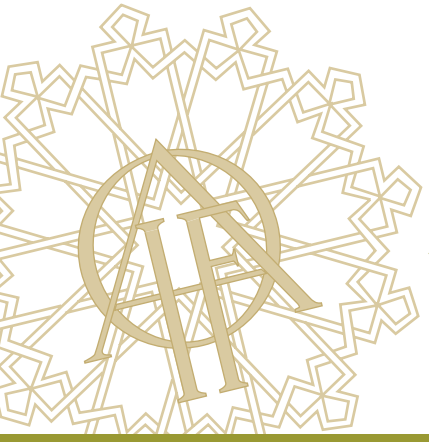
MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE



ANNALES ISLAMOLOGIQUES

en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne

AnIsl 35 (2001), p. 17-59

Hamza Abdelaziz Badr

الغليون واستخدامه كسفينة حربية في العصر العثماني. قراءة اثارية في وثيقة انتشال حطام غليون غارق سنة 1195ه / 1780م Al-ġalyūn wa hu-istiḫdāmu ka-safīna ḥarbiyya fī al-ʿaṣr al-ʿuṯmānī. Qirāʾa aṯāriyya fī waṯīqat intišāl ḥiṭām ġalyūn ġāriq sanat 1195H/1780.

Conditions d'utilisation

L'utilisation du contenu de ce site est limitée à un usage personnel et non commercial. Toute autre utilisation du site et de son contenu est soumise à une autorisation préalable de l'éditeur (contact AT ifao.egnet.net). Le copyright est conservé par l'éditeur (Ifao).

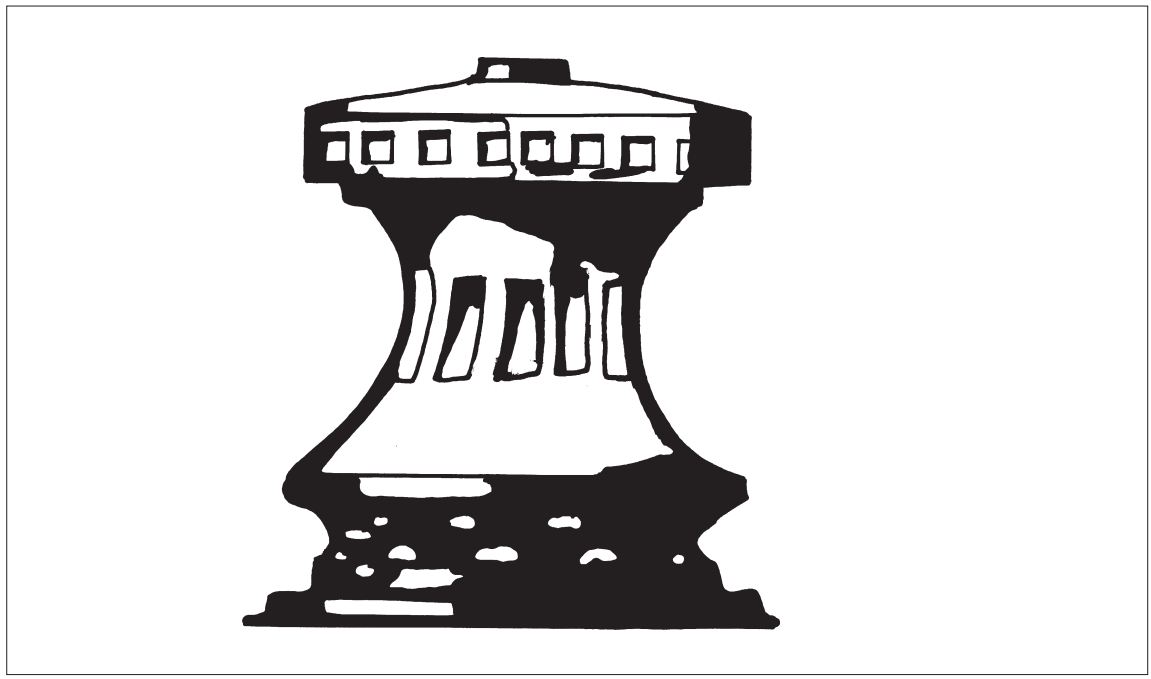
Conditions of Use

You may use content in this website only for your personal, noncommercial use. Any further use of this website and its content is forbidden, unless you have obtained prior permission from the publisher (contact AT ifao.egnet.net). The copyright is retained by the publisher (Ifao).

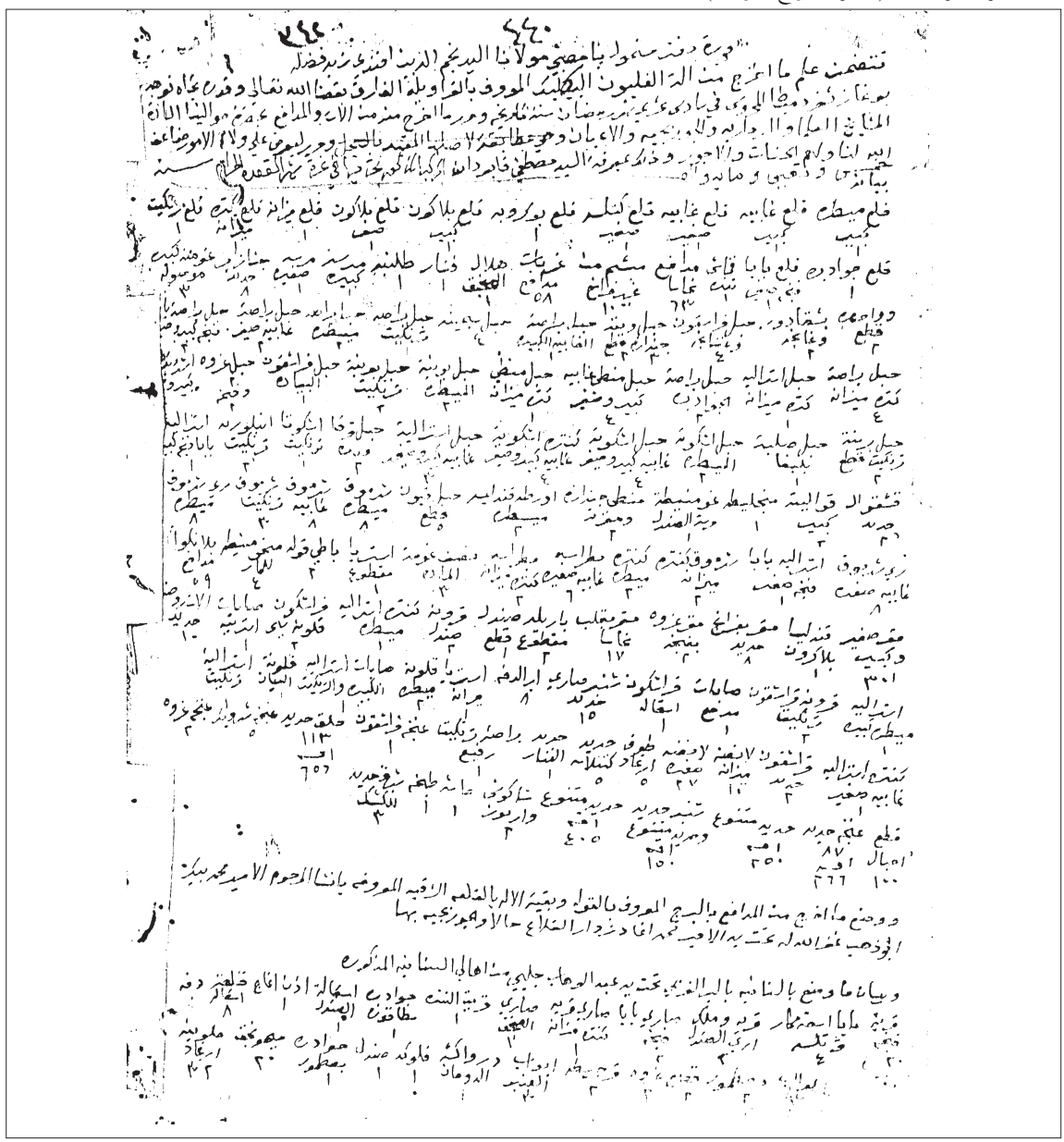
Dernières publications

9782724711264	*La chapelle d'Osiris Ounnefer Neb-djefaou*	Laurent Coulon
9782724711752	*Guide du Caire Islamique*	Hadrien Collet
9782724711660	*Mélanges de l'Institut dominicain d'études orientales 41*	Adrien Candiard (éd.)
9782724711745	*Bulletin archéologique des Écoles françaises à l'étranger (BAEFE)*	
9782724711271	*Du côté de chez Zeus*	Emmanuel Botte (éd.), Hélène Cuvigny (éd.), Michel Reddé (éd.)
9782724711677	*La Description de l'Égypte*	Paul-Marie Grinevald
9782724711714	*La pensée et la pratique pharmacologiques d'Avicenne*	Sylvie Ayari
9782724711899	*BCAI 40*	

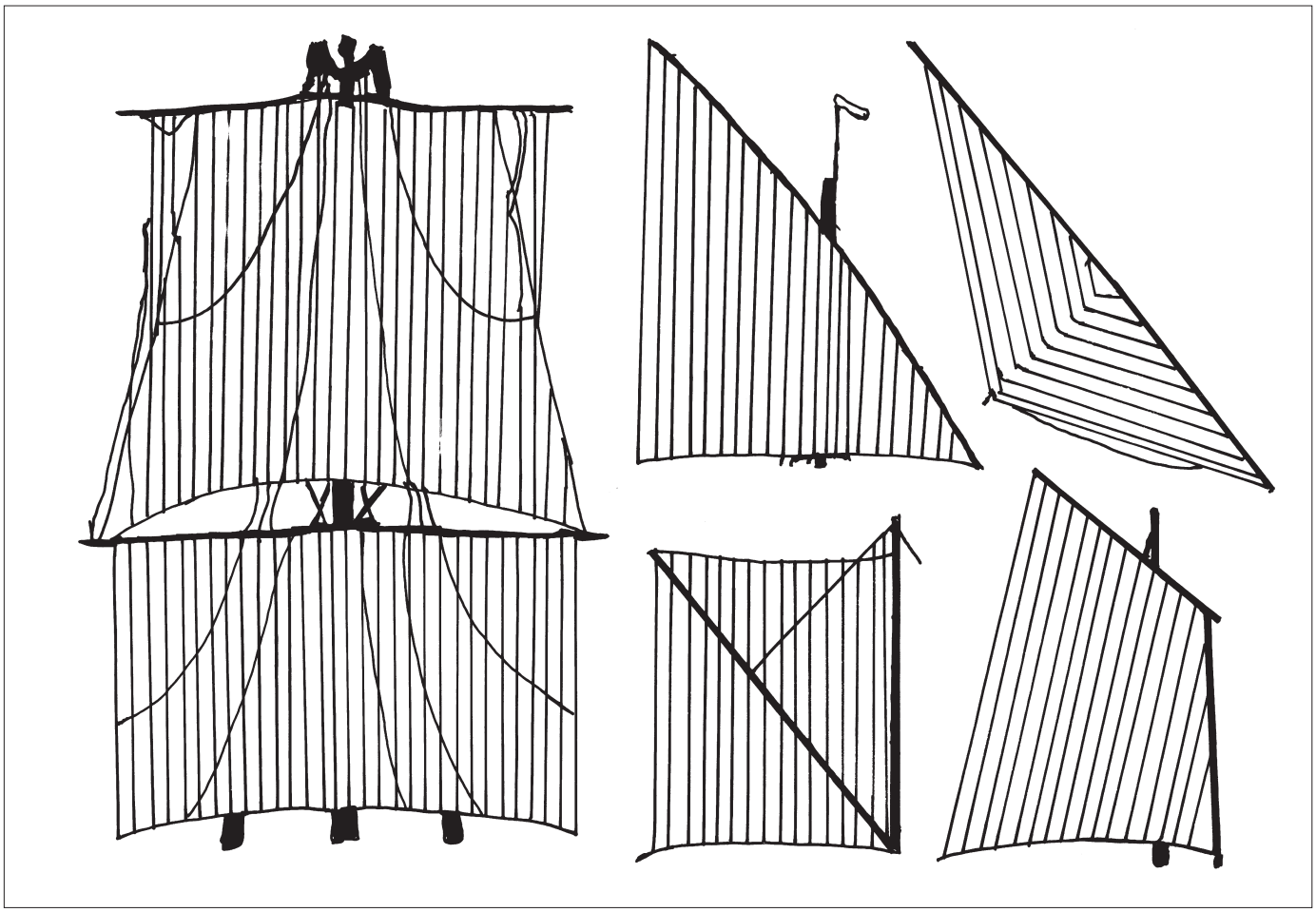
© Institut français d'archéologie orientale - Le Caire



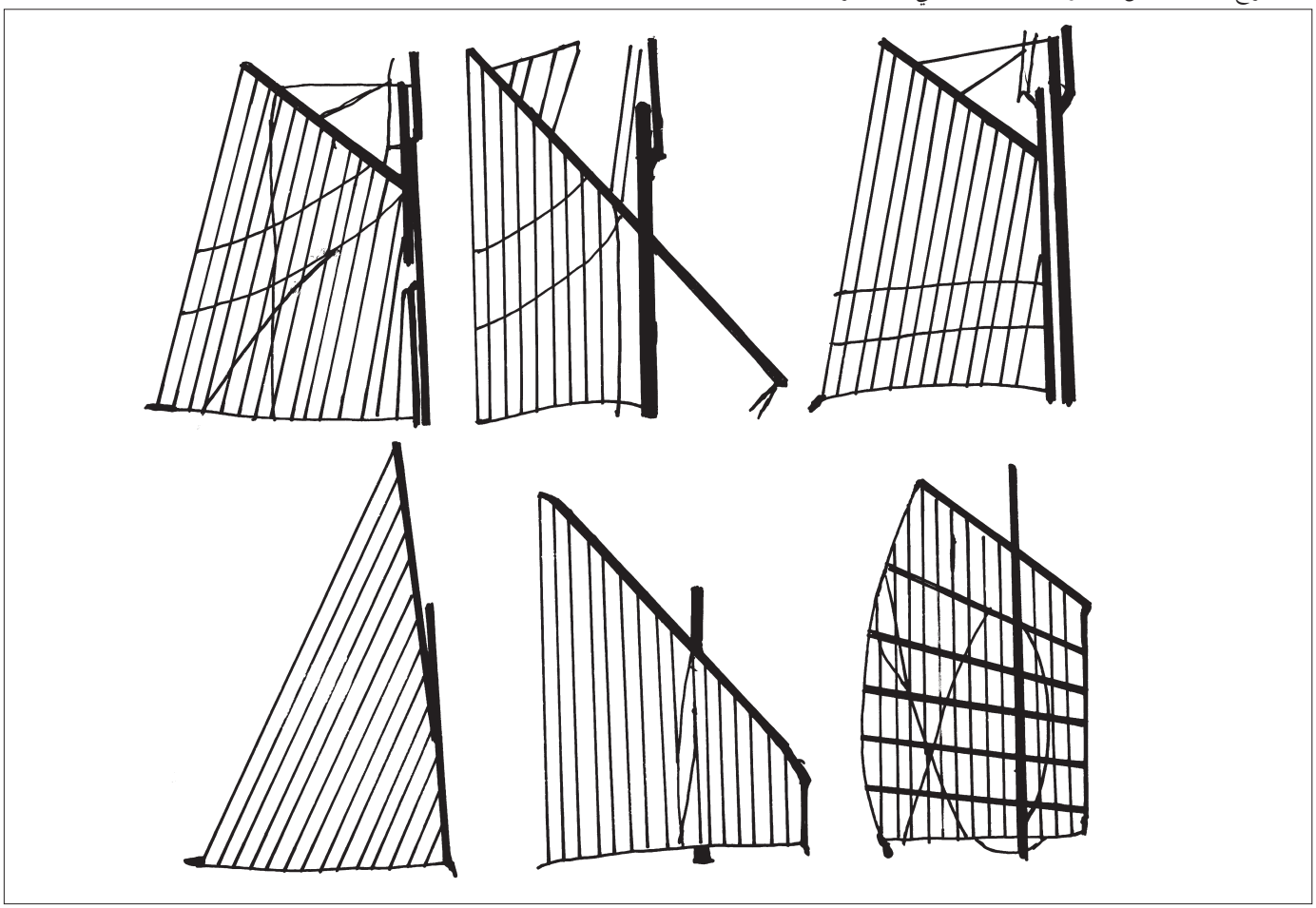
١١. طوق أورغاد، (رحوية لرفع المرساة).



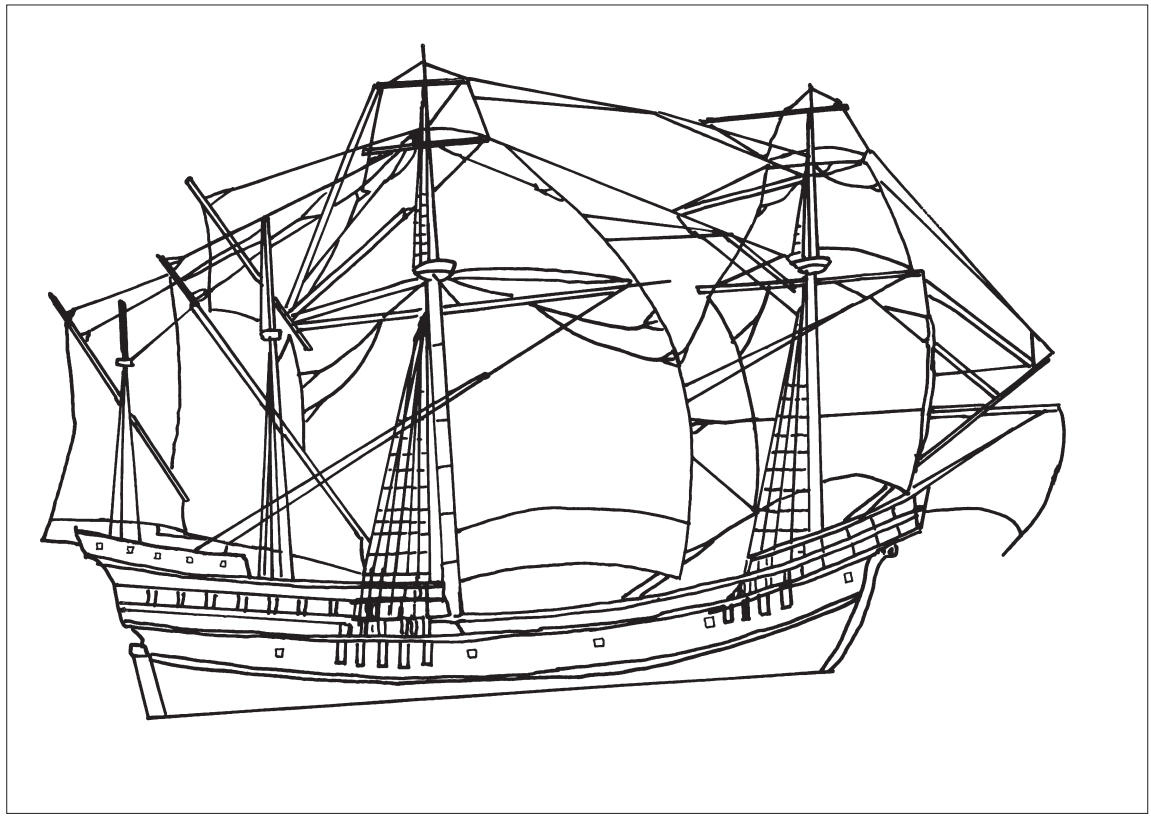
١٢. الوثيقة موضوع البحث.



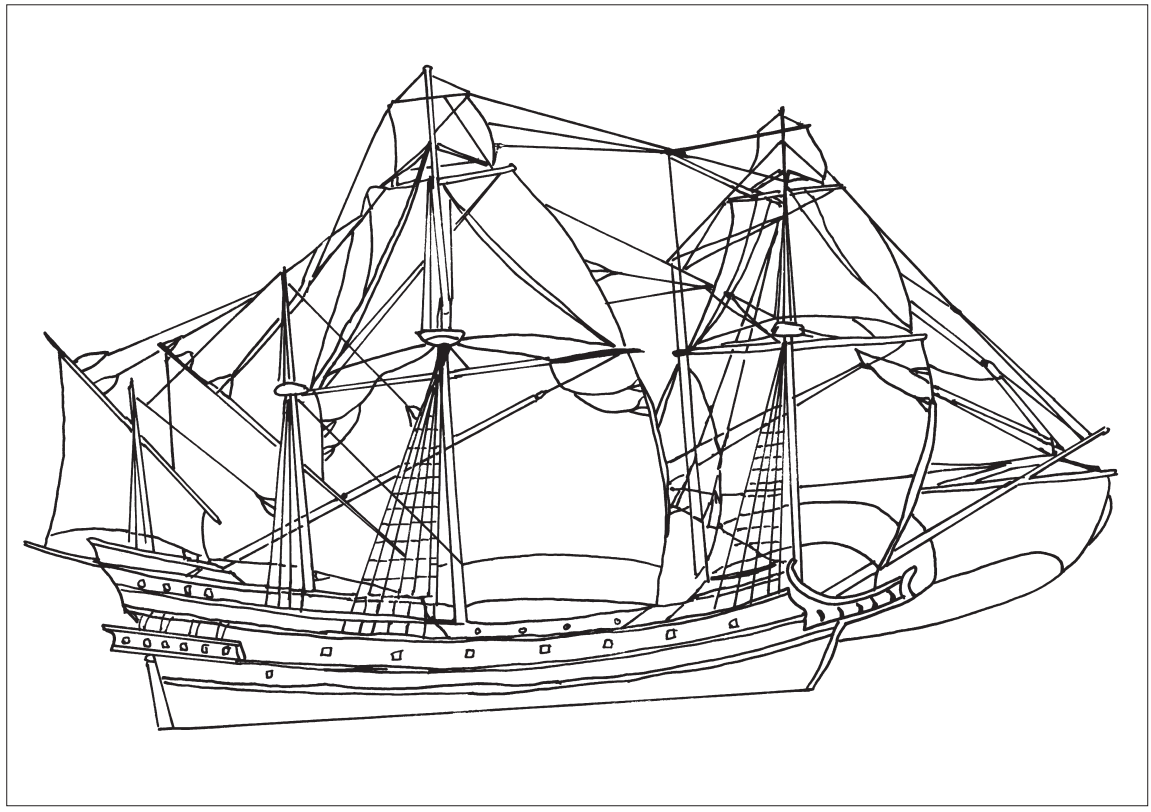
٩. أنواع مختلفة من الأشرعة المستخدمة في الغليون.



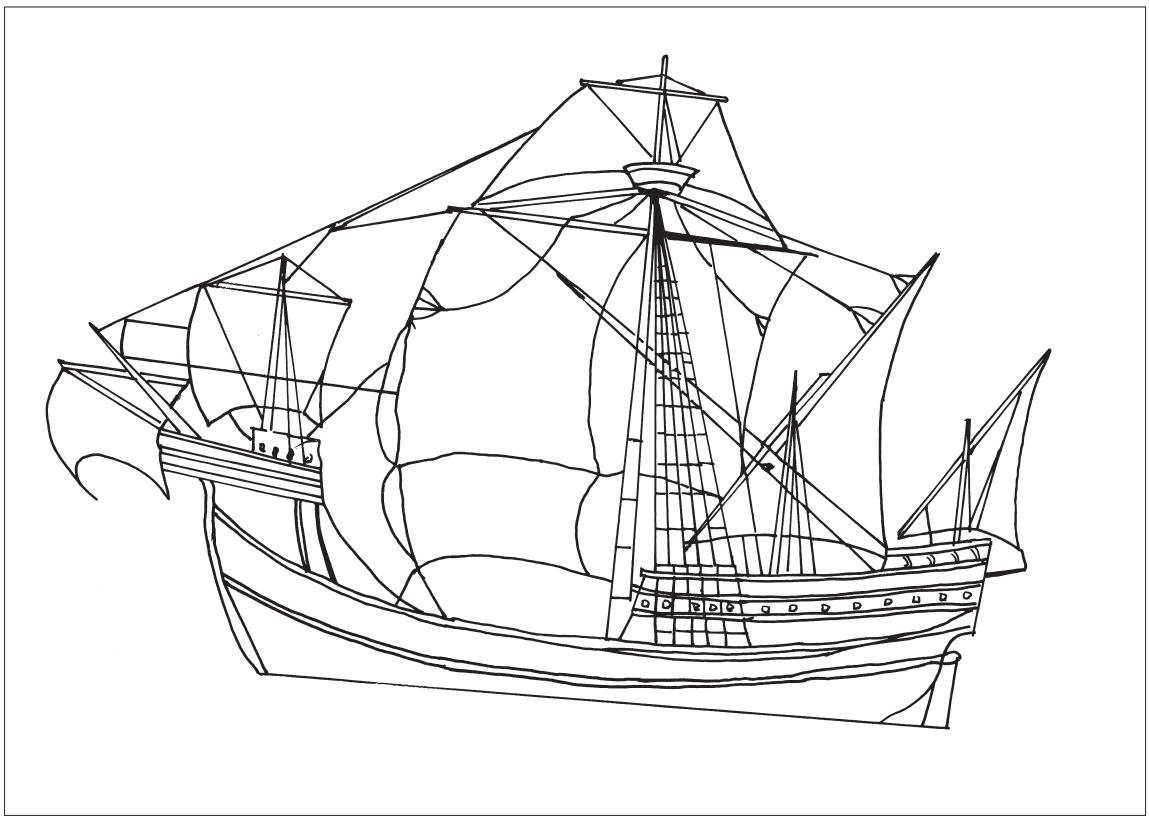
١٠. أنواع مختلفة الأشرعة المستخدمة في الغليون.



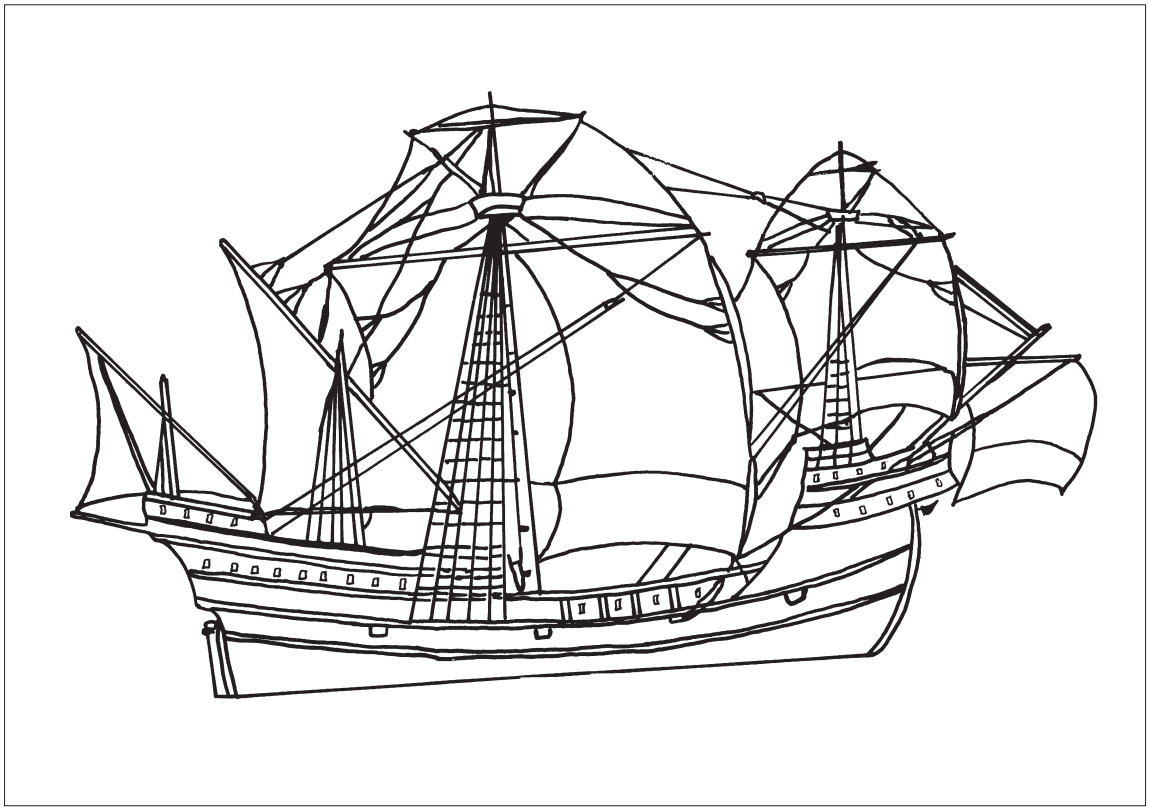
٧. غليون سنة ١٥٦٠ رسم: Morton Nance



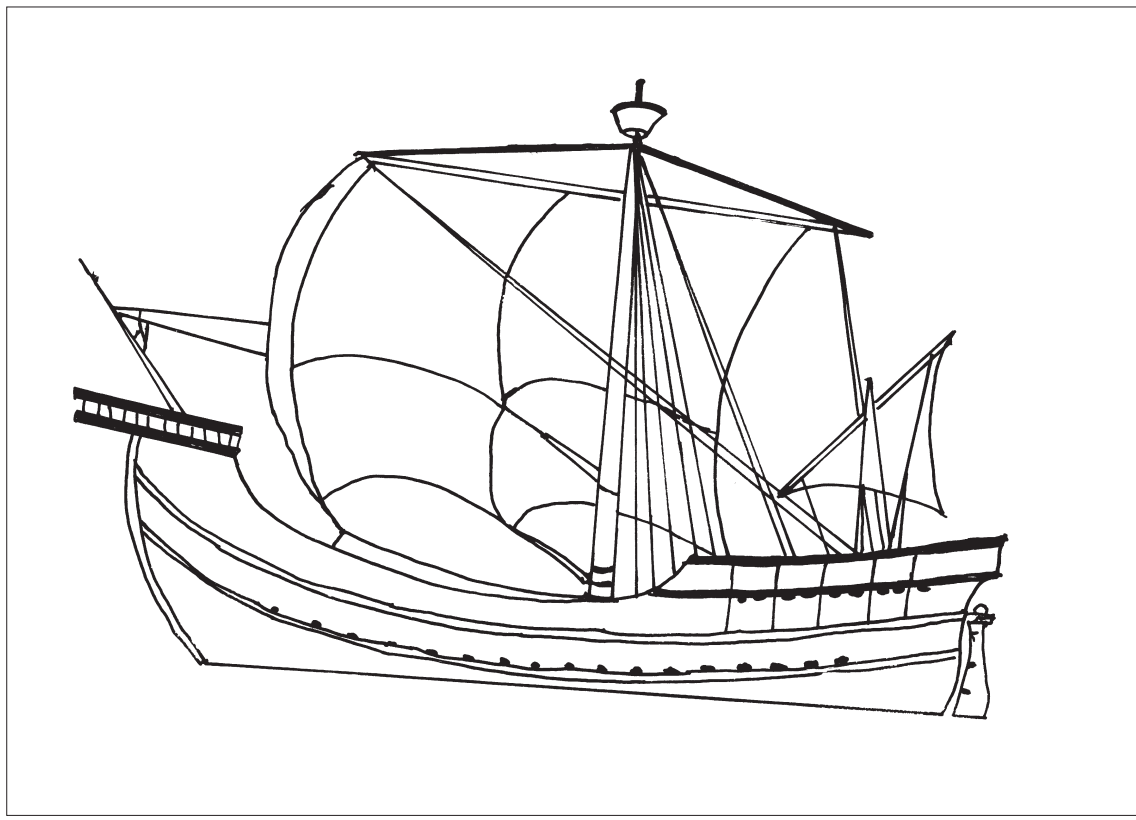
٨. غليون في قمة تطوره سنة ١٦٠٠، رسم: Morton Nance



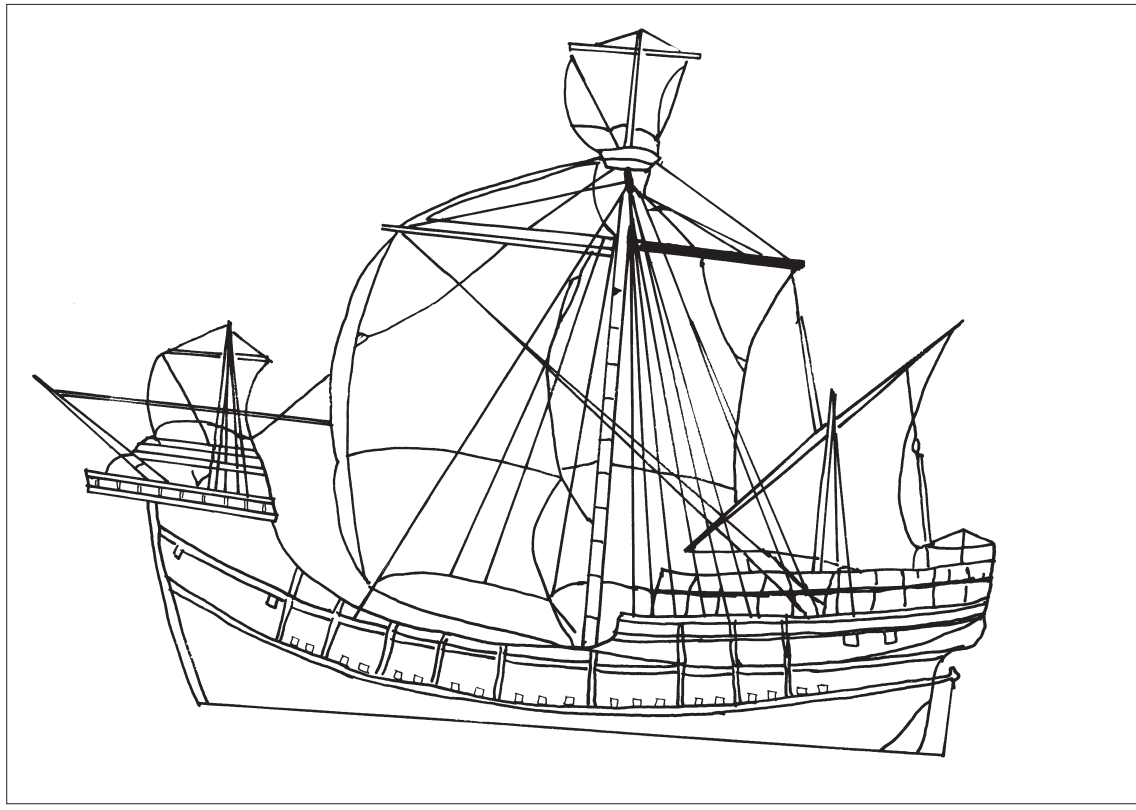
٥. غليون سنة ١٥٠٠.



٦. غليون سنة ١٥٣٠م، رسم: Morton Nance



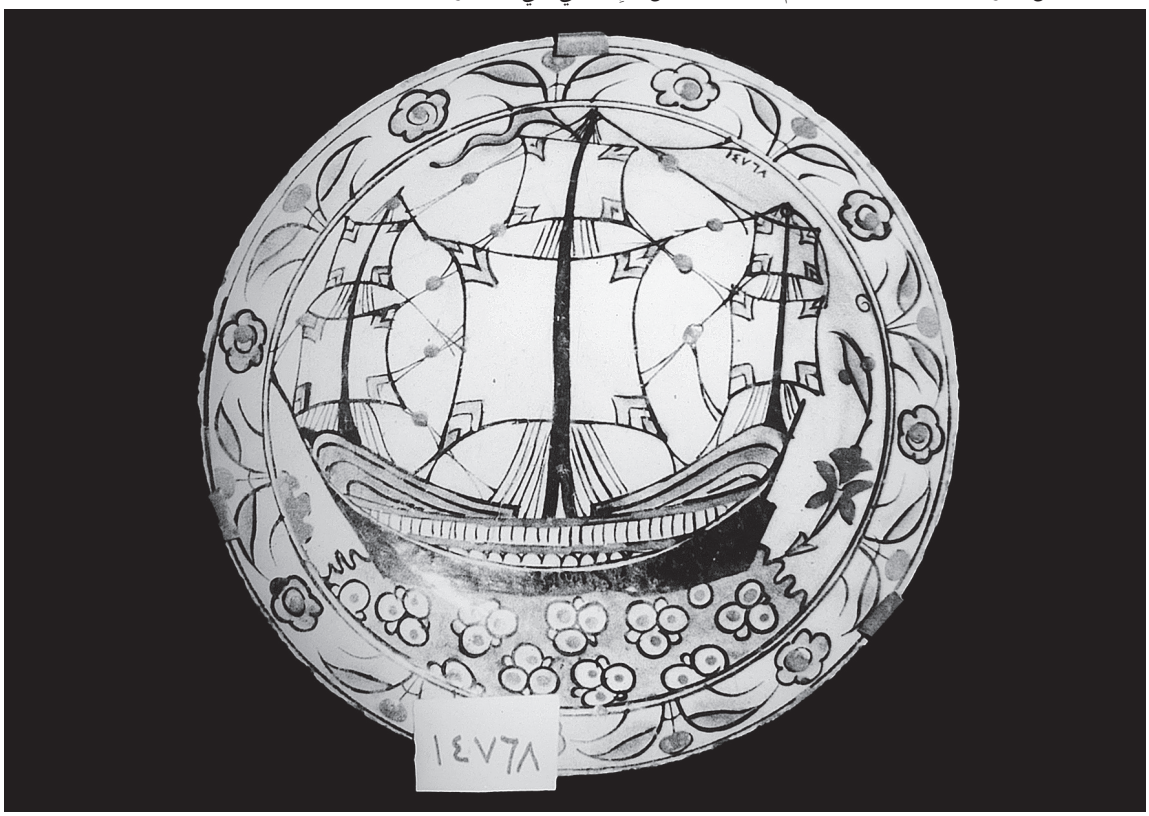
٣. مراحل تطور الغليون، سنة١٤٣٠ م، عن: لويد رسم: Morton Nance



٤. غليون سنة ١٤٥٠، رسم: Morton Nance



١. طبق من خزف أزنيق ١٠هـ / ١٧م، متحف الفن الإسلامي في القاهرة ١٥٤٩٣.



٢. طبق من خزف إزنيق المتأخر، متحف الفن الإسلامي بالقاهرة ١٤٧٦٨.

المصطلحات الغامضة التي ترد ضمن ثنايا وثائق العصر العثماني، وهي مصطلحات قد ترد مجتمعة – كما في هذه الوثيقة وبعض الوثائق المماثلة – أو ترد ضمن وثائق بيع وشراء وإيجار أو حتى نزاع حول مراكب أو بعض أدواتها ومعداتها، وهي وثائق عديدة ومتنوعة تزخر بها سجلات المحاكم الشرعية للمواني‌ء المصرية في ذلك العصر مثل دمياط ورشيد والإسكندرية والسويس.

كما تلقي هذه الوثيقة بعض الضوء على الغليون باعتباره أهم السفن الشراعية التي ابتكرها الإنسان واستطاع أن يعبر بها المحيط ويكتشف العالم الجديد، ويذكر أحد الباحثين أن ابتكار هذه السفينة الشراعية الضخمة يعادل في أهميته – في تاريخ العالم – ابتكار الدولاب، فقد فتحت طرق المحيطات قبل أن تتضح مناطق بعينها للاكتشافات[١٩٨]، واعتني بها اعتناء كبيرا منذ القرن الخامس عشر وجعل لها سطحين أو ثلاثة (عنابر) وأثقلها ببطاريات المدفعية على الجانبين، ومع ذلك حرص على إثراءها بشتى أنواع الزخارف، وكان الفنانون المشهورين يكلفون بزخرفة هذه الغليونات، فتشكل رؤوسها على هيئة التنين وغيره من الحيوانات الخرافية، وتسجل الانتصارات على جوانبها، كما تزخرف الجوانب أيضا بمناظر الصيد والحرب وأبيات من الشعر المناسب[١٩٩].

أما العثمانيون الذين صنعوا الغلايين لأول مرة في عهد السلطان بايزيد الثاني فقد اتجهوا إلى زخرفة غلاييهم بزخارف تنتمي إلى طراز الفنون الإسلامية، وكانوا يكتبون في مؤخر كل غليون آيات قرآنية وأحاديث شريفة مناسبة يكتبها خطاط مخصوص يطلق عليه «محرر قيج»، أي كاتب مؤخر السفينة[٢٠٠].

وتشير وثائق عابدين إلى الاهتمام بإيجاد مصطلحات بحرية عربية منذ عصر محمد علي، فعلى سبيل المثال أصبح صاري الغابية يعرف بصاري المقدم (المتقدم إلى الأمام في كل سفينة)، وصاري الميسطرة (المايستر) عرب إلى صاري المعتمد، وعرف بأنه ثاني صاري من المقدم وأكبر صاري في السفينة، و«صاري الميزانة» عرب بصاري المؤخر وموقعه في آخر السفينة، وظلت بعض الاصطلاحات التركية الأخرى مستخدمة كما هي[٢٠١]، ومع التطور الكبير في صناعة السفن أدخلت المصطلحات الأوروبية، وهكذا انسلخت البحرية المصرية عن البحرية العثمانية.

[١٩٨] Lloyd, «Atlas of Maritime Dictionary», p. 18.

[١٩٩] Landstrom, *The Ships*, p. 112-113, 120, 152.

[٢٠٠] سليمان، تأصيل ما ورد في الجبرتي، ص١٥٥–١٥٦.

[٢٠١] وثائق عابدين، محفظة ٢٤٩.

قرية النترة (١): القرية ذراع الصاري، ونترة محرفة عن التركية «ناطرة» أي المراقبة ومنها كلمة «ناطور»[١٨٩].

جواديرة بطاقوز: الجواديرة هي بومبريس المركب أي الجزء البارز للأمام من مقدم السفينة وبطاقوز أي ذو وتد أو سناد خشبي يركب على العمود المذكور (الجواديرة)، وهي كلمة تركية «طاقوز Taqoz» أي مربط أو ممسك لحبال الأشرعة على مقدم السفينة[١٩٠] وقد عرب مصطلح «طاقوز» في وثائق الحربية والبحرية المصرية في أوائل هذا القرن بمصطلح «المعقل»، أي المربط وعرف بأنهما قطعتان من الحديد أو النحاس أو الخشب مثبتتان في مقدم السفينة[١٩١].

أسكالة الصندل (١): أسكالة من سقالة وصقالة وهي عامية من الإيطالية «Scala» وتطلق على عريش البناءين[١٩٢] و«إسكلة» و«أصقالة» هي الممشى والمجاز[١٩٣] والصندل هو القارب الساحلي الذي ينتقل به من السفن الكبيرة في عرض البحر إلى الشاطئ حيث يتم تفريغ الحمولة أو الركاب[١٩٤].

أذن أغاج (١): أغاج تركي معناه خشب[١٩٥] أي أذن خشبية لتجميع أطراف الحبال.

قلعة أسقالة (٨): القلعة هي الحاجز أو الدرابزين، وقلعة السكالة هي حاجز السقالة أو الصقالة وهي كلمة عامية من الإيطالية Scala، وهي هنا سلم الهبوط والصعود من وإلى المركب[١٩٦].

دفة (٤).

لوالب (٣): (؟)

دصطمور (٢): محرفة عن التركية «دستا مورا» أو «دستامورة» Destamora وهي بدورها محرفة عن المصطلح الإيطالي Testadimoro أي كاب الصاري The Cap Of The Mast[١٩٧].

قصع (٢).

غروه: من التركية «Gurua» وهو مصطلح إيطالي «Grua».

فرجيطة: (؟) لم أعثر على معنى له.

وفي خاتمة هذا البحث نشير إلى أن فك رموز هذه الوثيقة يؤدي إلى معرفة الكثير من مصطلحات البحرية المصرية في العصر العثماني، ويكشف عن بعض الكلمات أو

١٨٩ Redhouse, p. 2064.
١٩٠ Redhouse, p. 1229.
١٩١ دار الوثائق القومية، محافظ عابدين، محفظة ٢٤٩.
١٩٢ طوبيا العنيسي، ص٣٦.
١٩٣ Dozy, *Supplément*, t. I, p. 23.
١٩٤ Redhouse, p. 112.
١٩٥ Redhouse, p. 146.
١٩٦ طوبيا العنيسي، ص٢٦ ، ٣٦؛ Redhouse, p. 1469.
١٩٧ Redhouse, p. 901, 903.

طنجة: ربما طنجرة من التركية تنجره وطنجير Tinjir أي قدر يطبخ فيها[١٨٠].

شبرق حديد للكشك: شبرق: لم أعثر على معنى له.

سطر ١٨: ووضع ما أخرج من المدافع بالبرج المعروف بالقولة[١٨١] وبقيت الآلة بالقلعة الشرقية المعروفة بإنشاء الأمير محمد بيك

سطر ١٩: أبو الدهب غفر الله له[١٨٢] تحت يد الأمير يد الأمير محمد أغا دزدار القلاع حالا[١٨٣] والجوربجية بها[١٨٤].

سطر ٢٠: وبيان ما وضع بالسنانية[١٨٥] بالبر الغربي تحت عبد الوهاب جلبي من أهالي السنانية المذكورة.

سطر ٢١: **قرية بابا فنجة**: القرية عود الشراع الذي في عرض الصاري من أعلاه، ويطلق عليه عند بحارة البحر الأحمر وبحر العرب «الفرمن»[١٨٦] وبابا فنجة محرفة عن التركية بابافنغو وهي بدورها مصطلح إيطالي Papafico، وهو مصطلح يطلق على الجزء الثالث من الصاري، وينسب إليه ما عليه من أشرعة وعوارض وأكتاف وحبال[١٨٧].

(كلمة غير مقروءة) (٤).

قرية وملك أربي الصندل (٤): ذراع صاري الصندل.

صاري بابا فنجة (٢): أي عدد ٢ من الجزء الثالث من الصاري.

صاري السنجق: الصاري الذي يرفع عليه علم السفينة[١٨٨].

صاري قرية كنترة الميزانة (٣): ذراع صاري كنترة الميزانة أي الجزء الأول من الصاري الرئيس Main Sail «الميزانة».

[١٨٠] طوبيا العنيسي، ص٤٧؛ Redhouse, p. 1246.

[١٨١] لعل هذا البرج كان مخصصا لإقامة طائفة الجند القادمين من قولة.

[١٨٢] هذه أول إشارة لإنشاء محمد بك أبو الدهب لقلعة بدمياط.

[١٨٣] «دزدار» وظيفة ترد في كثير من وثائق القلاع الساحلية في العصر العثماني، تطلق على الضابط قائد الجند في قلعة أو أكثر.

[١٨٤] «الجوربجية» الجوربجي هو رئيس المشاة، ويطلق عليه أيضا (صوباشي)، ويشرف الجوربجي على كل أمور الكتيبة، وله حق تأديب الجند في الجرائم الصغيرة، وقد ألغي هذا اللقب في عهد السلطان محمود الثاني واستعمل بدلا منه لقب «أورتاباشي»، أي رئيس الأرطة، كما أطلق لقب جوربجي على الأغنياء من تجار النصارى وعلى أصحاب السفن التجارية، أنظر: سليمان، تأصيل ما ورد في الجبرتي، ص٦٧.

[١٨٥] السنانية: قرية قديمة اسمها الأصلي امنية سنان الدولة، وردت في التحفة من نواحي ثغر دمياط، ولوقوعها على الشاطئ الغربي للنيل تجاه مدينة دمياط يقال لها اسنانية دمياطا، وذكرها المقريزي في خططه عند الكلام على دمياط والحروب الصليبية باسم «جيزة دمياط»، لوقوعها تجاه دمياط. وفي تاريخ ١٢٢٨ وردت مختصرة باسمها الحالي. محمد رمزي، القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى سنة١٩٤٥، خمسة أجزاء، الطبعة الثانية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة سنة ١٩٩٣م، ج٢، ص٧٧.

[١٨٦] المراكب العربية، ص١٨١.

[١٨٧] Redhouse, p. 1338.

[١٨٨] علي سيدي، قاموس عثماني، ص٨٦١.

حديد كتنلاية (٥): ؟ لم أعثر على معنى له.

حديد الفنار (١): ترس حديد[١٧١].

براصة ترنكيت رفيع (١): أحد الحبال الخاصة بالتحكم في الحركة الأفقية للشراع الأمامي (الترنكيت).

غنجة فراشقون (١): الغنجة شكل كروي Globular مجمع حبال أشرعة[١٧٢]، والفراشقون أو الفراشقين مصطلح يطلق على الحبال أو البكرات التي تكون مفردة من ناحية ومزدوجة من ناحية أخرى.

حلق حديد (١١٣) - ٦٥٦ أقة: الحلق عبارة إطار لفتحة في الكويرتة لأجل المرور منها إلى العنبر أو خلافه[١٧٣].

غنجة شدواية (٥): لم أعثر على معنى له.

غنجة غروة (٢): الغنجة هي مجمع الحبال أو الأشرعة، والغروة هي الرجام أو الحديدة الناتئة عند مقدم السفينة التي ترفع إليها المرساة وتعلق عليها[١٧٤] ويطلق مصطلح غروة على علاقة رأس المخطاف Cathead [١٧٥] وهي قطعة من الحديد أو الخشب متحركة تركب قريبا من رأس القطة لأجل سحب قنطرة المخطاف عليها وجعله أفقيا[١٧٦].

قطع أحبال (١٠٠).

غنجة حديد (٨٧) - ٢٦٦ أقة.

حديد متنوع ٢٥٠ أقة.

شنبر حديد، وحديد متنوع ٤٠٥ أقة.

شاكوش واريوز: شاكوش من الفارسية جكش أي مطرقة[١٧٧] وواريوز من التركية واريوس، - والشاكوش الواريوز Variyos شاكوش مرزبة أو إرزبة، وهو نوع من الشواكيش الثقيلة[١٧٨].

طاسة: طشت وطست وطسة وطاسة تعريب «تشت» الفارسية، وهو إناء من نحاس كالصحفة[١٧٩].

[١٧١] Redhouse, p. 1397.

[١٧٢] Redhouse, 944, 1353; قاموس المصطلحات البحرية، ص٢١٥.

[١٧٣] Redhouse, p. 1335.

[١٧٤] Redhouse, p. 1342, «Maritime Dictionary», p. 106.

[١٧٥] قاموس المصطلحات البحرية، ص١٠٣.

[١٧٦] وثائق عابدين، محفظة رقم ٢٤٩.

[١٧٧] طوبيا العنيسي، ص٦١.

[١٧٨] Redhouse, p. 2122.

[١٧٩] طوبيا العنيسي، ص٤٦.

صابان استرالية الكبيرة والترنكيت (١): قطع خشبية (صابان) من صاري الأسترالية وهو الصاري الذي تعلق غليه أشرعة العواصف (الأشرعة المثبتة) وصاري الترنكيت هو الصاري الأمامي الكبير الذي تعلق عليه الأشرعة المسماة ترنكيت وهو الشراع الثاني من أسفل على الصاري الأمامي (الغابية)[١٦٣].

قلونة البيان (١): (؟)

استرالية الترنكيت (١): شراع مثلث أمامي يستخدم في أثناء العواصف ويرفع في حالة الوقوف، ويخفض هذا النوع من الأشرعة على كعب ذراع الشراع، ويعرف بأنه الشراع الذي يفرد على وتر «staysail» [١٦٤].

كنترة استرالية غابية صغير (١): الجزء الثاني (قونطرة) من الصاري الأمامي.

فراشقون حديد (٢): مصطلح تركي فراشقين وفراشقون وهو من الإيطالية Frascone، وهي بكرة ذات طرف مفرد وآخر مزدوج[١٦٥].

لانضة ميزانة (١٠): اللانضة أو اللانده مصطلح تركي من الإيطالية Landa [١٦٦] يطلق على سلسلة حبل الصاري، والميزانة هو الصاري الأوسط الرئيس على السفينة الشراعية، ومن ثم فإن لانضة الميزانة هي حبل أو سلك جانبي لتثبيت الصاري[١٦٧] ويطلق عليه أيضا سرسية[١٦٨] أو كتف الصاري Shroud، ويعرف بأنه طقم من الحبال المتينة يمتد من كل جانب من رأس الصاري إلى جانبي السفينة لتدعيم الصاري جانبيا.

لانضة صغيرة (٢٧): سلسلة صغيرة حبال تدعيم الصاري.

طوق أرغاد (٥): من التركية أرغاد وأرغات، والأرغات هي الرحوية المتحركة Movable Capstan، وهي أداة تشبه الرحى يديرها الملاحون رافعين بها الأثقال أو المراسي[١٦٩]ويطلق عليها رحى السفينة، وهي اسطوانة مصنوعة من الخشب أو الحديد تدور أفقيا إلى اليسار أو اليمين بواسطة اليد أو العدة لرفع الأثقال والمخطاف، وتتكون من عدة أجزاء (بيت المحور – الأضلاع – البرميل – الحافة الحارس – الفتال – القابض – القاعدة المحور) وتختلف أنواعها من سفينة إلى أخرى (شكل رقم ١١)[١٧٠].

[١٦٣] علي سيدي، قاموس عثماني، ص٨٦١ ، ١١١٨ ؛ شمس الدين سامي، قاموس تركي، ص١٩٧؛ قاموس المصطلحات البحرية، ص٢٠٤.

[١٦٤] قاموس المصطلحات البحرية، ص٤٤٤؛ Kerchane, «Maritime Dictionary», p. 779.

[١٦٥] Redhouse, p. 1371.

[١٦٦] Redhouse, p. 1722.

[١٦٧] Schult, «Sailing Dictionary», p. 255; Kerchane, «Maritime Dictionary», p. 733.

[١٦٨] قاموس المصطلحات البحرية، ص٤١٨.

[١٦٩] Redhouse, p. 69.

[١٧٠] دار الوثائق القومية، وثائق الحربية والبحرية، محافظ عابدين، محفظة رقم ٢٤٩.

الميسطرة هي ذلك الجزء من صاري الميسطرة وهو الصاري الأوسط أو الرئيس على السفينة الذي تعلق عليه أشرعة العواصف (الأسترالية) أي الأشرعة المثبتة[١٥٣].

قرونة فراشقون ترنكيت (٢): أي قطع خاصة ببكرة حبال أشرعة الترنكيت، أي أشرعة الجزء الثاني من الصاري[١٥٤].

صابان مدفع (١): قطع خشبية خاصة بتثبيت المدفع.

فراشقون أسقاله: الفراشقون هي البكرة المزدوجة، وأسقالة تكتب سقالة وأسكلة وأصقالة وصقالة وهى ممشى أو مجاز خشبي[١٥٥].

شنبر صاري حديد (١٥): شنبر تكتب في التركية جنبر Chnber وهو طوق من الحديد أو الخشب[١٥٦].

إبر الدفة (٨): (؟)

استربا ميزانة (١): محرفة عن التركية ستروبا وهي بدورها من الإيطالية «Stroppa» وهي قطعة صغيرة من حبل متينا أو أنها يد حبل لتثبيت صاري الميزانة وهو صاري المؤخر كما سبق ذكره[١٥٧].

قلونة ميسطرة (٢): قلون جمع قلة وقلين، والقلونة هي الكلمة التركية العامية لكلمة «قوله» أي برج، والقلة في التركية هي الإناء كما في العربية[١٥٨] والقلة أعلى الرأس والسنام والجبل[١٥٩]، وهي أيضا قمة الشيء أو رأسه[١٦٠] وقد كانت الصواري الضخمة في السفن الشراعية الكبيرة مثل الغليون تتكون كل منها من أكثر من قطعة من الخشب تشد إلى بعضها البعض ويركب في أعلاها برج الصاري، وأبراج الصواري عبارة عن صناديق مفتوحة أشبه بالشرفات، وتسمى أيضا توابيت تستخدم للمراقبة، كما كانت تستخدم للتعامل مع العدو في السفن الشراعية المبكرة قبل استخدام الأسلحة النارية[١٦١] ويطلق عليها في مصطلحات البحرية الإنجليزية «عش الديك» Crow's nest [١٦٢].

١٥٣ Redhouse, p. 95; René de Kerchane, «Maritime Dictionary», p. 779; قاموس المصطلحات البحرية، ص٤٤٤.

١٥٤ علي سيدي، قاموس عثماني، ص٨٦١؛ Redhouse p. 111

١٥٥ Redhouse, p. 111, Dozy, *Supplément aux dictionnaires arabes*, t. 2, p. 31.

١٥٦ Redhouse, p. 731.

١٥٧ Redhouse, p. 1039.

١٥٨ Redhouse, p. 1471.

١٥٩ أدي شير، الألفاظ الفارسية المعربة، الطبعة الثانية، القاهرة ١٩٨٨، ص١٢٧.

١٦٠ Redhouse, p. 1471. Van Loon & Hendrik Willem, *Ships and How They Sailed The Seven Seas. (2000 B.C.-1935 A.D.)*, London 1935, p. 144.

١٦١ سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، دار المجمع العلمي، جدة ١٣٩٩هـ/ ١٩٧٩م، ص٢٠٣.

١٦٢ Van Loon & Hendrik Willem, *Ships and How They Sailed The Seven Seas. (2000 B.C.-1935 A.D.)*, London 1935, p. 144.

صندل قطع (١): أي قطع من قارب «صندال»، وهو المصطلح الذي أطلق علي القارب الصغير ذو المجداف المصنوع على النمط الأوربي، تمييزا له عن القارب الشرقي المعروف باسم «القايق»[١٤٥] وقد كان الصندل يستخدم في الإنتقال من السفن الكبيرة – مثل الغليون – التي لا تستطيع دخول الموانئ ذات المياه الضحلة إلى الشاطئ سواء لنقل الركاب أو البضائع[١٤٦] كما يعرف الصندل بأنه «قارب ساحلي عرف في شواطئ شرق البحر المتوسط، حمولته من ١٥ إلى ٢٠ طن، ذو صاريين وأشرعة لاتينية مثلثة[١٤٧]».

قرونة صندل (٢): بكرة رفع مرساة الصندل.

كنترة استرالية ميسطرة (١): أي الجزء المسمى كنترة أو قونطرة – وهو الجزء العلوي – من صاري الميسطرة وهو الصاري الأوسط والرئيسي على الغليون كما سبق شرحه.

فراشكون قلونة ياي (٢): فراشقون وتكتب في اللغة التركية أيضا فراشقين، وهو مصطلح إيطالي Frascone ويطلق على حبال الأشرعة وبكرات رفع الأثقال، خاصة ما كان منها مفردا من ناحية ومزدوجا من الناحية الأخرى[١٤٨] أما عن مصطلح «قلونة ياى» نذكر أن كلمة قلون جمع قلة وقلين، والقلونة هي الكلمة التركية العامية لكلمة «قوله» Qule أي برج، ويطلق في اصطلاحات البحرية على برج الصاري أو على الجزء العلوي منه Tip Cats، والقلة في التركية هي الإناء – كما في العربية – وهي أيضا قمة الشيء أو رأسه[١٤٩] و«ياى» في التركية يستخدم في اصطلاحات البحري للدلالة على درابزي جانب السفينة[١٥٠] ومن ثم يكون المصطلح السابق في مجمله خاص بالحبال والبكرات الممتدة من برج الصاري أو قمته حتى جوانب السفينة.

صابان استرينه (١): الصابان في التركية عمود خشبي[١٥١] والصابان أيضا المحراث الخشبي[١٥٢]، «استرينه» لم أعثر على معنى له.

آلات..... حديد (١).

استرالية ميسطرة كبيرة (١): من المعروف – كما سبق ذكره – أن الصاري في السفن الشراعية الكبيرة يتخذ من عدة قطع من الخشب لكل منها مصطلح خاص بها، واسترالية

١٤٥ Redhouse, p. 1186.
١٤٦ أحمد شلبي، أوضح الإشارات، ص٢٧٠-٢٦٩.
١٤٧ René de Kerchane, «Maritime Dictionary», p. 682.
١٤٨ Redhouse, p. 1371.
١٤٩ Redhouse, p. 1471.
١٥٠ Redhouse, p. 209.
١٥١ Redhouse, p. 47.
١٥٢ شمس الدين سامي، قاموس تركي، نشر أحمد جودت، دار سعادت باب عالي ١٣١٧هـ، ص١٩٩.

باطي قولة (٢): «باطي» محرفة عن التركية «باته» Bate و Pata، وهو مصطلح يطلق على لجام حبل شراع السفينة كما يطلق على العقد غير المنزلقة، ويقابله في اللغة العربية مصطلح «الكر»[١٣٣] وقوله أو كوله كلمة تركية تعني كرة المدفع[١٣٤].

منجومنيطة للمار (٤): [لم أثر على معنى لها].

بلانكوا مدافع (٥٩): محرفة عن التركية «بلانكتة» وهي قضبان رمي كرات المدافع[١٣٥] وتطلق أيضا علي الألوح من الصفيح أو الخشب[١٣٦].

مقر صغير وكبير (٣٠١): مقر ومقرة أي بكرة كما تطلق على قطعة الخشب التي تثبت فيها البكرة[١٣٧].

قنديلسا بلاكرون (١): صحيحها في اللغة التركية «قاندليسة» Qandelisa وهي من الإيطالية Drizza[١٣٨] وتعني حبل اللم الخارجي للشراعات المثبتة على الأجزاء العليا من الصاري[١٣٩].

مقر بفرانج حديد (٨): بكرات ذات نتوءات من الحديد.

مقر غروة بفنجة (٢): غروة وتكتب أيضا في التركية «غرووه» Guruva وهو مصطلح إيطالي Grua، وهي بكرة الرجام، أي الرافدة الخشبية أو الحديدة الناتئة عند مقدم السفينة ترفع إليها المرساة[١٤٠] ومصطلحها بالإنجليزية Cathead وبالعربية «الرجام»[١٤١] أي علاقة رأس المخطاف[١٤٢] ورأس القطة هذا Cathead هو عمود من الخشب يبرز فوق كل بسطوم على بروة السفينة بشكل يكفل رفع المرساة إلى جانب السفينة سواء أثناء الرسو أو الإبحار، وفي السفن القديمة كان طرفها ينحت بشكل يشبه رأس القطة مما جعلها تحمل هذا الاسم[١٤٣] وإضافة كلمة فنجة التي تكتب في التركية فنده وفونده، والتي بدورها مصطلح إيطالي Fondo أي خاص بفك أو إطلاق سراح المرساة، كما أن كلمة فوندو Fondo تعني في الإيطالية عمق أو قاع[١٤٤].

مقر بقلب نحاس (١٧): أي بكرات أجزائها الداخلية من النحاس.

باريله مقطوع (١٧): [لم أعثر على معنى له].

١٣٣. Redhouse, p. 341؛ إلياس، القاموس العصري، ص٥٨٦.
١٣٤. Redhouse, p. 1601.
١٣٥. Redhouse, p. 451.
١٣٦. René de Kerchane, «Maritime Dictionary», p. 589.
١٣٧. Redhouse, p. 1944.
١٣٨. Redhouse, p. 1425.
١٣٩. قاموس المصطلحات البحرية، ص١١٥.
١٤٠. Redhouse, p. 1343
١٤١. منير البعلبكي، المورد، ص١٥٩.
١٤٢. قاموس المصطلحات البحرية، ص١٠٢.
١٤٣. René de Kerchane, Maritime Dictionary, p. 132.
١٤٤. Redhouse, p. 1401.؛ خليفة التليس، ص١٦٥.

ري شرموق غابية صغير (٨): نفس النوع من الحبال السابق ذكرها غير أنها خاصة بصاري الغابية أي الصاري الأوسط على الغليون.

استرالية بابا فنجة صغير (١): الاسترالية هي حبل قوي لتثبيت الصاري[١٢٥] وباب فنجة أو بابا فنغو هو الجز الثالث أو العلوي من أي صاري على السفينة الشراعية[١٢٦]، ومن المعروف أن الصواري على السفن الشراعية الكبيرة مثل هذا الغليون تتخذ من عدة قطع من الأخشاب تشد إلى بعضها البعض[١٢٧].

شرموق كنترة ميزانة (٢): شرموق أو جرميخ هو أكتاف أو حبال التثبيت الجانبي لكنترة الميزانة أو قنطرة الميزانة وهو الجزء الأول من صاري الميزانة، ويعرف في اللغة العربية باسم «المزين» أو «الصاري المزيني»، ويعرف في اللغة التركية باسم «ميزانة» و«ميجانة» وهو الصاري الأقرب إلى مؤخر السفينة الشراعية[١٢٨].

كنترة ميسطرة (٢): الجزء الأول من صاري الميسطره وهو الصاري الأوسط والرئيس على السفينة الشراعية[١٢٩].

مطراسة غابية صغيرة (٦): مطراسة غابية يرجح أنها قطع خاصة بتثبيت جزء من صاري الغابية وهو الصاري الأمامي أو الأقرب إلى مقدمة السفينة.

مطراسة كنترة ميزانة (٢): يرجح أنها قطع خاصة بتثبيت كنترةالميزانة وهي الجزء الأول من الصاري المزيني.

نصف غومنة المادة (٣): الغومنة مصطلح من أصل إيطالي يطلق على جنزير أو زنجير المركب Ships Cable [١٣٠].

استربا مقطوع (١): تكتب في التركية استربا Ustrupa وأستروبا Ustrupa وهي حشوة من لباد أو قطن لتثبيت العيار الناري في موضعه من المدافع ويطلق عليه في اللغة العربية حراك النار[١٣١] وفي اللغة التركية مصطلح مشابه وهو «ستروبا» Stroppa وهو أيضا من مصطلحات البحرية الإيطالية، ويطلق على القطعة الصغيرة من حبل متين أو أعلى طرف الحبل[١٣٢].

١٢٥. René de Kerchane, «Maritime Dictionary», p. 779.
١٢٦. Redhouse, p. 1338.
١٢٧. Landstrom, *The Ships*, p. 171.
١٢٨. علي سيدي، قاموس عثماني، ص ٨٦١؛ Redhouse, p. 2051.
١٢٩. علي سيدي، قاموس عثماني، ص ٨٦١؛ Redhouse, p. 1355.
١٣٠. Redhouse, p. 1355.
١٣١. Redhouse, p. 95; «Maritime Dictionary», p. 779; «Sailing Dictionary», p. 268. ؛ قاموس المصطلحات البحرية، ص٤٣٨.
١٣٢. Redhouse, p. 1039.

حبل قبون: قبون من التركية قابون وهي بدورها من الإيطالية Cappone وهي بكرة قوية لرفع المرساة الرئيسية[١٢١].

شرموق ميسطرة (٨): شرموق من التركية جارميق أو جارميخ Charmiq وهي أكتاف Shrouds على هيئة شبكة من الحبال المجدولة القوية لتدعيم الصاري جانبيا[١٢٢]، إذ يعتبر الصاري هو العمود الفقري للسفينة الشراعية، إذ يمكن الإبحار مع عجز في الحبال وثقوب عديدة في الأشرعة بينما لا يمكن الإبحار دون صاري تثبت عليه تلك الحبال والأشرعة، ولن يستقيم الصاري في العاصفة ما لم يكن مدعما بحبال مثبتة أمامية وخلفية Front and Back Stays تعرف بحبال العاصفة، وتنسب إليها أشرعة تحمل نفس المسمى Staysails، ومدعما أيضا بأكتاف جانبية من حبال متصلة تشبه الشباك أو السلالم المتخذة من الحبال.

وحبال العاصفة Stays هي حبال تصل الصاري بمقدم السفينة (البسطوم) Bow والسطح Deck في نفس الوقت، بينما الشرموق أو الجرموق أو الأكتاف Shrouds هي جدائل من الحبال المتينة تجري من قمة الصاري حتى جوانب السفينة حيث تثبت في ألواح خاصة بها وذلك لتدعيم الصاري جانبيا، وقد استخدمت هذه الأكتاف كسلالم من الحبال يتسلق عليها البحارة لمعالجة الصواري وما عليها من أشرعة وذلك إذا لم يكن هناك سلم من الحبال خاص بتسلق تلك الصواري[١٢٣]، وشرموق الميسطرة هو حبال التثبيت الجانبية لصاري الميسطرة، وهو الصاري الأوسط والرئيس على الغليون.

شرموق غابية (٨): حبال التثبيت الجانبي لصاري الغالبية وهو الصاري الأمامي على الغليون.

شرموق ترنكيت (٣): حبال التثبيت الجانبي للشراع الأمامي الكبير على الصاري السابق.

ري شرموق ميسطرة (٨): ري من التركية آريا وهي حبال خاصة بإرخاء أشرعة السفينة[١٢٤] واصطلاح ري شرموق ميسطرة هي حبال التطويل أو الإرخاء الخاصة بصاري الميسطرة أي الصاري الأوسط على الغليون.

[١٢١] Redhouse, p. 1406.

[١٢٢] علي سيدي، قاموس عثماني، ص٨٦١.

[١٢٣] Landstron, *The Ships*, p. 168, 175.

[١٢٤] Redhouse, p. 75.

أنيله ريه ترنكيت (٢): أنيله تكتب في التركية أنيله وآنله، وهو مصطلح من أصل إيطالي أيضا «Anella» يعني حلقة المرساة[١١٢].

استرالية بابا فنجة كبيرة (١): هو الحبل المعدني الخاص بتثبيت الجزء الثالث من أشرعة أحد الصواري الرئيسية إلى الغليون «بابا فنغو»، وهو شراع مربع، واسترالية بابافنغو من مصطلحات البحرية الإيطالية Papafico Istralia [١١٣].

قشقوال حديد (٢): القاشقوال «Qashqawal» مصطلح تركي غير أنه في الأصل من مصطلحات البحرية الإيطالية «Caccia-Cavalla» وهو سناد حديد للصاري الأعلى[١١٤].

قواليته كبير (٢): من قوال في التركية وهي رأس الصاري، ولها عدة معان أخرى من بينها ماسورة البندقية، وتاج العمود[١١٥].

غومنيطة وبة الصندل (٢): الغومنة في التركية Gomena مستمدة من الإيطالية Gomena وهو مصطلح يطلق على زنجير السفينة cable Ship»، ومن المعروف أن الغليون من السفن الشراعية الضخمة التي لا تستطيع دخول المياه الضحلة فيتم الإنتقال منها إلى الشاطئ بواسطة الصنادل[١١٦].

مانطي جنداره ومقره (٢): مانطي في التركية مانتي Manti وهي من أصل إيطاليِة Amante و Mante وهي عقده لتثبيت الشراع في الصاري وجنداره في التركية تعني المكبس[١١٧] ومقره هي البكرة أو بكرات وحبال رفع الأشياء[١١٨] ومن الطريف أن نفس اللفظة «مقر» ما تزال مستخدمة بنفس معناها «بكرة» في صعيد مصر.

أورطة قندليسة ميسطرة (٢): الأورطة أو الأورتة في التركية بمعنى الوسط والمتوسط، وفي النظام الجديد للجيش الذي أنشأه السلطان سليم الثالث كانت الأورطة تتكون من اثنا عشر بلوكا[١١٩] والقندليسة Qandeliza في التركية مستمدة من الإيطالية Drizze وهي حبل رفع أو خفض الشراع Halyard / Halliard [١٢٠] ومن ثم فإن هذا المصطلح «أورطة قندليسة ميسطرة» يعني دستة أو عدد متوسط من حبال رفع وخفض أشرعة صاري الميسطرة، وهو الصاري الأوسط والرئيسي على الغليون كما سبق ذكره.

١١٢ Redhouse, p. 229.
١١٣ علي سيدي، ص١١١٨، شكل ٨ ؛ منير البعلبكي، المورد، ص٩٠٣؛ Redhouse, p. 314.
١١٤ Redhouse, p. 1416.
١١٥ Redhouse, p. 1478.
١١٦ «The New Caxton Encyclopedia», vol. 8, p. 2605.
١١٧ Redhouse, p. 1661-1662.
١١٨ Redhouse, p. 1944.
١١٩ أحمد السعيد سليمان، تأصيل ما ورد في الجبرتي من الدخيل، دار المعارف، ١٩٧٩، ص٣٢.
١٢٠ Redhouse, p. 1425.

AnIsl 35 (2001), p. 17-59 Ḥamza ʿAbd Al-ʿAzīz Badr

حبل غروة (٢) وقنجة (٢): حبل غروة أو غرووه مصطلح تركي Guruwa من أصل إيطالي Grua يعني الحبل الخاص ببكرة رفع المرساة[١٠١] وقنجة أو قانجة مصطلح تركي للخطاف الكبير أو المرساة[١٠٢].

حبل صلبة بلبغا (١): لم أعثر على معنى له.

حبل أشكوطة الميسطرة (٢): أشكوته أو أسكوته أو أسقوطة هي طرف الشراع المرتبط بالحبل الخاص به[١٠٣]، أو هو حبل يتصل بالشراع بحلقات أو نحو ذلك، ويتحكم في حركاته الجانبية، ويسمى باسم الشراع الذي يخدم عليه، أي أن حبل أشكوتة الميسطرة هو الحبل الخاص بالحركات الجانبية لأشرعة الميسطرة أي أشرعة الصاري الأوسط على الغليون[١٠٤] ويستخدم هذا الحبل على سبيل المثال في تعريض مثلث مقدم السفينة للريح، وهو ما يسمى في مصطلحات البحرية بكرنفة الفلوك[١٠٥].

حبل أشكوتة غابية كبير وصغير (٤): أي حبال الحركة الجانبية لأشرعة صاري الغابية أي الصاري الأمامي.

كنترة أشكوتة غابية كبير وصغير (٤): نفس نوع الحبال السابقة، أي حبال الحركة الجانبية ولكن للأشرعة العلوية على صاري الغابية (الصاري الأمامي) على الغليون[١٠٦].

حبل استرالية غابية كبير وصغير (٣): الأسترالية شراع مثلث طولي، بمعنى أنه يستخدم بطول السفينة من المقدم إلى المؤخر، ويرفع في أثناء الوقوف، ويخفض على كعب الشراع، ويثبت على وتره بخطاطيف أو حلقات معدنية[١٠٧] ويعرف شراع الأسترالية أيضا بأنه الشراع الذي يفرد على وتر[١٠٨] ومصطلحه بالإنجليزية Staysail وحبل الأسترالية حبل قوي، معدني عادة يستخدم لتثبيت الصاري المذكور[١٠٩].

حبل وقا (٢): وقا محرفة عن التركية «**وكا**» أي حبل تثبيت[١١٠].

اسكوتا ترنكيت (١): الأسكوتا محرفة عن التركية «أسقوطة» وهي كما سبق ذكره طرف الشراع أو حبله، وأسقوطة الترنكيت هي حبل شراع القلع الأمامي[١١١].

١٠١ Redhouse, p. 1342.
١٠٢ Redhouse, p. 1424.
١٠٣ علي سيدي، قاموس عثماني، ص١٨٢.
١٠٤ علي سيدي، قاموس عثماني، ص٨٨٨ ، ١١١٨؛ Redhouse, p. 111, «Sailing Dictionary», p. 252.
١٠٥ قاموس المصطلحات البحرية، ص٤١١.
١٠٦ علي سيدي، ص٨٦١.
١٠٧ René de Kerchane, «Maritime Dictionary», p. 779.
١٠٨ قاموس المصطلحات البحرية، ص٤٤٤.
١٠٩ Redhouse, p. 95, René de Kerchane, «Maritime Dictionary», p. 771.
١١٠ Redhouse, p. 2147.
١١١ علي سيدي، ص٨٦١؛ Redhouse, p. 111.

AnIsl 35 (2001), p. 17-59 Ḥamza ʿAbd Al-ʿAzīz Badr

حبل منطي كنترة الميزانة: الحبل الخاص بتثبيت أذرع صاري كونترة الميزانة (قونطرة الميجانة) وهو الجزء الثاني من صاري المؤخر، وقد سبق القول أن الأشرعة على هذا الجزء من الصاري تنقسم إلى قسمين علوي وسفلي، ويشير هذا المصطلح والمصطلح السابق إلى أن حبال تثبيت الأذرع في صواريها (حبال المانتي) كانت تختلف من صاري إلى آخر، ويمكن لذوي الخبرة في ذلك الوقت التعرف عليها حتى بعد تحطم السفينة وانتشالها قطعا وأجزاء.

حبل بونية الميسطرة (٢): البونية Punya مصطلح من أصل إيطالي Bugna وهي ذاوية الشراع السفلي أو عروة معدنية متصلة بزاوية الشراع السفلي، وحبل البونية (Clew Garent) في السفن ذات الأشرعة المربعة هو الحبل أو البكار أو البلانكو (الذي يسحب أو يشد لتغيير اتجاه الريح نحو مقدم السفينة) المثبت في الركن السفلي الخلفي للشراع، وهو يسحب على حبال اللم ويطول على الروافع الخافضة للعارضة، وهي حبال تؤدي نفس الغرض للأشرعة المربعة الصغيرة والعلوية، وبصفة عامة يمكن تعريف حبل البونية بأنه حبل قبضة الشراع المربع السفلي ويستخدم في تحزيم أو لم الشراع، و«حبال بونية الميسطرة» هي حبال اللم الخاصة بأشرعة الميسطرة أي الصاري الرئيسي الأوسط على الغليون[٩٨].

حبل بونية ترنكيت (٢): أي حبل بونية أحد الأشرعة الأمامية (ترنكيت) وتكتب على عدة أوجه ترنكيت، ترينكت، ترنكت، ترنكته ترنكتين، وعلى أية حال فهو أيضا مصطلح إيطالي Trincetta و Trinketina وهو الشراع الأمامي الكبير[٩٩].

حبل فراشقون البياده (١): الفراشقون – كما سبق ذكره – هو حبل ذو عقدة معينة مفردة من ناحية ومزدوجة من الناحية الأخرى، والبيادة مصطلح يطلق على القارب الصغير ذو زوج من المجاديف فقط كما يطلق مصطلح البيادة على الجند المشاة أساسا[١٠٠]، ومن ثم فإن هذا المصطلح يطلق على حبل معين خاص برفع مثل هذه القوارب التي تستخدم في الانتقال من الغليون إلى البر في حالة عدم وجود أرصفة أو ضحالة مياه الميناء، ومنها ميناء دمياط حيث غرقت السفينة موضوع البحث.

[٩٨] علي سيدي، ص ٨٦١؛ قاموس المصطلحات البحرية، ص١١١٥؛ «Sailing Dictionary», p. 15. Redhouse, p. 460;

[٩٩] علي سيدي، ص٨٦١، ص١١١٨؛ قاموس المصطلحات البحرية، ص٢٠٤؛ Redhouse, p. 139.

[١٠٠] Redhouse, p. 461.

حبل براصة ميسطرة (٢): هو أحد حبال الحركة الأفقية (البراصة) لصاري الميسطرة، وهو الصاري الأوسط على السفينة ذات الثلاثة صواري، ويوضح الشكل رقم (٦) أن لهذا الصاري العديد من حبال البراصة الخاصة بالحركة الأفقية للأشرعة على الصاري نفسه، وأيضا حبال البراصة التي تربط تلك الحركة بنظيرها على الصواري الأخرى.

حبل براصة غابية صغير (٢): أي الحبل الخاص بالتحكم في الحركة الأفقية لأحد أشرعة صاري الغابية أي الصاري الأمامي على السفينة.

حبل براصة بابا فنجة كبير وصغير (٢): أي الحبال الخاصة بالحركة الأفقية للأشرعة المثبتة على الجزء الثالث من الصاري.

حبل براصة كنترة ميزانة (٤): أي حبال الحركة الأفقية للأشرعة الخاصة بالجزء العلوي (الكونترة) من صاري الميزانة وهو صاري المؤخرة أو الصاري الخلفي (الميزانة) على مثل هذا النوع من السفن.

حبل استرالية حبل استرالية كنترة الميزانة (١): حبل الإسترالية Stay هو حبل قوي – أصبح يتخذ في السفن الحديثة من المعدن – لتثبيت الصاري، وكنترة الميزانة هي التحريف العربي للمصطلح التركي قونطرة الميزانة، وهو الجزء الثاني من الصاري المزيني أو صاري الميزانة[٩٦] أي أن هذا الجزء المنتشل هو الحبل الخاص بتثبيت الجزء الثاني من صاري المؤخرة.

حبل براصة الجواديرة (٢): أي الحبل الخاص بالحركة الأفقية لأشرعة الجواديرة، أي الجزء البارز للأمام من مقدم أو قيدوم السفينة الشراعية، وتمد عليه أشرعة المقدمة، وهي أشرعة الغرض منها عكس الحركة الناتجة عن الأشرعة الرئيسية وحفظ الأشرعة مستوية ومتوازنة، ولكل من الأشرعة المذكورة حبل براصة أي حبل خاص بالحركة الأفقية.

حبل منطي غابية كبير وصغير (٤): منطي هو التحريف العربي للمصطلح التركي مانتي Munti الذي هو بدوره مصطلح إيطالي Mante، Amante ويعني عقدة من حبال لتثبيت ذراع الصاري بالصاري، إذن هذا المصطلح خاص بانتشال أربعة حبال من ذلك النوع المستخدم في تثبيت أذرع الصواري Yards بصواريها Masts، ومن ثم فإن حبل منطي الغابية هو الحبل الخاص بأذرع صاري الغابية، أي الصاري الأمامي على الغليون[٩٧].

[٩٦] علي سيدي، ص ١١١٨؛ Redhouse, p. 95؛
قاموس المصطلحات البحرية، ص ٤٤٤؛
René de Kerchane, Maritime Dictionary, p. 729.

[٩٧] Redhouse, p. 1661.

بشقادور وغانجة(٢): بشقادور محرف عن التركية «بشق» أو «بشك» أي ذراع المرساة، وبشك أيضا هو الهيكل الذي يثبت السفينة عند إصلاحها ويطلق على صانعه «بشككجي»، أما الغانجة فهو مصطلح يطلق على أي كرة صغيرة اتخذت من أشياء مجمعة[٩٠].

حبل فراشقون وغانجة (٤): فراشقون وتكتب أيضا فراشقين مصطلح تركي من الإيطالية Frascone، وهو مصطلح يطلق على حبال كعب الأشرعة، وبكرات رفع الأثقال وحبالها ذات الطرفين أحدهما مفرد والآخر مزدوج[٩١].

حبل ويتة: (؟)

حبل ويته جندارة قطع (٢٣): ربما محرف عن المصطلح التركي «حبل وله» الذي هو بدوره يرجع إلى أصل إيطالي Vela Di Stragilo وهو شراع يفرد على وتر في مقابل الشراع المربع المفرود على ذراع الصاري[٩٢] وجنداره هي التنده من القماش ونحوه[٩٣].

حبل براصة الغابية الكبير (١): البراصة هو أحد الحبال التي بواسطتها يمكن التحكم في الحركة الأفقية للأشرعة، والبراصات الخاصة بالأشرعة الخفيفة تتخذ من حبل واحد يثبت في ذراع الشراع وتثبت بالصاري عادة بواسطة حلقات معدنية، والمصطلح هنا خاص بحبل براصة الغابية الكبيرة أي الصاري الأمامي، أي أنه الحبل الخاص بزمام ذراع الشراع الرئيسي على ذلك الصاري. ومن الجدير بالذكر أن هذا المصطلح التركي «براصة» أو «براسيا» Birasya هو أيضا مصطلح إيطالي Braccir، (انظر شكل رقم ٦) يوضح براصة الغابة الكبيرة وحبال البراصة وارتباطها بالصواري وأذرعتها[٩٤].

حبل سبحينة (؟): لم أعثر على معنى له.

حبل براصة ترنكيت (١): أي الحبل الخاص بالحركة الأفقية للشراع الأمامي الكبير (انظر شكل رقم ٩)[٩٥].

٩٠. Redhouse, p. 1352-1353, «Sailing Dictionary», p. 64. قاموس المصطلحات البحرية، ص١٣٨.

٩١. قاموس المصطلحات البحرية، ص٣٦٥؛ Redhouse, 1371

٩٢. Redhouse, p. 2149, «Sailing Dictionary», p. 272, 278. خليفة محمد التليس، Digionario Italiano-Arabe، الدار العربية للكتاب، طرابلس، ليبيا ١٩٨٥ ، ص٣٩١.

٩٣. Redhouse, p. 682.

٩٤. علي سيدي، قاموس عثماني، ص٢٤٠؛ قاموس المصطلحات البحرية، ص٨٣؛ Redhouse, p. 351, «Sailing Dictionary», p. 31-32.

٩٥. René de Kerchane, «Maritime Dictionary», p. 845. «Sailing Dictionary», p. 29.

مدافع عيار ٢٫٧ بوصة، وقد استخدم نابليون في معركة «وترلو» سنة ١٨١٥م مدافع ذات مواسير مصبوبة من النحاس من عيار ٥٫٢ بوصة، ويحتفظ متحف الأكاديمية العسكرية ومتحف برنشيس بإنجلترا ببعض تلك المدافع الأثرية[٨٣].

عربات مدافع عدد ٥٨: أي الأجزاء الثابتة والمتحركة التي يحمل عليها المدفع.

ميسم من غير مدافع: (؟)

هلال الصنجق (١): هلال من النحاس يعلو العلم الذي في مقدمة السفينة والدال على جنسيتها.

فنار (١): الفنار ترس صغير مضرس تتداخل أسنانه في ترس كبير، وتطلق كلمة فنار في اللغة التركية أيضا على الفوانيس وعلى الحبل أو السلك الدقيق من الحديد أو النحاس يمد وتعلق عليه الفوانيس، ويطلق لفظ فنارجي على بائع أو صانع الفوانيس[٨٤].

طلنبة: كلمة تركية تكتب طولومبة وطولومبا Tulumba وهي كلمة من أصل إيطالي Tromba أي مضخة للمياه ومن الطريف أنها ما زالت تنطق في صعيد مصر حسب أصلها الإيطالي طرمبة[٨٥].

مرسة كبيرة (١): تكتب في التركية القديمة مرسه ومرسي أي مكان الرسو كما تعني المرساة أو حبل المرساة[٨٦].

مرسة صغيرة (١).

جنازير حديد (٨): في التركية زنجير Zenjir بمعنى سلسلة وهى كلمة من أصل فارسي[٨٧].

غومنة كبيرة موصولة (٣): الغومنة مصطلح تركي مأخوذ من الإيطالية Gomena وهوكابل أو سلسلة بالسفينة[٨٨] وما يزال مصطلح «غومنة» مستخدما في مصطلحات البحرية المصرية حتى الآن[٨٩].

وواحدة قطع [غومنة] (٢).

٨٣ David Harding, *Weapons: an International Encyclopedia From 2000 B.C. to 2000 A.D.*, Galley Press, London 1984, p. 170.

٨٤ Rehouse, p. 1397.

٨٥ Redhouse, p. 262.؛ طوبيا العنيسي، ص٤٦.

٨٦ Redhouse, p. 1830.

٨٧ Redhouse, p. 1015-1016.؛ العنيسي، ص٣٣.

٨٨ Redhouse, p. 1355.

٨٩ قاموس المصطلحات البحرية، ص١٠٦.

قلع جوادیرة: الجواديرة محرفة عن التركية جوادرة Jiwaddara وجيوداير، وهو مصطلح من أصل إيطالي Civadiere، والجواديره هو الجزء البارز للأمام من مقدم أو قيدوم السفينة Stern، ويختلف شكل الجواديرة باختلاف طرز السفن، والغرض من هذا الجزء عكس الحركة الناتجة عن الأشرعة وحفظ الأشرعة مستوية ومتوازنة ويركب عليه عدد من الأشرعة ذات مصطلحات مختلفة تنسب إلى الجواديرة.

قلع بابا فنجه صغير: بابا فنجه محرفة عن التركية بابا فنغو، وبابا فنغو بدورها مصطلح من أصل إيطالي Papafico وهو مصطلح يطلق على الجزء الثالث من الصاري، وينسب إليه ما عليه من أشرعة وعوارض وأكتاف وحبال، فتذكر مصطلحات البحرية العثمانية على سبيل المثال «ميزانة بابا فنغو براصة سي» على حبل البراصة الخاص بذلك الجزء من صاري الميزانة و«غراندي بابا فنغو أسقوطة سي» على حبل الإسقوطة الخاص بذلك الجزء من الأشرعة وهكذا[٨١]، وتجدر الإشارة إلى أن شراع البابا فنغو هو شراع رباعي يعلو الشراع العلوي Topsail أي يعلو الشراع الثاني وبنفس طريقته، وهو يمتد فوق ذراع صاري سفلية كما هو مصور على طبق من الخزف التركى بمتحف الفن الإسلامي بالقاهرة (لوحة رقم ١)، ثم تطور بعد ذلك وأصبح ينقسم إلى شراعين – وذلك في الصواري ذات الستة وسبعة أشرعةذ أحدهما سفلي ومصطلحه في قواميس البحرية Lower Topgallant والآخر علوي ومصطلحه Upper Topgallant ويختلف مسماه باختلاف الصاري المثبت عليه سواء كان الصاري الأمامي أو الخلفي أو الأوسط[٨٢] والبابا فنغو من الأشرعة التي تطوى إلى أعلى على ذراع الصاري، ويوضح الغليون المصور على طبق المتحف الإسلامي طريقة طي تلك الأشرعة (لوحة رقم٢).

قماش تنده.

مدافع نحاس عدد ٦٣: مدافع ذات مواسير من النحاس، وقد ظلت مواسير معظم المدافع لمدة ٣٠٠ سنة وبالتحديد حتى سنة ١٨٦٠ م تصب من البرونز أو النحاس أو الحديد وأي تطورات أو تعديلات كانت تدخل على الأجزاء الحاملة أو المتحركة فقط، أو مجرد تخفيف ثقل الماسورة، والقطر الداخلي لتلك المواسير هو الذي يطلق عليه مصطلح «عيار»، وفي القرن الثامن عشر كانت الجيوش الأوربية تستخدم في الغالب

[٨١] علي سيدي، ص٨٦١، قاموس المصطلحات البحرية، ص٨٢؛ Redhouse, p. 685, 697; Schult, *op. cit.*, p. 29; René de Kerchane, *op. cit.* p. 90.

[٨٢] Bjorn Landstrom, *The Ships*, p. 168-184; Redhouse, p. 1338.

قلع ميزانة: تكتب ميزانة وميجانة، وهو مصطلح تركي من أصل إيطالي (Mezzano) استخدم في اللغة العربية في سفن البحر المتوسط وعرف باسم الصاري المزيني، وهو خامس صاري في السفن ذات الخمسة صواري، أي أنه صاري المؤخر أو الصاري الخلفي على السفينة، وهو صاري يتكون من ثلاث قطع من الخشب[٧٤] وتشرع عليه عدة قلوع (أشرعة) ذات مصطلحات مختلفة مرتبطة به، وفي الغليونات تشرع عليه في الغالب ثلاثة أشرعة رئيسة، أكبرها هو السفلي ويطلق عليه قلع الميزانة Mizzen، يعلوه قلع ميزانة علوي ويطلق عليه قونطرة الميزانة Mizzentopsail، وإذا أضيف أعلاه قلع آخر أصغر من السابق يطلق عليه Mizzen Skysail[٧٥] وكثيرا ما يلتبث مع مصطلح هذا الشراع المزيني (الميزانة) نظرا لتجاورهما مع صاري المؤخرة[٧٦].

قلع كنترة الميزانة: كنترة الميزانة محرفة عن التركية قونطرة ميزانة أو قونطرة ميجانة وهو أيضا مصطلح إيطالي Contra، وهو الشراع الثاني على صاري المؤخرة، كما يطلق أيضا على الشراع العلوي على نفس الصاري المعروف بالرويال Royalsail، ١٨ و١٩م ويجعل فوق الشراع الرباعي مباشرة ويستخدم قلع الرويال هذا مع الرياح الخفيفة فقط، ويثبت بمشابك وليس بحبال لم وذلك لحجمه الصغير، وتستخدم مثل هذه الأشرعة مع النسيم الخفيف حيث أن عوارضها مثبتة في الصواري بشكل ضعيف، كما أن وضعها بهذا الشكل لتتخذ لتهدئة السفينة[٧٧].

وبصفة عامة فإن قلع الكونترة أو الشراع الثاني على صاري هذا النوع من السفن (الغليون) شراع رباعي، مربع في الرأس وسمكي من أسفل، وفي السفن الحديثة نوعا ما أصبح قلع الكونترة ينقسم إلى جزأين علوي وسفلي، وقد صنعا ليثنيا Reefed كما أنهما يستخدمان في تغيير اتجاه السفينة بتحريكهما في اتجاهات مختلفة[٧٨] (انظر شكل رقم ٩).

قلع ترنكيت: هو القلع أو الشراع الأمامي الكبير، وكلمة ترنكيت محرفة عن التركية ترينكت أو ترنكت[٧٩] وتكتب أيضا ترنكته وترنكتا وهو مصطلح من أصل إيطالي Trinchetta، والترنكيت في اللغة العربية هو الدقل الأكبر وهو الشراع المربع السفلي على الصاري الأمامي، (انظر شكل رقم ٩)[٨٠].

[٧٤] علي سيدي، ص١٨٦١؛ Redhouse, p. 2051, 2054; Lloyd; Schult, «Sailing Dictionary», p. 179, «Atlas Of Maritime Dictionary», p. 514, Pl. 36؛ قاموس المصطلحات البحرية، قيادة القوات البحرية، شعبة البحوث البحرية، الإسكندرية ١٩٧٥م، ص٣٠٠.

[٧٥] *The Ships*, p. 15, «Lloyd, Atlas of Maritime Dictionary», p. 51, Landstrom.

[٧٦] René de Kerchane, «Maritime Dictionary», p. 514.

[٧٧] Redhouse, p. 1499, René de Kerchane, p. 663.

[٧٨] Schult, «Sailing Dictionary», p. 293; René de Kerchane, p. 845.

[٧٩] Redhouse, p. 105-106.؛ العنيسي، ص٣٣.

[٨٠] Dozy, T.1, p. 146; Schult, *op. cit.* 863.

يطلق أكبر شراع يشرع على الصاري الرئيسي (الميسطرة)، والمصطلح الإنجليزي المقابل لقلع الميسطرة الكبير Mainsail يطلق أحيانا على جميع الأشرعة المربعة على الصاري الرئيسي، كما يعرف قلع الميسطرة الكبير (Mainsail) بأنه أسفل شراع مربع على الصاري الرئيسي، أو أعلى صاري على السفينة[٧٠]، (شكل رقم ٩).

قلع غابية كبير: غابية مصطلح تركي Gabya وهو أيضا من الإيطالية Gabbia يعادله بالإنجليزية Topsail وهو قلع الغابية الكبير أو الغراندي غابية كما في التركية وهو الشراع الثاني على الصاري الأمامي[٧١] (انظر شكل رقم ١٠ أعلى).

قلع غابية صغير: هو القلع الصغير الذي يعلو القلع السابق.

قلع كتلة صغير: (؟)

قلع بوكروبة: محرفة عن التركية بوقروه أو بوقرووا، وهو شراع يتميز بحرية في الحركة المحورية، ويطلق عليه شراع العواصف، أي أنه ينشر عند هبوب العواصف. (انظر شكل رقم ١٠ أعلى).

قلع بلاكون كبير: وهو قلع الباستون أو الباسطون، وهو أيضا مصطلح من أصل إيطالي Bastone، والباسطون هو الصاري الذي يمتد أفقيا من مقدمة السفينة ويحمل أشرعة لاتينية (مثلثة) يصل عددها إلى أربعة، ويطلق علي الشراع قبل الأخير منها باللغة التركية «فلوق» وبالإنجليزية «Jib»، وهو أكبرها، يعلوه شراع أصغر يطلق عليه قونطرة وهو مصطلح تركي يقابله بالإنجليزية «Flying Jib» حيث أنه يعلو القلع السابق، كما أنه أعلى أشرعة الباسطون ويشد على وتر (انظر شكل رقم ٧ و٨) للباسطون وأشرعته المختلفة[٧٢] وفي غليونات القرنين ١٧و١٨م التجارية أو الحربية اتخذ للباسطون شراعين مربعين يطلق على الرئيسي منهما وهو السفلي والأكبر بيوك باسطون وهو مصطلح يقابله بالإنجليزية «Spritsail» والشراع الذي يعلوه قونطرة باسطون ويقابله بالإنجليزية «Topsail»[٧٣].

قلع بلاكون صغير: هو الشراع الذي يعلو الشراع السابق ويطلق عليه بيوك فلوق ويقابله بالإنجليزية «Flyingjib» (شكل رقم ٨).

[٧٠] علي سيدي، قاموس عثماني، مجلد أول، كتبخانة جهان، إستانبول١٣٣٠ هـ، ص ٨٦١؛
Joachim Schult, «The Sailing Dictionary», Adlard Coles Nautical, Second Edition, London 1992; Redhouse, p. 168, p. 1605; René de Kerchane, International Maritime Dictionary; R.D. Dozy, Supplément aux dictionnaires arabes, Second Edition, London 1961, p. 486.

[٧١] علي سيدي، ص٨٦١؛ Redhouse, p. 1333

[٧٢] علي سيدي، ص١١١٨، شكل رقم ٦؛ Redhouse, p. 460

[٧٣] علي سيدي، ص ١١١٨؛
Redhouse, p. 323. «The Lloyd, Atlas of Maritime Dictionary», p. 51, *The Ships*, Aleen & Unwin, Santa Catarina Do Monte, London 1961, p. 150.

الصواري والأشرعة والحبال وغيرها، ونلاحظ أيضا أن الفاصل الزمني بين الغرق والانتشال نحو خمسة وأربعين يوما، ولا ندري هل هي المدة التي استغرقها انتشال الأجزاء الواردة في الوثيقة والتي يبلغ عددها ١٤٤ صنفا مختلفا، أم أن تلك المدة استغرقها جلب الفنيين وإعداد الأدوات لهذه العملية.

ولم يرد بالوثيقة ما يشير إلى خسائر في أرواح طاقم السفينة، ولعل ذلك قد سجل في الوثيقة الأولى الخاصة بإثبات غرق السفينة قضاء وقدرا – لم نعثر عليها – وعلى أية حال فغرق السفينة أمام الميناء سواء كان ذلك بسبب خلل فني بالسفينة أو بسبب أخطاء ملاحية خاصة بدخول الميناء يجعلنا نرجح إمكانية إنقاذ أفراد طاقمها بوسيلة أو بأخرى.

وقد أمليت قائمة الأجزاء المنتشلة بمعرفة ريس الغليون مصطفى قبودان وبحضور المشايخ والعلماء وكبار الضباط بالثغر من سردارية وجوربجية.

وقد ورد بالوثيقة أن الأجزاء المنتشلة وضعت على ضفتي النيل الغربية والشرقية مما يشير إلى اتساع رقعة البحث والانتشال، كما ورد بهذه الوثيقة وجود برج بمنطقة استخراج حطام هذا الغليون عرف باسم برج «قولة»، ربما كان مخصصا لطائفة من الجند من قولة مما يشير إلى ظهور مبكر لهم قبل قدوم محمد علي. كما ورد بها أيضا ذكر قلعة عرفت بالقلعة الشرقية، ونصت الوثيقة صراحة على أنها من إنشاء محمد بك أبو الدهب، وذلك مما يضيف إلى أهمية هذه الوثيقة.

نص الوثيقة

صورة دفتر مشمولة بامضى مولانا السيد نجم الدين أفندى زيد فضله تتضمن علم ما استخرج من آلة الغليون البكليت المعروف بالقراويلة الغارق بقضاء الله تعالى وقدره تجاه فوهة بوغاز ثغر دمياط المحروس فى سادس عشر شهر رمضان سنة تاريخه وحرر ما أخرج منه من الآلات والمدافع بحضرة موالينا السادة المشايخ العلماء والسردارية والجوربجية والأعيان وهى مطابقة لأصله المعتمد بالسجل وحرر ليعرض على ولاة الأمور ضاعف الله لنا ولهم الحسنات والأجور وذلك بمعرفة السيد مصطفى قابودان المركب المذكورة تحريراً فى غرة شهر العقدة الحرام سنة خمس وتسعين ومماية والف بيانه:

قلع ميسطرة كبير: ميسطرة كلمة تركية «مايسترة» Mayistra وهى من الإيطالية Maestra، وهو مصطلح يطلق على الصاري الرئيسي في السفن الشراعية وينصب عليه عدد من الأشرعة المربعة لكل منها مصطلح خاص بها، وقلع الميسطرة الكبير مصطلح

والمعادن، إذ يحتفظ متحف الفن الإسلامي بالقاهرة بطبقين من الخزف التركي أحدهما محفوظ تحت رقم ١٥٤٩٣، وهو من صناعة أزنيق في القرن ١٠هـ/ ١٦م، والزخرفة الرئيسية علي الطبق المذكور عبارة عن رسم لغليون ذو أشرعة مطوية، وهو رسم علي درجة كبيرة من الدقة والاهتمام بالتفاصيل المختلفة للغليون ويبين لنا طريقة طى الأشرعة علي الصواري الرئيسة (لوحة رقم ١).

أما القطعة الأخرى فهي طبق آخر من خزف إزنيق المتأخر (محفوظ تحت رقم ١٤٧٦٨) وقد زخرف برسم لسفينة من نوع «غالي» ذات صواري ثلاثة وقلوع مشرعة مربعة رسمت بأسلوب زخرفي وإن حرص الفنان علي إظهار ارتباط الأشرعة ببعضها البعض بالحبال المختلفة (لوحة رقم ٢)، وهكذا فإن مثل هذه التحف وما يرد عليها من تفاصيل تتكامل مع المعلومات التي يمكن أن نستقيها من مثل هذه الوثيقة موضوع البحث لإلقاء مزيد من الضوء علي السفن العثمانية والتعرف على ما يرد من أشكالها علي مختلف أنواع التحف.

الوثيقة

تقع الوثيقة موضوع البحث في صفحة واحدة من السجل رقم ٢٧٩ من سجلات محكمة دمياط الشرعية المحفوظة بدار الوثائق القومية بالقاهرة (مادة رقم ٤٤، صفحة ٣٤٢)، وهي عبارة عن قائمة تتضمن بيان ما استخرج من حطام غليون بكليت (ميري)، ذكرت الوثيقة أنه غرق بقضاء الله وقدره تجاه بوغاز دمياط في ١٦ رمضان سنة ١١٩٥هـ، وتم انتشال ما أمكنهم انتشاله من حطامه وتسجيل محضر بذلك في غرة ذي القعدة سنة ١١٩٥هـ (شكل رقم ١٢).

ويستفاد من هذه الوثيقة أنه كان يتم تحرير محضر بغرق السفينة في حينه، كما يتم بعد ذلك تحرير محضر بما يتم انتشاله من حطام أو حمولة إذا أمكن ذلك، وخاصة عندما تكون حادثة الغرق بالقرب من الموانئ أو الشواطئ بصفة عامة، ويكون الإنقاذ أو الانتشال ممكنا، وتشير المصادر الوثائقية والتاريخية إلى حوادث انتشال مماثلة، مما يؤكد علي أن السفن الغارقة لم تكن تترك طعما للبحر بل كانت تبذل جهودا طيبة لانتشال ما يمكن من حطامها، غير أن الوثيقة لا تكشف عن طريقة ذلك أو الوسائل والأدوات المستخدمة، خاصة وأن الكثير من الأجزاء المنتشلة مدافع وكتل حديدية أو نحاسية ذات أوزان ثقيلة، كما أن بعضها الآخر أجزاء دقيقة وصواري وأجزاء من

أما الحبال التي تحرك هذه الأشرعة وارتباطها بالأشرعة المختلفة وببعضها البعض فلذلك مصطلحات عديدة حسب وظيفة كل منها.

ويتضح من الوثيقة موضوع البحث أن مصطلحات البحرية المصرية في العصر العثماني كانت مصطلحات تركية، وسنري أن هذه المصطلحات مشتقة بدورها من مصطلحات إيطالية مما يشكل عقبة كبيرة في التعرف عليها، فقد تعرضت تلك المصطلحات للتحريف مرتين، مرة من الإيطالية إلي التركية ومرة اخرى من التركية إلى اللغة العربية، مما استلزم رد ما كان منها تركيا – وهو معظمها – إلى أصله الصحيح في اللغة التركية ثم البحث بعد ذلك عن جذوره في مصطلحات البحرية الإيطالية، أما العقبة الثانية فهي أن كل تلك المصطلحات البحرية ذات الجذور الإيطالية لم تستخدم في البحرية العثمانية بنفس الدقة التي استخدمت بها في البحرية الإيطالية وغيرها من مصطلحات بحرية الدول الأوربية، فأطلق المصطلح الواحد – الذي يعني جزءا محددا من السفينة في البحرية الإيطالية وغيرها – أطلق على أكثر من جزء من أجزاء السفينة، وعلي سبيل المثال فإن مصطلحات قونطرة، ترنكيت، بابا فنغو، بينما تعني أصولها الإيطالية وما يقابلها في اللغات الأوربية الأخرى أجزاء محددة من الصواري وقلوعها المختلفة نجدها في البحرية العثمانية يطلق كل منها علي أكثر من شراع علي الصاري الواحد، بينما كل شراع منها علي الصاري له مصطلحه الواضح والمحدد في القواميس البحرية وقواميس السفن الشراعية بصفة خاصة.

وإذا كان البحث عن معاني تلك المصطلحات وردها إلي أصولها التركية الصحيحة ثم البحث عن جذورها الإيطالية ومعانيها، ومحاولة التعرف على أشكالها قد أخذ وقتا وجهدا كبيرا فإن بعضا منها لم أستطع التعرف عليه من خلال المعاجم التركية أو العربية، أو الأوربية المتخصصة في هذا المجال، ومن ثم فإني أضعها وأضع معالجتي للمصطلحات التي توصلت إليها بين يدي الباحثين راجيا أن يكون تسجيلي لبعض المصطلحات المتعلقة بأجزاء سفن ذلك العصر من خلال هذه الوثيقة وما أدت إليه من التعرف على أجزاء ومكونات وتسليح وطريقة عمل الغليون – أهم القطع البحرية العثمانية حتى النصف الأول من القرن التاسع عشر – بداية دعوة للاهتمام بالتراث البحري المصري في العصر العثماني ودراسته في إطار خطة علمية تخرج به من إطار السرد التاريخي أو الوصف اللفظي إلي التعرف علي أنواع السفن وهياكلها وأجزائها المختلفة من أشرعة وصواري وحبال ومعدات وأدوات، وطرق العمل من إبحار وقتال ومناورة، ولاشك أن معلومات مهمة يمكن أن تستقي من الوثائق والمخطوطات الصورة، ومن الرسومات الواردة علي التحف الأثرية وخاصة الخزف

وقد كان الفنانون يكلفون بزخرفة هذه الغليونات حيث كانت تشكل رؤوسها على هيئة التنين وغيره من الحيوانات الخرافية، وكانت تسجل الانتصارات على جوانب السفينة، وبعض الزخارف كانت تعد بحيث يمكن رفعها عندما تكون السفينة غير مستخدمة[٦٧].

ولكي نستطيع أن نحيط بأجزاء مثل هذه السفينة الشراعية الكبيرة (الغليون) التي يطلق عليها السفن كاملة الأشرعة والتجهيز «Full Rigged Ship» وما بها من عشرات الأشرعة ومئات الحبال لتثبيت تلك الأشرعة بالصواري أو تحريكها أفقيا ورأسيا، أو لطيها وفردها والمناورة بها، لابد أن نذكر بشكل شديد التبسيط أن تلك السفن العثمانية كانت في الغالب ومنذ القرن الخامس عشر ذات ثلاثة صواري، الأمامي يطلق عليه الغابية وهو مصطلح تركي من أصل إيطالي (Gabbia) والأوسط يطلق عليه «الميسطرة» أو «المايسترة»، وهو أيضا مصطلح تركي من أصل إيطالي «Maestro»، وصاري المؤخر ويطلق عليه الميزانة أو الميجانة بالتركية، وهى نفس الكلمة تقريبا بالإيطالية «Mezzano»، وينقسم كل صاري من هؤلاء إلى أجزاء منفصلة لكل منها اسم خاص – إذ لم تعد الصواري تتخذ من جذع واحد من الشجر كما كان الحال في العصر الروماني والعصور الوسطي[٦٨] – وعلى أية حال فإن معظم تلك السفن كانت صواريها تتكون من ثلاثة أجزاء السفلي منهاLower Mast يطلق عليه اسم الصاري نفسه، يعلوه جزء يسمى «كنترة» أو «قونطرة» Top Mast، يعلوه جزء يسمى «بابا فنغو» ومصطلحه Topgallant Mast، ثم إذا أضيف في بعض الأحيان قطعة رابعة قصيرة تعلو الجزء المسمى بابا فنغو «Topgallant» تسمى «Royalmast»، وإذا كان الصاري يتكون من خمس قطع فإن القطعة الأخيرة التي تأتى فوق السابقة أي أعلى ألـ Royalmast يطلق عليها Skysail mast، ويركب على كل جزء من أجزاء الصاري السابق ذكرها شراع يحمل اسم الجزء المثبت عليه من الصاري، ويحمل اسم صاري من الثلاثة السابق ذكرها الميزانة والغابية والمايسترة، فالأشرعة العلوية على كل من الصواري الثلاثة أو حسب عددها بالسفينة تسمى Skysails وينسب كل منها إلى صاريه، وما كان أسفل ذلك من الأشرعة فهو Royals وينسب كل منها إلى صاريه وهكذا[٦٩].

[٦٧] Landstrom, *The Ships*, p. 120.

[٦٨] Hendrik Willem, Ships, p. 89.

[٦٩] سجلات محكمة دمياط الشرعية، سجل رقم١٣٠، مادة ٢٤٧ ، ٩ محرم ١٠٩٣هـ.

التي تتحكم فيها وازدادت الغلايين حجما وتعقيدا ومع إضافة كل صاري أو جزء من صاري أو شراع جديد وما يرتبط به حبال وبكرات وغير ذلك تضاف مصطلحات جديدة، وأصبحت الغلايين من السفن الشراعية الثقيلة المعقدة التي تحوي عشرات الصواري والأشرعة والحبال ولكل قطعة منها المصطلح الخاص بها (الأشكال٣–٨)، ومع بناء غلايين ضخمة أمكن جعلها ذات أسطح متعددة وهو ما يطلق عليه في مصطلحات البحرية «عنابر»، وقد كان قاع السفينة يملأ بقطع من الأحجار لإكساب السفينة الاتزان المطلوب، ثم يعلوها في العنابر السفلي براميل المياه العذبة والبارود ومخازن العتاد، وتوضع قطع المدفعية الثقيلة في العنابر السفلي ثم الأخف وزنا في العنابر الأعلى حتى ينتهي الأمر علي السطح العلوي برماة البنادق.

وقد كانت المدافع تشد إلي قواعدها بالحبال وتوضع علي قضبان حديدية لامتصاص حركة رد الفعل عند إطلاق النيران، وكانت المدافع المذكورة تصف علي جانبي الغليون ولكل منها فتحة أشبه بالنافذة تغلق في حالة السلم مع مراعاة أن تكون طوابق (عنابر) المدافع فوق مستوى سطح مياه البحر حتى لاتدخل المياه من خلال فتحاتها أثناء ميل الغليون.

وقد استخدم الأسبان الغليون بصفة خاصة في التجارة مع مستعمراتهم الأمريكية، غير أنها كانت سفنا ثقيلة صعبة المناورة يطاردها القراصنة، ومن ثم فقد كانت تسلح تسليحا ثقيلا، وكانت في الغالب تبحر في قوافل تحميها حراسة مشددة[٦٥].

وتفيد الأدلة الوثائقية أن غلايين البحرية العثمانية كانت حتى القرن ١٢هـ/ ١٨ م تؤدى دورا مماثلا، فقد ورد بإحدى الوثائق تكليف غليونيين من غلايين السلطنة الشريفة بمرافقة سفنا تجارية من دمياط إلى استانبول ذهابا وعودة ونصت الوثيقة على أن ذلك «بقصد حفظ مراكب المسلمين وحراستها وغفرها وإيصالها إلى الجهة المقصودة وعودها إلى بندر دمياط»، وتضيف الوثيقة بأنه «قد حصل ذلك ووثقت مراكب المسلمين المالحى بأرزاق المسلمين وسافرت إلى بلاد الإسلام وفرغت ما كان بها من الوسق ووسقت غيره وعادت به إلى بندر دمياط مع سلامة الله تعالى ووسقت مراكب المسلمين ثانيا وأنهم متوجهين بصحبة الغليونيين المذكورين إلى محروسة استانبول»[٦٦].

[٦٥] *Ibid.*, p. 2605.

[٦٦] دار الوثائق القومية، سجلات محكمة دمياط الشرعية، سجل رقم ١٩٦، مادة ١٢٣ ، ٢٣ محرم ١١٣٥هـ.

وقد طور هنري الثامن ملك إنجلترا الغليون من سفينة تجارية إلى سفينة حربية حين ابتكر إيجاد فتحات في كل جانب من جوانب المركب تخرج منها فوهات دستة من المدافع، كما توضع مدافع من حجم أقل فوق السطح مباشرة فتحول الغليون من التسليح الخفيف إلى التسليح الثقيل[٥٨] وقد استخدمت الغليونات لحمل الكنوز من الأمريكيتين في القرن الخامس عشر، غير أنها لم تستطع الدفاع عن نفسها أمام غارات القراصنة الذين كانوا يملئون البحار في ذلك الوقت، حيث كانت ثقيلة وصعبة المناورة، كما أن الرياح في البحر المتوسط خفيفة بالنسبة للسفن الشراعية الثقيلة[٥٩] ومنذ العصور القديمة كانت السفن الكبيرة التي تعتمد علي المجاديف هي السفن الغالبة في ذلك البحر[٦٠] واستخدمت الفرقاطات لنقل الشحنات الثمينة بدلا من الغليونات منذ حوالي ١٦٠٠ م، فقد كانت الفرقاطات أصغر حجما Narrower وأكثر تسليحا[٦١].

والواقع أن الخطوة التي اتخذها الملك هنري الثامن بوضع مدافع من تلك التي تعبأ فوهاتها Muzzle loading guns علي السطح المخصص للشحنات (Cargo Deck) كانت تعتبر خطوة ثورية فقد فتح لها في الأجناب فتحات مما مكن الغليونات من امتلاك سلاح فعال ومؤثر[٦٢] ثم زيد عدد المدافع حتى بلغت من ٥٠ إلى ٧٠ مدفع تمتد بطول جانب الغليون وقد تكون في عنبرين الواحد فوق الآخر[٦٣] وبنيت في الفرن ١٧م غليونات ضخمة أصبحت منصات عائمة لإطلاق المدفعية وأصبح لها ثلاثة أو أربعة أسطح، ومنها غليون نابليون الذي أطلق عليه الأتراك أوج أنبارلي أي ذات العنابر الثلاثة. وازداد عدد الأشرعة على هذا النوع من السفن بازدياد الصواري عددا وارتفاعا، والواقع أنه منذ بداية القرن ١٦م وبشكل تدريجي حلت المؤخرة المدورة Stern Round محل المؤخرة المسطحة Flat Stern، وبدأ ذلك في السفن الإنجليزية، ومع حلول القرن الثامن عشر انتشر ذلك في بقية بلدان العالم[٦٤].

وكان الغليون قد تطور تطورا كبيرا منذ حوالي منتصف القرن الخامس عشر حتى نهاية القرن السادس عشر، حيث بدأ باستخدام صاري رئيسي واحد وجمع بين استخدام الأشرعة المربعة والمثلثة، ثم تعددت الصواري والأشرعة المثبتة عليها، وتنوعت الحبال

٥٨ *Ibid.*, p. 2605.
٥٩ «The World Book Encyclopedia», vol. 7, p. 2842.
٦٠ Bjorn Landstron, *The Ships*, Saltsobaden, Sweden 1961, p. 127.
٦١ «The World Book Encyclopedia», p. 2849.
٦٢ «The New Caxton Encyclopedia», p. 2605.
٦٣ Hendrik Willem, *Ships & How They Sailed The Seven Seas*, London 1935, p. 98.
٦٤ «The New Caxton Encyclopedia», p. 2605.

الغليون تطوره وتسليحه

والغليون بصفة عامة سفينة شراعية ضخمة شاع استخدامها منذ أواخر القرن الخامس عشر وحتى شيوع استخدام البخار في القرن التاسع عشر، وقد كانت تلك السفينة العابرة للمحيط نتيجة تزاوج بين السفينة الشمالية القديمة وسفينة البحر المتوسط الأكثر طولا والأفضل تصميما[٥١] وتتراوح حمولة الغليون من ١٠٠ إلي ١٠٠٠ طن، والغليون التقليدي له مؤخرة مربعة وإنشاءات علوية ثقيلة ومقدمة بارزة، والبدن مقوس بشكل حاد عند المقدمة والمؤخرة[٥٢] وقد كان الغليون في البداية سفينة تجارية إيطالية مسلحة ذات مجاديف مثل «الغالي» (القادس) Galley[٥٣]، والغليون Galleon لم يشتق من الغالي كما قد يشير الاسم، ولكنه اشتق من السفينة التجارية ذات المقدمة والمؤخرة المدورة Round Ship التي عرفت في العصور الوسطى، والتي اشتقت بدورها من سفينة النقل الثقيل الرومانية[٥٤] وبينما كانت الغاليات سفنا قليلة العرض مدببة الطرفين يشغل الجذافة معظم المساحة الخالية بها[٥٥] أصبحت الغليونات مدورة الطرفين وأكثر عرضا وارتفاعا وأعمق غاطسا. وقد كانت الغلايين الأولى تستخدم في التجارة الساحلية وتسلح تسليحا خفيفا، ومع حلول القرن السادس عشر أصبحت الغالبية منها سفنا تجارية فقط[٥٦]، وقد كان الغليون أطول بدنا من مراكب التجار المعروفة بالقرقور «Carrack»، وأكبر من الغاليات حيث كانت تحمل ما يقرب من ٨٠٠ طن في ذلك الوقت، وقد كان الصاري الرئيسي وصاري المقدمة يحملان أشرعة مربعة، كما كان هناك صاري أو اثنين عند مؤخرة السفينة يحملان أشرعة لاتينية مثلثة (Three cornered sails (Lateen، وينقسم السطح إلي ثلاث مساحات، الوسطى يتوسطها الصاري الرئيس، ومساحة خلفية عند مؤخر المركب حيث يرتفع السطح أكثر وتسمى Poop وهو جزء مغلق، ومساحة أمامية مرتفعة ولكن أقل ارتفاعا من ساحة المؤخرة وتقع أمام صاري المقدمة وتسمى السلوقية (Forcastle)[٥٧].

٥١ Lloyd, *op. cit.*, p. 20.

٥٢ Grolier, «Grolier Universal Encyclopedia», Canada 1965, p. 211.

٥٣ «The World Book Encyclopedia», Chicago 1956, vol. 7, p. 2849.

٥٤ «The New Caxton Encyclopedia», Caxton Publishing Company, London 1966, vol. 8, p. 2605.

٥٥ W.D. Ewart, «World Atlas Of Shipping», George Philip, London 1972, p. 16.

٥٦ «The World Book Encyclopedia», vol. 7, p. 2549.

٥٧ «The New Caxton Encyclopedia», vol. 8, p. 2605.

AnIsl 35 (2001), p. 17-59 Ḥamza ʿAbd Al-ʿAzīz Badr

ومع نهاية القرن الثامن عشر حاول السلطان سليم الثالث (١٢٢٢-١٢٠٣هـ/ ١٧٨٨-١٨٠٤م) إحياء القوة البحرية العثمانية[٤٣] فأمر بتشييد العديد من السفن، وأرسل بعضها لمصر، وقد بلغ عدد السفن التي كانت بميناء الإسكندرية عند قدوم الحملة الفرنسية ثلاثة غلايين تحت قيادة إدريس بك قبودان بالإضافة إلى سفينته المسماة «عقاب بحري»[٤٤] وما كان له أن يتصدى للأسطول الفرنسي المكون من ١٤ غليون و٤ فرقاطات، وعلى رأسه نابليون في غليونه من نوع «الأوج أنبارلى» والمسمى نصف الدنيا[٤٥] وقد رفض إدريس بك قبودان رفع العلم الفرنسي، وطلب مغادرة الميناء، وصرح له نابليون بذلك[٤٦].

ومن الواضح أن الغليون كان قد أصبح منذ القرن الثامن عشر أهم القطع الحربية في البحر المتوسط، فقد كان أسطول نابليون يحتوى على ١٤ غليونا وأسطول نيلسون به ١٢ غليونا، وترابط في الموانئ المصرية بعض قطع قليلة من هذا النوع.

وقد ظل الغليون أهم القطع البحرية في الأسطول العثماني وبالتالي في البحرية المصرية لفترة طويلة فقد ورد ذكر ثلاثة غلايين ضمن النجدة المصرية لتركيا في حرب القرم (سنة ١٨٥٣-١٨٥٥م) عدد جنود كل منها ١٠٤٠ جندي وبكل منها ١٠٠ مدفع وبقيادة ضابط بحري برتبة قائمقام[٤٧] وقد انتهى الأمر بهذه السفينة الشراعية الضخمة التي عبر بها الإنسان المحيط واكتشف العالم الجديد، وكانت بداية حقبة جديدة في تاريخ البشرية، وعد بعض الباحثين ابتكارها يعادل في أهميته ابتكار الدولاب[٤٨]، انتهى بها الأمر بعد استخدام البخار في تسيير السفن أن أصبحت تستخدم كمخازن للفحم تتزود منها السفن في عرض البحر تجاه الموانئ[٤٩].

وقد أشار عمر طوسون إلي أن أنواع هذه السفن غير مستخدم على عهده (١٩٢٤م) وأمسى ذكرها أثرا تاريخيا[٥٠].

[٤٣] محمد فريد، تاريخ الدولة العلية، ج١، ص٦٣٩.
[٤٤] سرهنك، حقائق الأخبار، ج٢، ص٤٣.
[٤٥] محمد فريد، المرجع السابق، ج١، ص٦٤٦.
[٤٦] سرهنك، المرجع السابق، ج٢، ص٤٣.
[٤٧] عمر طوسون، رسالة في الجيش المصري البري والبحري في عهد محمد علي، مطبعة العدل، الإسكندرية.
[٤٨] Lloyd, Christopher, «Atlas Of Maritime History», The Hamlyn Publishing, London 1975, p. 20.
[٤٩] خلف عبد العظيم المسيرى، تاريخ البحرية المصرية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ١٩٩٢م، ص٤٠٦.
[٥٠] طوسون، المرجع السابق، ص٨٩.

وكانت تنقل في النيل إلى القاهرة، ومنها على ظهور الجمال إلى السويس، وأنها تمت في بضع شهور واستخدمها في حملته على الهند، ومن الواضح أنها كانت من أنواع سفن البحر الأحمر والمحيط الهندي التي تختلف عن سفن البحر المتوسط[٣٨].

وعلى الرغم مما ذكر عن صناعة السفن بترسانة بولاق أو بالإسكندرية والسويس ودمياط، وما يرد بوثائق محكمتي دمياط ورشيد عن نقل نجارين وقلافطة من هذين الثغرين إلى السويس للمساهمة في بناء وإصلاح المراكب السلطانية إلا أنه من الواضح أن البحرية المصرية ارتبطت في ذلك العصر ببحرية السلطنة العثمانية وأصبحت حماية الشواطئ المصرية مسئولية يضلع بها الأسطول العثماني، وقد كانت مصر تساهم في هذا الأسطول بعدد من الرجال وخاصة الكركجية (الجذافة) بالإضافة إلى القوات المعتادة التي كانت تساهم بها مصر في حملات الدولة العثمانية والتي كان عددها يقدر بثلاثة آلاف سنويا.

والواقع أن القوة البحرية المصرية المحدودة قد ضعفت أيضا في القرن ١٢هـ/ ١٨م بضعف السيطرة العثمانية على الأمور في مصر وازدياد نفوذ بكوات المماليك «ونشأ عن ذلك أن أهمل الولاة صناعة اللوندات فسقطت القوة البحرية التي كانت لهم بمصر وأخذت الدولة ترسل من طرفها السفن تارة لنقل مال خراج القطر المصري إلى الآستانة وتارة لخفر المراكب التجارية الحاملة للأرزاق والذخائر»[٣٩].

وما تزال المعلومات الخاصة بالبحرية المصرية سواء في البحر الأحمر أو المتوسط في ذلك العصر قليلة وغير متكاملة فيشير إبن عبد الغنى سنة ١٠٥٣هـ إلى بناء غليون بثغر الإسكندرية، واستخدام نحو ستمائة شخص في إنزاله إلى البحر[٤٠]، كما يذكر في حوادث سنة ١٠٨٩هـ بناء مركب في الخاصكية دون أن يوضح لنا نوع هذا المركب وأي خاصكية[٤١].

كما يتحدث ابن عبد الغنى عن حادثة نهب لبضائع وأموال التجار الفرنج بمصر قام بها قبطان غليون الميرى المرابط بثغر الإسكندرية، ويطلق عليه «قبطان السلطنة» وساهم في النهب العسكر المنصور المتوجه إلى جزيرة المورة، ويضيف أن أهل سكندرية ذكروا أن أول من نهب «قبطان البيليك» ورجاله[٤٢] مما يؤكد على مرابطة قطع من هذا النوع من السفن بالموانى المصرية.

[٣٨] أحمد شلبي، أوضح الإشارات، ص١٠٦، حاشية ٤٦.
[٣٩] سرهنك، حقائق الأخبار، ج٢، ص٤٢.
[٤٠] أحمد شلبي، المرجع السابق، ص١٥٠.
[٤١] أحمد شلبي، المرجع السابق، ص١٧٦.
[٤٢] أحمد شلبي، المرجع نفسه، ص٢٧٠-٢٦٩.

AnIsl 35 (2001), p. 17-59 Ḥamza ʿAbd Al-ʿAzīz Badr

البحرية المصرية في العصر العثماني

تشير المصادر التاريخية إلى أن البحرية المصرية في أواخر العصر المملوكي كانت قد وصلت إلى أقصى درجة لها من الضعف والتدهور، ولم تستطع التصدي للبرتغاليين الذين سيطروا على البحر الأحمر والمحيط الهندي، بل وهددوا الحرمين الشريفين، وعندما وصلت الأخبار إلى خاير بك – أول حكام مصر في العصر العثماني – سنة٩٢٥ هـ/ ١٥١٩م بأن في البحر الأحمر تجاه ميناء جدة نحو أربعين سفينة برتغالية يعيثون في البحر فسادا ويقطعون السبل على التجار والحجاج لم يجد قوة بحرية يرسلها فأرسل جماعة من المماليك الجراكسة يبلغ عددهم نحو ٣٠٠ برا مع الحجاج ليقيموا بقلعة جدة[٣٣] ، كما يذكر إسماعيل سرهنك أن الأسطول المصري كان قد انتهى بنهاية عصر الغورى، «وأن الأغربة التي كانت لقانصوة الغورى انقرضت وضاع معظمها، وما بقى منها حجزته الأمراء المصرية بجهات اليمن تحت قيادة سليمان رئيس»[٣٤].

وتتضارب الآراء فيما يتعلق بالقوة البحرية المصرية في نهاية العصر المملوكي وبداية العصر العثماني ففي تقدير لعدد السفن المصرية سنة ١٥١٧م أي سنة الفتح العثماني لمصر أنه يبلغ عددها نحو ٢٥٠ سفينة[٣٥].

والواقع أن القوة البحرية المصرية انتهت بنهاية عصر المماليك، مما دفع خاير بك للاهتمام بأمر البحرية فأصدر أوامره بالبدء في إنشاء قوة بحرية من عدة سفن بدار صناعة بولاق ودشنت هذه السفن سنة ٩٢٦هـ واستعرضها في النيل مما يشير إلى أنها كانت مراكب نيلية من نوع الأغربة[٣٦] كما اهتم السلطان سليمان القانوني الذي تولى السلطنة في نفس العام سنة ٩٢٦هـ بتنظيم أمور الثغور المصرية، وأصدر أوامره بتعيين ثلاثة قبودانات لمصر أحدهم لثغر دمياط والثاني لثغر السويس والثالث لثغر الإسكندرية وحمل كل منهم لقب اقبودان بكب وجعل تعيينهم وتغييرهم يتعلق رأسا بإرادته السلطانية[٣٧] ، وتتحدث المصادر عن قيام سليمان باشا الخادم حاكم مصر (٩٣١–٩٤١هـ / ١٥٢٥–١٥٣٥م) ببناء ثمانين سفينة من مختلف الأنواع أحضرت أخشابها من أضاليا

[٣٣] ابن إياس، محمد ابن أحمد الحنفي، بدائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق محمد مصطفى، القاهرة ١٩٨٤م، ج٥، ص٣١٣.

[٣٤] سرهنك، حقائق الأخبار، ج ، ٢ص٣٧.

[٣٥] Pryor, *op. cit.*, p. 180.

[٣٦] ابن إياس، بدائع الزهور، ج٥، ص٣٣١.

[٣٧] سرهنك، حقائق الأخبار، ج٢، ص٣٧.

أما عن أنواع السفن الحربية العثمانية فنذكر منها الأوج أنبارلى والقاباق والفرقاطة والغاليون والقروييت والبرق ومقربار وباشطراد والقادرجة والغليوطة والبوارج والشكترية، *Cektiri* وتصنف حسب عدد المقاعد المعدة للجذافة، فكانت الفرقاطات بها من ١٠ إلى ١٧ صف من المقاعد كل منها معد لجلوس من ٢ إلى ٣ كركجية يمسكون بمجداف واحد، كما تحمل بالإضافة إلى ذلك من ٧٠ إلى ٨٠ من المجندين والضباط[٣٠].

وقد كانت البوارج بها ١٨ دكة أو مقعد، بينما كانت السفن المسماة غاليوطة بها من ١٩ إلى ٢٤ دكة للجذافة مع طاقم يزيد عن ٢٥٠ فرد، أما عن السفن التي كان بها ٢٥ دكة للجذافة فقد كانت تسمى غالى أو قادرجة، وهى مراكب طويلة يتراوح طولها ما بين ٣٦ و٤٠ متر وبها من ١٩٠ إلى ٢٠٠ جداف، ويبلغ إجمالي عدد رجالها ٣٥٠ فرد[٣١].

أما الغاليات الأكبر فقد كانت تسمى باشطراد Bastrade وبها من ٢٦ إلى ٣٦ دكة للجدافة ويبلغ طولها من ٤٢ إلى ٤٥ متر، وبها ٥٠٠ جداف و٣٠٠ مدفعجى وبحار. وبالإضافة إلى ذلك فقد كانت هناك بعض السفن الشراعية الصغيرة، ومنذ بداية القرن السابع عشر كانت كبر السفن العثمانية هي الغلايين ذات العنابر (الأسطح) الثلاثة التي يطلق عليها أوج أنبارلى، ويبلغ طول الغليون منها ٥٠ متر، ويسلح بعدد من المدافع يتراوح بين ١١٠ و ١٢٠ مدفع، أما طاقمه فيتراوح بين ٨٠٠ إلى ١٠٠٠ رجل[٣٢].

وفى الشتاء كان الأسطول يحوجف بلغة البحرية أي يدخل في حوض جاف لإجراء عمليات الصيانة بينما يتوجه ضباطه إلى تيماراتهم لجمع الأموال الأزمة لهم ولسفنهم، بينما أصحاب الرواتب كانوا يقضون الشتاء في حي غلاطة خارج الترسانة البحرية باستانبول.

٣٠ *Ibid.*, p. 109.

٣١ *Ibid.*, p. 109.

٣٢ *Ibid.*, p. 109.

العثمانية كان لها بميناء غاليبولى ٦٠ سفينة حربية، وقدر عدد السفن الحربية العثمانية سنة ١٥١٧م بعدد يتراوح ما بين ٢٣٠ إلى٢٦٠ سفينة، وفى نفس الوقت كان خير الدين بربا روسا يمتلك وحده ٩٠ سفينة من نوع «غالى» (*Galley*)، و٥٠ سفينة من نوع غليوطة (*Galliots*)، ولعل ذلك هو الذي دفع السلطان العثماني سليمان القانوني لتعيينه قائدا عاما للبحرية العثمانية.

ونتيجة للصراعات والتكتلات الأوربية العديدة ضد الدولة العثمانية فقد تدهورت قوتها بصفة عامة وقوتها البحرية بصفة خاصة، وانتهت الحروب العديدة بين الدول الأوربية والدولة العثمانية وبين الدول الأوربية وبعضها البعض بسيطرة الإنجليز على البحار مع بداية القرن السابع عشر، وتقاسمت الدول الأوربية مستعمرات العالم الجديد التي لم يكن للدولة العثمانية نصيب منها.

وقد أحصى أحد الرحالة الذين زاروا ميناء استانبول في بداية القرن الثامن عشر، وكان معظمهم يضلع بمهام عسكرية وتجسسية في نفس الوقت، أحصى عدد السفن الحربية الراسية بميناء استانبول بخمس أو ست سفن لكل منها حوالي ٣٠ شراع، وكان حريصا على أن يدون ملاحظاته عن تسليحها فذكر أن تسليح كل منها ما بين ٢٤ و١١٦ مدفع[٢٥]، مما يعنى أنها كانت ما بين غليون وقرويت.

وقد كان إمداد الأسطول بالرجال يتم من أوجاق العزب ومن تجنيد الرجال من السواحل القريبة من جنسيات مختلفة من الأتراك واليونانيين والألبان والدلاة، وقد كان بعض رجال البحرية يعملون بدلا عن الضرائب التي كانت تدين بها عائلاتهم أو قراهم في الأقاليم المقطعة لقائد البحرية العثماني[٢٦]، أو نظير مرتبات تدفع لهم من خزينة الترسانة العامرة، وبالإضافة إلى ذلك فقد كان هناك الجذافة أو الكركجية ومن بينهم أسرى الحرب ورجال أرسلوا لقضاء عقوبات عن جرائم ارتكبوها[٢٧]، وقد ضعفت أهمية هؤلاء الكركجية في القرن ١٨م عندما أصبحت سفن الأسطول تبحر بالأشرعة، ويتم استئجار بحارة برواتب معينة في الحملات المختلفة يطلق عليهم «إيلاقجية»[٢٨] في القرن السادس عشر ثم «غليونجية» بعد ذلك[٢٩].

[٢٥] Aron Hill, *op. cit.*, p. 30.

[٢٦] Tulay Duran, *op. cit.*, p. 108.

[٢٧] أحمد شلبي بن عبد الغني، أوضح الإشارات فيمن تولى مصر القاهرة من الوزراء والباشات، تحقيق عبد الرحيم عبد الرحمن، الخانجي، القاهرة ١٩٧٨م، ص١٥٠.

[٢٨] «الإيلاقجي»: رجل عاطل عن العمل يستأجر لأداء وظيفة غير محددة المعالم، انظر: ردهاوس، ص٣٠٣.

[٢٩] Tulay Duran, *op. cit.*, p. 108.

أخشاب تستخدم في بناء وصيانة وتسيير السفن[١٩] ، كما أعطى أيضا حكم غاليبولى وحكم غلاطة وهى إحدى ضواحي استانبول التي كان معظم سكانها من الجنويين الذين منحوا امتياز أنواع معينة من التجارة وإعفاءات جمركية في مقابل مساعداتهم في الأسطول العثماني[٢٠] ، وهو ما يفسر غلبة المصطلحات الإيطالية على البحرية العثمانية كما يتضح من الوثيقة موضوع البحث.

وتحت قيادة خير الدين بربا روسا أصبح أمير الأسطول يحمل لقب «بكلربك» وله حق الجلوس في الديوان الهمايونى أي مجلس السلطان، وأصبحت الجزائر تيمارا يعطى لقائد الأسطول العثماني، وأصبحت رتبة خير الدين التي أعطيت له بشكل شخصي تعطى لخلفائه في القرنين ١٦ و١٧م، غير أنها أصبحت من درجة أقل من رتب الوزراء ذات الطوخين[٢١].

وقد كان أمير البحر يرأس جميع الترسانات البحرية التي كانت توجد في أماكن عديدة من الدولة العثمانية في غاليبولى واستانبول وبلاطية والطولوجو، وانتشرت الترسانات البحرية في مرمرة والبحر الأسود والبحر المتوسط[٢٢] ، وقد كان القبودان باشا أو أمير البحر يدير جميع شئون الأسطول من حرب وبناء سفن وصيانة وتسليح وامداد وتموين وغير ذلك من مركز إدارته بالترسانة البحرية الرئيسية باستانبول، ويرسل مساعديه ورجال إدارته إلى الجزر والجهات التي تحت سيطرته كما كان يتولى بنفسه مسئولية الأمن وحفظ النظام (الشرطة) في المناطق المجاورة للترسانة في غلاطة وقاسم باشا على وجه التحديد.

وقد كانت كل ترسانة يديرها هيئة من الضباط يقودهم أميرلاى الترسانة، ثم قومندان الترسانة[٢٣] ، وقومندانات عمليات الميناء وضباط تسجيل السفن وغيرهم. كما أن كل سفينة وخاصة السفن الكبيرة كان لها قائد يسمى «ريس» وأصبح لقب قبودان في تلك الفترة المبكرة يطلق على قادة السفن الصغيرة، ثم بعد ذلك أصبح لقب «ريس» أو «رئيس» يطلق على قائد الأسطول ولقب قبودان يطلق على قادة السفن الكبيرة.

وقد أحصى أحد الرحالة سنة ١٤٠٣م ٤٠ سفينة فى ميناء غاليبولى وحده باعتبارها المركز الرئيسي للعمليات البحرية في بحر إيجة[٢٤] ، وتذكر تقارير سنة ١٤٤٢م أن الدولة

[١٩] Aron Hill, *op. cit.*, vol. 1, p. 107.
[٢٠] Tulay Duran, *op. cit.*, p.107.
[٢١] *Ibid.*, p. 107.
[٢٢] سرهنك، ج٢ ص٤٥٤؛ Pryor, *op. cit.*, p. 75; Tulay Duran, vol. 1, p. 106.
[٢٣] *Ibid.*, p. 108.
[٢٤] Pryor, *op. cit.*, p. 177.

السفن الحربية العثمانية وتنظيماتها

نظرا لافتقار الأتراك لتراث وثقافة بحرية[١٢] فقد أخذت البحرية وقتا طويلا حتى يكتمل بناؤها وتنظيمها بدرجة يمكن مقارنتها بالقوات البرية العثمانية[١٣]، ومع ذلك فقد تعلم الأتراك فنون البحر سريعا، وامتدح مؤرخو البحرية شهرة وجسارة العثمانيين في البحر وتقدمهم السريع الذي استمر حتى عصر الملكة اليزابيث[١٤]، حيث أخذت البحرية العثمانية في التقهقر شيئا فشيئا بينما تقدمت بشكل سريع بحرية الدول الأوربية وفتحت آفاق جديدة لدولها من المستعمرات والعالم الجديد.

ومن المؤكد أن العمليات البحرية للأسطول العثماني في مراحله المبكرة من التوسع كانت تعتمد على أسلوب الهجوم الخاطف والتراجع السريع (hit and run) لسبر الدفاعات البحرية المسيحية الغربية دون الدخول في معارك بحرية فاصلة للسيطرة على خطوط الملاحة[١٥]، وكان الصراع على الأرض هو أساس الاستراتيجية العثمانية الغازية، بينما ينحصر واجب الأسطول في مجرد الدفاع عن الموانئ والسواحل ونقل جنود القوات البرية، ونظرا لافتقار العثمانيين لثقافة بحرية متوارثة وحتى عصر خيرالدين بربروسا لم تكن عمليات الأسطول تحظى بتنظيم جيد، وعلى أية حال فقد تقدم بناء وتنظيم القوات البحرية العثمانية معتمدا على طرز جنوة والبندقية ومستخدما مصطلحات البحرية الإيطالية أو ما يعادلها باللغة التركية[١٦]، ويؤكد ذلك أن مصطلحات الوثيقة التي ننشرها ضمن هذا البحث تكاد جميعها أن تكون مصطلحات إيطالية أو محرفة عن اصل إيطالي، بل أن قائد البحرية العثمانية الذي كان يطلق عليه لقب دريا بيك Dery Bey أي بيك البحرية[١٧] سرعان ما أطلق عليه قبطان أو قبودان باشا مستخدمين أيضا المصطلح الإيطالي Capitano[١٨]، ثم لقب قبودان داريا أي قبطان البحار وذلك منذ بداية القرن السادس عشر، وأول من حمل هذا اللقب بلطوغلى سليمان بيك الذي عينه السلطان محمد الفاتح قبطانا للبحار مكافئة له على خدماته في القرن الذهبى أثناء فتح القسطنطينية، وأعطى حكم أزمير التي كانت عوائدها تؤدى في شكل

١٢ Pryor, *op. cit.*, p. 165.

١٣ Tulay Duran, *The Ottoman Empire in The Reign Of Suleman The Magnificent*, Historical Research Foundation, Istanbul Research Center, 1988, vol. 1, p. 106.

١٤ سرهنك، حقائق الأخبار، ج٢، ص٥١٦.

١٥ Pryor, *op. cit.*, p. 176.

١٦ Tulay Duran, *op. cit.*, vol. 1, p. 107.

١٧ James Redhouse, *A Turkish and English Lexicon*, Lebanon 1987, p. 899.

١٨ Tulay Duran, *op. cit.*, p. 30.

AnIsl 35 (2001), p. 17-59 Ḥamza ʿAbd Al-ʿAzīz Badr

ومنذ بداية القرن السادس عشر أولت الدولة العثمانية الأسطول اهتماما كبيرا فأنشأت ترسانة بحرية متكاملة على القرن الذهبي باستانبول بالإضافة إلى الترسانة القديمة بغاليبولى، وهى الترسانة التي بدأ في إنشائها السلطان سليم الأول وأتمها ابنه السلطان سليمان القانوني الذي إخترق أوربا وحاصر فينا، واستولى على أجزاء من المجر بعد أن هاجمها بأسطول من ٨٠٠ سفينة مشحونة بالذخائر، وفتح جزيرة رودس مستخدما ٣٠٠ سفينة حربية و٤٠٠ سفينة لنقل الجند[٧] وفى عصر السلطان سليمان القانوني استطاعت الدولة العثمانية أن تفرض سيطرتها على البحر كما فرضتها على البر سواء بسواء، وقد قام هذا السلطان باستدعاء خير الدين بربا‌روسا الذي كان قد فرض سيطرته على سواحل الجزائر وتونس وطرابلس الغرب وعينه حاكما على الجزائر وقائدا عاما للبحرية العثمانية[٨]، وكان بربا‌روسا قد أسر ٣٨٠٠ من قراصنة البنادقة واستخدمهم في السفن العثمانية وذلك سنة٩٤٥ هـ/ ١٥٣٨م.

وتعددت الترسانات البحرية التي تبنى بها السفن في مختلف موانئ البحر الأسود والمتوسط، وكانت أكبرها في استانبول وهى ترسانة بحرية كان بإمكانها العمل في ١٣٥سفينة في وقت واحد، وأحضرت الأخشاب اللازمة لبناء السفن من المناطق القريبة من البحر الأسود، بينما كان الجنفاص المستخدم في صناعة الأشرعة يحضر من مولدافيا وألبانيا ومصر وغيرها[٩] وأثبت خيرالدين بربا‌روسا علو كعب البحرية العثمانية واشتهار شأنها بانتصاراته العديدة على أندريا دوريا القائد البحري الأسباني الشهير الذي كان قد فرض سيطرته على البحر المتوسط[١٠]، وتحت قيادة بربا‌روسا استطاعت الدولة العثمانية أن تغزو مياه غرب البحر المتوسط، وأن تلحق هزيمة ساحقة بسفن الإمبراطور شارلمان وسفن البابا والبنادقة ومالطة وأسبانيا وسفن حكومات أخرى مجتمعة تحت قيادة أندريا دوريا في حرب كوفر الشهيرة سنة ٩٤٥هـ/ ١٥٣٨م[١١].

[٧] محمد فريد، المرجع السابق، ج١ ص٥٣٤.
[٨] محمد فريد، المرجع السابق، ج١ص٥٣٤.
[٩] Aron Hill, *Account Of The Present State Of The Ottoman Empire*, p. 30.
[١٠] سرهنك، المرجع السابق، ج٢، ص٣٩.
[١١] محمد فريد، المرجع السابق، ج١، ص٥٤٢.

AnIsl 35 (2001), p. 17-59 Ḥamza ʿAbd Al-ʿAzīz Badr

وتتحدث المصادر عن قيام مراد الثاني بحملات بحرية عديدة ما بين ١٤٢١ و١٤٤٤م، غير أنها لم تكن حملات ذات نتائج مهمة، ثم بدأ السلطان بايزيد الأول في تنظيم وبناء أسطول قام بالعديد من الحملات والغارات في بحر ايجة وعلى مضيق البسفور، كما قام بمهاجمة سفن البندقية مما دفع حكوماتها إلى تسليح سفنها التجارية حتى تستطيع أطقمها الدفاع عنها، وقامت جنوة أيضا بتسليح سفنها والتنبيه عليها بالإبحار في قوافل.

أما في جنوب البحر المتوسط فقد كان فرسان الاسبتارية في رودس والبنادقة في كريت وسفن الغاليات الملكية لمملكة رودس قد نجحوا إلى حد كبير في حماية البحرية الغربية في خطوطها الملاحية إلى مصر وإلى سواحل الشرق عامة من تهديد السفن التركية.

وعلى أية حال فقد كان الصراع البحري بين الدولة العثمانية الناشئة والقوى الغربية المسيحية صراعا متوازنا إلى حد كبير، فقد عقد السلطان مراد الأول عدة اتفاقيات تجارية مع جنوة والبندقية، ثم من بعده أقر السلطان بايزيد الأول الامتيازات التجارية التي كانت ممنوحة لهم، وهى امتيازات ترجع في أصولها إلى حكم دويلات الأمراء أي قبل قيام الإمبراطورية العثمانية نفسها. ومنذ بداية القرن الخامس عشر أصبحت بورصة – عاصمة الدولة العثمانية – نقطة التقاء بين آسيا والغرب ومركزا تجاريا هاما، وتحت السيطرة العثمانية على آسيا الصغرى والبلقان قام التجار الغربيون بالاتجار في التوابل والأقمشة الثمينة والصمغ والبورسلين الصيني والحبوب، ورغم ذلك لم تتوقف محاولات القوى المسيحية الغربية للقضاء على النفوذ العثماني في البحر المتوسط، وعلى الرغم من أن الأساطيل العثمانية لم تستطع أن تكسب إلا القليل من المعارك البحرية الرئيسية ضد أساطيل البندقية وغيرها من القوى الغربية إلا أنه في نهاية الصراعات البحرية المستمرة طوال القرنين ١٤ و١٥م كانت الدولة العثمانية هي المسيطرة نتيجة لسيطرتها على الجزر والقواعد الاستراتيجية وما ترتب على ذلك من تقوية وضعهم في البحر، وبحلول القرن السادس عشر أصبحت كل الطرق الغربية إلى الشرق تمر عبر سواحل تركية، وأينما أبحر التجار الغربيون في شرق البحر المتوسط فهم تحت رحمة مدافع السفن العثمانية وبطاريات المدافع الساحلية، وأصبحت البندقية تتجنب أية مواجهات مع الدولة العثمانية ودخلت في معاهدات معها لحماية تجارتها الشرقية بعد أن اتسعت رقعة الدولة العثمانية وامتدت في آسيا وأوربا وأفريقيا، على سواحل بحور عدة هي البحر الأسود وبحر مرمرة وبحر الأرخبيل والبحر المتوسط والبحر الأحمر وبحر العرب، ومن ثم فقد أصبحت الدولة العثمانية أكثر الدول بحورا وخلجانا وثغورا [٦] .

[٦] سرهنك، حقائق الأخبار، ج٢، ص ٣٧؛ محمد فريد، تاريخ الدولة العلية العثمانية، القاهرة ١٨٦٩م، ج١، ص٤٥٤.

البحرية العثمانية

إذا كانت الفنون والعمارة العثمانية تضرب بجذورها إلى أصول سلجوقية فان البحرية العثمانية ترجع بداياتها أيضا إلى العصر السلجوقى، فقد ظهرت البحرية التركية على مسرح الأحداث في شرق البحر المتوسط قبل قيام الدولة العثمانية نفسها عندما استطاع السلطان السلجوقى كيخسرو الأول سنة ٦٠٤هـ/ ١٢٠٧م أن يستولي على أطاليا الواقعة على ساحل البحر المتوسط، وركب الأتراك البحر سريعا رغم افتقارهم لميراث وثقافة بحرية، وتحدثت المصادر للمرة الأولى عن سفن تركية وبحارة أتراك، كما تشير الرسائل المتبادلة بين هوج الأول HUG I ملك قبرص والسلطان السلجوقى كيكاوس الأول سنوات ٦١١-٦١٣هـ/ ١٢١٤-١٢١٦م، تشير إلى سفن وبحارة في البحر المتوسط وتتحدث عن سفن تخص السلطان نفسه[٢].

أما البحرية العثمانية فقد بدأت تظهر بشكل فعال على مسرح الأحداث منذ عصر محمد الفاتح الذي يعتبره كثير من المؤرخين مؤسس البحرية العثمانية[٣] فقد استطاع أن يستولي على القسطنطينية سنة ٨٥٧هـ/ ١٤٥٣م، وبدأ الأتراك يضغطون شمالا على بلاد البلقان، واقتضت تلك التوسعات بناء قوة بحرية فاعلة في بحر إيجة، واستطاعت تلك القوة البحرية سنة ١٤٨٨م أن تنتزع شبه جزيرة المورة من جمهورية البندقية، وبدا واضحا أن الأتراك العثمانيين سوف يتقدمون على حساب إيطاليا نفسها مما دفع البابا بولس الخامس إلى تشكيل حلف مقدس ضم قوات قدمت من أسبانيا ونابولى وجنوة والبندقية[٤] وقد ظل هذا التحالف قائما حتى نجحوا في هزيمة الأسطول التركي في موقعة ليبانتو Lepanto سنة ١٥٧٢م.

والواقع أنه على الرغم من أن السلطان محمد الفاتح يعتبر هو مؤسس الأسطول العثماني إلا أن تاريخ البحرية العثمانية يرجع إلى ما قبل محمد الفاتح بسنوات عدة فقد كانت الإمارات التركية على سواحل آسيا الصغرى الجنوبية والغربية تشكل سلسلة متصلة الحلقات يمكنها بسهولة ضرب البحرية البيزنطية والغربية في الطرق الرئيسية المؤدية إلى القسطنطينية والبحر الأسود، ومن كريت شرقا حتى سواحل البحر المتوسط[٥].

[٢] John H. Pryor, *Geography, Technology, and War Studies in the Maritime History of the Mediterranean–649-1571*, Cambridge University Press, London 1992, p. 165.

[٣] Aron Hill, Gent., *Account of The Present State of The Ottoman Empire*, London 1710, p. 30-31.

Franz Babinger, *Mehemed The Conqueror and his time*, Princeton University Press, 1978.

[٤] Babinger, *Mehmed The Conqueror*, p. 168.

[٥] Pryor, *Geography, Technology, and War*, p. 168.

AnIsl 35 (2001), p. 17-59 Ḥamza ʿAbd Al-ʿAzīz Badr

حمزة عبد العزيز بدر

الغليون واستخدامه كسفينة حربية في العصر العثماني

قراءة اثارية في وثيقة انتشال حطام غليون غارق سنة ١١٩٥هـ / ١٧٨٠م

يعتبر موضوع البحرية المصرية في العصر العثماني من الناحية الفنية موضوعا غامضا يتحاشاه كثير من الباحثين، ويكتفون بالإشارة إلى البحرية المصرية في ذلك العصر إشارات عابرة عند حديثهم عن القوات البرية والبحرية أو معارك تلك الفترة[1]، ومازلنا لا نعرف على وجه الدقة أو التقريب شيئا عن تشكيلات البحرية المصرية من حيث أنواع السفن وأشكالها وأجزائها المختلفة وعددها وآلاتها وطريقة عملها وتسليحها، كما لا نعرف كثيرا عن أطقم تلك السفن وتنظيماتهم، وهل هم من المصريين أم الأتراك، بل إن أداة تناول الموضوع نفسه أي مصطلحات البحرية العثمانية المصرية ما تزال يكتنفها الغموض.

وفى إطار إلقاء بعض الضوء على هذا الموضوع ذو الجوانب الأثرية والتاريخية فان دراسة ونشر وثيقة انتشال حطام وأدوات غليون غارق يمكن من خلالها الكشف عن كثير من المصطلحات البحرية في ذلك العصر، وذلك من خلال التعريف بالأجزاء والأدوات المنتشلة ورسم أشكال تحليلية لها. وقبل ذلك نشير بإيجاز إلى البحرية العثمانية بشكل عام وبحرية مصر في العصر العثماني بشكل خاص، ثم نعرف بسفينة الغليون وتطورها، وكيف استخدمت سفينة تجارية – شاحنات – ثم أصبحت سفينة حربية على درجة كبيرة من الأهمية.

حمزة عبد العزيز بدر، كلية الآداب، جامعة السلطان قابوس.

ألقي هذا البحث ضمن أعمال الندوة العلمية التي أقامتها هيئة فولبرايت بالقاهرة في الفترة من ٦-٨ ديسمبر ١٩٩٦م، تحت عنوان «دراسات في تاريخ مصر الإقتصادي والإجتماعي في العصر العثماني».

[1] إسماعيل سرهنك، حقائق الأخبار عن دول البحار، الطبعة الأولى، المطبعة الأميرية بمصر ١٣١٢هـ، ج ٢، ص٣٧ – ٤٤؛ إبراهيم أحمد العدوي، الأساطيل العربية في البحر المتوسط، القاهرة ١٩٥٧م؛ تاريخ البحرية المصرية، تأليف نخبة من أساتذة جامعة الإسكندرية بالتعاون مع قيادة القوات البحرية بجمهورية مصر العربية، جامعة الإسكندرية ١٩٧٣م؛ سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، المجمع العلمي بجدة ١٩٧٩م.

AnIsl 35 (2001), p. 17-59 Ḥamza ʿAbd Al-ʿAzīz Badr