54) ابن جبیر: رحلة ابن جبیر، ص237.
- (55) مدينة عظيمة تقابل بر الأفرنج، وهي إحدى قواعد جزيرة صقلية، ساحلها بهيج، وأرضها طيبة المنابت، وهي دار إنشاء، وبها حط وإقلاع، وبها تجتمع السفن الكبار، والمسافرون التجار من بلاد الروم والإسلام. الإدريسي: محمد بن محمد بن عبد الله (ت560هـ/1164م): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، معالم الكتب، بيروت، ط1، 1989م، 595/2؛ الحميري: محمد عبد المنعم (كان حياً سنة 866هـ/1461م): الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: إحسان عباس، دار السراج، بيروت، ط2، 1980م، ص559.
- (56) البلغريون: تعريب لكلمة Peregrini بمعنى حجاج باللاتينية والمقصود حجاج بيت المقدس. ابن جبیر: رحلة ابن جبیر، ص241.
- (57) رحلة ابن جبیر، ص240-242.
- (58) الأسطول: الجمع أساطيل، كلمة يونانية الأصل تطلق على المراكب الحربية مجتمعة، أو على السفينة الواحدة. درويش النخيلي: السفن الإسلامية، ص2.
- (59) شفلودي: (جفلوذ) مدينة حصينة بصقلية، فوق جبل على شاطئ البحر، ومنها عنصر أجناس العود الذي تنشأ منه المراكب. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 2/147.
- (60) أطرابنش: مدينة قديمة مسورة، بيضاء كالحمامة، يحرق بها البحر من جميع جهاتها، ويسلك إليها على قنطرة على باب شرقيها، ومرساها بالجانب الجنوبي منها. الحميري: الروض المعطار، ص309.
- (61) ابن جبیر: رحلة ابن جبیر، ص259.
- (62) ابن جبیر: رحلة ابن جبیر، ص260.
- (63) ابن جبیر: رحلة ابن جبیر، ص265.
- (64) ابن جبیر: رحلة ابن جبیر، ص265-266.
- (65) ابن جبیر: رحلة ابن جبیر، ص268.
- (66) سعاد ماهر: البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، دار الكاتب العربي، القاهرة، 1967م، ص166.
- (67) تاريخ ابن خلدون المسمى ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم منذوي الشأن الأكبر، تحقيق: خليل شحادة، دار الفكر، بيروت، 2001م، ص206.
- (68) آدم متر: الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري أو عصر النهضة في الإسلام، ترجمة: محمد عبد الهادي أبو ريدة، دار الكتاب العربي، بيروت، ط5، 1940/1941م، 426/1.
- (69) رحلة ابن جبیر، ص57.
- (70) القنبار: سعف جوز الهند، تصنع منه حبال تخاط بها المراكب عوضاً عن مسامير الحديد. ابن جبیر: رحلة ابن جبیر، ص57.
- (71) ابن جبیر: رحلة ابن جبیر، ص58.
- (72) ابن جبیر: رحلة ابن جبیر، ص57.
- (73) ابن جبیر: رحلة ابن جبیر، ص132.
- (74) الحراقة: جمعها حراقات وحراريق، والحراقات سفن فيها مرامينيران، وقيل هي المرامي أنفسها. الزبيدي: محمد مرتضى الحسيني (ت1205هـ/1790م): تاج العروس من جواهر القاموس، تحقيق: عبد الكريم العزباوي وآخرين، مطبعة حكومة الكويت، 1972م، 154/25.

- (75) رحلة ابن جبير، ص135.
- (76) سعاد ماهر: البحرية، ص339.
- (77) ابن مماتي: الأسعد بن مماتي (ت606هـ/1209م): قوانين الدواوين، تحقيق: عزيز سوريال عطية، مكتبة مدبولي، القاهرة، ط1، 1991م، ص340.
- (78) ابن شداد: النوادر السلطانية، ص206.
- (79) الشبارة: تجمع على شبارات، وهي سفينة نهريّة صغيرة أكثر استخداماً في العراق بنهر دجلة، وهي تشبه الحراقة عند المصريين. درويش النخيلي: السفن الإسلامية، ص72.
- (80) رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، دار صادر، بيروت، ط3، 2009م، ص133.
- (81) السلورة: وسالرية، والجمع سلالير، نوع من المراكب متوسط الحجم، والمراكب الحمالة، وهي أيضاً من السفن النهريّة في مصر والعراق، تستعمل في الحرب والسلم على السواء، لها ثلاث شرع، كما تحتوي عادة على أربعين مجدافاً. درويش النخيلي: السفن الإسلامية، ص66؛ سعاد ماهر: البحرية، ص347.
- (82) ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص372.
- (83) محمد الحموي: تاريخ الأسطول العربي صفحة مجيدة من تاريخ العرب، مطبعة الترقّي بدمشق، 1945م، ص56.
- (84) نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، عالم الكتب، بيروت، ط1، 1409هـ، 349/1.
- (85) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص265.
- (86) سعاد ماهر: البحرية، ص353.
- (87) النويري السكندري: محمد بن قاسم (توفي بعد 775هـ/1372م): الالمام بالإعلام فيما جرت به الأحكام والأمور المقضية في وقعة الإسكندرية، تحقيق: إتيينكومب، عزيز سوريال عطية، مجلس دائرة المعارف العثمانية بحيدر آباد الدكن، الهند، 1969م، 234/2.
- (88) رحلة ابن بطوطة، ص332.
- (89) ابن مماتي: قوانين الدواوين، ص339.
- (90) مفرج الكروب في أخبار بني أيوب، تحقيق: جمال الدين الشيال، دار الكتب والوثائق القومية، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1957م، 12/2.
- (91) درويش النخيلي: السفن الإسلامية، ص91.
- (92) سعاد ماهر: البحرية، ص353.
- (93) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص49.
- (94) العادل هو سيف الدين أبو بكر، ابن الأمير نجم الدين أيوب بن شادي، وهو الرابع من ملوك مصر، وولد في بعلبك سنة 564هـ/1168م، كان العادل في أيام أخيه صلاح الدين قد استولى على عدد من بلاد الشرق، توفي سنة 615هـ/1218م ودفن بدمشق. ابن إياس: محمد بن أحمد الحنفي (ت930هـ/1523م): بدائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق: محمد مصطفى، دار إحياء الكتب العربية، القاهرة، 1975م، 257/1.
- (95) حسام الدين لؤلؤ: أرمني الأصل ومن جملة أجناد مصر في أيام الفاطميين، قائد الأسطول أيام صلاح الدين الأيوبي، ويعد من أشجع الشجعان، وأفرس الفرسان، له مقامات في الغزاة ومواقف مع العادة، اشترك في عدد من المعارك ضد الصليبيين، توفي في القاهرة سنة 596هـ/1199م. أبو شامة: عبدالرحمن بن إسماعيل المقدسي (ت665هـ/1266م): الروضتين في أخبار الدولتين النورية والصلاحية، تحقيق: إبراهيم الزبيق، مؤسسة الرسالة، بيروت، ط1، 1997م، 466/4.
- (96) أبو شامة: الروضتين، 3/138.
- (97) لينهارتوزي: تكملة المعاجم العربية، نقله إلى العربية مجموعة من المختصين، وزارة الثقافة والإعلام، بغداد، ط1، 1980م، 131/1.
- (98) الزبيدي: تاج العروس، 25/399.
- (99) رحلة ابن جبير، ص182.

- (100) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 269-270.
- (101) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 240.
- (102) ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص 110.
- (103) ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص 147.
- (104) ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص 151.
- (105) ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص 163.
- (106) المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقرئية، تحقيق محمد زينهم، ومديحة الشرقاوي، مكتبة مدبولي، القاهرة، ط 1، 1997م، 791/2.
- (107) العلابيات: نوع من السفن، ومن ملحقات الأسطول الحربي الطولوني، وقد تستخدم للنزهة. درويش النخيلي: السفن الإسلامية، ص 102؛ سعاد ماهر: البحرية، ص 358.
- (108) الحمامات: مفردا حمامة، نوع من أنواع السفن ذات المجاديف، وهي السفن النيلية الصغيرة، تدير بجوار العشاري، فتبدو بجانبها لصغر حجمها وكأنها حمامة. درويش النخيلي: السفن الإسلامية، ص 41؛ سعاد ماهر: البحرية، ص 340.
- (109) العشاريات: العشاري، أو العشيري، وجمعها عشاريات، والإسم معرب، وهو نوع من المراكب يستخدم في البحر لأبيض المتوسط، والبحر الأحمر، ونهر النيل، ويجرّ بعشرين مجدافاً، وينقل بالبضائع والرجال من ساحل إلى آخر، كما يستخدم في الأسطول البحري لنقل المقاتلة والعتاد. درويش النخيلي: السفن الإسلامية، ص 95.
- (110) درويش النخيلي: السفن الإسلامية، ص 61.
- (111) أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار عند العرب، عالم المعرفة، الكويت، 1979م، ص 94.
- (112) سعاد ماهر: البحرية، ص 213-214.
- (113) رحلة ابن جبير، ص 242.
- (114) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 265.
- (115) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 30.
- (116) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 59.
- (117) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 60.
- (118) رحلة ابن جبير، ص 61.
- (119) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 60.
- (120) رحلة ابن جبير، ص 245.
- (121) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 248.
- (122) رحلة ابن جبير، ص 249.
- (123) رحلة ابن جبير، ص 32.
- (124) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 52.
- (125) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 46.
- (126) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 46.
- (127) البجاء: جمع البجا، هم القبائل التي تسكن المنطقة التي بين سواحل كسلا ونهر النيل. محمد صالح ضرار: تاريخ شرق السودان، ممالك البجة، قبائلها وتاريخها، مكتبة التوبة، الرياض، ط 1، 2012م، ص 25-29.
- (128) المقرئ: الخطط، 202/1.

(¹²⁹) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 63.

(¹³⁰) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 57.

(131) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 46.

(132) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص 49.

❖ قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر

- 01 الإدريسي: محمد بن محمد (ت 560هـ/1164م): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، عالم الكتب، بيروت، ط 1، 1409هـ.
- 02 ابن إياس: محمد بن أحمد الحنفي (ت 930هـ/1523م) بدائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق: محمد مصطفى، دار إحياء الكتب العربية، القاهرة، 1975م.
- 03 ابن بطوطة: محمد بن إبراهيم اللواتي الطنجي (ت 779هـ/1377م): رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، دار صادر، بيروت، ط 3، 2009م.
- 04 ابن تغري بردي: أبوالمحسن يوسف (ت 874هـ/1469م): النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ط 2، 2005م.
- 05 ابن جبير: محمد بن أحمد الكناي (ت 614هـ/1217م): رحلة ابن جبير وهي الرسالة المعروفة تحت اسم اعتبار الناسك في ذكر الآثار الكريمة والمناسك، تحقيق: إبراهيم شمس الدين، دار الكتب العلمية، بيروت، ط 1، 2003م.
- 06 ابن الجزري: محمد بن محمد بن يوسف (ت 833هـ/1429م): غاية النهاية في طبقات القراء، عني بنشره: ج. برج ستراسر، مكتبة ابن تيمية، بيروت، 1980م.
- 07 الحموي: ياقوت بن عبدالله (ت 626هـ/1228م): معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ط 2، 1995م.
- 08 الحميري: محمد عبد المنعم (كان حياً سنة 866هـ/1461م): الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: إحسان عباس، دار السراج، بيروت، ط 2، 1980م.
- 09 لسان الدين ابن الخطيب: محمد بن الخطيب (ت 776هـ/1374م): الإحاطة في أخبار غرناطة، مراجعة: بوزياني الدراجي، دار الأمل للدراسات، الجزائر.
- 10 ابن خلدون: عبدالرحمن بن محمد (ت 808هـ/1406م): تاريخ ابن خلدون المسمى ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، تحقيق: خليل شحادة، دار الفكر، بيروت، 2001م.
- 11 الذهبي: محمد بن أحمد بن عثمان (ت 748هـ/1347م): العبر في خبر من غبر، تحقيق: أبو هاجر محمد السعيد بن بسيوني، دار الكتب العلمية، بيروت، ط 1، 1985م.
- 12 الزبيدي: محمد مرتضى الحسيني (ت 1205هـ/1790م): تاج العروس من جواهر القاموس، تحقيق: عبدالكريم العزباوي وآخرين، مطبعة حكومة الكويت، 1972م.
- 13 أبو شامة: عبدالرحمن بن إسماعيل المقدسي (ت 665هـ/1266م): الروضتين في أخبار الدولتين النورية والصلاحية، تحقيق: إبراهيم الزبيق، مؤسسة الرسالة، بيروت، ط 1، 1997م.
- 14 ابن شداد: يوسف بن رافع الأسدي الموصل (ت 632هـ/1234م): النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية (سيرة صلاح الدين الأيوبي)، تحقيق: جمال الدين الشيال، مكتبة الخانجي، القاهرة، ط 1، 1994م.
- 15 ابن عبد الملك المراكشي: محمد بن محمد بن عبد الملك الأنصاري (ت 703هـ/1303م): الذيل والتكملة لكتابي الموصول والصلة، تحقيق: إحسان عباس، محمد بن شريفة، بشار معروف، دار الغرب الإسلامي، تونس، ط 1، 2012م.

- 16 المقري: أحمد بن محمد (ت1041هـ/1631م): نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب، تحقيق: إحسان عباس، دار صادر، بيروت، 1968م.
- المقريزي: تقي الدين أحمد بن علي (ت845هـ/1441م):
- 17 - المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقريزية، تحقيق محمد زينهم، ومديحة الشرقاوي، مكتبة مدبولي، القاهرة، ط1، 1997م.
- 18 - السلوك لمعرفة دول الملوك، تحقيق: محمد مصطفى زيادة، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ط3، 2006م.
- 19 ابن مماتي: الأسعد بن مماتي (ت606هـ/1209م): قوانين الدواوين، تحقيق: عزيز سوري العطية، مكتبة مدبولي، القاهرة، ط1، 1991م.
- 20 المنذري: عبد العظيم عبد القوي (ت656هـ/1258م): التكملة لوفيات النقلة، تحقيق: بشارع واد معروف، مؤسسة الرسالة، بيروت، ط2، 1981م.
- 21 النويري السكندري: محمد بن قاسم (توفي بعد 775هـ/1372م): الالمام بالإعلام فيما جرت به الأحكام والأمور المقضية في وقعة الإسكندرية، تحقيق: إتيينكومب، عزيز سوري العطية، مجلس دائرة المعارف العثمانية بحيدر آباد الدكن، الهند، 1969م.
- 22 ابن واصل: محمد بن سالم بن نصر الله (ت697هـ/1297م): مفرج الكروب في أخبار بني أيوب، تحقيق: جمال الدين الشيال، دار الكتب والوثائق القومية، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1957م.
- ثانياً: المراجع**
- 23 آدم متر: الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري أو عصر النهضة في الإسلام، ترجمة: محمد عبد الهادي أبو ريدة، دار الكتاب العربي، بيروت، ط5، 1940/1941م.
- 24 السيد عبدالعزيز سالم: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993م.
- 25 اغناطيوس يوليانيوفتشكرانتش كوفسكي: تاريخ الأدب الجغرافي، نقله إلى العربية: صلاح الدين عثمان هاشم، راجعه: إيغور بياني، إدارة الثقافة في جامعة الدول العربية، القاهرة، 1961م.
- 26 أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار عند العرب، عالم المعرفة، الكويت، 1979م.
- 27 حسين مؤنس: تاريخ الجغرافية والجغرافيين في الأندلس، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، القاهرة، ط2، 1986م.
- 28 درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، دار المعارف، القاهرة، ط2، 1979م.
- 29 رينهارتدوزي: تكملة المعاجم العربية، نقله إلى العربية مجموعة من المختصين، وزارة الثقافة والإعلام، بغداد، ط1، 1980م.
- 30 سعاد ماهر: البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، دار الكاتب العربي، القاهرة، 1967م.
- 31 عزيز أحمد: تاريخ صقلية الإسلامية، نقله إلى العربية وقدم له: أمين الطيبي، الدار العربية للكتاب، 1980م.
- 32 محمد الحموي: تاريخ الأسطول العربي صفحة مجيدة من تاريخ العرب، مطبعة الترقى بدمشق، 1945م.
- 33 محمد صالح ضرار: تاريخ شرق السودان، ممالك البجة، قبائلها وتاريخها، مكتبة التوبة، الرياض، ط1، 2012م.
- 34 محمد مصطفى زيادة: رحلة ابن جبير ورحلة ابن بطوطة، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، 1939م.
- 35 نوال الشوابكة: أدب الرحلات الأندلسية والمغربية حتى نهاية القرن التاسع الهجري، دار المأمون للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ط1، 2008م.