

العرب والبحار

للمكتبة سيرة اسماعيل الطائفة
المؤسسة بقبض السائح

نتائج الفتوحات الإسلامية :

امتدت الفتوح العربية الإسلامية منذ وفاة النبي عليه الصلاة والسلام في سنة ١١ هـ (٦٣٢ م) حتى أواخر العصر الأموي أي مدة قرن وبعض القرن . وأصبحت الأراضي التي يسيطر عليها العرب تمتد إلى الهند والصين شرقاً ، وإلى المحيط الأطلسي أو بحر الظلمات غرباً .

ولم يكن فتح العرب فتحاً حربياً وسياسياً فقط وإنما كان فتحاً لغوياً أيضاً ، إذ انتشرت اللغة العربية في الأقطار المفتوحة بحكم استيطان العرب فيها ، ولا ننسى هنا فضل الخليفة الأموي عبد الملك بن مروان (٦٥ - ٨٦ هـ = ٦٨٤ - ٧٠٥ م) الذي بدأ بتعريب الإدارة فأمر بجعل اللغة العربية لغة الدواوين المحلية في كافة البلاد التابعة للعرب ، كما لا ننسى أيضاً فضل الخليفة المأمون العباسي (١٩٨ - ٢١٨ هـ = ٨١٣ - ٨٢٣ م) الذي نشطت في عهده حركة الترجمة ونقل العلوم إلى العربية فعرب بذلك الحركة الفكرية والعقلية . كذلك كانت فتوحات العرب فتوحات عنصرية إذ اندمج العرب في شعوب البلاد المفتوحة ، فتأثر العرب بالعناصر المختلفة (من الأمم والشعوب في البلاد المفتوحة) كما تأثرت تلك العناصر بالعرب .

ولا تنسى أيضاً الفتح الديني اذ انتشر الإسلام في البلاد المفتوحة لأسباب كثيرة لا يتسع المقام هنا لبحثها .

هل كانت فتوحات العرب في البداية برية أو بحرية ؟

وكان العرب في بداية فتوحاتهم لا يرغبون في مواجهة البحر . حقاً ان أهل بلاد العرب الجنوبية في ممالك معين وسبأ وحمر ياقليم اليمن استغلوا موقعهم الجغرافي على البحر الأحمر والمحيط الهندي منذ الآلاف الثاني قبل الميلاد . فلم يكتفوا بالاتجار في حاصلاتهم الشخصية من اللبان والعطور والطيب والتوابل والبخور، بل كانوا يتجرون أيضاً في ما يرد إليهم من خليج العجم والهند والصين ، كاللؤلؤ والمنسوجات والسيوف والحريز والعاج والذهب وربش النعام . أى أنهم استغلوا بنقل التجارة بين مواطن المدينيات القديمة في الهند ومصر وبلاد الجزيرة والشام . وكانت سفنهم تمخر عباب البحر الواقع جنوبي شبه جزيرة العرب والذي أصبح ينسب إليهم فيقال بحر العرب أو البحر العربي .

ولكن نشاط العرب الجنوبيين الذي امتد منذ القرن الثاني عشر قبل الميلاد تقريباً حتى أوائل القرن السادس الميلادي كان قد اعتراه الضعف ، وتبع ذلك الضعف سقرط المدينية العربية الجنوبية ، وتبع ذلك الضعف والسقوط عن عدة عوامل اقتصادية وسياسية واجتماعية كان أهمها نجاح الرومان ثم البيزنطيين في القضاء على احتكار العرب لتجارة الشرق ، ثم انتشار اليهودية والمسيحية ، والنزاع بين أصحاب هاتين الديانتين الذي أدى إلى تسرب السيادة الأجنبية في بلاد العرب الجنوبية على يد الأحباش والفرس ، فضلاً عن الشيخوخة الطبيعية التي آلت إليها الملكية في اليمن .

ومهما يكن من أمر فالعرب عند ظهور الإسلام لم يكونوا شعباً بحرياً . ومن الطريف أن بعض المستشرقين أشار إلى أن في القرآن الكريم مواضع شتى

يذكر فيها فضل الله عز وجل على الناس بخلق الأرض . ومن ذلك قوله تعالى في سورة طه آية ٥٣ — ٥٤ (الذى جعل لكم الأرض مهداً وسلك لكم فيها سبلاً وأنزل من السماء ماء فأخرجنا به ازواجا من نبات شتى . كلوا وارعوا أنعامكم إن فى ذلك لآيات لأولى النهى) . أما البحر فقد جاء وصف أحواله فى سورة النور آية ٤٠ (أو ظلمات فى بحر لجى يغشاء موج من فوقه موج من فوقه سحاب ظلمات بعضها فوق بعض إذا أخرج يده لم يكد يراها ومن لم يجعل الله له نورا فما له من نور)^(١) .

ولم يكن البحر يركب للغزو فى حياة الرسول عليه الصلاة والسلام ، أو فى خلافة أبى بكر الصديق وعمر بن الخطاب . وقيل إن أول من ركب البحر للغزو فى الإسلام ، العلاء بن الحضرمي ، وذلك فى خلافة عمر بن الخطاب ، إذ ندب أهل البحرين — وكان أميراً عليهما — إلى غزو فارس عن طريق البحر بغير إذن الخليفة . فغرقت سفن المسلمين ، وغضب عمر على العلاء ، وأمر بتأميم سعد بن أبى وقاص عليه .^(٢)

خوف عمر بن الخطاب من ركوب البحار :

وتحدثنا الروايات التاريخية المختلفة عن خوف عمر بن الخطاب من البحر وأنه كان لا يحب أن يفصل الماء بينه وبين جنوده . ولا شك أن تلك الروايات لها ما يؤكدها إذ أن العرب اختاروا حواضر البلاد المفتوحة بعيداً عن البحار . وقيل إن عمرو بن العاص لما فتح الإسكندرية ورأى بيوتها وبناءها هم أن يسكنها وقال: مساكن قد كفيناها ، وكتب إلى عمر بن الخطاب يستأذنه فى ذلك فسأل الخليفة رسول عمرو : هل يحول بينى وبين المسلمين

(١) راجع مقال الأستاذ هيربرت جانسكى عن « البحر فى تاريخ المسلمين وثقافتهم » وقد نشر فى كتاب : Flans Mzik: Beitrage zur historischen geographie (Leipzig 1929)p. 42.

(٢) الطبرى : تاريخ الامم والملوك ج ٤ ص ٢١٢ — ٢١٣ (الطبعة الاولى بالطبعة الحسينية بالقاهرة) .

ماء ؟ قال : نعم يا أمير المؤمنين إذا جرى النيل . فكتب عمرو إلى عمرو :
« إني لا أحب أن تنزل المسلمين منزلاً يحول الماء بيني وبينهم في شتاء
ولا صيف » . فتحول عمرو بن العاص من الإسكندرية إلى الفسطاط .

وقيل كذلك إن عمرو بن الخطاب كتب إلى سعد بن أبي وقاص وهو
نازل بمدائن كسرى ، وإلى عامله بالبصرة ، وإلى عمرو بن العاص وهو نازل
بالإسكندرية : أن لا تجعلوا بيني وبينكم ماء ، متى أردت أن أركب اليكم
راحلتى حتى أقدم عليكم قدمت . فتحول سعد من مدائن كسرى إلى الكوفة ،
وتحول صاحب البصرة من المسكان الذي كان فيه فنزل بالبصرة وتحول
عمرو بن العاص من الإسكندرية إلى الفسطاط .^(١)

وقيل كذلك إن معاوية بن أبي سفيان كتب إلى عمرو بن الخطاب كتاباً
في غزو البحر يرغبه فيه ، ويقول « يا أمير المؤمنين إن بالشام قرية يسمع
أهلها نباح كلاب الروم وصياح ديوكهم وهم تلقاء ساحل من سواحل حصص ،
ولكن عمرو بن الخطاب لم يستجب لذلك النداء بل كتب إلى عمرو بن العاص
« أن صف لي البحر ثم اكتب إلي بخبره فكتب إليه يا أمير المؤمنين : إني
رأيت خلقاً عظيماً يركبه خلق صغير ، ليس إلا السماء والماء ، وإنما هم كدود
على عرد إن مال غرق وإن نجا برق » .^(٢)

ولما جاء الخليفة كتاب عمرو بن العاص ، كتب إلى معاوية بن أبي سفيان
« والذي بعث محمداً بالحق لا أحمل فيه مسلماً أبداً » وكان مما جاء في كتاب
الخليفة إلى معاوية : « . . . وتالله لمسلم واحد أحب إلي مما حوته الروم
فإياك أن تعرض لي وقد تقدمت إليك ، وقد علمت ما ألقى العلاء مني ولم

(١) ابن عبد الحكم : فتوح مصر وأخبارها (نيويورك ١٩٢٢) ص ٩١ ، المقرئ :
الخطوط (طبعة بولاق ١٢٧٠ هـ) ج ١ ص ٢٩٦ ، السيوطي : حسن المحاضرة (القاهرة
١٢٢٧ هـ) ج ١ ص ٥٧ .

(٢) الطبري : تاريخ الأمم والملوك ج ٥ ص ٥١ - ٥٢ .

أتقدم إليه في مثل ذلك ، وقيل إن عمر قال : « لا يسألني الله عز وجل
عن ركوب المسلمين البحر أبداً ! » .

وليس هناك من شك في أن الخليفة عمر بن الخطاب (١٣ - ٢٣ هـ
= ٦٣٤ - ٦٤٤ م) كان يمثل سكان مكة و عظم شبه الجزيرة العربية في
تخوفه من ركوب البحر ومن الغزوات البحرية .

لماذا ركب العرب البحار ؟

لكن ما لبث العرب أن غيروا سياستهم هذه ، إذ أملت عليهم الحكمة
والسياسة ، ارتياد البحر ، والغزو ، والمغامرة فيه ، ذلك أن الأراضي
التي بسط العرب سلطانهم عليها ، لم تكن تتلاقى عندها الطرق البرية التي
تربط بين آسيا وأفريقية ، وأوربة فحسب ، وإنما كانت تشرف على
البحر المتوسط والمحيط الأطلسي ، والبحر الأحمر والخليج العربي ،
والمحيط الهندي . وإلى جانب هذه الطرق البرية والبحرية كانت تنتشر
المجاري المائية مثل نهر النيل ، ونهر دجلة والفرات التي كانت تربط بين
أجزائه . ولم يكن من المعقول أن يعزل العرب البلاد التي تقع على شواطئ
البحار عن منافذها الطبيعية . كذلك بعد أن سيطر العرب على تجارة
البحر المتوسط والبحر الأحمر ، لم يكن من الطبيعي أن يهملوا العلاقات
الاقتصادية مع بلاد البحر المتوسط وبلاد البحر الأحمر ، أو مع الشرق
الآقصى . على أن أهم ما دفع العرب إلى التحول نحو البحر ، هو حاجتهم
للدفاع عن الأملاك الجديدة التي كسبوها . حقاً إن العرب نجحوا نجاحاً
عظيماً في بسط سلطانهم ، وفي امتلاك البر ، إلا إن البحر كان لا يزال
في قبضة أعدائهم ، لذلك رأى العرب أن لابد لهم من الاتجاه نحو البحر ،
وكان هذا طبيعياً كما ذكرنا عندما اتسعت إمبراطوريتهم وشملت شعوباً
وأما بحرية ، وعندما اضطروا إلى محاربة شعوب بحرية .

عثمان بن عفان والبحر :

ولم يترك البيزنطيون للعرب فرصة طويلة للتردد في اقتحام البحر ، فسرعان ما أغاروا على الاسكندرية من البحر ولما يضى على فتح العرب لها سوى أربعة أعوام . إذ أرسل الامبراطور قنسطانز الثاني في سنة ٥٢٥ م (٦٤٥ م) أسطولاً كبيراً هدفه إجلاء العرب عن مصر إجلاء تاماً . وفعلاً تم استيلاء الجيش البيزنطى على الاسكندرية ، وزحف من بعدها إلى ما يليها من بلاد مصر السفلى أو اوجه البحرى ، وتخرج مراكز العرب في مصر . وكان الوالى إذ ذاك عبد الله بن سعد بن أبى سرح من قبل الخليفة عثمان بن عفان . وأرسل أهل مصر يسألون عثمان أن يرسل عمرو بن العاص لمحاربة الروم لأن له معرفة وخبرة بحربهم ، وفعلاً تم إجلاء البيزنطيين ، أمر الروم ، عن مصر على يديه ^(١) .

ولا شك أن تلك الظروف هي التي جعلت معاوية بن أبى سفيان يفكر في إنشاء أسطول في الشام . إذ أدرك معاوية ضعف سلطانه على سواحل الشام أمام قوة أسطول بيزنطة القريب من شواطئها . ورأى معاوية كيف استطاعت - أرواد تلك الجزيرة الصغيرة التي تقع شمال طرابلس الشام - أن تصمد للمقاومة ، وألا تسلم لمعاوية إلا بعد وقت طويل من خضوع بقية الشام . ولذا نرى معاوية - الذى يعتبر بحق أمير البحر الأول في الاسلام - يتجه إلى تنظيم أسطول بحرى ، ويحاول للمرة الثانية أن

(١) انظر : ابن عبد الحكم : فتوح مصر وأخبارها ص ١٧٥ - ١٧٨ ، البلاذرى : فتوح انبليد (لندن ١٨٦٦ م) ص ٢٢١ ، وتاريخ اليعقوبى (طبعة هوسا ليدن ١٨٨٢) ج ٢ ص ١٨٩ ، الكندى . كتاب الولاة وكتاب القضاة ، (طبعة بيروت ١٩٠٨ م) ص ١١ ، ابن الأثير : الكامل فى التاريخ (ليدن ١٨٦٦ - ١٨٧٤ م) ج ٢ ص ٦٢ ، المقرئى : خطاط ج ١ ص ١٦٧ ، سيدة كاشف : مصر فى فجر الاسلام (القاهرة ١٩٤٧ م) ص ١٦ .

ينتزع موافقة الخليفة وهو آنذاك عثمان بن عفان ، للخروج بالعرب للغزو في البحر المتوسط والسير إلى قبرص ، وأذن له عثمان ، في تردد ، وبشروط إذ كتب إليه في ذلك : « لا تنتخب الناس ، ولا تفرع بينهم ، خيرهم فمن اختار الغزو طائعاً فاحمله وأعنه »^(١) .

كذلك شرط الخليفة أن يستصحب معاوية زوجة معه وكتب إليه يقول : « إذا ركبت البحر ومعك امرأتك فاركبه مأذوناً لك وإلا فلا »^(٢) . وجمع معاوية بن أبي سفيان عدداً كبيراً من سفن مدن الشام الساحلية ومن مصر . ويذكر الواقدي أن فرق مصر الحاربة كان عليها عبد الله بن سعد بن أبي سرح ، فلما التقوا بمعاوية أصبح الجميع تحت قيادته . وكان غزو قبرص في سنة ٢٨ هـ (٦٤٨ م) ويذكر مؤرخو العرب أن الأسطول الذي هاجم قبرص بلغ ٧٠٠ سفينة وأنه استولى على الجزيرة بسمرة ، كما استولى على غنائم كثيرة ، وفرض على أهلها جزية بلغت ٧٠٠٠ أو ٧٢٠٠ دينار تدفع إلى المسلمين .

وأورد الطبري شروط الصلح فقال : إن صلح قبرص وقع على جزية سبعة آلاف دينار يؤدونها إلى المسلمين في كل سنة ويؤدون إلى الروم مثلها ليس المسلمين أن يحولوا بينهم وبين ذلك على أن لا يغزوهم ولا يقاتلوا من وراءهم ممن أرادهم من خلفهم ، وعليهم أن يؤذوا المسلمين بمسير عدوهم من الروم إليهم ، وعلى أن يبطرق إمام المسلمين عليهم منهم »^(٣) .

والواقع أن غزوة قبرص التابعة لبيزنطة ، كانت غارة بحرية كما كانت عملاً دفاعياً . ولا شك أن اهتمام معاوية بقوة بيزنطة يظهر من الشرط الوارد في معاهدة قبرص ، وهو تعهد أهل قبرص بإبلاغ العرب عن أية

(١) الطبري : تاريخ الأمم والملوك ج ٥ ص ٥٢ .

(٢) البلاذري : فتوح البلدان (القاهرة ١٢١٩ هـ ١٩٠١ م) ص ١٥٩ - ١٦٠ .

(٣) الطبري : تاريخ الأمم والملوك ج ٥ ص ٥٢ ، وقارن : البلاذري : فتوح البلدان (طبعة

القاهرة) ص ١٥٩ - ١٦٠ .

استعدادات يقوم بها البيزنطيون ضدهم ، وهذا الشرط هو الذى ذكره الطبرى بقوله « وعليهم أن يؤذوا المسلمين بمسير عدوهم من الروم إليهم » .
والواقع أن العرب بدموا معاركهم البحرية الأولى منذ خلافة عثمان ابن عفان ، ٢٤ — ٥٣٥ = ٦٤٤ — ٦٥٥ م) وهم مترددون من أهوال البحر ومخاطره . وكانت غزوة قبرص سنة ٢٨ هـ (٦٤٨ م) فاتحة لسياسة الفتح العربية البحرية . وما لبث أن تمت هذه السياسة البحرية بسبب اشتباك البيزنطيين مع العرب فى الموقعة البحرية الذائعة الصيت التى أسماها العرب معركة ذى الصوارى . ذلك أن البيزنطيين بقيادة امبراطورهم قسطنطين قدما لغزو الاسكندرية فى سنة ٣٤ هـ (٦٥٥ م) فى عدد ضخم من المراكب وخرج الأسطول المصرى لمقابلتهم بقيادة أمير البحر الثانى فى الإسلام وهو عبد الله بن سعد بن أبى سرح وأرسل معاوية والى الشام حينذاك أسطولا تحت إمرة بسر بن أبى أرطاه ، للاشتراك مع الأسطول المصرى فى صد الروم . وحدث فى هذه الموقعة ما يشبه المعجزة إذ انتصر العرب انتصاراً باهراً على البيزنطيين رغم قلة سفنهم ، ورغم حداثةهم فى حرب البحار . والحق أن هذه المعركة كانت نصراً بحرياً كبيراً للمسلمين . ووصفها المؤرخ اليونانى ثيوفانس بأنها كانت يرموكا ثانياً على الروم . وسميت هذه المعركة باسم ذى الصوارى لكثرة صوارى السفن التى التحمت فى القتال فيها . وتسمى فى الكتب الأوربية واقعة فونيكه Phoenicus . وربما كان ذلك لوقوعها بالقرب من ثغر فونيكه غرب الإسكندرية . ولكن معظم المستشرقين يرون أن هذه الواقعة البحرية حدثت جنوبى آسيا الصغرى بجوار ثغر فونيكس Phoenix^(١) .

(١) راجع عن موقعة ذى الصوارى : خطط القرينى ج ١ ص ١٦٩ ، الطبرى : تاريخ الامم والملوك ج ٥ ص ٦٨ — ٧٠ .
M. Canard : Expéditions des Arabes contre Constantinople dans l'histoire et dans la légende (Journal Asiatique, Janvier-Mars 1926), Theophanes, pp. 332, 345-346, Constantine Porphyrogenitus, in J.P. Maigne Patrologia Graeca, Vol. CXIII (Paris 1894).
والدكتور زكى محمد حسن ، مجلة القنطف ص ٤٨٢ — ٤٨٣ مايو ١٩٤٤ ، سيدة كاشف ، مصر فى فجر الإسلام ص ٩٤ — ٩٦ .

كان اتوفى في العرب في قبرص ، ثم لا انتصارهم في دى الصواري آثار بعيدة المدى ، إذ أيقظت هذه العمليات البحرية روح المخاطرة في البحر لدى العرب وكذلك جعلتهم يحذرون البيزنطيين ويحتاطون منهم وبدأت بذلك مرحلة من النشاط البحري للعرب .

من وما الذى ساعد العرب في سياستهم البحرية ؟

وكان طبيعياً أن يستخدم العرب في غزواتهم البحرية شعوب البلاد التي فتحوها ، والتي مرت على ركوب البحار منذ القدم . ففي مصر أفاد العرب من خبرة المصريين البحرية ومن العمال المصريين أيما إفادة . إذ أصبحت مصر عقب الفتح مركزاً لصناعة السفن اللازمة لأسطول الخلافة كما كانت تمد هذا الأسطول بخبرة الملاحين والعمال المصريين . وأصبح اسم «الصناعة» يدل على المكان الذي تبني فيه السفن الحربية . ونرى المقرئ يعقد في كتابه الخطوط^(١) فعلا في ذكر المواضع المعروفة بالصناعة ، كما يشير في مواضع أخرى من هذا الكتاب^(٢) إلى أن الصناعة كانت بجزيرة الروضة وأنها أسست في سنة ٥٤ هـ ، ويلوح أن ذلك كان على أثر غزو الروم نجر البلس والخسارة الفادحة التي حلت بالمسلمين في قتلهم . وسميت جزيرة الروضة حينئذ «جزيرة الصناعة» كما كانت تسمى أحيانا «جزيرة مصر»^(٣) ولكننا نرجح أن الصناعة أنشئت في مصر الإسلامية قبل هذا التاريخ . ولا شك أن الذى ساعد العرب على خوض البحار امتلاكهم دور الصناعة والسفن الحربية والتجارية التي كانت لدى مصر والشام حين الفتح . فكانت السفن إما موجودة أو سهلة الإنشاء . كذلك انتفع العرب بخبرة الملاحين

(١) خطط المقرئ : ج ٢ ص ١٨٩ .

(٢) الخطط : ج ١ ص ٢٠١ .

(٣)

Maspero et Wiet : Matériaux pour servir à la Géographie d'Egypte, p. 68; et G. Wiet : Corpus Inscriptionum Arabicarum. Egypte II, pp. 197-199.

والصناع من أهل البلاد . وليس بعيد الاحتمال أن يكون المسلمون قد بدءوا^(١) يعنون ببناء السفن الحربية منذ عهد الخليفة عثمان بن عفان (٢٤ - ٣٥ هـ) . وكان اشتباك البيزنطيين مع العرب في البحار من أكبر الدوافع التي جعلت العرب يعنون بصناعة السفن في جهات مختلفة من أنحاء دولتهم . ويذكر البلاذري^(٢) أنه لما كانت سنة ٤٩ هـ هاجم الروم السواحل الإسلامية ، وكانت الصناعة بمصر فقط فأمر معاوية بن أبي سفيان بإنشاء دار للصناعة في عكا .

ولما ولي عبد الملك بن مروان الخلافة (٦٥ - ٨٦ هـ = ٦٨٤ - ٧٠٥ م) بعث إلى حسان بن النعمان عامله على أفريقية يأمره باتخاذ صناعة بتونس لإنشاء الآلات البحرية . وكتب عبد الملك بن مروان إلى أخيه عبد العزيز وإلى مصر أن يوجه إلى معسكر تونس ألف قبضي بأهله وولده لإنشاء دار صناعة فيها . أما مهمة البربر هناك فكانت أن يجرؤا ويحملوا إلى دار الصناعة ما تحتاجه من خشب لصنع المراكب^(٣) .

ولا شك أن اهتمام عبد الملك بن مروان بالقوة البحرية اهتماماً شديداً يرجع إلى ما نالته الدولة العربية على يد بحرية البيزنطيين ، إذ ثار البربر في وجه العرب واستندوا إلى مساعدة البيزنطيين البحرية الذين ظلوا يهددون العرب من البحر إلى أن نجح حسان بن النعمان في تخريب قرطاجنة وإنشاء قاعدة بحرية أمينة في تونس^(٤) . وقوى مركز العرب في شمال أفريقية بعد اهتمامهم بالبحر وبناء السفن . والواقع أنه منذ ولاية حسان بن النعمان الغساني على أفريقية (٧٣ - ٧٩ هـ ٦٩٣ - ٦٩٩ م) أصبح شمال أفريقية مركزاً بحرياً

(١) غنوح البلدان : (طبعة لبنان) ص ١٧٧ .

(٢) أبو عبيد البكري : المغرب في ذكر بلاد أفريقية والمغرب (طبعة الجزائر سنة ١٨٥٧ م) .

ص ٢٨ - ٢٩ .

(٣) انظر : ابن عسار التراكشي : البيان المغرب في أخبار المغرب ج ١ ص ٢٢ - ٢٤ .

(٤) مكتبة صادر بيروت) وحسين مؤنس : فتح المغرب للمغرب ص ٢٦٠ - ٢٦١ (القاهرة ١٩٤٧) .

ثالثاً أضيف إلى المركزين العربيين في مصر والشام . وحصن العرب قاعدتهم البحرية في شمال أفريقية باستيلائهم على جزيرة قوصرة التي تقع قرب الشاطئ الأفريقي^(١) وبسيطرتهم على المضيق الفاصل بين الشاطئ الأفريقي وجزيرة صقلية^(٢).

وحين ولي موسى بن نصير أفريقية أشرف على بناء سفن جديدة أرسلها للإغارة على صقلية وسردانية (سردينيا) وجزر البليار . ولا شك أن غارات موسى على تلك الجزر في الوقت الذي كان يعمل فيه لفتح المغرب إلى المحيط الأطلسي ، كان الغرض منها أن يشل موسى بن نصير حركات الأسطول البيزنطي من قواعده في صقلية وسردينيا وجزر البليار ، حتى لا يقع فيما وقع فيه عقبة بن نافع قبل ذلك بأكثر من عشرين عاماً حين دفع حياته وحياة جيشه ثمناً لأنه لم يكن له أسطول أو قاعدة بحرية . ويتضح من المصادر المختلفة ، ومن الأوراق البردية التي ترجع إلى العصر الأموي في مصر ، أن صناعة بناء السفن في مصر العربية كانت متقدمة إلى حد كبير وأن الصناعة كانت في جزيرة الروضة^(٣) وفي القلزم^(٤) أي السويس الحالية وفي الإسكندرية^(٥) . وكان ولاية مصر يرسلون الملاحين المصريين للعمل في أسطول المغرب^(٦) أو أسطول المشرق^(٧) وذلك للمساهمة في المشروعات البحرية العامة للدولة الإسلامية . ولم تكن السفن التي تصنع في مصر

(١) هي جزيرة صغيرة بالبحر المتوسط تبعد عن شواطئ أفريقية بنحو ستين كيلومتراً وأراضيها جبلية خصبة السهول وتتبع إيطاليا وتعرف باسم Pantellaria أما اسمها القديم فكان Csoyra ومنه اشتق اسمها لدى العرب (انظر : اسمعيل سرهنتك : حقائق الأخبار عن دول البحار ج ١ هامش صفحة ٤٠٦ المطبعة الأميرية - ببولاق سنة ١٢١٢ هـ) .
(٢) انظر : أرشيبالد لويس : القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط (ترجمة أحمد محمد عيسى) (القاهرة ١٩٦٠) ص ١٠١ .

Bell : (Der Islam, Vol. IV) p. 92. (٣)

Bell : (Der Islam, Vol. II) p. 277. (٤)

Bell : (Der Islam, Vol. II) p. 280. (٥)

Bell : (Der Islam, Vol. II) p. 279. (٦)

Bell : (Der Islam, Vol. XVII) p. 68. (٧)

وغيرها من بلاد الدولة الإسلامية معدة للحرب والجهاد فقط بل كانت هناك سفن بحرية معدة للتجارة الخارجية ، فضلا عن السفن النيلية والنهرية التي كانت تستخدم كثيراً للنقل والتجارة .

محاولات فتح القسطنطينية زمن معاوية بن أبي سفيان وسليمان بن عبد الملك :

ولم يكن نشاط العرب في غزو البحار مقصوراً على دفع الغارات البيزنطية البحرية ، أو الهجوم على الجزر التي تتخذها الدولة البيزنطية قواعد للهجوم منها على أملاك الدولة العربية وإنما أراد العرب أن يتموا ما بدأه أبو بكر وعمر ، فحاولوا القضاء على الدولة البيزنطية وغزوها في عقر دارها برأ وبحراً .

وكان من أمر الفتن الداخلية ما كان عقب مقتل عثمان . ورأى معاوية ابن أبي سفيان أن من مصلحته أن يساوم الإمبراطور قنسطانز الثاني (٦٤١ - ٦٦٨ م = ٢١ - ٥٤٨) على الصلح ، وأن يؤدي إليه جزية سنوية ، وكان ذلك في سنة ٥٣٨ (٦٥٨ - ٦٥٩ م) وذكر هذه الجزية المؤرخ ثيوفانس وأشار إليها البلاذري إشارة سطحية . لكن بعد أن استتب الأمر لمعاوية وأصبح خليفة على المسلمين امتنع عن دفع الجزية للإمبراطور البيزنطي واستأنف الهجوم ضد البيزنطيين برأ وبحراً وكاد يصل مرتين إلى الاستيلاء على القسطنطينية نفسها . وتذكر المراجع المختلفة أن الفضل في إنقاذ القسطنطينية من أيدي العرب كان للنار الإغريقية . وكانت هذه النار شديدة الاشتعال بحيث تلتهب على سطح الماء ^(١) .

ولم يقرب اليأس إلى نفوس العرب بعد هزيمتهم مرتين أمام أسوار

(١) انظر عن النار الإغريقية .

Zenghlis, C. : "Le Feu Greçois" in Byzantion (1932) VII, 265-88.

القسطنطينية . فترى الخليفة الأموي الوليد بن عبد الملك يجهز حملة عظيمة لغزو القسطنطينية ولكنه مات قبل أن يسيرها . فتولى أمر تلك الحملة خليفته سليمان بن عبد الملك . وحوصرت القسطنطينية بقيادة أخ الخليفة مسلمة ابن عبد الملك (٩٨ — ١٠٠ هـ = ٧١٦ - ٧١٧ م) وكان هذا الحصار أشهر حصار اكتثرة ما ذكر عنه في التاريخ . وساعد الأسطول المصري أسطول الشام في الحصار كما كان يحدث في معظم العمليات البحرية ولكن سر النار الإغريقية كان لا يزال مجهولا لدى العرب واستطاع الأسطول البيزنطي أن يتفوق على الأسطول الإسلامي ، وأن يرد العرب عن القسطنطينية .

الدولة العربية والبحر الأحمر والمحيط الهندي :

ولم تتركز مغامرات العرب البحرية في البحر المتوسط ، وإنما ارتاد العرب كافة البحار التي أصبحت أراضيهم تطل عليها والتي تصلهم بغيرهم من الأمم . ويروي البلاذري ^(١) أن عتبة بن غزوان حين فتح الأبله ^(٢) كتب إلى عمر بن الخطاب يعلمه ذلك ويخبره أن الأبله فرضة البحرين وعمان والهند والصين .

وذكر المسعودي ^(٣) أن خالد بن الوليد حين فتح الحيرة زمن أبي بكر ، خاطب عبد المسيح بن عمرو بن نفيلة الغساني وقال له ما تذكر ؟ قال : « أذكر سفن الصين وراء هذه الحصون » .

(١) فتوح البلدان . ص ٢٤٩ (القاهرة ١٣١٩ هـ و ١٩٠١ م)

(٢) الأبله بضم أوله وثانيه وتشديد اللام وفتحها : بلدة على شاطئ دجلة في زاوية الخليج الذي يدخل إلى مدينة البصرة وهي أقدم من البصرة لأن البصرة صارت أيام عمر ابن الخطاب (ياقوت : معجم البلدان ج ١ ص ٨٩ - ٩٠ الطبعة الأولى طبع مطبعة السعادة ١٣٢٣ هـ) ويقول جلاز : أن ابولوجوس Apologus هي الإبله Ubulum منذ العرب وفي النقوش الأكادية . ولم تكن بعيدة عن مدينة الحمرة وهذه تبعد نحو ٧٥ كم عن شاطئ الخليج الفارسي .

Glaser, E. : Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens, Vol. 2. pp. 188-189. Berlin, 1890.

(٣) مروج الذهب ج ١ ص ٦٢ (طبعة مصر سنة ١٢٤٦ هـ) .

وأشار المؤرخون الصينيون^(١) إلى الدين الإسلامى أو الدين الجديد فى «مملكة المدينة» وذكروا مبادئ الإسلام قائلين إنها تختلف عن مبادئ بوذا، وإن أتباعها لا تماثل فى معابدهم ولا أصنام ولا صور، وأضافوا إلى ذلك أن فريقاً من المسلمين قدموا إلى «كنتون» فى فاتحة أسرة «تانج» التى حكمت الصين بين عامى ٦١٨ - ٩٠٥ م قبل الهجرة بأربع سنوات (إلى ٢٩٣ هـ)، وحصلوا من امبراطور الصين على الإذن بالبقاء فيها. واتخذوا لأنفسهم بيوتاً جميلة تختلف فى طرازها عن البيوت الصينية. وكانوا يطيعون رئيساً ينتخبونه من بينهم^(٢). وأكبر الظن أن وصول الإسلام بحراً إلى الصين كان أسبق من وصوله براً، وذلك على يد تجار ساروا فى الطريق البحرى الذى كانت تتبعه السفن التجارية. كذلك تؤكد المصادر الصينية وصول وفد رسمى من العرب إلى عاصمة الصين فى خلافة عثمان بن عفان فى سنة ٣٠ هـ (٦٥١ م) وذلك بطريق البحر^(٣) وكان معظم المسلمين فى الصين من التجار الذين نزلوا الثغور. ولا عجب فقد كانت التجارة بين الشرق والغرب فى يد المسلمين إلى نهاية القرن التاسع الهجرى (الخامس عشر الميلادى). وكان التجار المسلمون يبحرون من الخليج الفارسى الذى كانوا يسمونه فى القرن الثالث

(١) محمد توضع : الصين والإسلام (القاهرة ١٣٦٤ هـ) ص ٦١٤ - ٦٢ . و
E. Bretschneider : On the knowledge possessed by the Ancient Chinese of the Arabs & Arabian Colonies, p. 6 (London, 1871),
Th. Arnold : The Preaching of Islam, pp. 294-295 (Third edition. London, 1935).

(٢) انظر : P. Dabry de Thiersant : Le Mahométisme en Chine.
باريس ١٨٧٨) ج ١ ص ١٩ - ٢٠ ، والدكتور زكى محمد حسن : الصين وفنون الإسلام (القاهرة ١٩٤١) ص ٨.

(٣) انظر : بدر الدين حى الصينى : العلاقات بين العرب والصين ص ١٥٨ - ١٥٩ ،
مكتبة النهضة المصرية - الطبعة الأولى ١٩٥٠) و
Bretschneider : On the knowledge possessed pp. 9 & 46.

واقرا عن انتشار الإسلام فى الصين مقال الاستاذ هارتمان فى دائرة المعارف الإسلامية
عمادة « الصين » الطبعة الفرنسية ج ١ ص ٨٦٦ وما بعدها .

ألهجرى (التاسع الميلادي) ، الخليج الصيني ^(١) ، ويعبرون المحيط الهندي مارين بسرنديب (سيلان) وجزائر البحار الجنوبية إلى أن يصلوا موافى الصين التجارية . وقد قل مجيء الصينيين أنفسهم إلى الخليج الفارسي منذ بداية القرن الثالث الهجري وزاد سفر العرب إلى البحار الجنوبية ^(٢) . ولا نفي أن الفضل في قيام وازدهار تجارة بحرية بين الخليج الفارسي والصين في العصر الإسلامي يرجع إلى قيام امبراطوريتين عظيمتين على طرفي الطريق . فكان العالم الإسلامي زمن الأمويين يمتد من أسبانيا وجنوب فرنسا إلى حدود الصين ٤١ - ١٣٢ هـ ، ٦٦١ - ٧٤٩ م) وظل العالم الإسلامي متحدا قويا حوالى قرن أو يزيد تحت ظل الخلفاء العباسيين فيما عدا أسبانيا وشمال أفريقيا (١٣٢ - ٢٥٧ هـ ، ٧٥٠ - ٨٧٠ م) . أما في الصين فقد ملكت أسرة تانج على امبراطورية متحدة حتى آخر أيام هذه الأسرة . وكان الصينيون يطلقون على العرب كلمة « تاشي » . وقد تكون هذه الكلمة محرفة عن كلمة « تاجر » العربية . ذلك لأن معظم العرب الذين دخلوا الصين كانوا تجارا . وقد تكون كلمة « تاشي » منقولة عن كلمة « تازي » الفارسية التي يطلقها الفرس على العرب ^(٣) . أما كلمة تازي الفارسية فهي مأخوذة من كلمة تاجك في البهلوية ^(٤) .

والواقع أن تولى العباسيين الخلافة كان قوة جديدة دفعت إلى الامام التجارة البحرية الواردة إلى الخليج الفارسي والصادرة عنه وذلك لانتقال العاصمة من دمشق إلى بغداد فضلا عن اتساع التجارة زمن العباسيين اتساعا كبيرا . ونحن نعرف أن بغداد نمت نموا عظيما وأصبحت المدينة التجارية الأولى في الشرق ، وكان هذا من شأنه تنشيط التجارة بين موافى الخليج الفارسي إلى الشرق الأقصى .

(١) انظر :

Ph. Walter Schulz : Die Persisch-islamische Miniaturmalerei.

ج ١ ص ٤٨ .

W. Heyd : Histoire du commerce du Levant (Leipzig 1923). (٢)

ج ١ ص ٢٩ .

(٣) محمد تواضع : للصين والاسلام ص ٦٣ .

(٤) انظر هرتمان Hartmann في مقال China دائرة المعارف الاسلامية ومما ذكره

« ان الصيغة الفارسية مأخوذة من Tāyyāye « عرب طيء » في الإرامية .

وكانت الأبله وسيراف^(١) أهم موانئ السفن البحرية . ولكن السفن النهرية كانت تستطیع نقل السلع إلى بغداد . فكان الحال كما كان يذكر الخليفة أبي جعفر المنصور منشیء بغداد : « هذه دجلة ، ليس بيننا وبين الصين شيء . فیا تبنا فيها كل ما فی البحر »^(٢) .

ومن المسلمين الذين زاروا الصين والهند رحلة عربي اسمه سليمان السيرافي لانكادنعرف شيئا عن ترجمة حياته ، ولكن وصف سياحته في الهند والصين وصل إلینا ، إذ كتبه في سنة ٥٢٣٧ هـ — ٨٥١ م . ولهذا الوصف ذیل وضعه فی القرن الرابع الهجري (العاشر الميلادي) مؤلف من سيراف اسمه أبو زيد حسن ، اعتمد فيه على ما سمعه من قصص الرحالة والتجار في بحار الصين وطبعت هذه الرحلة سنة ١٨١١م على يد المستشرق لانجلس Langlis ، ثم نشرها المستشرق رينو Reinaud مع ترجمة فرنسية سنة ١٨٤٥م . كما أتى بها المستشرق فران Ferrand في مجموعة الرحلات والنصوص الجغرافية العربية والفارسية والتركية الخاصة بالشرق الأقصى والتي ترجمها إلى الفرنسية وعلق عليها ونشرها في مؤلف من مجلدين^(٣) وفي هذه الرحلة بيانات عن علاقة المسلمين بالصين في القرنين الثالث والرابع بعد الهجرة (التاسع والعاشر الميلادي) . ومن هذه البيانات والأخبار أن مدينة [خانفو]^(٤) وهي التي عرفت باسم « كاتون »

(١) سيراف : هي مدينة جلييلة على ساحل بحر فارس كانت قديما فرضة الهند . . انظر : ياقوت : معجم البلدان ج ٥ ص ١٩٢ (الطبعة الأولى مطبعة السعادة بالقاهرة ١٣٢٤م ١٩٠٦ م) . ويقول فران في بحثه :
Ferrand (G.) : L'élément Persan dans les textes nautiques Arabes.
في مجلة Journal Asiatique المجلد ٢٠٠ . ٢ .

(٢) (أبريل — يونيو ١٩٢٤) ص ٢٥٦ — ٢٥٧ أنها كانت في موضع قرية الطاهرة الآن .
(٣) الطبری : تاريخ الامم والملوك ج ٩ ص ٢٢٨ .

(٣)
Relation de Voyages et Textes Géographiques Arabes, Persans et Turks Relatifs à l'Extrême-Orient de VIIIe au XVIIIe siècles, traduits, revus et annotés par Gabriel Ferrand. (Paris 1913-1914).

(٤) انظر مادة « خانفو » بدائرة المعارف الإسلامية ، الدكتور حزين ،
Huzayyin (S.A.) : Arabia and the Far East (Cairo, 1942)
pp. 158-160.

والتي كانت مجتمع التجار ، كان فيها رجل مسلم ، يوليه ، صاحب الصين .
الحكم بين المسلمين الذين يقصدون إلى تلك الناحية . . . وإذا كان في العيد
صلى بالمصلين وخطب ودعا لسلطان المسلمين^(١) وما ذكره هذا الرحالة ، أن
أكثر السفن الصينية تحمل من سيراف ، وأن المتاع يحمل من البصرة وعمان
وغيرها إلى سيراف ، فيعبي في السفن الصينية بسيراف ، وذلك لكثرة
الأمواج في هذا البحر وقلة الماء في مواضع منه ، ثم وصف بعد ذلك المحطات
المختلفة التي تقف عندها السفن في طريقها إلى الصين .

وتحدث الدكتور حسين فوزي عن هذه الرحلة في كتابه حديث
السندباد القديم^(٢) وقال أنها «تعد من أهم الآثار العربية عن الرحلات البحرية
في المحيط الهندي وبحر الصين في القرن التاسع (الثالث الهجري) وربما كانت
الأثر العربي الوحيد الذي يتحدث عن سواحل البحر الشرقي الكبير
والطريق الملاحى إليها على أساس الخبرة الشخصية مع التزام الموضوع
وعدم الخروج عنه إلى أحاديث تاريخية وغيروها بما عودنا الجغرافيون
والمؤرخون العرب ، وإذا رأينا فيما بعد ابن خرداذبه وابن الفقيه
والاصطخرى وابن حوقل والمسعودى يتكلمون على أساس من المعرفة
الشخصية لبعض المواضع التي يذكرونها ، فإنهم أيضا ينقلون الكثير عن ذلك
الأثر العربي الأول بلفظه ومعناه في بعض الأحيان ، وبما يكاد يكون لفظه
ومعناه في البعض الآخر .

والواقع أن رحلة سليمان والذيل الذى وضعه أبو زيد تمتاز فضلا عن
الأخبار الوافية عن علاقة المسلمين بالصين في القرنين الثالث والرابع بعد

(١) وفي بعض المصادر الصينية أن هذا النوع من الامتيازات الأجنبية امتد الى الجاليات
الإسلامية الأخرى في الصين ، فكان لكل منها قاضيه وشيوخها ومساجدها وأسواقها .

راجع

Chau Ju-Kua : Chu-fan-chi : translated from Chinese & annotated
by F. Hirth and W.W. Rockhill (Petersburg 1911) pp. 16-17.

(٢) ص ٢١ - ٢٢ القاهرة ١٩٤٢ .

الطريق التجارية ، ولبعض العادات والنظم الاجتماعية والاقتصادية ، ولأهم المنتجات في الهند وسرنديب وجاوه والصين ، مع قلة الخرافات والأساطير التي تكثر في أحاديث البحارة (١)

وسليمان السيراني أول مؤلف غير صيني أشار إلى الشاي . فذكر أن ملك الصين يحتفظ لنفسه بالدخل الناتج عن محاجر الملح ، ومن نوع من العشب ، يشربه الصينيون في الماء الساخن ويبيع منه الشيء الكثير في جميع مدنهم ويسمونه « ساخ » (٢) . وبما ذكره أبو زيد حسن ، في الذيل الذي وضعه لرحلة سليمان ، أن السفن القادمة من سيراف متجهة إلى البحر الأحمر كانت إذا وصلت جدة أقامت بها ، ونقل ما فيها من سلع إلى مراكب خاصة تحمله إلى مصر ، وتسمى مراكب القلزم ، إذ أن المراكب الأخرى كانت لا تستطيع الملاحة في شمال البحر الأحمر ، كذلك أنى أبو زيد بكثير من أخبار الهند وسائر الأقاليم المطلة على المحيطين الهندي والهادي ، وتحدث عن العنبر واللؤلؤ والمسك ومصادرها . وأشار إلى قلة الاتصال بالصين بعد رحلات سليمان وذلك بسبب قيام ثورات فيها (٣) .

ويظهر أن المواصلات البحرية لم تكن متصلة تماما بين الصين والشرق الأدنى في عصر المؤرخ الجغرافي المسعودي (القرن ٤ هـ ، ١٠ م) فإن السفن من الجانبين لم تعد تبجر إلا حتى مدينة تسمى « كله » في منتصف الطريق بين البلدين . وأشار المسعودي إلى ذلك في حديثه عن رجل من التجار من أهل مدينة سمرقند « خرج من بلاده ومعه متاع كثير حتى انتهى إلى العراق ، فحمل من جهازه وانحدر إلى البصرة ، وركب البحر حتى أتى

(١) انظر : الدكتور زكي محمد حسن : الرحالة المسلمون في العصور الوسطى : ص ٢٤ (القاهرة ١٩٤٥ م) .

(٢) انظر المرجع السابق ص ٢٥ ، وبدر الدين حي الصيني : العلاقات بين العرب والصين ص ٢١١ .

(٣) انظر : الدكتور زكي محمد حسن : الرحالة المسلمون ص ٢٥ .

ألى بلاد عمان ، وركب الى بلاد كله ^(١) ، وهى النصف من طريق الصين وأخو ذلك واليا انتهى مراكب الاسلام من السيرافيين والعمانيين فى هذا الوقت ، فيجتمعون مع من يرد من أرض الصين فى مراكبهم . وقد كانوا فى بدء الزمان بخلاف ذلك ، وذلك أن مراكب الصين كانت تأتى بلاد عمان وسيراف من ساحل فارس ، وساحل البحرين ، والأبلة ، والبصرة . فلذلك كانت المراكب تختلف فى المواضع التى ذكرنا الى ما هناك ، ولما عدم العدل وفسدت النيات ، وكان من أمر الصين ما وصفنا التقى الفريقان جميعا فى هذا النصف . ثم ركب هذا التاجر من مدينة كله فى مراكب الصينيين الى مدينة خانقو ^(٢) . كذلك أشار المسعودى الى بعض أقوام السند ينال لهم « المبد » وتحدث عن قرصنتهم فقال : « ولهم بوارج فى البحر تقطع على مراكب المسلمين المجتازة الى أرض الهند والصين وجدة والقلزم وغيرها ، كاشوا فى بحر الروم ^(٣) » .

وتؤكد المصادر التاريخية أن العلاقة السياسية الدبلوماسية بين الخلفاء العباسيين والصين كانت أقوى وأوثق مما كانت عليه زمن الخلفاء الأمويين . وكان من أهم السفارات تلك التى كانت من قبل أبى العباس السفاح رأس الخلافة العباسية ، وأبى جعفر المنصور وهارون الرشيد . وسجل تاريخ

(١) لعل كله فى ولاية كيدا Kedah بالملايو الآن ، وايد هذا الراى ناشر كتاب بزرك ص ٢٥٥ - ٢٦٤ : انظر بزرك بن شهر يار الناخداه ، الرام هرمزى ، كتاب عجائب الهند بره بحره وجزايره نشر النص ب. ا. فان دير ليت P.A. van der lith وترجمة الى الفرنسية مارسيل دفيك Marcel Devic . لوبرى Ferrand فى بحثه L'élément persan dans les textes nautiques Arabes. فى مجلة Journal Asiatique المجلد ٢٠٤ (ابريل - يونية ١٩٢٤ م) ص ٢٥٤ ، وفى دائرة المعارف الاسلامية مادة « كله » انها « كرا Kra » (تايلاند الحالية) على الساحل الغربى لشبه جزيرة الملايو وفى مادة « China » فى دائرة المعارف الاسلامية ان كله فى مروج النخب للمسعودى ليست كله بار فى ملقا ولكن ميناء جال Galle فى الطرف الجنوبى لسيلان .

(٢) المسعودى : مروج الذهب ج ١ ص ١٩ .

(٣) المسعودى : التنبيه والاشراف (طبع عبد الله اسماعيل الصاوى بالقاهرة سنة

١٩٣٨ م) ص ٤٩ .

(الصين) خمس عشرة سفارة من العباسيين في نصف قرن بين ١٣٣ هـ — ١٨٤ هـ (٧٥٠ م — ٨٠٠ م) ولم تفصل أغراض هذه السفارات فيما عدا أنها جاءت إلى الصين لزيارات ودية أو لتقديم الهدايا . والمعروف أن هذه السفارات لم تكن كلها واردة من مقر الخلافة من دمشق أو بغداد، إذ أن كلمة «تاشي» كانت تطلق على كل «العرب» أو جميع سكان الإمبراطورية الإسلامية.

ولعل معظم هذه السفارات كان لتحسين العلاقات التجارية بين العرب والصين . وكانت السفارات التي جاءت من قبل التجار أنفسهم أكثر من التي جاءت من قبل الخلفاء^(١)

ولاشك أن الطريق البحري بين الدولة الإسلامية وبين الهند والصين كان مرغوباً فيه لدى التجار أكثر من الطريق البري، فكان هناك منذ العصور القديمة الطريق البري الذي يأتي من الصين إلى نهر أكسوس أو جيحون ويلتقي بالطريق البري الذي يسير في الجبال من الهند إلى نهر جيحون، ويتفرع بعد ذلك عند بخارى أو سمرقند فيما وراء نهر جيحون أو فيما وراء النهر، ويؤدي فرع منه إلى شمالي بحر قزوين الذي سماه العرب بحر الحر، ثم نهر الفليجا، ويسير الثاني إلى جنوب بحر قزوين فالبحر الأسود عند طرابزون والقسطنطينية، وكان هذا الطريق يعبر الجبال العالية والمسافات الطويلة، فلم يكن يصلح إلا لنقل السلع الصغيرة الحجم والغاية الثمن . وكان هناك طريق برّي آخر يبدأ جنوبي الطريق الأول عند الخليج الفارسي (أو خليج البصرة أو الخليج العربي أو الخليج الصيني)، أو من إحدى المدن على الدجلة أو الفرات ثم تنقل البضائع بطريق الصحراء إلى دمشق، ومنها إلى مرآني الشام على البحر المتوسط، أو إلى مصر. أما الطريق الرئيسي الثالث جنوب الطريقين الرئيسيين السابقين فكان بحرياً في جزء كبير منه .

(١) انظر Gibb : The Arab Conquests of Central Asia, pp. 63-67.

وبنر الدين الصيني وما ذكره من مراجع ص ١٨١ ، ١٨٥ - ١٨٩ .

وكان هذا الطريق يقلل ، إلى أدنى حد ممكن ، المصاعب والنفقات الطائلة التي يسببها النقل البرى . وكان من عيوب هذا الطريق المسافة الطويلة التي كان على السفن أن يجتازها في عرض المحيط الهندي من ساحل الهند إلى البحر الأحمر . وقد أمكن التغلب على هذا العيب حين كشف الملاحون إمكان الإفادة من الرياح الموسمية . وأفادت مصر كثيراً من موقعها الممتاز بين قارات أفريقيا وأوربة وآسية ، وظهرت قيمة هذا الموقع الجغرافي العالمي منذ عهد الإسكندر المقدوني ، أى في أواخر القرن الرابع قبل الميلاد حين اتصلت مناطق الحضارة المختلفة بعضها ببعض وامتدت بينها أسباب التجارة وصلات السياسة والثقافة . وظلت مصر منذ عهد الإسكندر الأكبر تتمتع بهذا المركز الممتاز العالمي فلم تكنف بتصدير ما يزيد عن حاجة البلاد من الزراعات أو الصناعات واستيراد ما تحتاج إليه البلاد ، بل كانت تلعب دور الوسيط بين الشرق والغرب ، فكانت مخزناً للبضائع الشرقية والغربية تصدر منتجات الأسواق الشرقية إلى الأسواق الغربية وبالعكس .

وكانت السفن التي لا تفرغ السلع في اليمن بل تتقدم في البحر الأحمر تلاقى صعوبة كبيرة في الملاحة في هذا البحر . وكان علاج هذا أن تتجنب السفن الملاحة في القسم الشمالى من هذا البحر ، وأن تتجه إلى بعض الموانئ المصرية الواقعة في غربى البحر الأحمر مثل ميناء برنيقه (Berenice) رأس بناس الحالية ، أو Leucos Limen (القصور الحالية) أو Myos Hormos (أبو شعر الحالية) ، أو عيذاب في العصر العربى التي اشتهرت شهرة واسعة في العصر الاسلامى ، ومن هذه الموانئ تتجه التجارة عن طريق الصحراء الشرقية إلى قفط على النيل ، وتتخذ طريق النيل حتى الإسكندرية ، ومن الإسكندرية تتصل التجارة الشرقية بأسواق الغرب عن طريق حوض البحر المتوسط . وكانت السفن التجارية تواصل السير أحياناً في البحر الأحمر إلى القلزم ثم تسير في القناة النيلية التي تصل بين البحر الأحمر والنيل عن طريق البحيرات المرة ووادى طميلات . وهذه القناة أتم بحفرها الفراعنة

وأعاد حفرها البطالسة والرومان، وكانت تسهل كثيرا على التجار وبستخدمونها للوصول إلى الاسكندرية عن طريق النيل بعد أن ينتهى طريق البحر عند ميناء القلزم أو السويس .

واهتم العاملون من حكام مصر فى العصور المختلفة بإصلاح الطريق الصحراوى الذى تمر فيه قوافل التجارة بين البحر الأحمر والنيل وإقامته الحاميات فيه ، وحفر الآبار على طول ذلك الطريق ، وبالقضاء على القرصنة فى البحر الأحمر والمحيط الهندى ، وبإنشاء الموانئ على الشاطئ الغربى لذلك البحر فى أكثر المواقع صلاحية لرسو المراكب وللا اتصال بالنيل ، وبشق طرق تجارية جديدة بين البحر الأحمر والنيل وبالاهتمام بالقناة التى تصل أحدهما بالآخر إلى غير ذلك من ضروب الاهتمام بالتجارة .

وإذا استثنينا الشريط البرى الضيق بين البحر الأحمر والنيل ، كانت البضائع التى ترسل من بلاد الهند والصين تسلك دائماً طريق البحر وتتبع الطريق المباشر ، أى أقصر الطرق للوصول إلى موانئ إيطاليا وفرنسا وأسبانيا . واستفادت مصر بموقعها المتوسط من ذلك الطريق ، ونستطيع أن نتول عن مصر ما قاله ولیم الصورى عن الاسكندرية بأنها كانت سوق العالمين .

forum publicum utrique orbi (١)

وقد زاد نشاط مصر التجارى فى فجر الإسلام نتيجة لاهتمام العرب بالتجارة على الخصوص . كذلك كانت سياسة الدولة الساسانية تحول دون ترسع تجارة مصر فى البحر الأحمر والمحيط الهندى ، وبعد ما زالت تلك الدولة على يد العرب وأصبحت الدولة العربية وحدة واحدة ، عاد لتجارة الشرق أهميتها ، وساعد على نشاطها إعادة حفر القناة التى كانت تصل النيل بالبحر الأحمر فى زمن الخليفة عمر بن الخطاب والتى سميت خليج أمير المؤمنين .

وقد فطن المؤرخون المسلمون إلى ذلك الموقع الممتاز الذي تتميز به مصر فكتبوا أن من فضائل مصر ، أنها فرضة الدنيا يحمل من خيرها إلى سواحلها ، وذلك أن من ساحلها بالقلزم ينقل إلى الحرمين وإلى جدة وإلى عمان وإلى الهند وإلى الصين وصنعاء وعدن والشجر والسند وجزائر البحر ، ومن جهة تنيس ودمياط والفرما فرضة بلد الروم وأقاصى الأفرنجة وقبرص وسائر سواحل الشام والثغور إلى حدود العراق ، ومن جهة الاسكندرية فرضة اقريطش وصقلية وبلد الروم والمغرب كله إلى طنجة ومغرب الشمس ، ومن جهة الصعيد فرضة بلد النوبة والبجة والحبشة والحجاز واليمن ^(١) .

ولم يكن فتح العرب لمصر سبباً في قصر تجارتها على دول الشرق وضعف علاقاتها التجارية مع بلاد الغرب إذ يتضح من نصوص جغرافي العرب كيف كانت مصر طريقاً للتجارة بين الشرق والغرب . وكذلك لم تفقد الاسكندرية مكانتها التجارية العالمية التي كانت لها قبل الفتح . فقد زار الاسكندرية بعد فتح العرب لمصر بنحو ثلاثين عاماً (حوالي سنة ٥٠ - ٥١ هـ أو ٦٧٠ م) أركولف Arculf أحد حجاج بيت المقدس فتكلم عن الاسكندرية باعتبارها ملتقى التجارة العالمية حيث يتبادل البضائع فيها شعوب لا حصر لها ^(٢) .

ولم يحاول العرب عرقلة التبادل التجاري مع غيرهم من الدول أصدقاء كانوا أو أعداء . وبين لنا امتداد العلاقات التجارية في العصور الوسطى حكاية في باب فضل القناعة من كتاب «كاستان» لسعدى الشاعر الإيراني تحدث فيها عن تاجر ثرثار أخبره أنه يستعد لرحلة جديدة ، فسأله سعدى أين تكون تلك السفرة . وأجاب التاجر : «أريد أن أحمل الكبريت من إيران إلى الصين فقد سمعت أن له قيمة عظيمة فيها . ومن هناك آخذ

(١) التويرى : نهاية الارب في فنون الادب ج ١ ص ٢٤١ (طبعة دار الكتب المصرية - الطبعة الثانية ١٩٢٩ م) ، المقرئى : خطط ج ١ ص ٢٨ (بولاق ١٢٧٠ هـ) .
(٢) Kammerer : La Mer Rouge, T.I. pp. 12-13 (Le Caire 1929) ; Heyd : Histoire du commerce du Levant, T.I. p. 41.

الحزف الصينى إلى بلاد الروم ، ثم أحمل الديباج الرومى إلى الهند ، والفولاذ الهندى إلى حلب ، وآخذ الزجاج الحلبى إلى اليمن ، والأقشة اليمنية إلى إيران ،^(١) .

وبين عالمية التجارة فى العصور الوسطى ما كتبه الجغرافى المشهور ابن خرداذبة^(٢) عن التجارة فى أواخر القرن الثالث الهجرى (التاسع الميلادى) إذ تحدث عن التجار اليهود الراذانية الذين يتكلمون بالعربية والفارسية والرومية والإفرنجية والأندلسية والصقلية ، وذكر أنهم يسافرون من المشرق إلى المغرب ، ومن المغرب إلى المشرق برا وبحراً .

لماذا كثرت الرحلة فى الإسلام :

وكانت الرحلة عنصراً هاماً قوياً فى حياة المجتمع العربى الإسلامى فى عصوره الزاهرة . وأصبح المسلمون يرتادون البحر والبر على السواء ، فرحل الناس لزيارة مهبط الوحي ، ولقوا فى سبيل ذلك الكثير من صعوبات السفر التى تحملوها راضين مسرورين . ورحل الناس فى طلب العلم من قطر إلى آخر ، إذ كانت مراكز العلم منتشرة فى أنحاء العالم الإسلامى . واتسع نطاق التجارة عند المسلمين اتساعاً لم يعرف فى العالم قبل كشف أمريكا ، فانتشرت قوافل التجار المسلمين فى العالم المعروف آنئذ ، وخاضت سفنهم عباب البحار والمحيطات . وحسبنا أن نشير إلى الكنوز الوافرة من النقود الإسلامية التى عثر عليها فى روسيا وفنلندة والسويد والنرويج ، بل فى سويسرا وحزيرة آيسلندة والجزائر البريطانية . وترجع قطع العملة المذكورة إلى الفترة الواقعة بين نهاية القرن الأول وبداية الخامس الهجرى (السابع وبداية الحادى عشر الميلادى) وكانت الأسواق الإسلامية مرتبطة بعضها ببعض كل الارتباط فى مشارق الأرض ومغاربها ، وكان التجار يحملون متاجرهم وسلمهم إلى حيث يرجون الربح الوفير .

(١) الدكتور زكى محمد حسن : كنوز الفاطميين (القاهرة ١٩٢٧ م) ص ١٧٨ .

(٢) كتاب المسالك والممالك : ص ١٥٢ - ١٥٤ (المجلد السادس من مجموعة الكتب

الجغرافية - ليون ١٨٨٩ م) .

ولاننسى أيضاً رحلة الرسل المترددين بين الملوك والأمراء ، ورحلة المغامرين الذين يجدون في الرحيل لذة لا يعدلها لذة ، ورحلة الساعين في سبيل الرزق إذا ضاقت بهم أرضهم . وقد شجع المسلمون على الرحلة خضوع العالم الإسلامي برقعته الواسعة لدولة واحدة بادية الأمر ، فلما ذهبت الوحدة السياسية بقيت وحدة الدين ووحدة اللغة ، وهاتان الوحدتان ربطتا الحجاج وطلاب العلم ، ورسلا السلاطين وحملة البضائع ، وزعماء الصنائع ، فاحتفظوا بالصلة ، بل لعل الرحلة كانت أقوى في عهد التفرق السياسي مما قبله لاعتناء العالم الإسلامي درجة من المعيشة ونوعاً من الحياة ولولنا من التفكير تنحتم على أفراد الاتصال والاتجار والتبادل الفكري والأدبي^(١) . ولاشك أن ازدهار التجارة الإسلامية يرجع إلى اهتمام العرب بالبحار .

العباسيون والبحر المتوسط :

على أنه ينبغي ألا يتطرق إلى الأذهان أن قيام الخلافة العباسية واتخاذها جغداد قاعدة لها ، فضلاً عن الحركات الانفصالية في الدولة العباسية ، قد قلل من اهتمام العرب بالبحر المتوسط وزاد من اهتمامهم بالبحار الشرقية . إذ برهنت الحوادث على أن الدول المنفصلة عن الخلافة العباسية والتي تطل على البحر المتوسط ورثت اهتمام الخلافة الإسلامية بهذا البحر فضلاً عن اهتمام بعض الطوائف والأفراد الذين كانوا يعملون في ظل إحدى الحكومات المسلمة التي تتبع الخلافة أو المستقلة أو يعملون لحسابهم الخاص .

ونلاحظ أنه لما تم للعرب ملك الأندلس أنشأ أمراؤها دور الصناعة في طركونة واشبيلية والمرية على غرار دور الصناعة في مصر والشام وشمال أفريقيا ثم أصبح الأندلس قوة بحرية لها حسابها زمن عبد الرحمن الثالث

(١) انظر : الدكتور زكي محمد حسن : الرحالة المسلمون ص ٥ - ١١ ، نقولاً زيادة : دواد

الشرق العربي في العصور الوسطى ص ٦٠ - ٦١ (هدية المقتطف السنوية سنة ١٩٤٢ م) .

(الناصر) (٣٠٠ - ٥٣٥٠ - ٩١٢ - ٩٦١ م) إذ سيطر على جزر البليار والقواعد الأمامية على طول ساحل فرنسا الجنوبي .

ولم تكن نكبة العرب أمام أسوار القسطنطينية حائلا دون تقدمهم في البحار والحوص فيه للغزو أو للتجارة أو لتأمين بلادهم ، بل إن نكبتهم هذه في القرن الأول الهجري (السابع الميلادي) جعلتهم يفكرون في روعة البحر وأهواله . وكان القرن الثاني الهجري (الثامن الميلادي) عصر التجارب البحرية والدفاع من ناحية المسلمين ، وظهرت جميع حواضر العالم الإسلامي بعيدة عن البحر لتكون في مأمن من مفاجآته فقيت عاصمة مصر في الفسطاط ، وكانت عاصمة الأغالبه في تونس ، وعاصمة الأدارسة في فاس ، وعاصمة الأندلس في قرطبة . ومنذ أوائل القرن الثالث الهجري (التاسع الميلادي) تبدل الحال وكانت الأساطيل الإسلامية تجوس خلال البحر المتوسط من أقصاه الى أقصاه . فكان هناك أسطول الأغالبه في شمال أفريقيا ، وأساطيل الطولونيين والإخشيديين في مصر والشام ، ثم أسطول الفاطميين الذين ورثوا أسطول الأغالبه - وكان هناك أسطول الأندلس . وأصبح العرب الذين يظلمون على شواطئ البحر المتوسط في أواخر القرن الثالث الهجري (أواخر التاسع الميلادي) في مأمن من أى غزو لأول مرة منذ عام ٢٥ هـ (٦٤٥ م) . وكان الذى كشف ضعفه بينظله البحرى بعد صراعه المبرر مع دول البحر المتوسط الإسلامية من أجل الاحتفاظ بالسيادة في البحار ، جماعة من الأندلسيين كانوا قد خرجوا من وطنهم مطرودين في عهد ملكهم الحسك بن هشام الأموى على أثر وقعة الربض بقرطبة في رمضان سنة ١٩٨ هـ (٨١٤ م) ونزل فريق منهم بالاسكندرية وكان عددهم حوالى ١٥٠٠٠ شخص ، فيما عدا النساء والأطفال^(١) وأشأ.

(١) انظر :

Dozy : Histoire des Musulmans d'Espagne (Leyde 1932) T.I. pp. 296-300.

هؤلاء الأندلسيون في الاسكندرية جمهورية شبه مستقلة مستغلين الفوضى في مصر حينذاك أثناء النزاع بين الخليفة الأمين وأخيه المأمون ، وما تلا قتل الأمين من فوضى عمت أنحاء الدولة الإسلامية . ولما نجح قائد المأمون - عبد الله بن طاهر - في القضاء على النزعات الاستقلالية التي ظهرت في مصر حينذاك وفي إعادة مصر إلى حظيرة الخلافة ، سار إلى الاسكندرية في سنة ٥٢١٢ هـ (٨٢٧ م) ليتم نصره على مصر كلها وصالح الأندلسيين على أن يسيرهم من الاسكندرية حيث أحبوا فخرجوا إلى جزيرة أقيوط (كريت) وعلى رأسهم زعيمهم أبو حفص عمر البلوطي وملكوها دون كبير مقاومة من البيزنطيين وكانت كريت قد تعرضت لغزو العرب في دور الفتوح الأول . لكن فتحهم اتم على يدهؤلاء الأندلسيين . وكان العرب قد حفرُوا في الجزيرة خندقاً يسترون فيه فلما تم احتلالهم للجزيرة قامت هناك مدينة سميت الخندق وهي مدينة قنديا الحالية . ولم يستطع البيزنطيون استرداد الجزيرة إلا في أواسط القرن الرابع الهجري العاشر الميلادي ^(١) وتقهقرت قوة البيزنطيين البحرية أمام أسطول الأغلبة (١٨٤ - ٥٢٩٦ = ٨٠٠ - ٩٠٨ م) منذ القرن الثاني الهجري (التاسع الميلادي) ، إذ غنى الأغلبة في شمال أفريقية بأسطولهم واستطاعوا أن يقبضوا سيادة في مياه البحر المتوسط واستطاعت سفنهم أن تغير المرة بعد المرة على سواحل إيطاليا وفرنسا وجزر قورسيقا وسردينيا وكريت ، فضلاً عن نجاحهم في الاستيلاء على صقلية والقضاء على الحكم البيزنطي فيها كما استولوا أيضاً على مالطة .

فتح مالطة :

أما مالطة فغزاها إبراهيم بن الأغلب صاحب أفريقية (تونس الحالية) ومؤسس دولة الأغلبة في القرن الثاني الهجري (التاسع الميلادي) ثم تم

(١) انظر : سيده كاشف : مصر في فجر الإسلام ص ١٦٧ - ١٧٦ وما ذكرته من مراجع وارشيبالد لويس : القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط ص ١٦٩ - ١٧٠ ، نقولا زبادة : صور من التاريخ العربي : ص ٤٤ - ٤٥ (دار المعارف بمصر ١٩٤٦) .

فتحتها في أواسط القرن الثالث الهجري (التاسع الميلادي) على يد الأسطول
الأغلبى . ومن مالطة كانت تخرج سفن الغزو العربية إلى بروفانس وإيطاليا
وما إليها . وظلت مالطة تابعة للعرب حتى سنة (٤٨٣ هـ = ١٠٩٠ م حين
انتزعها منهم النورمانيون الذين كانوا قد ظهروا على مسرح السياسة والحرب
في البحر حينذاك .

وفي مالطة امتزج العرب بأهل البلاد ولا تزال آثار العرب في مالطة
واضحة في الألفاظ العربية الكثيرة الموجودة في اللغة المالطية . وفي أسماء
البلاد في الجزيرة وفي نقوش كثيرة وفي قطع من السكة العربية . وفي مالطة
ظهر عالم اسمه المالطى كان أحد الذين نقل عنهم ياقوت الحموى ، صاحب
معجم البلدان ومعجم الأدباء ^(١) .

العرب في صقلية :

واحتفظ التاريخ للأغلبة بفتح صقلية التي كانت تتبع البيزنطيين . وعرف
العرب صقلية وخيراتها منذ أغار عليها أحد قواد معاوية سنة ٢٢ هـ (٦٥٢ م)
ثم في سنة ٣٤ هـ (٦٥٥ م) وهي السنة التي هزم فيها المسلمون أسطول بزنطة
عند الاسكندرية في معركة ذى الصواري . وفي القرن الثاني الهجري (الثامن
الميلادي) بدأت جماعات من غزاة المسلمين تتسلل من شمال أفريقية
والأندلس إلى بعض جزر البحر المتوسط وتوقع الرعب في قلوب سكان
صقلية وقورسقه وسردانية . لكن احتلال المسلمين لصقلية لم يتم إلا على
يد الأغلبة ، فإن زيادة الله بن الأغلب بعث سنة ٢١٢ هـ قائده ووزيره
أسد بن الفرات على رأس عمارة بحرية قوامها أربع مائة سفينة وثلاثون
ألف مقاتل استطاعت أن تفتح بلرم بعد حصار خمس سنين . وكتب زيادة
الله إلى الخليفة العباسي المأمون يبشره بالفتح . ثم تابع الأغلبة حملاتهم

(١) انظر : نيقولا زيادة : صور من التاريخ العربى ص ٤٦ و ٥٠ .

حتى وقعت الجزيرة كلها بأيدي العرب . وكان فتح صقلية عبارة عن عمليات حربية متقطعة استمرت نحو خمس وستين سنة .

ولما خلف الفاطميون بني الأغلب في شمال أفريقية أعادوا إخضاع صقلية . لكن المنافسات بين العرب في صقلية والحروب الأهلية فيها ، ثم ظهور النورمنديين ، كل هذا أدى إلى القضاء على سيادة العرب فسقطت الجزيرة في يد النورمنديين سنة ٤٨٤ هـ (١٠٩٦ م) .

وما يستلقت النظر أن البحرية الإسلامية في القرن الثالث الهجري (التاسع الميلادي) أصبحت تجهز بالنار الإغريقية أو بتركيب نفطى مشابه للنار الإغريقية . فالحراقات التي استخدمها الأغالبية قرب صقلية عام (٨٢٢٠ = ٨٣٥ م) كانت سفننا من قاذفات اللهب ، تقذف مادة سريعة الاشتعال ^(١) .

حضارة العرب في صقلية :

وكان لفتح الأغالبية جزيرة صقلية شأن كبير في قيام الحضارة العربية الإسلامية فيها . وثبتت جذور هذه الحضارة في عهدهم ثم في عهد الفاطميين ، وحتى في عهد النورمنديين بعد أن زال سلطان المسلمين السياسى عنها . والواقع أن حضارة العرب في صقلية وصلتها بالآوريين الذين كانوا يتطلعون إلى علوم المسلمين في ذلك الوقت ، كانت أحد الأسس التي بانتقالها إلى أوروبا عملت على بعث الحياة الفكرية أيام النهضة الأوربية .

ومن الرحالة والجغرافيين المسلمين الذين زاروا صقلية وأعجبوا بالعمران والرخاء فيها ابن حوقل إذ زارها في سنة ٣٦٢ هـ وترك لنا في كتابه

(١) قارن : ارشيبالد لويس : القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط ص ٢١٤ .

« المسالك والممالك » وصفاً لمدينة يرم ، سجنل فيها إعجابه بعمارتها ولا سيما مسجدها الكبير .

وبقى اسم صقلية متصلاً بأعظم علماء الجغرافيا وراسمي الخرائط في العصور الوسطى وهو الشريف الإدريسي الذي ولد في سيبته بالمغرب الأقصى سنة ٤٩٣ هـ = ١١٠٠ م ، إذ وقع اختيار روجر الثاني (رجار) النورمندی عليه ليؤلف له كتاباً شاملاً في وصف مملكته في صقلية وجنوب إيطاليا ، وفي وصف سائر البلاد المعروفة حينذاك . وأصبح الإدريسي ألمع رجال البلاط النورمندی وصنف رسائله المشهورة (نزهة المشتاق في اختراق الآفاق) المعروفة باسم « كتاب رجار » ، والتي ترجمت إلى اللاتينية في القرن السابع عشر الميلادي .

غزو العرب لإيطاليا ولروما وغيرها :

وفي الفترة التي كان العرب فيها سادة البحر المتوسط ، اتخذوا من قواعدهم البحرية مركزاً للهجوم على شواطئ أوروبا ومدنها ، فسكّرت إغاراتهم في بحر أيجه والبحر الأدرياتي وأنشأوا قاعدة قوية للغزو في ثغر باري (بارة) في كالابريا في أقصى جنوب إيطاليا وهي التي سماها العرب قلورية أو الأرض الكبيرة أو البر الكبير .

غزو العرب لروما مرتين :

ولعل الغارة البحرية التي تستحق الذكر هي غزو العرب لرومة . والواقع أن المغامرين من أمراء البحر العرب كان لهم الفضل الأكبر في إحراز سيادة العرب في البحر المتوسط ، وفي القيام بمثل هذه الغارات والغزوات . وكان غزو العرب لروما عن طريق البحر في سنة (٢٣١ هـ - ٨٤٦ م) إذ سارت حملة كبيرة من صقلية نحو الشمال بحذاء الشاطئ الإيطالي وهاجمت ثغوره ونهبت موانئه وحاصرت بعضها عند مصب التير . وانقضت البحارة العرب

على مدينة القيصرية ، وارتاع البابا سرجيوس الثاني ، واهتز الشعب الروماني رعباً . ولم ينقذهم في النهاية سوى الخلاف الذي دب بين البحارة المسلمين أنفسهم فرفعوا الحصار عن المدينة الخالدة وعادوا إلى الجنوب مثقلين بالغنائم والأسرى (٨٥٠ م) . وعاد العرب مرة ثانية إلى غزو رومة بعد نحو عشرين سنة (٥٢٥٦ - ٨٧٠ م) ، وأشرف الأغلبة والصقليون على تجهيزها واتخذت جزيرة سردينية مكاناً للاجتماع وقاعدة للهجوم .

والتقى الأسطول العربي وأسطول المدن الإيطالية عند مصب التيبر لكن العواصف حالت دون اشتباك قوى .

ولبت العرب زمناً طويلاً يهددون روما حتى اضطر البابا يوحنا الثامن أن يفاوضهم في الجلاء على أن يدفع لهم أتاوة مقدارها خمسة وعشرون ألف مثقال من الذهب^(١) .

ليون الطرابلسي :

وإذا كنا في معرض الكلام عن المغامرين العرب في البحار فجدير بنا أن نشير إلى بحار مسلم اشتهر باسم ليون الطرابلسي . وظهر هذا البحار في أواخر القرن الثالث الهجري (أواخر القرن التاسع الميلادي) . وتفويض الرواية البيزنطية في سرد حملاته وغزواته البحرية الجرئية على ثغور الدولة البيزنطية ، وما كانت تحدثه هذه الغزوات في الدولة وثغورها من الرعب والاضطراب . واجل أعظم غزوة قام بها ليون الطرابلسي هي غزوته لثغر

(١) انظر في غزوات البحارة المسلمين لروما : تاريخ ابن خلدون ، محمد عبد الله عنان : مواقف حاسمة في تاريخ الإسلام ، نقولا زيانة : صبور من التاريخ العربي . و Gibbon : Decline & Fall of the Roman Empire.
Finlay : Byzantine Empire.

سلانيك الذى كان من أعظم ثغور الدولة البيزنطية وأغناها بعد القسطنطينية وذلك فى سنة ٩٠٤ م (٥٢٩١) ولعل ليون الطرابلسى هذا هو الذى يسميه المؤرخ ابن الأثير « غلام زرافة »^(١).

والواقع أن احتلال العرب لجزر البحر المتوسط واتخاذها مراكز للغزو يكون فصولا ممتعة فى تاريخ المغامرات البحرية . وكان لأمراء البحر العرب حينذاك شأن كبير فى تقرير السياسة البحرية وتعيين طرق المراكب التجارية .

ونحن لا نشك أيضاً فى أن العرب اتخذوا الأساطيل فى المحيط الأطلسى للدفاع عن ملكهم فى المغرب والأندلس بل اتجهت بعض الأبحاث العلمية الحديثة إلى القول بأن المسلمين عرفوا أمريكا قبل أن يكتشفها كولومبس .

وطبىعى أن العرب عرفوا شيئاً كثيراً عن سواحل هذا المحيط وعن الجزائر غير البعيدة عنها . ولكن نجد فى بعض المصادر التاريخية العربية ما يشهد بأنهم حاولوا النفوذ إليه والتوغل فيه . ومن ذلك حديث فتية من مدينة لشبونة قاموا فى المحيط برحلة جريئة فى القرن الرابع الهجرى (العاشر الميلادى) وعادوا منها بعد تجارب قاسية وأحوال شديدة . وعرفت قصتهم فى التاريخ باسم « قصة الفتية المغربين » (أو المغربيين ، من الاتجاه إلى المغرب)^(٢) .

والواقع أن سيادة المسلمين فى البحار كان لها أهمية عظيمة إذأنها أنعشت

(١) راجع : ابن الأثير : الكامل فى التاريخ ج ٦ ص ٦٠٩ (القاهرة ١٣٥٢ هـ) وفيما يتعلق بحملات ليون الطرابلسى راجع : مواقف حاسمة فى تاريخ الإسلام لفيسد الله عنان ص ٧٧ - ٨٢ .

(٢) انظر قصة الفتية المغربين ومناقشة هذا الموضوع فى : الدكتور زكى محمد حسن : الرحالة المسلمون فى العصور الوسطى ص ٤٦ - ٥١ .

التجارة الدولية على طول طرق التجارة الدولية القديمة ، وزاد استقرار المسلمين في البر ، في نتائج وخطورة غزواتهم البحرية . وبفضل القوة البحرية انتشر التعامل بالذهب شرقاً وغرباً في أرجاء العالم الإسلامى فعدل الأندلس عن قاعدة الفضة ابتداء من القرن العاشر الميلادى (الرابع الهجرى) . وفى أواخر القرن التاسع الميلادى وأوائل العاشر أصبحت العراق وإيران وبلاد المحيط الهندى التى بين جزيرة مدغشقر وساحل ملبار تتبع قاعدة الذهب بدلا من قاعدة الفضة ^(١) .

ويظهر أن الرخاء الوفير الذى نعم به المسلمون دعاهم إلى إهمال الغزو البحرى وأتاح هذا الإهمال لخصومهم أن ينتزعوا منهم السيادة في البحار شيئا فشيئا .

وبعد فهذا عرض يحمل عن خوض العرب في البحار وغزواتهم فيه . وأهمية البحار لحياتهم الإقتصادية ولتأمين إستقلالهم ، وعن فوائد البحار لتدعيم علاقاتهم بغيرهم من الدول والشعوب . ولعل من أمتع ما كتب في تخليد تفوق العرب في البحار ، وسيادة الأساطيل الإسلامية ، ما كتبه ابن خلدون في مقدمته في الفصل الرابع والثلاثين تحت عنوان « قيادة الأساطيل » .

ولا يزال تاريخ البحرية العربية يحتاج إلى بحوث طويلة لأن أحبار البحر وركوبه كثيرة في كتب الأدب والتاريخ وتكوين البلدان ، فضلا عما دورته مصادر البلدان والأمم التى اتصل بها العرب . وهذه تمدنا بالمعلومات الكثيرة في مختلف النواحي الخاصة بالبحر وركوبه ، فضلا عن وصفه

(١) انظر : ارشيبالد لويس : القوى البحرية والتجارية ص ٢٦١ .

وأسماء المراكب والأساطيل البحرية والتجارية في الأمم الإسلامية المختلفة ،
وما عرف عن تقاليد المسلمين في القتال في البحر ، واصطحاب نساءهم
في المعارك البحرية في بعض الأحيان .

ولا يزال المجال واسعاً أمام الباحثين في هذا الميدان المنتشعب الذي
يعد بحق من الصفحات المشرفة في تاريخ العرب .