

## أنواع طرق المواصلات الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق الإسلامي

أ. د. عصام كاطع داود الشويلي الباحثة. وجدان عبد الزهرة عبود  
كلية التربية للبنات / جامعة البصرة

### الملخص

لقد لعبت الطرق والمواصلات دوراً كبيراً بتوثيق العلاقات الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق الإسلامي إذ ارتبطت الأندلس بتلك البلدان بشبكة من الطرق البرية والنهرية والبحرية التي يسرت على الرحالة والتجار والعلماء الترحال من وإلى بلاد الأندلس .

وخاصة أن هذه الطرق كانت في هذه المدة خاضعة لحكم المسلمين الأمر الذي ترتب عليه استمرار وتوطيد الاتصالات الاقتصادية والثقافية والحضارية بين أهل الأندلس وأهل المشرق الإسلامي، هذا فضلاً عن المواصلات التي وفرت للتجار نقل البضائع بمختلف أنواعها على الرغم من المعوقات الطبيعية والبشرية التي كانت تعرقل سير حركتها .

**Types and modes of economic  
transport between Andalusia  
and the countries of the Islamic  
East**

**Prof. Dr. Essam Dawood Al-Shwayli**  
**Researcher : Wijdan Abdul Zahra**  
**College of Education for Women/ University of Basrah**

**Abstract**

Road and transport have played a major role in documenting the economic relations between Andalusia and the countries of the Islamic East. Andalusia was associated with these countries with a network of roads, live ways and sea which facilitated travelers, traders and scientists traveling to and from Andalusia. Especially that these roads were in this period subject to the sultan of the Muslims which resulted in the continuation and consolidation of economic, cultural and civilizational relations between the People of Andalusia and the people of the Islamic Mashreq, as well as the transport that provided traders to transport goods, human obstacles that hampered the movement of movement.

## المقدمة :

إن الباحث في العلاقات الاقتصادية وتطورها يلاحظ أن تيار اقتصادي مزدهر كان يتم بين منطقتين رئيسيتين الأندلس بما فيها من خيرات وفيرة وبلدان المشرق الإسلامي ذات الاقتصاد المزدهر ، وقد فرضت قوانين الطبيعية على هاتين المنطقتين تنظيم عملية التبادل التجاري فيما بينهما عن طريق شبكة من الطرق البرية والنهرية والبحرية فضلاً عن ما توفر من وسائل نقل مختلفة في أنواعها وأحجامها وستطرق الآن الأهم وأشهر الطرق التجارية بين الأندلس وبلدان المشرق الإسلامي وهي كالآتي :-

### أولاً : الطرق البرية :

(١) طريق التجار الروس : يبدأ انطلاق رحلتهم من بلاد الفرنجة او الأندلس بالاتجاه الى السوس الأقصى ثم الى طنجة<sup>(\*)</sup>، وبعدها يجتازون افريقيا و مصر ثم يكملون سيرهم الى الرملة في فلسطين ومنها الى دمشق و بعدها الى الكوفة ثم الى بغداد ومنها الى البصرة ثم الى الاهواز و بعدها الى فارس ومنها الى كرمان ثم الى السند ومنها الى الصين<sup>(١)</sup>.

نقطة انطلاق هذا الطريق تبدأ من شرق المانيا ومنها الى إيطاليا وبعد اجتياز فرنجة يتجه الى الأندلس عن طريق نهر الرون وممر قطلونية ثم يكمل سيره باتجاه طنجة عبر مضيق جبل طارق ، فيجتاز بلدان المغرب الأقصى عن طريق سبتة والمغرب الأوسط عن طريق تلمسان ووهران والمغرب الأدنى عن طريق القيروان وطرابلس وصولاً الى برقة ثم مصر ثم يسير باتجاه بلاد الشام ماراً بالرملة ودمشق ثم العراق ماراً بالكوفة وبغداد والبصرة<sup>(٢)</sup>.

(٢) ويخرج طريق من مدينة اشبيلية الى الموانئ الشرقية عند لقنت ومنها يتجه الى تاهرت<sup>(\*\*)</sup>، ثم الى تونس ومنها الى القيروان وبعدها يكمل سيره الى مدن المشرق الإسلامي<sup>(٣)</sup>

٣) وايضاً من اشبيلية يخرج طريق آخر يتجه الى سلا ثم الى لبلبة ومنها الى مصر ويواصل سيره الى سواحل ومدن بلاد الشام و ينتقل بعد ذلك الى بطرسوس ومنها ينطلق الى انطاكيا ثم الى خليج القسطنطينية (٤).

٤) يبدأ انطلاق هذا الطريق من بغداد ثم الى الفسطاط مجتازاً هيت و الرصافة وغيرها من المناطق في العراق و دمشق وطبرية(\*\*\*)، والعريش في بلاد الشام و بعدها يسلك طريقه الى الاسكندرية ومنها الى طرابلس(\*\*\*\*) ماراً بعدة مدن ومنها يتجه الى مدينة قابس(\*\*\*\*\*) مجتازاً قصر الدرق و الغوارة ثم يسير الى القيروان وعند هذه المحطة اما يكمل سيره الى الأندلس او يحط في المراكز الاقتصادية في المغرب لسد ما ينقص بضائعهم من سلع و منتجات ثم يتم نقلها الى بلاد الأندلس(٥).

٥) طريق تجار اليهود الرذانية(\*\*\*\*\*)

قد اعطى ابن خرداذبة وصفاً لهم فيقول عنهم "يتكلمون العربية والفارسية والرومية والافريقية والأندلسية والصقلية ، وانهم يسافرون من المشرق الى المغرب ومن المغرب الى المشرق براً وبحراً.... ويركبون من فجة (\*\*\*\*\*) في البحر الغربي فيخرجون بالفرما ويحملون تجارتهم على الظهر الى القلزم ... ثم يركبون البحر الشرقي من القلزم(البحر الأحمر)الى الجار وجدة ثم يمضون الى السند والهند والصين ... حتى يرجعون الى القلزم ...ف ربما عدلوا بتجارتهم الى القسطنطينية فباعوها من الروم و ربما صاروا بها الى ملك الفرنجة فيبيعونها هناك ، وان شأوا حملوا تجارتهم من فرنجة في البحر الغربي فيخرجون الى انطاكيا ...."

وبعد ذلك ينتقلون الى (حوران) بواسطة الدواب ثم يركبون نهر الفرات فيدخلون قناة نهر عيسى والتي عن طريقها يصلون مباشرة الى بغداد ثم الى دجلة ثم الى الابلبة وبعدها يركبون البحر الى ساحل عمان ثم السند والهند والصين(١).

## ثانياً: الطرق النهرية :

لقد كان للانهار دور في نقل البضائع الأندلسية لبلدان المشرق الإسلامي عن طريق اتصالهم بالبحر المتوسط ومن هذه الانهار هي :

(١) نهر الوادي الكبير الذي يربط بين الكثير من المدن الأندلسية ، فهو ينبع من جبل مدينة شقورة (\*\*\*\*\*) ينقسم الى فرعين فرع يتجه الى الغرب ويصب في المحيط الاطلسي. اما الفرع الاخر والذي يطلق عليه بالنهر الابيض يتجه الى مرسية شرقاً ويصب في البحر الرومي(البحر المتوسط)<sup>(٧)</sup>.

(٢) ومن الأنهار الأخرى التي اتخذت مسلكاً في الطرق التجارية ، نهر ابرة الذي يخرج من البرت (البرانس) مجتازاً مدينة سرقسطة و يصب في البحر المتوسط اذ كان هذا النهر يعج بالمراكب التجارية الصغيرة لحمل البضائع<sup>(٨)</sup>.

(٣) نهر شوكر الذي تميز بشهرته وينبع من جبل الشارات ويجري باتجاه جزيرة سومر ويصب في البحر المتوسط بين بالونية ودانية<sup>(٩)</sup> .

رابعاً: فضلاً عن هذه الأنهار توجد أنهار أخرى وسنوردها مجملة ، وهي نهر شقر الذي يشبه نهر النيل بجريان مياهه<sup>(١٠)</sup> ، ونهر تذابير<sup>(١١)</sup> ، ونهر شنتمرية وجميع هذه الانهار تتحدر من الأندلس وتصب في البحر المتوسط ،فضلاً عن النقاء نهري اقليش ورياح مكونات نهراً كبيراً يصب في البحر المتوسط ، ناهيك عن جبل الشارة الذي ينبع منه اثنتا عشر نهراً سته منه تجري في البحر المتوسط والقسم الاخر يصب في المحيط الاطلسي<sup>(١٢)</sup> ومما يلاحظ جميع هذه الانهار تتصل بالبحر المتوسط ، الا أن المصادر لم تعطينا أي توضيح عن اتصالها ببلدان المشرق ، وبما ان البحر المتوسط هو حلقة الأتصال بين الأندلس وبلدان المشرق فهذا يعني تتحدر منه اما الى مراكز التجارية في مصر ومنها تنطلق لبقية بلدان المشرق او ترسو في السواحل الشرقية للبحر المتوسط و ثم تكمل سيرها للمناطق التي نقصدها .

٦) وبما أن مدينة أشبيلية كانت مركزاً مهماً لانطلاق السفن منها بلدان المشرق عن طريق المحيط الأطلسي ولرسو السفن القادمة اليها من المشرق بعد انطلاقها من المغرب وأجتيازها المحيط الأطلسي يجب أن نشير للطرق النهرية التي كانت عند المحيط الأطلسي ثم تكمل سيرها الى بلدان المشرق بعد أجتيازها المغرب الإسلامي ومن هذه الأنهار التي كانت تتطلق منها وهي :-

نهر الوادي الكبير وقد نوهنا اليه سابقاً بعد أن ينبع من شقورة يتجه الى أستجة قرطبة وأشبيلية - غرباً ويصب في المحيط الأطلسي تميزه هذا الطريق بكثرة حركته التجارية سواء من قرطبة وغيرها من المدن باتجاه أشبيلية أو من هذه المدن باتجاه أشبيلية والمحيط الأطلسي<sup>(١٣)</sup> ، وهذا ما عبر عنه ابن حيان<sup>(١٤)</sup> بقول (( السفن تجري فيه صاعدة ونازلة )) وذكر بأنه يصلح للملاحة كان مجراه الأدنى في الأنتين والسبعين ميلاً الأخيرة من طول العام ، ولهذا كان يحج بالسفن التجارية الصاعدة والنازلة عليه .

٧) وللرحيل للمشرق الإسلامي أتخذ طريقاً نهرياً آخر باتجاه الغرب وهو نهر تاجه يبدأ خروج هذا النهر من الجبال المتصلة التي تقع في الشمال الغربي من البوننت<sup>(١٥)</sup>، ثم يتجه الى طليطلة<sup>(١٦)</sup> وبعدها الى شنترين ماراً بطلييرة ، ثم الى أشبونة فيصب في المحيط الأطلسي<sup>(١٧)</sup> .

٨) نهر يانة الذي يبلغ طوله ثلاثة وعشرون ميلاً<sup>(١٨)</sup> ، ويعرف أيضاً بنهر أنه نسبة الى قرية آنة القريبة من قلعة رياح ينبعث هذا النهر من المنطقة الواقعة غرب جبل شلير ماراً بقلعة رياح متجهاً الى بطليوس<sup>(١٩)</sup>

### ثالثاً : الطرق البحرية :

١) طريق تجار الروس البحري : يرتحلون من الأندلس باتجاه صقلية فيسلكون البحر المتوسط ، ويدفعون العشر لصاحب الروم ، او يتخذوا نهر تنس طريقاً لهم ومنه يتجهون لمدينة الخزر فيدفعون العشر لصاحبها ثم يسيروا لبحر جرجان بواسطة الابل

## أنواع طرق المواصلات الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق

الى بغداد وبرفقتهم الخدم الصقالبة(\*\*\*\*\*) ليترجموا عنهم وبعد ذلك يدفعون الجزية للمسلمين(٢٠) .

٢) يبدأ هذا الطريق من المرية الى الاسكندرية مباشرة عن طريق البحر المتوسط اذ كانت الاسكندرية من اكثر مدن مصر ارتباطاً بموانئ الأندلس لتمييزها بموقع جغرافي مهم فهي تقع في الجزء الشمالي الغربي من دلتا النيل فهذا الموقع قريباً من موانئ المغرب الإسلامي(٢١) وفي ذلك ذكر ناصر خسرو بقوله "ان بحر الاسكندرية كان يمتد حتى القيروان الذي يفصلها عن مصر مسافة مائة و خمسين فرسخاً" وعلى الرغم من ان الاسكندرية لم تكن في نطاق بحث دراستنا الا انه لا يمكن اغفال دورها الاقتصادي باعتبارها محطة مهمة لرسو السفن الأندلسية عند قدومها لبلدان المشرق الإسلامي والرحيل منها لبلاد الأندلس؟ .

٣) فضلاً عن هذه الطرق يوجد طريق اخر تسلكه السفن يبدأ من البحر المحيط(المحيط الاطلسي) وبعدها يسلك نهر الكارون ناقلة منتجات النحاس والقصدير الذي يحملان من انكلترا وايرلندا وتتجه بها الى تريونة ثم تجتاز البحر المتوسط بواسطة السفن الافرنجية الى الاسكندرية وتعد ايضاً مدينة شنترين نقطة انطلاق ثانية لها(٢٢) .

٤): يخرج هذا الطريق من مدينة اشبيلية الى مالقة ثم الى غرناطة ومنها الى المرية وبعدها الى بجانة في افريقية عن طريق البحر ثم يتجه الى المهديّة ومنها الى السواحل المصرية بعد اجتياز البحر وبعدها الى بلاد الشام ومنها الى بغداد وهو الطريق الذي سلكه ابن عربي(٢٣) .

٥) ينطلق هذا الطريق من بلاد الأندلس باتجاه المغرب الأقصى وصولاً الى سجلماسة ومنها الى تونس ثم الى الأسكندرية عن طريق البحر ثم الى القاهرة وبعدها الى بغداد ومنها الى بلاد فارس ثم بلاد المجر ومنها الى خوارزم وثم الى بغداد(٢٤)

وهذا ما يتعلق بالطريق الذي سلكه أبو حامد الغرناطي ، وفي طريق عودته وافته المنية في دمشق (٢٥) .

٦) فضلاً عن الطريق الذي سلكه ابن الرومية بعد اجتياز البحر عبر الى الشمال أفريقيا ومنها واصل طريقه الى مصر ومنها اتجه الى مكة ثم انطلق الى بغداد والموصل ودمشق ثم عاد الى بلاده بنفس الطريق (٢٦) .

٧) إضافة الى طريق اخر اجتازه ابن سعيد بعد خروجه من الأندلس أتجه الى تونس ومنها الى الإسكندرية ثم القاهرة (٢٧). ومنها الى الرحلي وبعدها سلك طريقة الى دمشق وبغداد وصولاً الى الحجاز ثم عاد الى تونس وبعدها رجع الى بلدان المشرق الإسلامي (٢٨) .

٨) تبدأ نقطه انطلاقه من المرية يتم ركوب البحر وصولاً الى تونس عن طريق بجاية الى مصر ومنها الى بلاد الشام وعن طريقها يتوجه الى الحجاز و في العودة يسيروا بنفس الطريق وصولاً الى بونة (\*\*\*\*\*). ثم مالقة و بعدها رندة والجزيرة الخضراء حتى يصل الى سبته. وهو الطريق الذي سلكه ابن رشيد في رحلته لأداء فريضة الحج (٢٩) .

مما يلاحظ في بعض الاحيان لا يوجد اختلاف في الطرق الذي سلكها الرحالة عن الطرق التي اوردها سالفاً فقط الاختلاف في المناطق التي انطلقوا منها في رحلتهم للبلدان المشرق الإسلامي.

٩) يختلف هذا الطريق عن الطرق الاخرى لان نقطة انطلاقه تكون من الشمال الاسباني اذ يخرج من تطيلة ثم الى سرقسطة ماراً ببرشلونة وبعدها مرسيليا بحراً ومنها الى جنوب ايطاليا مروراً في عدة مدن و يستمر في طريقه وصولاً الى قبرص (\*\*\*\*\*)، ثم الى انطاكيا وبعدها صيدا وصور و عكا ثم الى دمشق وحلب ومنها يسلك طريقه الى الموصل و بغداد ثم الى بلاد فارس. وهو الطريق الذي اتخذه بنيامين التطيلي في رحلته للمشرق الإسلامي (٣٠).

## أنواع طرق المواصلات الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق

١٠)ثامناً: يبدأ هذا الطريق من غرناطة باتجاه سبتة ثم يجتاز قصر مسمودة(\*\*\*\*\*)وبعدها تسلك السفن محاذة بر الأندلس للاتجاه غرباً وصولاً الى صقلية(\*\*\*\*\*)موراً بالجزر الشرقية ميروقة و منروقة و يابسة وبعدها تبحر السفن الى الاسكندرية ومنها الى جزر الحمام و المسافة بينها وبين جزر الحمام اربعمائة ميل اما بالنسبة للمسافة من سبتة الى الاسكندرية فقطعها السفن في حوالي شهر واحد وبين صقلية ومصر عشرين يوماً ثم تكمل سيرها الى الحجاز وبعدها الى العراق وفي العودة يسلك البحر ايضاً مروراً بجزيرة صقلية وأن ما تطرقنا اليه هو الطرق الذي قطعه ابن جبير<sup>(٣١)</sup>.

## ثانياً : أنواع وسائل النقل

### أ- النقل البري:

إن الحديث عن الطرق التجارية يجرنا الى الحديث عن الوسائل المستعملة في نقل البضائع عبر هذه الطرق

ومن أولى هذه الوسائل (البغال) التي استخدمها الأندلسيون بكثرة ،لقدرتها على تحمل مشاق السفر والسير في الطرق الجبلية الوعرة ،ناهيك عن سرعتها وحسن سيرها. (٣٢)

والى جانب البغال استخدمت الحمير والخيول لنقل البضائع الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق الإسلامي ، ومن البضائع التي تحملها تلك الوسائل الحرير والقطن والتوابل وغيرها<sup>(٣٣)</sup>. هذا فضلاً عن استخدام الإبل لقطع المسافات البعيدة.<sup>(٣٤)</sup>

ومن الاحتياطات التي اتخذها مالكيها عند اكترائها هي تدوين اسم المؤجر والمستاجر في العقد .

ونوعية البضائع المحمولة والبلد المرتحل اليه، والطريق الذي يسلكه وتحديد نوعية الدابة بغلاً او حماراً او فرساً وذكر محاسنه وعيوبه<sup>(٣٥)</sup> وحث الفقهاء على التعامل برفق مع هذه الدواب بعدم ضربها ، ولا يجوز تحميلها بسلع اكثر من طاقتها<sup>(٣٦)</sup>.

اما وسائل النقل البري لبلدان المشرق الإسلامي فهي مشابهة لتلك التي اوردناها ،وان ما اشتهرت به هي الجمال ذات السنام الواحد ،اذ كانت تسير على شكل قوافل طويلة، يصل عددها تقريبا الى اربعة الاف وسبعمائة جمل<sup>(٣٧)</sup> ، فاستخدمت في المسافات البعيدة لقدرتها على تحمل الصعاب ،ولهذا شاع استخدامها لحمل معظم تجارات العرب<sup>(٣٨)</sup>

واضف ال ذلك من الواجب الأخذ بها بعين الاعتبار هي معرفة اوقات انطلاق الرحلة ، التي يجب ان تكون في فصل الخريف او بداية فصل الربيع لان في هذه الفصول تكون الاجواء مناسبة لسير القوافل وان ما يعرقلها هو فصل الصيف والشتاء بسبب ارتفاع درجات الحرارة صيفاً وشدة البرودة شتاءً<sup>(٣٩)</sup> ويجب على التجار او الرحالة ان يصطحبوا معهم دليل (كشاف) تجنباً لمخاطر الطريق، ومن الشروط الواجب توفرها في الكشاف ان يكون على معرفة تامة بالطرق ، واماكن تواجد الابار واكراء اماكن لإيواء التجار في المناطق التي ينزلون بها، ويعطي تنبيهاً لسكان تلك المناطق من اجل القيام بالضيافة<sup>(٤٠)</sup>.

وتحدد اجرة الكشاف حسب المهام التي يقوم بها فقد ذكر ابن بطوطة<sup>(٤١)</sup> ان الكشاف الذي رافق رحلتهم كان من مسوقة ،وتمن كراهه الف مثقال ذهب.

ولتأمين الطرق أكثر كانوا يسعون لكسب ود بعض القبائل المقيمة على الطرق التجارية عن طريق تقديم الهدايا لرؤسائهم<sup>(٤٢)</sup> . والبعض من القبائل وفرت حماية للقوافل مقابل الحصول على بضائع مختلفة وذكر ايضاً ابن بطوطة نصاً بهذا الصدد بقوله "سافرت من كوكو الى تكدا في البر مع قافلة كبيرة للغدامسين ثم وصلنا الى بلاد بردامة ، وهي قبيلة البربر لا تسير القوافل الا مع خفارتهم"<sup>(٤٣)</sup> ودفع الضرائب المفروضة عليهم عند مرورهم بالمراكز التجارية وغالباً ما تكون من السلع المتاجر بها<sup>(٤٤)</sup>

ب: النقل البحري :

قبل ان تتطرق لوسائل النقل البحري المستخدمة في العلاقات الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق الإسلامي يجدر بنا ان نبدا حديثنا بتأسيس صناعة السفن ومراحل تطورها في بلاد الأندلس .

وان الحديث عن تأسيس صناعة السفن في بلاد الأندلس يدفعنا الى التساؤل عن السبب الذي دفع الأندلسيين للاهتمام بهذه الصناعة ولعل السبب في ذلك يكمن في طبيعة بلاد الأندلس البحرية التي فرضت على اهلها ان يولوا هذه الصناعة قسطاً وافراً من رعايتهم و اهتمامهم فالموقع الجغرافي لبلادهم ، ولإحاطتهم بالبحر من ثلاث جهات حتمت على اهلها حماية سواحلهم بالبحر من الهجمات الخارجية<sup>(٤٥)</sup> ابتداءً من عهد عبدالرحمن الداخل (١٣٨-١٧٢هـ/٧٥٥-٧٨٨م) الذي شرع ببناء دورٍ لصناعة السفن في المرية وقرطاجة ودانية وطرطوشة الى جانب الدور السابقة<sup>(٤٦)</sup> لكنها لا ترتقى لمستوى يمكنها الذود عن البلاد ولعل السبب في ذلك ان انشغال الاموين بعدائهم القائم مع العباسيين ابعدهم عن الاهتمام في القوة البحرية<sup>(٤٧)</sup> ، فضلاً عن انشغالهم بهجمات الدولة الكارولنجية وتقديمهم العون والمساعدة للممالك الاسبانية لاثارة الفوضى والاضطرابات في الأندلس وهكذا كان الاسطول الأندلسي لا يرتقى لمستوى يمكنه حماية السواحل الأندلسية<sup>(٤٨)</sup> ومجابهة التحديات الخارجية ولكن افاق الأندلسيون من غفلتهم في عهد الامير عبدالرحمن الاوسط(٢٠٦-٢٣٨هـ/٨٢١-٨٥٢م) بعد ان ادرك الامير ان بالاسطول البحري يستطيع ان يحقق نصراً على اعداءه الكارولنجيين<sup>(٤٩)</sup> ولهذا اعد الامير عبدالرحمن الاوسط قوته البحرية على السواحل الشرقية للاندلس ثم بدا بهجماتهم البحرية سنة(٢٢٤-٢٣٦هـ/٨٣٨-٨٥٠م) على سواحلها فدمروا قواعدها العسكرية في مرسيليا<sup>(\*\*\*\*\*)</sup> وغيرها<sup>(٥٠)</sup>

والى جانب ذلك سير الامير اسطولاً مؤلف من (٣٠٠مركباً) فتح فيه جزيرتي منروقة ومنروقة سنة(٢٣٤هـ/٨٤٨م)<sup>(٥١)</sup>

إضافة الى سبباً آخر دفع الأندلسيين للأهتمام بالأسطول الحربي وهو وجود المواد الاولية اللازمة لصناعة السفن ولا سيما الاخشاب فضلاً عن توفر مادة القير الذي تطلّى به السفن لمنع تسرب الماء الى داخلها<sup>(٥٢)</sup>

واضف الى ذلك ان الغارات النورماندية على السواحل الشمالية الغربية والتي سبق الاشارة الى ذكرها، هي السبب الاساسي الذي دفع الأندلسيين الى الاهتمام بالقوة البحرية<sup>(٥٣)</sup> فبعد هجماتهم شرع الامير عبدالرحمن الاوسط وامره ببناء داراً لصناعة السفن في اشبيلية لمجابهة هجماتهم، والدليل على ذلك ان النورمان عندما عادوا هجماتهم على السواحل الأندلسية تصدى لها الاسطول الأندلسي بقوة نتيجة لتنامي الاسطول الأندلسي<sup>(٥٤)</sup> وقام النورماندين بمحاولات اخرى للاستيلاء على الأندلس لكنهم فشلوا ونتيجة لهذه الهزائم المتكررة توقفت أطماعهم في السيطرة على السواحل الأندلس على سواحل الأندلس مدة تزيد عن قرن ونصف حتى اوائل النصف الثاني من القرن (١٠/هـ/١٠٠٠م)<sup>(٥٥)</sup>

وكذلك الخليفة عبد الرحمن الناصر أولى الأسطول عناية كبيرة من الجهة الشرقية المتمثلة بالدولة الفاطمية فضلاً عن الهجمات النورماندية<sup>(٥٦)</sup> وغارات الدولة الكارولنجية<sup>(٥٧)</sup> وبلغ عدد السفن في عهده الى (٣٠٠) مركباً<sup>(٥٨)</sup> و البعض الاخر يذكر وصلت الى (٢٠٠) مركباً<sup>(٥٩)</sup> بينما الفهداوي<sup>(٦٠)</sup> يذكر ان عدد قطع الاسطول الأندلسي على عهد الناصر كان اكثر بكثير مما ذكر لان عبدالرحمن الاوسط عندما غزا جزيرتي ميروقة ومنروقة كان باسطول مكون من (٣٠٠) مركباً، فضلاً عن اهتمام الناصر بالاسطول واقامته للعديد من دور صناعة السفن فقد اضافت اعداداً اخرى من السفن الى الاسطول، وهذا بدوره ادى الى زيادة عدد سفن الاسطول الأندلسي.

وبعهد ملوك الطوائف (٥٤٢٢هـ-٤٤٨٤هـ/١٠٣٠م-١٠٩١م) فقدت الأندلس قوتها البحرية لاثارة الفتن والاضطرابات من جهة وظهور دويلات متعددة حاولت كلا منها بسط سيطرتها وتوسيع حدود دولتها على حساب الاخرى<sup>(٦١)</sup> فانعكس ذلك سلباً على النشاط الحربي فنقلص عدد السفن في معظم المدن الأندلسية، والبعض منها

## أنواع طرق المواصلات الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق

استمر اهتمامهم بصناعة السفن ولا سيما مدينة المرية<sup>(٦٢)</sup> إذ كان المعتصم بن صمادح يوليها اهتماماً كبيراً أو كذلك الحال لمدينة اشبيلية<sup>(٦٣)</sup>

وأستعاد الأسطولي الأندلسي قوته بدخول المرابطين الى الأندلس أذ حرصوا حرصاً شديداً على نمو أسطولهم البحري منذ أن بدأوا بفتوحاتهم في المغرب لأهمية الأسطول لهم سواء على الصعيد السياسي أو الاقتصادي بالرغم من بداوتهم وقلة خبرتهم البحرية بحكم تغلب الطابع البدوي عليهم ، بينما ذكر آخرون أن البداية الحقيقية لأهتمام المرابطين بالأسطول عند دخولهم بلاد الأندلس

عندما احرزوا نصراً عظيماً على الفونسو السادس سنة (٤٧٩هـ-١٠٨٦م) وقد امكنهم هذا النصر من بسط نفوذهم في الأندلس وخلع ملوك الطوائف بعد ذلك، وانهم استفادوا بما تمتلكه الأندلس من امكانيات مادية و كفايات بشرية في الشؤون البحرية وبذلك اصبح لديهم اسطول بحري قوي<sup>(٦٤)</sup> واستمر المرابطون محافظين على قوة اسطولهم الى ان انتهى امرهم على يد الموحدين، وبعد السلطة اليهم (الموحدين) ادركوا اهمية الاسطول البحري فنهضوا لبناء سفن اخرى الى جانب السفن السابقة حتى بلغ اوج قمته في عهد ابي يعقوب المنصور<sup>(٦٥)</sup> .

وانّ تأسيس الأسطول التجاري في الأندلس جاء استمراراً للأسطول الحربي وهذا يعني ان هناك تلازماً شديداً بينهما في الوقت الذي يقوم فيه الاسطول التجاري بممارسة نشاطه التجاري يقوم الاسطول الحربي بتوفير الحماية له من أعمال القرصنة<sup>(٦٦)</sup> .

وقد زحرت كتب مؤرخي العرب وغيرهم في العصور الوسطى ، وأسفار الرحالة والمستكشفين بمئات من أسماء السفن كما حظيت لغة العرب وأشعارهم بالكثير من أسماء السفن وأدواتها، مما يؤكد خبرتهم الواسعة بركوب البحر ووسائله<sup>(٦٧)</sup> فمن أشهر تلك السفن هي :-

(١) الطريدة : إحدى مراكب البحر المتوسط التي تتميز بكبر حجمها وتكون لها مؤخرة تفتح وتغلق بأبواب وفي معظم الأحيان تستخدم لحمل الخيول الحرب (٦٣) .

(٢) البغلة : من مراكب الخليج العربي التي تميزت بكبر أنواعها إذ كانت تحمل أكثر من خمسين طناً ، وتنتهي بمؤخرة مربعة الشكل (٦٤) .

(٣) البارجة : إحدى السفن الخليجية التي تستخدم لأغراض التجارة والحرب ، وتتألف البوارج من هيكل مسح مستو ، وأول من بنى هذا النوع هم الهولنديون ثم شاع استعمالها في كل أوربا (٦٥) ، وجاء في المخصص (٦٦) " البارجة سفينة من سفن البحر تتخذ للقتال ، وتقول ما فلان بارجة ، وجاء ذكرها في كتاب فتوح البلدان في عدة مواضع (٦٧) ، وأورد الطبري (٦٨) في حوادث سنة ٢٥١ هـ قائلاً ولخمس بقين من صفر دخل من البصرة الى بغداد عشر سفائن بحرية تسمى البوارج في كل سفينة أشتيام ، وثلاثة نفاطين ونجار ، وخباز وتسعة وثلاثون رجلاً من الجذافين والمقاتلة فيكون بذلك في كل سفينة خمسة وأربعين رجلاً " .

(٤) الأهورة : وهي من أسماء السفن أخذها العرب عن الهند بعد الإسلام وتشبه (٦٩) الطريدة إلا أنها أوسع منها وأقصر ، وعلى نصفها معرش من الخشب يصعد اليه على درج ، وعدد من يجذف بها حوالي أربعين رجلاً (٧٠) .

(٥) البدن : العويسة : أكثر السفن العمانية شهرة ولا تزال تستعمل حتى في الوقت الحاضر (٧١) ، استخدمت بصيد السمك وللنقل الساحلي وتعميمها منخفض مستقيم ذو صدر بارز، أما المؤخرة فعالية تثبت عليها الدفة بالحبال ، والبدن مركب قليل العمق إلا أنه أكثر عمقاً عند الدفة عن القاعدة وذلك لحفظ توازن هذه السفن عن السفن التي تستخدم للتجارة والتي عرفت بكبر حجمها ، ويكون لها صاريان يسمى العويسة وتتراوح الحمولة في البدن والعويسة من عشرين الى مائة طن ، ويبلغ معدل طول البدن خمسة وأربعين قدماً وعرضه حوالي عشرة أقدام (٧٢) .

## أنواع طرق المواصلات الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق

٦) البيتل : من السفن العمانية إذ وصفت بأنها ذو غاطس صغير وذو مقدمة مدببة ومؤخرة عالية بارزة وبحرك بواسطة الحبال ويبلغ حمولة مركب البيتل ذي الحجم الكبير مائتي طن ويزيد طوله على خمسة وسبعين قدماً، وله صاريان وأحياناً ثلاثة<sup>(٧٣)</sup>

٧) الآمدة : أستخدمت لأغراض تجارية تسير بالمجاديف في المياه الضحلة والجوي في المياه العميقة والمحيطات<sup>(٧٤)</sup> .

٨) بريجتين : سفينة حربية عرفت بصغر حجمها وخفتها وكانت تستخدم في بعض الأحيان لنقل البضائع وتحولت هذه السفن الى سفن شراعية يستعملها القراصنة في جولاتهم البحرية<sup>(٧٥)</sup> .

٩) بوتيز : أستخدمت هذه السفينة في العصور القديمة للتجارة وأستمر استخدامها حتى العصور الوسطى في سواحل فرنسا التجارية ثم أنتشرت في كل غرب البحر الأبيض المتوسط<sup>(٧٦)</sup>

١٠) السنبوق : أستخدم بكثرة بسواحل المحيط الهندي إذ وجد على سواحل قاليقوت<sup>(٧٧)</sup> ومما يدل على كثرة أستخدمه رؤية أبن بطوطة له ويسميه الضبوق في أكثر من مكان إذ راه في في مقدشو وفي ظفار وفي البصرة<sup>(٧٨)</sup> وقد أختلف المؤرخين بخصوص حجمه إذ ذكر دوزي<sup>(٧٩)</sup> أنه سفينة كبيرة تتراوح حمولتها ما بين ثمانين ومائة وثمانية أطنان وهي مكشوفة ليس لها ظهر مدببة المقدم عريضة المؤخر ولها شرع مربع بينما ذكر أبن بطوطة<sup>(٨١)</sup> أنه ركب من ساحل البصرة في ضبوق وهو القارب الصغير الى الأبله على حد قوله وبينها وبين البصرة عشرة أميال وعند كلامه عن سلطان مقدشو يذكر متى وصل مركب الى مقدشو يذهب اليه ضيوف السلطان، وعندما يشير الى ظفار يذكر أنه متى وصل مركب من الهند أو غيرها خرج عبيد السلطان الى الساحل وصعدوا في صنبوق الى المركب . وفي كتاب عمان وتاريخها البصري<sup>(٨١)</sup> يذكر نوعين من صنبوق أولهما وهو الصنبوق فقط وهو من أشهر

المراكب العربية في الخليج وعمان وجنوب الجزيرة العربية والبحر الاحمر اذ تكون له مقدمه منخفضة ذات شكل منحنى ومؤخره عالية مما يضيف على السقوف شكلا جميلا. تتراوح حمولته ما بين طن ومائه وخمسين طن ويبلغ طوله ثمانين قدم واما للسنبوق الاخر يطلق عليه السنبوق المحيط وهو من المراكب العمانية المهمة لعراقتها في القدم ويتوافر في ظفار وتكون له دقه صغيره ومجاديف وصار واحد ويعمل عليه طاقم من اربع الى ثمانية رجال على الرغم من اختلاف الاقوال الا انه يميل الى اصغر حجم وخصوصا اذا كان السفن كثيرة تصل حمولتها الى الفي طن وانواعها مئة استخدمت كقوارب كبيرة نسبيا (٨٢)

(١١) الشاتوري :- يبلغ طوله حوالي ثلاث عشر خطوه واستخدمت لحركتها المجاديف، او تكون ذو فتحة ضيقه لا تتسع لرجلين وتتميز بسرعتها (٨٣) ويبدو انها كانت تستخدم لتصل ما بين السفن الكبيرة التي يتعذر دخولها الى الميناء . او ملاقات تلك السفن وارشادها الى مسالك الميناء حيث يكون مجرى الميناء محفوف بالصخور احيانا(٨٤)

(١٢) برعاني :- نوع من السفن التي كان العرب يستخدمونها في البحر الاحمر وكان لبحارتها براعه خاصه في استخدام المجاديف في الحالات الجوية القاسية

(١٣) جالوت :- نوع من السفن الحربية . خفيفة الحركة استخدمت في بعض الاحيان لحمل البضائع النفيسة او الشخصيات الهامة وقت الحروب (٨٥)

(١٤) الجراب :- السفينة الفارغة ، التي تستخدم لنقل التجارة (٨٦)

(١٥) الجفاية :- شبيها لسفينة الحرب، تطلق على السفينة التجارية الضخمة الفارغة، اي قبل شحنها بالمنتجات (٨٧)

اما طاقم السفينة يكون من ريان و عدد من المساعدين فالريان هو الذي يتحمل كافة المسؤولية ومن اولها الاهتمام بالسفينة والتأكد من عدم وجود خلل فيها

## أنواع طرق المواصلات الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق

وتدوين كل ما يشاهد فيها من خلل ، وتقييم احوال جميع الركاب والمسافرين والتأكد من جميع ادوات السفينة<sup>(٨٨)</sup> اضافة الى ذلك يجب ان يكون على معرفه تامة بهبوب الريح وحركات النجوم وكذلك معرفة الشعب المرجانية التي تكون سببا في حدوث كوارث للبحار والمسافرين<sup>(٨٩)</sup> .

يتواجد الى جانب الريان فريق كامل (عالنواخذة ) او الناخذة وهو مالك السفينة او مديرها وليس قائدها<sup>(٩٠)</sup> .

والملاح الذي يدير السفينة في البحر ويسمى (النواشي) .

والاشنيام وهو رئيس البحارة<sup>(٩١)</sup> والتتديل وهو كبير الملاحين ويسمونه ايضا خلاصي او فاوره و مهمته ملاحظة اداء البحارة على السطح ، وفحص البكرات والصاربي والمعدات الاخرى وابلاغ الريان عن اي مشكلة تحدث بين الركاب وتأخذ خشب الذي يكون مهمته تمويل الركاب بالأخشاب ومساعدة الشحن وانزال ما في السفينة<sup>(٩٢)</sup> ، وسرهنك وهو الذي يخلق الريان او المعلم اذ لم يكن موجودا ويتولى عملية ارساء السفينة في الميناء ، وبشهاربي تكون مهمته الاشراف على خزن وحفض الطعام والمأكولات ، والكراني الكاتب الذي يتولى المكاتبات على السفينة وامانة الشحن من مسؤوليته ، والسكان الكبير الذي يقود السفينة حسب توجيهات الريان . ويكون عددهم اكثر من شخص في المركب الواحد وتوب انذار وهم المحاربون الذين يتواجدون على السفينة للدفاع عنها وحجم السفينة هو الذي يحدد عددهم وعادة يستخدمون النفط المشتعل للدفاع عن السفينة<sup>(٩٣)</sup>

وبلغ عدد المراكب التي تقوم بنقل البضائع التجارية بين الأندلس و بلدان المشرق الإسلامي في عصر الخلافة حوالي الف مركب<sup>(٩٤)</sup> وأعطت لنا اوليفا كونستبل وصفاً لهذه السفن ، بانها مزودة بالاشرعة و تميل الى ان تكون واسعة ومزودة وأبطاً من القادس او السفينة المزودة بالمجاديف والتي كانت تشكل الاساطيل

البحرية والقوادس من وهي بعكس السفن المدورة ذات هيكل طويل و ضيق ما يجعلها سريعة وفائقة المناورة. (٦٩).

وتتميز هذه السفن بأنها اكثر ثباتاً ، وكانت الاشرعة المثلثة مالوفة الاستخدام من قبل العرب والمسيحيين في البحر الابيض المتوسط وعند سيرها تعتمد على الرياح كقوة دفع على الرغم من ان بعض انماط المراكب المتوسطة قد صممت لاستخدام الاشرعة والمجاذيف معاً او يكون لهذه السفن مؤخرة ضخمة ومقدمة منعطفة او معقوفة (٧٠) .

واجود انواع الاشرعة التي تستخدم للسفن كانت تتم في جنوة و مرسيليا و للاحتياط كان يحتفظ بشراع متين من المشمع لاستعماله عند هبوب الرياح العاصفة و لاخترع الاشرعة ذات الصراين فائدة كبيرة للسفن المتوسطة لكي تكون سرعتها اكثر (٧١)

اما احجام وسعة المركب فقد كانت تتسع لعدة مئات من المسافرين إذ أن بعض السفن تنقل اربعمائة حاج من الأندلس الى المشرق في القرن الحادي عشر وتذكر رسائل الجنيزة أن مركباً مسافراً الى اشبيلية وعلى ظهره ستة وثلاثون أو سبعة وثلاثون من اليهود وثلاثمئة مسلم تقريباً وكان ذلك في القرن (١٢/هـ)م (٧٢) .

وكانت هذه السفن تزود بجميع المستلزمات التي يحتاج اليها المسافرين فتوفر عليهم مشقة الشراء وبهذا وصف ابن جبير المركب الذي نقله من عكا الى صقلية قائلاً "انه بمدينة جامع للمرافق فكل ما يحتاج شراؤه يوجد من خبز وماء وفواكه كالرمان والسفرجل والبطيخ السندي و الجوز والحمص وغيره (٧٣) ."

اما مواعيد انطلاق السفن كانت محددة بمواسم خاصة اذ كانت تبحر في فصول الاعتدال من شهر مارس الى شهر نوفمبر ،واليوم غير الملاعب لإبحارها هو يوم السابع عشر من نوفمبر لانغلاق البحر وارتفاع السفن فيه(٧٤) .

## أنواع طرق المواصلات الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق

وكان للمغرب الإسلامي دوراً في عبور مواصلات النقل البحرية الأندلسية إذ كانت الرحلة تتم عبر البحر ثم تكمل سيرها في البر بواسطة القوافل الى المكان المقصود وبهذه الطريقة امكن للأندلس ان تبقى على اتصال اقتصادي مع بقية مناطق البحر المتوسط وبما ان مصر وتونس احدى المراكز التي ترسو بها السفن الأندلسية، وعند انطلاقها تسلك الشاطئ عند ابحارها الى مصر في حين ان الرحلة الى صقلية تكون عبر البحر ونتيجة للفرق بين الرحلة البرية و البحرية اختلفت حقوق ومسؤوليات ريان السفينة<sup>(٧٥)</sup>.

فيما يتعلق بالسفن التي استخدمها العرب وغيرهم في البحر المتوسط و البحر الأحمر و المحيط الهندي و الخليج العربي كانت على نوعين منها المراكب الصغيرة التي تستخدم للملاحة الساحلية ومنها المراكب الكبيرة للأسفار البعيدة<sup>(٧٦)</sup>. وكانت مختلفة في صناعتها فسفن البحر المتوسط تستخدم المسامير في صناعتها بينما سفن البحر الأحمر كانت مخرزة (مخيطة) (\*) وقد اشتهرت مراكب سيراف بضاعتها<sup>(٧٧)</sup> واختلفت اراء مؤرخين حول الاسباب التي دعت الى صناعتها عن طريق الخياطة دون استخدام المسامير فقد علل المسعودي عدم استعمال المسامير في بناء السفن عند سيرها في البحر الأحمر خوفاً من تأكلها مياه البحر المالحة<sup>(٧٨)</sup> بينما الراي الاقرب الى الصحة باستخدام خيوط الليف في بناء السفن عند سيرها في البحر الأحمر هو قدرة تحمل السفن المخيطة واستطاعتها التعامل مع امواج المحيط اذ تكون اكثر من مثيلتها فيمكنها امتصاص صدمات الامواج لمرونتها ، وتكون اقل عرضة عند اصطدامها بالشعاب المرجانية الموجودة في البحر الأحمر التي لا مثيل لها في البحر المتوسط ،فضلاً عن سهولة اصلاحها اذ ما انقطع الخيط او تعرض الى عطل في كل سنة<sup>(٧٩)</sup>.

وكانت مراكب البحر الابيض المتوسط اكبر من مراكب البحر الأحمر اذ ان السفن ذات الدفتين كانت موجودة فقط في البحر الابيض المتوسط بينما السفن في

البحر الأحمر كانت تحتوي على طبقة واحدة وفي معظم الاحيان تكون ذات شراع واحد (٨٠).

وقد تنوعت ملكية هذه السفن اما ان تكون ملكاً للسلطان او للشخصيات المهمة في الدولة و ايضا تكون ملكاً لشخص واحد او عدد قليل من الاشخاص يشتركون في امتلاك سفينة واحدة<sup>(٨١)</sup> وفق عقد يبرم بينهم و يحق البيع لمن يريد بيع حصته فينظم المشتري الجديد لبقية افراد السفينة او يكون الاتفاق على شخص واحد لقيادتها، وفي حالة عدم وجود من تعطي السفينة لمن يسافر بها و يبرم الاتفاق بينهم على المناصفة او المثلثة او مرابعة<sup>(٨٢)</sup>

اما اذا حصل العكس فذلك لا يتم الا بضمان عقد لاجرة الريان، وتحديد نفقات صيانة السفينة و تتم هذه العقود لمدة سنة لان الرحلات شاقة و طويلة<sup>(٨٣)</sup>.

وفي معظم الاحيان تحصل خلافات بين مالكي السفينة و بقيادتها بسبب تاخير وصول السفن في الوقت المتفق عليه نتيجة لتعرضها للعواصف وما شابه ذلك<sup>(٨٤)</sup> فتفقد السلع بسبب هبوب الرياح العاصفة فتتبلل المواد الغذائية مما يؤدي الى اتلافها فيضطر ريان السفينة في هذه الحالة الى رمي جزء منها لمنع غرق السفينة فضلاً عن تعرضها للنهب من قبل القراصنة لكن هذا لم يمنع التجار من نقل بضائعهم من والى الأندلس<sup>(٨٥)</sup>.

## نتائج البحث

وفي ضوء ما تقدم نخلص الى القول أن الروابط الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق الإسلامي قد تعززت بفضل شبكة من الطرق التجارية ووسائل نقل برية وبحرية التي فرضت عليها طبيعياً المنطقة الجغرافية للبحار أن تختلف في صناعتها فمنها ما هو خصص للسير في للسير في البحر المتوسط والبعض الآخر خصصت صناعته عند السير في البحر الأحمر ، وأرتبط موعد انطلاقها انطلاقها بمواعيد وأوقات الرياح الموسمية .

## الهوامش :

(١) المريخي، سيف شاهين، العلاقات التجارية بين الأندلس و بلدان الخليج العربي من القرن الثالث وحتى نهاية القرن الخامس الهجري،(قطر ،مجلة مركز الوثائق والدراسات ،٢٠٠٠)،ع،١٢٤، ص٥٧.

\* طنجة: مدينة بالمغرب تقع على ساحل بحر الزقاق ، ينظر. الحميري، الروض المعطار، في خبر الاقطار ، ص ٣٨٧؛ الحموي، معجم البلدان،مج٤، ص٢٣.

(٢) ابن خرداذبة ،ابو القاسم عبيدالله بن عبدالله(٣٠٠هـ-٩١٢م) ،المسالك والممالك. باعثناء: ذي غوية ،(ليدن،مطبعة بريل ،١٨٨٩م) ، ص ٥٤.

(٣) زغروت ، محمد محمد إبراهيم ، العلاقات التجارية الدولية ودور المغرب الإسلامي فيها خلال القرنين الثاني والثالث الهجرين ( مجلة الدادة ، المملكة العربية السعودية ، الرياض، تصدر عن إدارة الملك عبد العزيز، ١٩٨٥م ، (ج ١ ، ١١٧) .

\*\* تاهرت: من مدن المغرب الاوسط على طريق المسيلة من تلمسان ، ينظر. الحميري ،الروض المعطار، ص٣٨٥؛ الحموي،معجم البلدان ،مج٢، ص٧.

(٤) اليعقوبي، كتاب البلدان ، ص١٠٥؛ البكري، المغرب في ذكر افريقيا والمغرب، ص٥٤-٥٥.

(٥) ابن حوقل ،ابي القاسم النصيبي ، (ت ٣٨٠هـ -٩٩٠م ) صورة الارض، ف١، ص١٩٠.

\*\*\* طبرية : مدينة من بلاد الاردن بالشام بينهما وبين عكا يومان ،ينظر .الحميري، الروض المعطار ، ص١١٨؛ الحموي،معجم البلدان ، مج٤، ص١٧.

\*\*\*\* طرابلس : احدى المدن الافريقية تقع على ساحل البحر بينها وبين سرت عشر مراحل،ينظر، الحميري،الروض المعطار، ص٣٢٩.

\*\*\*\*\* قابس:مدينة في افريقية بينها وبين القيروان اربع ايام وبينها وبين طرابلس ثمانية ايام ،ينظر.الحميري،الروض المعطار، ص٤٥٠؛ الحموي ، معجم البلدان، مج٢، ص١٠٨.

(٦) قدامة بن جعفر ،أبو الفرج الكاتب البغدادي (ت ٣١٠هـ/٩٢٤م ) الخراج وصناعة الكتابة، شرح تعليق: محمد حسين الزبيدي، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨١م، ص١١٦، ١١٥ (٧)المسالك والممالك ، ص٦٣.

(٨) ابو الفداء،الخراج وصناعة الكتابة ،ص١١٥-١١٨.

ملحق العدد الرابع والعشرون ( حزيران ٢٠١٨ )

## أنواع طرق المواصلات الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق

\*\*\*\*\* الراذانية :ان هذه الكلمة مشتقة من نهر اراندنوي نهر الرون، وكان هؤلاء يؤلفون جاليات عديدة موزعة من المنخفض الواصل بين نهر المور و الساعون. ينظر. لومبارد، لويس، الجغرافية التاريخية للعالم الإسلامي خلال القرون الاربعة الاولى، ص ٢٧٦.

\*\*\*\*\* فنجة: مدينة اندلسية تقع في جنوب شرق الأندلس الى الشرق من الجزيرة الخضراء ،ينظر، المياح، عبدالرحمن رشك، اوربا في كتب البلدانين العرب و المسلمين في (٣-٨هـ/٩-٤م)، (بغداد، دار الشؤون الثقافية، ٢٠٠٨)، ج ٢، ص ١٣٩. (٩) ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٤٥؛ ابن الفقيه، أبو بكر أحمد بن محمد الحمداي (ت ٣٦٥ هـ - ٩٧٥ م)، مختصر كتاب البلدان، مطبعة بريل، لندن، ١٨٨٥، ص ٢٧٠.

\*\*\*\*\* شقورة : احدى اعمال الأندلس، ينظر، الادريسي، نزهة المشتاق في اختراق الافاق، ج ٢، ص ٢٢٧.

(١٠) شيخ الربوة، شمس الدين أبو عبد الله الدمشقي (ت ٧٤٧ هـ - ١٣٢٦ م)، نخبة الدهر وعجائب البر والبحر، ط ١، دار أحياء التراث العربي، بيروت، ١٤٠٦ هـ - ١٩٨٨ م)، ص ١١٢.

(١١) م. ن، ص ١١٢.

(١٢) أبن سعيد، الجغرافيا، ص ١٨٠.

(١٣) م. ن، ص ٥٥٦؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١١٣.

(١٤) ابن حيان، المقتبس من ابناءه للاندلس، ص ١٥٩.

(١٥) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١١٢.

(١٦) الفلقشندي، صبح الأعشى، ج ٢، ص ٢٣٤-٢٣٢، سالم، قرطبة حاضرة الخلافة، صبغ الأغشا في صناعة الأنشاء، (دار الكتب الأميرية، القاهرة، ١٩١٠ م) ج ١، ص ١٦.

(١٧) ابن حيان، حيان بن خلف بن حسين (ت ٤٦٩ هـ - ١٠٧٦ م) المقتبس من أبناء أهل الأندلس، تح: منشور أنطونيا، (مطبعة بولس كندر)، باريس، ١٩٣٧ م) ج ٢، ص ١٥٩.

(١٨) الأدرسي، نزهة المشتاق، ج ٢، ص ٢٦٠.

(١٩) الزهري، الجغرافية، ص ١٨٠.

(٢٠) الأدرسي ، نزهة المشتاق ، ج ٢ ، ص ٢٧٦ - ٢٧٧ ، ابن غالب الحافظ محمد أيوب الأندلسي (٥٧١ هـ - ١١٧٥ م ) ، فرحة الأنفس في تاريخ الاندلس ، تح : لطفي عبد البديع العدد ١ ، القسم ٣ ، مجلة معهد المخطوطات العربية ، القاهرة ، ١٩٥٥ م ، ص ٢٠٥ ، ص ٢٨٨ .

(٢١) ابن سعيد ، الجغرافية ، ج ١ ، ص ٣٤١ .

(٢٢) ابن فرحة الأنفس ، ص ٣٠٨ ، ابن سعيد ، الجغرافية ، ج ١ ، ص ٣٤٢ .

(٢٣) ابن غالب ، فرحة الأنفس ، ص ٣٠٨ ، ابن سعيد الجغرافية ، ج ١ ، ص ٣٤١ .

(٢٤) ابن خرداذبة المسالك والممالك ، ص ٣٤١ .

(٢٥) العبادي، أحمد مختار تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام ، دار النهضة العربية، بيروت ، ١٩٨١ ، ص ١٥٥ .

(٢٦) الحميري ، صفة جزيرة الأندلس ، ص ٤٦ .

\*\*\*\*\* الصقالبة : كان هذا يطلق على الاسرة السلاف الذين اسرتهم القبائل الجرمانية وبيعوا للمسلمين وفي القرن (١٠هـ/١٠م) اصبح يطلق على الرقيق الذي هو من اصل اوروبي ممن استخدم في الجيش ، والبلاط الأندلسي. ينظر، المعاضيدي و اخرون ، دراسات في تاريخ الحضارة العربية ، ص ٢٠ .

(٢٧) ابن خرداذبة ، المسالك والممالك ، ص ٤٦ .

(٢٨) العبادي ، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر و الشام ، ص ١٥٥ .

(٢٩) ابو الفدا ، تقويم البلدان ، ص ٢١٩ .

(٣٠) المقري، ازهار الرياض ، تح: مصطفى السقا و اخرون (مطبعة لجنة التأليف و الترجمة ، القاهرة ، ١٩٤٢) ، ج ٣ ، ص ٦٣ ؛ اعراب ، سعيد ، مع القاضي ابن بكر ن العربي ، ص ١١ ، دار الغرب الإسلامي ، (بيروت ، لبنان ، ١٤٠٧ هـ - ١٩٨٧ م) ، ص ١١ ، كراتشوفسكي، تاريخ الادب الجغرافي ، ج ١ ، ص ٢٨٨ .

(٣١) الفيل ، محمد رشيد ، أثر التجارة والرحلة في تطور المعرفة الجغرافية ، نشرة دورية تعنى بالبحوث الجغرافية ، الكويت ، ١٩٧٩ م ، ص ١٨ .

(٣٢) المقري ، نفخ الطيب ، تحقيق حسان أحسان عباس ، ، دار الصادر ، بيروت ، ١٩٦٨ ، ج ٢ ، ص ٢٣٥ ، كراتشوفسكي ، ج ١ ، ص ٢٩٥ .

(٣٣) الحساني ، رحلات المغاربة والأندلسيين الى الحجاز ، ص ٣٨ .

## أنواع طرق المواصلات الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق

- (٣٤)المقري ، نفح الطيب ، ج ٢ ، ص ٢٧٤ .
- (٣٥)أبن سعيد المغرب في حلى المغرب ، ج ١ ، ص ١٦ .
- \*\*\*\*\*  
بونة : مدينة بافريقية بين موسى الخرز و جزيرة بني مزغناي ، ينظر .الحموي،  
معجم البلدان ،مج، ص٥١٢ .
- (٣٦)السبتي، ابن رشيد،(ت٧٢١هـ/١٣٢١م) ،رحلة ابن رشيد السيني ، تح: احمد حدادي  
(مكتبة المجلس العلمي ، جدة،دت)،ص٢٣٠ .
- \*\*\*\*\*  
قبرص: جزيرة على البحر الشامي مقدارها ستة عشر يوماً ، ينظر. الحميري،  
الروض المعطار،ص٤٨١ .
- (٣٧)التطيلي ،بنيامين بن الربيع النباري ( ٥٦٩هـ / ١١٧٢م )، رحلة بنيامين التطيلي،  
المجمع الثقافي ، أبو ظبي ، ص ١٠ وما بعدها
- \*\*\*\*\*  
قصر مصمودة : حصن على ضفة البحر بينه وبين سبتة اثنا عشر ميلاً  
وبينه وبين طنجة عشرون ميلاً ،ينظر. الحميري، م ن، ص ٥٠٤ .
- \*\*\*\*\*  
صقلية: جزيرة في البحر المتوسط مقابلة لأفريقية وهي مثلثة الشكل بين كل  
زاوية و الاخيرة مسيرة سبعة ايام، ينظر. القزويني ، اثار البلاد و اخبار العباد ، ص١٧٢ .
- (٣٨)ابن جبير ، ابوالحسن محمد بن احمد،رحلة ابن جبير ،(دار الصادر،بيروت ،  
دت)،ص٩وما يليها،
- (٣٩) ابن أبي زرع، الحسن علي الفاسي ( ت ٧٢٦هـ / ١٣٢٥ م ) الانيس المطرب  
بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس ، دار المنصور للطباعة  
والوراقة ، ١٩٧٢ ، ص١٠٣ .
- (٤٠)خليفةان ،محمد عطا الله ، التجار في الأندلس في عصر الدولة الاموية الثانية(١٣٨-  
٤٢٢هـ/٧٥٥-١٠٣٠م) رسالة ماجستير غير منشورة ،جامعة مؤتة ،الاردن، ٢٠٠٤م،  
ص٧٢ .
- (٤١)ابن بطوطة، محمد بن عبد الله بن محمد بن إبراهيم اللواتي ( ت ٧٧٩هـ / ١٣٧٧ م )  
في رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار ( دار  
الكتاب اللبناني ، بيروت ، د.ت ) ، ج ٢
- (٤٢)الجمعاطي، عبد السلام ، النقل والمواصلات بالأندلس خلال عصري الخلافة والطوائف  
( ٣١٦ - ٤٨٣ هـ ) ( دار بن حزم ، بيروت ، ٢٠١٠ م ) ، ص٤٥١ .

- (٤٣) الوننتشريسي، أحمد بن يحيى (ت ٩١٤ هـ / ١٥٠٨ م ) ، المعيار المغرب والجامع المغرب عن فتاوى علماء أفريقية والأندلس والمغرب خرجة جماعة من الفقهاء ، بأشراف محمد حجي ، دار الغرب الإسلامي ، بيروت ، ١٩٩٠ ، ص ٥٠١ .
- (٤٤) المسري، حسين علي، تجارة العراق في العصر العباسي ، جامعة الإسكندرية ، كلية الآداب ، ١٤٤٢ / ١٩٨٢ ، ص ١٨٤ .
- (٤٥) م . ن . ص ١٨٤ .
- (٤٦) جبودة ، مريم محمد عبد الله ، التجارة في بلاد أفريقية وطرابلس الغرب خلال العهدين الموحدى الحفصي ( ٥٥٥ - ٩٨٠ هـ / ١١٦٠ - ١٥٧٢ م ) ، أطروحة دكتوراة غير منشورة ، ( كلية الآداب ، جامعة الزقايق ، ٢٠٠٨ ) ، ص ٨٨ .
- (٤٧) م . ن . ص ٨٩ .
- (٤٨) خليفة، علي حامد ، المراكز التجارية الليبية ، جمعية الدعوة ، ص ٣١٢ .
- (٤٩) م . ن . ص ٨١-٨٣ .
- (٥٠) ابن بطوطة، كتاب الرحلة ، ج ٢ ، ص ٢٥٩ .
- (٥١) الختلان، سعد بن محمد، دور التجار المسلمين في رواج التجارة بين بلاد المغرب والسودان الغربي، مجلة جامعة عبدالعزيز ، مج ٢ ، المملكة العربية السعودية ١٩٥٢ ، ص ٥٨ .
- (٥٢) ابن بطوطة كتاب الرحلة، ج ٢ ، ص ٢٦٠ .
- (٥٣) م ن ، ص ٢٦٠ .
- (٥٤) البكر، خالد بن عبد الكريم بن حمود ، النشاط الاقتصادي في الأندلس في عصر الأمارة ، ( ١٣٨-٣١٦ هـ / ٧٥٥ - ٩٢٨ م ) ، ( مكتبة الملك عبد العزيز العامة ، الرياض ، ١٩٩٣ ) ، ص ١٩٧ .
- (٥٥) دويدار ، حسين ، المجتمع الأندلسي في العصر الأموي ، ( ١٣٨-٤٢٢ هـ / ٧٥٥ - ١٠٣٠ م ) ، مطبعة الحسين الإسلامية، القاهرة / ١٤١٤ هـ / ١٩٩٤ م ) ص ٢٥٢ .
- (٥٦) العمري ، فايزة ، **التجارة** في الأندلس من العهد الأموي الى العهد الموحدى من القرن ٧٠٢ هـ / ١٣٠٨ م ) رسالة ماجستير غير منشورة ( كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية ، جامعة أكلي محند أو لحاج بالبويرة ، ٢٠١٥ ، ١٩٣ .
- (٥٧) العبادي واخرون، التجارة في الأندلس في العصر الأموي الى عهد الموحدى، ص ١٩٣ .

## أنواع طرق المواصلات الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق

(٥٨) ابن سعيد، المغرب في حلى المغرب، ج١، ص٣٩؛ ابن الخطيب، أعمال الاعلام (تاريخ اسبانيا الإسلامية ق٢)، ص١٤-١٥.

(٥٩) ارسلان، شكيب (ت١٣٦٦هـ/١٩٤٦م)، تاريخ غزوات العرب في فرنسا و سويسرا وإيطاليا وجزائر البحر المتوسط، (دار مكتبة الحياة، بيروت، ١٩٦٦م) ص١٥٠.

(٦٠) العبادي ، دراسات في تاريخ المغرب و الأندلس، ص٢٥٨-٢٥٩.  
\*\*\*\*\*  
مرسيليا : احدى مدن الدولة الكارولنجية المهمة ،تقع جنوب فرنسا، العبادي ،دراسات في تاريخ المغرب والأندلس ،مؤسسة شباب الجامعة للطباعة والنشر ،القاهرة ، (د٢٥٨)، ص٢٥٨.

(٦١) ابن سعيد، المغرب في حلى المغرب ، ج١، ص٤٩؛ ينظر، الفهداوي، حازم محمد جبران حسين، الاسطول البحري الأندلسي و دوره التجاري من القرن الثاني الهجري الى نهاية القرن السادس الهجري ، اطروحة دكتوراه غير منشورة، (كلية الاداب ،جامعة الانبار، ١٤٣٢-٢٠١١) ، ص١١٧.

(٦٢) ابن سعيد، المغرب في حلى المغرب ، ج١، ص٤٩.

(٦٣) الادريسي ،نزهة المشتاق، ج١، ص١٥٥؛ ابن غالب ،فرحة الانفس ،ص٢٨٦.

(٦٤) العبادي، دراسات في تاريخ المغرب و الأندلس ،ص٢٤٨.

(٦٥) ابن عذاري ، أبو العباس أحمد بن محمد ( ت ٧١٢ هـ / ١٣١٢ م ) البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب ، تح : ج . س كولان ، وليفي بروفنسال ، (دار الثقافة ، بيروت ، ١٤٠٠ هـ - ١٩٨٠ م ) ج ٢ ، ص ٢٣٧ .

(٦٦) ابن خلدون، عبد الرحمن ( ت ٨٠٨ هـ - ١٤٠٦ ) الخبير وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، ط ٣ ، ( دار الكتب العلمية ، بيروت ، ٢٠٠٦ ، ص ١٥٠ - ١٥٤ .

(٦٧) ابن عذاري ، البيان المغرب، ج٢، ص٤١٨-٤١٥؛ ابن الخطيب، أعمال الاعلام ق٢ ، ص٣٠٠.

(٦٨) البكري المغرب في ذكر أفريقيا والأندلس ص١٨٩؛ ابو الفضل، تاريخ مدينة المرية، ص٦٢

(٦٩) كونستبل ، التجارة والتجار في الاندلس ، ص٦٣

(٧٠). ابن خلدون، العبر وديوان المبتدأ والخبر، ج٤ ، ص٢٥٣.

- (٧١) الفهداوي ، حازم محمد جبران ، الاسطول التجاري الأندلسي و دوره التجاري في القرن الثاني الهجري الى نهاية القرن السادس الهجري ، أطروحة دكتوراة غير منشورة ( كلية الآداب ، جامعة الأنبار ، ٢٠١١ م ) ، ص ١٢٨ .
- (٧٢) ابن الخطيب ، اعمال الاعلام ق٢ ، ص ١١٢ .
- (٧٣) الحميري ، الروض المعطار ، ص ٣٠٣ .
- (٧٤) كريم واخرون ، التجارة في عهد الدولة المرابطية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، ( كلية العلوم الاجتماعية والانسانية ، جامعة اكلي مهند الحاج-البويرة ، ١٤٣٦ هـ - ٢٠١٥ م ) ، ص ٨٢ .
- (٧٥) سالم ، السيد عبد العزيز ، تاريخ مدينة مرية الإسلامية ، قاعدة أسطول الأندلس (مؤسسة شباب الجامعة ، الأسكندرية ، ١٩٨٤ م ، ص ٥١ .
- (٧٦) الفهداوي ، الاسطول الأندلسي و دوره التجاري ، ص ١٧٨ .
- (٧٧) ماهر البحرية في مصر وأثارها الباقية ، ص ٢٣٠ .
- (٧٨) أبن سيده ، أبو الحسن علي بن أسماعيل ( ٤٥٨ هـ / ١٠٦٥ م ) ، ط١ ، دار أحياء التراث العربي ، بيروت ، ١٩٩٩ م ) ، ص ٢٢٣ .
- (٧٩) البلاذري ، أحمد بن يحيى بن جابر ( ت ٢٧٩ هـ / ٨٩٢ م ) ، فتوح البلدان ، وضع حواشيه ، عبد القادر محمد علي ، ( دار الكتب العلمية ، بيروت ، ٢٠٠٠ ، ص ١٦٣ .
- (٨٠) الطبري ، أبي جعفر محمد بن جرير ( ت ٣١٠ هـ / ٩٢٣ م ) تاريخ الرسل الملوك ، تح : محمد أبو الفضل إبراهيم ، ( دار المعارف ، بيروت ، ١٩٦١ ، ص ٢١٥ .
- (٨١) عثمان ، شوقي عبد القوي ، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية ( ٤١ - ٩٠٤ هـ / ٦٦٢ - ١٤٩٨ م ) ، عالم المعرفة ، سلسلة كتب ثقافية شهرية يصدرها المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب - الكويت ، ١٩٩٠ ، ص ٦٩ .
- (٨٢) عثمان ، تجارة المحيط الهندي ، ص ٩٦ .
- (٨٣) م ، ن ، ص ٩٦ .
- (٨٤) م ، ن ، ص ٩٧ .
- (٨٥) م ، ن ، ص ٩٨ .

## أنواع طرق المواصلات الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق

- (٨٦) سعاد ، البحرية في مصر ، ٣٢٩ .
- (٨٧) م ، ن ص ٣٣١
- (٨٨) م ، ن ص ٣٣٢
- (٨٩) عثمان ، تجارة المحيط الهندي ، ص ١٠٥ .
- (٩٠) م . ن ص ٣٣٣ .
- (٩١) سعاد، البحرية في مصر ، ٣٤٩ ، نقلاً عن دور الأسطول العربي ، ص ٤٤ .
- (٩٢) ابن الاثير،الكامل في التاريخ،ص٣٢١.
- (٩٣) ابن بطوطة ، ابن بطوطة المسماة تحفة النظار ، ص ٢٢١ .
- (٩٤) عثمان تجارة المحيط الهندي ، ص ١٠٥
- (٩٥) عثمان تجارة المحيط الهندي ، ص ١٠٧
- (٩٦) م ، ن ص ١٠٥
- (٩٧) م ، ن ص ١٠٧
- (٩٨) المقدسي ، محمد بن أحمد بن أبي بر ( ت ٣٩٠ هـ / ١٩٩٩م) من أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، علق عليه ووضع حواشيه، محمد أمين الضاري، ( دار الكتب العلمية ، بيروت ، ٢٠٠٣م ، ص ٣٤ .
- (٩٩) سعاد ، البحرية في مصر ، ص ٣٣٥ .
- (١٠٠) م . ن ص ٣٣٥
- (١٠١) المسعودي ، علي بن حسين بن علي ( ت ٣٤٦ هـ / ٩٥٧ م ) ، مروج الذهب ومعادن الجواهر ، ( المكتبة العصرية ، بيروت ، ٢٠٠٥ م ، ص ١٢٩ ) .
- (١٠٢) الصافي ، محمد حسين ، العلاقات التجارية بين الشرق والغرب غير العصر الأحمر في القرن ٨هـ-١٤م ، ( اطروحة دكتوراة ، غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة صنعاء ، ٢٠٠٨ م .
- (١٠٣) المسعودي ، مروج الذهب ، ج ٥ ، ص ٣٤ .
- (١٠٤) المقدسي ، ( من أحسن التقاسيم ) ، ص ١٠

- (١٠٥) الصافي ، العلاقات التجارية ، ص ٤٥ .
- (١٠٦) م ، ن . ص ٤٦ .
- (١٠٧) أبْن الأثير ، عز الدين أبي الحسن علي بن أبي الكرم محمد بن محمد بن عبد الكريم بن عبد الواحد الشيباني (٦٣٠ هـ / ١٢٣٢ م ) ، الكامل في التاريخ ، (دار المعرفة ، بيروت ، ٢٠٠٧ م ، ص ٣٤١ .
- (١٠٨) م ، ن ، ص ٣٢٢ .
- (١٠٩)التجاري والتجار في الأندلس ، تعريب ، فيصل عبد الله ( مكتبة العبيكان ، المملكة العربية السعودية ، ٢٠٠٢ م ، ص ٦٣ .
- (١١٠) م . ن ، ص ٢٨٣ - ٢٨٤ .
- (١١١) أبْن رشد ، أبو الوليد محمد بن أحمد القرطبي ( ت ٢٥٢ هـ / ١١٢٦ م ) ، فتاوي أبْن رشد ، ٣ أسفار ، تح : مختار بن طاهر التليلي ، ص ٣١ ، ( دار الغرب الإسلامي ، بيروت ، ١٩٩٧ ) ، ص ٣٥٤ .
- (١١٢) م . ن ، ص ١٥٠ .
- (١١٣)ابن جبير ، كتاب الرحلة ، ص ١٠٥ .
- (١١٤)الوتشيري ، المعيار ، ج ٨ ، ص ٤١٨ .
- (١١٥)المسعودي ، مروج الذهب ، ج ١ ، ص ٢١٠ .
- (١١٦)سعاد ، البحرية في مصر ، ص ١٩٣ .
- (١١٧)حمدون، شذى أدريس، التجارة في الخليج العربي في القرن الرابع والخامس الهجري ، رسالة ماجستير غير منشورة ( كلية الآداب ، جامعة الموصل ، ١٤٠٦-١٩٨٦ م ) ، ص ٣٤ .
- (١١٨)عثمان ، تجارة المحيط الهندي ، ص ٦٠ .
- (١١٩) متز، آدم ، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ، عدد فهارسه : رفعت البدرائي ، دار الكتاب العربي ، بيروت ، د. ت ، ج ٢ ، ص ٢٨٢ .

## أنواع طرق المواصلات الاقتصادية بين الأندلس وبلدان المشرق

(١٢٠) القوصي ، عطية أحمد محمود، تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، اطروحة دكتوراة غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة القاهرة ، ١٩٧٣ ، ص ١٥ .

(١٢١) الوتشريسي المعيار ، ص ٣٠٨-٣١٣ .

(١٢٢) ابو مصطفى ، تاريخ الأندلس الاقتصادي، ص ٢٨٨ .

(١٢٣) التجارة والتجار في الأندلس، ص ٦٣ .

(١٢٤) م.ن، ص ٢٨٣-٢٨٤ .

(١٢٥) ابن رشد، ابو الوليد محمد بن احمد القرطبي(ت ٥٢٠هـ/١١٢٦م)، فتاوى ابن رشد، ٣ اسفار، تح، المختار بن طاهر التليي ، ط ٣ (دار الغرب الإسلامي ، بيروت ، ١٩٨٧م) ، ص ١٠٥٤ .

(١٢٦) ابو مصطفى ، تاريخ الأندلس الاقتصادي، ص ٣٥١ .

(١٢٧) ابن جبير، كتاب الرحلة، ص ١٠٥ .

(١٢٨) الوتشريسي ، المعيار ، ج ٨ ، ص ٤١٨ .

(١٢٩) كونستبل، التجارة و التجار في الأندلس ، ص ٧٣-٧٤ .

(١٣٠) المسعودي، مروج الذهب ، ج ١، ص ٢١٠؛ حمدون، شذى ادريس ، التجارة في الخليج العربي في القرن الرابع الهجري و الخامس الهجري، رسالة ماجستير غير منشورة ، (كلية الاداب، جامعة الموصل ، ١٤٠٦هـ/١٩٨٦م)، ص ١٣٣ .

اوضح لنا ابن جبير طريقة خياطتها قائلاً بانها مخيطة بامراس من القنبار وهو قشر جوز النارجيبيل يدرسوته الى ان يتخببط ويفتلون منه امواساً يخيطنون به المراكب و يخللونها بدهن من عيدان النخل ، فاذا فرغوا من انشاء المركب على هذه الضفة سقوها بالسمن او بدهن الخروع او بدهن القرش وهو احسنها، ينظر، كتاب الرحلة ، ص ٦٧ وما بعدها،

(١٣١) حمدون، التجارة في الخليج العربي، ص ١٣٤ .

(١٣٢) مروج الذهب، ج ١، ص ٣٦٢ .

- (١٣٣) عثمان، شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١-٩٠٤هـ/٦٦١-١٤٩٨م)، (سلسلة عالم المعرفة، الكويت، ١٩٩٠)، ص١٢٥-١٢٦.
- (١٣٤) متز، الحضارة الإسلامية، ج٢، ص٢٢٨.
- (١٣٥) القوصي، عطية احمد محمود، تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الاسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، اطروحة دكتوراه غير منشورة، (كلية الاداب-جامعة القاهرة ١٩٧٣م)، ص١٥
- (١٣٦) الوتشريسي، المعيار، ج٨، ص٢٢٤؛ الذيب، عيسى، المغرب والأندلس في عصر المرابطين دراسة اجتماعية واقتصادية، (كلية العلوم الانسانية، الجزائر، ٢٠٠٩م)، ص١١٠.
- (١٣٧) الوتشريسي، المعيار، ص٣٠٨.
- (١٣٨) م.ن، ص٣١١.
- (١٣٩) م.ن، ص٣١٣.
- (١٤٠) متز، الحضارة الإسلامية، ج٢، ص٤٢٨.
- (١٤١) القوصي، عطية احمد محمود، تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الاسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، ١٥١.
- (١٤٢) عثمان، شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١-٩٠٤ هـ / ٦٦١ - ١٤٩٨ م ) ( سلسلة كتب ثقافية شهرية يصدرها المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت ، ١٩٩٠ ، ، ١٥ .
- (١٤٣) للمزيد ينظر ، الصافي، محمد حسين ،العلاقات التجارية بين الشرق والغرب.