

فشجر الصنوبر ينتشر في طرلوشت وجنابله
 ويتميز هذا النوع بمقاومته للشمس، وكان يتخذ لصنع
 الصواري والقربى نظراً لطوله، وغلاته، وتنعنع هذه
 كذلك المراكب في الأنهر أما جبال أنماره فانتشرت بها
 أشجار الارز التي كانت تستعمل في إنشاء الألواح وفي الدببة
 وفي نهاية سبتة يشير ابن الخطيب أن المنطقة التي تشتهر
 بوفرة أنواع شجرية منها الرز والبلوط والطخس والبقس
 التي كان يستعان بها في إنشاء ما يتطلبه الجهاد، ومن
 الجبال القريبة من فارس كان يقطع خشب الرز ليحمل كل يوم
 إلى المدينة لخضره وكويع إلى العراق ولا يصل منها المتسوس
 ولو عمر اللوح ازيد من الف سنة ما لم يصبه الماء. X

وفي نهاية العصر الحديث يشير الحسني الوزان إلى
 استعمال عدة أنواع شجرية سواء في جبال أنماره أو جبال
 الأطلس، لكن هل استعمل المغاربة هذا الخشب لصنع
 السفن خاصة وأن المصادر تشير إلى وفرة الخشب ببلاد المغرب
 وما هو ما يعطي له طابع على كثافة استعمال الخشب ببلاد
 المغرب.

ولعتقد أن الألواح المنجورة من أشجار الخشب قد
 استعملت في عدة صناعات لكن لا ندرى هل كان يتم
 استخدامها لصنع السفن أو بعض أجزاءها، خاصة
 العاري الذي كان يتطلب الجاه أو صنعه وجود خشب
 طويلاً كما أن مواقع نمو الخشب كان يتطلب ظروف
 طبيعية وصناعية خاصة، وبالتالي كانت هذه الخشب بعدة
 في المراكب البحرية حيث كانت توضع السفن. وإن الخشب كان
 يواقع عدة صعوبات، ولهذا نجد في المناطق الساحلية
 تستعمل الأنهار المجاورة لنقل الخشب من الغابة إلى
 مصب الوادي على النهر لتستعمل في صناعة السفن.

ان اشهر هذه الخشب مسود في الصناعات الحربية والجرارة
والعرائية تضاعف بشكل ملحوظ، ما انعكس سلبا على القطاع
الفايوحي في بلاد المغرب الاسلامي، وهو ما دفع الى ازمة
في الخشب، فالجيوش البريطانية ظهرت في العراق وبلاد
افريقيا واهتشاب ايديتها ابا ن حروبها مع عبد الوهاب بن
علي. وها فعله السلطان المرفيع السعيد عند افتراق خشب
لجامع) صومعة حسان لصنع الدفغان الغزوي، وهو ما جعل تدرة
الخشب في العصر المملوكي ويزر هذا ما قام به السلطان
المرييني ابوسالم الذي اشرف بنفسه على قطع الخشب
من جبل فازاز ببلاد زناتة بولع السلطان كان هذا
الاجراء يهدف الى غلبة اوبلاص الحدة من القطع
العشوائى لا شجار الفاوية.

كما يرى احد المهتمين ان نقص الخشب طرح بحدته
في بلاد مصر واغريقيا وهو ما دفع بالاجهزة المسؤولة
في هذه المناطق الى تنظي استغلال التروات
المحلية كما نظموا الرقابة على الغابات، ثم نظموا
هجومات بحرية على شواطئ ليبيا من اجل
الاغطاب والتجارة. ومع ضمانية العصر الوسيط الاوربي
محان تجار المدن الإيطالية المزودين لاساسيين للعالم الاسلامي
بالخشب اوروبا، وذلك رغم خرس الماطرة لهذه التجارة
مع العالم الاسلامي [الحروب الصليبية] فكانوا يتخذون في
حق المخالفين امراءات عقابية صارمة، ففي سنة
360 هـ / 971 م تم اوراق ثلاث سفن بندقية محملة
بالخشب في مرس القسطنطينية، اثنتان منها كانتا
متوجهة الى مرس المهديج التونسية والثالثة كانت
وجهتها مرس طرابلس المغرب، وكشك ان هذا المنع
هو الذي نشط محليات التهريب
الى جانب الخشب وجدت الحالات التي كانت
تقطع سائر الخشب مثل المناظر وغيره من الاشجار
الاقرى، التي كانت تشاهم في تهية اللوح ليوضع في مكانه

المخصص له، وذلك وفق قياسات محددة، وقد اعتبر ابن خلدون
 أن صناعة التجارة من ضرورات العمران، وأن الاهتمام كلما
 مالت نحو الترف والرفاهية وانعكس ذلك على التفتن في هذه الصناعة.
 وقد كانت عملية صناعة السفن وما فيها تتم في مناجر بشرق
 عليها أهل الخبرة والمهارة وقد اشترك فيهم ابن خلدون أن يكونوا
 مهندسين عارفين ومتقنين ليدركوا من «إخراج الصورة»
 من القوة (الطبيعية) إلى الفعل على وجه الأحكام، لأن
 هذه الصناعة تحتاج إلى معرفة المقادير والقياسات، فكان
 لابد من الرجوع في ذلك المهندسين، [وقد اعتبر سيدنا نوح
 على الله عليه وسلم أول من مارس هذه الصناعة] [سورة هود]
 [موضوع التجارة والحداد وأوسع فسيح في بلاد المغرب الإسلامية]

**دور الصناعة وقواعد الأسطول والمراسي في
 المغرب المراكشي والموحدي.**

نفسجلى اليداية الغوض الكبير الذي يكتنف استعمال
 بعض المصطلحات التي تدل على مراكز أو أماكن إنشاء
 (صناعة - بناء) أو رسو (مرسى) السفن. فالمصطلح يستعمل
 عدة العال أو الكلمات من قبيل المرسى، والمرقا ومحط
 السفن والقاعد أو دار الصناعة ودار البناء وما هي
 دلالات هذه الاسماء.

يمكن معرفة دلالات بعض هذه الاسماء على
 المستوى اللغوي، مثلاً
 - المرقا مشتق من رقا التي تعيد أدنى،
 - الميناء هو الموضع الذي يرسو ترفأ فيه السفينة.
 - المرسى - البقعة أو المكان الذي ترسو فيه السفن
 وهكذا تكون هذه الاسماء تعبير عن نفس المعنى، أي ذلك
 المكان الآمن الذي ترسو فيه السفن وتحط قلوبها،
 إما لتفريغ شحناتها وإما للتجارة وإما للتزود بما
 تحتاجه من غذاء وما عذب وإما لأخذ قسط من الراحة

اوكلها الجأثما الى خطار البحرية الطبيعية مثل احوال البحر وكثرة
الذنوء او بشرية بحرية كالقرصنة او معارك بحرية

يرى أقدم الباحثين ان "الميناء" يكون في البداية
مرسى للسفن ثم يتطور الى ان يصبح مدينة بحرية كما حدث
لمدينة بجاية في تونس، وقد يكون الميناء عبارة عن
براط يحتج فيه العاكسون للعبادة والجهاد، وسرعان ما
يألف السكان هذا الموقع [المرفع] في تطور تدريجيا فيصبح
مرسى ثم يتحول الى مدينة مما حدث لمدينة المرسية بالبحرين
اما ميناء فهو مرسى اصطناعي اذا صح التعبير، الذي بنيت
فيه عدة مرافق لتسهيل عمليات رسو السفن وتفريخ حمولها
وهو مخالف للمرسى الذي يعد المكان الطبيعي لرسو السفن.

اخترعت المراسي حسب الوقت الذي يكون فيه
طالمة للرسو، بين الصيف والشتاء، بحيث يجد بعض
الموانئ لا تصلح ان ترسو فيه السفن الا في فصل الصيف
وبعضها لا تصلح للرسو في فصل الشتاء، وغالبا ما
يكون النوع الذي غير صالحا كذلك للرسو حتى في فصل الصيف.
ومن هنا فقد جاءت في المصادر الجغرافية تسمية
وتحجوت المراسي الاصلاحية مثل مرسى هبتي، ومرسى
لشوي تفتي فيه المراكب.

اما المكان الذي تنشأ وتركب فيه السفن، فقد
عبرت عنه المصادر بدار الصناعة، ودار الصناعة احيانا
ومرة اخرى بدار البناء، وقد اثار هذا التسمية
دار الصناعة - انتباه الدارسين خاصة من الناحية اللغوية
والتطورات التي عرفها المصطلح في اللغة العربية والتعاقب
الهوري، فقد تلمت دار الصناعة الى نوع من الصناعات
المنتشرة في مدن العالم الاسلامي خلال المرحلة الوسيطة
الى ان اكثر شيوعا يعود الى نشاطها على المكان الذي تنشأ
فيه السفن، لهذا تعرف بدار صناعة البحر

وعلا إثر التلاقح الثقافي الذي شهدته العالم المتوسطي،
 بين حضتيه السابلية والجنوبية طيلة العصر الوسيط، تكون
 عبارة "دار الصناعة" قد انتقلت إلى أوروبا حيث ظهرت
 في اللغة الإسبانية باسم ATARZANA. وفي الإيطالية
 تحت اسم DARSENA، وفي الفرنسية باسم "Arsenal"
 ثم تطورت بواسطة التغيرات التي أدخلت على المصطلح التي
 أفادت في الأخير العبارة المذكورة بالملا. /Arsenal/ والتي
 أصبحت الكلمة المكان الذي تُنشأ فيه السفن، والأسلحة
 وترى الباحثة بسعاد ماصران العرب قد ترجموا هذه
 الكلمة من اللغة التركية "ترس فانة" "أو ترسانة"
 هذا إذا صح القول. ولكن يبدو أن الكلمة لغة هي عربية
 صحريّة لا في المعجم "دار" هي ملحق الإنشاء ولا زالت
 تُشعمل إلى الآن، دار السلاح، دار السكة.....

وما يجب التذكير به، هو أن المصادر التاريخية
 وثقافة الجغرافية التاريخية كانت واعية باستعمال
 هذه المصطلحات، فبالنسبة للمراسي والمراعيّ فعادلاً
 ما تطلقها الدلالة على الأماكن الطبيعية الطالحة
 لرسو السفن ~~ككوز~~، وأسفني، وبادييس، والمرصّة
 وما بحريّ،... أما دار الصناعة فأنها لا تطلق إلا على
 المدن البحرية المهمة التي تتولى إنشاء وتركيب
 السفن كما هو الشأن بالنسبة لسيّنة وسلا وبجاية
 وتونس والسبيلية وطرطوشة ودانية.

إنّ رصّة البدايات للنشاط البحري في هذه المراسي ودور
 الصناعة يبقى أمراً صعباً، لهذا نجد في المصادر الوسيطية ما
 يساعد على ذلك، فابن حوقل والبربري اللذان يُعتبر
 روايتيهما أقدم ما وصلنا عن سواحل بلاد المغرب ومراسيها
 فانهما عندما يتغرضان لها فلا يذكران أي تاريخ يفيد
 زمناً بداية النشاط البحري في هذه المراسي، وهو ما
 يعكس على ما عتقد أن هذا النشاط الملاحى
 كان قديماً في سواحل المغرب، فما هي أهم المراسي ودور الصناعة
 المنتشرة في بلاد المغرب؟

قواعد المسكول ودور الصناعة والمراسي

بالواجهة المتوسطية من بلاد المغرب.

باستثناء مدينتي سبتة والمناطق المجاورة لها، ومدينتي بجاية وتونس والمهدية والجزيرة الخضراء، فإن معلوماتنا عن باقي المراسي المتوسطية سواء في الضفة الجنوبية أو الشمالية تبقى قليلة ولا تتعدى في أحسن الأحوال جملة أوجهلتي، ويبقى مصنف المسالك والممالك للبكري معتمدا على هذه المادة، كما أن باقي المصادر الجغرافية لم تضيف مديرة إلى ما ورد عند البكري. وفي كثير من الأحيان تورد نفس المعلومات وهو ما يطرح عدة أسئلة حول المصنفات الجغرافية الوسيطة من قبيل معانيخ الكاتب للمواقع التي ذكرها ثم مصدر معلوماته، ثم ما هي الأمانة التي يكون قد أفرد بها عن سابقه؟ ومنها يكن من أمر فائنا لسفاولي نقص الشوارد هذه الكتابات لتكوين صورة حول مراسي الساحل المتوسطي والأطلسي ودور صناعة المسكول

"مراسي ودور صناعة السفن بالمغرب الأقصى"

اعتبرت مراسي: طنجة، القصر الصغير، والقصر الكبير، وجبل موسى وجبل بليو نش، وسبتة وباديس ومليلا ونكور أهم المراسي التي تتوخى على بعض المعلومات عنها. بالنسبة لسبتة فقد ارتبطت هذه المدينة بالبحر أيما ارتباط حتى كادت تعد من مدن الأندلس أكثر من مدن العدو نظراً للطابع الأندلسي الذي اكتسبته المدينة، ونظراً لارتباطها التجاري القديم بحدن حوض المتوسط، وقد نوهت جل المعاصرين بحفانة وصناعة المدينة من ناحيةها الجنوبية المتحضرة التي يصعب اختراق مسالكها، فهذا يوسف بن بكين يملك نصف اليوم على أبواب سبتة ينظر من أين يدخلها فلا يرى إلا سطول وسيلة لذلك

وهذا يوسف بن تاشفين رغم قوة جيوشه، فلم يدفعه حصارها
برداً، ولم يتمكن من دخولها الا بعد ان تلقى العون البحري
من المعتمد بن عباد صاحب السبيلية الذي قطع على المدينة اي نوع
من العون البحري يمكن ان يأتيها من الذي قطع البحر، وهو ما افكر
المدينة الى ان تفتح ابوابها للمرابطين، مما ان يطريسيين
لم يسيطروا عليها من ابي يوسف التي مساعدة لرعو نيبة

وهكذا، فقد اعتبر البحر نقطة ضعف المدينة من ناحية
دفاعها عن نفسها وهو ما لفت انتباه ابن خلدون
الذي حدد الشروط التي يجب اتخاذها لبناء المدن الساحلية
من ذلك ان تكون في جبل يوفر لها حماية طبيعية من
اي خطر يمكن ان يهددها من جهة البحر، وان تكون بين
أمة ساكنة كبيرة يمكن ان تستنصر أبناءها للدفاع عنها
اذا طرقتها سفن العدو [ابن خلدون/المقدمة].

ولقد شكلت سبباً في أيام المرابطين والموهدين أهم قاعدة
تضع فيها السفن وتنتجع فيها الأساطيل، ومنها تطلق
تندلق عليها الفرو، كما كانت المركز الأول للجواز خواله نداء
وفضلا عن هذا وذاك، فقد كانت المدينة تعرف حركة
"بجارية بحرية" بسيطة جعلت احد الارسين يشبهها باطلون
التجارية الحالية.

ولم يتخذ المرابطون من المدينة قاعدة رئيسية
لوحادثهم البحرية ان حضرت بهذا الدور مدينة المربية.
حتى اذا كانت فترة الدولة الموحدية فان خلفاءها
عملوا على نقل الثقل العسكري البحري من
المربية الى سبتة، ولعل اقباله الموحيين
على هذا الاجراء كان له اكثر من مبرر، فقد كانت للوحدون
حريصين على ان تكون الاتهم العسكرية قريبة
منهم يستفرونها كلما دعت الضرورة لذلك،
وهذا بخلاف المربية التي كانت نسبيا بعيدة عن العاصمة
مراكش، وربما كان الموحدون من ذلك انهم ان