

في اثناعشر شهرا
في مكة الى مكة
سنة مائتين

واحد مائة
وردة من كل
خار النبي

أفاق الثقافة والتراث

مجلة
فصلية
ثقافية
تراثية

تصدر عن دائرة البحث
العلمي والدراسات
بمركز جامعة الماجد
للثقافة والتراث

السنة السابعة : العددان الخامس والعشرون والسادس والعشرون - ربيع الأول ١٤٢٠ هـ - تموز (يوليو) ١٩٩٩ م

■ كتاب الحلم والعلم لآدم بن أبي إياس العسقلاني - ٢٢٠ هـ



* KITAB AL HILM WAL 'ILM, by Adam bin Abi Iyas Al 'Askalani - 220 A.H. - copy from the 7th century after Hijra.

مناجاة والاقرار

وحيث انهم يرون فيهم شيئا ويرون فيهم شيئا

بار السلا

تطور صناعة السفن في ولاية طرابلس الغرب

الأستاذ / محمد سعيد الطويل
جامعة السابع من أبريل
كلية الآداب - زوارة

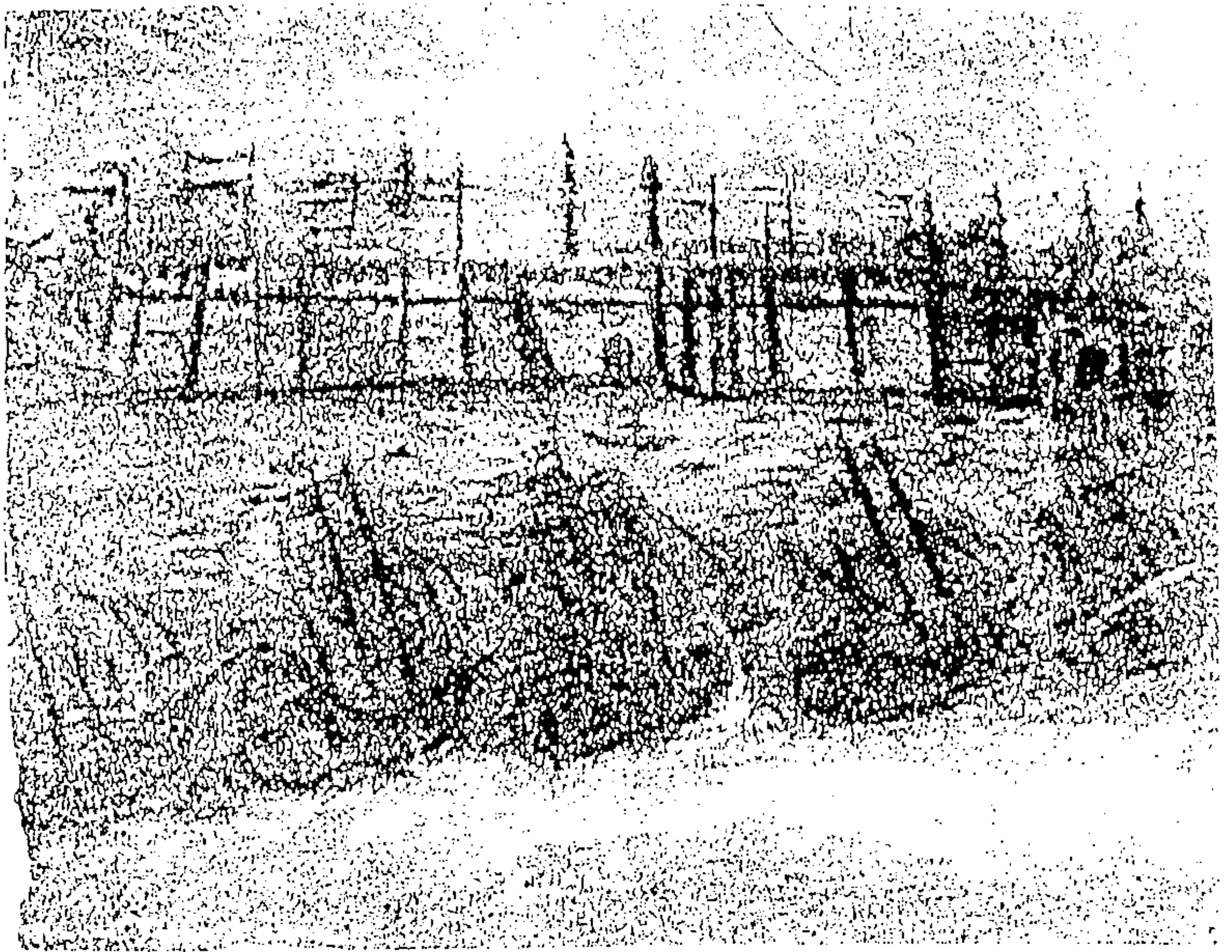
مقدمة

لقد تضافرت عدة عوامل منذ بداية العصر الحديث في بلورة فكرة الجهاد البحري لمسلمي شمال إفريقيا ؛ طرابلس وتونس والجزائر ومراكش^(١)، لعل أهمها طرد المسلمين من الأندلس ومطاردة الإسبان لهم في شمال إفريقيا ، وظهور غزاة البحر الأتراك ، من أمثال عروج وخير الدين بربروسا ودرغوث باشا... إلخ ، إضافة إلى الموقع الجغرافي والإمكانات البحرية المتاحة في هذه المنطقة^(٢). وقد أسهمت تلك العوامل وغيرها في بروز النشاط البحري للمغاربة واستمراره طوال العصر الحديث حتى الوفاق الأوربي ١٨١٥، عندما عقد مؤتمر قيينا ثم مؤتمر اكس لاشبيل ١٨١٨^(٣)، الذي أوصى بوضع حد للنشاط البحري المغربي ، حيث تحولت المغاربة من موقف الهجوم إلى الدفاع باحتلال فرنسا للجزائر ١٨٣٠. ولما كانت السفن والمراكب هي العمود الفقري لحركة الجهاد البحري - إن صح هذا التعبير - فإننا سنتناول في هذه الصفحات ، بشيء من الإيجاز ، تطور صناعة السفن في مدينة طرابلس الغرب بوصفها إحدى منارات حركة الجهاد البحري الإسلامي ضد الأوربيين المسيحيين طوال العصر الحديث ١٥٥١ - ١٨٣٥.

صناعة السفن في طرابلس خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر

التاريخية لهذه المدينة، ولعله من حسن حظ هذه المدينة أن يتولى الحكم فيها رجلٌ يحترف العمل البحري ويقدر أهميته، وله تاريخٌ حافل بالأعمال الجليلة في هذا المضمار، هو درغوث باشا^(٤)، الذي جعل من مدينة طرابلس رافداً استراتيجياً للإسلام والمسلمين، كما كانت في سابق عهدها أيام الأغالبة والفاطميين، يدفعه إلى ذلك طبيعة الصراع الديني الذي كان يمر به البحر المتوسط من جهة، ودور

لقد كانت مدينة طرابلس تمتلك حوضاً لصناعة السفن منذ العصور الوسطى الإسلامية - وربما قبل ذلك - ولكن كانت أقل وضوحاً عما كانت عليه في هذه المدة المليئة بالجهاد البحري ضد الأوربيين. وعندما استولى العثمانيون على طرابلس عام ١٥٥١ هـ عملوا على استعادة المكانة البحرية



من متحف البندقية بريشة الدكتور سعيد طوقديمير

انزال سفينة طرابلسية الى البحر واستعراض ٣٦ قطعة من الاسطول الطرابلسي بقيادة درغوث باشا

المستولى عليها كغنائم، وتكون محملة بمواد صناعة السفن.

٣ - الاستفادة من بعض المواد الخام المحلية كالأخشاب والحبال وغيرها.

وكانت القطع البحرية المكونة للأسطول البحري الطرابلسي في عهد درغوث باشا (١٥٥٦ - ١٥٦٥) تضم الأنواع الآتية:

أ - الشواني: وهي كلمة مترجمة عن الفرنسية جالير JALERE، وهي سفن حربية سريعة، كانت تشكل نسبة كبيرة من قطع الأسطول الطرابلسي، وكانت ذات فعالية قتالية عالية، الأمر الذي جعلها تثير الرعب والخوف لدى الأعداء منذ عهد مبكر، حتى إنه كان يقال للمسافر بحراً «نجاك الله من

القوى البحرية الفاعل في ترجيح كفة هذا الصراع من جهة أخرى. فعمل على الاهتمام بدار صناعة السفن (الترسانة) حتى يتسنى له تحقيق ذلك، ولكي توفر له حاجته من المراكب وصيانتها وإعدادها للغزو. وعلى الرغم من الصعوبات التي اعترضت طريقه، وهي افتقار مدينة طرابلس إلى المواد اللازمة لمثل هذه الصناعة، إلا أنه حاول التغلب على هذه الصعوبات من خلال الآتي^(٥):

١ - استيراد لوازم بناء السفن من أخشاب وقطران ومراسي... من الخارج من الأستانة وبلاد الشام واليونان خاصة ومن غيرها من الدول الأوروبية.

٢ - الاستفادة من بعض أجزاء المراكب القديمة

الشواني الطرابلسية»^(٦). وعلى الرغم من أن هذا القول لا يخلو من مبالغة إلا أنه يدل دلالة واضحة على أن الأعداء كانوا يحسبون ألف حساب للمراكب الطرابلسية وقياداتها، وكانت الشواني تحتوي على أبراج وقلاع للدفاع والهجوم إلى جانب مخازن للمواد الغذائية وصهاريج لمياه الشرب حتى تمكن بحارتها من البقاء طويلاً (انظر اللوحات المرفقة).

ب - الغليونيات : مفردها غليون، وهو من المراكب الحربية والتجارية في آن واحد، ومن الجدير بالذكر أنه لا يوجد فارق كبير في هذه المدة بين المراكب الحربية والتجارية، وأن استخدام المدفعية لا يزال محدوداً للغاية، ومعظم الأسلحة كانت أسلحة بيضاء والمنجنيق. والمنجنيق من الآلات الحربية المعروفة منذ العصور الوسطى، يستخدم لقذف الحجارة، والنار اليونانية، وهي النفط المشتعل أو الزيت المغلي، وكانت له منصات خاصة تنصب على السفن الحربية.

ج - الكادرغات : مراكب حربية كانت مستخدمة في البحر المتوسط منذ بداية القرن السادس عشر في الأساطيل العثمانية خاصة، ومنها بطبيعة الحال الأسطول الطرابلسي.

د - القباقي : زورق طويل وضيق يسير بالمجداف، ولا يحتاج في صناعته إلى تقنية عالية، وبالتالي كان المصنّع منه في ترسانة طرابلس عدداً وفيراً، يستخدم في العادة في نقل الرجال والغنائم وما شابه ذلك.

هـ - الفلائك : مراكب صغيرة بسيطة الصنع قياساً بغيرها، تستعمل للأغراض الخفيفة مثل الخدمات الساحلية خاصة.

ولقد شهدت صناعة السفن الحربية مع بداية القرن السابع عشر تطوراً ملحوظاً؛ فقد استطاعت إسبانيا صناعة نوع من المراكب الحربية يتكون من

ثلاثة طوابق، ويبلغ عدد مدافعه قرابة ٧٠ مدفعاً، كما قامت إنجلترا، وهي التي بنت امبراطوريتها على قوتها البحرية، ببناء نوع جديد من القطع الحربية، يصل طوله إلى حوالي ٤٠ متراً، ويحمل قرابة ٧٠ مدفعاً أيضاً، كما شهد هذا القرن تغييراً في أسماء السفن من غليون وغراب وشانية إلى قرويت وفرقاطة^(٧).

وعلى صعيد ترسانة طرابلس فقد واكبت هي الأخرى هذه المتغيرات البحرية العالمية؛ ففي بداية هذا القرن عرفت طرابلس نوعاً جديداً من المراكب، هو السفن المستديرة، ويبدو أن ظهورها كان متزامناً مع ظهورها في البحرية التونسية والجزائرية^(٨). وبالتأكيد استفادت ترسانة طرابلس من الأيدي العاملة الفنية المدربة، التي وفرتها لها عمليات الغزو، شأنها في ذلك شأن بقية آليات المغرب ومراكش. ففي نهاية النصف الأول من القرن السابع عشر ضمت ترسانة طرابلس إليها خبيراً في صناعة السفن يدعى بيير أبلنج PIERRE PLANGE فبنى لطرابلس مركبين على الطراز الحديث^(٩)، وفي سنة ١٦٥٤ أسر البحارة الطرابلسيون باتروجر PATRON ROUGER وهو خبير فرنسي من ابروفنسال، قام ببناء أربعة مراكب حديثة^(١٠).

ولا شك في أن هذه العناصر الفنية الأجنبية قد أسهمت في خلق كوادرو وطنية مع مرور الزمن، واكبت التطور العالمي لمثل هذه الصناعة، وهي السياسة التي حرصت عليها طرابلس منذ بداية تاريخها الحديث، وضحت في سبيلها ليس بالبحرية التجارية فحسب، بل بالجيش البري أيضاً؛ لكي تستطيع الوقوف في وجه العدو التقليدي للإسلام والمسلمين القادم من وراء البحار وهم النصارى، فالجيش البري لا يستخدم غالباً إلا من أجل السيطرة على الدواخل. ففي الجنوب تعدّ الصحراء حاجزاً طبيعياً يصعب اجتيازه لتهديد أمن وسلامة البلاد، إلى جانب عدم وجود أي عداء مع سكان جنوب

هذا العنصر قد أفاد البحرية الطرابلسية من خلال نقل التقنية الحديثة إليها؛ إذ إنه ينتمي إلى دولة قوية معروفة بأسطولها الحديث.

صناعة السفن خلال القرن ١٨ والثلث الأول من القرن ١٩

في بداية القرن التاسع عشر ضمت ترسانة طرابلس مهندساً وبعض الفنيين الإسبان المهرة في صناعة السفن، كان يطلق عليه آنذاك (كابو ماسترو السبنيور)^(١٦)؛ أي مشرف فريق العمل الإسباني، الذي نال احترام رجال البحرية الطرابلسية وتقديرهم، ونال الهدايا والمكافآت من أولي الأمر في الأيالة^(١٧) حتى يبذل هذا الفريق مزيداً من الجهد في إتقان بناء المراكب. ويصف الطبيب الأمريكي جوناثان كودري COWDERY S. J. في مذكراته التي كتبها عندما كان أسيراً في طرابلس (١٨٠٣ - ١٨٠٥) بقوله: «... في ١٥ ديسمبر ١٨٠٣ أنزلت إلى البحر سفينة ذات قلاعين للبasha كان قد بناها النجارون الإسبان، وهي رشيقة جداً، وقد أعدت لحمل ٦ مدافع»^(١٨)، كما كان يعتمد على هذا الخبير عند شراء المراكب الجاهزة. وإلى جانب فريق العمل الإسباني المشار إليه كان هناك عددٌ من الفنيين والصُّناع الطرابلسيين والمغاربة - تونس والجزائر - الذين أسهموا في صناعة السفن بطريقةٍ أو بأخرى، ومنهم على سبيل المثال لا الحصر الأسطى^(١٩) حسن الضبع، والأسطى حسن التونسي، والأسطى علي الجزائري^(٢٠). وقد بلغ عدد العاملين في الترسانة في بعض الأحيان المائة والعشرين^(٢١) ما بين عاملٍ وفنيٍّ في المجالات المختلفة. وكان لهم أجورٌ ومرتبات يتقاضونها بانتظام، علاوةً على المنح والهدايا التي تعطى لهم عند إنجاز عملٍ معين، وفي المناسبات الدينية المختلفة. وكان حوض صناعة السفن في هذه المدة يحتوي مخازن للمواد الخام، وأخرى للمراكب المصنعة^(٢٢) إلى جانب ورش العمل للمراكب الكبيرة.

الصحراء. وعلى الرغم من أن هذه القاعدة الاستراتيجية مهمة للغاية، ليس لطرابلس فحسب، بل لكل دول المغرب عامة، المواجهة لدول جنوب أوروبا، إلا أننا لا ندري ما السبب في إغفالها وتجاهلها وعدم الاستفادة من هذا البعد الاستراتيجي للبحرية، وهذا الساحل الطويل.

وخلال القرن الثامن عشر، وبالتحديد خلال النصف الثاني منه، كان الأسطول الطرابلسي يضم الأنواع الآتية^(١١): **السنايك**: وهي جمع سنبك، ومربعات الأشرعة: وهي مراكب حربية ذات حجم كبير بصفة عامة، وهي لا تعتمد على المجاديف، ولكنها تسير بالشرع، وذات فوهات نارية عالية، أي إن نسبة المدافع عليها أكبر مما كان عليه الوضع في السابق. كما شهدت ترسانة طرابلس في هذه المدة نوعاً جديداً استطاع أن يأخذ مكانه بسرعة بين المراكب العاملة في البحرية الطرابلسية.

ونجد وصفاً لهذه المراكب في الوثائق التي ترجع إلى ذلك التاريخ؛ حيث جاء في إحداها «سنبك مركب في كاندي - إحدى الموانئ المهمة لجزيرة تكريت - على الطريقة اللندنية، الصاري في المؤخرة، والشرع لاتيني في الأمام، ويتسع لحوالي ستين رجلاً وعشرة مدافع»^(١٢).

ونجد في وثيقة أخرى الوصف التالي: «سنبك مركب في رودس، خلفيته مطلية بالأحمر، وصاريه مخصص لشرع لاتيني، ولكنه يحمل شرعاً مربعاً يسع مائة رجل وعشرين مدفعاً»^(١٣). وكان بعض هذه القطع يصنع في ترسانة طرابلس حيث جاء في تقرير مؤرخ في سنة ١٧٦٨ ما يأتي: «... اكتملت أجزاء السنبك الذي كان يجري تركيبه في طرابلس، وأصبح جاهزاً للعمل»^(١٤). ومن الجدير بالذكر أن ترسانة طرابلس قد ضمت إليها في هذه المدة ضابطاً فرنسياً يدعى إيكارد ECARD، لجأ إلى طرابلس واعتنق الإسلام، واتخذ اسم مراد رايس، وتولى عدة مناصب، منها رئاسة الترسانة^(١٥). ولا شك في أن

أما السفن الصغيرة فكان مخصصاً لصناعتها شاطئاً صغيراً في الميناء، وكان أسلوب العمل المتبع في هذه المدة إعطاء كل فريق عمل مسؤولية بناء قطعة بحرية بما في ذلك الأسرى ذوي الخبرة في هذا المجال^(٢٣)، وهو أسلوب أدى إلى التنافس بين أعضاء فريق العمل، وانعكس ذلك على سرعة الإنجاز والدقة والإتقان في البناء.

وتميّزت صناعة السفن في ترسانة طرابلس، منذ ظهورها في الواقع خلال العصر الحديث، بالخفة والسرعة دون النظر إلى النواحي الفنية الأخرى، وهي المواصفات المطلوبة لحرب المجموعات الخاطفة، حتى تستطيع السير بالتيار الضعيف، والرسو في الأعماق الضحلة أيضاً، وبالتالي الاقتراب أقصى ما يمكن من الشواطئ.

ويلاحظ القارئ هنا أن معلوماتنا عن هذه المدة غزيرة نسبياً، ويرجع السبب في ذلك إلى وفرة المادة المصدّرية قياساً بالمدد السابقة، ولكن المادة المصدّرية في مجملها تعدّ شحيحة للغاية؛ فالوثائق الطرابلسية، وكذلك المغربية، من خلال اطلاعي على الأرشيف التونسي، وما ذكره الباحثون الجزائريون في هذا الموضوع عن الأرشيف الجزائري^(٢٤)؛ فهي لا تولى البحرية أهمية كبيرة تتماشى ودورها المهم والخطير في الأحداث التي كان يمر بها البحر المتوسط. وعلى أي حال ما يمكن استيفائه من المصادر حول الأنواع التي كانت تصنع في هذه المدة الآتي:

١ - السكونة : سكونة SCHOONER

السكونة من المراكب المصنعة في ترسانة طرابلس، وهي من المراكب الشراعية المستخدمة في البحر الأبيض المتوسط للأغراض الحربية والتجارية^(٢٥). وكان بعضها مبطن بالنحاس. ومن الجدير بالذكر أن عملية تبطين المراكب بالنحاس تعدّ من التقنيات الحديثة نسبياً في عالم صناعة السفن

الحربية في تلك المدة، وعلى سبيل المثال كانت أول بارجة فرنسية مبطنة بالنحاس هي البارجة (افجني) سنة ١٧٧٨^(٢٦) وتغطية الهيكل بالنحاس تؤخر تعفن الخشب الناجم عن الديدان المائية، حيث كانوا يستخدمون القطران في السابق.

وكان عدد مدافع هذا النوع من المراكب يصل إلى حوالي ٢٤ مدفعاً، وهي ذات كثافة نارية عالية نسبياً، وفي الوقت نفسه كانت تتميز بالخفة والسرعة، وهي من الخصائص المهمة التي جعلتها من المراكب المفضلة للغزو؛ فقد كانت أول القطع الخارجة خلال سنة ١٧٩٦، وقد سجلت حوالي سبع طلعات حربية خلال سنوات (١٧٩٦ - ١٧٩٨) غنمت خلالها خمس غنائم، وهي عبارة عن مراكب تجارية^(٢٧).

والسكونة قد تغزو منفردة أو ضمن عدة مراكب كما هي الحال في حرب المورة ١٨٢١ - ١٨٢٧، وقد تستخدم في المجال التجاري أيضاً وعلى نطاق واسع في البحرية الطرابلسية.

٢ - الشباك ، شابيكو JABEQUE

الشباك والجمع شباكات وشبابك^(٢٨)، وفي الإيطالية شابيكو (SCIABECCO)، وفي الإسبانية جابيكو (JABEQUE)^(٢٩)، فالشباك ينتمي لعائلة المراكب الحربية، وله مقدمة ممتدة، وجؤجؤ ينتهي بقاطعه على شكل سيف؛ فقد كان يمثل سفينة ذات شخصية خاصة، وكانت مؤخرتها تقوم على أرضية خارجية مكونة من خشبة بين جناحين، جاعلةً المتراس ممتداً ومحاطاً بممر، أما تصرّتها فكانت تتألف من ثلاث صوار. ففي المقدمة يوجد الصاري الأمامي مائلاً جداً نحو الأمام، وفي الوسط يوجد الصاري الكبير، وأما صاري المؤخرة فيوجد بقرب المقود، الذي يحمل في بعض الأحيان مصطبة صغيرة.

وتتكون الشباك في العادة من ثلاثة أشعة أيضاً فوق هوائيات، غير أن بعضها كان يقاد بأشعة

مربعة على صاريات تكون قطعة واحدة؛ أي إنها مكونة من ثلاث قطع مطعمة بعضها على الآخرين، أما الصاري الأخير فيحمل في أغلب الأحيان شراعاً لاتينياً، وقد عرفها دوزي فقال: «الشباك سفينة حربية صغيرة الحجم تستعمل عادةً في البحر المتوسط»، وهي من السفن المصنعة في ترسانة طرابلس؛ ومنذ القرن الثامن عشر الميلادي، وربما قبل ذلك؛ لأنها من المراكب التي عرفها العرب في العصور الوسطى^(٣٠). وكان يوجد عدة قطع من هذا النوع في الأسطول الطرابلسي، وكان متوسط عدد مدافعها عشرة مدافع، إلى جانب عددٍ من البحارة، قد يصل عددهم إلى عشرين ومائة بحار على القطعة الواحدة، وقد تميّزت الشبايك بالخفة والرشاقة والسرعة وتماسكها فوق البحر على الرغم من خفتها، ولهذا كانت دائماً ضمن تشكيلات مراكب الغزو، حيث يعتمد عليها في مهاجمة سفن الأعداء والدخول بها إلى المناطق الضيقة.

٣ - الطراد TARID

الطراد والجمع طرائد وطرادات^(٣١)، والطراد سفينة صغيرة وسريعة، وهي من المراكب المستخدمة في العصور الوسطى عند المسلمين «لحمل الخيول والفرسان، وهي سريعة كالحصان المطارد، أو الحيوان المطرود؛ لأنها تسارع بطرد الأعداء، كما يقال «طريدة»، وقد أخذها الأوروبيون عن العرب، مشتقين اسمها من العربية»^(٣٢). ففي الإسبانية تسمى (TARIDA)، وفي الفرنسية (TARTANE)، وفي الإنجليزية (TARTAN)، وفي الإيطالية TARTANA. غير أنه بمرور الزمن تغير مدلول هذا اللفظ، حيث صار يطلق على نوعٍ من المراكب الحربية الخفيفة المستخدمة في البحر المتوسط، وكان لها صار واحد يحمل شراعاً لاتينياً مثل الزوايا فوق هوائي وزاوية مربوط. والطراد أو - الطرطان - من المراكب الطرابلسية الصغيرة المتوسطة المصنعة في ترسانة طرابلس، التي كانت تشكل عدداً كبيراً

في قائمة الأسطول الطرابلسي في هذه المدة، خلال السنوات الأولى خاصة؛ حيث كانت البحرية تعتمد على مثل هذه المراكب الصغيرة في حملاتها البحرية.

٤ - الغليوطا - غليونه GALIOTE

الغليوطا أو الغليوننة من المراكب الشراعية الإسبانية القديمة^(٣٣)، وهي كذلك في الإنجليزية (GALLEON)، وفي الفرنسية (GALIOTE)، وفي الإيطالية GALEA، ويلاحظ أن اللفظ الفرنسي هو السائد في طرابلس، أي غليوطا، الجمع غلائط، وقد يسميها بعضهم جوليت، وهي من المراكب التي كانت تصنع في طرابلس منذ القرن الثامن عشر الميلادي^(٣٤). ومن غير المستبعد أنها كانت تصنع قبل هذا التاريخ، ويوجد منها في البحرية الطرابلسية بعض الأحجام المختلفة، منها الكبير، وأغلبها صغير الحجم.

واستخدامات الغليوطا متعددة، فهي من المراكب التي كانت تتولى حراسة الميناء ومراقبته ليلاً في الأيام العادية، والمراقبة ليلاً ونهاراً في الحالات الطارئة، وعندما يكون هناك شعور بالخطر المفاجيء، كظهور بعض المراكب المشكوك في أمرها، حيث يستقل البحارة والعساكر الغلايط، ويستعدون للأمر، وقد تكلف الغليوطا بالقيام بمهام الدورية على السواحل، أو متابعة مركب معين وإرجاعه إلى الميناء، أو التأكد من وجهته، إضافة إلى أي مهام أخرى قد تسند إليها.

ويلاحظ أن الغليوطا كانت تشارك في عمليات الغزو في بداية حكم يوسف باشا بصورة أكثر فاعلية، ولعل ذلك راجع إلى نقص المراكب الكبيرة مثل القريبطة والسكونه وغيرها، على الرغم من أن عدد مدافعها لا يتجاوز أربعة المدافع، وقد بلغ عدد طلعاتها خلال السنوات الثلاث الأولى من حكم يوسف باشا حوالي ثماني طلعاتٍ من أصل سبع

٢ - الشقف

من الزوارق الخفيفة أيضاً، وكانت تستخدم في المجال التجاري، وكذلك ضمن مراكب الغزو لنقل الغنائم، وقد يطلق لفظ الشقف على أي نوع من القطع البحرية، كما يقال الشقوف على مجموعة من المراكب المختلفة، ولا يزال هذا اللفظ شائع الاستعمال بين أوساط البحارة حتى يومنا هذا.

٣ - الأنشونات - لنجول LACEIA

الأنشونة، نوع من القوارب الصغيرة المصنعة في ترسانة طرابلس^(٣٩)، وقد عرفها دوزي بأنها زورق مدفعية^(٤٠)، وهي في الإيطالية LACEIA أي أنشونه، ويعد هذا النوع من القوارب من توابع الأسطول الحربي الطرابلسي، المستخدم في العمليات الدفاعية على نطاق واسع، فكان البحارة والعساكر يركبون الأنشونات عند ظهور المراكب المعادية، أو تلك التي يشتبه بأمرها، كما حدث سنة (١٢٤٣هـ = ١٨٢٨م) عندما ظهرت مجموعة مراكب تابعة لفرنسا، إضافة إلى استخدامها في أغراض أخرى كمراكب للشحن أو الصيد وغير ذلك من الأمور التي تتلاءم وهذا النوع من المراكب الخفيفة.

٤ - الفلائك FELUCA

تنتمي إلى مجموعة الزوارق الصغيرة، وأصلها من الفلك، وتجمع على فلائك وفلايك^(٤١). تعد من توابع السفن الكبيرة التي لا تستطيع الوصول إلى الشواطئ مباشرة، وهي من المراكب المصنعة في طرابلس، وتستخدم لعدة أغراض، منها الصيد والنزهة ونقل الركاب من الميناء إلى المراكب الكبيرة، التي لا تستطيع الوصول إلى الميناء نظراً لحاجتها إلى العمق الكافي.

خصائص المراكب الطرابلسية :

من خلال العرض السابق لسفن الأسطول الحربي الطرابلسي ومراكبه، يمكن القول إن البحرية الطرابلسية قد واكبت التطور، مستفيدة قدر الإمكان

وأربعين؛ أي بنسبة ١٧٪، وعلى حسب ما جاء في التقرير المجهول عن البحرية الطرابلسية أنه كان يوجد قطعتان كبيرتان من هذا النوع في البحرية الطرابلسية على الأقل، الأولى مسلحة بأربعة مدافع، وعدد بحارتها ثلاثون بحاراً، والثانية مسلحة بمدفعين، وعدد بحارتها عشرون بحاراً، هذا في الأحوال العادية، أما في الأحوال الأخرى فإن العدد يرتفع بطبيعة الحال.

الباركو - الصندل BARQUE

الصندل والجمع صنادل^(٣٥)، وقد صنّفه دوزي من القوارب^(٣٦)، وعرفه سرهنك بأنها سفينة صغيرة^(٣٧)، ويطلق عليها في الإيطالية (BARCONE)؛ أي مركب صغير، وفي الفرنسية (BARQUE). ويبدو أن اللفظ الفرنسي الأكثر شيوعاً في طرابلس، حيث جاء عند صاحب اليوميات، وفي تقارير قنصل نابلي بطرابلس^(٣٨)، وهو نوع من المراكب التي تصنع في ترسانة طرابلس، وتسليح بالمدافع، كما يستخدم في الأغراض التجارية.

توابع الأسطول

تحتوي هذه المجموعة على عدد كبير من المراكب الصغيرة التي تستخدم في الأغراض المختلفة بما يتناسب وحجمها الصغير وإمكاناتها المحدودة، وتضم الأنواع الآتية:

١ - الزوارق

تعدّ الزوارق من توابع الأسطول البحري الطرابلسي، وقد وصل عددها في بعض الحالات إلى حوالي أحد عشر زورقاً كبير الحجم، مسلحة بمدفع واحد لكل قطعة، ويصل عدد بحارتها إلى مائتي بحار، تستخدم لنقل الغنائم، إضافة إلى استخدامها في النقل التجاري الخفيف في الموانئ القريبة خاصة، مثل مصراتة، وبنغازي، وزوارة، وجربة، كما تستخدم في صيد الأسماك على طول الساحل الطرابلسي.

من التحسينات التي طرأت على قطع الأسطول الحربي على المستوى العالمي؛ فقد تمتع الأسطول الطرابلسي بإدخال مثلث الصواري ذي القلوع المربعة العديدة، التي توفر مجالاً أوسع في أحكام نسبة القلوع وضبطها إلى قوة الريح، حيث سيطرت المراكب ذوات الصاريين؛ البريك ذو القلوع المربعة، والقريبطة، والجوليت ذات القلوع المشرعة، على البحرية الحربية الطرابلسية، وهي المراكب نفسها المستخدمة في الأساطيل البحرية الحربية الأوربية، فعلى سبيل المثال كانت المراكب المكونة للفرقة الدانماركية التي هاجمت طرابلس سنة ١٧٩٧م مؤلفة من «فرقاطة وأبريق وشباك»^(٤٢)، وكذلك كانت هذه المراكب - أي أبريق والقريبطة - من المراكب المكونة للأسطول الفرنسي.

وقد تميزت المراكب الطرابلسية التي تمّ تصنيعها في طرابلس بالآتي:

١ - ضرورة توافر السفن السريعة والمسلحة في أي وقت؛ لمجابهة أي احتمال طارئ، هجومي أو دفاعي.

٢ - ضرورة إعطاء الأولوية للخفة والسرعة، ولهذا كان هيكل السفينة خفيف الوزن غالباً وصغير الحجم.

وكانت المراكب المستوردة من الخارج أو المأسورة تخضع لهذه التعديلات التي ترفع من كفاءتها، كما حرص على أن تكون المراكب الطرابلسية نظيفة دائماً، وتُعاد صيانتها بصورة مستمرة، كما كانت تترك مساحة واسعة على سطحها؛ لكي توفر حرية الحركة للبحارة والتقليل من حمولة السفينة. وكذلك المواد الغذائية ومياه الشرب الضرورية لطاقم السفينة من ناحية أخرى، وللمقاتلين الذين يوجدون على ظهرها، كانت محدودة للغاية، حيث تكفي لمدة شهر تقريباً، وعلى هذا الأساس كانت السفينة البحرية الطرابلسية لا

تحمل على ظهرها إلا الضروري من أسلحة مختلفة، مثل المدافع والبنادق والذخائر وغير ذلك.

ولا شك في أن نتيجة الخفة والسرعة التي حافظت عليها البحرية الطرابلسية قد أعطاهها ميزة على نظيراتها في الأساطيل المعادية المثقلة الكاهل بالعديد من الأشياء، التي يعدها الطرابلسيون غير ضرورية، كصناديق الملابس للبحارة والخزائن الخاصة بهم، أما من حيث العدد والعدة فإن الأسطول الطرابلسي لم يكن يتمتع بعدد كافٍ من القطع الحربية قياساً على ما كان لدى أساطيل الدول الأوربية حتى الصغيرة منها ك: نابولي والسويد والدانمارك على سبيل المثال.

الخاتمة :

من خلال العرض السابق لصناعة السفن في طرابلس الغرب يمكن القول إنها مرت عبر تلك المدة (١٥٥١ - ١٨٣٥) بعدة مراحل، واكبت خلالها التطور العلمي الذي حدث في مجال هذه الصناعة الاستراتيجية، واستفادت طرابلس من العناصر الأجنبية التي وفرتها لها عمليات الغزو، ومكنتها من إعداد كوادرو وطنية أسهمت بقسط وافر في هذه الصناعة، التي تعدّ من أسس حركة الجهاد البحري الإسلامي منذ بداية العصر الحديث حتى احتلال فرنسا للجزائر عام ١٨٣٠، وفرض شروطها على تونس وطرابلس في صيف العام نفسه، التي كان منها التخلي عن الغزو البحري.

وهكذا لم تكن نهاية صناعة السفن في طرابلس نهاية لحركة الجهاد البحري فحسب، بل كانت مرحلة جديدة في تاريخ الطرابلسيين، لعلّ أبرز خصائصها تزايد النزعة الاستقلالية لدى الطرابلسيين من ناحية، ومحاولة الدولة العثمانية إحكام سيطرتها عليهم من ناحية أخرى، إضافة إلى ظهور الأطماع الأوربية الحديثة في المغرب عموماً والصراع فيما بينها من أجل السيطرة عليه، وإعادة رسم خارطة الوطن العربي بما يتمشى وأهدافها. ●

- ٢٧ - أرشيف الخارجية الفرنسية بباريس: مج ١٤٢/٣٠.
- ٢٨ - السفن الإسلامية: ٧٣.
- ٢٩ - تكملة المعاجم العربية: ٢٤١.
- ٣٠ - السفن الإسلامية على حرف المعجم: ٧٤.
- ٣١ - المصدر نفسه: ٨٨.
- ٣٢ - المصدر نفسه: ٨١.
- ٣٣ - المصدر نفسه: ١١٦.
- ٣٤ - طرابلس والبندقية في القرن الثامن عشر: ٢٩٩.
- ٣٥ - السفن الإسلامية على حرف المعجم: ٨٧.
- ٣٦ - تكملة المعاجم العربية: ٨٧/٢.
- ٣٧ - حقائق الأخبار عن دول البحار: ٦١٢/١.
- ٣٨ - مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، شعبة الوثائق الأجنبية، ملف نابولي الخطاب المرسل بتاريخ ٢٥ / ٨ / ١٨١٤.
- ٣٩ - اليوميات الليبية: ٤٥٦.
- ٤٠ - دوزي: ٣٩١/١.
- ٤١ - السفن الإسلامية على حرف المعجم: ١١٦.
- ٤٢ - عوامل نشأة البحرية المغربية الحديثة، مجلة كلية الدعوة، ع ١٤ / ٥٢٠.

المصادر والمراجع

- دهمان : محمد أحمد.
- معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي، دار الفكر المعاصر، بيروت، ١٩٩٠م.
- دوزي : رنهارت.
- تكملة المعاجم العربية، ترجمة محمد سعيد النعيمي.
- روسو : البارون ألفونسو.
- الحوليات التونسية منذ الفتح العربي حتى احتلال فرنسا للجزائر، ترجمة محمد عبد الكريم الوافي، جامعة قاريونس، بنغازي - ليبيا، ١٩٩٢م.
- سرهنك : إسماعيل.
- حقائق الأخبار عن دول البحار، المطبعة الأميرية ببولاق، القاهرة، ١٣١٢هـ.
- الطويل : أمحمد سعيد.
- عوامل نشأة البحرية المغربية الحديثة، مجلة كلية الدعوة الإسلامية، ع ١٤ س ١٩٩٧، طرابلس - ليبيا.

- ١ - حول هذا الموضوع راجع: عوامل نشأة البحرية المغربية الحديثة، مجلة كلية الدعوة، ع ١٤ / ٥١٥ - ٥٢٨.
- ٢ - المصدر نفسه: ٥٢٠.
- ٣ - حول الوفاق الأوربي وانعكاساته على أيلة طرابلس الغرب وأيلات المغرب الأخرى راجع: الوفاق الأوربي: المجلة التاريخية المغربية، ع ٨٩ - ٩٠ / ١٣٣ - ١٤٢.
- ٤ - نشأة وتطور البحرية الطرابلسية الحديثة ونشاطها خلال ١٥٥١ - ١٧١١: ٨٥ - ٩٥.
- ٥ - المصدر نفسه: ٨٧.
- ٦ - المصدر نفسه: ٨٨.
- ٧ - المصدر نفسه: ٨٨.
- ٨ - الحوليات التونسية منذ الفتح العربي حتى احتلال فرنسا للجزائر: ١١٥.
- ٩ - نشأة وتطور البحرية الطرابلسية الحديثة ١٥٥١ - ١٧١١: ٩٠.
- ١٠ - المصدر نفسه: ٩١.
- ١١ - Revue de L'occident musulman de La Mediteranean: 139.
- ١٢ - IBID: 137.
- ١٣ - IBID: 137.
- ١٤ - IBID: 138.
- ١٥ - الحوليات الليبية منذ الفتح العربي حتى الغزو الإيطالي: ٤٢٥.
- ١٦ - اليوميات الليبية: ٣١٨.
- ١٧ - المصدر نفسه: ٣١٤.
- ١٨ - يوميات الطبيب كودري في قلعة طرابلس الغرب (١٨٠٣ - ١٨٠٥): ٤٠.
- ١٩ - الاسطى هو المعلم البارع في الصنعة، راجع: معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي: ١٦.
- ٢٠ - اليوميات الليبية: ٣٤٤.
- ٢١ - رسائل القليبي بين طرابلس وتونس: ٩١.
- ٢٢ - اليوميات الليبية: ٤٥٦.
- ٢٣ - ليبيا أثناء حكم يوسف باشا: ٥٠، الهامش ٢٤.
- ٢٤ - Histoire De La Marine Algerienne: 21.
- ٢٥ - السفن الإسلامية: ٦٥.
- ٢٦ - تاريخ الحضارات العام: ١٢٣.

كودري : الطبيب جوناثان.

- يوميات الطبيب كودري في قلعة طرابلس الغرب (١٨٠٢ - ١٨٠٥)، ترجمة عبد الكريم أوشويرب، مركز جهاد الليبيين، طرابلس، ١٩٨٢م.

لايان : كولافو.

- ليبيا أثناء حكم يوسف باشا، ترجمة عبد القادر المحيشي، مركز جهاد الليبيين، طرابلس، ١٩٨٨م.
- مركز جهاد الليبيين للدراسات القارية.

شعبة الوثائق الأجنبية، ملف نابولي، الخطاب المرسل بتاريخ ١٨١٤ / ٨ / ٢٥.

موسنيه : رولان ، لابروش : أرنيست.

- تاريخ الحضارات العام، ق١٨، ترجمة يوسف أسعد، وفريد داغر، منشورات دار عويدات، بيروت، د.ت.

النخيلي : درويش.

- السفن الإسلامية على حروف المعجم، جامعة الإسكندرية، ١٩٧٤م.

- نشأة وتطور البحرية الطرابلسية الحديثة، مجلة تراث الشعب، ع ٢ - ٤ س ١٩٩٨، طرابلس - ليبيا.
- الوفاق الأوربي ١٨١٥ - ١٨١٨ وانعكاساته على أيلة طرابلس، المجلة التاريخية المغربية ع ٨٩ - ٩٠ س ١٩٩٨، تونس.

الفقيه : حسن حسن.

- اليوميات الليبية، تح. محمد الأسطى وعمار جحيدر، جامعة الفاتح، ومركز جهاد الليبيين، طرابلس، ١٩٨٤.

فيرو : لوران شارل.

- الحوليات الليبية منذ الفتح العربي حتى الغزو الإيطالي، ترجمة محمد عبد الكريم الوافي، المنشأة العامة للنشر والتوزيع، طرابلس - ليبيا، ١٩٨٢.

القليبي : أحمد.

- رسائل القليبي بين طرابلس وتونس، تح. علي المصراطي، الدار العربية للكتاب، ١٩٨٢م.

كابو : فين جورجو.

- طرابلس والبندقية في القرن ١٨، ترجمة عبد السلام باش إمام، مركز جهاد الليبيين، طرابلس، ١٩٨٨م.

