

**بناء الأسطول الأندلسي في عهد عبد الرحمن الأوسط (٢٠٦-٢٣٨هـ)****ودوره في الصراع مع القوى البحرية الخارجية**

د. صلاح خليل إبراهيم سلام<sup>(\*)</sup>

بدأت مرحلة جديدة في تاريخ الصراع البحري في الحوض الغربي من البحر المتوسط مع بداية القرن الثالث الهجري / التاسع الميلادي، وكانت الأندلس طرفاً مهماً في العمل على تغيير الصفة غير البحرية التي غالباً ما وُصف بها العالم المتوسطي الإسلامي. ويرجع الفضل في ذلك إلى تأسيس الأسطول الأندلسي في عهد الأمير عبد الرحمن الأوسط. إذ نعلم أن فتح الأندلس سواء بقيادة طارق بن زياد ومن بعده موسى بن نصير يرجع بالأساس إلى عبورهما بجيشيهما على سفن يوليان حاكم سبته من قبل القوط. وفي عصر الولاة لا نسمع عن أسطول أندلسي رسمي لها لا لشيء إلا لأن ولاية الأندلس كانت كل المعارك التي خاضوها سواء في داخل الأندلس أو خارجها معظمها معارك برية تستهدف بالدرجة الأولى توطأة النفوذ الإسلامي في الأندلس، ثم فتوح بلاد الغال في عصر الولاة. كذلك كان الحال في عصر الإمارة، وإن كانت المصادر تشير إلى جماعات بحرية أندلسية قامت بمغامرات في القطاع الغربي من البحر المتوسط عن طريق المغامرة.

أما عن بداية تكوين أو بناء الأسطول الأندلسي فكان نتيجة لتعرض سواحل بلاد الأندلس الغربية والجنوبية للهجوم على يد النورمان أو المجوس، كما تسميهم المصادر الإسلامية، الذين كانوا يستهدفون السلب والنهب ثم يعودون إلى مواطنهم في إسكندنافيه. وقد تأسس الأسطول الأندلسي بالفعل اعتماداً على توافر مقومات جغرافية تتمثل في وجود موانئ مطلة على سواحل الأندلس، وتوافر الخشب والمعادن لتأسيس هذا الأسطول.

إنطلاقاً مما جاء في المصادر وجدت أن من واجبي دراسة هذا الموضوع عبر ثلاثة محاور: المحور الأول: خاص ببناء الأسطول الأندلسي اعتماداً على خبرات سابقة من الشرق. أما المحور الثاني: وقد خصصته لأنواع السفن والترسانات البحرية وتنظيم العمل البحري. أما المحور الثالث: فيرصد النشاط البحري الأندلسي في عهد أمراء الأندلس المتأخرين.

**المحور الأول: بناء الأسطول الأندلسي:**

يستشف من خلال النصوص أن الصناعة البحرية الأندلسية استفادت بحكم موقعها البحري الفريد وماضيها التاريخي الطويل من البحرية الخاصة بعالم البحر المتوسط ابتداءً من الفينيقيين، فالأغريق فالرومان وأخيراً المسلمين الوافدين من الشرق<sup>(١)</sup>. والبحث في تقنية صناعة السفن في الأندلس يتطلب رصد هذا النوع من النشاط البحري عبر فترات التاريخ وكانت الأندلس طرفاً في هذه العملية. إضافة إلى هذا أن سواحل البحر المتوسط غالباً ما كانت تخضع لقوة مركزية تعمل على بسط نفوذها على هذا البحر المهم، وكان أشهرها الإمبراطورية الرومانية والبيزنطية.

(\*) أستاذ التاريخ الإسلامي المساعد - كلية الآداب - جامعة حلوان.

يبدو أن أقدم تقنية بحرية وصلت إلى الأندلس، كانت على يد الفينيقيين ذوى الخبرة البحرية العريقة، وقد كشفت الأبحاث صورة لإحدى سفنهم فى سواحل الأندلس، وما يمكن قوله أنهم كانوا يستعملون الشراع، حيث لا تكشف الصورة عن المجاذيف كأداة فيها (٢). أما الأغرير فقد وصلوا بسفنهم إلى ساحل الأندلس وتوغلوا داخل البلاد عبر الأنهار حتى وصلوا إلى إشبيلية، وقد طوروا التقنية الفينيقية، إذ صنعوا سفناً حربية خفيفة الحركة، تستعمل المجاذيف كقوة محرك سريعة، كما صنعوا سفناً مكونة من ثلاثة طوابق أو أربعة حيث يجلس المجدفون فى صفوف على جانبي السفينة، مما يدل على تطور حجم السفن ووسيلة الحركة (٣).

يرى بعض الباحثين (٤) أن الرومان لم يضيفوا جديداً على تقنية صناعة السفن. وعلى الرغم من ذلك يمكن القول أن الرومان أدخلوا بعض التحسينات على الأجزاء المكونة للسفينة. فأصبحت القلاع مربعة، وتحتوى على بعض الحلقات النحاسية لتسهيل عملية طي القلوع، كما استعملوا الجلود فى صناعتها حتى تكتسب شيئاً من المرونة أمام قوة الرياح. وهذه تقنية تظهر لأول مرة فى البحر المتوسط. كما أضافوا صارية ثانوية إلى جانب الرئيسية، للحفاظ على التوازن من جهة واستعمالها أحياناً عند الضرورة من جهة أخرى. كذلك شهدت البحرية الرومانية تقدماً فى استخدام الأعلام البحرية ومهامها. واشتهرت الإمبراطورية الرومانية بسفنها الكبيرة، إذ يصف الجغرافى Pline مركباً صنع لنقل قمح مصر إلى روما تبلغ حمولته حوالى ثمانمائة طن زيادة على وزنه فارغاً الذى يتعدى خمسمائة طن (٥) ويرجح أن مثل هذا المركب كان يتجه إلى إشبيلية لجلب زيت الزيتون من إشبيلية وكذلك أخشابها، ولا شك أن عامل التجارة الواسعة البعيدة كان خلف هذا التطور التقنى، كما تم تطوير بعض أجزاء من السفينة، مثل دفعة المركب الذى أصبح يحرك بواسطة مجدافين مثبتين فى رافعة خلف المركب لتسهيل عملية توجيهه. كما أضافوا جهازاً لقياس المسافات البحرية ثبتوه بجانب المركب. ونظراً للمسافات الطويلة التى تربط روما ببقية ولاياتها غالباً ما فضلت نقل بضائعها فى سفن شراعية حربية تسمى القراير Galeres (6).

أما بالنسبة للقوطة الذين خلفوا الرومان فى الأندلس فبيدوا أنهم لم يضيفوا شيئاً فى ميدان التقنية البحرية، إذ لم تشر المصادر إلى إهتمامهم بركوب البحر باستثناء بعض القبائل منهم الوندال، ولا شك أن الأواخر قد استغلوا الأساطيل الموجودة فى جنوب الأندلس وشمال أفريقيا، أما القوطة الغربيون، فإنهم لم يهتموا بالبحر، يؤيد ذلك عدم استغلالهم غابات الأخشاب الصالحة لصناعة السفن لمدة تزيد عن أربعة قرون (٧) ومن أهمها الغابات الصنوبرية المتواجدة بالأندلس فى طرطوشة وشنتمرية الغرب، فضلاً عن غابات الأرز فى شقندة، وأشجار العود فى شلب، أما شجر البلوط ونظراً لكثرتة جعل بعض الجغرافيين ينسبون بعض القرى والمدن إلى هذا النوع من الأشجار، فمسطاطة من أعمال فحص البلوط، وبطروش مدينة فحص البلوط (٨).

لكن بوصول الإسلام إلى الأندلس وصلت معه مجموعة من التقنيات البحرية المتنوعة، ويرجع هذا التنوع إلى العناصر العربية وغير العربية الوافدة مع طوابع الفتح الإسلامى لأسبانيا، أو مع قيام الإمارة الأموية سنة ١٣٨هـ / ٧٥٥م، ومن ثم كان من الضرورى إلقاء بعض الضوء على صناعة السفن فى المشرق الإسلامى حتى يتبين أثر هذه الصناعة فى البحرية الأندلسية. ومما لا شك فيه أن الأمويين فى المشرق الإسلامى نقلوا تقنيات صناعة السفن الهندية بواسطة عناصر فارسية وأخرى يمنية، وكانت الأخيرة

تعايش تطورات الصناعة البحرية الهندية والبيزنطية . ويذكر أحد الدارسين (٩) أن المحيط الهندي عرف خليطاً من التقنيات البحرية المتقدمة وقتئذ، وأن طبيعة المحيط الهندي فرضت ذلك نتيجة لتطور التجارة بين المشرق والمغرب، فإلى جانب استعمال البوصلة، استخدم ملاحوا المحيط الهندي الخرائط البحرية الدقيقة، وكان هذا التقدم العلمي موازياً للتطور في صناعة السفن ذاتها، فكانت دفة السفينة **gouvernail** أول الأجزاء التي عرفت التطور وكان ذلك في القرن الثامن الميلادي، وتبع ذلك تغيير هيكل السفينة، فأصبحت سفن المحيط الهندي كبيرة تضم أربع صواري وأحياناً إثنين إضافيتين، كما جرت معها تحسين قلفة الأخشاب الأساسية لهيكلها، وإلى جانب ذلك وجدت قوارب جانبية تحمل على متنها حوالي خمسين بحاراً يعملون على المشاركة في إقلاع السفينة ورسوها (١٠). وعلى الرغم من ذلك التطور التقني فإن سفن المحيط الهندي لم تكن فيها أكثر من طبقة واحدة، ومعظمها ذات شراع واحد. ويذكر آدم متز أن هذا النوع الأخير من السفن كان شرقياً، في حين يذكر أن مراكب الصين كانت كبيرة لا تستطيع الإبحار في بعض مضائق خليج فارس (١١)، ويرى بعض الدارسين أن البيزنطيين نقلوا تقنية المحيط الهندي إلى البحر المتوسط من خلال عملهم كملاحين في المحيط الهندي والبحر المتوسط (١٢)، لكن ذلك لا ينفي أن نقل الخبرة البحرية الهندية يرجع بالأساس إلى المسلمين الذين بسطوا نفوذهم على بلاد فارس حتى حدود الصين، وجعلوا سواحل الجزيرة العربية والبحر الفارسي وبعض سواحل الصين تحت نظرهم، وكان هذا عاملاً مهماً في تفاعل الخبرات البشرية في مجال الصناعة البحرية.

من الجدير بالذكر، أن معاوية بن أبي سفيان كان من أوائل خلفاء المسلمين الذين أدركوا أهمية تطوير صناعة السفن لأغراض مختلفة عسكرية وتجارية، فاستخدم كل العناصر البشرية ذات الخبرة البحرية في صناعة السفن، فبنى أسطولاً يشبه الأسطول البيزنطي مستخدماً عناصر الشام البيزنطيين، ولم يكتف معاوية بهذا بل استدعى نواتية من الفرس ليساهموا في عملية إنشاء الأساطيل، كما وجدت عناصر يمنية ومصرية من بين صناعات السفن في حوض البحر المتوسط (١٣). ويذكر المسعودي نصاً يوضح عملية نقل التقنية البحرية الهندية إلى البحر المتوسط إذ يقول: " وقد أصيب في البحر الرومي فيما بين جزيرة أقریطش ألواح المراكب الساج المثقبة المخيطة بليف النارجيل من مراكب قد عطبت تقاذفت بها الأمواج في مياه البحار وهذا لا يكون إلا في البحر الحبشي، لأن مراكب الروم والعرب كلها ذوات مسامير، ومراكب البحر الحبشي لا يثبت فيها الحديد " (١٤). ونص المسعودي في غاية الأهمية إذ هي الرواية الوحيدة التي تقول بوجود مثل هذه السفن في البحر المتوسط. إلى جانب هذه العناصر البشرية، يرجع الفضل كذلك إلى المصريين في تطوير البحرية الإسلامية، وكان الأقباط من بين هذه العناصر التي تولت مهمة إحياء الترسانات البحرية في الإسكندرية وتونس، ومما لا شك فيه أنهم أسهموا في تطوير بقية مراسي أفريقية والأندلس (١٥).

أشرفت الدولة الأموية على صناعة السفن فبلغت أقصى قمتها، فإلى جانب العمال المحليين، استدعى نجارون خاصون في لحم ثغرات السفن، فأنتجت ترسانات الشام والإسكندرية سفناً ذات طابقين يجلس في كل طابق خمسة وعشرون مجدفاً، أما السفن الكبرى ففيها ضعف هذا العدد (١٦). ومن ثم يمكن القول أن تقنية الدولة الأموية البحرية انتقلت من المشرق إلى الأندلس منذ الفتح الإسلامي لإسبانيا.

يستشف من المصادر وصول تقنية جديدة إلى الأندلس، تمثلت في خبرة النورمان البحرية، فقد جلبوا إلى البحر المتوسط طرازاً جديداً من السفن المعروفة بالغالير `galere` وهي سفينة شراعية مزودة بمجاديف بالغة من الطول خمسة وخمسين متراً مصنوعة من الخشب، ويمكن لها أن تحمل أربعمئة شخص، وكان جدافوها يوضعون بجانب بعضهم بعضاً لا في طبقات، وكان طول مجاديفها اثني عشر متراً، فتحرك الواحد منها تسعة رجال، وكان يمكن أن يؤتى ما بين ٢٢ إلى ٢٦ جدفة في الدقيقة الواحدة، فتتقدم السفينة عشرة أمتار إلى الأمام بالجدفة الواحدة، وكانت السفن تجرى بلا أشرعة في الغالب اثناء الحرب، أما في غير أوقات الحرب فكانت السفينة تجهز بشراع يعرف باللاتيني، فيتدلى على طول سارية طويلة، وكان لا ينتفع بهذا إلا عند هبوب الرياح (١٧) ويروي الزهري رواية تكشف اللثام عن طبيعة قلاع السفن التي جاء بها النورمان إلى الأندلس فيقول: " بأنها أربعة " (١٨). هكذا جمعت الأندلس تقنيات بحرية متنوعة من المحيط الأطلنطي، والمحيط الهندي، والبحر المتوسط.

انطلاقاً من هذه التقنيات انتجت ترسانات الأندلس سفناً متنوعة، فبالنسبة للبحر المتوسط كانت سفن الأندلس الكبيرة تعبره في ظرف ستة وثلاثين يوماً من شرق الأندلس حتى انطاكية بالشام، يؤيد ذلك رواية لابن القوطية تتعلق بسارة القوطية ابنة المند (المنذ بن غيطشة) إذ يذكر أنها أنشأت مركباً باشبيلية حيث كان يقيم أبوها من قبل، ثم توجهت بأخويها بسفينة إلى الشام حيث نزلت بعسقلان ثم قصدت باب الخليفة هشام بن عبد الملك (١٠٥ - ١٢٥ هـ / ٧٢٣ - ٧٤٢ م) فأنتهت خبرها والعهد المنعقد لأبيها على الوليد بن عبد الملك (٨٦ - ٩٦ هـ / ٧٠٥ - ٧١٤ م) واشتكت من عمها أرطباش (أرطباش بن إحقه) الذي انتزع أملاك أبيها المند (١٩). أما ابن السماك فيذكر رواية في غاية الأهمية رصد فيها جماعات بحرية أندلسية تشتغل بالملاحة في البحر المتوسط، خصوصاً تلك التي توجهت إلى الإسكندرية بعد أن لحقتهم لعنة الأمير الحكم بن هشام بن عبد الرحمن (١٨٠ - ٢٠٦ هـ / ٧٩٦ - ٨٢١ م) بعد حادثة الربض إذ يقول: " وكانت طائفة عظيمة ذات عدة وجلد بلغت خمسة عشر ألفاً ركبوا من مرسى بجانة وأصعدوا نحو الشرق حتى أتوا الأسكندرية " (٢٠) ويرجع أغلب المؤرخين فتح جزيرة اقريطش سنة ٢١٢ هـ / ٨٢٧ م - كريت - وتأسيس دولة إسلامية فيها إلى هؤلاء المغامرين البحريين الأندلسيين (٢١).

أما المحيط الهندي، فالدلائل كثيرة على تواجد الأندلسيين فيه، خاصة الملاحين القادسيين الذين اشتهروا بمغامراتهم في البحار الكبيرة، ويذكر Juan Vernet أن السفن الأندلسية القديمة قد عبرت المحيط الأطلسي جنوباً في اتجاه المحيط الهندي مارة عبر طريق رأس الرجاء الصالح، يدل على ذلك بوجود بقايا مركب قادسي في أقصى جنوب أفريقيا (٢٢). أما بالنسبة للمحيط الأطلنطي، فإن تقنية النورمان البحرية ظهرت في سفينة الشاعر يحيى بن الحكم البكري الجياني المعروف بالغزال الذي سافر على متنه إلى ملك النورمان هوريك سنة ٢٤٠ هـ / ٨٥٤ م، وقد صنعت هذه السفينة في ترسانة مدينة شلب، ويبدو أنها كانت من الكبر بمكان ذلك أنها كانت أول سفينة أندلسية صنعت لتعبر المحيط الأطلنطي في اتجاه الشمال. ويمكن القول إن العناصر النورمانية وسفنهم التي غنمها الأندلسيون قد لعبت دوراً في نقل تقنياتهم البحرية إلى صناعة السفن الأندلسية التي أبحرت بعد ذلك في المحيط الأطلنطي (٢٣).

لذلك؛ غدت الأندلس من أهم المراكز الإسلامية في صناعة السفن، فكانت بذلك أول بلد إسلامي يصنع سفن كبيرة ليست كسفن البحر المتوسط، بل تختلف عنها حجماً وتقنية، ويرجع الفضل في ذلك إلى

البحارة الأندلسيين الذين طوروا صناعة السفن فشملت كل أجزاء السفينة. وقد سخرت الأمانة الأموية دوراً لصناعة هذه السفن، فكانت الأخشاب تصنع في السواحل القريبة من الغابات الشجرية، كما استخدمت الأنهار في عملية نقل الأخشاب إلى دور الصناعة الساحلية، فصنعت الصواري والمجاديف، وقد أولى الأمويون اهتماماً بالغاً بالبحث عن الأخشاب الجيدة لبناء هياكل السفن، والسلام، وكل ما يلزم السفينة من هذه المادة (٢٤). أما القلاع فإن الأندلس اشتهرت بصناعتها، فأنتجت نوعاً جيداً في دور النسيج، فاخترت قرطاجنة الحلفاء بها، ودانية، وجل مراسي الجنوب الأندلسي (٢٥).

ومن الطبيعي أن صناعة القلوع شهدت تطوراً وفق التحول الذي حدث في بناء هيكل السفينة، فقديمًا كانت تحمل شراعاً واحداً لأنها كانت تحتوى على صارية واحدة فقط، أما في القرن الثالث الهجري، فإن ثمة أخطار خارجية استهدفت الأندلس، ومن ثم لزم الإنطلاق لتطوير هذه الصناعة لمواجهة هذه الأخطار. وحسبنا الإشارة إلى النورمان الذين هاجموا شواطئ الأندلس بسفن كبار ذات أربعة قلوع كما ذكر الزهري (٢٦)، وكانت ظاهرة جديدة دفعت بالأندلس إلى تكريس جهودها البحرية حتى تتمكن من تحدى هذه التقنية، فنجد في النصوص أن السفن الأندلسية بدأت تحمل ساريتين بدلاً من واحدة، فإزداد الطلب على الشراع، فتجاوزت بذلك القلاع اللاتينية الذي ساد مدة طويلة، فابتكرت قلاعاً كبيرة قد يبلغ ارتفاعها إلى ثلاثين متراً (٢٧) ومن ثم أفضى هذا الابتكار إلى تطور الصناعات النسيجية في الأندلس، حيث تخصصت دوراً خاصة في صناعة القلوع في جنوب الأندلس، كما استوردت الكتان وهي المادة الأساسية لصناعة القلوع من البصرة وبلاد السوس الأقصى لسد حاجات دور الصناعة. وإلى جانب القلوع اختصت بعض المناطق بصناعة الحبال كدانية وقرطاجنة الحلفاء وبعض مدن جنوب الأندلس حيث تتوفر مادة القنب (٢٨). وفي مجال صناعة المراسي الحديدية؛ اشتهرت جزيرة شلطيخ الواقعة غرب إشبيلية على البحر بهذه الصناعة حتى أن مراسيها كانت تستخدم في كل دور الصناعة الأندلسية، نظراً لجودتها ومتانتها، يؤيد ذلك رواية للحميري إذ يقول: "بها دار صناعة الحديد الذي يعجز عن صنعه أهل البلاد لجفائه، وهي صنعة المراسي التي ترسى بها السفن" (٢٩)، كما وجدت دور صناعية حديدية في مدن أندلسية أخرى مثل قرطبة والمرية والبيرة وطليلة وقرطاجنة (٣٠).

وجدير بالذكر؛ أن المصاد الإسلامية عامة، والأندلسية خاصة، لم تحدد أنواع أسلحة القتال البري والقتال البحري، وفي هذا الإطار؛ ذكر الحميري أن عبد الرحمن الأوسط أنشأ داراً لصناعة الأسلحة اللازمة للسفن في مدينة قرمونة؛ لكنه لم يحدد أنواع هذه الأسلحة؛ ويبدو أن الأسطول الأندلسي كان يمتلك أنواعاً مختلفة من الأسلحة، مثل الدبابيس، والمستوفيات - وهي عبارة عن عمد من الحديد مستطيلة مخرسة، وأحياناً مربعة يبلغ عمودها ذراعين مع مقبض مستدير-، بالإضافة إلى السيوف والرماح والفؤوس، والأقواس والنشاب، والكلايب، والمجانيق (٣١). غير أن السلاح الذي أحرز شهرة واسعة في عالم الحرب البحرية هي النار الإغريقية أو النفط، ويبدو أن أسطول الأندلس استعملها في أوائل القرن الثالث الهجري/أوائل القرن التاسع الميلادي، يؤيد ذلك روايتين: الأولى للبكري (٣٢) إذ يقول: "كان النفط يستخرج من الآبار في ثلاثة أشهر من السنة، وهي شباط وآذار ونيسان. وما يستخرج يوضع في أوان فيعلو النفط الصالح للإستعمال" وفترة استخراج هذه المادة دليل على استعمالها في الحروب البحرية، ذلك أنه في بداية شهر فبراير ومارس تبدأ الحملات البحرية الأندلسية على سواحل الغرب المسيحي أو ما يسمى

بالصوائف. والرواية الثانية لإبن حيان (٣٣) إذ يقول: "أعدوا لهم قرقاشيش بن شكوح وخشخاش ومعها نيم النفط وأصناف العدة البحرية" وربما كانت هذه الإشارة أول ما نعرفه عن استخدام الأندلسيين للنفط. وهنا يظهر أن الأندلسيين وصلوا إلى السر الذي احتفظ به قسطنطين السابع لمدة طويلة (٣٤) بينما يذهب أحد المؤرخين أن هذا السر قد ظل مستوراً في المصانع البيزنطية زهاء أربعة قرون حتى ظفر به العرب في أواخر القرن الخامس الهجري/الحدادي عشر الميلادي، في حين يرى البعض الآخر بأن الأندلس استعارتها من بيزنطة بحكم العلاقات الودية التي تربط بينهما (٣٥) لكن ابن خلدون يكشف عن محلية هذه المادة بأن النفاطين كانوا يلبسون ملابس غير قابلة للإحترق، ويقذفون بمواد حارقة على الأعداء (٣٦).

### المحور الثاني: أنواع السفن والترسانات البحرية وتنظيم العمل البحري:

(أ) أنواع السفن: شهدت الأندلس أنواعاً مختلفة من السفن التي صنعت بترساناتها، إذ استعملتها لأغراض مختلفة حربية وتجارية، وقد تنوعت هذه السفن من حيث الطول والحجم، فمنها ما كانت ساحلية ومنها الكبيرة الحجم التي تعبر البحار والمحيطات ومن أشهرها: الشوانى: جمع شينى، وهى من أهم القطع فى الأسطول الأندلسى، وتوصف بأنها شوانى الغزو أو "الشوانى الغزناوية" ويذكر أحد الدارسين أن الشينى هو الأصل الذى يتفرع منه أسماء السفن الحربية الأخرى، فكل سفينة حربية شينى تحمل اسماً يدل على وظيفتها، فمنها الحراقة، والأغربة (٣٧)، لأنها تطفى بالأظلية المانعة للماء كالقار؛ وكانت لها قلع بيضاء، فهى فى ذلك تشبه الأغربة، ويصف ابن الأبار هذه الأغربة إذ يقول:

تطيرها الريح غرباناً بأجنحة الحمام البيض للاشراك ترزوه  
من كل أدهم لا يلقى به جرب فما لراكبه بالقار يهوه  
يدعى غراباً وللفتخاء سرعته وهو ابن ماء وللشاهين جوؤه (٣٨)

ومهما يكن من أمر؛ فإن الشينى من أكبر السفن، يمتاز بأنه يجدف بمائة وثلاثة وأربعين مجدافاً، ويحمل الجند والجدافين، وكان مزوداً بأبراج وقلاع تستخدم للدفاع والهجوم، وكانت الشوانى مجهزة "بالفأس الذى يقال له اللجام، وهو حديدة طويلة محددة الرأس جداً وأسفلها مجوف كسنان رمح، يدخل عند الحرب فى اسطام المركب - وهى الخشبة التى فى مقدم الشينى - وإذا أمكنهم الفرصة تأخروا به قليلاً، ثم قذفوا قذفة واحدة قوية، فينطح المركب فيخرقه، ويدخل الماء فيه فيطلبون الأمان، وإذا تقرب الشينى من الشينى، طرحت فيه كلابب كبار من الحديد، فيها سلاسل معقودة إلى المركب، فتوقفه، ثم يطرح الألواح بينهما كالجسر، ويدخلون إليه ويقاتلون" (٣٩). ومن المرجح أن هذه السفن كانت مستخدمة بالفعل ضمن الأسطول الأندلسى فى عهد عبد الرحمن الأوسط حينما غزا جزيرتى ميورقة ومنورقة سنة ٢٣٤ هـ / ٨٤٨ م، ويتضح هذا بجلاء فى القتال البحرى الذى دار بين الأسطول الأندلسى والنورماتى سنة ٢٤٥ هـ / ٨٥٩ م. وقد وصف ابن حمدىس الشوانى الحربية وأبراجها التى يقذف النفاطون منها النفط الأبيض فقال:

انشأت شوانى طائـــــرة      وبنيت على ماء مدنا  
ببروج قتال تحسبها      فى شم شواهقها قنا  
ترمى ببروج إن ظهرت      لعدو محرقاة بطنا  
وبنفط أبيض تحسبه      ماء وبه تذكى السكنا (٤٠)

الحراريق: جمع حراقة وهى من أهم قطع الأسطول، وإن كانت أقل من الشونة حجماً، وتختص بإحراق سفن العدو بالنفط، وكانت تجدف بما يقرب من مائة مجداف. وتشير النصوص أن هذا النوع من السفن الحربية كان يستعمل بكثرة فى مياه البحر المتوسط، وكانت من لواحق المراكب الحربية الكبيرة التى لا تسير بدون مائة لها، وقد وصفها الشاعر الأندلسى أبو عبد الله ابن الحداد (٤١) فقال:

وتراعت بشرعها كعيـــــون      دأبها مثل خائفها ســـــهاد  
ذات هدب من المجاذيف حاك      هدب باك لدمعة إسعاد  
حمم فوقها من البيض نـــــار      كل من أرسلت عليه رماد

الحربيات: نوع من الشوانى لكنها أصغر حجماً منها، وتتميز هذه السفن عن الشوانى بخفة حركتها وسرعتها، وكانت من أهم قطع الأسطول الأندلسى، قال ابن حمديس فيها(٤٢):

وحربية ترمى بمحرق نفظها      فيغشى سعوط الموت فيها المعاطسا  
إذا عثت فيها التناير خلتها      تفتح للبركان عنها منافسا

الطرائد: جمع طراد وهى سفن حربية صغيرة، وهى مفتوحة المؤخرة بأبواب تفتح وتغلق، وكانت تستخدم لحمل الجنود والمؤن والسلاح، فضلاً عن مطاردة العدو لسرعتها (٤٣).

الشلنديات: جمع شلندى وهو نوع من المراكب الحربية المسطحة لحمل المقاتلة والسلاح، وتعادل فى أهميتها الشونة والحراقة، وكان هذا النوع مشهوراً عند البيزنطيين ثم عرفته الأندلس فيما بعد خاصة فى النصف الأول من القرن الثالث الهجرى، فى الفترة التى كان المسلمون يستولون فيها على بعض قطع الشلنديات من البيزنطيين أثناء المعارك البحرية فى مياه جزيرة صقلية، وكانت الشلنديات تسمى فى الأندلس أحياناً بالأجفان الغزوية أو الغزوانية (٤٤).

المسطحات: نوع من السفن الحربية شبيهة بالشلنديات، وربما سميت كذلك لأن لها سطحاً، وكان الأسبان يطلقون على المسطح لفظ **Mestech** كما يعرفه البرتغاليون باسم **Mistico**، وكانت تسمى فى الأندلس بمراكب الحمالة، وربما يدل هذا اللفظ على ما كانت تحمله من أسلحة للأسطول الأندلسى (٤٥).

البطس: وهى سفينة كبيرة مكونة من عدة طوابق، وطبقات كل طبقة خاصة بفئة من الجند، وتختص تلك السفن بنقل الجند المحارب، وكانت تحمل فى العادة ما بين ثلاثمائة وسبعمائة مقاتل، ولا شك أن بعض البطس كان أضخم مما كان يستعمل أيضاً فى القتال، فتحتوى على ألفين وخمسمائة من الرجال، ونظراً لضخامة هذا النوع من السفن كانت تجهز بنقل الأزواد والذخيرة خاصة للمدن الساحلية المحصورة، هذا إلى جانب عمل البطس الأصى وهو القيام بعمليات القتال فى البحر (٤٦).

القراقير: والجمع قرقور، وأسمها بالأسبانية "كاراكا" **Carraca**، وكانت القراقير تتفاوت من حيث الحجم والضخامة، فهناك نوع ذات طبقات ثلاث، وتوسق بالبضائع من أبواب بأجنابها، فإذا قرب الماء من

الباب الأسفل غلق الباب وسمر وقلفت، وحملت البضائع ألى الباب الذى هو أعلاه فى الطبقة الثانية، إلى أن ينتهى وثقها، فإذا تكمل، سد بابها الذى هو فى ظهرها، وصار سطحاً فارغاً للركاب، ولير الماء عليه عند هيجان البحر، فتمر الأمواج على سطح القرقورة ليخرج من ميازيبها المصنوعة لها بجوانبها، فتصير القرقورة بتلك الميازيب آمنة من إقامة الماء على سطحها، وكانت لا تسيير إلا بالقلوع الممتلئة بالريح العاصف يجريها لثقل حملها وكبرها، ولكل قرقورة ثلاث قلاع. كما كانت القراقير تحمل البضائع إلى سائر الثغور، ونظراً لتمييزها بالضخامة كانت لا تقف إلا فى المكان الغزير الماء من الميناء، لكونها إذا نطحت قاع البر انكسرت لثقلها وثقل وسقها، فإن من القراقير من يكون حملها بضعة عشر ألف جزيرة من الزيت، إلى غير ذلك من سائر السلع التجارية (٤٧).

الغراب: والجمع أغربة، وغربان، وذلك لرفقتها وطولها وسوادها بالأظلية المانعة للماء عنها كالزفت وغيره، فصارت تشبه فى سوادها الغربان من الطير، وهى من المراكب الحربية الشديدة البأس التى استعملها الأندلسيون فى الغارة والغزو، وكانت معروفة عند القرطاجيين والرومانيين وغيرهم، وهو يسير بالقلع والمجاديف، ومنه الكبير والصغير، ويحدد حجمه وضخامته عدد مجاديفه، فأضخمه ما كان يجره مائة وثمانون مجدافاً، وأصغره تجدف به عشرة مجاديف. قال عبد الجليل بن وهبون يصف هذ النوع من السفن:

يا حسنها يوماً شهدت زفافها      بنت الفضاء إلى الخليج الأزرق  
ورقاء كانت أكمة فتصورت      لك كيف شئت من الحمام الأورق  
حيث الغراب يجر شملة عجبه      وكأنه من عزة لم ينعق (٤٨)

(ب) الترسانات: تثبت المصادر أن الترسانات البحرية توزعت على سواحل الأندلس فى البحر المتوسط والمحيط الأطلنطى. والملاحظ أن الساحل الشرقى احتكر نسبة كبيرة من الترسانات البحرية لأغراض حربية وتجارية، والسبب فى ذلك يرجع امتداده على حيز جغرافى طويل أولاً، وثانياً إلى تفاعله الحضارى منذ القدم مع بقية سواحل البحر المتوسط عامة، وفى الآن ذاته توالى مجهودات الإمارة الأموية للإحتفاظ بهذه الترسانات سواء كانت قديمة أو حديثة. ومن ثم، فقد أصلحت بعض دورها حتى تتمكن من إنتاج عدد كبير من السفن، ولعل الدافع الرئيس وراء ذلك، قد تمثل فى ظهور الأخطار البحرية الخارجية عامة، والنورمان خاصة. ويمكن القول إن تصنيع أو تكوين السفن فى الأندلس اقتسمتها قوتان بحريتان: الأولى: هى مجموعة المغامرين البحريين، ويعود إليهم الفضل فى عملية تشجيع صناعة السفن فى الواجهة البحرية الشرقية وربما فى بعض دور صناعة المحيط الأطلنطى، حيث يذكر الإدريسى مغامرة الفتية الأندلسيين الذين وصلوا حتى مرسى آسفى فى أقصى المغرب (٤٩)، والقوة الثانية: هى الدولة المركزية التى عملت على الحفاظ على إنشاء ترسانات بحرية فى سواحلها وأن يعمل السفن ويستكثر منها لتلبية لرغبة السلطة، وللتجار الوافدين أو للأندلسيين لتدعيم نفوذهم البحرى فى البحر المتوسط والمحيط الأطلنطى، وإنطلاقاً من هذه الأيدلوجية توزعت دور صناعة السفن والمراكب على النحو التالى: على الساحل الأطلنطى: دارالصناعة فى أشبونة، وقد اشتهرت بصناعة مراكبها التى كانت تعبر المحيط فى اتجاه سواحل إفريقيا أو شواطئ البحر المتوسط وكانت هذه السفن كبيرة الحجم، حتى أن الفتية المغررين اشتهروا بمغامراتهم فى المحيط الأطلنطى على ظهر سفينة كبيرة قطعت بهم مسافات بحرية كبيرة ليعرفوا ما فيه وأين انتهاؤه (٥٠). وإلى الجنوب منها وجدت دار الصناعة فى مدينة قصر أبى دانس التى يقول عنها الحميرى: " هى مدينة حسنة متوسطة،

على ضفة نهر كبير، وهو نهر تصعد فيه السفن السفرية، وفيها استدار بها من أرض كلها شجر الصنوبر، وبها الانشاء الكثير... وبين البحر والقصر عشرون ميلاً " (٥١) وأختصت ترسانة شنتمرية الغرب فى صناعة الأساطيل (٥٢)، وكذلك قرمونه، ويبدو أنها ترسانة نهريّة داخلية بحكم موقعها على ضفاف نهر الوادى الكبير (٥٣)، كما وجدت ترسانات فى قرطبة، ويبدو أنها عرفت تطوراً فى عصر الإمارة (١٣٨-٣١٦هـ / ٧٥٦-٩٢٨ م) بحيث استطاعت أن تصنع سفناً عبرت نهر الوادى الكبير كله إلى المحيط الأطلنطى، والملاحظ أنها لم تكن صناعة فى مستوى قوة أمواج المحيط حيث تحطمت قبل أن تنهى مهمتها (٥٤) أما ترسانة شلب، فإن شهرتها ترجع إلى السفينة التى صنعت بها للشاعر السفير يحيى الغزال للسفر به فى اتجاه بلاد النورمان سنة (٢٤٠هـ / ٨٥٤م) وتشير المصادر أنه وصل إلى بلاد النورمان رغم الأخطار التى اعترضت طريقه (٥٥) وغير بعيد من شلب، توجد ترسانة شلطيش التى زودت الأندلس كلها بالمراسى الحديدية للمراكب، ويبدو أنها احتكرت هذه الصناعة (٥٦). وإلى الشرق منها إشبيلية بترسانتها القديمة، وقد تطورت بعد غزو النورمان لها فأصبحت تنتج سفناً نهريّة تقوم بربط المدينة بقرطبة، وسفناً كبيراً تربط إشبيلية بموانئ المحيط الأطلنطى، وأقصى مراسى البحر المتوسط (٥٧) وفى ساحل البحر المتوسط وجدت ترسانات متعددة يضيق المجال عن حصرها نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر، الجزيرة الخضراء، ومرسى الشجرة بجبل طارق (٥٨) وبجاجة (٥٩) وقرطاجنة الحلفاء، وطرطوشة، ولقنت " تنشأ بها المراكب السفرية والحراريق " (٦٠) والمرية (٦١) ومرسية التى يقول عنها الإدريسي: " ولها إرحاء طاحنة فى المراكب مثل طواحن سرقسطة التى تتركب فى مراكب تنتقل من موضع إلى موضع " (٦٢) أما دانية فيقول عنها الإدريسي: " وهى مدينة تسافر إليها السفن وبها تنشأ أكثرها لأنها دار إنشاء السفن ومنها يخرج الأسطول للغزو ومنها تخرج السفن إلى أقصى المشرق " (٦٣).

(ج) تنظيم العمل البحرى: انطلاقاً من إدراك الدولة الأموية أن النشاط الإقتصادى مرهون بالنقل البحرى والملاحة التجارية، كان من الطبيعى أن توفر الدولة لهذا النوع من النشاط عناصر قيادة أساطيلها من أهل الدربة على ركوب البحر ويكفى دلالة على ذلك رواية لابن خلدون (٦٤) إذ يقول: " وقد استخدموا النواتية أمماً " ويستشف من خلال النصوص أن الأندلس من بين الأقطار الإسلامية التى استخدمت عناصر عربية و غير عربية فى أساطيلها إلى جانب النواتية المسلمين الذين حذقوا هذه المهنة، يؤيد ذلك رواية ابن حيان (٦٥) إذ يقول: " فلقيتهم المراكب التى كان أعدها لهم قرقاشيش بن شكوح وخشخاش... ".

تشير المصادر إلى أن الدولة الأموية أولت عناية كبيرة من ناحية التنظيم المهنى المحكم لقيادة السفن، فقسمته بين شخصيتين بارزتين يتولى الأولى الجانب التقنى من الأسطول، والثانى الجانب السياسى والحربى منه، والشخصيتان معاً تخضعان لرجل واحد يطلق عليه أمير البحر، وفى هذا الصدد يقول ابن خلدون (٦٦): " وكانت أساطيلها مجتمعة من سائر الممالك من كل بلد تتخذ فيه السفن أسطول يرجع نظره إلى قائد من النواتية يدير أمر حربيه وسلاحه ومقاتلته، ورئيس يدير جريته بالريح أو بالمجاديف وأمر إرسائه فى مرفئه ". وكان الأخير يسمى قائد السفينة، وإلى جانبه يأتى النواتية ومهمتهم تسيير السفينة، معتمدين فى ذلك على القلوع، وقد كان هؤلاء يتقنون فن الملاحة بحكم التجربة والممارسة. ثم يأتى بعد هؤلاء الجذافون وكان دورهم لا يقتصر على الجذف، بل كانوا يشاركون فى إصلاح السفن إذا أصابها عطب، وأحياناً المساهمة فى القتال إذ كانوا يختارون من بين الأشخاص الأكثر قوة وصبراً. إلى جانب هؤلاء وجدت

عناصر أخرى تنظم الحياة داخل السفينة خصوصاً التجارية منها والتي تعتبر من أكبر السفن فى البحر المتوسط، بحيث كانت السفينة الأندلسية تحتوى على حوانيت لبيع المغازل، وتحمل بضعة آلاف من الرجال، وبها أكثر من طبقة واحدة بخلاف لما هو عليه فى المحيط الهندى (٦٧). ومما يؤكد خبرة الأندلسيين فى شئون البحر وعظم سفنهم ما جاء فى حولىة مسيحية أن سفينة واحدة تابعة للمغامرين الأندلسيين رجعت من إحدى حملاتها وعلى ظهرها خمسمائة أسير بيعوا فى مدينة قرطبة (٦٨).

ينبغى التنبيه إلى أن الدولة الأموية لم تنشئ مدارس بحرية، لتعليم النواتية، انما اكتسب الأندلسيون البحريون خبرة عالية فى شئون الملاحة البحرية بحكم الإحتكاك مع البحر والساحل لمدة طويلة من الزمن، ومن ثم، يمكن القول أنها وظيفة وراثية، أساسها المغامرة (٦٩). ويذكر الحميرى أن نواتية مركب المغامرين لهم آلات محكمة موضوعة فى أعلى الصارى فى مقدمة المركب فيجلس النوتى يبصر ما لاح أمامه لتفادى أخطار البحر (٧٠). أما من ناحية النفوذ، فإن أمير البحر كان ثالث شخصية سياسية فى الأندلس، ومن الواجب مشورته إلى جانب أمير قرطبة وحاكم الثغر الأعلى (٧١).

جدير بالملاحظة أن امتداد سواحل الأندلس كان سبباً فى تعدد المراسى، ولم تكن هذه المراسى تقوم بوظيفة النقل البحرى، بل كانت كذلك أماكن للجهاد وموطن للرباط، وهكذا نشأت الأربطة على سواحل الأندلس، وأهمها قاعدة مرية بجانة الواقعة فى الجنوب الشرقى من الأندلس، موضع الأحتكاك مع أمم النصرانية (٧٢). أما جزيرة التوبة فكانت أيضاً من أشهر الربط التى يقول فيها الحميرى (٧٣) " على البحر المحيط... هى ماوى للصالحين، ورباط لأخيار المسلمين " ونفس الدور لعبته شاطبة فكانت موضع رباط ومقر للصالحين يقصد من كافة الأقطار (٧٤). ومن المعلوم أن الفضل فى تأسيس هذه الربط يرجع إلى الفقهاء المسلمين الذين اعتبروا الأندلس دار جهاد وموطن رباط، وقد أحاط بشرقها وشمالها وغربها الأعداء خاصة النورمان الذين بدأت إغاراتهم على شواطئ الأندلس الغربية ثم الجنوبية فى عهد الأمير الأموى عبد الرحمن الأوسط سنة ٢٢٩هـ / ٨٤٤ م (٧٥).

**(د) رسوم الأسطول:** أشرفت الدولة الأموية على تجارة الصادر والوارد منها. ويكفى دلالة على هذا النظام الديوانى المحكم، أن الفقيه الأندلسى فضل بن سلمه (ت ٣١٦هـ / ٩٢٨ م ) يذكر أن السفن الإسلامية فى عصره كانت تتوفر على سجلات مخصوصة، تتضمن لوائح بأنواع البضائع والأمتعة التى تشحن بها، وقيمة كل صنف منها؛ وذلك تفادياً لإطلاق بعض التجار أو الركاب، لإدعاءات ومبالغات عن القيمة الحقيقية لبضائعهم وأمتعتهم التالفة أثناء غرق السفن أو عطبها، ففى مثل هذه الحالة، كان يتم الإحتكام إلى السجل المسمى بـ " الشامل لمعرفة قيمة البضائع الكائنة فى ملك كل راكب على متن السفينة، تفادياً لأى التباس على الحكام المفوض إليهم أمر النظر فى هذا الصنف من المنازعات. وإلى مثل هذا الضبط والتحصيل تذهب إحدى فتاوى البرزالى " حين تجيب عن حالة تعرض التجار والمسافرين للقرصنة ثم للاستنقاذ من قبل بحارة المسلمين، وفى هذا الصدد يتساءل أصحاب النازلة: " كيف الحكم فى من وجد اسمه على رحل هل يعطاه هذا أم لا ؟ " (٧٦) وهى فتوى تفصح عن اعتماد إجراء تنظيمى يتمثل فى وضع بطاقات على البضائع والأمتعة، تتضمن بيانات عن مالكيها. ومن جهة أخرى، فإن كانت نسبة الضرائب فى جميع أطراف العالم الإسلامى تقدر بنسبة العشور وكانت إما نقداً أو عيناً، وقد لعبت المعطيات الطبيعية والبشرية دوراً بارزاً فى وجود مراسى متعددة لتحصيل هذه الضرائب فى الأندلس. وأقدم إشارة فى هذا

الموضوع هي رواية الرازي: "وكان أبو عثمان عبيد الله بن عثمان المعروف بصاحب الأرض... اختارها محلاً وأثرها على مدن الثغور منزلاً، فكانت ترد عليه عشر مدينة أربونة وبرشلونة" (٧٧)، وإشارة الرازي تبين أن ضريبة العشور سنتها الدولة في جميع مراسيها؛ لكن الملاحظ أن الأندلس الأموية كانت تخضع في ضرائبها إلى الظروف السياسية والإقتصادية وربما أضطرت إلى فرض ضرائب إضافية، واشتطت في عملية جبايتها، ويظهر من خلال نصوص الحسبة أن الأمير نفسه غالباً ما كان يتهرب من أداء الضرائب على ممتلكاته (٧٨).

ولا غرو فإن هذه الضرائب غير المشروعة قد أضرت بالتجار الوافدين على الأندلس، سواء كانوا مسلمين أو ذميين. ولعل الظاهرة كانت شاملة في مراسى البحر المتوسط، لأن ابن جبير، يصف معاملة الجباة للتجار والحجاج في مرسى الاسكندرية، ومرسى عيذاب في البحر الأحمر، في أسوأ صورة، إذ يقول: "فمن يعتقد من فقهاء الأندلس إسقاط هذه الفريضة عنهم فاعتقاده صحيح لهذا" (٧٩).

جدير بالذكر أن الأمر الجديد الذي اكتسب أهمية خلال القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي، أي بعد فتح صقلية، والجزر الشرقية "البليار"، وجزيرة كريت، وسيطرة الأسطول الأندلسي على المنطقة الغربية من حوض البحر المتوسط هو ازدهار النقل التجارى البحرى بين بلاد الأندلس من جهة، والمغرب وإفريقية والشرق الإسلامى من جهة أخرى. وقد كان لهذا العامل الجديد تأثير على النشاط التجارى الأندلسي، واحتاج تطور النقل إلى ضبط قضايا المعاملات فيه، فظهرت تآليف فقهية تهتم بهذه القضايا، وكان أشهرها كتاب "في أكرية السفن" لمحمد بن عمر (ت ٢٩٧ هـ / ٩٠٩ م) (٨٠).

اهتم الفقيه الإسلامى بالنقل عبر السفن سواء كان ذلك داخل الأندلس أو خارجها، فقد كانت الملاحة النهرية تحت رقابة المحتسب، وكان المشرف على الوادى هو الأمين - أمين الوادى - ويعاونه رجال يقومون بتنفيذ أوامره (٨١) وكان المحتسب يقوم على تنظيم عبور السفن عبر أودية الأنهار الأندلسية، فضلاً عن الإهتمام بصفافها. ويبدو أن الغرض من هذا الإجراء هو ضمان الدولة في مكوس الواردات والصادرات ومنع التهريب؛ يؤيد ذلك رواية ابن عبدون (٨٢) إذ يقول: "يجب أن تُحمى ضفة الوادى الذى هو مرسى المدينة للسفن أن يباع منها شىء أو يبني فيها بنيان، فإن ذلك الموضع عين البلد، وموضع إخراج والفوائد مما يخرجها التجار".

تشير المصادر إلى أن المحتسب أصبح مسئولاً عن أدوات صناعة السفن من خشب ومسامير حيث يقول ابن عبدون (٨٣): فمن الواجب أن ينظر فى كل ما تحتاج إليه من العدد، ومن ذلك أن ينظر أولاً فى تعريض الحيطان، وتقريب الخشب الوافر الغليظ القوى للبنية، وهى التى تحمل الأثقال وتمسك البنيان، يجب أن تكون جهة ألواح البنيان فى عرضها شبرين ونصف، ويحد ذلك القاضى والمحتسب للصناع والبنائين... وعرض الجائزة وغلظها، وغلظ الخشبة. وغلظ لوحة الفرش.. وهذا من أحسن شىء ينظر فيه وأوكده... والمسامير يجب أن تكون أنواعها موفرة، غلاظة قوية، ويكون النظر فى ذلك إلى رجل مثيل فى صناعة النجارة، وإلى المحتسب الذى يحكم فى ذلك بما يراه من صلاح... والسلام يجب أن تكون وافرة الخشب، غلاظاً قوية الأضلاع، حسنة التسمير، فإنها موضع غرر". يتضح من هذا النص أن المسئول عن تنظيم شئون البحر هو المحتسب، وإلى جانبه الفقهاء، ولا شك أن فقهاء الأندلس اهتموا بهذه المسائل.

ظهرت أحكام فقهية تنظم العلاقات التجارية داخل البحر وفي السواحل، وسنختر الحديث عن بعض مظاهر هذه المشاكل نظراً لكثرتها وتعقدها. وكان من أهم المشاكل التي عولجت هي قضية كراء السفن سواء كان ذلك بالنسبة للنواتية أو بالنسبة للسفن، وغيرها من المسائل الأخرى. أضف إلى ذلك أن البحر طرح بعض المشاكل بين أصحاب السفينة والتجار أو بين التجار أنفسهم، فكان على الفقيه إيجاد حلول لمثل هذه المشاكل باعتبارهم الهيئة العليا التي تملك صلاحية الفتوى في مثل هذه القضايا. وقد انطلق الفقهاء في ذلك مما خلفه السلف الصالح من أحاديث نبوية وفتاوى الأمام مالك. وانطلاقاً من هذا أجاز الفقهاء كراء النواتية باعتبارهم وسيلة من وسائل النقل البحري، كما أجازوا من قبل كراء السفن وقد اعتبر الفقهاء أن السفن هي الأصل والنواتية هي الفرع، لأن الأولى لا تجرى إلا بوجود النواتية، وأن الذي يدخل على النواتية من العوائق والأمور المحدثه، إنما هي من أجل ما يدخل على السفينة. وانطلاقاً من هذا المنظور الفقهي للسفينة يمكن تحديد وضع النوتى وهي ثلاث وجوه:

١- النوتى كخبرة بحرية مستقلة يستأجر مقابل عمله.

٢- النوتى تابع للسفينة التي يمتلكها شخص آخر.

٣- النوتى كخبرة بحرية وتاجر فى آن واحد .

يتضح لنا من خلال هذه الوجوه الثلاثة مدى تعقد مسألة الكراء، فلجأ الفقهاء إلى عملية القياس فى تقديم حلول لهذه القضية. لهذا ارتأوا أن أهم أسس الكراء البحري، هي السلامة والاستقامة، ذلك أن البحر ليس هو البر، ومن هذا المنطلق رفض الفقهاء عملية الاشتراط فى عقد الكراء. لكن هذا لا يعنى عدم تحديد أجره النوتى والسفينة معاً (٨٤)، بل من الواجب تحديده قبل الإقلاع، لكن دون تحديد المدة الزمنية التي ستقطعها السفينة من مرسى الإنطلاق إلى مرسى الوصول، ذلك أن المدة الزمنية ليست بيد المكثرين يحدونها، بل هي بيد الله سبحانه وتعالى الذي يسخرها بتسخير الريح والبحر (٨٥). وأجاز الفقيه محمد بن عمر كراء السفن و النواتية من بلد إلى بلد انطلاقاً من العرف المحلى الذي يقوم مقام الشرط وأكثر منه، ويظهر من خلال ما جاء فى الوثيقة أن العرف يقوم محل الشرط، ويبدو أنه كان ملزماً بالنسبة للمنطقة الساحلية التي تختلف أعرافها عن بقية المناطق الأخرى. ويظهر أن ما جاء به محمد بن عمر يعتبر فريداً من نوعه فى باب احترام العرف والعمل به كوسيلة تساعد على حل مشاكل طارئة فى المكان والزمان (٨٦). ونقف من خلال النصوص التي أوردها ابن عمر فى مخطوطته على نظام بحري كانت تعرفه مراسى الأندلس الذي يسمى بنظام الصوائف والشواتى، ويبدو أن هذا النظام كان خاضعاً لطبيعة مناخ البحر المتوسط، فكما كان معروفاً فى العمليات الحربية، كان الأسطول التجارى كذلك يخضع لهذا النظام، ويتضح أن نظام التجارة لم يكن يقتصر على موسم دون آخر، بل كان التاجر يبحث عن أسواق خارج الموسم. وهذا دليل على طبيعة الملاحة البحرية فى حوض البحر المتوسط. ونظراً لإزدهار هذا التبادل نظم الفقه بعض أسس هذه العملية وكان من بينها رفض التكليف فى عملية كراء السفن، ذلك أن الظروف الطبيعية تلعب دوراً أساسياً فى فى عرقلة سير السفن خصوصاً وقد تميز فصل الشتاء فى البحر المتوسط بهبوب رياح مختلفة تؤدى إلى تغيير طبيعة البحر. وحتى إذا كانت العملية الكرائية قد تمت فإن شروطاً وجدت لتقن ذلك، أخذة بعين الاعتبار عامل الضرر الذى قد يلحق بأحد المتكاريين (٨٧).

كذلك انعكست الأخطار التي كانت في البحر سواء من القراصنة، أو من قبل الأساطيل المعادية للأندلسيين على عملية الكراء، لذلك رأى بعض الفقهاء رفض انعقاد الكراء في وقت لا يطيب فيه ركوب البحر، أما إذا كانت السفينة في أعالي البحار وأدركتها الأخطار المشار إليها، يرجع أصحابه إلى بعض سواحل المسلمين حتى يفرج الله تعالى عن البلد الذي قصدهم إليه، ولا زال الكراء في هذه الحالة منعقد، ومن أراد أن ينزل متاعه من السفينة أدى الكراء إلى صاحب المركب (٨٨).

لم يكن عقد الكراء وحده مشكلة بين أرباب المركب، بل وجدت أجرة الكراء، ويبدو أن الأخيرة كانت ذا أهمية في المجتمع مما دفع الناس إلى رفعها إلى نظر الفقهاء الذين قالوا: باشتراط بين الكاري والمكترى قبل الإقلاع. كما أشار يحيى بن عمر إلى نفي الكراء لتجار ركبوا من تونس قاصدين الأندلس فردتهم الريح إلى الموضع الذي ركبوا منه، فكان فيما قطعوا من الطريق لا منفعة لهم فسقط عنهم الكراء. كذلك كان هول البحر يدفع بركاب السفينة إلى طرح جزء من متاعهم في البحر لتخفيف وزن السفينة خوفاً من الغرق، وفي عملية الطرح هذه وجدت مشاكل بين التجار أنفسهم، فكان مالك في هذه المشكلة يرى أن ثمن المتاع المطروح يقسم على المتاع الذي سلم وبقي في السفينة فيكون أهل المتاع المطروح شركاء في المتاع الذي سلم (٨٩).

خلاصة القول؛ إن البحرية الأندلسية في عهد عبد الرحمن الأوسط؛ شهدت تطوراً كبيراً في مجال صناعة السفن، وأنشأت الرباطات وتوافد إليها المرابطون ليرابطوا حرساً على شواطئ الأندلس، وأنشئت ترسانات لصناعة السفن في المرية وإشبيلية وغيرها من الموانئ الأندلسية، كما شهد العمل البحري تنظيمياً دقيقاً.

### **المحور الثالث: النشاط البحري الأندلسي في عصر أمراء الأندلس المتأخرين.**

لم يحاول أمراء الأندلس الإدلاء بدلوهم في شئون الملاحة في البحر الأبيض المتوسط، بل لم يفكروا في إنشاء أسطول لدولتهم إلا بعد أن فاجأها النورمان بغزواتهم في عهد عبد الرحمن الأوسط، فاجتهدوا في بناء السفن وترتيب الأسطول فنهضت البحرية الأندلسية نهضة سريعة مردها إلى استعداد أهل شواطئ الأندلس للخدمة في البحار، فقد كان للأندلس قبل ذلك التاريخ نشاط بحري، ولكنه غير رسمي. وإلى سنة ١٨٥هـ / ٨٠١ م حيث سقطت مدينة برشلونة في يد شارلمان إمبراطور الدولة الكارولنجية (٩٠)، لم تشر المصادر العربية إلى مثل هذه الأعمال البحرية، وإنما نجد صداه في المصادر اللاتينية.

أورد جوزيف رينو (٩١) إشارة مهمة تدل على نشاط المغامرين البحريين الأندلسيين يقول فيها: " وقبل هذا التاريخ ١٥٧هـ/ ٧٧٣ م ، كانت جزر البليار وسردينيا وكورسيكا عرضة لهجمات سفن القراصنة، ولما تركت هذه الجزر لتتولى الدفاع عن نفسها بنفسها، وضعت تحت حماية شارلمان ". ويبدو أن مقر هؤلاء المغامرين كان بين طركونة وطرطوشة، حيث يكونان شريطاً ساحلياً فتولوا حماية سواحل الأندلس ضد هجمات الكارولنجيين التي كانت قد بدأت في النصف الثاني من القرن الثامن الميلادي، ومع ذلك فإن هذه القوة لم تستخدم إلا ثلاث مرات، إذ إغارت على مرسيليا سنة ١٦٠هـ / ٧٧٦ م (٩٢). وهاجمت الأراضي الإيطالية سنة ١٦١هـ / ٧٧٧ م (٩٣)، وهاجمت سبتمانيا سنة ١٧٦هـ / ٧٩٢ م (٩٤)، ويلاحظ من خلال هذه الحملات أن الإمارة الأموية الأندلسية وجهت هجماتها البحرية ضد الإمبراطورية

الكارولنجية لا ضد الإمبراطورية البيزنطية، ويبدو أن الأندلسيين انتهزوا فرصة انشغال الفرنجة بالحرب مع اللومبارديين للسيطرة على إيطاليا، لكن ما إن انتهى شارلمان من المشكلة الإيطالية حتى ولى وجهه شطر الأندلس حيث استولى على برشلونة. ومن ثم فقدت الأندلس أحد موانئها المهمة.

تشير المصادر إلى أن أواخر العقد الأخير من القرن الثالث الهجرى / العقد الأول من القرن التاسع الميلادى شهد هجوماً أندلسياً على الجزر الشرقية وكورسيكا وسردينيا، وكذلك على السواحل الفرنجية والإيطالية. ففي سنة ١٩٠هـ / ٨٠٦ م تعرضت كورسيكا لهجوم أندلسى بحرى، غير أن أسطولاً فرنجياً وصل إلى الجزيرة؛ فدفع بالبحارة الأندلسيين إلى مغادرتها قبل وصول الفرنجة، واثناء العودة اصطدمت البحرية الأندلسية بترسانة جنوة بقيادة حاكمها "الدمار" الذى دخل فى معركة خاسرة معهم فقد فيها حياته، ودخل البحارة الأندلسيين جنوه وأسروا ستين قساً، بيعوا فى أسواق النخاسة بالأندلس (٩٥).

شجعت هذه الحملة البحرية الأندلسية على العودة مرة ثانية إلى الجزيرة فى السنة التالية، لكنها اصطدمت بقوة بحرية فرنجية ففقدوا فيها ثلاث عشرة سفينة (٩٦) غير أن هذا الحادث لم يوقف نشاط البحرية الأندلسية فى سواحل الجزر القريبة منها، إذ هاجم الأندلسيون سردينيا سنة ١٩٣هـ / ٨٠٧ م ، لكن أهلهام تمكنوا من صد هذا الهجوم فتوجهت الحملة الأندلسية نحو كورسيكا، حيث هاجمهم القائد بورشاند Burchand جنوب الجزيرة ففقدوا ستة عشر سفينة من سفنهم (٩٧). وفى سنة ١٩٧هـ / ٨١٣ م توجهت حملة أندلسية إلى كورسيكا فعاثوا فيها فساداً، ولكن أثناء عودتها اعترضتها قوات فرنجية قرب ميورقة شرق الأندلس فأوقعت بالأندلسيين هزيمة فادحة فقدوا فيها ثمانية من سفنهم، كما تم تحرير الأسرى الكورسيكيين وقدر عددهم حوالى خمسمائة أسير (٩٨).

كان فشل هذه الحملة تحولاً فى الحملات الأندلسية، حيث حولت أنظارها إلى سواحل فرنسا الجنوبية فى منطقة نيس Nice وولاية بروفانس Provence وسواحل كونتوسيل Contecelle التى تسمى حالياً Civira Vecchia بجوار روما (٩٩) كما كان هذا الهجوم بداية مرحلة جديدة فى تاريخ البحرية الإسلامية والمسيحية فى غرب البحر المتوسط.

وأخيراً فى سنة ٢٠٠هـ / ٨١٥ م توجهت حملة بحرية أندلسية إلى جزر البليار، وكانت آنذاك تحت حماية ملك الفرنجة، ويبدو أن هذه الحملة كانت الثانية من نوعها موجهة من طرف الدولة الأموية، وبهذا تكون جزء من الأسطول الأندلسى المرابط فى شرقها يراقب تحركات الأسطول الفرنجى. لكن هذه البحرية ما لبثت أن توقفت عن نشاطها، نظراً لما عرفته الأوضاع الداخلية المضطربة فى الأندلس، ومن ثم عرقلت أعمال هذه القوة البحرية الأندلسية فى البحر، لتصل فى النهاية إلى إفراز جماعة أندلسية جديدة عملت الظروف السياسية على إخراجها قسراً من الأندلس، وأجبرتها على القيام بالعمل البحرى رغماً عنها، إنها تلك الجماعات الأندلسية التى فرض عليها الحكم الربضى مغادرة الأندلس حتى لا يلحقها التنكيل والقتل، فاتجهت شطر الاسكندرية ثم إلى اقریطش لتتشيء هناك دولة اسلامية استمرت إلى سنة ٣٥٠هـ / ٩٦١ م حيث استعادها البيزنطيون منهم (١٠٠).

عندما اعتلى عبد الرحمن الأوسط كرسى الأمانة سنة ٢٠٦هـ / ٨٢٢ م، وفى نفس السنة، قامت البحرية الأغلبية بأول هجوم على سردينيا (١٠١) فكان هذا الهجوم إشارة إلى ظهور خصم ثانى لأمانة قرطبة، ويبدو أن عبد الرحمن الأوسط خشى من قيام تحالف بحرى فرنجى أغلبى للقضاء على إمارته أو

غزوها، لهذا وجه قواته البحرية إلى الجبهة الشرقية من طرطوشة وطركونة، إلى حدود بننسية لمواجهة أى عدوان بحرى مفاجيء، ويبدو أن اهتمامات عبد الرحمن انصبحت كلها على الساحل الشرقى وتؤكد هذا عند وصول النورمان إلى الأندلس سنة ٢٢٩هـ / ٨٤٣ م حيث وجدوا السواحل خالية من السفن الأندلسية فعاثوا فساداً فى إشبونة وإشبيلية، ثم قفلوا إلى مستقرهم فى شمال غرب أوروبا (١٠٢).

أدركت قرطبة خطر الأغلبة البحرى، خصوصاً وأن الأغلبة بنوا المحارس فى جميع نقاط الساحل، وكثر المرابطون فيها، حتى أنه يسهل الإعلام من تونس إلى طنجة فى يوم واحد عن طريق بعض التقنيات القديمة، فضلاً عن أسطولها البحرى، فكان على عبد الرحمن الأوسط أن يبحث عن حلفاء له فى شمال بلاد المغرب حتى يتجنب أى اتحاد بين قوى المغرب يهدد دولته، فأقام عبد الرحمن علاقات ودية مع إمارة بنى صالح فى نكور (٩١ - ٤١٠ هـ / ٧٠٩ - ١٠١٩ م) ودولة بنى رستم فى تاهرت (١٦٠ - ٢٩٦ هـ / ٧٧٧ - ٩٠٩ م) ودولة بنى مدرار فى سجلماسة (١٤٠ - ٢٩٦ هـ / ٧٥٧ - ٩٠٩ م) (١٠٣).

على أن غزو الأغلبة لصقلية سنة ٢١٢هـ / ٨٢٧ م غيرت نسبياً من طبيعة العلاقات التى كانت مع عبد الرحمن الأوسط، وإذا كانت المصادر لم تشر إلى ذلك صراحة، فإنها أمدتنا بمعلومات نستطيع بها التوصل إلى ما سبق أن أسلفناه. إذ يذكر ابن عذارى (١٠٤) رواية فى غاية الأهمية يشير فيها إلى مشاركة الأندلسيين فى حملة أسد بن الفرات على جزيرة صقلية إذ يقول: " فخرج معه أشراف إفريقية من العرب والجنود، والبربر والأندلسيين لكن المشكل الذى يطرحه هذا النص هو هل كان هؤلاء الأندلسيين مقيمين فى تونس، يبدو الأمر كذلك بحكم العلاقات التجارية بين مدينة تونس وغيرها من الموانئ الأندلسية حيث مكنت تلك العلاقات من تواجد بعض الأندلسيين التجار وطلبة العلم. لكن ابن عذارى (١٠٥) يضيف فى نفس النص بعد حصار أسد ابن الفرات لسرقوسة " جاءت الإمداد من إفريقية والأندلس"، وقد طرحت الرواية الأخيرة مشكلة، ذلك أنه ذكر مرة أخرى أنه فى سنة ٢١٤هـ / ٨٣٠ م، تلقى الأغلبة فى صقلية مساعدات أخرى من الأندلسيين، إذ يقول (١٠٦): "وفيهما وصل من الأندلس إلى صقلية ثلثمائة مركب، فيها أصبغ بن وكيل المعروف بفرغوش"، لكن النويرة (١٠٧) يشير إلى أن هذه المساعدات كلها كانت من الأندلس، وأن قسماً منها قدم من أجل الغزو البحرى، كان يقوده أصبغ بن وكيل، والفريق الآخر كان يقوده سليمان بن عافية الطرطوشى، ومن خلال هذه الرواية التى تنير المشكل بعض الشئ، إذ من المحتمل أن يصل أصبغ أولاً لنجدة الأغلبة، ثم جاء بعد ذلك الطرطوشى، مما يدل على صحة رواية ابن عذارى.

إذا كان هذا الأسطول الذى ساعد الأغلبة فى صقلية أندلسى فعلاً؛ فما علاقته بالدولة المركزية فى الأندلس؟ لم تقدم المصادر أدنى إشارة يمكن من خلالها تحديد طبيعة العلاقات بينه وبين قرطبة، إلا أن الحميرى (١٠٨) يشير إلى هذا لكن بطريق غير مباشر إذ يقول: " وكان وصل إذ ذاك من الأندلس مراكب كثيرة وأمير الأندلس عندئذ عبد الرحمن بن الحكم - الأوسط -، كانوا فصلوا من طرطوشة يريدون بلاد الروم، فأخرجتهم الريح إلى صقلية، فنزلوا فى جزيرة طرابنش من صقلية، فاصاب الأندلسيون فيها كثيراً وفتحوا معاقل واثروا فى الروم أثراً كثيرة " ونستخلص من هذا النص ما يلى:

- أن طرطوشة كانت منطلقاً لهذا الأسطول، وهى المدينة التى لا زالت تحت نفوذ الإمارة الأموية، وهى عبارة عن ثغر بحرى للأندلس من الجهة الشمالية الشرقية، ولهذا من المحتمل بأن يكون أسطولاً رسمياً تابعاً لعبد الرحمن الأوسط، وله حرية فى التنقل، بإعتباره يعادل سلطة الأمير فى البر، لكنه مكلف بحماية

سواحل الأندلس خاصة الفرنجة ومهاجمة سواحلهم كلما سنحت الفرصة بذلك، ومما يدعم ذلك أن الأمير عبد الرحمن توفرت له ثلثمائة مركب غزا بهم جزر البليار بعد ذلك (١٠٩).

معلوم أن النورمان هاجموا سواحل الأندلس لأول مرة في ذى الحجة سنة ٢٢٩هـ / ٨٤٤ م، وتسميهم المصادر الأندلسية بالمجوس، ولا تقصد بهم عبدة النار في إيران بل أطلق المؤرخون والجغرافيون هذا الإصطلاح -المجوس- على هؤلاء النورمان سكان الدول الإسكندنافية، وتسميهم أحياناً أخرى "الأردمانيون" (١١٠).

ما يعيننا - في ايجاز- أن هجوم النورمان هذا لم يكن الوحيد الذي عرفته الأندلس، لكنه كان أقوى وأشهر اعتداءاتهم على سواحلها، إذ كان مفاجئاً أمام مدينة أشبونة في أربع وخمسين سفينة ومثلها أو أكثر من القوارب، فاندحروا يغزون إشبيلية، بعد أن هاجموا مدينة لبلة Niebla ثم قادس Cadix ثم شدونة Sidona (١١١) وغادروا إشبيلية ليهاجموا قرطبة براً على الخيل (١١٢)، ثم عادوا إلى إشبيلية بعد أحداث ومعارك، فمدينة لبلة وأكشونة Ocsnoba، فباجة ثم لشبونة ليغادروها إلى عرض المحيط الأطلنطي، وتغيبوا منقطعين، وارتكبوا خلال ذلك كثيراً من أعمال النهب والسلب والتخريب والقتل.

الأهم من ذلك كله؛ هو أن المعارك التي خاضها الأندلسيون ضد النورمان لرد هجومهم كانت برية وتدعم هذا النصوص التاريخية يقول ابن سعيد (١١٣): " وفي سنة تسع وعشرين ظهرت مراكب الأردمانيين المجوس بسواحل غرب الأندلس، ويوم الأربعاء عشرة خلت من حرم سنة ثلاثين ومئتين حلت على إشبيلية وهي - عورة - فدخلوها واستباحوها سبعة أيام إلى أن جاء نصر الخصى وهزم عنها النصرى المعروفين بالمجوس " وأورد تفاصيل هذا الهجوم وما تلاه عدد آخر من المصادر الأندلسية والمغربية بعضها مفقود مثل المقتبس لابن حيان، ثم قطعة من جغرافية أحمد بن عمر العذري، ويبدو أن ابن عذاري قد نقل عنهما (١١٤). ولانعلم ما السبب في غياب الأسطول الأندلسي، خاصة وأن إشبيلية كانت مقراً له، ويبدو أن هذا الأسطول خرج للغزو في السواحل الشمالية الغربية، دليل ذلك ما جاء في نص ابن سعيد " وهي عورة " ولا شك أنه كان يقصد خلو إشبيلية من القوات البرية والبحرية على السواء، ومن ثم كانت إشبيلية عرضة لأي هجوم مفاجيء.

أسفر هذا الهجوم عن عدة نتائج، أهمها:

دفع هذا الهجوم الأمير عبد الرحمن الأوسط إلى الإهتمام بالبحرية وإعطائها الأولوية المطلوبة، فبدأ بإنشاء الأبراج والمحارس على طول السواحل الغربية للأندلس وتزويدها بالمرابطين (١١٥)، وقد سبق أن أشرت إلى أن عبد الرحمن اهتم بتطوير بحريته، بزيادة عدد المراسي وترسانات السفن لزيادة قطع الأسطول الأندلسي، لمواجهة أى خطر من البحر، كما أن السفن الأندلسية ودور صناعة السفن قد عرفت تطوراً ومن ناحية التقنية والحجم، كما شهدت بعض المراسي تطوراً ملحوظاً بعد هجوم النورمان، مثل قرمونة التي يقول عنها الحميري (١١٦): "بها دار الصناعة بنيت بعد سنة المجوس مخزناً للسلاح، وكذلك شلب التي يقول عنها: " بأن لها مرسى في الوادي وبها الإنشاء" (١١٧).

كان من أثر ذلك زيادة عدد السفن الحربية، فكونت إمارة عبد الرحمن الأوسط أسطولاً يزيد عدد وحداته عن ثلثمائة سفينة (١١٨)، وساعد هذا الأسطول سنة ٢٣٤هـ / ٨٤٩ م عبد الرحمن في فتح جزر البليار ، يؤيد ذلك ابن حيان (١١٩) إذ يقول: "وفيها أغزى الأمير عبد الرحمن أسطولاً من ثلثمائة مركب إلى

أهل جزيرتي ميورقة ومنورقة، لنقدم العهد وإضرارهم بمن يمر إليهم من مراكب المسلمين، ففتح الله للمسلمين عليهم، وأظفرهم بهم، فأصابوا سباياهم وفتحوا أكثر جزائرهم"، وقد جاء تقريباً نفس هذا النص عند ابن عذاري، وابن سعيد، وابن الخطيب (١٢٠) يستشف من خلال هذه النصوص أن عبد الرحمن الأوسط أرسل أسطولاً مكوناً من ثلاثمائة سفينة إلى هذه الجزر، وقصد خصوصاً جزيرتي منورقة وميورقة، ولم تذكر جزيرة يابسة القريبة من مرسى دانية، كما تشير النصوص إلى فتح جزر صغرى قريبة منها، ويوضح هذا النص كذلك أنه كان للمسلمين في الأندلس صلات بأهل هذه الجزر تمثلت في عهود تأمين أحوال المسلمين في الأندلس، ثم تبين أن هذه الجزر لم تكن قد فتحت من قبل (١٢١).

بديهي أن تزداد قوة البحرية الأندلسية الحربية خاصة بعد نجاح الحملة البحرية على جزر البليار، إذ مكنت الأندلس من مراقبة شواطئ البحر المتوسط الغربي، والتحكم في الممرات التجارية عبر هذه الجزر، ويمكن تعليل هذا الانتصار بغياب بحرية فرنجية، إذ كانت فرنسا في هذه الفترة تعاني من الفتن الداخلية التي أسفرت عن فوضى سياسية دفعت بالدولة إلى إهمال شئون البحر، أضف إلى ذلك قيام جماعات بحرية من المغامرين الأندلسيين بغزو السواحل الجنوبية لفرنسا، ويبدو أن الإمارة الأندلسية كانت تشجعها على هذا، لأنها كانت تقوم بمهمتين: الأولى حماية سواحل الأندلس من جهة الشمال، ومن ثم صد أي هجوم فرنجي بحري، والثانية تزويد الأندلس بالبضائع التي كانت آذاك تصل عن طريق بلاد الفرنج كالعبيد الصقالبة وغيرها (١٢٢).

أما النورمان فقد شعروا بقوة البحرية الأندلسية في عهد عبد الرحمن الأوسط؛ وهذا ما دفع بملكهم هوريك الأول Horic (٢١٢ - ٢٤٠ هـ / ٨٢٧ - ٨٥٤ م) إلى إرسال وفدا يطلب عقد معاهدة سلام مع أمير الأندلس، فكان رد عبد الرحمن بالإيجاب، فأرسل سفارة من قرطبة إلى الدانمارك وترأس هذه السفارة الشاعر الحكيم المعروف بالغزال وهو يحيى بن حكم البكري الجباني (١٢٣). لكن ما لبث النورمان أن عادوا مرة ثانية للإغارة على سواحل الأندلس سنة ٢٤٥ هـ / ٨٥٩ م في إثنين وستين مركباً، ويبدو أن هدفهم هذه المرة هو ضرب السواحل الأندلسية الجنوبية والمغربية الشمالية، إذ انحدروا جنوباً حتى الجزيرة الخضراء فأحرقوا مسجدها، ثم توجهوا جنوباً فهاجموا سواحل إمارة نكور وفي ذلك يقول البكري (١٢٤): " وغزا المجوس مدينة نكور سنة أربع وأربعين ومئتين فتغلبوا عليها وانهبوا وسبوا من كان فيها إلا من خلصه الله من الفرار وكان ممن سبوا أمة الرحمن وخنعولة ابنة واقف بن المعتصم بن صالح ففداهن الإمام محمد بن عبد الرحمن ". أما ابن حيان (١٢٥) فيصف هذه الغزوة وصفاً دقيقاً ومهماً ذكرته لقيمتها التاريخية للبحرية الأندلسية في عهد الأمير محمد بن عبد الرحمن الأوسط إذ يقول: " وفيها خرج المجوس لعنهم الله إلى ساحل الغرب من أرض الأندلس، وهو خروجهم الثاني، خرجوا في اثنين وستين مركباً، فألفوا البحر محروساً ومراكب الأمير محمد فيه جارية ما بين حائط إفرنجة في الشرق إلى أقصى حائط غليسية في الغرب، وتقدم من مراكبهم مركبان تلقتهما المراكب المنصوبة الجارية من حائط جليقية مغاصة في بعض مراسي كورة باجة، فغنمتها بما كان فيها من مال ومتاع وعدة وسبى. ومضت مراكب المجوس في الريف حتى إنتهت إلى مصب نهر إشبيلية وما يليها، وذهب الرعب بهم كل مذهب، وبادر الأمير محمد بإخراج الجيش إلى الغرب واستنقار الناس إلى العدو الطارق، فنفروا من كل أوب، وكان القائد لجيش السلطان نحوهم عيسى بن الحسن بن أبي عبدة الحاجب، وتقدمت مراكب الكفرة عن إشبيلية، فاحتلت بالجزيرة

الخضراء، وتغلبت على الحاضرة، فاستباحتها وأحرقت المسجد الجامع، ثم أقلعت عن بر الأندلس تطلب العدو، فاحتلت بها واستباحت أريافها، ثم عادت إلى ريف الأندلس الشرقى وتوافت بساحل تدمير، ثم انتهوا إلى حصن أوريولة، ثم تقدموا إلى أفرنجة، فتشوا بها وأصابوا بها الذراري والأموال، وتغلبوا بها على مدينة سكنوها، فهي منسوبة إليهم إلى اليوم، وقد ذهب من مراكبهم أكثر من أربعين مركباً، فاقبتهم المراكب التي كان أعدها لهم قرقاشيش بن شكوح وخشخاش، ومعهما نيم النفط، وأصناف العدة البحرية والكثيف من الرماة بأوسع ما يحتاجون إليه من الشباب، فأصابوا مركبين من مراكبهم بريف شذونة، فيها أموال كثيرة وأمتعة واسعة، صدمهم ابن شكوح وخشخاش صاحبه رئيساً أسطول السلطان، وقاتلام حتى غلباهم على مركبين آخرين، فأحرقاهم بجميع من كان فيهم، وحمل المجوس عند ذلك على خشخاش، فأحرقوا به، وضاربهم في صدر مركبه دراكا حتى استشهد رحمه الله. ثم مضت بقية مراكب المجوس مصدعة حتى انتهت إلى حائط بنبلونة، فاستغارت على البشكنس، وأصابوا منهم".

يتضح من هذا النص مدى اهتمام الأمير محمد بن عبد الرحمن بالسواحل والثغور، كما يبين الكثير من النظم البحرية والأسلحة والعتاد البحري، ويمكن القول أن البحرية الحربية الأندلسية بلغت من التطور والقوة درجة عالية في جميع مستوياتها حتى تمكنت من دحر النورمان، فضلاً عن أن سفن الأسطول الأندلسي كانت مهيئة ومجهزة بكل معداتها وجندها المدربين لخوض أي معركة بحرية، كما يظهر النص السفن الأندلسية العديدة المرابطة في المراسي الأندلسية تحت رئاسة أمير البحر ابن شكوح وخشخاش، اللذين بذلا جهديهما وأظهرا مهارة بحرية فائقة في ميدان المعارك البحرية التي خاضوها ضد النورمان حتى استشهد خشخاش.

نجح الأسطول الأندلسي في إلحاق هزيمة ساحقة بالأسطول النورماني، حيث خسر النورمان ما يزيد عن أربعين سفينة من جموع سفنهم وكثرة من رجالهم وعادوا إلى بلادهم مدحورين. لكن النورمان أصروا على المضي في غزو الأندلس، إذ يذكر العذري (١٢٦) أنهم بعد سنتين من هجومهم السابق قاموا بغارة أخرى على الأندلس إذ يقول: "وفي سنة سبع وأربعين ومئتين، ظهرت مراكب المجوس في البحر، فكتب إلى عمال الساحل بالإحتراس والتحفظ، فعطب بعضها في ناحية البحيرة من الجزيرة، وكتب بذلك العامل على الجزيرة مطرف بن نصير إلى الإمام محمد، ونجا باقي المراكب إلى جهة إفرنجة". ويقدم ابن حيان (١٢٧) وصفاً واضحاً عن هذا الهجوم الثالث إذ يقول: "فيها كان خروج المجوس إلى الأندلس، فلم يكن لهم في هذه الكرة من الإنبساط في البحر والإضرار بأهل السواحل ما جرت به عادتهم، ولم يجدوا في السواحل مطمئناً لشدة ضبطها، ولاقوا مع ذلك من البحر هولاً عطبت لهم من مراكبهم أربعة عشر مركباً بناحية البحيرة من الجزيرة، فنكبوا عن حائط الأندلس واعتلوا إلى جهة الفرنجة، فلم يلقوا ظفراً، وأسرعوا الإنصراف إلى بلادهم بالخيبة فلم يكن لهم بعد الأندلس إلى اليوم عودة".

نقف من خلال هذه النصوص على أن الأمير محمد بن عبد الرحمن اعتنى بالأسطول الذي بناه والده لضمان سلامة الأندلس من الأخطار الخارجية، ويبدو أن القوة البحرية الأندلسية بلغت من الكفاءة القتالية درجة عظيمة، حتى شبه ابن حيان سواحل الأندلس بالحائط الذي صد هجوم النورمان ودحرمهم إلى بلادهم. ولا شك أن هذا الانتصار كان عبرة للقوى البحرية المعادية للأمويين في قرطبة.

ليس من شك في أن الأندلس في عهد عبد الرحمن الأوسط وابنه محمد، عرفت أوج النشاط البحري الحربي، فقد أصبحت الإمارة الأموية قوة بحرية يحسب لها حساب في غرب البحر المتوسط، وهذه المكانة استمرت نصف قرن تقريباً، حتى كانت حملة بحرية أخرى قام بها الأمير عبد الله بن المنذر سنة ٢٩٠ هـ / ٩٠٢ م على الجزر الشرقية، ويبدو أن جزيرة ميورقة قد تمردت على الأندلس فأرسل الأمير عبد الله قائد أسطوله عصام الخولاني "فبعث معه القطائع في البحر... فحاصرها أياماً وفتحوها حصناً حصناً إلى أن اكتمل فتحها، وكتب عصام بالفتح إلى الأمير عبد الله فكتب له بولايتها فوليها عشر سنين" (١٢٨) ويبدو أنها كانت الحملة البحرية الأخيرة في عصر أمراء الأندلس.

### نشاط الأسطول التجاري:

بديهى أن يزدهر نشاط الأسطول التجاري معظم سنوات عصر الإمارة، إذ جرى استغلال موارد البلاد استغلال موارد البلاد الطبيعية؛ فامتدت الرقعة الزراعية وجرى استغلال مياه الأنهار بابتكار طرق فنية متطورة. فضلاً عن إعادة تقسيم الرقعة الزراعية لصالح المزارعين؛ وتعاضم الإنتاج الزراعي، حيث اشتهرت الأندلس بانتاج القمح والزيتون وأشجار الفاكهة (١٢٩). كما عرفت الأندلس بوفرة الثروة الحيوانية (١٣٠)، ونظراً لوفرة معادن الفضة والحديد والرصاص والزنك، فضلاً عن الرخام (١٣١)؛ ازدهر النشاط الحرفي؛ وجرى العمل في المصانع بتوليد الطاقة من طواحين الهواء، كما ازدهرت صناعة النسيج والزجاج والورق (١٣٢).

يظهر من خلال هذا العرض الموجز أن هذا الإزدهار الزراعي والصناعي؛ فضلاً عن الموقع الجغرافي المتميز، وتوافر الطرق البرية والمراسي البحرية وبعد بناء أسطول تجاري ينقل السلع المصدرة والمستوردة، فينقل بين موانئ بلاد المغربين الأوسط والأقصى فضلاً عن الرحلات التجارية في المحيط الأطلنطي والهندي.

يتضح من خلال النصوص أن الساحل الشرقي كان أكثر ديناميكية للأسطول التجاري من الساحل الأطلسي، ولا شك في أن المغامرين البحريين الأندلسيين إحتكروا نشاط الموانئ الأندلسية خاصة قبل إنشاء الأسطول التجاري في عهد عبد الرحمن الأوسط (١٣٣)، ويبدو أن بعض الموانئ الأندلسية اقتصت بتصدير سلع بعينها فعلى سبيل المثال لا الحصر إختصت طرطوشة بتصدير أخشاب البقس (١٣٤). وإلى الجنوب منها وجد مرسى بلنسية ذى التجارات الكثيرة خاصة خشب القراصيا (١٣٥)، وفي جنوبي بلنسية توجد شاطبة وميناؤها جزيرة شقر، ويصنع بها كاغد جيد لا نظير له بمعمور الأرض يحمل منها إلى سائر البلاد في المشرق والمغرب (١٣٦)، أما مرسى دانية العجيب كثير التين، وقد تكلفت بنقل الأخشاب التي كانت تأتي من قونقة على نهر شقر لتوزع على بقية المراسي الأندلسية، أما لقنت فمنها يتجهز الحلفاء إلى جميع بلاد البحر المتوسط (١٣٧) ومورسية المدينة المستحدثة في عهد الأمير عبد الرحمن الأوسط (٢١٦ هـ / ٨٣٢ م) تقع على نهر شقورة التي اقتصت بتجارة الفواكه والتين خاصة، كما كانت تصدر الفضة، وكانت بجانة يجلب إليها الميرة من أرض العدو ن وكان بها متاجر رائجة ودور صناعة الحرير (١٣٨).

لا غرو في أن العلاقات الودية التي ربطت بين الإمارة الأموية مع الدول المغربية المطلة على البحر المتوسط ساعدت على زيادة نشاط الأسطول التجارى الأندلسي، وكان من بين هذه الدول نكور بمنطقة الريف الغربي، وذلك لأهميتها العسكرية بإشرافها على مضيق جبل طارق (١٣٩).

ويستشف من خلال المصادر أن الإفتتاح الإقتصادي والسياسي تجاوز كل الخلافات المذهبية التي كانت بين الأمويين في الأندلس والخوارج الرستميين في تاهرت، وبنى مدارر في سجلماسة، وبرغواطة في سلا؛ وذلك بحكم ضرورة الموقع والظروف السياسية للبلدين، إذ كلاهما كان عدواً للعباسيين والأغالبة معاً، كما أن المصلحة الإقتصادية فرضت نفسها على الجانبين، فالرستميون في حاجة إلى الأندلس وإلى أسطولها البحري الذي يعتبر من وجهة دفاعية يستطيع حماية السواحل الرستمية بين تلمسان غرباً و طرابلس شرقاً، أما بالنسبة للأندلس فإنها كانت في حاجة إلى الرستميين لسبب أمني وإقتصادي، لضمان مصدرهم من المواد التي كانت تاهرت تنتجها أو التي ترد إليها عبر الطرق البرية الرابطة بالصحراء، لتتوسق من مراسيها إلى الأندلس وما باب الأندلس بالعاصمة الرستمية إلا دليل على هذا التواجد الأندلسي في الدولة الرستمية (١٤٠). ويبدو أن عبد الرحمن الأوسط أدرك ضرورة الإفتتاح على عالم البحر المتوسط حتى يتمكن من جعل الأندلس قوة تساهم جميع مناحي الحياه في البحر المتوسط ويخشى بأسها، فبدأ بالتبادل الدبلوماسي بين قرطبة وتاهرت (١٤١)، فكان سخياً للسفارات الرستمية ويذكر ابن سعيد (١٤٢) أن الأمير عبد الرحمن أنفق على هذه السفارة ألف ألف دينار، ويبدو أن هذا الرقم مبالغ فيه، لكنه يدل على مدى إهتمامه بالرستميين، ورد الأمير الأموي بسفارة إلى تاهرت (١٤٣). واستمرت العلاقات الودية بين الدولتين واشتدت عراها مع الأمير محمد بن عبد الرحمن (١٤٤). وينطبق الحال على العلاقات الودية بين قرطبة وسجلماسة وسلا.

وانعكست هذه العلاقات الودية على التجارة الأندلسية؛ فكانت محاصيل تاهرت الزراعية تتجه إلى الأندلس وكل هذا يتم عن طريق البحر وقد ذكر البكري (١٤٥) بعض الطرق التجارية البرية التي تربط تاهرت بساحل البحر المتوسط مثل طريق شلف ثم بنى وإطيل ومنها إلى مرسى الغزة وهو ساحل تاهرت ومنها تقلع السفن إلى بلاد الأندلس.

من الجدير بالذكر الإشارة إلى بعض المراكز التجارية التي أنشأها البحريون الأندلسيون في ساحل البحر مثل تنس التي يقول عنها الحميري (١٤٦): "مدينة بقرب مليانة بينها وبين البحر ميلان بها إقلاع وانحطاط وبها حنطة ممكنة وسائر الحبوب بها موجودة ويخرج عنها إلى كل الأفاق في المراكب... منها يحمل الطعام إلى الأندلس وإلى أكثر بلاد إفريقية والمغرب... تنس الحديثة بناها البحريون من أهل الأندلس سنة اثنتين وستين ومائتين". أما مرسى وهران الواقع شرق تلمسان فيذكر الحميري (١٤٧) أنه من تأسيس جماعة من الأندلسيين البحريين بسبب المرسى - "ومكثوا فيها سبعة أعوام - الكبير للسفن يكن من ربح" فهو يقابل مدينة المرية في بر الأندلس، ومنها أكثر ميرة ساحل الأندلس ولها مرسى صغير، وآخر كبير ترسى السفن الكبار وهو يستر من كل ربح، لا مثال له في المراسي والمراكب غلبها مختلفة".

خلاصة القول؛ أنه في عهد عبد الرحمن الأوسط إزدهرت صناعة السفن البحرية الحربية والتجارية؛ فضلاً عن إهتمامه بتوثيق عرى الصداقة مع دول المغرب لحماية المصالح الإقتصادية والإستراتيجية البحرية الأندلسية؛ فكان عهده مرآة صادقة تعكس قوة الأندلس سياسياً واقتصادياً وعسكرياً. كما أخذ ابنه محمد

نفس السياسة الداخلية والخارجية خاصة بالنسبة للبحرية الأندلسية الذي لعب دوراً رئيسياً في سيادة المسلمين في البحر المتوسط، كما عمل الأسطول التجارى على خوض غمار مياه هذا البحر والبحث عن البضائع أينما كانت، كما ان الأساطيل الأندلسية غالباً ما كانت عسكرية وتجارية في آن واحد، خصوصاً عند المغامرين الأندلسيين.

### الهوامش

- (١) ابن عبد الحكم: فتوح مصر وأخبارها، تحقيق محمد صبيح، مؤسسة دار التعاون للطبع والنشر، القاهرة ١٩٧٤ م، ص ١٣٨ - ١٤٠؛ ابن خلدون: المقدمة، تحقيق على عبد الواحد وافى، القاهرة ١٩٦٥ م، ص ٢٥٩. أول من رفع الأعلام على سفن المسلمين، هو عقبة بن عامر الجهني، الذي كان والياً على مصر، وذلك فيما بين سنتي (٤٤ - ٤٧ هـ / ٦٦٤ - ٦٦٧)، حين خرج منها بأمر الخليفة معاوية بن أبي سفيان لغزو جزيرة رودس سنة ٤٧ هـ / ٦٦٧ م. وكانت للأعلام على السفن وظائف كثيرة، إذ كانت ترفع على السفن بغرض الزينة، حيث تشارك في الإحتفالات؛ وكشعارات للدول، ولتمييز سفينة أمراء البحرية، هذا إلى جانب استخدامها كإشارات لنقل التعليمات الحربية. للإستزادة عن الأعلام راجع: عبد الناصر ياسين: الأعلام البحرية "تاريخها، ومهامها، وتصاويرها في المخطوطات والفنون الإسلامية" الناشر مكتبة زهراء الشرق، القاهرة ٢٠٠٨ م، ج ١، ص ١٨، ١٩، ٢١ - ٣٣.
- (٢) أحمد رمضان أحمد: تاريخ فن القتال البحري في البحر المتوسط "العصر الوسيط (٣٥ هـ / ٦٥٥ م - ٩٧٨ / ١٥٧١ م) مطبعة هيئة الآثار المصرية، سلسلة الثقافة الأثرية والتاريخية، مشروع المائة كتاب، العدد ٧ (د. ت) ص ٣، ٤؛ Jabinet (M. C): Histoire des transports et voyage de la pre`histoire aux grandes decouvert Les dossiers de L`histoire, Paris, 1978 no 14, p p: 21- 23.

(٣) سليم أنطون مرقس: حضارات غارقة، القاهرة ١٩٦٥ م، ص ١٧.

(4) Jabinet (M. C) : Op cit , p: 23 .

(٥) عبد الناصر ياسين: المرجع السابق، ص ١٨؛ Jabinet: Op; cit . pp. 23- 24

(6) Ibid , p: 24

(٧) السيد عبد العزيز سالم: تاريخ المسلمين وآثارهم في الأندلس، بيروت ١٩٨٠ م، ص ٥٦؛ حسن أحمد محمود: تاريخ الغرب الإسلامي، بيروت ١٩٨١ م، ص ٣٩؛ حسين مؤنس: فجر الأندلس، القاهرة ١٩٥٩ م، ص ٤٧٤ - ٥٥١؛ كلود كاهن: تاريخ العرب والشعوب الإسلامية، تعريب بدر الدين القاسم، بيروت ١٩٨٣ م، ص ٢٩؛ طرخان إبراهيم على: المسلمون في أوروبا في العصور الوسطى، القاهرة ١٩٦٦ م، ص ٥١؛

Lombard ( M) Espaces et reseaux du Haut mouen – age. Paris 1972 , p: 80.

(٨) ذكر الحميري أن المسافة من طرطوشة إلى بنسبية تبلغ ١١٠ ميلاً، ومن طرطوشة إلى طركونة ٥٠ ميلاً، وتبعد عن البحر حوالي ٢٠ ميلاً، وعند طرطوشة مصب نهر ابره Ebro، ولها سور حصين، وبجبالها خشب الصنوبر الذي لا يوجد نظير له في الطول والغلظ، ومنه تتخذ السوارى والقرى، وهو خشب أحمر صافى البشرة بعيد التغير لا يفعل فيه السوس ما يفعله في غيره من الأخشاب، ويفوق

خشبها جميع خشب الأمصار، ومن أهل طرطوشة الفقيه أبو الوليد الطرطوشي نزيل الإسكندرية (الحميري: الروض المعطار، تحقيق إحسان عباس، بيروت ١٩٨٠م، ص ١١٥، ١٠٦، ٣٦١) وسنتمرية الغرب (Santa Maria de Algarve)؛ وصفها الحميري بأنها على معظم البحر الأعظم - الأطلنطي- وهي مدينة أولية، وبها دار صناعة الأساطيل وبازائها جزائر في البحر تنبت شجر الصنوبر تسمى اليوم "فارو" وهي ميناء جنوبي البرتغال في مقاطعة الغرب، والمسافة بينها وبين شلب ٢٨ ميلاً (البكري: جغرافية الأندلس وأوربا من كتاب المسالك والممالك، تحقيق عبد الرحمن على الحجى، بيروت ١٩٦٨م، ص ٦٩، ٢٢٥؛ القزويني: آثار البلاد وأخبار العباد، بيروت ١٩٦٠م، ص ٥٤٥؛ الحميري: المصدر السابق، ص ٣٤٧)؛ الإدريسي: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، عالم الكتب، بيروت ١٩٨٩م، م ٢، ص ٥٤٣، ٥٤٤، ذكر الإدريسي أن شلب مدينة تقع على مسافة ثلاثة أميال من البحر ولها مرسى في الوادى وكانت مدينة حسنة البقاع وشجر العود بجالها كثير يحمل منها إلى كل الجهات ومن مدينة شلب إلى حلق الزاوية ٢٠ ميلاً، ومن شلب إلى مدينة القصر أربع مراحل، وفيما استدار بها من الأرض كلها أشجار الصنوبر؛ شقندة Secunda قرية بعدوة نهر قرطبة قبالة قصرها، واشتهرت بوجود غابات الأرز؛ بطروش Pedroche تقع جنوب فحص البلوط الذى يقع شمال قرطبة؛ والغالب على أشجارها البلوط؛ لمزيد من التفصيل أرجع إلى مجهول: أخبار مجموعة فى فتح الأندلس وذكر أمرائها والحروب الواقعة بينهم، تحقيق إبراهيم الإبيارى، بيروت ١٩٨١م، ص ٢٠؛ الحميري : المصدر السابق، ص ٩٥، ٤٣٥، ٤٣٦، ٤٤٠؛ السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادى : تاريخ البحرية الإسلامية فى حوض البحر الأبيض المتوسط (البحرية الإسلامية فى المغرب والأندلس ) مؤسسة شباب الجامعة ، الإسكندرية ١٩٩٣ م ، ج ٢ ، ص ٥٧ ؛ Eduardo Saavedra; La Geografia de Espana del Edrisi; Madred , 1881 . p . 43

(٩) السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادى: المرجع السابق، ص ٤٨، ٤٩، ٥٠، ١٣٧، ١٣٨؛

M. C. Jabinet , op cit , p: 80

(10) Ibid : p , 39.

(١١) آدم متز: الحضارة الإسلامية فى القرن الرابع الهجرى، تعريب محمد عبد الهادى أبو ريده، القاهرة ١٩٤١م، ج ٢، ص ٣٦٣.

(12) M. C. Jabinet , op cit , p , 39

(١٣) عبد العزيز بن عبد الله: دور الملاحة المغربية فى البحار طوال ألف عام ، مجلة المناهل عدد ٣٢، الرباط ١٩٨٥م، ص ٦٦.

(١٤) المسعودى: مروج الذهب ومعادن الجوهر، القاهرة ١٩٦٤م، ج ١، ص ١٦٣؛ إقريطش (كريت) جزيرة فى البحر المتوسط جنوب شرقى اليونان ؛ لمزيد من التفاصيل أرجع إلى البكري : المصدر السابق ، ص ٢١٢، الحميري: المصدر السابق، ص ٣٩، ٥٠، ٥١، ٥٤، ١١٧.

(١٥) ابن عبد الحكم: المصدر السابق، ص ٥٧، ١١٣، ١٢٩، ١٣٠، ١٤٤؛ البلاذرى: فتوح البلدان، بيروت ١٩٧٨م، ص ٢٣٨؛ المسعودى: المصدر السابق، ص ١٦٣؛ البكري: المصدر السابق،

- ص ٣٧ ٣٨؛ التجاني: الرحلة، نشر حسن حسنى عبد الوهاب، تونس ١٩٥٨ م، ص ٦؛ السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي: المرجع السابق، ص ٢٧-٣٢؛ سعد زغلول عبد الحميد: تاريخ المغرب العربي، منشأة المعارف، الاسكندرية ١٩٧٩م، ج ١، ص ٢٣٤؛ كلود كاهن: المرجع السابق، ص ١٥٥؛ أرشيبالد لويس: القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط "ق ٥٥هـ / ١١ م"، ترجمة محمد عيسى، القاهرة ١٩٦٠ م، ص ٤٨، ١١٥.
- (١٦) سيدة كاشف: مصر في فجر التاريخ، بيروت ١٩٤٧ م ص ٨٨، ٨٩؛ السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي: تاريخ البحرية الإسلامية في حوض البحر الأبيض المتوسط، ص ٦٠، ٦١؛ فلهم هونرباخ: البحرية العربية وتطورها في البحر المتوسط، تطوان ١٩٥٤ م، ص ١٧.
- (١٧) إميل لودفيغ: البحر المتوسط، تعريب عادل زعيتر، القاهرة ١٩٥٢ م، ص ٤٤٦.
- (١٨) الزهري: كتاب الجغرافيا، تحقيق محمد حاج صادق، دمشق ١٩٦٨ م، ص ٢١٥.
- (١٩) ابن القوطية: تاريخ افتتاح الأندلس، تحقيق عبد الله أنيس الطباع، بيروت ١٩٥٧ م، ص ٣١؛ السيد عبد العزيز سالم، و أحمد مختار العبادي: المرجع السابق، ص ١٦١، *Chronicon Albeldesne*, (1985):- in *Cronicas Asturianas*, Introducción y edición crítica de JUAN GIL FERNANDEZ Traducción y notas de JOSE . L . MORALEJO , Estudio preliminary de JUAN I. RUIZDELA PENA , Universidad de Oviedo , p 243 . ; *CRONICA MOZARABE de 754 (1980) : Edición crítica y traducción , M . C . DIAZ Zaragoza , 1980 . p 63*
- (٢٠) اندلعت ثورة الربيض في أواخر عهد الأمير الحكم بن هشام الذي عرف - لذلك - باسم "الحكم الربيض" وترجع أسباب الثورة إلى تعصب الأمير للعنصر العربي على حساب العناصر الأخرى، فضلاً عن سياسته المالية الجائرة إزاء أرباب المهن والحرف، كذا محاولة الأمير الحد من نفوذ الفقهاء المالكية والحيلولة بينهم وبين اشتغالهم بالسياسة، لذلك لم يدخروا وسعاً في تأليب العامة ضد الإمارة ووصموا الحكم بن هشام بالتردي في المعاصي، أما السبب المباشر لإندلاع الثورة، فيمكن في قبض الحكم على عدد من زعماء عامة قرطبة وإيداعهم السجن، وانتهاز العامة فرصة إعتداء أحد حراس الحكم على حداد لخلاف شجر بينهما انتهى بقتل الحداد؛ للقيام بالثورة. ومعلوم أن أصحاب الحرف كانوا يمارسون عملهم في شقندة أحد ضواحي قرطبة . لذلك بدأ الحرفيون الثورة انتقاماً لقتل الحداد، فحاصروا قصر الحكم، وانضم إليهم عوام قرطبة، ودارت معركة بشعة بين العامة وجند الحكم ، أثنى فيها الجند في الثوار قتلاً وأسرأ، وأصدر الحكم أمراً بهدم ربيض شقندة وطرد أهله إلى خارج الأندلس؛ فنزح بعضهم إلى بلاد المغرب، كما أبحرت جماعة كبيرة منهم، حوالي خمسة عشر ألفاً إلى الإسكندرية. لكن واليها عبد الله بن طاهر أمر بطردهم؛ فغادروها إلى جزيرة كريت (إقريطش) واحتلوها سنة ٢١٢ هـ / ٨٢٧م وأسسوا هناك دولة استمرت حتى سنة ٣٥٠ هـ / ٩٦١ م، حين استردها البيزنطيون؛ راجع: ابن الأبار: الحلة السيرة، تحقيق حسين مؤنس، دار المعارف، القاهرة ١٩٨٥ م، ج ١، ص ٤٤ - ٤٦؛ ابن عذارى: البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق ج . س . كولان وأ. ليفي بروفنسال، بيروت ١٩٨٠ م، ج ٢، ص ٧٥-٧٧؛ ابن الخطيب: أعمال الأعلام فيمن بويع قبل الإحتلام من ملوك

الإسلام ، نشره إزليفى بروفنسال، دار المكشوف، بيروت ١٩٥٦ م، ج٢، ص ١٥، ١٦؛ ابن السماك: الزهرات المنثورة فى نكت الأخبار المأثورة تحقيق محمود على مكى ، مجلة المعهد المصرى للدراسات الإسلامية، مدريد ١٩٧٨ م، مجلد ٢١، ص ٤٥؛ الحميرى: المصدر السابق، ص ٥١؛ محمد عبد الله عنان: دولة الإسلام فى الأندلس، مكتبة الخانجى، القاهرة ١٩٩٧ م، ج١، ص ٢٤٠؛ السيد عبد العزيز سالم: فى تاريخ وحضارة الإسلام فى الأندلس، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية ١٩٩٨ م، ص ٣٥٢ - ٣٥٨؛ السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادى: المرجع السابق ، ص ٦٨ - ٨٣؛ محمود اسماعيل عبد الرازق: تاريخ المغرب والأندلس، القاهرة ٢٠١٤ م، ص ١٤٧، ١٤٨.

(٢١) اليعقوبى: تاريخ اليعقوبى، دمشق ٢٠١٠ م، ج٣، ص ١٧٤؛ الكندى: كتاب الولاة وكتاب القضاة، بيروت ٢٠٠٨ م، ص ١٦٣؛ ابن عذارى: البيان المغرب فى أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق ج. س. كولان وأ. ليفى بروفنسال، بيروت ١٩٨٠ م، ج٢، ص ١٠٣، ١٠٤؛ ابن تغرى بردى: النجوم الزاهرة ، وزارة الثقافة والإرشاد القومى، القاهرة (د-ت)، ج٢، ص ١٩٢؛ السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادى: المرجع السابق، ص ٨٠ - ٩٤ ، ١٥١؛ حسين مؤنس: تاريخ المسلمين فى البحر المتوسط، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة ١٩٩٣ م، ص ١١٥، ١١٦ ؛

: *Histoire Provençal de l'Espagne musulmane* , Paris 1950. Tome 1 , p , 160-173 .

(22) Vernet (Juan): *La cartografia Nautica tiene un origen Hispano -Arab*” *Revista del instituto Egipio de Estudios Islamicos* ‘ Ano` primero 1953 , Madrid , p. 75- 77.

(٢٣) ابن حيان: المقتبس فى أنباء أهل الأندلس، تحقيق عبد الرحمن على حجى، بيروت ١٩٦٥ م، ص ٢٤٤؛ الإدريسى: نزهة المشتاق، عالم الفكر، بيروت ١٩٨٩ م، م٢، ص ٥٤٨، ٥٤٩؛ ابن الأثير: الكامل فى التاريخ، بيروت ١٩٧٩ م، ج٧، ص ١٦، ١٧؛ ابن دحية: المطرب من أشعار أهل المغرب، تحقيق ابراهيم الإيبارى وحامد عبد المجيد وأحمد بدوى، راجعه الدكتور طه حسين، المطبعة الأميرية، القاهرة ١٩٩٣ م، ص ١٣٨، ١٣٩؛ ابن عذارى: المصدر السابق، ص ٧٧؛ ابن الخطيب: أعمال الأعلام، تحقيق إ. بروفنسال، دار المكشوف، بيروت ١٩٥٦ م، ج٢، ص ٢٠؛ ابن خلدون: تاريخ، ج٤، ص ٢٨١؛ الحميرى: المصدر السابق، ص ٣٤٢؛ المقرئ: نفح الطيب، تحقيق إحسان عباس، دار صادر بيروت ١٩٨٨ م، م١، ص ٣٤٦؛ السيد عبد العزيز سالم: البحرية الإسلامية فى المغرب والأندلس، بيروت ١٩٦٩ م، ص ١٥٨؛ *La peninsule Iberique au moyen age* , Leiden 1938. p.106.

(٢٤) الإدريسى: المصدر السابق، م٢، ص ٥٤٤، ٥٥٣، ٥٥٤، ٥٥٥، ٥٥٧، ٥٦٠؛ ياقوت الحموى: معجم البلدان، دار صادر، بيروت ١٩٧٧ م، م١، ص ٨٥، ٤٩٠؛ الحميرى: المصدر السابق، ص ١٠٦، ١٢٤؛ المقرئ: المصدر السابق، ج١، ص ٤٦١؛

*Lombarad (M) ; L` islam dans sa premiere grandeur* , ed Flammarion (V11

- au X11 ) Paris 2012. p 88- 90 ; Chaunu (P): Seville et L` Atlantique. Paris 1972 , p. 36.

(٢٥) يذكر الحميري أن هناك ثلاثة مواضع باسم قرطاجنة، أحدها بالأندلس عند جبل طارق، وتعرف بقرطاجنة الجزيرة وبمرساها نهر يريق في البحر يعرف بوادى الرمل. والثانية قرطاجنة الخلفاء - الخلفاء- وهي فرضة مدينة مرسية، وهي مدينة أولية بها ميناء ترسى فيه المراكب الكبار والصغار، والثالثة: قرطاجنة إفريقية والمسافة بينها وبين تونس حوالى عشرة أميال؛ أما دانية فهي مدينة قديمة تقع شرق الأندلس على ساحل البحر، غربى جزيرة يابسة والمسافة بينهما فى البحر سبعون ميلاً، ويذكر الإدريسي أن بها داراً لإنشاء السفن ومنها يخرج الأسطول للغزو ومنها تخرج السفن التجارية إلى المشرق؛ الإدريسي: المصدر السابق، م، ٢، ص ٥٥٧ ، ٥٥٨؛ العذرى: ترصيع الأخبار وتنويع الآثار، تحقيق عبد العزيز الأهوانى، المعهد المصرى للدراسات الإسلامية، مدريد ١٩٦٠ م، ص ١٩؛ ابن خلدون: المقدمة، ص ٢٥٩؛ الحميري: المصدر السابق، ص ٢٣٢؛ محمود اسماعيل: تاريخ والأندلس، ص ١٦٠؛ الحميري: المصدر السابق، ص ٤٦٢؛ حسين مؤنس: المرجع السابق، ص ٩٧؛ سحر سالم: شاطبة الحصن الأمامى لشرق الأندلس فى العصر الإسلامى، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية ١٩٩٥ م، ص ٣٦٨ ، ٣٦٩؛ لويس: القوى البحرية، ص ٢٧ .

(٢٦) الزهرى: المصدر السابق، ص ٢١٥ .

(27) Lombard (M): Les Textiles dans le monde musulman du V11 au X 11 P aris 1978. p 201

(٢٨) البصرة مدينة تقع بين طنجة وفاس من أرض المغرب ، وتعرف ببصرة الكتان ، وتعرف أيضاً بالحمراء لأنها حمراء التربة ، وأختصت بتجارة الكتان ؛ لمزيد من التفاصيل إرجع إلى الإدريسي: المصدر السابق، ص ٥٥٧؛ ياقوت الحموى: المصدر السابق، م، ٤، ص ٣٢٣؛ الحميري: المصدر السابق، ص ١٠٧ ، ١٠٨ ، ١٠٩ ، ٤٦٢؛ السيد عبد العزيز سالم ، وأحمد مختار العبادى : المرجع السابق ، ص ٥٧ ؛

Simonet (F. J ) Historia de los mozarabes de Espana , Madrid 1998 , p. 808

(٢٩) الحميري: المصدر السابق، ص ١١٠ ، ٣٤٤ ؛ السيد عبد العزيز سالم ، وأحمد مختار العبادى ، المرجع السابق ، ص ١٦١ .

(٣٠) البكرى: جغرافية الأندلس، ص ١٣٠؛ الإدريسي: المصدر السابق، ص ٥٥٠ ، ٥٦٢ ، ٥٧٤، ابن الخطيب: الإحاطة فى أخبار غرناطة، تحقيق عبد الله عنان، مكتبة الخانجى، القاهرة ١٩٧٣ م، م، ١، ص ٩٨؛ الحميري: المصدر السابق، ص ٣٨ ، ١٣٣ ، ٤٤٠؛

(٣١) الحميري: المصدر السابق، ص ٢٤٣؛ حسين مؤنس: المرجع السابق، ص ٨٤ ؛ أحمد رمضان : المرجع السابق، ص ٣ .

(٣٢) البكرى: جغرافية الأندلس، ص ٢١٦؛ ابن الشباط: قطعة من وصف الأندلس وصقلية من كتاب صلة السمط وسمة المرط تحقيق أحمد مختار العبادى، صحيفة معهد للدراسات الإسلامية، مدريد ١٩٦٧ - ١٩٧١ م، م، ١٤، ص ١٧٥ .

- (٣٣) ابن حيان: المقتبس، تحقيق محمود على مكي، بيروت ١٩٧٣ م، ص ٣٠٩، ٥٩٨ حاشية ٥٠١؛ كلمة نيم تعنى عند الأندلسيين القنينة أو الزجاجية.
- (٣٤) ستيفن رسيان: الفتوحات الإسلامية، تعريب عبد العزيز جاويد، القاهرة ١٩٦١ م، ص ١٨٢. يرى ستيفن أن قسطنطين السابع يعمل دائماً على الحفاظ على ثلاثة أشياء ينبغي ألا يمنحها الأباطور لأجنبي وهي التاج والنار الإغريقية، ويد أميرة من مواليد الأسرة الإرجوانية، إذ اعتبرها حق من حقوق السماء.
- (٣٥) محمد عبد الله عنان: مواقف حاسمة: القاهرة (د-ت)، ص ١٠٧.
- (٣٦) ابن خلدون: تاريخ، ج ٣، ص ٢٦٠؛ فيليب حتى: تاريخ العرب، تعريب محمد مبروك، القاهرة ١٩٥٣ م، ص ٤٠٨.
- (٣٧) ابن حيان: المصدر السابق، تحقيق مكي، ص ٢٣٣، تحقيق شالميطا، مدريد ١٩٧٩ م، ٩٢، ابن الكردبوس، المصدر السابق، ص ٥٧؛ السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي: المرجع السابق، ص ١٦٢، ١٦٥؛ درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، مطابع جامعة الإسكندرية ١٩٧٤ م، ص ٨٣، ٨٤.
- (٣٨) المقرئ: المصدر السابق، ج ٥، ص ٢٠٠.
- (٣٩) ابن حيان: المقتبس، تحقيق محمود مكي، ص ١٤٤؛ حسين مؤنس: غارات النورمانيين على الأندلس بين سنتي ٢٢٩، ٢٤٥ هـ / ٨٤٤، ٨٥٩ م، دار المعارف بمصر، بحث مستخرج من مجلة الجمعية الملكية للدراسات التاريخية، المجلد الثاني مايو ١٩٤٩ م، العدد الأول، ص ٣٢ - ٤٠، ٦٦؛ السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي: المرجع السابق، ص ١٥٥ - ١٦٢؛ أحمد رمضان: المرجع السابق، ص ٥-٩، ٢٣، ٢٤؛ درويش النخيلي: المرجع السابق، ص ٨٤.
- (٤٠) ابن حمديس: ديوان، تحقيق إحسان عباس، بيروت ١٩٦٠ م، ص ٥١٣؛ ابن عذاري: المصدر السابق، ج ٢، ص ١٢٢؛ ابن سعيد المغربي: المغرب في حلى المغرب، ج ١، ص ٤٩.
- (٤١) الحميري: المصدر السابق، ص ٥١١؛ المقرئ: المصدر السابق، م ٤، ص ٥٦؛ درويش النخيلي: السفن الإسلامية، ص ٣٢، ٣٣.
- (٤٢) العذري: ترصيع الأخبار وتنويع الآثار، والبستان في غرائب البلدان، تحقيق عبد العزيز الأهواني، مدريد ١٩٦٠ م، ص ٨١.
- (٤٣) حسين مؤنس: تاريخ المسلمين، ص ٨٢؛ درويش النخيلي: المرجع السابق، ص ٨٩ - ٩١.
- (٤٤) ابن عذاري: المصدر السابق، ج ٤، ص ٣٩٣.
- (٤٥) الإدريسي: المصدر السابق، ص ١٧٩؛ درويش النخيلي: المرجع السابق، ص ١٤٢، ١٤٣.
- (٤٦) حسين مؤنس: المرجع السابق، ص ٨٢؛ درويش النخيلي: المرجع السابق، ص ١٤، ١٥.
- (٤٧) الزهري: المصدر السابق، ص ٢١٥؛ درويش النخيلي: المرجع السابق، ص ١٢١ - ١٢٣.
- (٤٨) ابن حيان المصدر السابق (تحقيق الحجى)، ص ٢٣٣، (تحقيق شالميتا) ص ٩٢؛ المقرئ: المصدر السابق، م ١، ص ١٩، م ٤، ص ٦٠؛ درويش النخيلي، المرجع السابق، ص ١٠٤، ١٠٥.

- (٤٩) يقع مرسى أسفى على ساحل المحيط الأطلنطى فى المغرب الأقصى، والمسافة بينه وبين مرسى ماست مائة وخمسون ميلاً. راجع الإدريسي: المصدر السابق، م٢، ص ٥٤٨؛ الحميرى: المصدر السابق، ص ٥٧؛ السيد عبد العزيز سالم: تاريخ البحرية، ص ١٤٨؛ حسين مؤنس: غارات النورمانيين، ص ٤١.
- (٥٠) تقع أشبونة غربى باجة على الضفة الشمالية لنهر تاجة Tajo عند مصبه وهى مدينة قديمة كانت تسمى قودية، وكانت من أهم المراسى الأندلسية على المحيط الأطلنطى وهى عاصمة البرتغال الحالية. راجع: الإدريسي: المصدر السابق، ص ٥٤٨؛ الحميرى: المصدر السابق، ص ٦١؛ حمدى عبد المنعم حسين: التاريخ السياسى لمدينة إشبيلية، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية ١٩٨٧ م، ص ٤٦.
- (٥١) الحميرى: المصدر السابق، ص ٤٧٧؛ ذكر الحميرى المدينة مرتين، الأولى باسم القصر، والثانية باسم قصر أبى دانس، والإسمان لمكان واحد؛ حمدى حسين: التاريخ السياسى، ص ٥٠ - ٥٥.
- (٥٢) قرمونة من أهم المدن الأندلسية القديمة، تقع شمال شرق إشبيلية وتقدر المسافة بينهما بنحو عشرون ميلاً، وبينها وبين استجة ٤٥ ميلاً، راجع: الإدريسي: المصدر السابق، ص ٥٤٣؛ الحميرى: المصدر السابق، ص ٤٦١؛ حمدى حسين: المرجع السابق، ص ١٤.
- (٥٣) الإدريسي: المصدر السابق، ص ٥٧٣؛ الحميرى: المصدر السابق، ص ٤٦١.
- (٥٤) ابن عبدون: ثلاث رسائل أندلسية فى الحسبة والمحتسب، نشر. أ. ليفى بروفنسال، مطبعة المعهد العلمى الفرنسى للأثار الشرقية، القاهرة ١٩٥٥ م، ص ٢٩-٣٠؛ الإدريسي: المصدر السابق، ص ٧٥٧، ٥٧٩؛ ابن عذارى: المصدر السابق، ج٢، ص ١٠٣؛ ابن خلدون: المصدر السابق، ج٤، ص ٢٨٦.
- (٥٥) ترأس سفارة قرطبة الشاعر المعروف بالغزال وهو يحيى بن حكم الجيانى. راجع: ابن دحية: المصدر السابق، ص ١٣٣ وما بعدها؛ الحميرى: المصدر السابق، ص ٣٤٢؛ المقرئ: المصدر السابق، ج٢، ص ٢٥٤؛ السيد سالم، البحرية الإسلامية، ص ١٥٨؛ حسين مؤنس: غارات النورمان، ص ٤٢-٥٣.
- (٥٦) الإدريسي: المصدر السابق، ص ٥٤٢؛ الحميرى: المصدر السابق، ص ١١٠، ٣٤٤؛
- Provençal: La Peninsule Iberique . p 130.**
- (٥٧) الإدريسي: المصدر السابق، ص ٥٤١؛ الحميرى: المصدر السابق، ص ٥٩؛ كمال السيد أبو مصطفى: تاريخ الأندلس الإقتصادى، مركز الاسكندرية للكتاب (د. ت)، ص ٣٥٥.
- (٥٨) الإدريسي: المصدر السابق، ص ٥٤٠.
- (٥٩) كانت بجانة فى القديم مدينة مشهورة قبل مدينة المرية فانقل أهلها إلى المرية فعمرت وخربت بجانة، والمسافة بين المدينتين خمسة أميال، وتبعد ستة أميال عن حصن الحمة، الحميرى: المصدر السابق، ص ٨٠، ٧٩، ١٧.
- (٦٠) لقت مدينة عامرة وهى على صغرها تنشأ بها المراكب السفرية والحراريق، ويتجهز منها بالحلفاء إلى جميع بلاد البحر، والمسافة بينها وبين ألس فى البر مرحلة؛ الإدريسي: المصدر السابق، ص ٥٥٨، ٥٥٩؛ الحميرى: المصدر السابق، ص ٥١١؛ كمال السيد أبو مصطفى: دراسات فى تاريخ وحضارة المغرب والأندلس، مركز الاسكندرية للكتاب، ١٩٩٧ م، ص ٩٤، ٩٥.

- (٦١) الإدريسي: المصدر السابق، ص ٥٦٢؛ السيد عبد العزيز سالم: تاريخ مدينة المرية الإسلامية، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية ١٩٨٤ م، ص ٣٣-٣٥؛ حمدي عبد المنعم حسين: تاريخ المغرب والأندلس، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية ١٩٨٦، ص ٣٥٥.
- (٦٢) الإدريسي: المصدر السابق، ص ٥٥٩، ٥٦١؛ الحميري: المصدر السابق، ص ٢٣١.
- (٦٣) الإدريسي: المصدر السابق: ٥٥٧؛ الحميري: المصدر السابق، ص ٢٣١، ٢٣٢، ٥٦٧.
- (٦٤) ابن خلدون: المقدمة، ص ٤٣٠.
- (٦٥) ابن حيان: المقتبس، تحقيق الحجي، ص ٣٠٩.
- (٦٦) ابن خلدون: المصدر السابق، ص ٢٥٤.
- (٦٧) آدم متز: الحضارة الإسلامية، ج ٢، ص ٣٦٣.
- (٦٨) Annales Carolingiennes – R.O.M.M. n 0 35 annee 1983 , p . 75.
- (٦٩) Vernet :La Cartografia Nautica , p. 73 – 76.
- (٧٠) الحميري: المصدر السابق، ص ١٦٦.
- (٧١) الثغر الأعلى و يشمل سرقسطة، عاصمة هذا الثغر، ولاردة وتطيلة ووشقة وطرطوشة وغيرها، وتمثله حالياً منطقة أراغون؛ راجع البكري: المصدر السابق، ص ٩٥ هامش (أ)؛ Provençal:Histoire del Espagne Musulmane au X eme Siecle “ Paris. 1932 p. 86 .
- (٧٢) السيد عبد العزيز سالم: تاريخ البحرية، ص ٥٠.
- (٧٣) الحميري: المصدر السابق، ص ١٤٥.
- (٧٤) نفس المصدر: ص ٧٩، ٨٠.
- (٧٥) ابن دحية: المطرب، ص ١٣٨؛ الحميري: المصدر السابق: ص ٥٣٨؛ محمود اسماعيل: تاريخ المغرب الإسلامي، ص ١٥٩.
- (٧٦) البرزالي: فتاوى البرزالي "جامع مسائل الأحكام لما نزل من القضايا بالمفتين والحكام"، تحقيق محمد الحبيب اليلة، دار الغرب الإسلامي، بيروت ٢٠٠٢ م، ج ٣، ص ٦٥١، ٦٥٢. وهو أمر ما زال معمولاً به لحد الآن في تحديد ملكية الأمتعة أثناء الرحلات التي تنظمها شركات النقل والشحن والأسفار.
- (٧٧) ابن عبدون: ثلاث رسائل اندلسية، القاهرة ١٩٥٥ م، ص ٣٠-٣٢؛ حسين مؤنس: الجغرافيا والجغرافيين في الأندلس، مجلة معهد الدراسات الإسلامية بمدريد ١٩٧٩ م، العدد ١١ و ١٢، ص ٢٦٥.
- (٧٨) ابن عبدون: المصدر السابق: ص ٣٠، ٣١.
- (٧٩) ابن جبير: رحلة ابن جبير، بيروت ١٩٨١ م، ص ٤٩.
- (٨٠) ابن عمر: أكرية السفن، مخطوط بمكتبة الأسكوريال، مدريد، رقم ١١٥٥.
- (٨١) ابن حيان: المقتبس، تحقيق مكي، ص ٤٧.
- (٨٢) ابن عبدون: المصدر السابق، ص ٢٩، ٣٠.
- (٨٣) نفس المصدر: ورقة ٣٤ - ٣٨.

- (٨٤) نفس المصدر: ورقة ٤٢ .  
(٨٥) نفس المصدر والورقة.  
(٨٦) نفس المصدر: ورقة ٤٢ ، ٤٣ ؛ الإمام مالك: " الموطأ " رواية يحيى بن يحيى الليثي، بيروت ١٩٧١ م، ص ٥٢٩ .  
(٨٧) ابن عمر: المصدر السابق، ورقة ٤٣ .  
(٨٨) نفس المصدر: ورقة ٤٥ .  
(٨٩) نفس المصدر: ورقة ٤٥ ، ٤٨ ، ٤٩ .  
(٩٠) ابن الأثير: المصدر السابق، ج ٦، ص ١٦٩ ؛ حسين مؤنس : غارات النورمان ، ص ٤١ ، ٧٢ .  
(٩١) جوزيف رينو: الفتوحات الإسلامية، تعريب اسماعيل العربي، بيروت ١٩٨٤ م، ١٢٤ .  
(٩٢) ارشيبالد لويس: القوى البحرية، ص ١٦٠ ؛

Pirenne (H): Mahomed et Charlemagne . Paris. 1986. p. 115 – 117

(٩٣) Guichard (P): Les debuts de la piraterie Andalouse en Mediterranee

occidental (798- 813). R. O. M. M. n 35 . 1983.

- (٩٤) ولاية سبتمانية تتكون من سبعة أقسام إدارية تمتد من ساحل البحر المتوسط من جبال البرانس إلى مصب نهر الرون، وكانت عاصمة هذه الولاية مدينة أرغون. حسين مؤنس: معالم تاريخ المغرب والأندلس، دار الرشاد، القاهرة ١٩٩٢ م، ص ٢٩١ .  
(٩٥) جوزيف رينو: نفس المرجع، ص ١٢٥ .  
(٩٦) ارشيبالد لويس: المرجع السابق، ص ١٦٤ .  
(٩٧) جوزيف رينو: المرجع السابق، ص ١٢٥ .  
(٩٨) ارشيبالد لويس: المرجع السابق، ص ١٦٤ ؛ الفتوحات الإسلامية، ص ١٢٦ .  
(٩٩) نفس المرجع والصفحة.  
(١٠٠) ابن القوطية: تاريخ افتتاح الأندلس، ص ٧٣، ٧٤ ؛ ابن عذارى: البيان، ج ٢، ص ٧٧ ؛ حسين مؤنس: معالم تاريخ المغرب والأندلس، ص ٣٢١ .  
(١٠١) ابن عذارى: المصدر السابق، ص ٩٧ ؛ ابن الأثير: الكامل، ج ٦ ، ص ٣٧٦ .  
(١٠٢) ابن حيان: المقتبس، ص ٢٧ ، ٢٨ ، ٥٨ ؛ ابن دحية: المطرب، ص ١٣٨ .  
(١٠٣) شهدت بلاد المغرب قيام دول خارجية ثلاث هي دولة برغواطة، وبنى مدرار الصفريتين بالمغرب الأقصى، ودولة بنى رستم الإباضية بالمغرب الأوسط، وكان ظهور الدولة الأولى سنة ١٢٣ هـ / ٧٤٠ م راجع: البكري: المصدر السابق، ص ٩٠ ، ابن الخطيب، أعمال: ق ٣، ص ١٧١ ؛ الحميري: المصدر السابق، ص ١٢٦ ؛ محمود إسماعيل: الخوارج في بلاد المغرب، الدار البيضاء، ١٩٧٩ م، ص ٣٨ - ٦٨ ، ١٠٥ ؛ الأغالبة، سياستهم الخارجية، فاس ١٩٧٨ م، ص ٢٠٥ ؛ الأدراسة "حقائق جديدة"، مكتبة مدبولي، القاهرة ١٩٩١ م، ص ١٢٩ ؛ نهلة شهاب أحمد: دراسات في تاريخ المغرب والأندلس، دار الكتب العلمية، بيروت ٢٠٠٩ م، ص ٩٢-٩٧ ؛ محمد بن تاويت: دولة الرستميين أصحاب تاهرت،

- صحيفة معهد الدراسات الإسلامية مدريد ١٩٥٧، م ٥، ص ١٠٥، ١٠٦؛ إبراهيم بكير بحاز: الدولة  
الرستمية منشورات ألفا، الجزائر ٢٠١٠ م، ص ٨٦، ٩٢.
- (١٠٤) ابن عذاري: المصدر السابق، ج ٢، ص ١٠٢.
- (١٠٥) نفس المصدر، ص ١٠٣.
- (١٠٦) نفس المصدر: ص ١٠٤؛ السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي: المرجع السابق، ص  
١١١
- (١٠٧) السيد عبد العزيز سالم: تاريخ البحرية، ص ١١٢.
- (١٠٨) الحميري: المصدر السابق، ص ٤٢٩.
- (١٠٩) ابن عذاري: المصدر السابق، ج ٢، ص ٨٨، ٨٩؛ السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي،  
المرجع السابق، ص ١٥٠، ١٥١؛ حسين مؤنس: غارات النورمانيين، ص ٢٤ - ٣٠.
- (١١٠) ابن حيان: المصدر السابق، ص ٥٨، ٢٨؛ البكري: الجغرافية، ص ١٤٥؛ العذري: ترصيع الأخبار،  
ص ٣١، ٣٢؛ ابن عذاري: المصدر السابق، ج ٢، ص ٧٨، ٨٨؛ السيد عبد العزيز سالم، وأحمد  
مختار العبادي، المرجع السابق، ص ١٤٨.
- (١١١) يذكر الحميري أن لبلبة "Niebla" تقع في غرب الأندلس، وتعرف بالحمراء، وفيها آثار للأول، لها  
سور منيع، والمسافة من لبلبة إلى طلياطة ٢٠ ميلاً، ومن أونية ستة فراسخ، وتقع على الطريق بين  
إشبيلية وولبة إذ تبعد عن الأولى بستة كيلوا مترا إلى الغرب وعن ولبة بتسعة وعشرين كيلو مترا إلى  
الشرق، وقريبة من جزيرة شلطيش التي يحيط بها البحر من كل ناحيى إلا مقدار نصف رمية حجر،  
وبها دار صناعة الحديد، وصناعة المراسى التي ترسى بها السفن، وأطيب القرمز يوجد في لبلبة ويحمل  
منها إلى الآفاق: راجع، البكري: جغرافية الأندلس، ص ٦٤، ١٢٧؛ العذري: المصدر السابق، ص  
٩٨؛ ابن عذاري: المصدر السابق، ج ٢، ص ١٣٠؛ الحميري: المصدر السابق، ص ٦٣، ٣٤٤، ٥٠٧،  
٥٠٨؛ حمدى حسين: التاريخ السياسى، ص ١٨؛ وقادش جزيرة بالأندلس عند طالقة من مدن إشبيلية  
وطولها من القبلة إلى الجوف اثنا عشر ميلاً، وعرضها فى أوسع المواضع ميل، وتقع على نحو ٤٠ كم  
جنوب شرقى مدينة قادس وبها مزارع كثيرة الرىع، وأهم أشجارها الصنوبر، ومن اعجب الآثار بها الصنم  
المعروف بصنم قادش؛ أما شذونة فهى من الكور الجليلية جامعة لخيرات البر والبحر، ومساحتها خمسون  
ميلاً فى مثلها، وهى متصلة بكورة مورور، وتشتهر بالعنبر العربى الذى يوجد بسواحلها، وهى اليوم من  
أعمال مقاطعة قادس فى منتصف الطريق بين الجزيرة الخضراء وشريش؛ راجع؛ البكري: المصدر  
السابق، ص ١٢٢، ١٢٥؛ الحميري: المصدر السابق، ص ٣٣٩؛ حمدى حسين، التاريخ السياسى، ص  
١٤.
- (١١٢) تقع أكشونبة جنوب البرتغال فى موضع المدينة التى سماها العرب شنتمرية الغرب التى أصبح  
اسمها بعد ذلك مدينة فارو Faro الحالية وتشتهر بمعدن القصدير الذى يشبه الفضة فى جودته؛ أما  
باجة Beja فتقع غرب الأندلس والمسافة بينها وبين ميرتلة أربعون ميلاً، وبينها وبين قرطبة مائة  
فرسخ وتقع حالياً فى جنوب البرتغال إلى الجنوب الشرقى من الأشبونة بنحو ١٨٠ كيلو متراً. راجع:

ابن القوطية: المصدر السابق، ص ٨٦؛ البكري: المصدر السابق، ص ١١٠، ١٣٤، ١٢٩، ١٢٥، ١٢٢؛ الحميري: المصدر السابق، ص ٧٥، ٢٨٨، ٥٦٩؛ حمدى حسين: المرجع السابق، ص ١٥، ٥٢. (١١٣) ابن سعيد: المغرب فى حلى المغرب، تحقيق شوقى ضيف، القاهرة ١٩٦٤ م، ج ١، ص ٤٩. (١١٤) ابن عذارى: المصدر السابق، ج ٢، ص ٨٨.

(١١٥) Provençal:H.E.M, T 1. p. 225.

(١١٦) الحميري: المصدر السابق: ص ٢٤٣؛ حسين مؤنس: غارات النورمانيين، ص ٤١. (١١٧) الحميري: المصدر السابق، ص ٢٤٣. (١١٨) نفس المصدر: ص ٨٨، ٨٩. (١١٩) ابن حيان: المقتبس، تحقيق مكى، ص ٢، ٣. (١٢٠) ابن عذارى: المصدر السابق، ص ٨٩؛ ابن سعيد، المصدر السابق، ج ١، ص ٤٩؛ ابن الخطيب: المصدر السابق، ج ٢، ص ١٨. (١٢١) الحميري: المصدر السابق، ص ٥٦٧؛ ابن خلدون: تاريخ، ج ٤، ص ٣٥٣.

(١٢٢) P. Guichard: Les debuts de la piraterie. p. 68

(١٢٣) ابن دحية: المطرب، ص ١٣٨، ١٣٩، ١٤٢؛ الحميري: المصدر السابق، ص ٣٤٢؛ المقرئ: المصدر السابق، ج ٢، ص ٢٥٤؛ أحمد رمضان: المرجع السابق، ص ٢٤، ٢٥. (١٢٤) البكري: المغرب فى ذكر بلاد افريقية والمغرب، ص ٩٢؛ حسين مؤنس: غارات النورمانيين، ص ٤٢.

(١٢٥) ابن حيان: المقتبس، تحقيق مكى، ص ٣٠٧ - ٣٠٨؛ ابن عذارى: المصدر السابق، ج ٢، ص ٩٦. (١٢٦) العذرى: نصوص عن الأندلس، ص ١١٩. (١٢٧) ابن حيان: المصدر السابق، ص ٣١١. (١٢٨) ابن خلدون: المصدر السابق، ج ٤، ص ٣٥٣. (١٢٩) البكري: جغرافية، ص ١٩٧، الحميري: المصدر السابق، ص ١١٩، ١٢١؛ المقرئ، المصدر السابق، ج ١، ص ٢٠٨. (١٣٠) الحميري: المصدر السابق، ص ٣٩٤. (١٣١) البكري: المصدر السابق، ص ١٢٩؛ ابن غالب، المصدر السابق، ص ٢٨٥؛ العذرى: المصدر السابق، ص ٢؛ الزهرى: المصدر السابق، ص ٢٢٦؛ السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادى، المرجع السابق، ص ٥٧ - ٦٣. (١٣٢) العذرى: ترصيع الأخبار، ص ٣٤٦؛ ابن عذارى: المصدر السابق، ج ٢، ص ١٣٠، ٢٠٨؛ المقرئ: المصدر السابق، ج ٢، ص ١٤٨. (١٣٣) الحميري: المصدر السابق، ص ٨٠، ٨٦. (١٣٤) نفس المصدر، ص ٣٩١. (١٣٥) نفس المصدر، ص ٩٧. (١٣٦) نفس المصدر: ص ١٧٣، ٣٠٩. (١٣٧) نفس المصدر، ص ٢٣١، ٢٣٢، ٤٣٤، ٥١١. (١٣٨) نفس المصدر: ص ٧٩، ٥٣٩.

- (١٣٩) البكري: المغرب، ص ٩٠، ابن عذاري: المصدر السابق، ج ١، ص ٢٤٦، ابن الخطيب: أعمال، ق ٣، ص ١٧٦.
- (١٤٠) البكري: المصدر السابق، ص ٦٦؛ الحميري: المصدر السابق، ص ١٢٦؛ المقرئ: المصدر السابق، ج ٣، ص ١٦٣، ابن سعيد: المصدر السابق، ج ١، ص ٤٨؛ محمود اسماعيل: الخوارج، ص ٢٠٥.
- (١٤١) ابن حيان: المقتبس، تحقيق مكي، ص ٢٦٦؛ ابن عذاري: المصدر السابق، ج ٢، ص ١٠٨.
- (١٤٢) ابن سعيد: المصدر السابق، ج ١، ص ٤٨.
- (١٤٣) ابن عذاري: المصدر السابق، ج ٢، ص ١٠٨؛ ابن خلدون: المصدر السابق، ج ٤، ص ٤٢٩.
- (١٤٤) ابن حيان: المصدر السابق، ص ٢٦٥.
- (١٤٥) البكري: المغرب، ص ٦٩.
- (١٤٦) الحميري: الروض المعطار، ص ٦١٢.

#### المخطوطات

- محمد بن عمر: (ت ٢٧٩هـ / ٨٩٢ م) - أكرية السفن، مخطوط بمكتبة الأسكوريال، مدريد، رقم ١١٥٥.

#### المصادر العربية

- ابن الأبار: أبو عبد الله محمد بن عبد الله (ت ٦٥٨هـ/١٢٦٠م) - الحلة السيرة، تحقيق حسين مؤنس، دار المعارف، القاهرة ١٩٨٥ م.
- ابن الأثير: أبو الحسن علي بن حمد الجزري (ت ٦٣٠هـ/١٢٣٣م) - الكامل في التاريخ، دار الفكر العربي، بيروت ١٩٧٩ م.
- الإدريسي: أبو عبد الله محمد الشريف السبتي (ت حوالي ٥٦٠هـ/١١٥٤م) - نزهة المشتاق في إختراق الأفاق، عالم الفكر، بيروت ١٩٨٩ م.
- مالك: الإمام مالك بن أنس (ت ١٧٩هـ / ٧٩٥ م) - "الموطأ" رواية يحيى بن يحيى الليثي، بيروت ١٩٧١ م.
- البرزالي: أبي القاسم بن احمد البرزالي المالكي (ت ٨٤٤هـ / ١٤٤٠ م) - جامع مسائل الأحكام لما نزل من القضايا بالمفتين والحكام، تحقيق محمد الحبيب اليلة، دار الغرب الإسلامي، بيروت ٢٠٠٢ م.
- البكري: أبو عبيد الله بن عبد العزيز الأونبي (ت ٤٨٧هـ/١٠٩٤م) - جغرافية الأندلس وأوربا (من كتاب المسالك والممالك)، تحقيق عبد الرحمن علي الحجى، دار الإرشاد، بيروت ١٩٦٨ م.
- المغرب فى ذكر بلاد أفريقية والمغرب "وهو جزء من كتاب المسالك والممالك"، الناشر دار الكتاب الإسلامى، القاهرة (د. ت).
- البلاذري: أحمد بن يحيى بن جابر (ت ٢٧٩هـ / ٨٩٢ م) - فتوح البلدان، تحقيق وتعليق رضوان محمد رضوان، مؤسسة المعارف، بيروت ١٩٧٨ م.
- التجاني: أبو محمد عبد الله بن محمد (ت حوالي ٧١٧هـ/١٣١٧م) - الرحلة، نشر حسن حسنى عبد الوهاب، دار الكتاب العربي، تونس ١٩٥٨ م.
- ابن تغرى بردى: جمال الدين أبى المحاسن يوسف (ت ٨٧٤هـ/١٤٦٩م) - النجوم الزاهرة فى ملوك مصر والقاهرة، وزارة الثقافة والإرشاد القومى، القاهرة (د-ت).
- ابن جبير: محمد بن أحمد الكنانى الأندلسى (ت ٦١٤هـ/١٢١٧م) - رحلة ابن جبير، دار ومكتبة الهلال، بيروت ١٩٨١ م.

- ابن حمديس: عبد الجبار بن أبي بكر بن محمد بن حمديس الصقلي السرقوسي (٥٢٧ هـ / ١١٣٢م)
- ديوان ابن حمديس، تحقيق إحسان عباس، بيروت ١٩٦٠ م.
- الحميري: محمد بن عبد المنعم الحميري (ت أواخر القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي)
- الروض المعطار في خبرة الأقطار، تحقيق إحسان عباس، مؤسسة ناصر للثقافة، بيروت ١٩٨٠ م.
- ابن حيان: أبو مروان حيان بن خلف بن حسين (ت ٤٦٩ هـ / ١٠٧٦ م)
- المقتبس في أنباء أهل الأندلس، تحقيق عبد الرحمن علي حجي، بيروت ١٩٦٥ م؛ تحقيق محمود علي مكي، بيروت ١٩٧٣ م.
- ابن الخطيب: لسان الدين بن الخطيب محمد بن عبد الله (ت ٧٧٦هـ/١٣٧٤م)
- أعمال الأعلام فيمن بويغ قبل الإحتلام من ملوك الإسلام، تحقيق إ. بروفنسال، دار المكشوف، بيروت ١٩٥٦ م.
- الإحاطة في أخبار غرناطة، تحقيق عبد الله عنان، مكتبة الخانجي، القاهرة ١٩٧٣ م.
- ابن خلدون: أبو زيد عبد الرحمن بن محمد (ت ٨٠٨هـ/١٤٠٥م)
- المقدمة، تحقيق علي عبد الواحد وافي، القاهرة ١٩٦٥ م.
- كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوى السلطان الأكبر، تحقيق خليل شحادة، مراجعة سهيل زكار، دار الفكر، بيروت ١٩٩٦ م.
- ابن دحية: أبو الخطاب عمر بن الحسن بن علي بن محمد بن دحية (ت ٦٣٣هـ / ١٢٣٦ م)
- المطرب من أشعار أهل المغرب، تحقيق ابراهيم الإيباري وحامد عبد المجيد وأحمد بدوي، راجعه الدكتور طه حسين، المطبعة الأميرية، القاهرة ١٩٩٣ م.
- الزهري: أبي عبد الله محمد بن أبي بكر الزهري (ت أواسط ق ٦ هـ / ١٢ م)
- كتاب الجغرافية، تحقيق محمد حاج صادق، دمشق ١٩٦٨ م.
- ابن سعيد: علي بن موسى بن محمد (ت ٦٧٥ هـ / ١٢٨٦ م)
- المغرب في حلى المغرب، تحقيق شوقي ضيف، دار المعارف، القاهرة ١٩٦٤ م.
- ابن السماك: أبي القاسم محمد بن أبي العلاء محمد بن السماك (ت ق ٨ هـ / ١٤ م)
- الزهرات المنثورة في نكت الأخبار المأثورة تحقيق محمود علي مكي، مجلة المعهد المصري للدراسات الإسلامية، مدريد ١٩٧٨ م.
- ابن الشباط: محمد بن علي بن محمد المصري التوزري (ت ٦٨١ هـ/١٢٨٢م)
- قطعة من وصف الأندلس وصقلية من كتاب صلة السمط وسمة المرط، تحقيق أحمد مختار العبادي، صحيفة معهد للدراسات الإسلامية، المجلد ١٤، مدريد ١٩٦٧ - ١٩٧١ م.
- ابن عبد الحكم: عبد الرحمن بن عبد الله بن عبد الحكم (ت ٢٥٧هـ / ٨٧٠ م)
- فتوح مصر وأخبارها، تحقيق محمد صبيح، مؤسسة دار التعاون للطبع والنشر، القاهرة ١٩٧٤ م.
- ابن عبدون: أبو محمد عبد المجيد (ت ٥٢٠هـ/١١٢٦م)
- ثلاث رسائل أندلسية في الحسبة والمحتسب، نشر. أ. ليفي بروفنسال، مطبعة المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية، القاهرة ١٩٥٥ م.
- ابن عذاري المراكشي: أبو العباس أحمد بن محمد (كان حياً سنة ٧١٢هـ/١٣١٢م)
- البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق ج. س. كولان وأ. ليفي بروفنسال، دار الثقافة، بيروت ١٩٨٣ م.

- العذرى: أحمد بن عمر بن أنس الدلائى (ت ٤٧٨هـ / ١١٨٥ م)  
-ترصيع الأخبار وتنويع الآثار، والبستان فى غرائب البلدان ، تحقيق عبد العزيز الأهوانى، المعهد المصرى للدراسات الإسلامية ، مدريد ١٩٦٠ م.
- القروينى: زكرياء بن محمد بن محمود (ت ٦٨٢هـ / ١٢٨٣ م)  
-آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر ، بيروت ١٩٦٠ م.
- ابن القوطية: محمد بن عمر بن عبد العزيز بن إبراهيم (ت ٢٦٧هـ / ٨٨٠ م)  
-تاريخ افتتاح الأندلس، تحقيق عبد الله أنيس الطباع، بيروت ١٩٥٧ م.
- الكندى: أبو عمر محمد بن يوسف بن يعقوب الكندى المصرى (ت بعد ٣٥٥هـ / ٩٦٥ م)  
-كتاب الولاة وكتاب القضاة ، دار الكتاب اللبنانى ، بيروت ٢٠٠٨ م.
- مؤلف مجهول: من كتاب القرن ٤هـ / ٩ م .  
-أخبار مجموعة فى فتح الأندلس وذكر أمراتها والحروب الواقعة بينهم، تحقيق إبراهيم الإبيارى، دار الكتاب المصرى بالقاهرة ، دار الكتب الإسلامية ، دار الكتاب اللبنانى ، بيروت ١٩٨١ م.
- المسعودى: أبو الحسن بن على بن الحسين (ت ٣٤٦هـ / ٩٧٥ م)  
-مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق محمد محيى الدين عبد الحميد ، المكتبة التجارية ، مطبعة السعادة ، القاهرة ١٩٦٤ م.
- المقرئ: أحمد بن محمد بن أحمد المقرئ التلمسانى (ت ١٠٤١هـ / ١٦٣٣ م)  
-فنج الطيب من غصن الأندلس الرطيب وذكر وزيرها لسان الدين بن الخطيب، تحقيق إحسان عباس، دار صادر، بيروت ١٩٨٨ م.
- ياقوت الحموى: شهاب الدين أبو عبد الله البغدادى (ت ٦٢٦هـ / ١٢٢٨ م)  
-معجم البلدان، دار صادر، بيروت ١٩٧٧ م.
- اليعقوبى: أحمد بن أبى يعقوب بن واضح (ت ٢٨٤هـ / ٨٩٧ م)  
-تاريخ اليعقوبى، دمشق ٢٠١٠ م.

#### المراجع العربية

- إبراهيم بكير بحاز: الدولة الرستمية، منشورات ألفا، الجزائر ٢٠١٠ م.
- أحمد رمضان أحمد: تاريخ فن القتال البحرى فى البحر المتوسط " العصر الوسيط (٣٥هـ / ٦٥٥ م - ٩٧٨ / ١٥٧١م) مطبعة هيئة الآثار المصرية، سلسلة الثقافة الأثرية والتاريخية ، مشروع المائة كتاب ، العدد 7 (د . ت)
- آدم متز: الحضارة الإسلامية فى القرن الرابع الهجرى، تعريب محمد عبد الهادى أبو ريدة، القاهرة ١٩٤١ م.
- أرشيبالد. ر. لويس: القوى البحرية والتجارية فى حوض البحر المتوسط "ق ٥هـ / ١١ م"، ترجمة محمد عيسى، القاهرة ١٩٦٠ م.
- السيد عبد العزيز سالم:  
-البحرية الإسلامية فى المغرب والأندلس، بيروت ١٩٦٩ م.  
-تاريخ المسلمين وآثارهم فى الأندلس، بيروت ١٩٨٠ م.  
-تاريخ وحضارة الإسلام فى الأندلس، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية ١٩٩٨ م.  
-تاريخ مدينة المرية الإسلامية، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية ١٩٨٤ م.
- السيد عبد العزيز سالم ، وأحمد مختار العبادى :  
-تاريخ البحرية الإسلامية فى حوض البحر الأبيض المتوسط (البحرية الإسلامية فى المغرب والأندلس) مؤسسة شباب الجامعة ، الإسكندرية ١٩٩٣ م ، ج ٢ .

- سحر عبد العزيز سالم: شاطبة الحصن الأمامي لشرق الأندلس في العصر الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية ١٩٩٥ م.
- سيدة كاشف: مصر في فجر التاريخ، بيروت ١٩٤٧ م.
- إميل لودفيغ: البحر المتوسط، تعريب عادل زعيتر، القاهرة ١٩٥٢ م.
- جوزيف رينو: الفتوحات الإسلامية، تعريب اسماعيل العربي، بيروت ١٩٨٤ م.
- حسن أحمد محمود: تاريخ الغرب الإسلامي، بيروت ١٩٨١ م.
- حسين مؤنس:
  - الجغرافيا والجغرافيين في الأندلس، مجلة معهد الدراسات الإسلامية بمدريد ١٩٧٩ م.
  - تاريخ المسلمين في البحر المتوسط، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة ١٩٩٣ م.
  - غارات النورمانيين على الأندلس بين سنتي ٢٢٩ و ٢٤٥هـ / ٨٤٤ و ٨٥٩ م، دار المعارف بمصر، بحث مستخرج من مجلة الجمعية الملكية للدراسات التاريخية، المجلد الثاني مايو ١٩٤٩م، العدد الأول.
  - فجر الأندلس، القاهرة ١٩٥٩ م.
  - معالم تاريخ المغرب والأندلس، دار الرشاد، القاهرة ١٩٩٢ م.
- حمدى عبد المنعم حسين:
  - التاريخ السياسى لمدينة إشبيلية فى العصر الأموى، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية ١٩٨٧م.
  - تاريخ المغرب والأندلس، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية ١٩٨٦ م.
- درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، مطابع الأهرام التجارية، الإسكندرية ١٩٧٤م.
- ستيفن رسيما: الفتوحات الإسلامية، تعريب عبد العزيز جاويد، القاهرة ١٩٦١ م.
- سعد زغلول عبد الحميد: تاريخ المغرب العربي، منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٧٩ م.
- سليم أنطون مرقس: حضارات غارقة، القاهرة ١٩٦٥م.
- طرخان ابراهيم على: المسلمون فى أوروبا فى العصور الوسطى، القاهرة ١٩٦٦ م.
- عبد العزيز بن عبد الله: دور الملاحة المغربية فى البحار طوال ألف عام، مجلة المناهل عدد ٣٢، الرباط ١٩٨٥ م.
- عبد الناصر ياسين: الأعلام البحرية "تاريخها، ومهامها، وتصاويرها فى المخطوطات والفنون الإسلامية" الناشر مكتبة زهراء الشرق، القاهرة ٢٠٠٨ م.
- فلهم هونرباخ: البحرية العربية وتطورها فى البحر المتوسط، تطوان ١٩٥٤ م.
- فيليب حتى: تاريخ العرب، تعريب محمد مبروك، القاهرة ١٩٥٣ م.
- كلود كاهن: تاريخ العرب والشعوب الإسلامية، تعريب بدر الدين القاسم، بيروت ١٩٨٣ م.
- كمال السيد أبو مصطفى:
  - تاريخ الأندلس الإقتصادى، مركز الاسكندرية للكتاب (د. ت).
  - دراسات فى تاريخ وحضارة المغرب والأندلس، مركز الأسكندرية للكتاب، ١٩٩٧ م.
- محمد بن تاويت: دولة الرستميين أصحاب تاهرت، صحيفة معهد الدراسات الإسلامية، مدريد ١٩٥٧م.
- محمد عبد الله عنان:
  - دولة الإسلام فى الأندلس، مكتبة الخانكي، القاهرة ١٩٩٧ م.
  - مواقف حاسمة: القاهرة (د- ت).

- محمود اسماعيل:
  - الإدارة - حقائق جديدة، مكتبة مديولى، القاهرة ١٩٧٨ م.
  - الأغلبية - سياستهم الخارجية، فاس ١٩٧٨ م.
  - تاريخ المغرب والأندلس، القاهرة ٢٠١٤ م.
  - الخوارج فى بلاد المغرب، الدار البيضاء، ١٩٧٩ م.
- نهلة شهاب أحمد: دراسات فى تاريخ المغرب والأندلس، دار الكتب العلمية، بيروت ٢٠٠٩ م.

#### المراجع الأجنبية

- Annales Carolingiennes – R.O.M.M. n 0 35 annee 1983.
- Chaunu (P): Seville et L` Atlantique. Paris 1972.
- Chronicon Albeldesne: in Cronicas Asturianas, Introduccion y edicion criticacde JUAN GIL FERNANDEZ Traduccion y notas de JOSE . L . MORALEJO , Estudio preliminary de JUAN I . RUIZDELA PENA , Universidad de Oviedo, 1985.
- CRONICA MOZARABE de 754 (1980) : Edicion critica y traduccion , M . C . DIAZ Zaragoza , 1980 .
- Guichard (P): Les debuts de la piraterie Andalouse en Mediterranee occidental (798- 813). R. O. M. M. n° 35, 1983.
- Jabinet (M. C): Histoire des transports et voyage de la pre`histoire aux grandes decouvert. Les dossiers de L`histoire , Paris , 1978 n° 14.
- Lombarad (M) ;
  - Espaces et reseaux du Haut mouen – age. Paris 1972.
  - Les Textiles dans le monde musulman du V11<sup>e</sup> au X 11<sup>e</sup>, Paris 1978.
  - L ` islam dans sa premiere grandeur , ed Flammarion ( V11 - au X11) Paris 2012.
- Pirenne (H): Mahomed et Charlemagne. 6<sup>eme</sup> ed - Paris, 1986.
- Provençal (E.L): La Peninsule Iberique au moyen-age, Leiden 1938.
- Provençal (E.L): Histoire de L`Espagne Musulmane au X<sup>eme</sup> aieole, Paris, 1930.1950
- Provençal Vernet (Juan): La cartografia Nautica tiene un origen Hispano – Aarab” Revista del instituto Egipio de Estudios Islamicos ‘ Ano` primero 1953 , Madrid.
- Simonet (F. J ): Historia de los mozarabes de Espana , Madrid 1998.
- Vernet (J): La Cartografia Nautica , tiene un origen Hispano-Arabe, Revista del Instituto Egipio de Estudios, n° 1, Madrid 1953 .