

دراسة مقارنة بين البحرية العُمانية والأندلسية في القرنين الثالث والرابع الهجريين/ التاسع والعاشر الميلاديين

شاهنده سعيد منصور*

ملخص

توزعت الملاحة البحرية في العالم الإسلامي بين بحرين منفصلين وهما: بحر الروم أو بحر الشام (البحر المتوسط) والمحيط الهندي، ولقد تشابهتا في الموقع من حيث وقوعهما في شبه جزيرة، فعمان تقع على حافة شبه الجزيرة العربية من الناحية الجنوبية الشرقية؛ في حين تقع الأندلس في شبه الجزيرة الإيبيرية. هذا الموقع فرض على كليهما نشاطاً بحرياً سواء أكان هذا النشاط تجارياً أم كان حربيّاً، وعلى الرغم من أنهما اختلفا في بعض النقاط، فإنهما اتفقا في كثير من الجوانب الأخرى، من حيث الظروف والملابسات التي أحاطت بالنشاط البحريّ لكليهما، هذا فضلاً عن تلك الفترة الزمنية قيد البحث، وهي: القرنان الثالث والرابع الهجريان/ التاسع والعاشر الميلاديان، والتي تمثل ذروة الازدهار للنشاط البحريّ لكل من القطرين في العصر الإسلاميّ؛ مما دفعني إلى التفكير في ضرورة وجود دراسة مقارنة بينهما خلال تلك الفترة موضوع الدراسة. وهو ما سوف أتعرض له من حيث النواحي الآتية. (الموقع- صناعة السفن- الموانئ- نشأة الأسطول- النشاط التجاريّ- وأخيراً عوامل تدهور كل من البحرية العُمانية والأندلسية في نهاية القرن الرابع وبداية القرن الخامس الهجريّ/ العاشر و الحادي عشر الميلادي).

الكلمات الدالة : البحرية، الأندلس، عُمان، السفن، الموانئ

*أستاذ التاريخ والحضارة الإسلامية المساعد - كلية الآداب - جامعة الإسكندرية

مقدمة:

توزعت الملاحة البحرية في العالم الإسلامي بين بحرين منفصلين وهما: بحر الروم أو بحر الشام (البحر المتوسط) والمحيط الهندي، ولو اعتبرنا العالم الإسلامي قلباً فقد مثلت له كل من عُمان والأندلس حارسين بحريين لهذا الكيان شرقاً وغرباً. حيث جعل موقع كل منهما قوتين بحريتين، حيث تقع إحدهما في الشرق والأخرى في أقصى غرب العالم الإسلامي؛ ولقد تشابهتا في الموقع من حيث وقوعهما في شبه جزيرة، فعُمان تقع على حافة شبه الجزيرة العربية من الناحية الجنوبية الشرقية؛ في حين تقع الأندلس في شبه الجزيرة الإيبيرية. هذا الموقع فرض على كليهما نشاطاً بحرياً سواء أكان هذا النشاط تجارياً أم كان حربياً، وعلى الرغم من أنهما اختلفا في بعض النقاط، فإنهما اتفقا في كثير من الجوانب الأخرى، من حيث الظروف والملابسات التي أحاطت بالنشاط البحري لكليهما، وهو ما سوف نقوم بعرضه في البحث بشكل مفصل. هذا فضلاً عن تلك الفترة الزمنية قيد البحث، وهي: القرنان الثالث والرابع الهجريان/ التاسع والعاشر الميلاديان، والتي تمثل ذروة الازدهار للنشاط البحري لكل من القطرين في العصر الإسلامي؛ مما دفعني إلى التفكير في ضرورة وجود دراسة مقارنة بينهما خلال تلك الفترة موضوع الدراسة. وهو ما سوف أتعرض له من حيث النواحي الآتية. (الموقع- صناعة السفن- الموانئ- نشأة الأسطول- النشاط التجاري- وأخيراً عوامل تدهور كل من البحرية العُمانية والأندلسية في نهاية القرن الرابع وبداية القرن الخامس الهجري/ العاشر و الحادي عشر الميلادى).

أ- الموقع

تقع عُمان في جنوب غرب قارة آسيا، في الركن الجنوب الشرقي من شبه الجزيرة العربية، لتطل على كل من بحر العرب وخليج عُمان والخليج العربي، وانعكاساً لطبيعة أرضها وموقعها الجغرافي سهل على أهلها احتراف الملاحة البحرية، حيث تحتل عُمان موقعاً مثالياً؛ لوقوعها على خط ملاحى مهم يربط بين شرق إفريقيا وجنوب بلاد العرب وبين بلاد الهند، كما أن تحكمها في مضيق هرمز أعطها أهمية إستراتيجية، فلموقعها أهمية تجارية كبيرة مكنت العُمانيين من المساهمة بقسط وافر في الملاحة والتجارة البحرية في العصر الإسلامى^(١) خاصة مع البلاد الواقعة على جانبي المحيط الهندي و الخليج العربي، هذا فضلاً عن أن عُمان كانت منعزلة من الداخل بصحراء الربع الخالي عن بقية شبه الجزيرة العربية، وهو ما جعل التوجه البحرى ضرورة و ليس اختياراً. و لقد ذكر الإصطخري (ت ٣٤٠هـ / ٩٥١م) أن مساحة عُمان تبلغ ثلاثمائة فرسخ^{(٢)(٣)}.

أما الأندلس فتقع بشبه الجزيرة الإيبيرية في جنوب غرب قارة أوروبا، يحدها البحر المتوسط (البحر الشامى) من الجهتين الجنوبية والشرقية والمحيط الأطلسى (البحر المظلم) من الجهات الجنوبية الغربية والغربية والشمالية الغربية، وتتصل مع أوروبا من طرفها الشمالى الشرقى^(٤)، وتشكل جبال البرتات الحدود الطبيعية لشبه الجزيرة الإيبيرية مع أوروبا والتي مثلت عائقاً للاتصال بها؛ و هذا الموقع البحرى للأندلس على أطراف العالم الإسلامى جعلها مركزاً للاحتكاك مع قوى الأعداء.

دراسة مقارنة بين البحرية العمانية والبحرية الأندلسية... د. شاهنדה سعيد منصور.

وهكذا مثلت هذه العوائق الطبيعية والموقع الجغرافي البحري لعمان والأندلس سبباً مباشراً في اندفاع أهلها وتوجههم صوب البحر.

ب- صناعة السفن

تعود صناعة السفن في عمان إلى آلاف السنين، فلقد حبت الطبيعة عمان بالأخشاب والنحاس^(٥) الضرورية لصناعة السفن؛ فكانت مراكب عمان يتم ربط أجزائها بعضها ببعض، باستخدام حبال الليف^(٦) عوضاً عن المسامير، ويذكر ابن جبير (في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي) طريقة إنشاء السفن على هذا الشكل قائلاً: "إنما هي مخيطة بأمراس من القنبار"^(٧)، و قشر جوز النارجيل(جوز الهند)، يدرسونه إلى أن يتخيط، و يفتلون منه أمراساً، يخيطنون بها المراكب، و يخللونها بدمر^(٨) من عيدان النخل، فإذا فرغوا من إنشاء المراكب على هذه الصفة سقوها بالسمن أو بدهن الخروع أو بدهن القرش، وهو أحسنها"^(٩)، و يرجع ذلك إلى نوعية الخشب الذي تصنع منه السفن من صنف شديد الصلابة وعرضة للتصدع فإذا ما حاول الصناع أن يدقوا فيه مسماًراً تصدع، ومن هنا كان لابد من أن يتم طلاء الجلبة لتلين وترطيب عودها^(١٠). أما المسعودي فيذهب إلى أن عدم استعمال المسامير في بناء السفن يرجع إلى الخوف من الصدأ أو التآكل لتعرضها الدائم لماء البحر^(١١). في حين يرجعه بعضهم إلى خوف الملاحين من جذب جبال المغناطيس لهم، وهي جبال كثيرة علا الماء عليها^(١٢).

فالسفن العمانية تبنى من نوعين من الأخشاب هما: القرط والسدر من شجر السنط الصلب^(١٣)، الذي كان ينمو في عمان نفسها، فاختصت بهذا النوع

من السفن المبنية بالأخشاب المحلية. وكانت هذه السفن ذات قيعان مفلطحة لتحميها إذا ما اصطدمت بالشعاب المرجانية التي كانت تكثر بالمحيط الهندي. وقد امتازت السفن العربية جنوب بلاد العرب عمومًا والتي أبحرت في المحيط الهندي بتشابه طرفي جسم السفينة، وبأنها كانت ذات شراع مثلث، امتد من المقدمة إلى المؤخرة، بدلًا من الشراع العريض المربع^(١٤) و جدير بالإشارة هنا إلى أن العُمانيين قاموا ببناء السفن البحرية الكبيرة؛ من أجل الرحلات البعيدة التي كانت تحتاج إلى أنواع معينة من الأخشاب الصلبة والمتينة من خشب الساج^(١٥) ذلك أن سفن المحيط الهندي كانت تبنى من الساج؛ لأنه يُعمر فترة طويلة من الزمن إذا كان في ماء البحر، فهو يبقى أكثر من مائتي سنة، إذا ظل في الماء فإذا أُخرج منه كان أسرع إلى التلف^(١٦) ، والتي لم تكن تتوافر في عُمان؛ ولذلك فضل التجار العُمانيون الذهاب إلى الهند، حيث تتوافر الأخشاب ويقومون بتصنيع السفن هناك ثم يعودون بها إلى عُمان^(١٧). ويذكر الحميري في ذلك أن صنّاع السفن كانوا يقصدون إلى هذه الجزاير (يقصد سرنديب^(١٨)) التي فيها النارجيل و معهم آلات النجارة و غيرها، فيقطعون خشب النارجيل ما أرادوا فإذا جف قطع ألواحًا ويفتلون من ليف النارجيل ما يحرزون به ذلك الخشب ويستعملون منه مركبًا وينحتون منه أدقًا، وينسجون من خوصه شراعًا، ومن ليفه خرابات (الحوال الغليظة) فإذا فرغوا من جمعه شحنت المراكب بالنارجيل و قصد بها عُمان^(١٩).

ومن أشهر أنواع السفن العُمانية:

- الجنك: و جمعها جنوك^(٢٠) . و هي نوع من المراكب الكبيرة كانت تتراوح عدد القلاع بها بين ثلاثة إلى اثنتي عشرة، وتصنع من قضبان الخيزران؛

(دراسة مقارنة بين البحرية العمانية والبحرية الأندلسية...) د. شاهنדה سعيد منصور.

ولذلك فهي لا تطوى بل يديرونها مع دوران الريح، ولا تصنع هذه المراكب إلا بالصين، حيث كانت تبحر من عُمان وأقطار الخليج العربيّ إلى الهند و الصين في القرن الرابع الهجريّ/ العاشر الميلاديّ^(٢١).
(انظر شكل رقم (١))

- السنبوك أو السنبوق: ويعد السنبوك من أشهر المراكب العربية في بلدان الخليج العربيّ وعُمان والبحر الأحمر، وأكثرها عراقة وقدمًا. وكان السنبوك من المراكب المشهورة في مدينة صور^(٢٢) بعُمان، وظلت صناعته قائمة بها حتى عام ١٣٨٠هـ / ١٩٦٠م. وكان ذلك المصنوع في عُمان يمتاز بكبر حجمه بخلاف بقية سنايك الخليج الصغيرة؛ ولذلك فكان العُمانيون يستخدمونه في رحلاتهم الملاحية والتجارية البعيدة. وكانت تتراوح حمولته ما بين العشرين طنًا إلى المائة والخمسين، في حين يبلغ طوله نحو ثمانين قدمًا^(٢٣).
- الهورى: أصل الكلمة هنديّ ويطلق اسم الهورى في عُمان على القارب المسطح الخفيف الذي يتحرك بمجداف واحد، كما يطلق على القارب الرفيع الطويل المنحوت من جذع شجرة واحدة^(٢٤).
- البدن: وهي من أكثر السفن العُمانية شهرة. ولا يزال يستعمل حتى الآن في صيد الأسماك، والنقل الساحليّ في جميع أنحاء عُمان. و تمتاز بالمؤخرة العالية، التي تثبت عليها الدفة بالحبال. و تصنع من القصب و سعف النخيل. و في أوائل القرن العشرين حل استخدام المسامير في تثبيت ألواحها بدلًا من الخيوط^(٢٥). (انظر شكل رقم (٢)).
- البتيل: كما شاعت أنواع أخرى من السفن؛ ولاسيما تلك المصنوعة في عُمان مثل البقارة أو الشاحوف التي لا تختلف عن البتيل شيئًا إلا في

أنها أصغر حجماً ولا تزال البقارة تستخدم في عُمان؛ حتى يومنا هذا. و يعتبر البتيل من أسرع السفن الشراعية في الخليج العربي، استخدم في بادئ الأمر للنقل البحري إلى الهند حتى تم استبدالها بعد ذلك و ليقصر دورها بعد ذلك على استخدامها في الغوص على اللؤلؤ بعد تزويده بالمجاديف و من أهم مميزات هذا النوع من السفن تمكنها من الرسو على الساحل بفضل ارتفاع مؤخرتها^(٢٦).

أما بالنسبة لصناعة السفن في الأندلس فقد اختلف نوع السفن بين القطرين من حيث طرق التصنيع والأدوات المستخدمة فيه؛ حيث إن مراكب الأندلس ذات مسامير، وذلك بسبب الاختلاف بين طبيعة البحرين^(٢٧). و لقد اشتهرت الأندلس بكثرة الغابات التي اعتبرت هي المصدر الرئيس للأخشاب التي تقوم عليها صناعة السفن، وكان نوع الخشب المستخدم في صناعتها يجلب من أشجار الصنوبر^(٢٨) الذي تصنع منه -أيضاً- ألواح السفن والصواري والمجاديف^(٢٩) والذي يكثر في طرطوشة (شرق الأندلس) ولا يوجد له نظير في الطول و الغلظ منه وهو خشب أحمر بعيد التغير لا يفعل فيه السوس ما يفعله في غيره من الخشب؛ ولذلك كان بها دار مشهورة لصناعة السفن^(٣٠)، ولقد وجدت بالأندلس العديد من دور لصناعة السفن^(٣١) التي كانت موجودة بالأندلس ومنها المرية ومالقة (جنوب شرق الأندلس)، ويقصر أبي دانس (بغرب الأندلس)^(٣٢)، وقادس، وجزيرة يابسة (من جزر البليار)، ولقنت^(٣٣) التي تخصصت في صناعة المراكب السفرية والحراريق^(٣٤) وفي شلطيث^(٣٥) التي بها دار صناعة الحديد وفيها أطيب الصنوبر كما بها "مرفاً للسفن وركاب البحر ومرساها يكون بكل ربح، وهي كثيرة السفن وبها دار صناعة لإنشائها واختصت شلطيث

بصناعة مراسي السفن" ^(٣٦)، و في شلب ^(٣٧) كان بها دار صناعة الأساطيل وبازائها جزائر في البحر تنبت شجر الصنوبر ، خاصة قلصة بجوار كونكة والتي اشتهرت بكثرة أشجار الصنوبر فكان يقطع بها الخشب ^(٣٨). و يلقي في الماء ويحمل إلى دانية و بلنسية في البحر، وذلك بتسييره في النهر من قلصة إلى جزيرة شقر إلى حصن قلبيرة، حيث يفرغ هناك، فتوسق منها السفن إلى دانية بلنسية في البحر ^(٣٩). و كذلك ألمح الحميريّ إلى شهرة مدينة دانية بصناعة السفن، حيث يخرج منها الأسطول الإسلاميّ الأمويّ إلى الغزو وبها ينشأ أكثره؛ لأنها دار إنشاء ^(٤٠).

أما معدن النحاس الذي تصنع منه السلاسل والحديد اللازم لعمل المسامير والمراسي والروابط والخطاطيف أو الكلابيب ^(٤١)، وغير ذلك من المواد الخام اللازمة لصناعة السفن فكان يتوافر في كثير من مدن الأندلس ^(٤٢)، مثل: المرية ^(٤٣) و طليطلة ^(٤٤)، أما الزيت والقطران فهما يستخدمان لقلطة السفن؛ حتى لا تؤثر المياه في ألواحها المغمورة في البحر، فكان يستخرج من كورة جيان (جنوب قرطبة) ويحمل منها إلى إشبيلية. ثم إلى الجزيرة الخضراء (جنوبي الأندلس) لصناعة السفن في دار صناعتها والتي تم إنشاؤها في عصر الخليفة عبد الرحمن الناصر (٣٠٠-٣٥٠هـ / ٩١٢-٩٦١م) ^(٤٥).

• ومن أشهر أنواع السفن الأندلسية:

- القريات: نوع من القوارب التي عرفها المسلمون في الأندلس. ذكرها ابن القوطية في حديثه عن نشأة البحرية الإسلامية في الأندلس ^(٤٦).
- الشوانى: هي السفينة الحربية الكبيرة وكانت من أهم القطع التي يتكون منها الأسطول في الدول الإسلامية، ويستدل من النصوص التاريخية أن

الشيئيّ هو الأصل الذي يتفرع منه أسماء السفن الحربية الأخرى و
منها:

أ- الجفنة ويقصد بها السفن على العموم، ولقد وردت في بعض
المصادر بصيغة أجبان المسافرة، وهو ما يدل على أن هذا النوع
من السفن خصص لحمل المسافرين مقابل أجرة^(٤٧).

ب- الغراب (الجمع أغرية): من المراكب الحربية شديدة البأس اعتمدت
في الإبحار على الأشرعة، أما المجاديف فهي تستخدم في حالة
ركود الرياح^(٤٨).

ت- الحراقة (الجمع الحرايق): من المراكب الحربية المستعملة في
البحر المتوسط، عرفها ابن حيان بأنها سفينة حربية تحمل النفط
والآلات الحربية، وكان يرافقها نفس العدد من السفن التي تقل
الرجالة المقاتلة^(٤٩) ويبدو أن هذا النوع من السفن كانت تقام فيه
الأبراج والقلاع للدفاع والهجوم، ويحتوي على أهراء لخبز الماء
العذب، و كانت ترمى منه النار والنفط على العدو^(٥٠). ويؤكد
الإدرسيّ استخدام الحراقات للسفر إلى الأندلس، وكانت بلدة قصر
مصمودة (شمالي المغرب الأقصى) مركزاً لتصنيع هذا النوع من
السفن^(٥١). (انظر لوحة رقم (٣)).

- **فتاش:** نوع من المراكب الحربية التي عرفت بالأندلس تم ذكرها من قبل
العذريّ في حوادث عام ٣٢٨هـ/٩٣٩م و هو يتعرض لإقلاع محمد بن
رماحس في حربيتين برجالهما من أهل المرية إلى طرطوشة بعدما ذكر
أن ابن رماحس ركب من هناك في عشرة مراكب وأربع شوان وفتاشين
وأبحر إلى أنبوريش^(٥٢)، وكما ذكر ذلك العذريّ في موضع آخر عند

حديثه عن غزو النورمان لسواحل الأندلس في سنة ٣٣٣هـ/٩٤٤م بقوله
وبلغ عدد السفن الأندلسية خمسة عشر مركبًا حربيًا وشينيين وفتاشًا^(٥٣).

ج- الموانئ:

وقد امتازت كل من عُمان والأندلس بوجود عدد كبير من الموانئ، والتي
اختلفت أهميتها وفق الفترة الزمنية، وتبقى الإشارة هنا إلى أن طبيعة عُمان من
حيث كثرة خلجانها وتعرج سواحلها زاد من أهميتها التجارية؛ بسبب كثرة موانئها
الطبيعية الصالحة لرسو السفن وحمايتها من العواصف والرياح، وتعد الموانئ
العُمانية بمنزلة المحطات الأولى في الطريق الملاحي بين منطقة الخليج العربي
وشرق إفريقيا، والتي كانت تصل إلى منطقة سفالة (موزمبيق) وكذلك بلاد الواق
واق^(٥٤) التي أشار إليها المسعودي بأنها أقاصي بلاد الزنج، التي يمكن أن
تقصدها سفن الملاحين العرب (العُمانيين) ومراكبهم^(٥٥).

ولعل من أهم هذه الموانئ بعُمان في الفترة قيد البحث:

- **دبا:** ميناء على خليج عُمان (أقصى شمال بلاد عُمان)، كانت عند
ظهور الإسلام مركزًا تجاريًا مهمًا، يأتيها تجار السند والهند والصين
وأهل المشرق والمغرب^(٥٦). غير أنها بعد الإسلام ضعفت أهميتها بعد
أن طغى عليها ميناء صُحار (شمال عُمان) في الأهمية^(٥٧).
- **صُحار:** تقع على خليج عُمان، كانت عند ظهور الإسلام مركزًا تجاريًا
مهمًا. إضافة إلى شهرتها الصناعية في صناعة المنسوجات أو الثياب
الصُحارية التي انتشرت في القرن الأول الهجري/ السابع الميلادي،
وصارت صُحار بعد الإسلام المركز الرئيس للملاحة والتجارة والإدارة.
أجمع جغرافيو القرن الثالث والرابع الهجريين/ التاسع والعاشر الميلاديين

دراسة مقارنة بين البحرية العمانية والبحرية الأندلسية... د. شاهنדה سعيد منصور.

على أنها أشهر ميناء بحريّ في هذا الوقت، ويؤكد ذلك قول المقدسيّ بأنها "قصة عُمان ليس على بحر الصين اليوم بلد أجل منه عامر أهل حسن طيب نزه ذو يسار وتجار وفواكه . وهم في سعة من كل شيء، دهليز الصين وخزانة الشرق والعراق"^(٥٨). كما وصفها الإصطخريّ بأنها "قصة عُمان وهي على البحر، وبها متاجر البحر وقصد المراكب، وهي أعمر مدينة بعُمان، أكثرها مالاً، ولا تكاد تعرف على شاطئ بحر فارس، بجميع بلاد الإسلام، مدينة أكثر عمارة ومالاً من صُحار"^(٥٩). وليس أدل على أهمية ميناء صُحار العُمانيّ من أن السفن الصغيرة كانت تبحر من البصرة إلى سيراف^(٦٠) حيث تفرغ شحناتها في سفن أكبر يمكنها أن تتحمل مياه المحيط الهنديّ بأمواله العاتية أحياناً، أو ضحالة مياهه في أحيان أخرى. وتتجه السفن -بعد ذلك- إلى صُحار قصة عُمان، ومنها إلى ميناء مسقط. لتتفق -بعد ذلك- طريقها إلى موانئ الشرق الأقصى وهو ما يدل على المكانة الكبيرة والأهمية التي بلغتها الموانئ العُمانية^(٦١).

وكما اشتهرت عُمان بعدد من الموانئ المهمة، امتازت الأندلس هي الأخرى بعدد الموانئ من أهمها:

- **بجانة:** هي قاعدة كورة المرية (جنوب شرق الأندلس)، أنشأها جماعة من التجار وأهل البحر الأندلسيون الذين كانوا يعملون بين شواطئ الأندلس والمغرب بأمر الأمير محمد بن عبد الرحمن الأوسط (٢٣٨-٣٧٣هـ / ٨٥٢-٨٨٦م)، وكانت تلك الناحية بأيدي جماعة من بني سراج القضاعيين (من اليمانية)؛ بعدما عمد أمراء بني أمية إلى توطيق بعض الأسرات العربية من ذوي الخبرة البحرية على الساحل الجنوبيّ

الشرقيّ لحمايته من الغارات التي يشنها النورمان أو الفرنجة أو البنادقة؛ ردًا على غارات المسلمين على السواحل الإيطالية والفرنجية ووكلوا إليهم حراسة ما يليهم من البحر وحفظ الساحل فعرف الإقليم لذلك باسم أرش اليمن والتي تعني: عطيتهم و نحتهم^(٦٢). فكانت لا تمر سفينة إلا تحت نظرهم و إشرافهم، ولقد آلت رئاسة بجانة إلى عمر بن أسود^(٦٣)؛ والذي نزل مرية بجانة في سنة ٢٧١هـ/٨٨٤م جماعة من البحريين الأندلسيين الذين كانوا يترددون بسفنهم فيما بين الساحل الجنوبيّ الشرقيّ من الأندلس وساحل تنس بالمغرب الأوسط^(٦٤). وقد اشتهرت بجانة بصناعة الحرير إبان القرنين الثالث والرابع الهجريين/ التاسع و العاشر الميلاديين ولقد ظلت بجانة تحتفظ بمكانتها طوال النصف الأول من القرن الرابع الهجريّ، ولكنها أخذت تفقد -بالتدريج- أهميتها أمام بزوغ نجم المرية. التي أصبحت في أوائل القرن الخامس الهجريّ/ الحادي عشر الميلاديّ مجرد قرية من أعمال كورة المرية. ويعبر ابن سعيد المغربيّ عن اضمحلال بجانة بقوله: "كانت محرس المملكة إلى أن ضعفت، وعظمت المرية، فصارت تابعة"^(٦٥).

• **المرية:** اسم المرية في حد ذاته مشتق من وظيفتها أو الغرض الذي أقيمت من أجله؛ إذ كانت تتخذ في الأصل مرأى^(٦٦)، ومحرسًا بحريًا لمدينة بجانة القريبة منها، والتي لا تبعد عنها بأكثر من خمسة إلى ستة أميال شمالًا^(٦٧). وتعد المرية المركز التجاريّ الأول للتجارة البحرية هذا إلى جانب كونها أهم مراكز صناعة المنسوجات الحريرية بالأندلس بعدما انتقلت إليها من مدينة بجانة^(٦٨)، وارتفعت مكانتها منذ أن أمر الخليفة عبد الرحمن الناصر ببناؤها وتمصيرها أي: تعميرها وجعلها من

حواضر الأندلس سنة ٣٤٤هـ / ٩٥٥م. ولم تلبث المرية أن أصبحت من أشهر مراسي الأندلس وأكثرها عمراناً وأصبحت هي وبجاجة -وفق قول ياقوت الحموي- بابي المشرق، منها يركب التجار وفيها تحل مراكب التجار وفيها مرفأ ومرسى السفن و المراكب^(٦٩).

وقد توفر في المرية خيارات البر والبحر؛ مما رفعها مصاف الحواضر الأندلسية، وأصبحت أهم موانئ الأندلس في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي، وكان خليجها العميق الفسيح الصالح لرسو السفن يضم معظم وحدات الأسطول الأندلسي؛ ولاسيما أن هذا الخليج يمتاز بهدوء مياهه وقلة أمواجه، فكانت المرية مرفأ الأساطيل في الأندلس، و لقد تضاعفت عدد سفن الأسطول الأموي في بداية عصر الحكم المستنصر بالله (٣٥٠-٣٦٦هـ / ٩٦١-٩٧٦م) إلى ستمائة جفن، وكانت دار الصناعة بالمرية تقوم بإنشاء السفن والعدة والآلات اللازمة للسفن وما يقوم به الأسطول، وكانت تلك الدار تنقسم إلى قسمين مميزين: قسم تصنع فيه المراكب الحربية والآلات والعدة، والثاني يضم القيسارية (أي: السوق المركزية بالمدينة)؛ وقد رتب كل صناعة وفق ما يشكل لها. وكان يحصن دار الصناعة برج يقوم على بابها. مهمته تدعيم أسوارها، والدفاع عنها في حالة اقتحام الأعداء لثغر المرية^(٧٠). فكانت معظم وحدات الأسطول ترابط في القاعدة الرئيسة بالمرية لمواجهة الخطر الفاطمي من الشرق، في حين كانت إشبيلية مقرًا للأسطول المرابط في الغرب لمواجهة الخطر النورماني^(٧١).

د- نشأة الأسطول

مما لا شك فيه أن الفضل الأول لظهور البحرية الإسلامية قد بدأ -بشكل عام- منذ دخول العناصر العربية الجنوبية على مسرح الأحداث العسكرية متمثلة في العناصر الفتية من عرب بلاد اليمن وعمان ومشاركتهم في الفتوحات الإسلامية الكبرى. حيث كان لهم دور كبير في نشأة الأسطول الإسلامي منذ عهد الخليفة عثمان بن عفان (٢٣-٣٥هـ/٦٤٤-٦٥٦م) فكان للموقع البحري المميز لعُمان أثره الواضح في تفوق العُمانيين البحريّ.

أما عن أسباب نشأة الأسطول العُمانيّ فهي نفسها أسباب نشأة الأسطول الأندلسيّ، فعلى الرغم من وجود البحرية الإسلامية فإن نشأة الأسطولين ارتبطت بتعرض السواحل المختصة بهما لأخطار وهجمات بحرية خارجية.

تكوين القوة البحرية العُمانية في القرنين الثالث والرابع الهجريين / التاسع و العاشر الميلاديين:

كان لعُمان دور مرموق في مواجهة القراصنة الهنود في العصر الأمويّ، حينما أمر الحجاج بن يوسف الثقفيّ والي العراق في عهد الخليفة عبد الملك بن مروان (٦٥-٨٦هـ / ٦٨٥-٧٠٥م) قادة عُمان وأهلها بالرد على غاراتهم^(٧٢).

ففي مطلع القرن الثالث الهجريّ / التاسع الميلاديّ أشارت الروايات العُمانية إلى أن عُمان تعرضت لقرصنة بحرية من جانب الهنود الذين نهبوا سواحلها في عهد الإمام غسان بن عبد الله الفجحيّ اليعمديّ (١٩٢هـ - ٢٠٨هـ / ٨٠٧ - ٨٢٣م)^(٧٣)؛ لهذا هب الإمام بإنشاء أسطول بحريّ لحماية السواحل العُمانية، ويقول الأزكويّ في هذا الصدد: كانت في زمنه (الإمام غسان) تقع البوارج على عُمان، وتفسد في سواحلها، فأنشأ غسان لها هذه

دراسة مقارنة بين البحرية العمانية والبحرية الأندلسية... د. شاهنדה سعيد منصور.

الشذورات (الزوارق)^(٧٤). ويضيف السالمي بأنه هو أول من اتخذها وغزا بها فانقطعت البوارج عن عُمان^(٧٥). وكلل الإمام غسان عمله بالنجاح، حيث نجح في حماية بلاده عُمان من الخطر البحريّ وتتبع القراصنة إلى السواحل الهندية والفارسية. واستمر حكام عُمان في الاهتمام ببناء السفن، فالإمام مهنا بن جيفر الفجعيّ اليمانيّ (٢٢٦-٢٣٧هـ / ٨٤٠-٨٥١م)^(٧٦) قد وصل عدد السفن في عهده إلى ثلاثمائة سفينة^(٧٧)، وكان الأسطول العُمانيّ بالمرصاد لكل من حاول الاعتداء على سواحلها وممتلكاتها، فعندما تعرضت جزيرة سوقطرة (قرب سواحل اليمن) التي كانت تابعة لعُمان آنذاك لإغارة الأحباش وقتلواوالي عليها من قبل الإمام الصلت بن مالك الخروصيّ اليمانيّ (٢٣٧-٢٧٣هـ / ٨٥١-٨٨٦م)^(٧٨). جهز الإمام مائة سفينة لنقل جنوده إلى الجزيرة بقيادة محمد بن عشيرة وسعيد بن شعلان حيث تصديا للأحباش وانتصرا عليهم انتصارًا ساحقًا وتم تحرير الجزيرة من الغزاة الأحباش^(٧٩).

كما أن حملتي يوسف بن وجيه وابنه محمد^(٨٠) و اللتين توجهتا من عُمان إلى البصرة عام ٣٣١هـ / ٩٤٢م، وعام ٣٤١هـ / ٩٥٢م على التوالي تحمل عبئهما سفن عُمانية. ويشير ابن الأثير إلى حملة ابن وجيه فيقول: "في هذه السنة، في ذي الحجة سار يوسف بن وجيه صاحب عُمان في مراكب كثيرة يريد البصرة، وحارب البريديّ فملك الأبله، وفي قوة عظيمة وقارب أن يملك البصرة"^(٨١) كما يشير ابن الأثير -أيضًا- إلى حملة ابن وجيه سنة ٣٤١هـ / ٩٥٢م^(٨٢) وحينما غزا بنو بويه^(٨٣) عُمان عام ٣٥٥هـ / ٩٦٥م وتصدت لهم السفن العُمانية، وآلت الهزيمة على العُمانيين ، وكان من بين السفن التي أغرقت وأحرقت ما بين تسع وسبعين وتسع وتسعين سفينة عُمانية^(٨٤). ولم يغفل

ابن الأثير الإشارة إلى تلك الحملة، فيقول: "وانحدر معز الدولة من واسط إلى الأبله في شهر رمضان، فأقام بها يجهز الجيش والمراكب ليسيروا إلى عُمان ففرغ منه وساروا منتصف شوال واستعملوا عليهم أبا الفرج محمد بن العباس. وكانوا في مائة قطعة (مركب) فلما كانوا بسيراف، انضم إليهم الجيش الذي جهزه عضد الدولة (أخوه) من فارس ودخلوها تاسع ذي الحجة وخطب لمعز الدولة فيها، وقتل من أهلها مقتلة عظيمة وأحرق مراكبهم وهي تسعة وثمانون مركباً^(٨٥).
تكوين القوى البحرية الأندلسية في القرنين الثالث والرابع الهجريين/ التاسع والعاشر الميلاديين:

لم يهتم المسلمون بعد فتحهم للأندلس بإنشاء أسطول بحريّ، ويرجع السبب في ذلك إلى أنهم لم يكن لديهم خبرة عسكرية بحرية كافية في ذلك الوقت، حيث اعتمدوا في فتحهم للأندلس على الحرب البرية، إلا أن شهرة الأندلسيين من السكان الأصليين في ركوب السفن وخبرتهم بشئون البحر وحروبه ساعدت في تكوين طوائف بحرية تشتغل بالغزو في السواحل الفرنجية والبيزنطية لحسابها الخاص^(٨٦)، وقد أتاحت الفرصة للدولة الأموية في الأندلس للتطور البحريّ في الوقت الذي انصرفت فيه الدولة العباسية لمشاكلها الإقليمية الداخلية والخارجية والدولة البيزنطية للفتن الداخلية، وبعد ذلك اتضحت نوايا المسلمين في غرب العالم الإسلاميّ للسيطرة البحرية على جزر البحر المتوسط الأوسط والغربيّ؛ وكان لابد لأهل السواحل -بحكم احتكاكهم بالبحر وبحكم عزلة بلادهم عن بقية أقطار العالم الإسلاميّ وإحاطة الأعداء بهم خاصة من الجهة الشمالية والشرقية والغربية- من انتهاج سياسة بحرية حيث أصبح الأندلسيون لذلك أخبر الناس بالبحر المتوسط وطرقه وخلجانه؛ لأنهم يحرون فيه دوماً ويغزون من

دراسة مقارنة بين البحرية العمانية والبحرية الأندلسية... د. شاهنדה سعيد منصور.

يليه، و فيه -أيضاً- طرقهم التجاريّة البحرية مع مصر والشام. ولهذا الاهتمام تمكن البحريون الأندلسيون الذين انسحبوا من الإسكندرية من الاستيلاء على جزيرة أقریطش (كريت) سنة ٢١٢هـ/٨٢٧م. في أربعين سفينة بقيادة أبي حفص بن عمر البلوطي، والتي استمرت تحت سيطرتهم حتى عام ٣٥٠هـ/٩٦١م، وعلى الرغم من أنّ الفضل يعود إلى الأندلسيين في فتحها فإنها في التقسيم الإداري للدولة العباسية إقليم تابع لمصر^(٨٧).

كما اشترك البحريون الأندلسيون في فتح جزيرة صقلية مع الأغالبة، فلقد أبحر المسلمون من سوسة في ربيع الأول ٢١٢هـ/ يونيو ٨٢٧م بقيادة أسد بن الفرات في سبعين سفينة إلا أنهم واجههم العديد من العقبات في الفتح؛ وخاصة بعد وفاة القاضي ابن الفرات في شعبان ٢١٣هـ/٨٢٨م؛ مما أدى إلى تأزم موقف المسلمين بالجزيرة، واستغل البيزنطيون الفرصة في تضيق الخناق على المسلمين من كل ناحية؛ مما اضطرهم إلى أكل الدواب والكلاب وأشرفوا على الهلاك. إلا أنه في تلك اللحظات الحرجة، وفي عام ٢١٤هـ/٨٢٩م وصل أسطول أندلسي يتألف من نحو ثلاثمائة مركب بقيادة أصبغ بن وكيل الهواري المعروف بفرغلوش^(٨٨)، والذين نجحوا في فك حصار البيزنطيين عن إخوانهم المسلمين، واشتبكوا مع البيزنطيين في معركة عنيفة دارت فيها الدائرة على البيزنطيين. ومما لا شك فيه أن الأندلسيين أدوا دوراً لا يستهان به في فتح صقلية^(٨٩) وكان وصول الأندلسيين إلى صقلية بأسطولهم الكبير السبب الرئيس في استكمال الفتح ولولاهم لما نجح الأغالبة في تثبيت أقدامهم في الجزيرة^(٩٠).

وقد تعرضت سواحل الأندلس خاصة في المنطقة الساحلية الشرقية الممتدة جنوباً من مصب وادي إبرة عند طرطوشة ثم الساحل الغربي حتى مصب وادي

تاجة عند أشبونة غرب الأندلس في القرنين الثالث والرابع الهجريين/ التاسع و العاشر الميلاديين لغارات الأعداء^(٩١)، فكانت الأندلس لذلك دار جهاد وموطن رباط، وقد أحاط بشرقها وشمالها وبعض غربيها أصناف أهل الكفر^(٩٢) لم يكن للمسلمين منذ أن افتتحو الأندلس أسطول بحريّ حربيّ منظم قبل أن يشرع الأمير الأمويّ عبد الرحمن الأوسط في بناء دار الصناعة بإشبيلية سنة ٢٣٠هـ/ ٨٤٤م^(٩٣). بعدما شعروا بحاجتهم إلى أسطول أو قوة بحرية للدفاع عن سواحلهم؛ ولاسيما الغربية المطلة على المحيط، حيث فوجئ المسلمون بالغزوة النورمندية على الساحل الغربيّ في سنة ٢٢٩هـ/ ٨٤٣م، وتنبهوا -وقتنذ- إلى نقطة الضعف في نظامهم الدفاعيّ البحريّ^(٩٤) والحاجة الملحة إلى تقوية الأسطول لمواجهة الأخطار البحرية الجديدة من ناحية الغرب ولعله من أهم نتائج غزوة النورمان الأولى على الأندلس أنها نبهت الأمير عبد الرحمن الأوسط إلى ضرورة الاهتمام بتحصين السواحل الغربية وتسوير مدينة إشبيلية وإقامة دار صناعة بها وفي غيرها من مدن الساحل الغربيّ مثل قادس وأشبونة، وأنشأ المراكب واستعد برجال البحر من سواحل الأندلس فألحقهم ووسع عليهم، فاستعد بالآلات والنفط^(٩٥)؛ مما هيا المجال لنشأة أربطة المجاهدين على سواحل الأندلس.

وعلى هذا اهتم أمراء الدولة الأموية بإنشاء دور صناعة سفن على كل من الساحلين المتوسط والأطلسيّ؛ مما ساعد على نشأة أسطول أندلسيّ قوامه ثلاثمائة سفينة، وتمكن في سنة ٢٣٤هـ/ ٨٤٨م من الاستيلاء على جزيرة ميورقة^(٩٦)؛ وهكذا تحول المسلمون (عصر الأمير عبد الرحمن الأوسط) في غرب العالم الإسلاميّ في القرن الثالث الهجريّ/ التاسع الميلاديّ من مرحلة الدفاع

دراسة مقارنة بين البحرية العمانية والبحرية الأندلسية... د. شاهنדה سعيد منصور.

عن سواحلهم البحرية إلى مرحلة التوسع البحري خاصة في غرب البحر المتوسط.

ولذلك فعندما قام النورمان بغزو السواحل الأندلسية مرة أخرى عام ٨٥٩هـ/٢٤٥م في عهد الأمير محمد بن عبد الرحمن كان الدفاع البحري عن السواحل الأندلسية يختلف اختلافاً جوهرياً عن غاراتهم الأولى فقد تم الدفاع بسياج ضخم من الوحدات البحرية المقاتلة؛ ويذكر ابن الكردبوس أن الأمير محمد أنشأ في البحر سبعمئة غراب، وأن جيش المسلمين انتهى في أيامه إلى مائة ألف فارس^(٩٧)؛ وفي عام ٣٥٥هـ/٩٦٥م (عصر الأمير الحكم المستنصر بالله) استطاع الأسطول البحري الأندلسي إنزال هزيمة بالنورمان في غاراتهم الثالثة؛ مما أدى إلى تراجع النورمان في ٣٦٠هـ/٩٧٠م عن غزو الأندلس بعد تأكدهم من القدرة البحرية الأندلسية على دحرهم^(٩٨).

ويعد الخليفة عبد الرحمن الناصر المؤسس الحقيقي للأسطول الأندلسي، فقد نشطت حركة الأتشاء وصناعة السفن في عهده بعدما بدأ يظهر الخطر الفاطمي وبخطورة أشد من النورمان، و قد بلغ الأسطول في عهده نحو مائتي مركب يتولى قيادته القائد الشهير محمد بن رماحس^(٩٩) وما إن تهيأت أعداد أسطول ضخم؛ حتى بدأ يتحرش بالفاطميين ويناوئهم في غرب البحر المتوسط، وبادر في سنة ٣١٤هـ/٩٢٦م بالاستيلاء على ثغور المغرب الشمالية مثل طنجة ومليلة، وفي سنة ٣١٩هـ/٩٣١م على سبتة^(١٠٠)، ويبدو أن عبد الرحمن الناصر هو الذي أمر بتأسيس دار صناعة بطنجة، ودار صناعة قصر مصمودة القريبة من سبتة، وكانت تنشأ فيها المراكب والحراريق وبذلك أصبح يمتلك معبري

الأندلس، وجعلهما مفتاحًا للمغرب والعدوة من الأندلس إليها، وسيطر بذلك على الملاحه في مضيق جبل طارق^(١٠١).

هـ - النشاط التجاري

بلغت البحرية العُمانية التجاريّة ذروتها في عصر الدولة العباسية، حينما وجدت نفسها على مفترق الطرق البحرية ما بين الصين والهند شرقًا والعراق في الشمال و شرق إفريقيا في الغرب و ليس أدل على مكانتها التجاريّة من قولهم في الأمثال من تعذر عليه الرزق فعليه بعُمان^(١٠٢)، ولقد قام العُمانيون بالدور الأول في التجارة الإفريقية، ومع بلاد الهند والملايو وجزر الهند الشرقية والصين فأصبحت موانئهم في العصور الإسلامية الأولى أكبر المراكز التجاريّة والملاحية في منطقة الخليج العربيّ.

• رحلات العُمانيون التجاريّة إلى الهند:

أدى عرب عُمان مع عرب بلاد البحرين دورًا في المشاركة في فتح بلاد الهند بحرًا عصر الدولة الأموية. وقد يشير ابن رسته إلى أن ملوك الملتان^(١٠٣) بالهند من بني منبه إنما كانوا يرجعون بأصولهم إلى بني سامة بن لؤي العُمانيين^(١٠٤)، وإليهم يرجع الفضل في نشر الإسلام هناك. وقد أكد ذلك الإدريسيّ الذي أشار إلى أن الغالب على أهل الملتان أنهم مسلمون^(١٠٥). أما المسعوديّ فقد زار صيمور^(١٠٦) في سنة ٣٠٤هـ/٩١٦م، وحدد لنا أنه كان بها من المسلمين المقيمين نحو عشرة آلاف من العُمانيين، والبصريين، والبغداديين وغيرهم من سائر الأمصار^(١٠٧).

• رحلات العُمانيون مع الصين:

كانت ملاحه العرب نشطة ومباشرة في القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلاديّ مع الصين، و هي تصل إلى مدينة خانفو^(١٠٨)، و كان يقوم بمعظم تلك الملاحه أهل عُمان، وقد وصف المسعوديّ خانفو بأنها مدينة عظيمة على نهر عظيم...تدخل هذا النهر سفن التجار الواردة من البصرة و سيراف و عُمان و مدن الهند... وغيرها من الممالك بالأمتعة والجهاز^(١٠٩).

كما أن مراكب الصين كانت تأتي إلى بلاد عُمان وسيراف بساحل فارس وساحل البحرين والأبلة والبصرة، وكان العُمانيون يتاجرون -أيضًا- مع المحطات الملاحية والتجارية التي تقع على طريق الصين. وأهم هذه المحطات مدينة كله التي وصفها ياقوت الحمويّ بأنها فرضة بالهند وهي منتصف الطريق بين عُمان والبصرة. وأن البحريين من أهل عُمان كانوا يترددون عليها. ومن الطبيعيّ أن العُمانيين كانوا يتاجرون -أيضًا- مع المحطات الملاحية والتجارية التي تقع على طريق الصين، وقد ذكرت المصادر تلك المحطات وأشارت إلى تجارة العُمانيين معها^(١١٠).

وقد تعرضت التجارة مع الصين إلى هزة عنيفة خلال القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلاديّ؛ بسبب الحرب الأهلية التي اندلعت في الصين عام ٢٦٤هـ/ ٨٧٧م، وراح ضحيتها مائتا ألف تاجر في خانفو من المسلمين والنصارى واليهود^(١١١).

ولعل هذا يوضح المكانة التي احتلتها في أوائل القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلاديّ وكيف أنها بعد اضطراب أمر الصين أصبحت ملتقى مراكب أهل عُمان والصين^(١١٢). فيقول المسعوديّ: وإليها تنتهي مراكب أهل الإسلام من

السرافيين والعُمانيين في هذا الوقت فيجتمعون مع من يرد من أرض الصين في مراكبهم^(١١٣). وأكد لنا المسعودي في أكثر من موضع، أن سفن التجار الواردة من بلاد البصرة وسيراف وعُمان، ومدن الهند، كانت تصل إلى بحر الصين الذي كان يصب فيه نهر يجري بمدينة خانفو فكانت هذه السفن تدخل -مباشرة- في مياه هذا النهر من البحر^(١١٤).

• رحلات العُمانيون إلى شرق إفريقيا:

لم تعرف الرحلات الملاحية العُمانية الشكل المنتظم إلى السواحل الشرقية لإفريقيا إلا اعتبارًا من القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي، ويذكر المسعودي أن " أهل المراكب من العُمانيين يقطعون هذا الخليج إلى جزيرة قنبلو من بحر الزنج. وفي هذه المدينة مسلمون بين الكفار من الزنج، والعُمانيون الذين ذكرنا من أرباب المراكب يزعمون أن هذا الخليج المعروف بالبربري وهم يعرفونه ببحر بربري وبلاد جفوني^(١١٥). ومن الجدير بالذكر أن المسعودي ركب هذا البحر في إحدى رحلاته من صحار مع جماعة من الملاحيين والبحريين، كما أبحر في إحدى السفن عام ٣٠٤هـ/٩١٦م من جزيرة قنبلو في طريق عودتها إلى عُمان. وكان أمير عُمان آنذاك هو أحمد بن هلال^(١١٦) ويرجح بعضهم أن قنبلو هي مدغشقر الحالية، في حين يرجح بعضهم الآخر أنها إحدى جزر القمر، وهكذا ربط طريق ملاحٍ مباشر بين قنبلو وصُحار، وهو نفس الطريق الذي سلكه المسعودي في رحلته التي أشرنا إليها.

وفي سنة ٣٣٢هـ/٩٤٣م كانت السفن تذهب من عُمان إلى بلاد الزنج وترجع إليها. ومن ذلك أنهم شاهدوا في بلاد الواق واق ما يدهش، كما أنهم

وافوهم في سنة ٣٣٤هـ / ٩٤٥م في نحو ألف قارب فحاربوهم حربًا شديدًا ولم يقدروا عليهم؛ لأن حول قنبلو حصنًا وظفروا بعدة قرى ومدن من سفالة الزنج^(١١٧).

وكانت السفن العمانية تقوم بنقل معظم السلع الإفريقية ومنها الذهب والحديد ويبدو أن السفن البحرية التي تبحر إلى شرق إفريقيا كانت تسير في قوافل بلغ بعضها ست عشرة سفينة^(١١٨).

ويبدو أن النشاط التجاريّ عائد الماديّ الكبير قد بلغ في القرن الرابع الهجريّ/ العاشر الميلاديّ حدًا عاليًا، ويرجع الازدهار التجاريّ في عُمان إلى كونها المركز الرئيس للتجارة البحرية مع بلاد الهند والشرق الأقصى وإفريقيا وإلى السلع الغالية والمهمة التي كانت تمر بها فتدر أرباحًا كبيرة.

ومما لا شك فيه أن موانئ عُمان تمكنت من المحافظة على مكانتها الملاحية والتجارية بعد القرن الرابع الهجريّ/ العاشر الميلاديّ بعدما بدأت موانئ البحر الأحمر في الظهور مثل عدن وجدة والسرين^(١١٩) في منافسة الموانئ والمراسي العربية في الخليج^(١٢٠).

أما بالنسبة للنشاط البحريّ التجاريّ بالأندلس فإلى جانب الأهمية الحربية لثغر المرية بوصفها قاعدة لأسطول الأندلس الحربيّ، اكتسبت المرية -أيضًا- منذ قيامها بوصفها ميناء ومرسى، شهرة كبرى في التجارة العالمية وقد عرفت بأنها باب الشرق ومفتاح التجارة والرزق، على الرغم من قلة خيراتها إقليميًا، واعتمادها على ما يجلب إليها من ساحل العدو المغربيّة من ميرة أقوات، والسبب في شهرتها التجارية يرجع إلى أنها محط السفن القادمة من المشرق الإسلاميّ والأقطار الأوروبية. وكانت مراكب التجار تصل إليها من الإسكندرية

(دراسة مقارنة بين البحرية العمانية والبحرية الأندلسية...) د. شاهنדה سعيد منصور.

والشام، ولم يكن بالأندلس كلها أيسر مألًا من أهلها، ولا أتعرج منهم في الصناعات وأصناف التجارة. وقد حافظت المرية على هذه الشهرة التجارية في العصور الإسلامية التالية. هذا فضلًا عن مدينة دانية التي وصفها الحميري بقوله: كانت السفن واردة عليها صادرة منها؛ مما يدل على نشاط حركة التجارة البحرية بهذا الميناء^(١٢١).

وكان للرحلات التجارية البحرية أثر كبير في حث البحريين المسلمين لطرق الملاحة، وكانت السفن التجارية تتردد ما بين الأندلس والمغرب أو بين المرية وبين الإسكندرية^(١٢٢) وطرابلس الغرب حاملة إلى الأندلس سلع المشرق كالتوابل والمنسوجات الحريرية والوشي والبرديّ وحاملة إلى المشرق سلع المغرب والأندلس، ومن إشبيلية والذين أكثر متاجرهم في الزيت كان زيت الزيتون الإشبيليّ يحمل في السفن إلى سلا بالمغرب الأقصى^(١٢٣)، وإلى الإسكندرية والمشرق ومن بياسة وجيان كان يحمل الزعفران^(١٢٤)، ومن شنترين وشذونة العنبر، ومن قرطبة معدن الزئبق^(١٢٥)، ويذكر البكريّ وجود الزئبق في جبل البرانس شمالي قرطبة وكذلك معدن الكحل المشبه بالأصفهانيّ بمدينة طرطوشة واللدان يتم تصديرهما إلى كل النواحي^(١٢٦) ومن ذلك بلاد الهند التي ذكرها الزهريّ بأنه يجلب إليهم من بلاد الأندلس بجانب الزئبق والكبريت الأحمر و ثياب السندس الغالي^(١٢٧) وحجر المرقشيتا الذهبية والتي يصفها البكريّ بقوله: "لا نظير لها في الدنيا ومن الأندلس يحمل إلى جميع الآفاق لفضلها"^(١٢٨) ومن سرقسطة الجلود والخز والحرير السمور، ومن المرية الملابس الموشاية^(١٢٩)، ومن مرسية البسط التنثلية^(١٣٠)، ومن مرسية والمرية و مالقة الزجاج والفخار المزجج والزليجيّ^(١٣١)، ومن شاطبة الورق^(١٣٢)، ومن بطرنة بساحل البيرة معدن

دراسة مقارنة بين البحرية العمانية والبحرية الأندلسية... د. شاهنדה سعيد منصور.

التوتيا^(١٣٣)، ومن مالقة التين المجفف الذي كان يضرب المثل بحسنه ويجلب حتى للهند و الصين^(١٣٤).

ومما لا شك فيه أن موقع مدينة المرية البحري بين مناطق جبلية وعرة المسالك صعب الوصول إليها أدى إلى اعتماد سكانها على التجارة البحرية مع مدن الأقطار الإسلامية والأوروبية^(١٣٥).

ويبدو أن النشاط البحري الحربي طغى على النشاط التجاري الأندلسي مما اضطرنا إلى أن نستنبط المعلومات المختصة بالنشاط التجاري فيذكر في أحداث عام ٩٥٥هـ/٥٣٤٤م أمر الخليفة الناصر بإنشاء مركب كبير لم يصنع مثله في دار الصناعة بالمرية وحمل بأمّعة إلى بلاد المشرق إلا أن هذا المركب اعترض سفينة فاطمية متجهة إلى صقلية التابعة لسيطرتهم واستولوا على ما فيها فلم يمر العام؛ حتى قام الفاطميون بالانتقام والرد بعنف على هذه الحادثة فهاجم الأسطول الفاطمي ميناء المرية وأحرق جميع ما فيه من سفن، كما استولى على المركب الأندلسي الكبير والذي كان عائداً من الإسكندرية محملاً بأمّعة و جوارٍ ومغنيات^(١٣٦).

بقيت الإشارة إلى أنه نتيجة هذا التطور البحري والتقدم الذي بلغته الأندلس في بناء السفن و الحروب البحرية بعد هجمات النورمان شجع أهل الأندلس على أن يخرجوا إلى البحر في رحلات استكشافية بالمحيط الأطلنطي للوقوف على آخر المعمور للتعرف إلى الأراضي غير المعروفة لديهم بالعالم المعمور، ويعلق الإدريسي على هذا البحر المحيط بقوله: و لا يعلم أحد ما خلف هذا البحر المظلم ولا وقف بشر منه على خبر صحيح لصعوبة عبوره، وظلام أنواره، وتعاضم أمواجه وكثرة أهواله^(١٣٧). ولقد خرج جماعة من المغامرين

دراسة مقارنة بين البحرية العمانية والبحرية الأندلسية... د. شاهنדה سعيد منصور.

الأندلسيين عن طريق الساحل الغربيّ المطل على المحيط في القرن الرابع الهجريّ بلغ عددهم ثمانية رجال كلهم أبناء عم في مركب مزود بأقوات تكفيهم مئنة شهور، ولقد نجحوا -بالفعل- في الوصول إلى جزيرة أطلقوا عليها اسم جزيرة الغنم^(١٣٨)، ثم تقدموا إلى إحدى جزر الكناري ولكنهم عادوا أدرأجهم بعد مغامرة صعبة وخطيرة؛ أما الرحلة الأخرى فتلك التي قام بها فتى يقال له: خشخاش والذي يعتقد بأنه أحد البحريين المقيمين ببيجانة وهو خشخاش بن سعيد بن أسود من عرب اليمن ليعود ورفاقه محملين بالغنائم^(١٣٩) وحقيقة ليس معروفاً على وجه الدقة إلى أي حد وصل منه هؤلاء المغامرون و إن كان أغلب الظن أنهم لم يبلغوا أبعد من الجزر الخالدات وهي القريبة من الساحل المغربيّ الغربيّ.

• عوامل تدهور كل من البحرية العمانية والأندلسية:

من الجدير بالذكر أن البحر الأحمر بدأ ظهوره بوصفه منافساً لطريق الخليج العربيّ، بداية من القرن الرابع الهجريّ (العاشر الميلاديّ)، لعدة أسباب، منها: اضطراب الأمور السياسية في بلدان الخليج منذ القرن الثالث الهجريّ/ التاسع الميلاديّ. وفي أعقاب نشوب الصراع بين العرب اليمانية والنزارية في عُمان، وهزيمة النزارية في موقعة القاع سنة ٢٧٨هـ/ ٨٩١م^(١٤٠) أعقب ذلك ظهور القرامطة وسيطرتهم على بلاد البحرين تماماً، وهجومهم على البصرة، واستيلائهم على عُمان منذ سنة ٣١٧هـ/ ٩٢٩م؛ مما أصاب التجارة في الخليج العربيّ بشيء من الاضطراب. كما كان لظهور الخلافة الفاطمية في مصر، ومنافستها للخلافة العباسية في بغداد التي كثيراً ما سيطرت على بلاد الخليج

(دراسة مقارنة بين البحرية العمانية والبحرية الأندلسية...) د. شاهنדה سعيد منصور.

العربيّ وتجارته، أكبر الأثر في جعل البحر الأحمر، بحيرة تجارية فاطمية منافسة للخليج العربيّ^(١٤١).

أما النهاية فقد وقعت في القرن الرابع الهجريّ/ العاشر الميلاديّ؛ إذ ظهر البويهيون في أوائل هذا القرن وسيطروا على العراق ومعظم الهضبة الإيرانية، واتخذوا من شيراز مركزاً لهم، و بسطوا سلطانهم على إقليم فارس، وكان لذلك أثر سلبيّ في نشاط أهل عُمان التجاريّ^(١٤٢)، كما أن الفاطميين في أواسط هذا القرن بسطوا سيطرتهم على مصر ثم الحجاز، وعملوا على جلب التجارة إلى البحر الأحمر فأخذت عدن تزدهر وتحل محل عُمان.

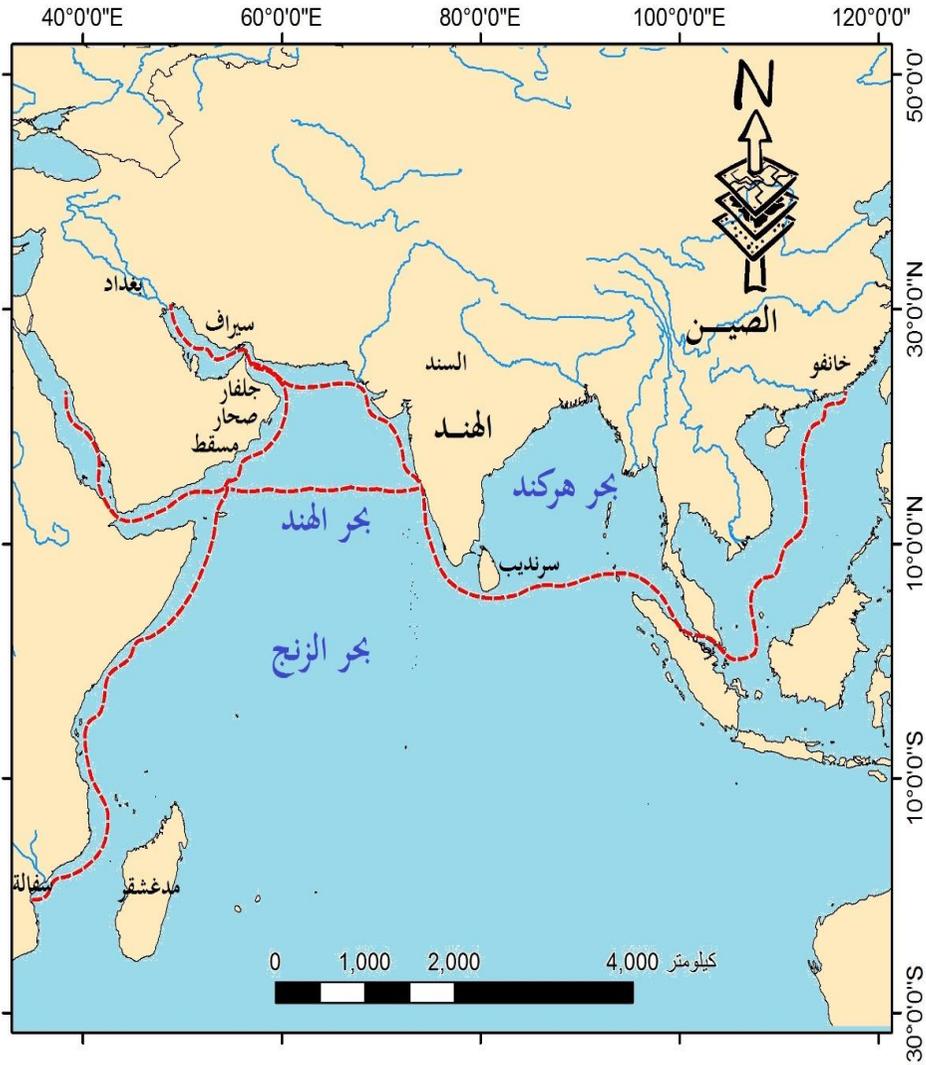
أما بالنسبة للأندلس فلقد ظل أسطولها محافظاً على مكانته؛ حتى مجيء القرن الخامس الهجريّ/ الحادي عشر الميلاديّ الذي شهد تدهوراً في دور البحرية الأندلسية عقب سقوط الخلافة الأموية (٤٢٢هـ / ١٠٣١م) وتفتت الأندلس إلى إمارات ودويلات مستقلة (عصر دويلات ملوك الطوائف) ولم يعد في مقدور هذه الدويلات أن تحتفظ بأساطيل قوية، بل اقتصرت على أساطيل محلية صغيرة نصيب ما اقتسمته هذه الدويلات فيما بينها من إرث الخلافة الأموية، غير أن تلك الدويلات لم تقم بأي دور مهم في الصراع البحريّ في حوض البحر المتوسط فيما عدا دولة بني عباد بإشبيلية وبني صمادح بالمرية ومما ساعد على إضعاف البحرية الأندلسية -أيضاً- نمو القوى البحرية للمدن الإيطالية مثل بيشة و جنوة و مدن السواحل الإيطالية الغربية بعدما نجح حاكم بروفانس في أواخر القرن الرابع الهجريّ من إنزال الهزيمة بالمسلمين بفراسينت^(١٤٣) ٣٦٥هـ/ ٩٧٥م^(١٤٤)، وهكذا في أوائل القرن الخامس الهجريّ/ الحادي عشر الميلاديّ كانت الأساطيل الإيطالية تنزل الهزائم بأسطول مجاهد العامريّ

الأندلسيَّ صاحب دانية والجزائر الشرقية لتعرض مدن المسلمين الساحلية
وتجاراتهم للغارات والقرصنة^(١٤٥).

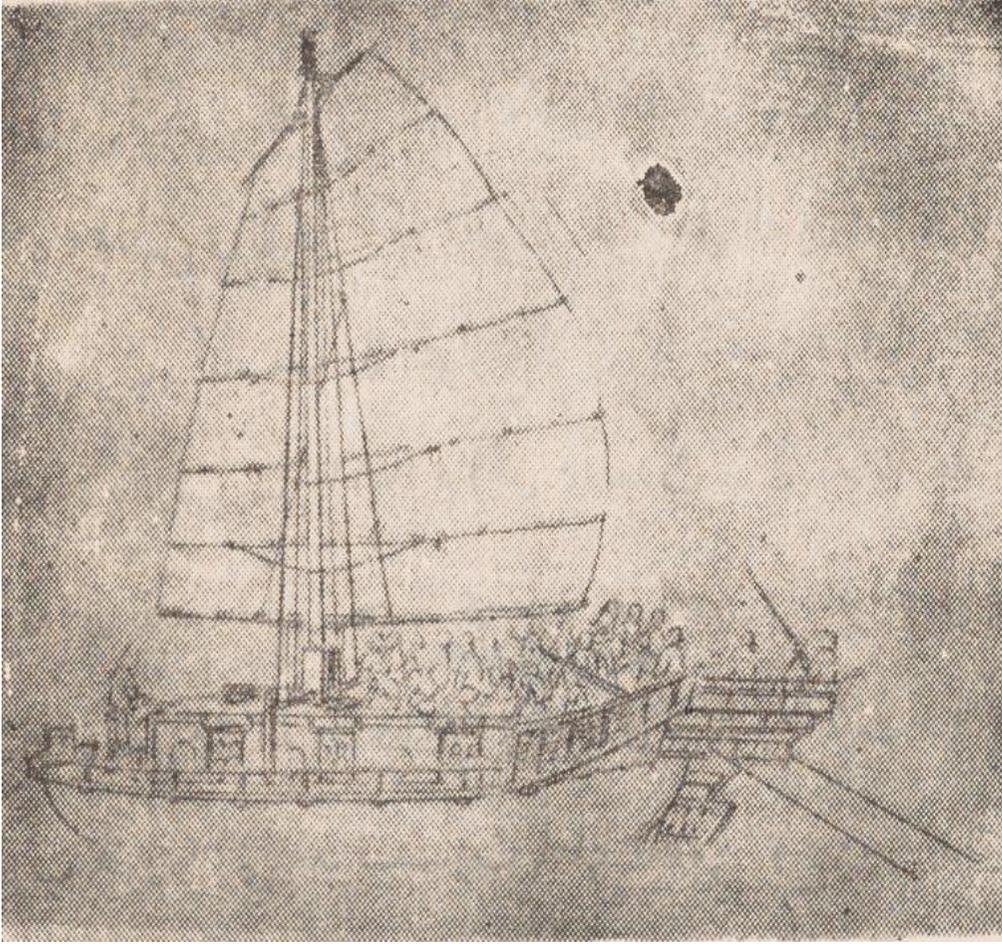
الخاتمة

- إذا نظرنا إلى حال كل من عُمان والأندلس السياسيّ في القرنين الثالث والرابع الهجريين/ التاسع و العاشر الميلاديين سوف نجد أن كلاً منهما كان خارجاً عن السلطة المركزية و هي المتمثلة في الخلافة العباسية ببغداد، ففي عُمان كانت الإمامة الإباضية التي اشتبكت في عدة حروب مع العباسيين، وإن كان قرب موقع عُمان من بغداد نسيباً جعلها في احتكاك مباشر مع السلطة العباسية المركزية؛ في حين أن الوضع بالنسبة للأندلس أنه قد جاء الخروج المباشر والإعلان عن العداء صراحة بين الدولتين منذ قيام الأمير عبد الرحمن الداخل بإعلان قيام الدولة الأموية بالأندلس ١٣٨هـ / ٧٥٦م والتي حاولت الخلافة العباسية التخلص منه غير أن بُعد الأندلس عن بغداد جعلها في منأى عن الاحتكاك المباشر.
- كانت البحرية العُمانية تجارية بالدرجة الأولى حيث ساهمت في نقل السلع التجارية من بلاد الهند والصين إلى موانئ بلاد اليمن ومنها إلى البحر الأحمر ، في حين أن البحرية الأندلسية كانت حربية جهادية في المقام الأول للذب عن سواحل الأندلس .
- اشتركت كل من عُمان والأندلس في الازدهار البحريّ في القرنين الثالث والرابع الهجريين والانهيار في القرن الخامس.
- أما بالنسبة إلى نوعية السفن المستخدمة والمعروفة في عُمان فسوف نجد أن الأنواع الغالبة عليها هي أنواع السفن التجارية في حين أن النوع الغالب على البحرية الأندلسية هي السفن الحربية.

- كذلك نجد أن ظروف نشأة الأسطولين تعود إلى أن الاستقرار السياسي الداخلي من أهم عوامل نشأة الأسطول، كما أن كلاً من عُمان والأندلس؛ -نتيجة التعرض للضغط الخارجي الذي تمثل في هجمات الهنود على السواحل العُمانية والنورمان على السواحل الأندلسية- قد طورتا الأسطولين؛ للتصدي لتلك الهجمات.
- أدى ظهور الفاطميين الشيعة بالمغرب إلى الاهتمام بالبحرية الأندلسية للتصدي للخطر الفاطمي، ولكننا نجد أن انتقال الفاطميين لمصر وسيطرتهم على الحجاز قد أثر بالسلب في مكانة عُمان البحرية بعدما عملوا على نقل التجارة إلى البحر الأحمر.

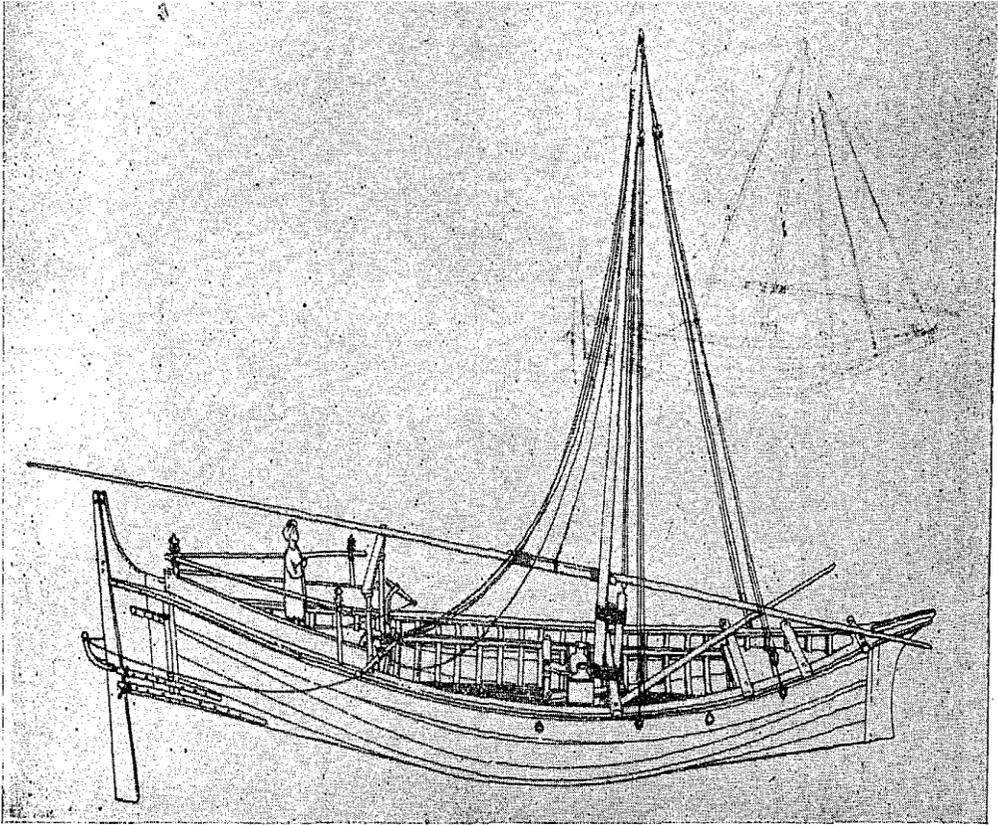


خريطة من عمل الباحثة توضح الطرق البحرية للسفن العُمانية وفقاً لمصادر ومراجع البحث العُمانية



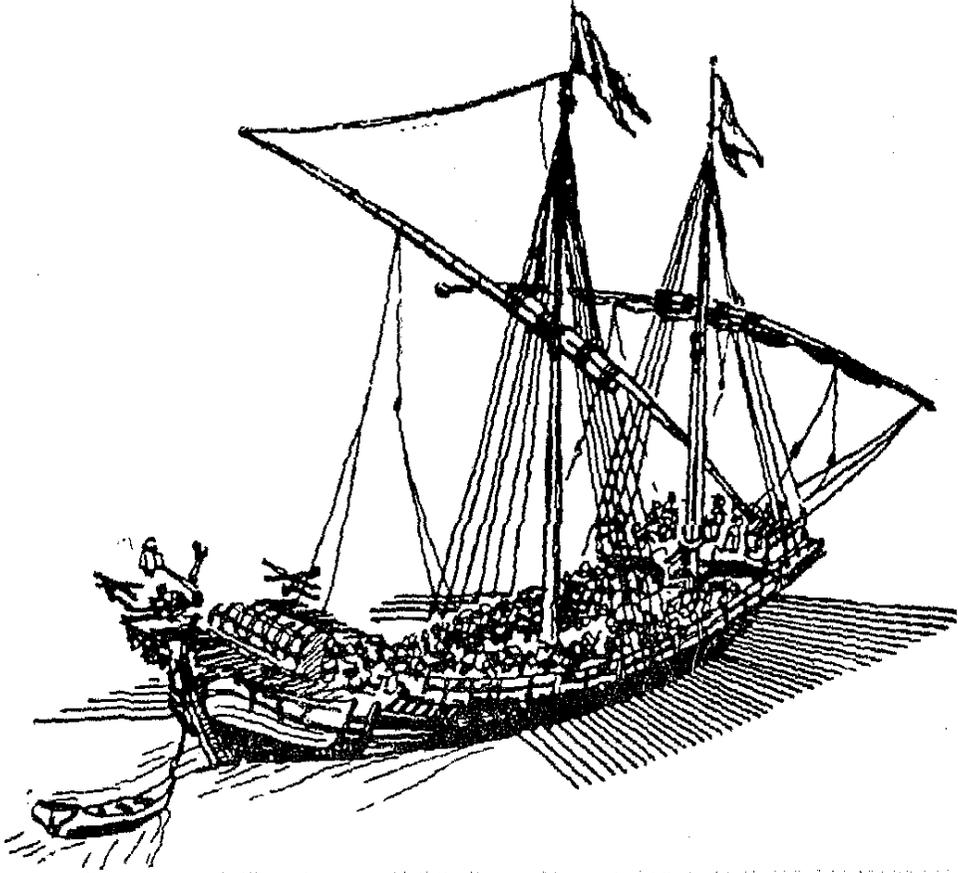
شكل رقم (١)

(الجنك) نقلاً عن ياسين الحموي، الأسطول العربي، ص ٦٩



شكل رقم (٢)

(البدن) نقلاً عن سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص ٤٦٤



شكل رقم (٣)

(الحراقة) نقلًا عن سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية،

ص ٤٧١



شكل رقم (٤)

رسم يوضح كراك أو قرقور من صناعة منيشة في إسبانيا في القرن (١٥هـ / ١٥م)
نقلًا عن The Art of Islamic Spain, The Metropolitan Museum of Art,

p.361

الهوامش:

- (١) سليم بن محمد الهنائي، عُمان في مصادر الجغرافيا والرحلات الإسلامية في العصر الإسلامي الوسيط، بيت الشام للنشر والترجمة، الطبعة الأولى، مسقط، ٢٠١٥، ص ٢٠.
- (٢) الإصطخريّ (أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الكرخي)، مسالك الممالك، مطبعة بريل، ليدن، ١٩٦٧، ص ١٤.
- (٣) يتألف الفرسخ من ثلاثة أميال أي أن طول الفرسخ كان حوالي ٦ كم. فالتر هنتس، المكايل و الأوزان الإسلامية و ما يعادلها في النظام المترى، ترجمة كامل العسلي، منشورات الجامعة الأردنية، ١٩٧٠، ص ٩٥.
- (٤) الحميريّ (أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم)، الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق إحسان عباس، هيدلبرغ، بيروت، ١٩٨٤، ص ٣٢؛ عبادة كحيلة، الخصوصية الأندلسية وأصولها الجغرافية، ضمن بحوث ندوة الأندلس قرون من التقلبات والعطاءات، مكتبة الملك عبد العزيز، الرياض، ١٩٩٣، ص ٣-٥.
- (٥) المسعودي (أبو الحسن عليّ بن الحسين بن عليّ)، مروج الذهب و معادن الجواهر، مراجعة كمال حسن مرعي، الطبعة الأولى، المكتبة العصرية، بيروت، ٢٠٠٥، ج ١، ص ٨٧.
- (٦) المسعودي، المصدر السابق، ج ١، ص ١٢٧؛ عبد الرحمن عبد الكريم العاني، تاريخ عُمان في العصور الإسلامية الأولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربيّ وفي الملاحة و التجارة الإسلامية، دار الحكمة، لندن، ١٩٩٩، ص ١٨٥؛ عبد الحكيم غنتاب الكعبيّ، صناعة السفن التجارية في العصر الوسيط - دراسة مقارنة بين صناعة سفن البحر المتوسط و سفن المحيط الهنديّ، مجلة البلقاء العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد ٨، العدد ١، ٢٠٠١، ص ٤٠.
- (٧) القنبار: ليف جوز النارجيل وهم يدبغونه في حفر على الساحل ثم يغيرونه بالمرازب ثم يغزله النساء وتصنع منه الحبال لخياطة المراكب. سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، دار الكاتب العربيّ للطباعة و النشر، ١٩٦٧، ص ١٩٣.
- (٨) الدر و الجمع الدسار وهي خيوط تشد بها ألواح السفينة ويقال هي المسامير. محمد ياسين الحمويّ، تاريخ الأسطول العربيّ صفحة مجيدة من تاريخ العرب، مطبعة الترقّي، دمشق، ١٩٤٥، ص ٥١.

(٩) الإدريسيّ (أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس)، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، مكتبة الثقافة الدينية، من دون تاريخ، ص ٦٠؛ ابن جبير (أبو الحسين محمد بن أحمد بن جبير الكنانيّ الأندلسيّ البلبني)، رحلة ابن جبير، الطبعة الثانية، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، ١٩٩٨، ص ٦٣؛ آدم متز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجريّ أو عصر النهضة في الإسلام، ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريدة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٣، ج ٢، ص ٤٢٦؛ عليّ محمود فهمي، التنظيم البحريّ الإسلاميّ في شرق المتوسط من القرن السابع؛ حتى القرن العاشر الميلاديّ، ترجمة قاسم عبده قاسم، دار الوحدة، د.ت، ص ٨٨.

(١٠) ابن جبير، رحلة ابن جبير، ص ٦٤؛ آدم متز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجريّ، ج ٢، ص ٤٢٧؛ سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص ١٩٣.

(١١) المسعوديّ، مروج الذهب، ج ١، ص ١٢٧.

(١٢) القزوينيّ (زكريا بن محمد بن محمود الكوفي)، عجائب المخلوقات والحيوانات وغرائب الموجودات، الطبعة الأولى، مؤسسة الأعلى للمطبوعات، بيروت- لبنان، ٢٠٠٠م، ج ١، ص ١٧٢؛ ياسين الحمويّ، الأسطول العربيّ، ص ٥٩؛ سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص ١٩٥.

(١٣) السنط العربيّ أو السمر العربيّ ويشتهر -أيضاً- باسم شجرة الصمغ العربيّ، تستوطن بإفريقيا والشرق الأوسط وشبه القارة الهندية. والشجرة مقاومة للجفاف والملوحة العالية. وهي شجرة في غاية الطول، خشبها في صلابة الحديد، ويمرور الزمن يصبح لونه أسود كالأبنوس. عليّ فهمي، التنظيم البحريّ، ص ٨٥؛ الكعبيّ، صناعة السفن التجارية في العصر الوسيط، ص ٣٨.

(١٤) سحر عبد العزيز سالم، النشاط الملاحيّ والبحريّ لعرب الخليج في العصر الإسلاميّ، بحث من ضمن كتاب صفحات تاريخية إسلامية، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، ٢٠١٣، ص ٤٤٠.

(١٥) المسعوديّ، مروج الذهب، ج ١، ص ٨٧؛ العاني، تاريخ عُمان، ص ١٨٦؛ الكعبيّ، صناعة السفن التجارية في العصر الوسيط، ص ٣٩.

*الساج أنفس أنواع الخشب المعروفة جميعاً، فهو شديد الاحتمال، فمتى تم إعداده لم ينشق أو يتشقق أو يتقلص أو يتغير شكله و إذا اتصل بالحديد لم يكن في هذا الاتصال خير له أو

للحديد، كما أنه ليس شديد الصلابة و لذا يسهل استعماله و له مرونة و قوة احتمال عظيمتان، و ينمو بكثرة في جنوب الهند و بلدان جنوب شرق آسيا؛ ولذلك كان يتم استيراده منذ أقدم العصور خاصة من الهند. سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص ١٩٢.

(١٦) جورج فضلو حوراني، العرب و الملاحة في المحيط الهندي، ترجمة يعقوب بكر،

مراجعة يحيى الخشاب، القاهرة، ١٩٥٨، ص ٢٤٥؛ سعاد ماهر، البحرية في مصر

الإسلامية، ص ١٩٢

(١٧) أرشيبالد ر. لويس، القوى البحرية و التجارية في حوض البحر المتوسط (٥٠٠-

١١٠٠م)، ترجمة أحمد محمد عيسى - مراجعة و تقديم محمد شفيق غبريال، مكتبة النهضة

المصرية، مصر، ص ١٥٥.

(١٨) جزيرة سرنديب (هي سيلان حاليًا) جزيرة بالهند في بحرهم المسمى هرکند (خليج البنغال)

وهي جزيرة كبيرة مشهورة. تبلغ مساحتها نحو ثمانين فرسخًا في ثمانين فرسخًا) و يقال: إن

آدم -عليه السلام- أنزل بها بعد هبوطه من الجنة و نزل على جبل يسمى الرهون، و بهذا

الجبل أنواع من الطيب و صنوف العطر مثل العود و غيره و به الأرز و النارجيل و

قصب السكر، وجميع سواحل هذه الجزيرة اللؤلؤ الجيد النفيس، وليس من ملوك الهند ما

يملكه صاحب سرنديب من الدر النفيس و الياقوت الجليل و أنواع الأحجار؛ لأن أكثر ذلك

يوجد في جبال جزيرته وأوديتها و بحرهما وإليها تقصد مراكب أهل الصين وسائر بلاد الملوك

المجاورين، كما يجلب من سرنديب الحرير والياقوت بجميع ألوانه كلها و البلور و الماس و

أنواع من العطر. سليمان التاجر، عجائب الدنيا وقياس البلدان، دراسة و تحقيق سيف شاهين

المريخي، مركز زايد للتراث و التاريخ، ص ٣٢؛ ابن خرداذبة (أبو القاسم عبيد الله بن عبد

الله)، المسالك و الممالك، دار صادر، بيروت، ١٨٨٩، ص ٦٤؛ ابن الفقيه (أبو بكر أحمد بن

محمد الهمداني)، مختصر كتاب البلدان، ليدن، ١٣٠٢، ص ١٠؛ الحميري، الروض المعطار،

ص ٣١٣.

(١٩) الحميري، المصدر السابق، ص ٣١٣؛ انظر كذلك الكعبي، صناعة السفن التجارية في

العصر الوسيط، ص ٣٩.

(٢٠) درويش النخيلي، السفن الإسلامية على حروف المعجم، مطابع الأهرام التجارية،

١٩٧٤، ص ٢٩.

(٢١) ياسين الحموي، الأسطول العربي، ص ٦٢؛ سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص ٣٣٦؛ سحر سالم، النشاط الملاحي والبحري لعرب الخليج في العصر الإسلامي، ص ٤٤٢.

(٢٢) صور قرية ساحلية كبيرة على فم الخليج وتقع شرق عُمان . الحميري، الروض المعطار، ص ٣٦٩.

(٢٣) عبد الرحمن زكي، السلاح في الإسلام، دار المعارف، القاهرة، ١٩٥١، ص ٣٢؛ سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص ٣٤٨؛ درويش النخيلي، السفن الإسلامية، ص ٧٠.

(٢٤) درويش النخيلي، المرجع السابق، ص ١٥٣.

(٢٥) سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص ٣٣٣؛ سحر سالم، النشاط الملاحي و البحري لعرب الخليج في العصر الإسلامي، ص ٤٤٦.

() ٢٦ نجاة عبد القادر الجاسم القناعي- بدر الدين عباس الخصوصي، تاريخ صناعة السفن في الكويت و أنشطتها المختلفة، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي-إدارة التأليف و الترجمة و النشر، الكويت، ١٩٨٢، ص ١٣٢.

(٢٧) آدم متز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ج ٢، ص ٤٢٦؛ علي فهمي، التنظيم البحري ص ٨٨؛

Moreland(W.H),The ships of Arabian sea about 1566, J.R.A.S.Jan&April,1939,p.192.

(٢٨) الصنوبر (Pine) يوجد منه ثلاثة أنواع وهم الصنوبر الجبلي وهو أدم أنواع الصنوبر ونوع آخر لا يثمر و يسمى الأرز ونوع آخر يعرف بقضم قريش له ورق صلب طويل و يشبه السرد والعمل منه سواء. وهو نبات ذو صمغية متوسطة ينبت في البراري وهو من نباتات السواحل، وقد يكون في البساتين غير أن الأول هو المعهود. أبو زكريا الإشبيلي (يحيى بن محمد بن أحمد بن العوام) ، الفلاحة الأندلسية، الطبعة الأولى، تحقيق أنور أبو سويلم-سمير الدروبي- علي أرشيد محاسنة، منشورات مجمع اللغة العربية الأردني، عُمان- الأردن، ١٤٣٣هـ/ ٢٠١٢م، ج ٢، ص ١٩٧، ١٩٨-ج ٣، ص ١٨١- ج ٥، ص ٢١٩؛ انظر كذلك محمود أحمد درويش، موسوعة رشيد- التحف الخشبية في العصر الإسلامي، مؤسسة الأمة العربية للاستثمارات الثقافية للمكتبات والطباعة و النشر، ٢٠١٨م، ج ٣، ص ٢٣٩.

(٢٩) عن أجزاء السفينة وتسميتها راجع ياسين الحموي، الأسطول العربي، ص ٥٠.

(٣٠) الحميريّ، الروض المعطار، ص ٢٥٦ - ٣٩١.

*ولقد نقش على لوحة تذكارية خاصة بدار صناعة السفن بطرطوشة والتي مازالت محفوظة في الجدار الخارجي الشمالي من كاتدرائية طرطوشة و فيها" بسملة.....أمر بإنشاء هذه الدار عدة للصناعة والمراكب عبد الرحمن أمير المؤمنين أيده الله فتم بناؤها على يدي قائده وعبد عبد الرحمن بن محمد بعون الله و نصره في سنة ثلاث و ثلاثين و ثلاثمائة، و كتب عبد الله بن كليب.

Levi- Provençal, Inscriptions Arabes L'Espagne, Paris, 1931, pp. 83-84;

شكيب أرسلان، الحلل السندسية في الأخبار والآثار الأندلسية، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، ٢٠١٤، ج ٣، ص ٢٨؛ كمال السيد أبو مصطفى، تاريخ مدينة طرطوشة الإسلامية وحضارتها في عصر دويلات الطوائف، ضمن بحوث كتاب دراسات في تاريخ المغرب والأندلس، الإسكندرية، ١٩٩٧، ص ٨٨.

(٣١) لمزيد من المعلومات عن دور الصناعة بالأندلس راجع

Torres Balbás, Atarazanas hispanomusulmanas "Al-Andalus", Madrid, 1946, v. XI; pp. 175-209.

(٣٢) الإدريسيّ، نزهة المشتاق، ص ٢٥٠؛ الحميريّ، الروض المعطار، ص ٤٧٥.

(٣٣) لقتت بينها وبين دانية على الساحل سبعون ميلاً وهي مدينة صغيرة و عامرة بها فواكه و بقل و كثير و تين و أعناب و لها قسبة منيعة جداً في أعلى جبل يصعد إليه بمشقة. الحميريّ، الروض المعطار، ص ٥١١.

(٣٤) الحميريّ، المصدر السابق، ص ٥١١.

(٣٥) شلطيش جزيرة لا سور لها يحيط بها البحر من كل ناحية تقع بالقرب من مدينة لبلبة ،

تغلب عليها النورمان أكثر من مرة. الحميريّ، نفسه، ص ٣٤٣.

(٣٦) الإدريسيّ، نزهة المشتاق، ص ٢٤٩؛ الحميريّ، الروض المعطار، ص ٣٤٣-٣٤٤؛

ياسين الحمويّ، الأسطول العربيّ، ص ٢٣؛ عبد السلام الجماطيّ، دراسات في تاريخ الملاحة البحرية وعلوم البحار بالغرب الإسلاميّ، الطبعة الأولى، دار الكتب العلمية، بيروت - لبنان، ٢٠١٢م، ص ٥٩.

(٣٧) وشلب قاعدة كورة إكشونبة بجنوب غرب الأندلس، و سكان قراها عرب من اليمن و غيرها و كلامهم بالعربية الصريحة . ويقولون بالشعر وهم فصحاء ونبلاء خاصتهم وعامتهم، وأهل بوادي هذا البلاد في غاية الكرم لا يجاريهم فيه أحد. الإدريسي، نزهة المشتاق، ص ٢٥٠؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٣٤٧. انظر -أيضًا- أحمد مختار العبادي- السيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحرية الإسلامية في حوض البحر المتوسط- البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، د.ت، ج ٢، ص ١٧٥-١٧٦.

(٣٨) الإدريسي، نزهة المشتاق، ص ٢٥٩.

(٣٩) الإدريسي، المصدر السابق، ص ٢٥٩؛ كمال السيد أبو مصطفى، تاريخ مدينة بلنسية الأندلسية في العصر الإسلامي (٩٥-٤٩٥هـ / ٧١٤-١١٠٢م) دراسة في التاريخ السياسي والحضاري، مركز الإسكندرية للكتاب، د.ت، ص ٢٧٢.

(٤٠) الحميري، الروض المعطار، ص ٢٣٢؛ انظر كذلك ياسين الحموي، الأسطول العربي، ص ٢٣.

(٤١) الكلاب كانت تستخدم في الحروب البحرية، فكانوا يتلقون بها مراكب الأعداء ويلقون عليها الكلاب ويشدونها إليهم ثم يرمون عليها ألواحًا كالجسور و يدخلون إليها، و يقاتلون أصحابها، ولمقاومة الكلاب فؤوس ثقيلة يضربونها بها تقطع و يبطل عملها. ياسين الحموي، الأسطول العربي، ص ٧٠-٧١.

(٤٢) البكري (أبو عبيد الله)، المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب وهو جزء من كتاب المسالك والممالك، مكتبة المثنى، بغداد، ص ٨٣.

(٤٣) المقري (أحمد بن محمد المقري التلمساني)، نوح الطيب من غصن الأندلس الرطيب، تحقيق إحسان عباس، دار صادر، بيروت، ١٩٦٨، ج ١، ص ٢٠٠.

(٤٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، ص ٢٦٠؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٣٩٤.

(٤٥) الحميري، المصدر السابق، ص ٢٢٣؛ ياسين الحموي، الأسطول العربي، ص ٢٣.

(٤٦) ابن القوطية (أبو بكر محمد بن عمر بن عبد العزيز بن إبراهيم بن عيسى بن مزاحم) ، تاريخ افتتاح الأندلس، تحقيق عبد الله أنيس الطباع، مراجعة عمر فاروق الطباع، الطبعة الأولى، مؤسسة المعارف، بيروت- لبنان، ١٩٩٤، ص ٤٠؛ انظر كذلك درويش النخيلي، السفن الإسلامية، ص ١١٩.

- (٤٧) ياسين الحمويّ، الأسطول العربيّ، ص ٤٤؛ عبد السلام الجعماطيّ، دراسات في تاريخ الملاحة البحرية، ص ٦٠.
- (٤٨) ياسين الحمويّ، الأسطول العربيّ، ص ٣٩؛ عبد السلام الجعماطيّ، دراسات في تاريخ الملاحة البحرية، ص ٦١.
- (٤٩) المقتبس، نشر شالمنيتيا وآخرين، المعهد الإسبانيّ العربيّ للثقافة، مدريد، ١٩٧٩م، السفر الخامس، ص ٣٣٦.
- (٥٠) عبد الرحمن زكي، السلاح في الإسلام، ص ٣٦؛ ياسين الحمويّ، الأسطول العربيّ، ص ٣٣؛ سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ٣٥٢؛ درويش النخيليّ، السفن الإسلامية، ص ٨٣؛ عبد السلام الجعماطيّ، دراسات في تاريخ الملاحة البحرية، ص ٦٠ و ما بعدها.
- (٥١) نزهة المشتاق، ص ٢٤٣؛ عبد السلام الجعماطيّ، دراسات في تاريخ الملاحة، ص ٦٨.
- (٥٢) أنبوريش بلدة ساحلية صغيرة تطل على خليج يعرف بخليج أنبوريش، وهي تبعد نحو ثلاثين كيلو متراً إلى الشمال الشرقيّ من جرنده، و كانت أنبوريش في القرن الثالث الهجريّ/ التاسع الميلاديّ عاصمة لولاية ارتبطت بالثغر الإسبانيّ الذي أنشأه الفرنجة بالمنطقة الساحلية في أقصى الشمال الشرقيّ من إسبانيا ليكون فاصلاً بينهم وبين الأندلس. ابن حيان، المقتبس من أنباء أهل الأندلس، تحقيق محمود عليّ مكّي، الطبعة الأولى، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، الرياض، السفر الثالث، ٢٠٠٩، ص ٤٠١؛ العذريّ (أحمد بن عمر بن أنس)، نصوص عن الأندلس من كتاب ترصيع الأخبار، تحقيق عبد العزيز الأهوانيّ، منشورات معهد الدراسات الإسلامية، مدريد، ١٩٦٥، ص ٨١.
- (٥٣) العذريّ، المصدر السابق، ص ٨٢؛ درويش النخيليّ، السفن الإسلامية، ص ١١٥.
- (٥٤) الواق واق أرض متصلة بأرض سفالة، وفيها مدينتان حقيرتان وسكانها قليلون لضيق عيشها وتكدر رزقها، و تتصل بهم جزائر الواق واق و كل واحدة من هذه البلاد على خور كبير، ولا يخرج عن هؤلاء تجارة ولا مراكب لهم و لا دواب و جزائر الواق واق لا تعرف ما بعدها، وربما وصل أهل الصين إليها في الندرة، وهي جزائر عدة لا عمار بها، و بلاد الواق واق لا يسكنها بشر إنما يسقط إليها أهل المركب الندرة، وهي أكثر الأرض طيباً و بها تمر و فواكه، ولا تعرف في غيرها ولا يعلم ماهي. وفي جزائر الواق واق الأبنوس الذي لا يفوقه شيء في الجودة. الحميريّ، الروض المعطار، ص ٦٠٢.

- (٥٥) المسعودي، مروج الذهب، ج ١، ص ٨٤؛ العاني، عُمان في العصور الإسلامية، ص ١٩٦.
- (٥٦) ياقوت الحموي (شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي الرومي البغدادي)، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ١٩٨٤، ج ٢، ص ٤٣٥.
- (٥٧) الأصطخري، مسالك الممالك، ص ١٤؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٣٥٤.
- (٥٨) المقدسي (شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أحمد البشاري)، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، الطبعة الثالثة، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩١، ص ٧٠.
- (٥٩) الأصطخري، مسالك الممالك، ص ١٤؛ راجع كذلك سليمان التاجر، عجائب الدنيا، ص ٣٧؛ نور الدين عبد الله بن حميد السالمي، تحفة الأعيان بسيرة أهل عُمان، تصحيح و تعليق إبراهيم طفيش الجزائري، القاهرة، مطبعة الشباب، ١٣٥٠، ج ١، ص ٦.
- (٦٠) سيراف: من موانئ بلاد فارس على الخليج، وهو مرفأ للسفن يتجهز فيه التجار إلى عدن وعُمان ودبيل (ميناء بلاد السند) والصين، أهلها مولعون بكسب المال واستجلابه، و هم أكثر الناس تغرباً حتى إن الواحد منهم يتجول عشرين عاماً لا يرجع إلى أهله. الحميري، الروض المعطار، ص ٣٣٣.
- (٦١) سليمان التاجر، عجائب الدنيا، ص ٣٦؛ ابن الفقيه، مختصر كتاب البلدان، ص ١١؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٣٥٤-٣٥٥؛ سالم بن حمود بن شامس السيابي، عُمان عبر التاريخ، الطبعة الخامسة، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عُمان، ٢٠٠١، ج ١، ص ٦٩؛ لمزيد من المعلومات عن صحار راجع جون ويكلنسون، صحار تاريخ و حضارة، عُمان، وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٩٨ م.
- (٦٢) الحميري، الروض المعطار، ص ٧٩؛ عبادة عبد الرحمن رضا كحيل، أندلسيات، القاهرة، ٢٠٠١، ص ١٦٠.
- (٦٣) عمر بن أسود ينتمي إلى أسرة بني أسود الغسانيين وهم من الأسر التي نزلت بالمدينة منذ إنشائها، أما عمر بن أسود فهو أول من ولي بجانة بعد أن اقتطعت من عمل إلبيرة، كما أنه يعود إليه الفضل في بناء جامع بجانة. ابن حيان، المقتبس، السفر الثالث، ص ١٦٥؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٧٩.
- (٦٤) الحميري، المصدر السابق، ص ٨١.

- (٦٥) المغرب في حلي المغرب، تحقيق شوقي ضيف، الطبعة الثالثة، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٤، ج٢، ص ١٩٠.
- (٦٦) الحميري، الروض المعطار، ص ٥٣٧؛ السيد عبد العزيز سالم تاريخ مدينة المرية الإسلامية قاعدة أسطول الأندلس، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، ١٩٨٤، ص ١٩.
- (٦٧) الإدريسي، نزهة المشتاق، ص ٢٦١.
- (٦٨) المقري، نفع الطيب، ج ١، ص ٢٠١؛ عبد العزيز سالم، تاريخ مدينة المرية، ص ١٥٧.
- (٦٩) الحموي، معجم البلدان، ج ٥، ص ١١٩.
- (٧٠) العذري، ترصيع الأخبار، ص ٨٦؛ أحمد مختار العبادي- السيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحرية الإسلامية، ص ١٧٩.
- (٧١) ابن القوطية، تاريخ افتتاح الأندلس، ص ٨٢؛ سالم، تاريخ مدينة المرية، ص ٤٣.
- (٧٢) البلاذري (أحمد بن يحيى بن جابر)، فتوح البلدان، تحقيق وشرح عبد الله أنيس الطباع- عمر أنيس الطباع، مؤسسة المعارف، بيروت، ١٩٨٧، ص ٥٣٤.
- (٧٣) هو أحد أئمة المذاهب الإباضية في عُمان خلال العصر العباسي الأول، و كان غسان قائماً بالحق والعدل حتى مرض في سنة سبع ومائتين. و مات من مرضه هذا، واستمرت إمامته خمس عشر سنة وسبعة أشهر و سبعة أيام. لمزيد من التفاصيل راجع السالمي، تحفة الأعيان، ج ١، ص ٩٩؛ الأزكوي (سرحان بن سعيد)، تاريخ عُمان المقتبس من كتاب كشف الغمة الجامع لأخبار الأمة، تحقيق عبد المجيد حسيب القيسي، وزارة التراث و الثقافة، مسقط، ٢٠٠٥، ص ٤٧؛ مجهول، تاريخ أهل عُمان، تحقيق و شرح سعيد عبد الفتاح عاشور، وزارة التراث القومي و الثقافة، سلطنة عُمان، ١٩٨٠م، ص ٦٢.
- (٧٤) الأزكوي، تاريخ عُمان، ص 46؛ علي فهمي، التنظيم البحري، ص ١٦٦.
- (٧٥) مجهول، تاريخ أهل عُمان، ص ٦٠؛ السالمي، تحفة الأعيان، ج ١، ص ١٠٠.
- (٧٦) بويج له بالإمامة يوم الجمعة في شهر رجب سنة ست وعشرين ومائتين. كان له ضبط وحزم ولا يتكلم أحد في مجلسه ولا يعين خصماً على خصم ولا يقوم أحد من أعوانه ما دام قائماً، ولا يدخل أحد من العسكر ممن تجري عليه النفقة إلا بالسلاح. مات في السادس عشر من ربيع الآخر سنة سبع وثلاثين ومائتين، وكانت إمامته عشر سنين و أشهر. الأزكوي، تاريخ عُمان، ص ٥٠؛ مجهول، تاريخ أهل عُمان، ص ٦٣؛ الأفوي (أبو سليمان محمد بن

عامر بن راشد)، قصص و أخبار جرت في عُمان، دراسة و تحقيق سعيد بن محمد الهاشمي، الطبعة الثانية، وزارة التراث و الثقافة، سلطنة عُمان، ٢٠١٤م، ص١١٩؛ السالمي، تحفة الأعيان، ج١، ص١٢٣.

(٧٧) السالمي، المرجع السابق، ج١، ص١٢٣؛ فاروق عمر فوزي، الإمامة الإباضية في عُمان دراسة تاريخية لأحوال عُمان في ظل الأئمة الإباضية في الحقبه (من منتصف القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلاديّ حتى منتصف القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلاديّ)، الأردن، ١٩٩٧، ص٤٦؛ جون ويلكنسون، صحار تاريخ و حضارة عُمان، وزارة التراث القومي و الثقافة، ١٩٩٨، ص٢٢.

(٧٨) ولي الإباضية الصلت في اليوم الذي توفي فيه الإمام مهنا، واتبع الحق والعدل. ولقد عمّر في الإمامة ما لم يعمر أحد قبله. حيث دامت إمامته نحو ٣٥ سنة. توفي بعد سنتين أو ثلاثة من اعتزاله الإمامة. الأركوي، تاريخ عُمان، ص٥١؛ مجهول، تاريخ أهل عُمان، ص٦٧. الأفيو، قصص و أخبار جرت في عُمان، ص١٢٤؛ السالمي، تحفة الأعيان، ج١، ص١٣٣-١٦٤.

(٧٩) السالمي، المرجع السابق، ج١، ص١٣٩؛ فاروق فوزي، الإمامة الإباضية في عُمان، ص٤٨؛ جون ويلكنسون، صحار، ص٢١

(٨٠) إمارة بني وحيه والتي استمرت من ٣١٧-٣٥٤هـ/٩٢٩-٩٦٥م أقام يوسف بن وحيه ابن أخت الوالي العباسي أحمد بن هلال أسرة حاكمة امتدت لجيلين و كانت تابعة للدولة العباسية و حكمت معظم أراضي عُمان بما فيها الموانئ الساحلية. الأركوي، تاريخ عُمان، ج٢، ص٩٩؛ خالد بن خلفان بن ناصر الوهبي، التقسيمات الجغرافية و الإدارية في شبه جزيرة عُمان في العصر الإسلامي الوسيط من القرن ١هـ/ القرن ٧م إلى نهاية القرن ٩هـ/ القرن ١٥م، مجلة الآداب و العلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس، المجلد(١٠)، العدد(١)، أبريل ٢٠١٩، ص٨٨.

(٨١) ابن الأثير (عز الدين أبو الحسن عليّ بن أبي الكرم محمد بن محمد بن عبد الكريم بن عبد الواحد الشيبانيّ)، الكامل في التاريخ، مراجعة محمد يوسف الدقاق، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٨٧، ج٧، ص١٧٣.

(٨٢) ابن الأثير، المصدر السابق، ج٧، ص٢٤١

(٨٣) بنو بويه يرجع أصلهم إلى أقوام فارسية سكنوا بجانب قبائل الديلم القاطنة شمال بلاد فارس. حسين الجاف، الوجيز في تاريخ إيران، بغداد، ٢٠٠٣، ج٢، ص٨٧. يعود نسبهم إلى أبي شجاع بويه والذي كان رجلاً صياداً متوسط الحال، أنجب ثلاثة أولاد وهم: عليّ والحسن وأحمد والذين عانوا بعد وفاة والدهم؛ مما اضطرهم إلى العمل بوصفهم مرتزقة في جيوش الأمراء المتنافسين على السلطة بإقليم فارس، ولقد تمكنوا من الاستيلاء على السلطة في العراق وفارس بعدما زحف أحمد بن بويه إلى بغداد ودخلها في ٣٣٤هـ / ٩٤٥م فخلع عليهم الخليفة العباسيّ ألقاب السلطنة، فصار أحمد يلقب بمعز الدولة أو السلطان البويهيّ أبي الحسن أحمد بن بويه الديلميّ و الملقب بأمرير الأمراء، و لقب عليّ بركن الدولة، في حين عرف الحسن بعضد الدولة، ولقد اهتم معز الدولة بمحاربة الأمراء المتغلبين على أطراف العراق مثل أمراء الدولة الحمدانية وأبي القاسم البريديّ وغيرهم من الأمراء، كما أدخل المراسم الشيعية في بغداد بعدما أمر الناس بالاحتفال بيوم كربلاء وغيرها من الشعائر الشيعية. ابن الأثير، الكامل، ج٥، ص٣٨٥-٣٨٦. لمزيد من المعلومات راجع محمد حسين الزبيديّ، العراق في العصر البويهيّ. التنظيمات السياسية والإدارية والاقتصادية (٣٣٤-٤٤٧هـ)، بغداد، ١٩٦٩.

(٨٤) فاروق فوزي، الإمامة الإباضية في عُمان، ص٧٢.

(٨٥) ابن الأثير، الكامل، ج٧، ص٢٩٣.

(٨٦) عبادة كحيلة، البحريون الأندلسيون و الوجود الإسلاميّ في إقليم بروفانس - رؤيا جديدة بحث منشور ضمن كتاب أندلسيات ، ص١٤٥.

(٨٧) لمزيد من المعلومات عن جزيرة إقريطش راجع إبراهيم العدويّ، إقريطش بين المسلمين والبيزنطيين في القرن التاسع الميلاديّ، المجلة المصرية التاريخية المصرية، المجلد الثالث، العدد الثاني، ١٩٥٠.

(٨٨) ابن عذارى المراكشيّ (أبو العباس أحمد بن محمد)، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق ومراجعة ج. س. كولان - إ. ليفي بروفنسال، الطبعة الثالثة، دار الثقافة، بيروت - لبنان، ١٩٨٣، ج١، ص١٠٤؛ عبادة كحيلة، البحريون الأندلسيون، ص١٥٥.

(٨٩) عبادة كحيلة، المرجع السابق، ص١٥٤.

- (٩٠) حمدى عبد المنعم حسين، تاريخ و حضارة المغرب و الأندلس، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٢، ص ٢٤٧.
- (٩١) ليفي بروفنسال، تاريخ إسبانيا الإسلامية من الفتح إلى سقوط الخلافة القرطبية (٧١١-١٠٣١)، ترجمة عليّ عبد الرؤوف البمبيّ- عليّ إبراهيم المنوفي- السيد عبد الظاهر عبد الله، المجلس الأعلى للثقافة، ٢٠٠٠م، المجلد الثاني، ج ١، ص ١٠٣.
- (٩٢) الحميرى، الروض المعطار، ص ٣٣.
- (٩٣) ليفي بروفنسال، إسبانيا الإسلامية، م ٢، ج ١، ص ١٠٣.
- (٩٤) ابن حيان، المقتبس، السفر الثاني، ص ٤٥٠؛ سالم، تاريخ مدينة المرية، ص ٣٥.
- (٩٥) ابن حيان، المقتبس، السفر الثاني، ص ٤٥٦؛ سالم، تاريخ مدينة المرية، ص ٣٥.
- (٩٦) ابن حيان، المقتبس في أخبار بلد الأندلس، تحقيق عبد الرحمن عليّ الحجيّ، دار الثقافة، بيروت، ١٩٨٣، ص ٢.
- (٩٧) ابن الكردبوس (أبو مروان عبد الملك التوزري)، تاريخ الأندلس، تحقيق أحمد مختار العبادي، معهد الدراسات الإسلامية، مدريد، (١٩٧١)، ص ٥٧.
- (٩٨) ابن حيان، المقتبس، تحقيق محمود مكى، ص ٢٣.
- (٩٩) ابن خلدون (عبد الرحمن بن محمد بن خلدون)، العبر و ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب و العجم و البربر و من عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، الطبعة الأولى، دار الكتب العلمية، لبنان، ١٩٩٢، ج ٤، ص ١٨٦؛ ياسين الحمويّ، تاريخ الأسطول العربيّ، ص ١٣١.
- (١٠٠) ابن حيان، المقتبس، السفر الخامس، ص ٢٨٨-٢٨٩؛ ابن عذاري، البيان، ج ٢، ص ٢٠٠؛ أحمد مختار العباديّ، دراسات في تاريخ المغرب و الأندلس، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، من دون تاريخ، ص ٧٣.
- (١٠١) ابن حيان، المقتبس، السفر الخامس، ص ٢٨٨-٢٨٩.
- (١٠٢) الحميرى، الروض المعطار، ص ٤١٣؛ السالميّ، تحفة الأعيان، ج ١، ص ٦.
- (١٠٣) الملتان: مدينة في آخر بلاد السند، وهي مجاورة لبلاد الهند. وهي مدينة كبيرة عامرة عليها حصن منيع نعمها كثيرة وأسعارها رخيصة لها نهر صغير يصب في نهر مهران السند. سميت الملتان بهذا الاسم نسبة إلى صنم عبارة عن صورة إنسان مربع على كرسيّ من جص و أجز، ألبس جميع جسده جلداً أحمر فلا يتبين للإنسان من جسده شيء إلا عيناه، ولا يترك
- دراسة مقارنة بين البحرية العمانية والبحرية الأندلسية... د. شاهنדה سعيد منصور.

مكتشوفًا وعيناه جوهرتان وعلى رأسه إكليل من الذهب المرصع، يحج إليه من كل أنحاء بلادهم ويتصدقون عليه بأموال جمة. والغالب على أهل الملتان أنهم مسلمون ورئيسهم مسلم. الحميري، الروض المعطار، ص ٥٤٦.

(١٠٤) الأعلام النفيسة، دار صادر، بيروت، ١٨٩٢م، ص ١٣٥: المسعودي، مروج الذهب، ج ١، ص ٧٨.

(١٠٥) الإدريسي، نزهة المشتاق، ص ٧٨.

(١٠٦) صيمور مدينة في الهند من أرض اللار من مملكة البلهرا واسعة حسنة جليلة المباني بها نارجيل كثير و قنا هندية، و بجبالها كثير من نباتات العطر، و يعني لقب البلهرا ملك الملوك وملكه عظيم وبلادها واسعة العمارة و جامعة للخيرات وجبايته وافرة وأمواله كثيرة، و ببلاد البلهرا مساجد تقام فيها الصلوات ويرفع فيها الأذان ويمتاز المسلمون فيها بزّي موحد كما أن المسلمين فيها لا يتولى عليهم سوى مسلم يعين من قبل ملك البلهرا. الحميري، الروض المعطار، ص ٣٦٩.

(١٠٧) المسعودي، مروج الذهب، ج ١، ص ١٦٠.

(١٠٨) مدينة على ساحل الصين الجنوبي كانت تدعى كانتون (تسمى الآن غانغ تسو) وهي قريبة من هونج كونغ و يعد من أكبر الموانئ التي تجتمع فيها السفن والتجار العرب والمسلمون. سليمان التاجر، عجائب الدنيا، ص ١٨. و يضيف عنها الحميري أن مدينة خانفو مدينة عظيمة في الصين على نهر كبير يصب في بحر الصين، و بين هذه المدينة و بين البحر مسيرة ستة أيام أو سبعة أيام، تدخل هذا النهر سفن البحر الواردة من بلاد البصرة وسيراف و عُمان و مدن الهند وهي مرفأ بلاد الصين عقد على جانبي هذا النهر أسواق العرب و الفرس، و على الجانب الآخر أسواق أهل المدينة وإذا جن الليل قرع الطبل في الجانبين وانصرف كلا الفريقين إلى مواضعهم فمن وجد بعد ذلك في السوق أدب و غرم. الروض المعطار، ص ٢١٠-٢١١.

(١٠٩) مروج الذهب، ج ١، ص ١٠٨؛ العاني، عُمان في العصور الإسلامية، ص ١٨٢. انظر كذلك ابن خردادبة، المسالك و الممالك، ص ٦٩.

(١١٠) الحموي، معجم البلدان، ج ٤، ص ٤٧٨؛ العاني، عُمان في العصور الإسلامية، ص ١٨٣.

- (١١١) الحميري، الروض المعطار، ص ٢١٠؛ العاني، عُمان في العصور الإسلامية، ص ٢٠٢.
- (١١٢) ياسين الحموي، تاريخ الأسطول العربي، ص ٩٧؛ جون ويلكنسون، صحار، ص ١٥.
- (١١٣) المسعودي، مروج الذهب، ج ١، ص ١٠٩.
- (١١٤) المسعودي، المصدر السابق، ج ١، ص ١٠٨؛ ياسين الحموي، تاريخ الأسطول العربي، ص ٨٠.
- (١١٥) المسعودي، مروج الذهب، ج ١، ص ٨٤؛ العاني، عُمان في العصور الإسلامية، ص ١٨٢.
- (١١٦) في سنة ٢٨٠هـ/ ٨٩٣م تمكن والي البحرين ابن بور من استعادة النفوذ العباسي إلى عُمان ليعود إلى البحرين بعد أن ترك على عُمان أحمد بن هلال نائباً له عليها. المسعودي، مروج الذهب، ج ١، ص ٨٥؛ مجهول، تاريخ أهل عُمان، ص ٧٥؛ فاروق فوزي، الإمامة الإيضية، ص ٥٧.
- (١١٧) المسعودي، مروج الذهب، ج ١، ص ٨٤؛ العاني، عُمان في العصور الإسلامية، ص ٨٣.
- (١١٨) العاني، المرجع السابق، ص ١٨١.
- (١١٩) ميناء يقع على البحر الأحمر وكان عبارة عن بلدة صغيرة في القرون الإسلامية الأولى إلا أنه تطور وأصبح واحدًا من أعظم موانئ ساحل البحر الأحمر من أواخر القرن الخامس الهجري؛ حتى أصبح هذا الميناء يمثل ممراً بحرياً يؤدي دوراً خطيراً في التجارة البحرية بين موانئ البحر الأحمر إلا أنه سرعان ما تدهورت حالته في القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي. لمزيد من المعلومات انظر الحموي، معجم البلدان، ج ٣، ص ٢١٩.
- (١٢٠) سحر سالم، النشاط الملاحي والبحري لعرب الخليج، ص ٤٥٩.
- (١٢١) الحميري، الروض المعطار، ص ٢٣٢؛ ياسين الحموي، الأسطول العربي، ص ٢٣.
- (١٢٢) ياسين الحموي، المرجع السابق، ص ٧٦.
- (١٢٣) الإدريسي، نزهة المشتاق، ص ١٠٦؛ المقرئ، نفح الطيب، ج ١، ص ١٥٨.
- (١٢٤) الحموي، ج ١، ص ٥١٨؛ الحميري، الروض المعطار، ص ١٢١.

- (١٢٥) الإدريسيّ، نزهة المشتاق، ص ٢٦٩؛ الزهريّ (أبو عبد الله محمد بن أبي بكر)، كتاب الجغرافية، تحقيق محمد حاج صادق، مكتبة الثقافة الدينية، المركز الإسلامي للطباعة، القاهرة، ص ٨٧؛ المقرّي، نفع الطيب، ج ١، ص ٢٠٠
- (١٢٦) أبو عبيد البكري، جغرافية الأندلس و أوروبا من كتاب المسالك و الممالك، الطبعة الأولى، دار الإرشاد، بيروت، ١٩٦٧، ص ١٢٩؛ الزهري، كتاب الجغرافية، ص ٨٠.
- (١٢٧) الزهريّ، المصدر السابق، ص ٣١.
- (١٢٨) البكريّ، جغرافية الأندلس و أوروبا، ص ١٢٩.
- (١٢٩) المقرّي، نفع الطيب، ج ١، ص ١٦٢.
- (١٣٠) المقرّي، المصدر السابق، ج ١، ص ٢٠١.
- (١٣١) المقرّي، نفسه، ج ١، ص ٢٠٢.
- (١٣٢) المقرّي، نفسه، ج ١، ص ١٦٦.
- (١٣٣) البكريّ، جغرافية الأندلس، ص ١٢٩؛ الإدريسيّ، نزهة المشتاق، ص ٢٦٠؛ المقرّي، نفع الطيب، ج ١، ص ١٤٣؛ أيمن جمال الجوهريّ، سفينة أندلسية على طبق من الخزف ذي البريق المعدنيّ، بحث منشور ضمن أبحاث المؤتمر الدوليّ الحضارة الإسلامية في الأندلس، مركز دراسات الحضارة الإسلامية، مكتبة الإسكندرية، الجزء الثاني، ٢٠٢٠م، ص ٤٧٤.
- (١٣٤) الإدريسيّ، نزهة المشتاق، ص ٢٦١؛ المقرّي، نفع الطيب، ج ١، ص ١٥١.
- (١٣٥) سالم، تاريخ مدينة المرية، ص ١٦.
- (١٣٦) ابن الأثير، الكامل، ج ٧، ص ٢٥٤؛ سالم، تاريخ مدينة المرية، ص ٣٨.
- (١٣٧) الإدريسيّ، نزهة المشتاق، ص ٢٤١.
- (١٣٨) عرفت بهذا الاسم؛ لأنه كان بها من الغنم ما لا يأخذه عدد ولا تحصيل، وهي سارحة ليس لها راعٍ، ويوجد بهذه الجزيرة عين ماء جارية عليها شجرة تين بريّ، فأخذ هؤلاء البحارة المغامرون في ذبح تلك الغنم ولكنهم وجدوا لحومها مرة لم يستطع أحد على أكلها فأخذوا من جلودها وتركوا الجزيرة صوب الجنوب مرة أخرى. الحميريّ، الروض المعطار، ص ٦١.
- (١٣٩) المسعوديّ، مروج الذهب، ج ١، ص ٩٣؛ الحميريّ، الروض المعطار، ص ٥٠٩؛ أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، عالم المعرفة، المجلس الوطنيّ للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٧٩م، ص ٣٥

(١٤٠) التقى الجمعان في موضع يسمى القاع فاقتتلوا قتالاً شديداً حملت فيه اليحمد والعتيك في الميمنة والقلب وحملت بنو هناة وسائر ولد مالك بن فهم على الميسرة، وقال: فما كان يسمع منهم إلا طنين السيوف على صفائح الدرق والحلق والبيض وارتفع الغبار ودارت بين الجانبين حرب من أشنع حروب أهل عُمان، ولقد هلك في هذه المعركة عدد كبير من رجالهم وأبطالهم وانهزمت النزارية هزيمة شديدة وأسر منهم أعداد كبيرة وقتل في المعركة من أعيانهم وأهل البأس نحو ستمائة قتيل ومن اليمانية نحو خمسة وثمانين رجلاً. فاروق فوزي، الإباضية، ص ٥٣؛ سالم بن حمد بن سليمان الحارثي، العقود الفضية في أصول الإباضية، وزارة التراث القومي والثقافة، عُمان، ١٩٨٣، ص ٢٥٦؛ السيابي، عُمان عبر التاريخ، ج ٢، ص ٣٧٢.

(١٤١) أحمد مختار العبادي، التاريخ العباسي والفاطمي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، د.ت، ص ٣٤١ و ما بعدها.

(١٤٢) فاروق فوزي، الإباضية، ص ٧٢.

(١٤٣) كان بدايتهم من مجموعة مكونة من عشرين بحاراً عربياً ركبوا مركباً خفيفاً من سواحل إسبانيا؛ حتى بلغوا سواحل بروفانس فأخذتهم الرياح وألقت بهم في خليج سانتتروبيز وكان فيه معبر بين فرنسا وإيطاليا فنزلوا إلى البر وتمكنوا من فرض نفوذهم بعدما استعانوا ببعض أهالي الأندلس وإفريقية، وما إن مضت عدة سنوات؛ حتى أصبحت هذه المناطق مليئة بالحصون والقلاع ولعل أهمها حصن فراكسينت وهو مشتق من اسم شجر الدرار الكثير في تلك الجهات. لمزيد من التفاصيل راجع شكيب أرسلان، تاريخ غزوات العرب في فرنسا وسويسرا و إيطاليا وجزائر البحر المتوسط، دار الكتب العتمية، بيروت- لبنان، من دون تاريخ، ص ١٦٠ و ما بعدها؛ عبد الرحمن بشير، الحوض الغربي للمتوسط: عصر النفوذ الإسلامي، الغزو البحري و القرصنة- إمارة فراكسينتوم، الطبعة الأولى، عين للدراسات و البحوث الإنسانية و الاجتماعية، ٢٠٢٠م، ص ١١٠ و ما بعدها.

(١٤٤) عبادة كحيلة، البحريون الأندلسيون، ص ١٧٣.

(١٤٥) عبد الرحمن بشير، الحوض الغربي للمتوسط، ص ٨٦.

قائمة المصادر و المراجع

أولاً: المصادر

- ابن الأثير (على بن أبي الكرم محمد بن محمد بن عبد الكريم بن عبد الواحد الشيباني) (ت ٦٣٠هـ / ١٢٣٢م)، الكامل في التاريخ، مراجعة محمد بن يوسف الدقاق، ج٧، دار الكتب العلمية، بيروت-لبنان، ١٩٨٧م.
- الإدريسي (محمد بن محمد بن عبد الله) (ت ٥٥٩هـ / ١١٦٦م)، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ٢٠٠٢م.
- الأزكوي (سرحان بن سعيد)، تاريخ عُمان المقتبس من كتاب كشف الغمة الجامع لأخبار الأمة، تحقيق عبد المجيد حسيب القيسي، وزارة التراث و الثقافة، مسقط، ٢٠٠٥م.
- الأصبخري (أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي الكرخي) (ت ٣٤٦هـ / ٩٥٧م)، المسالك و الممالك، دار صادر، بيروت، ٢٠٠٤م.
- الأقوي (أبو سليمان محمد بن عامر بن راشد المعولي) (ت ١١٩٠هـ / ١٧٧٦م)، قصص و أخبار جرت في عُمان، دراسة و تحقيق سعيد بن محمد الهاشمي، الطبعة الثانية، وزارة التراث و الثقافة، سلطنة عُمان، ٢٠١٤م.

- البكري (أبو عبيد الله) ، ت٤٨٧هـ / ١٠٩٤م،
 - جغرافية الأندلس و أوروبا من كتاب المسالك و الممالك، تحقيق عبد الرحمن على الحجى، الطبعة الأولى، دار الإرشاد، بيروت، ١٩٦٨.
 - المغرب فى ذكر بلاد إفريقية و المغرب و هو جزء من كتاب المسالك و الممالك، مكتبة المثنى، بغداد.
- البلاذرى (أحمد بن يحيى بن جابر) (ت ٢٧٩هـ / ٨٩٢م)، فتوح البلدان، تحقيق وشرح عبد الله أنيس الطباع-عمر أنيس الطباع، مؤسسة المعارف، بيروت، ١٩٨٧م.
- ابن جبير (أبو الحسين محمد بن أحمد بن جبير الكنانى الأندلسى البلبسى) (ت ٦١٤هـ / ١٢١٧م)، رحلة ابن جبير، الطبعة الثانية، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، ١٩٩٨م.
- الحميرى (محمد بن عبد الله بن عبد المنعم) (ت ٨٩٩هـ / ١٤٩٥م)، الروض المعطار فى خبر الأقطار، تحقيق إحسان عباس، مؤسسة ناصر للثقافة، بيروت، ١٩٨٤.
- ابن حيان القرطبى (أبو مروان حيان بن خلف بن حسين) ت٤٦٩هـ / ١٠٧٦م:
 - المقتبس، نشر شالميتا وآخرون، المعهد الأسباني العربى للثقافة كلية الآداب بالرباط، مدريد، ١٩٧٩م، السفر الخامس.
 - المقتبس فى أخبار بلد الأندلس، تحقيق عبد الرحمن على الحجى، دار الثقافة، بيروت، ١٩٨٣.

- المقتبس من أنباء أهل الأندلس، تحقيق محمود على مكي، الطبعة الأولى، مركز الملك فيصل للبحوث و الدراسات الإسلامية، الرياض، السفر الثالث، ٢٠٠٩.
- ابن خرداذبة (أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله) (ت ٣٠٠هـ / ٩١٢م)، المسالك و الممالك، دار صادر، بيروت، ١٨٨٩م.
 - ابن خلدون (عبد الرحمن بن محمد بن خلدون) (ت ٨٠٨هـ / ١٤٠٥م)، العبر و ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب و العجم و البربر و من عاصروهم من ذوي الشأن الأكبر، الطبعة الأولى، دار الكتب العلمية، لبنان، ١٩٩٢.
 - ابن رسته (أحمد بن عمر) (ت ٣٠٠/٩١٢م)، الأعلام النفيسة، دار صادر، بيروت، ١٨٩٢.
 - أبو زكريا الأشبيلي (يحيى بن محمد بن أحمد بن العوام) (ت ٥٨٠هـ / ١١٨٤م)، الفلاحة الأندلسية، الطبعة الأولى، تحقيق أنور أبو سويلم - سمير الدروبي - على أرشيد محاسنة، منشورات مجمع اللغة العربية الأردني، عُمان - الأردن، ١٤٣٣هـ / ٢٠١٢م.
 - الزهري (أبو عبد الله محمد بن أبي بكر)، كتاب الجغرافية، تحقيق محمد حاج صادق، مكتبة الثقافة الدينية، المركز الإسلامي للطباعة، القاهرة، د.ت.
 - سليمان التاجر (ت ٢٣٧هـ / ٨٥١م)، عجائب الدنيا وقياس البلدان، دراسة و تحقيق سيف شاهين المريخي، مركز زايد للتراث و التاريخ، د.ت.

- ابن عذارى (أبو العباس أحمد بن محمد) (ت ٧١٢هـ / ١٣١٢م)، البيان المغرب في أخبار الأندلس و المغرب، تحقيق و مراجعة ج.س.كولان-إيلفي بروفنسال، ج:٢، دار الثقافة، لبنان، ١٩٨٣.
- العذري (أحمد بن عمر بن أنس) (ت ٤٧٨هـ / ١٠٨٥م)، نصوص عن الأندلس من كتاب ترصيع الأخبار، تحقيق عبد العزيز الأهواني، منشورات معهد الدراسات الإسلامية، مدريد، ١٩٦٥.
- ابن الفقيه (أبو بكر أحمد بن محمد الهمذاني) (ت ٣٤٠هـ / ٩٥١م)، مختصر كتاب البلدان، ليدن، ١٣٠٢.
- القزويني (زكريا بن محمد بن محمود الكوفي) (ت ٦٨٢هـ / ١٢٨٣م)، عجائب المخلوقات و الحيوانات و غرائب الموجودات، الطبعة الأولى، مؤسسة الأعلى للمطبوعات، بيروت- لبنان، ٢٠٠٠م.
- ابن القوطية القرطبي (محمد بن عمر بن عبد العزيز بن إبراهيم بن عيسى بن مزاحم) (ت ٣٦٧هـ / ٩٧٧م) تاريخ افتتاح الأندلس، تحقيق إبراهيم الأبياري، مؤسسة المعارف، لبنان، ١٩٨٩.
- ابن الكردبوس (أبو مروان عبد الملك التوزري) (ت أواخر القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي)، تاريخ الأندلس، تحقيق أحمد مختار العبادي، معهد الدراسات الإسلامية، مدريد، ١٩٧١م.
- مجهول، تاريخ أهل عُمان، تحقيق و شرح سعيد عبد الفتاح عاشور، وزارة التراث القومي و الثقافة، سلطنة عُمان، ١٩٨٠م.

- **المسعودي** (أبو الحسن على بن الحسين بن على) (ت ٣٤٦هـ / ٩٥٧م) ، مروج الذهب و معادن الجواهر، مراجعة كمال حسن مرعى، الطبعة الأولى، المكتبة العصرية ، صيدا-بيروت، ٢٠٠٥.
- **المقدسي** (أبو عبد الله محمد بن أحمد) (ت ٣٨٨هـ/ ٩٩٨م) ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩١م.
- **المقرئ** (أحمد بن محمد المقرئ التلمساني) (ت ١٠٤١هـ / ١٦٣١م)، نفع الطيب من غصن الأندلس الرطيب، تحقيق إحسان عباس، دار صادر، بيروت، الجزء الأول، ١٩٦٨.

ثانياً: المراجع العربية و المعربة:

- **آدم متز**، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجرى أو عصر النهضة في الإسلام، ترجمة محمد عبد الهادى أبو ريذة، ج: ٢، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، (٢٠٠٣).
- **أحمد مختار العبادي**، التاريخ العباسي والفاطمى، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، د.ت.
- **أرشيبالد.ر.لويس**، القوى البحرية و التجارية فى حوض البحر المتوسط (٥٠٠-١١٠٠م)، ترجمة أحمد محمد عيسى- مراجعة و تقديم محمد شفيق غبريال، مكتبة النهضة المصرية، مصر.
- **أنور عبد العليم**، الملاحة و علوم البحار عند العرب، عالم المعرفة، المجلس الوطنى للثقافة و الفنون و الآداب، الكويت، ١٩٧٩.
- **جورج فضلو حوراني**، العرب و الملاحة فى المحيط الهندى، ترجمة يعقوب بكر، مراجعة يحيى الخشاب، القاهرة، ١٩٥٨.

- جون ويكلنسون، صحار تاريخ و حضارة، عُمان، وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٩٨.
- حسين الجاف، الوجيز فى تاريخ إيران، الجزء الثانى، بغداد، ٢٠٠٣.
- حمدى عبد المنعم حسين، تاريخ و حضارة المغرب و الأندلس، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٢.
- درويش النخيلي، السفن الإسلامية على حروف المعجم، مطابع الأهرام التجارية، القاهرة، ١٩٧٤.
- سالم بن حمد بن سليمان الحارثى، العقود الفضية فى أصول الأباضية، وزارة التراث القومي و الثقافة، عُمان، ١٩٨٣.
- سالم بن حمود بن شامس السيابي، عُمان عبر التاريخ، الطبعة الخامسة، وزارة التراث القومي و الثقافة، سلطنة عُمان، ٢٠٠١م.
- سحر عبد العزيز سالم، النشاط الملاحي والبحرى لعرب الخليج فى العصر الإسلامى، بحث من ضمن صفحات تاريخية إسلامية، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، ٢٠١٣.
- سعاد ماهر، البحرية فى مصر الإسلامية و آثارها الباقية، دار الكاتب العربى للطباعة و النشر، ١٩٦٧م.
- سليم بن محمد الهنائى، عُمان فى مصادر الجغرافيا و الرحلات الإسلامية فى العصر الإسلامى الوسيط، بيت الغشام للنشر و الترجمة، الطبعة الأولى، مسقط، ٢٠١٥.

- السيد عبد العزيز سالم،
 - تاريخ مدينة المرية الإسلامية قاعدة أسطول الأندلس، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، ١٩٨٤.
 - تاريخ البحرية الإسلامية في حوض البحر المتوسط- البحرية الإسلامية في المغرب و الأندلس، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، بدون تاريخ.
- شكيب أرسلان، الحل السندسية فى الأخبار و الآثار الأندلسية، مؤسسة هنداوى للتعليم و الثقافة، القاهرة، ٢٠١٤.
- تاريخ غزوات العرب فى فرنسا و سويسرا و إيطاليا وجزائر البحر المتوسط، دار الكتب العتمية، بيروت- لبنان، بدون تاريخ.
- عبادة عبد الرحمن رضا كحيل، أندلسيات، القاهرة، ٢٠٠١م.
- عبد الرحمن بشير، الحوض الغربى للمتوسط: عصر النفوذ الإسلامى، الغزو البحرى والقرصنة- إمارة فراكسينيتوم، الطبعة الأولى، عين للدراسات و البحوث الإنسانية والاجتماعية، ٢٠٢٠م.
- عبد الرحمن زكى، السلاح فى الإسلام، دار المعارف، القاهرة، ١٩٥١م.
- عبد الرحمن عبد الكريم العانى، تاريخ عُمان فى العصور الإسلامية الأولى و دور أهلها فى المنطقة الشرقية من الخليج العربى و فى الملاحة و التجارة الإسلامية، دار الحكمة، لندن، ١٩٩٩.
- عبد السلام الجماطى، دراسات فى تاريخ الملاحة البحرية و علوم البحار بالغرب الإسلامى، الطبعة الأولى، دار الكتب العلمية، بيروت- لبنان، ٢٠١٢م.

- **على محمود فهمي**، التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي، ترجمة قاسم عبده قاسم، دار الوحدة، د.ت.
- **فاروق عمر فوزي**، الإمامة الأباضية في عُمان - دراسة تاريخية لأحوال عُمان في ظل الأئمة الأباضية في الحقبة من منتصف القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي حتى منتصف القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي، الأردن، ١٩٩٧م.
- **فالتر هنتس**، المكايل و الأوزان الإسلامية و ما يعادلها في النظام المترى، ترجمة كامل العسلي، منشورات الجامعة الأردنية، ١٩٧٠.
- **كمال السيد أبو مصطفى**، تاريخ مدينة طرطوشة الإسلامية و حضارتها في عصر دويلات الطوائف، ضمن بحوث كتاب دراسات في تاريخ المغرب و الأندلس، الإسكندرية، ١٩٩٧.
- تاريخ مدينة بلنسية الأندلسية في العصر الإسلامي (٩٥-٤٩٥هـ/ ٧١٤-١١٠٢م) دراسة في التاريخ السياسي و الحضاري، مركز الإسكندرية للكتاب، د.ت.
- **ليفى بروفنسال**، تاريخ إسبانيا الإسلامية من الفتح إلى سقوط الخلافة القرطبية (٧١١-١٠٣١م)، ترجمة على عبد الرؤوف البمبي - على إبراهيم المنوفى - السيد عبد الظاهر عبد الله، المجلس الأعلى للثقافة، المجلد الثاني - الجزء الأول، ٢٠٠٠م.
- **محمد حسين الزبيدي**، العراق في العصر البويهي. التنظيمات السياسية و الإدارية والاقتصادية (٣٣٤-٤٤٧)، بغداد، ١٩٦٩.

- محمد ياسين الحموي، تاريخ الأسطول العربي صفحة مجيدة من تاريخ العرب، مطبعة الترقى، دمشق، ١٩٤٥.
- محمود أحمد درويش، موسوعة رشيد- التحف الخشبية في العصر الإسلامي، مؤسسة الأمة العربية للاستثمارات الثقافية للمكتبات و الطباعة و النشر، ٢٠١٨، الجزء الثالث.
- نجاة عبد القادر الجاسم القناعي- بدر الدين عباس الخصوصي، تاريخ صناعة السفن في الكويت و أنشطتها المختلفة، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي-إدارة التأليف و الترجمة و النشر، الكويت، ١٩٨٢.
- نور الدين عبد الله بن حميد السالمي، تحفة الأعيان بسيرة أهل عُمان، تصحيح و تعليق إبراهيم طفيش الجزائري، القاهرة ، مطبعة الشباب، ١٣٥٠.
- الدوريات و المجلات العلمية:
- إبراهيم العدوي، أقریطش بين المسلمين و البيزنطيين في القرن التاسع الميلادي، المجلة المصرية التاريخية المصرية، المجلد الثالث، العدد الثاني، ١٩٥٠.
- أيمن جمال الجوهري، سفينة أندلسية على طبق من الخزف ذي البريق المعدني، بحث منشور ضمن أبحاث المؤتمر الدولي الحضارة الإسلامية في الأندلس، مركز دراسات الحضارة الإسلامية، مكتبة الإسكندرية، الجزء الثاني، ٢٠٢٠.

- خالد بن خلفان بن ناصر الوهيبى ، التقسيمات الجغرافية و الإدارية فى شبه جزيرة عُمان فى العصر الإسلامى الوسيط من القرن ١هـ/ القرن ٧م إلى نهاية القرن ٩هـ/ القرن ١٥م، مجلة الآداب و العلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس، المجلد(١٠)، العدد(١)، أبريل ٢٠١٩.
- عبادة كحيلية، الخصوصية الأندلسية و أصولها الجغرافية، ضمن بحوث ندوة الأندلس قرون من التقلبات و العطاءات، مكتبة الملك عبد العزيز، الرياض، ١٩٩٣.
- عبد الحكيم غنتاب الكعبى، صناعة السفن التجارية فى العصر الوسيط - دراسة مقارنة بين صناعة سن البحر المتوسط و سفن المحيط الهندى، مجلة البلقاء العلوم الإنسانية و الاجتماعية، المجلد ٨، العدد ١، ٢٠٠١م.

• المراجع الأجنبية :

- Anderson, Romo lax Anderson, The sailing ship. Six thousand years of history, London,1947.
- The Art of Islamic Spain, Edited by Jerri Lynn D. Dodds, The Metropolitan Museum of Art, New York.
- Levi- Provençal, Inscriptions Arabes L'Espagne, Paris,1931.
- Moreland (W.H), The ships of Arabian sea about 1566, J.R.A.S. Jan&April,1939.
- Torres Balbás, Atarazanas hispanomusulmanas “Al-Andalus”, Leopoldo,1946.
- William Falconer, An universal Dictionary of marine, fifth edition, printed for T. CADELL, London.

Abstract

Marin navigation in the Islamic world was divided between two separate seas: Bahr al-Rum or Bahr al-Sham (the Mediterranean) and the Indian Ocean. While Andalusia is located on the Iberian Peninsula. This site imposed on both of them a marin activity, whether this activity was commercial or military, and although they differed in some points, they were common in many other aspects, in terms of the circumstances which surrounding the marine activity of both of them, in addition to that period of time. the third and fourth centuries AH / ninth and tenth centuries AD, which represent the peak of the prosperity of the maritime activity for both countries in the Islamic era. Which prompted me to think about the necessity of having a comparative study between them during that period of study. Which I will deal with in the following respects. (Location - shipbuilding - ports - the fleet - commercial activity - and finally the factors of the deterioration of both the Omani and Andalusian navies at the end of the fourth century and the beginning of the fifth century AH / tenth and eleventh centuries AD).