

جغرافية طرق المواصلات بنواحي بغداد في العصر العباسي الأخير

(٥١٢-٦٥٦س/ ١١١٨-١٢٥٨م)

م.م. أحمد عبد الرحمن جاسم

وزارة التربية

المديرية العامة لتربية صلاح الدين

الملخص

لم يكن العرب المسلمون في أيّ مرحلة من مراحل تأريخهم الطويل ببعيدين عن الفكر الجغرافي لطرق المواصلات، فقد أنشأوا فكرياً مدنيًا خاصًا بهم حققوا به العناية المطلوبة لتلك الطرق؛ لما لها من أهمية قصوى في ربط أقسام العالم الإسلامي فيما بينها، وقد نتج عن ذلك الوحدة الحضارية التي طغت على التنوع العرقي والاجتماعي لمختلف الأعراق التي استوطنت الرقعة الجغرافية للعالم الإسلامي، وكانت تلك العناية التي أولها العرب المسلمون للطرق تتركز في مختلف الجوانب النظرية والتطبيقية من حيث تحديد المسارات الجغرافية المناسبة لها، وتوفير المقومات المطلوبة لضمان الانسيابية المطلوبة لحركة المرور، مثل: توفير الأمن وإقامة المنشآت وغيرها من المتطلبات الأخرى.

الكلمات المفتاحية: الطرق البرية، الطرق النهرية، بغداد، العصر العباسي.



The geography of transportation routes in the districts of Baghdad in the last Abbasid era (512-656 AH / 1118-1258 AD)

Ahmed Abdul Rahman Jassim

Ministry of Education

General Directorate of Education of Salah al-Din

Abstract

The Muslim Arabs were not, at any stage of their long history, far from the geographical thought of transportation routes. They created a civic thought of their own through which they achieved the required care for those roads, because of its paramount importance in linking the sections of the Islamic world among themselves, this resulted in the civilizational unity that overshadowed the ethnic and social diversity of the various races that inhabited the geographical area of the Islamic world, The attention paid by the Muslim Arabs to roads was concentrated in various theoretical and practical aspects in terms of determining the appropriate geographical paths for them and providing the required ingredients to ensure the required flow of traffic, such as providing security, setting up facilities and other requirements

Keywords: Land Roads, River Roads, Baghdad, Abbasid Era.

المقدمة:

شهدت طرق المواصلات في الحضارة العربية الإسلامية عناية فائقة من الحكومات المتعاقبة؛ لما لها من أهمية كبرى على الأصعدة كافة، وتركزت تلك العناية بتوفير المستلزمات الضرورية التي كفلت تحقيق انسيابية طبيعية لحركة المرور فيها، مثل: توفير الأمن للقوافل بمختلف أنواعها، وإقامة المنشآت الخدمية المناسبة مثل: محطات الاستراحة المتعلقة بالطرق البرية مثل: الخانات، أو إقامة محطات الشحن والتفريغ بالنسبة إلى الطرق النهرية، فضلاً عن العناية بوسائل النقل، بنوعيتها النهرية والبرية.

وانمازت مدينة بغداد بخصوصية من بين المدن الإسلامية الأخرى، فقد أنشئت عاصمة للدولة العربية الإسلامية، فأصبحت مركزاً لالتقاء الطرق البرية الرئيسية الرابطة بين الشرق والغرب، فضلاً عن تمتع موقعها الجغرافي بإحاطة شبه كاملة بالمجاري المائية الصالحة للملاحة النهرية، فكانت العناية بأمر الطرق من ضروريات ومقومات اختيار موقعها الجغرافي.

وظلّت تلك الميزة باقية حتى بعد تراجع المدينة كمركز سياسي للدولة العربية الإسلامية وظهر مراكز أخرى في المشرق والمغرب، فأولى الخلفاء في العصر العباسي الأخير عناية واضحة بتلك الطرق، فأقاموا المنشآت المختلفة؛ لتعزيز انسيابية حركة المرور فيها.

لذا كان موضوع ((جغرافية طرق المواصلات بنواحي بغداد في العصر العباسي الأخير (٥١٢ - ٦٥٦هـ / ١١١٨م - ١٢٥٨م)) ميداناً لدراستنا التي ركزت على أهم النواحي الجغرافية لتلك الطرق بدءاً من عهد الخليفة المسترشد بالله (٥١٢ - ٥٢٩هـ / ١١١٨ - ١١٣٥م) وحتى احتلال المغول لبغداد، وهو ما اتفق عليه أغلب الباحثين على تسميته بالعصر العباسي الأخير. وقسمت الدراسة على أربعة مباحث تسبقها مقدمة وتمهيد، وتلحقها خاتمة متضمنة أهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة:

المبحث الأول: تضمن جغرافية الطرق النهرية، وطبيعة توزيعها في محيط مدينة بغداد. والمبحث الثاني: تناول وسائل النقل النهرية وأنواعها بمدينة بغداد، فضلاً عن بعض العناية التي أولتها الخلافة بشأنها.

والمبحث الثالث: تطرق إلى الطرق البرية وتوزيعها الجغرافي والمناطق التي تمر بها. والمبحث الرابع: خصص لدراسة المنشآت الخدمية وتوزيعها الجغرافي، وتمّ فيه عرض أنواع تلك المنشآت وأماكن إقامتها والخدمات التي تقدّمها.

التمهيد:

تعدّ طرق النقل والمواصلات من أهم وسائل الاتصال الضرورية للحركة التجارية في العاصمة بغداد وإمداد أسواقها بما يكفي من السلع، فكانت تلك الخاصية محط أنظار القائمين على بناء بغداد سنة (١٤٥ هـ / ٧٦٢ م) في اختيار موقعها^(١)، ومن ذلك ما أورده اليعقوبي عند حديثه عن موقع مدينة بغداد فقال: ((فتأتيها التجارات والمير^(٢) برًا وبحرًا بأيسر السعي حتى تكامل بها كلّ متجرٍ يحمل من المشرق والمغرب من أرض الإسلام وغير أرض الإسلام))^(٣)، وأكد الطبري ذلك حينما قال: ((خرج (المنصور) بنفسه يرتاد موضعًا يتخذ مسكنًا لنفسه وجنّده ويبتني به مدينة ولمّا جاء إلى بغداد قال هذه دجلة ليس بيننا وبين الصين شيء يأتيها فيها كلّ ما في البحر وتأتيها الميرة من الجزيرة وأرمينيا وما حول ذلك وهذا الفرات يجي فيه كلّ شيء من الشام والرقّة وما حول ذلك))^(٤)، وبذلك يعكس النصّان أهمية الموقع الجغرافي في بناء المدن عند العرب المسلمين، وتقسّم الطرق المؤدية إلى بغداد على قسمين:

المبحث الأول: جغرافية الطرق النهرية:

كانت الطرق النهرية تشكّل العصب الرئيس لنقل البضائع بين بغداد والمناطق المتصلة بها نهرياً، إذ اتخذ التجار في بعض الحالات الاعتماد على هذه الطرق لإيصال بضائعهم إلى أسواق بغداد؛ لسلاسة النقل وانخفاض الأجر وخصها، وسرعتها النسبية مقارنة بالطرق البرية في إيصال السلع^(٥).

وشكّل نهر دجلة والفرات وأجزاؤهما مساهمة واضحة في إيصال البضائع من بغداد وإليها، إلا أنّ نهر دجلة كان في الأغلب أكثر استثماراً؛ لأنّ أقسامه العليا ملائمة للإبحار، ممّا جعل وصول السلع الواردة من الجهات الشمالية أكثر سلاسة، فضلاً عن أنّ أقسامه السفلى من مناطق جنوب العراق كانت مميزة بحجم مساره وانخفاض المعوقات فيه، ممّا سهّل أن يكون صالحاً لتوصيل السلع^(٦).

وانماز نهر دجلة بتوافر مياهه في معظم مواسم السنة^(٧)، فضلاً عن استقرار مياهه وانعدام العوائق الطبيعية فيه، فوصف ابن جبّير دجلة عند بغداد فقال: ((كالمرأة المجلوة بين صفحتين أو العقد المنتظم بين لبنتين، فهي تردها ولا تظمأ، وتتطلع منها في مرآة صقيلة لا تصدأ))^(٨)، ومن الطبيعي أنّ تلك الخاصية سهلت انسيابية حركة السفن في دجلة وازدهار التجارة ببغداد^(٩).

وأسهمت عوامل أخرى في انتعاش التجارة النهرية ببغداد، من أبرزها انقطاع الطرق البرية؛ بسبب ازدياد منسوب مياه الأنهار في فصول الفيض، فتُعْمَر تلك الطرق بالمياه^(١٠)، فضلاً عن انخفاض كلفة النقل النهري مقارنةً بكلفة النقل البري.

وهناك جملة من الأسباب التي تعيق حركة التجارة النهرية، من أبرزها: انخفاض منسوب نهري دجلة والفرات في موسم الصيف، فيقلّ مقدرة نهر دجلة والإفادة منه في واسطة للنقل، وذكر ابن الأثير في حوادث سنة (٦٠٧هـ / ٢١٠م) فقال: ((وفيها نقصت دجلة بالعراق نقصاً كثيراً، حتى كان الماء يجري ببغداد نحو خمسة أذرع، وكان الناس يخوضون دجلة فوق بغداد، وهذا لم يعهد مثله))^(١١).

أما نهر الفرات فكان أقل إفادة من نهر دجلة بالنسبة إلى حركة المواصلات في بغداد، وكانت السفن الآتية فيه تسير تجاه نهر عيسى^(١٢) الواقع في الجانب الغربي من بغداد، فكانت السفن تسير فيه إلى دجلة بسهولة، وظلّ نشاطها مستمراً، إلى ما بعد القرن السابع للهجرة/ الثالث عشر للميلاد؛ لانعدام الجسور والحواجز عليه^(١٣)، وكانت السفن تسير إلى الجنوب من بغداد بأنهار صرصر^(١٤)، والملك^(١٥)، التي كانت تغذي مناطق جنوب بغداد.

أما نهر الصراة فكان يأخذ مياهه من نهر الفرات ويصبّ جنوب بغداد، وكان هذا النهر قد استغل للنقل بشكل أقل نسبياً من نهر عيسى؛ لوجود الحواجز عليه من الارحية^(١٦) والدوالي^(١٧)، لذا كانت السفن والمراكب تواجه صعوبةً فيه، ممّا يضطرها إلى الوقوف قرب القنطرة العتيقة، لتحويل حمولتها إلى مراكب أخرى غيرها تجاوز الحاجز^(١٨).

أما الجانب الشرقي من بغداد، فكان هناك العديد من الأنهار التي استغلت كطرق نهرية في محيط بغداد، من أبرزها: نهر تامرا^(١٩)، الذي كان نهراً واسعاً يحمل السفن في أيام المدود^(٢٠)، ونهر جلولاء يمتد إلى بعقوبا^(٢١) ويجري بين منازل أهلها ويحمل السفن إلى قرية باجسرا^(٢٢) وغيرها من القرى الأخرى^(٢٣)، ونهر النهروان^(٢٤) الذي كان من السعة بحيث كانت المراكب الضخمة تسير فيه^(٢٥) لذا يعدّ أحد القنوات المائية التي استعملت كطرق نهرية، فكانت تلك الأنهار المسالك الرئيسية للسفن المليئة بالسلع التي ترد ببغداد والمقبلة من الجهات الشرقية من العالم الإسلامي^(٢٦).

المبحث الثاني: وسائط النقل النهرية

استعملت عدّة أشكالٍ من وسائط النقل النهري في العراق، ووردت معلومات عن العديد منها في المصادر التاريخية، وكان من أبرزها: السميرات^(٢٧) النهرية، وقد تستعمل لنقل البضائع والسلع والركاب^(٢٨)، وكانت حيازة بعضها عائد لأشخاص محددین والجزء الآخر عائد للدولة^(٢٩)، والأكلاك^(٣٠)، وهذه غالباً ما كانت تستعمل في الرحلات النهرية التي تنقل المواد الغذائية من الموصل إلى بغداد^(٣١).

وأولت الخلافة العباسية عنايتها بالملاحة النهرية، فأوكلت إلى المحتسب مهمة مراقبة حركة النقل وطبيعة عمل الملاحين، من حيث مراعاة الحد الأعلى للحمولة والخوف من الغرق، ومنع سير الراكب وقت هبوب الرياح واشتدادها، ووجوب الحجز بين الركاب إذا كان هناك رجال ونساء^(٣٢).

وكان يرافق السفن أثناء الرحلة الغواصون؛ لحماية المسافرين والاحتراز مما قد تتعرض له السفينة أثناء الغرق، ففي سنة (١٢٥١هـ/١٢٥١م) غرقت سفينة في نهر دجلة، وكان فيها إحدى عشرة جارية من جواري دار الخلافة ممن خرجن للنزهة والفرجة، مما اضطر الغواصين إلى السباحة لإنقاذهن^(٣٣).

وفي بعض الأحيان تفقد السلطة المركزية السيطرة على العاملين في حقل النقل النهري، فكانت الأجور تختلف بحسب نوعية السفن نفسها، وقد حاول الملاحون في أوقات الأزمات استغلال أوضاع الدولة؛ ليطلبوا المزيد من الأسعار، بحيث اضطر الناس أحياناً إلى دفع ما يملكون لينجوا بأنفسهم، وحصل ذلك في حادثة غزو المغول للعراق سنة (٦٥٦هـ/١٢٥٨م) بحسب ما ذكر ابن الطقطقي إذ قال: ((وكان الملاح إذا عبر أحد في سفينة من جانب إلى آخر يأخذ أجرته سواراً من ذهب أو طرازاً من زركش^(٣٤) أو عدّة من الدنانير))^(٣٥).

المبحث الثالث: الطرق البرية:

كانت للطرق البرية مساهمة فاعلة في وصل بغداد بمدن العراق، فكان لها دور واضح في تعزيز وتنشيط الاقتصاد بتأمين تدفق السلع والبضائع إلى أسواق بغداد وبالعكس، فيما سمح ذلك في تغيير محدود للقرى والأماكن الواقعة على تلك الطرق، فأقاموا المحطات على طرق القوافل وأنشأوا الفنادق والخانات الخاصة والأسواق؛ لاستقبال قوافل التجار والمسافرين المارين فيها^(٣٦)، والتقت عند بغداد طرق رئيسة تربط مركز بغداد بنواحيها في الأطراف والمدن الأخرى، ويمكن دراسة تلك الطرق بحسب ما يأتي:

أولاً - الطريق من بغداد إلى الموصل:

وهو الطريق الشمالي، ويبدأ من محلة الحربية^(٣٧) في الجانب الغربي لبغداد، ثم يسير مع مجرى نهر الدجيل، ويجتاز العديد من القرى والمقاطعات الواقعة على النهر^(٣٨) ثم يتجه إلى بلدة حربى^(٣٩)، ثم قصر المعشوق^(٤٠)، ومن بعدها يتابع سيره مع ضفة نهر الإسحاقى^(٤١) حتى يصل مدينة تكريت ومن ثم إلى الموصل، وقد سلك ابن جبير هذا الطريق أواخر القرن (السادس للهجرة/ الثاني عشر للميلاد)^(٤٢).

وهناك طريق آخر بهذا الاتجاه يسلك الجانب الشرقي من دجلة، يبدأ من بغداد، ثم يصل إلى قرية البردان^(٤٣)، ويتابع سيره مع امتداد نهر دجلة فيمر بعكبرا^(٤٤)، وباحمشا^(٤٥)، والقادسية^(٤٦)، والكرخ^(٤٧)، وجبلتا^(٤٨)، والسودقانية^(٤٩)، وبارما^(٥٠)، والسن^(٥١)، ثم البوازيج^(٥٢) ويتجه صعوداً ثم حديثة الموصل^(٥٣).

ومن الجدير بالذكر أنّ الطريق الشرقي كان مستعملاً حتى وقت متأخر من القرن (الرابع للهجرة/ العاشر للميلاد)، قبل أن يُهمل ويستبدل بالطريق الغربي الذي ظلّ معمولاً به بعد ذلك، لذا اختلفت المصادر في تقدير المسافة بين بغداد وسامراء على هذا الطريق ما بين ٢١ فرسخاً (١٢٦ كم)^(٥٤)، و ٣٠ فرسخاً (١٨٠ كم)^(٥٥)، ويبدو أنّ الاختلاف ناجم عن الفرق في المسافة بين الطريقين الشرقي والغربي لنهر دجلة، لذا فإنّ المسافة التي وردت عند كلٍّ من ابن خرداذبة والمهلبّي تمثل مسافة الطريق الشرقي الذي كان مستعملاً آنذاك، في حين أشار ياقوت الحموي إلى مسافة الطريق الغربي والذي كان يسير بمحاذاة نهر دجلة بتعاريجه، وهي الأطول بطبيعة الحال، وتبدو تلك الأرقام قريبة إلى الواقع، إذ يبلغ طول الطريق الشرقي (٣٠ كم)، في حين تبلغ مسافة الطريق الغربي المحاذي لنهر دجلة (١٧٥ كم)^(٥٦).

ثانياً - الطريق من بغداد إلى واسط (باتجاه الجنوب) :

وصفه ابن رسته وصفاً دقيقاً وعيّن المدن التي على النهر وذكر ما بينها من مسافات بالفراسخ، إذ يبدأ هذا الطريق من بغداد ثم كلواذى^(٥٧) ويسير بمحاذاة نهر دجلة، فيمرّ بقرية الزعفرانية^(٥٨)، فالمدائن^(٥٩)، ثم سيب بني كوما^(٦٠)، ثم براز الروز^(٦١)، ثم بدير العاقول^(٦٢)، فالنعمانية^(٦٣)، ثم جرجرايا^(٦٤)، ثم واسط والبطائح^(٦٥)، ومن هناك يتجه ويتفرع بعدة اتجاهات^(٦٦).

ثالثاً - طريق بغداد الكوفة (الجنوب الغربي) :

يبدأ الطريق من بغداد إلى صرصر^(٦٧)، التي كانت مع نهاية القرن السادس للهجرة/ الثاني عشر للميلاد قرية عامرة فيها سوق حفيلة ومسجد جامع كبير جديد^(٦٨)، ثم يتجه الطريق نحو زيربان^(٦٩)، ثم فراشا^(٧٠)، حتى يصل مدينة الحلة، ثم الكوفة، وكان هذا الطريق حيويًا لحركة قوافل الحج إلى مكة المكرمة^(٧١).

رابعاً - طريق بغداد الأنبار (الطريق الغربي) :

يبدأ الطريق من الجانب الغربي ببغداد، حتى يصل إلى المحول على نهر عيسى، ثم يواصل سيره على شاطئ النهر متوجّهاً إلى الأنبار على نهر الفرات^(٧٢).

خامساً - طريق بغداد خانقين (الطريق الشرقي) :

يبدأ الطريق من الجانب الشرقي لبغداد باتجاه بعقوبا، ثم الهارونية^(٧٣)، ثم الدسكرة^(٧٤)، فجلولاء، وصولاً إلى خانقين^(٧٥)، ثم يتابع سيره في عدة مناطق حتى يصل إلى بلاد ما وراء النهر^(٧٦) في تخوم الصين^(٧٧) وهذا الطريق معروف بالطريق الأعظم أو الجادة العظمى وهو طريق التجارة الخارجية بين العراق والشرق الأقصى.

المبحث الرابع: المنشآت الخدمية لطرق المواصلات وتوزيعها الجغرافي

اعتنت الدولة العباسية في العصر العباسي الأخير بخدمة طرق المواصلات، فأقامت بعض المنشآت الخدمية على طول تلك الطرق، وكان من أبرز تلك المنشآت:

أولاً - المشارع:

يعدّ نهر دجلة الشريان الرئيس في بغداد؛ للاعتماد عليه في المواصلات النهرية، إذ ينماز بعرضه ووفرة مياهه، فضلاً عن كونه غير عميق، ويصلح لوجود المشارع فيه، وهي الأماكن التي ترسو فيها الزوارق والقوارب، والتي تفضل الشواطئ قليلة الانحدار، وهدوء المياه فيها، ويعود السبب في ذلك إلى تدرّج انحدارها وقلة جروفها، فضلاً عن رخاوة تربتها^(٧٨)، ونتيجة لقلّة جسور بغداد اعتمد الناس على الزوارق في تنقلهم بين الجانبين، واشتهرت بغداد بكثرة الزوارق فيها^(٧٩)، وذكر ابن جبّير في حديثه عن بغداد فقال: ((والزوارق فيها لا تحصى كثرة، فالناس ليلاً ونهاراً من تمادي العبور فيها في نزهة متصلة رجالاً ونساءً))^(٨٠)، ومن المعروف أنّ استعمال السميريات والقوارب يتطلب مناطق منخفضة ومستوية تصلح لوقوف الزوارق وقد أوجدت المشارع في مكان يسهل وقوف الزوارق ونزول الركاب أو نقل البضائع، وتقسم المشارع على قسمين:

١ - مشارع الجانب الغربي:

أنشئت العديد من المشارع في الجانب الغربي من بغداد وتعود أغلبها إلى القرون الأولى للهجرة؛ لأنّ الجانب الغربي كان عامراً في تلك المرحلة قبل الجانب الشرقي من بغداد، إلا أنّ أغلب تلك المشارع ظلّت قائمة مستعملة حتى زمن متأخر من العصر العباسي، ومن أبرز تلك المشارع التي ورد ذكرها في المصادر العربية الإسلامية:

أ - مشرعة باب الشعير: وكانت تقع عند منطقة الكرخ ببغداد، كانت السفن المحملة بالبضائع القادمة من البصرة والموصل ترسو فيها؛ لأنّ الخليفة أبا جعفر المنصور (١٣٦-١٥٨هـ / ٧٥٤-٧٧٥م) أمر بإنشاء جسر عند تلك المشرعة سنة (١٥٧هـ / ٧٥٣م)^(٨١)، وبذلك كانت السفن والمراكب النهرية المحملة بالبضائع ترسو عند الجسر.

ب - **مشرعة الروايا:** وهي من أقدم المشاريع في بغداد، كانت معروفة من الأيام الأولى لتأسيس بغداد، وهي المشرعة التي كان يصعد منها أصحاب الروايا^(٨٢)، والراجح أنّ هذه المشرعة هي ذاتها مشرعة باب الشعير وأنّ الجسر الذي عقده الخليفة المنصور سنة (١٥٧هـ / ٧٥٣م) عند باب الشعير كان موقعه عند هذه المشرعة^(٨٣)، فغالبًا ما ارتبط ذكرها مع باب الشعير والكرخ، وظلّت تلك المشرعة معروفة في خلال العصر العباسي الأخير، فقد دفن بقربها عدد من أعلام بغداد وشيوخها^(٨٤).

ج - **مشرعة باب البصرة:** سميت بتلك التسمية؛ نسبةً إلى باب البصرة أحد أبواب مدينة بغداد المدورة، ثم تحولت التسمية في العصور العباسية المتأخرة حتى أطلقت على محلة كاملة ببغداد كانت من أكبر محلاتها^(٨٥).

د - **مشرعة المارستان:** سميت بهذه التسمية؛ نسبةً إلى المارستان العضدي^(٨٦)، ونظرًا لذلك فمن الراجح أنها أنشئت بعد بناء المارستان، وظلّت معروفة حتى منتصف القرن (الخامس للهجرة/ الحادي عشر للميلاد)^(٨٧).

هـ - **مشرعة باب الساج:** جاء ذكرها في بداية القرن (الرابع للهجرة/ العاشر للميلاد) كانت تقع بالقرب من جامع شيخ محمد بن بشار^(٨٨).

و - **مشرعة التسترين:** وهي إحدى محال بغداد كان موضعها بين نهر دجلة وباب البصرة ((يسكنها أهل تستر وتعمل بها الثياب التسترية))^(٨٩).

ز - **مشرعة باب التبين:** تقع على نهر دجلة بالجانب الغربي، شمال مدينة بغداد ويوجد بالقرب منها مشهد موسى بن جعفر (عليه السلام)^(٩٠).

ح - **مشرعة السقائين:** على نهر دجلة بالقرب من مشهد موسى بن جعفر (عليه السلام)^(٩١).

ط - **مشرعة الكرخ:** بالجانب الغربي على نهر دجلة، وكانت المشرعة الرئيسة لمنطقة الكرخ^(٩٢).

٢ - مشاريع الجانب الشرقي:

انتشرت المشاريع على ضفاف نهر دجلة بالجانب الشرقي من بغداد، وبدأت أعدادها بالازدياد حين بدأ الثقل الاستيطاني ينتقل من الجانب الغربي إلى الجانب الشرقي حول دار الخلافة، فظهرت عدّة مشاريع كان أهمها:

أ - **مشرعة الحطابين:** بالجانب الشرقي من بغداد، تم عقد جسر بالقرب منها، إلا أنّ هذا الجسر لم يصمد أمام فيضانات بغداد^(٩٣)، وموقعها قرب وزارة الدفاع حاليًا^(٩٤).

ب - مشرعة باب البستان: موقعها بالقرب من بستان الزاهر الواقع على دجلة عند مصب نهر موسى^(٩٥).

ج - مشرعة دار الملك: يلحظ من القراءة أنها كانت تقع بالقرب من دار المملكة السلجوقية شمال دار الخلافة، أي: بالقرب من مشرعة الصخر ومشرعة باب البستان^(٩٦)، وربما كانت تستعمل لأغراض تخدم دار المملكة، فغالبًا ما كان الانتقال بين دار الخلافة ودار المملكة عبر المراكب في النهر^(٩٧).

د - مشرعة باب الأزج: جنوب بغداد وهي من أبرز المشاريع التي ظهرت في العصور العباسية المتأخرة^(٩٨).

هـ - مشرعة الصباغين: بالجانب الشرقي من بغداد عند درب يطلق عليه اسم درب فراشا^(٩٩).

و - مشرعة القصب: بالجانب الشرقي من بغداد بالقرب من دار شفيح اللؤلؤي على نهر دجلة^(١٠٠).

ز - مشرعة الابريين: بالقرب من سوق باب التمر بالجانب الشرقي من بغداد^(١٠١).

ثانيًا - الجسور والقناطر:

١ - الجسور:

تعدّ الجسور من المصالح العامة التي تتعهدتها الدولة وتهتم بتشبيدها أو تعميمها؛ لما تقدّمه من خدمات ضرورية لعامة الناس مرتبطة ارتباطًا وثيقًا بالطرق والمجاري المائية، لذا يعتقد الفقهاء بضرورة تخصيص جانب من واردات الخراج لهذه المصالح^(١٠٢).

وحرصت الدولة على توفير عدد من الجسور في بغداد؛ لتسهيل حركة المرور والنقل بين الجانبين الشرقي والغربي، ولم تنتظم هذه في عددها، فمرة تزيد وأخرى تنقص تبعًا للظروف العامة للدولة، حتى بلغت ثلاث جسور عامة في بعض المدد الزمنية^(١٠٣).

وفي العصر العباسي الأخير جرت العادة على العناية بأمر الجسور ببغداد، ففي عهد الخليفة المسترشد بالله أنشئ جسر واحد وهو جسر سوق الثلاثاء^(١٠٤)، وقد تعرض الجسر إلى النقل والتحويل من مكانه، فنقل^(١٠٥) إلى باب الغربية^(١٠٦) سنة (٥٢٥/١١٣٦ م)، وفي عهد الخليفة المقتدي بأمر الله (٥٣٠-٥٥٥/١١٣٦-١١٦٠ م) قطع الجسر ببغداد؛ بسبب ظروف الحرب^(١٠٧) التي وقعت بين جند الخليفة وأمراء السلطان مسعود بن محمد السلجوقي^(١٠٨) في سنة (٥٤٣/١١٤٨ م) ولكن أعيد في الوقت نفسه وأحكم إنشائه من الواعظ الغزنوي^(١٠٩) بعد توسيعه بقوائم منتظمة^(١١٠).

وفي عهد الخليفة المستضيء بالله (٥٦٦-٥٧٥هـ/١١٧٠-١١٨٠م) تمّ إنشاء جسرٍ آخر أمرت به السيدة بنفشة^(١١١) سنة (٥٧٠هـ/١١٧٥م)، فأصبح في بغداد جسران، قال ابن الجوزي في ذلك: ((نصب جسر جديد أمرت بعمله جهة من جهات المستضيء بأمر الله تلقب بنفشة وكتبت اسمها على حديدة في سلسلة، وجعل تحت الرقة..... فوجد الناس له راحة عظيمة بوجود جسرين))^(١١٢).

وكان ابن جبير حينما زار بغداد سنة (٥٨٠هـ/١١٨٥م) قد شاهد هذين الجسرين فقال: ((والعادة أن يكون لها جسران، أحدهما ممّا يقرب من دور الخلافة والآخر فوقه لكثرة الناس))^(١١٣).

وقد تعرض أحد الجسرين إلى التضرر فيما بعد، ففي عهد الخليفة الظاهر بالله (٦٢٢-٦٢٣هـ/١٢٢٥-١٢٢٦م) تمّ عقد جسرٍ ثانٍ، يتكون من ٤١ مركبًا، مع سلاسله العظيمة، تمّ إنجازه في ٤١ يومًا^(١١٤).

٢ - **القناطر:** وثمة ظاهرة أخرى تتعلق بالجسور وذات صلة بها وبرزت فيها جهود مشتركة للدولة والأفراد، وهي بناء بعض القناطر الرئيسية على بعض الأنهار، وكانت الدولة تعنى بتوفير مستلزمات الحماية والأمن لها؛ لضمان استقرار الناس في العبور عليها، وذكر الرحالة ابن جبير كثرة القناطر المبنية بطريق الحلة - بغداد واهتمام الدولة بتوفير الأمن لها، فقال: ((ومن جهة الدواعي لافتراقهم كثرة القناطر المعترضة في طريقهم إلى بغداد، فلا تكاد تمشي ميلاً إلا وتجد قنطرة على نهر متفرع من الفرات، فتلك الطريق أكثر الطرق سواقي وقناطر، وعلى أكثرها خيام فيها رجال محترسون للطريق اعتناء من الخليفة سبيل الحاج دون اعتراض منهم لاستنفاع بكدية أو سواها، فلو زاحم ذلك البشر تلك القناطر دفعه لما فرغوا من عبورها ولتراكموا وقوعاً بعضاً على بعض))^(١١٥).

ومن أبرز القناطر في العصر العباسي الأخير:

أ - **قنطرة الشوك:** على نهر عيسى ببغداد، وكانت قد سقطت وجدد بناؤها سنة (٤٢٧هـ/١٠٣٥م)^(١١٦).

ب - **قنطرة الياسرية:** نسبةً إلى قرية الياسرية، وهي قرية كبيرة على ضفة نهر عيسى فيها بساتين، بينها وبين بغداد ميلان^(١١٧).

ج - **قنطرة بني زريق:** قنطرة على نهر عيسى غربي بغداد، في قصبية السوق، وبنو زريق كانوا من دهاقين بغداد ومن البنائين المشهورين، وكانت قد سقطت سنة (٤٣٣هـ/١٠٤١م)^(١١٨).

- د - قنطرة صرصر الدير: وهي قنطرة تمّ بناؤها من الأجر، على نهر صرصر، ذات خمسة أبواب كبار وصغار، وكانت تكلفتها باهظة^(١١٩).
- هـ - قنطرة بنفشة: تمّ بناء هذه القنطرة سنة (١٢٠٢/٥٩٨هـ) على نهر عيسى بأمرٍ من السيدة بنفشة^(١٢٠).
- و - القنطرة العتيقة^(١٢١): أمر ببنائها الخليفة أبو جعفر المنصور، وقد وصفها ياقوت الحموي في عصره بأنها غاية العتق وقد جدّدت عدة مرات^(١٢٢)، ممّا يعني أنّ الدولة أعات بعض القناطر أهمية خاصة، بعمليات ترميم وصيانة للمشاريع العمرانية في حال خرابها، وتحملت الدولة نفقات تجديدها.
- ز - قنطرة الهارونية: نسبة إلى إحدى قرى بغداد تقع بالقرب من شهابان في طريق خراسان، وهي قنطرة عجيبة البناء^(١٢٣).
- ح - قنطرة بعقوبا: كانت تقع على جانبي نهر جلولاء الجاري، وتبعد عن بغداد عشرة فراسخ (٦٠ كم) ولها أهمية كبيرة؛ لأنها حلقة وصل بين سوقين وبعقوبا^(١٢٤).
- ط - قنطرة خانقين: وهي عظمة البناء كانت تتكون من (٢٤) طاقًا كلّ طاقٍ منها (٢٠) ذراعًا، وعليها كانت جادة خراسان إلى بغداد^(١٢٥)، وتعدّ من الطرق المهمة التي تسير فيها القوافل إلى الشرق.

الخاتمة:

- تمّ التوصل في هذه الدراسة إلى جملة من النتائج التي أمكن الخروج بها وهي:
- كان لمدينة بغداد موقعاً مهماً ضمن جغرافية طرق المواصلات عزّز من أهميتها في الحضارة العربية الإسلامية.
 - تنوعت طرق المواصلات التي تربط بغداد بمحيطها ما بين طرق برية وأخرى نهريّة، واستغلت على مدى قرون كطرق مواصلات تربط المدينة بمحيطها من مختلف الجهات.
 - انقسمت الطرق النهريّة عبر الأنهار المختلفة التي كانت تحيط ببغداد، على نوعين: الأول الطرق الرئيسيّة عبر مجاري نهري دجلة والفرات، أما النوع الثاني: فسلك مجاري الأنهار الأخرى مثل: نهر ديالى، ونهر عيسى، وغيرها.
 - أما الطرق البرية التي كانت تبدأ من بغداد فتسير في عدّة اتجاهات، وقد حدّدت جغرافية العراق طبيعة تلك الطرق، فكانت في غالبيتها مستوية تسير في سهول منبسطة، ممّا سهّل على سالكيها حركة المرور منها.
 - كانت مسارات الطرق البرية في الغالب تسير بالقرب أو على ضفاف الأنهار، ممّا جعل أمر سلوكها أماناً نسبياً من مخاطر الضياع، أو التسبب بنقصان المؤن والغذاء.
 - تنوعت المنشآت الخدمية للطرق البرية والنهريّة، فانتشرت على طول تلك الطرق الجسور والقناطر والمشارع النهريّة التي كانت تؤدي وظيفة مراسي لتفريغ وتحميل البضائع والمسافرين في المراكب النهريّة.
 - أولت الخلافة العباسية عناية فائقة في تأمين تلك الطرق، فأقامت المساح العسكرية على بعضها؛ لتأمين المسافرين من هجمات الأعراب التي كانت تشكل خطراً في أوقات الأزمات السياسية.

References

- (١) ابن سعد، أبو عبد الله محمد بن سعد (ت، ٢٣٠هـ / ٨٤٤م) الطبقات الكبرى، تحقيق، زياد محمد منصور، ط٢ (المدينة المنورة، ١٩٨٨م) ج١، ص١١٥.
- (٢) المير: جمع ميرة، والميرة جلب القوم الطعام للبيع، الفراهيدي، أبو عبد الرحمن الخليل بن أحمد (ت، ١٧٠هـ / ٧٨٦م) العين، تحقيق، مهدي المخزومي، إبراهيم السامرائي، دار الهلال (د. م، د. ت) ج٨، ص٢٩٥؛ الحربي، إبراهيم بن اسحاق (ت، ٢٥٨هـ / ٨٧١م) غريب الحديث، تحقيق، سليمان إبراهيم محمد العايد (مكة المكرمة، ١٩٨٥م) ج١، ص٩٠.
- (٣) أحمد بن إسحاق (ت، ٢٩٢هـ / ٩٠٤م) البلدان، دار الكتب العلمية (بيروت، ٢٠٠٢م) ص١٠.
- (٤) محمد بن جرير (ت، ٣١٠هـ / ٩٢٢م) تاريخ الرسل والملوك، تحقيق، محمد أبو الفضل إبراهيم، ط٢، دار المعارف (القاهرة، ١٩٦٩م) ج٤، ص٤٥٧.
- (٥) اليعقوبي، البلدان، ص١٢، خصباك، جعفر حسين، العراق في عهد المغول الايلخانيين (٦٥٦-٧٣٦هـ / ١٢٥٨-١٣٣٥م)، مطبعة العاني (بغداد، ١٩٨٦م) ص١٣٥.
- (٦) ابن خردادبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله (ت، ٢٨٠هـ / ٨٩٣م) المسالك والممالك، دار صادر (بيروت، ١٩٨٩م) ص٤١؛ مسكويه، أبو علي أحمد بن محمد (ت، ٤٢١هـ / ١٠٣٠م) تجارب الأمم وتعاقب الهمم، تحقيق، أبو القاسم إمامي، ط٢، دار سروش (قم، ٢٠٠٠م) ج١، ص٩٢؛ ابن الجوزي، جمال الدين أبو الفرج عبد الرحمن علي (ت، ٥٩٧هـ / ١٢٠٠م) مناقب بغداد، تحقيق، محمد بهجة الاثري، مكتبة دار السلام (بغداد، ١٩٢٣م) ص٨؛ خصباك، العراق في عهد المغول الايلخانيين، ص١٣٦.
- (٧) العلي، صالح أحمد، الموصلات والجسور في بغداد، مجلة المورد، عدد٤، سنة ١٩٧٩م، ص١٣٤.
- (٨) أبو الحسن محمد بن احمد (ت، ٦١٤هـ / ١٢١٧م) رحلة ابن جبير، مكتبة الهلال (بيروت، ١٩٦٨م) ص١٧٢.
- (٩) اليعقوبي، البلدان، ص٦٣؛ العلي، المواصلات والجسور في بغداد، ص١٣٤.
- (١٠) الطبري، تاريخ الرسل والملوك، ج٩، ص٨.
- (١١) أبو الحسن علي بن محمد (ت، ٦٣٠هـ / ١٢٣٢م) الكامل في التاريخ، تحقيق، عمر عبد السلام تدمري، دار الكتاب العربي (بيروت، ١٩٩٧م) ج١، ص٢٨٠.
- (١٢) نهر عيسى: سمي بهذا الاسم؛ نسبة إلى عيسى بن علي بن عبد الله بن العباس، وكان يقع في الجانب الغربي من بغداد، وكان يأخذ مياهه من الفرات عند قنطرة دما، ويصب في دجلة جنوب بغداد. ينظر: الخطيب البغدادي، أبو بكر أحمد بن علي (ت، ٤٦٣هـ / ١٠٧٠م) تاريخ بغداد، تحقيق، بشار عواد معروف، دار الغرب الإسلامي (بيروت، ٢٠٠٢م) ج١، ص٤٣١؛ ابن حجر العسقلاني، أبو الفضل أحمد بن علي (ت، ٨٥٢هـ / ١٤٤٨م) تهذيب التهذيب، دار المعارف العثمانية (حيدر آباد، ١٩٠٧م) ج٨، ص٢٢١.

- (١٣) الاضطخري، أبو إسحاق إبراهيم بن محمد (ت، ٣٤٦هـ / ٩٥٧م) المسالك والممالك، دار صادر (بيروت، ٢٠٠٤م) ص ٨٥؛ المقدسي البشاري، أبو عبد الله محمد بن أحمد (ت، نحو ٣٨٠هـ / ٩٩٠م) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط ٣، مكتبة مدبولي (القاهرة، ١٩٩١م) ص ١٢٤.
- (١٤) نهر صرصر: نهر كبير يأخذ مياهه من نهر الفرات جنوب بغداد بنحو ثلاثة فراسخ (١٨ كم) وعليه بلدة صرصر. ينظر: مجهول (ت، بعد ٣٧٢هـ / ٩٨٢م) حدود العالم من المشرق إلى المغرب، تحقيق وترجمة عن الفارسية، السيد يوسف الهادي، الدار الثقافية للنشر (القاهرة، ٢٠٠٢م) ص ٦٢.
- (١٥) نهر الملك: نهر كبير أكبر من نهر صرصر وعليه جسر يعبر من السفن، ينظر: الاضطخري، المسالك والممالك، ص ٨٥.
- (١٦) الأرحية: جمع رحا، وهي نوع من الحسا والاصداف يلزم بعضها البعض فتصير حجراً، يستغل لطحن البر والقمح وغيرها. ينظر: الهروي، محمد بن أحمد (ت، ٣٧٠هـ / ٩٨٠م) تهذيب اللغة، تحقيق، محمد عوض مرعب، دار إحياء التراث العربي (بيروت، ٢٠٠١م) ج ١٠، ص ٢٨٠.
- (١٧) الدوالي: جمع دالية، وهي الدولاب تديره الدواب. ينظر: محمد عبد الرحمن عبد المنعم، معجم المصطلحات والالفاظ الفقهية، دار الفضيلة (د. م، د. ت) ج ٢، ص ٩١.
- (١٨) الاضطخري، المسالك والممالك، ص ٨٥؛ المستوفي، حمد الله بن أبي بكر بن محمد (ت، ٧٥٠هـ / ١٣٤٩م) نزهة القلوب، تحقيق، محمد بير سياقي، مطبعة حيدري (طهران، ١٩٥٨م) ص ٣٦؛ متز، آدم، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة، محمد عبد الهادي ابو ريده، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر (القاهرة، ١٩٤٨م) ج ٢، ص ٢٩٠.
- (١٩) تامرا: نهر كبير جنوب بغداد وشرقها، مخرجه من جبال شهرزور، وينسب إليه طسوج من طساسيج بغداد، له سد فوق تامرا يرد الماء إلى انهار سبعة على كل نهر كورة من كور بغداد وهي جلولاء، وبهوز، وطابق، ويرزي، وبراز الروذ، ومن غريبه الذنب، والخالص، وهو نهر ديالى الحالي. ينظر: الإدريسي، محمد بن عبد الله (ت، ٥٦٠هـ / ١١٦٤م) نزهة المشتاق في اختراق الافاق، عالم الكتب (بيروت، ١٩٨٩م) ج ٢، ص ٦٦٧؛ ابن عبد الحق، عبد المؤمن بن عبد الحق (ت، ٧٣٩هـ / ١٣٣٩م) مرصد الاطلاع على اسماء الامكنة والبقاع، دار الجيل (بيروت، ١٩٩٢م) ج ١، ص ٢٥٠.
- (٢٠) ياقوت الحموي، شهاب الدين ياقوت بن عبد الله (ت، ٦٢٦هـ / ١٢٢٨م) معجم البلدان، دار صادر (بيروت، ١٩٩٥م) ج ١، ص ٤٥٨.
- (٢١) قرية باعقوبا: قرية بأعلى النهروان، وهي غير بعقوبا البلدة المشهورة التي على عشرة فراسخ (٦٠ كم) من بغداد. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ٣٢٥.
- (٢٢) باجسرا، بليدة في شرقي بغداد، بينها وبين حلوان، على عشرة فراسخ (٦٠ كم) من بغداد. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ٣١٣.
- (٢٣) ابن عبد الحق، مرصد الاطلاع، ج ١، ص ٢٥٠.
- (٢٤) النهروان: نهر كبير يمتد على طول الضفة الشرقية لنهر دجلة في المنطقة المحصورة بين سامراء واسكاف بني جنيد جنوب مدينة بغداد، ويسقي كل المناطق الواقعة على امتداد مجراه، وأشارت بعض المصادر إلى أن

- مبدأ من جبال أرمينية، إلا أنَّ الدراسات الحديثة أثبتت بأنَّ النهر يأخذ مياهه من أنهار القاطول شمال منطقة سامراء وجنوبها. ينظر: ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ١٧٥؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٥، ص ٣٢٥؛ زكريا هاشم، خطط سامراء وإشكالية تحديد المواضع بين النصوص التاريخية والدراسات الأثرية، رسالة ماجستير غير منشورة (جامعة سامراء، كلية التربية، ٢٠١٧م) ص ٣١.
- (٢٥) الحميري، أبو عبد الله محمد بن عبد الله (ت، ٩٠٠هـ / ٤٩٤م) الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق، إحسان عباس، مؤسسة الناصر للثقافة، ط ٢ (بيروت، ١٩٨٠م) ص ٥٨٢.
- (٢٦) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ٤٥٨؛ المدور، جميل نخلة، حضارة الإسلام في دار الإسلام، مطبعة المقتطف (القاهرة، ١٨٨٨م) ص ١٠.
- (٢٧) السميرت: نوع من السفن والمراكب النهرية مخصصة لنقل الركاب. ينظر: الجوهري، أبو نصر إسماعيل بن حماد (ت، ٣٩٣هـ / ١٠٠٢م) الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، تحقيق، أحمد عبد الغفور قطار، دار العلم للملايين، ط ٤ (بيروت، ١٩٨٧م) ج ٢، ص ٦٨٩؛ الرازي، زين الدين أبو عبد الله محمد بن أبي بكر (ت، ٦٦٦هـ / ١٢٦٨م) مختار الصحاح، تحقيق، يوسف الشيخ محمد، المكتبة العصرية، ط ٥ (بيروت، د. ت) ص ١٥٣؛ زيات، حبيب، معجم المراكب والسفن في الإسلام، مجلة المشرق، ج (٣ - ٤)، (القاهرة، ١٩٤٩م) ص ٣٤٢.
- (٢٨) الصولي، أبو بكر محمد بن يحيى (ت، ٣٣٥هـ / ٩٤٦م) الأوراق، مطبعة الصاوي (القاهرة، ١٩٣٥م) ص ٢٤٣؛ الخطيب البغدادي، تاريخ بغداد، ج ١، ص ١١٧؛ ابن الجوزي، مناقب بغداد، ص ٢٤.
- (٢٩) الأيوبي، محمد بن عمر المظفر (ت، ٦١٧هـ / ١٢٢٠م) مضمّن الحقائق وسر الخلائق، تحقيق، حسن حبشي، عالم الكتب (القاهرة، د. ت) ص ٥٩.
- (٣٠) الأكلاك: جمع مفردا كلك، وهو مركب يستعمل في أنهار العراق، ويعرف بالطوف أيضًا. ينظر: أدي شير، الألفاظ الفارسية المعربة، المطبعة الكاثوليكية للأباء اليسوعيين (بيروت، ١٩٠٨م) ص ١٣٧؛ الزيات، معجم المراكب والسفن، ص ٣٢١-٣٦٤؛ معروف، توفيق، زوارق بغداد وجسورها في خلافة العباسيين، مجلة الأعلام، وزارة الثقافة والإرشاد، السنة (٣) (بغداد، ١٩٦٦م) ج ٤، ص ٣-٢٤.
- (٣١) ابن الجوزي، المنتظم، ج ١٨، ص ١١٢.
- (٣٢) ابن الاخوة، محمد بن محمد (ت، ٧٢٩هـ / ١٣٢٩م) معالم القرية في طلب الحسبة، دار الفنون (كمبردج، د. ت) ص ٢٢٢.
- (٣٣) الغساني، أبو العباس إسماعيل بن العباس (ت، ٨٠٣هـ / ٤٠٠م) العسجد المسبوك والجوهر المحكوك في طبقات الخلفاء والملوك، تحقيق، شاكر محمود عبد المنعم، جامعة بغداد (بغداد، ١٩٧٠م) ص ٤٨٠.
- (٣٤) زركش: نوع من الأقمشة، ينسج بخيوط من الذهب أو الفضة أو نحوهما. ينظر: عمر، أحمد مختار عبد الحميد، معجم اللغة العربية المعاصرة، عالم الكتب (د. م، ٢٠٠٨م) ج ٢، ص ٩٨٣.
- (٣٥) محمد بن علي بن طباطبا (ت، ٧٠٩هـ / ١٣٠٩م) الفخري في الآداب السلطانية والدول الإسلامية، تحقيق، عبد القادر عطا محمود، دار القلم العربي (بيروت، ١٩٧٩م) ص ٣٢٠.

- (٣٦) ابن جبير، رحلة ابن جبير، ص ١٨٨.
- (٣٧) محلة الحربية: محلة ببغداد تقع بالجانب الغربي، فيها قبر أحمد بن حنبل وقبر بشر الحافي وغيرهم. ينظر: الحميري، الروض المعطار، ص ١٩٣.
- (٣٨) ابن عبد الحق، مرصد الاطلاع، ج ١، ص ١٥٠.
- (٣٩) حربي: بلدية في أقصى دجيل بين بغداد وتكريت مقابل الحظيرة، تُتسج فيها الثياب القطنية الغليظة وتُحْمَل إلى سائر البلاد. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٢، ص ٢٣٧.
- (٤٠) المعشوق: قصر عظيم بالجانب الغربي من دجلة قبالة سامراء في وسط البرية ليس حوله شيء من العمران. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٥، ص ١٥٦.
- (٤١) نهر الاسحاق: نسبة إلى إسحاق بن إبراهيم صاحب شرطة الخليفة المعتصم بالله (٢١٨ - ٢٢٧ هـ / ٨٣١ - ٨٤١ م)، أشرف على حفره بعد بناء مدينة سامراء سنة (٢٢١ هـ / ٨٣٥ م) ليسقي قرى ومزارع غرب دجلة، ويصب بدجلة قبالة المطيرة جنوب سامراء. ينظر: سهراب، أبو الحسن (ت، ق ٤٤ هـ / ١٠ م) عجائب الأقاليم السبعة، اعتنى بتصحيحه، هانس فون مجيك (فيينا، ١٩٢٩ م) ص ١٢٩؛ الحميري، الروض المعطار، ص ١٣٣.
- (٤٢) ابن جبير، رحلة ابن جبير، ص ١٨٦؛ لستراخ، بلدان الخلافة الشرقية، ص ١١٣.
- (٤٣) البردان، مدينة عامرة على شاطئ دجلة الشرقي، بينها وبين بغداد خمسة فراسخ، المهلب، الحسن بن أحمد (ت، ٣٨٠ هـ / ٩٩٠ م) الكتاب العزيزي أو المسالك والممالك، جمعه وعلق عليه، تيسير خلف (د. م، د. ت) ص ١١٣؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ٣٧٥.
- (٤٤) عكبرا: بلدة من نواحي دجيل، بينها وبين بغداد عشرة فراسخ (٦٠ كم) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٤، ص ١٤٢.
- (٤٥) باحشا: قرية بين أوانا والحظيرة على دجلة. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ٣١٦؛ ابن عبد الحق، مرصد الاطلاع، ج ١، ص ١٤٨.
- (٤٦) القادسية، قرية كبيرة من نواحي دجيل بين حربي وسامراء، كان يعمل بها الزجاج. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٤، ص ٢٩٣؛ ابن عبد الحق، مرصد الاطلاع، ج ٣، ص ١٠٥٥.
- (٤٧) كرخ سامراء: الناحية الشمالية لمدينة سامراء، كانت اقطاعاً من الخليفة المعتصم بالله للقائد التركي اشناس، كانت تقع على الضفة الشرقية لنهر دجلة. ينظر: اليعقوبي، البلدان، ص ٥٢؛ مجهول، حدود العالم، ص ١٦١؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٣، ص ١٧٦.
- (٤٨) جبلتا: قرية كبيرة بالجانب الشرقي من نهر دجلة شمال سامراء قبالة تكريت. ينظر: الادريسي، نزهة المشتاق، ج ٢، ص ٦٥٨.
- (٤٩) السوّدقانية: مدينة شرق كرخ سامراء على بعد خمسة فراسخ (٣٠ كم) من مدينة جبلتا. ينظر: ابن خرداذبة، المسالك، ص ٩٣.
- (٥٠) بارما: قرية كانت تقع شرقي دجلة الموصل. ينظر: ابن عبد الحق، مرصد الاطلاع، ج ١، ص ١٥١.

- (^{٥١}) السن: مدينة على دجلة فوق تكريت لها سور وجامع كبير وفي أهلها علماء وفيها كنائس وبيع للنصارى. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٣، ص ٢٦٨.
- (^{٥٢}) البوازيح: بلده قرب تكريت على فم الزاب الأسفل إذ يصب في دجلة. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ٥٠٣؛ ابن عبد الحق، مراصد الاطلاع، ج ١، ص ٢٢٧.
- (^{٥٣}) حديثه الموصل: بليدة تقع على دجلة بالجانب الشرقي قرب الزاب الأعلى، كانت قسبة كورة الموصل. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٢، ص ٢٣؛ ابن عبد الحق، مراصد الاطلاع، ج ١، ص ٣٨٧.
- (^{٥٤}) ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٩٣؛ المهلب، المسالك والممالك، ص ١١٣، ١١٦.
- (^{٥٥}) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٣، ص ١٧٣.
- (^{٥٦}) زكريا هاشم، خطط سامراء، ص ٣١.
- (^{٥٧}) كلواذى: قرية قرب بغداد إلى الجنوب منها بينهما فرسخ واحد (٦ كم)، تقع بالجانب الشرقي من دجلة. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٤، ص ٤٧٧؛ ابن عبد الحق، مراصد الاطلاع، ج ٣، ص ١١٧٦.
- (^{٥٨}) الزعفرانية: قرية قرب بغداد إلى الجنوب من كلواذى. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٣، ص ١٤١؛ ابن عبد الحق، مراصد الاطلاع، ج ٢، ص ٦٦٦.
- (^{٥٩}) المدائن: مدينة بالجانب الغربي من دجلة، أما الجانب الشرقي منها الايوان وقبر سلمان الفارسي وحديقة بن اليمان يقصده الناس في كل سنة. ينظر: البكري، المسالك والممالك، ج ١، ص ٤٣٠؛ القزويني، زكريا بن محمد (ت، ٦٨٢هـ / ١٢٨٣م) آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر (بيروت، د. ت) ص ٤٥٣.
- (^{٦٠}) سيب بني كوما: قرية ما بين المدائن والنعمانية. ينظر: ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ١٩٣.
- (^{٦١}) براز الروز، براز الروز: من طساسيج السواد ببغداد من الجانب الشرقي، وبنى فيه الخليفة المعتضد بالله أبنية جليلة. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ٣٦٤.
- (^{٦٢}) دير العاقول: أصله كان ديرًا للنصارى بين المدائن والنعمانية، يبعد عن بغداد نحو خمسة عشر فرسخًا (٩٠ كم) على شاطئ دجلة، كان عنده بلد عامر وأسواق أيام كان النهروان عامرًا، إلا أنه أصبح في بداية القرن السابع في وسط البرية بعيدًا عن نهر دجلة. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٢، ص ٥٢٠.
- (^{٦٣}) النعمانية: بليدة بين واسط وبغداد في نصف الطريق على ضفة دجلة، بها سوق وأرطال وافية، كثيرة الخيرات وافرة الغلات. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٥، ص ٢٩٤؛ القزويني، آثار البلاد، ص ٤٦٩.
- (^{٦٤}) جرجرايا: بلدة من أعمال النهروان الأسفل بين واسط وبغداد من الجانب الشرقي، كانت مدينة عامرة وحُرِّبت مع ما خرب من النهروانات بدءًا من القرن الرابع للهجرة/ العاشر للميلاد. ينظر: المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ١٢٢؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٢، ص ١٢٣.
- (^{٦٥}) البطائح: أرض واسعة بين الكوفة وواسط والبصرة، وسميت بالبطائح؛ لأنه يتجمع فيها عدة مياه. ينظر: اليعقوبي، البلدان، ص ١٧٩؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٩٢؛ كحالة، عمر رضا، معجم قبائل العرب القديمة والحديثة، دار العلم للملايين (بيروت، ١٩٨٦م) ج ٢، ص ٧٢٠.
- (^{٦٦}) ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٥٩.

- (٦٧) صرصر: مدينة عامرة ذات نعمة وفيرة، على ضفة نهر صرصر جنوب بغداد بنحو ثلاثة فراسخ (١٨ كم). ينظر: الادريسي، نزهة المشتاق، ج ٢، ص ٦٦٨؛ مجهول، حدود العالم، ص ١٦٠.
- (٦٨) ابن جبیر، الرحلة، ص ١٧٣.
- (٦٩) زيربان: قرية من أعمال نهر الملك، بينها وبين بغداد سبعة فراسخ (٤٢ كم)، بها قبر علي بن نصر الهيتي الزاهد، وعليه قبة عالية تزار وينذر لها وله كرامات. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٣، ص ١٤٠؛ ابن عبد الحق، مراصد الاطلاع، ج ٢، ص ٦٦٥؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٢٩٥.
- (٧٠) فراشا: قرية مشهورة في سواد بغداد، كثيرة العمارة يشقها الماء وحولها بسيط أخضر جميل المنظر وقرى هذه الطريق من الحلة إلى بغداد من الحسن والاتساع. ينظر: ابن جبیر، رحلة ابن جبیر، ص ١٩١؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٤، ص ٢٤٣؛ ابن عبد الحق، مراصد الاطلاع، ج ٣، ص ١٠٢٢.
- (٧١) الادريسي، نزهة المشتاق، ج ٢، ص ٦٦٨؛ لسترانج، بلدان الخلافة الشرقية، ص ١١١.
- (٧٢) رحلة ابن جبیر، ص ١٩١، ١٩٣.
- (٧٣) الهارونية: من قرى بغداد بالقرب من شهرابان، في طريق خراسان. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٥، ص ٣٨٨.
- (٧٤) الدسكرة: وتسمى دسكرة الملك، قرية كبيرة بنواحي بغداد ومن أعمالها كانت تقع في طريق خراسان، بالقرب من شهربان بينها وبين جلولاء ستة فراسخ (٣٦ كم). ينظر: ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ١٨؛ الحميري، الروض المعطار، ج ١، ص ٢٤٤.
- (٧٥) خانقين: بلدة من نواحي السواد في طريق همذان من بغداد بينها وبين قصر شيرين ستة فراسخ (٣٦ كم). ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٢، ص ٣٤٠؛ ابن شمائل، مراصد الاطلاع، ج ١، ص ٤٤٧.
- (٧٦) بلاد ما وراء النهر: وتشمل البلاد التي تقع شرق نهر جيحون، وتمتد حتى حدود الصين شرقاً. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٤، ص ٢٢٣.
- (٧٧) ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ١٨-١٩؛ لسترانج، بلدان الخلافة الشرقية، ص ٢٣-٢٤.
- (٧٨) مشرعة: موضع على شاطئ البحر. ينظر: الفراهيدي، العين، ج ١، ص ٢٥٢؛ ابن سيده، أبو الحسن علي بن إسماعيل (ت، ٤٥٨هـ / ١٠٦٧م) المحكم والمحيط الأعظم، تحقيق، عبد الحميد هندأوي، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٠م) ج ١، ص ٣٦٩.
- (٧٩) نقل الخطيب البغدادي عن هلال بن المحسن أنه قال: ((أحصيت السميريات المعبرانيات بدجلة في أيام الناصر لدين الله، وهو أبو أحمد طلحة الموفق، فكانت ثلاثين ألفاً، قدر من كسب ملاحها في كل يوم تسعون ألف درهم)). تاريخ بغداد، ج ١، ص ٤٣٨.
- (٨٠) رحلة ابن جبیر، ص ١٨٠.
- (٨١) الخطيب البغدادي، تاريخ بغداد، ج ١، ص ٤٣٦؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ٣٠٨.
- (٨٢) الخطيب البغدادي، تاريخ بغداد، ج ١٣، ص ٤٧٠؛ ابن الجوزي، المنتظم، ج ٨، ص ١٩٢.
- (٨٣) الفسوي، يعقوب بن سفيان (ت، ٢٧٧هـ / ٨٩٠م) المعرفة والتاريخ، تحقيق، أكرم ضياء العمري، مؤسسة الرسالة، ط ٢ (بيروت، ١٩٨١م) ج ١، ص ١٤٤؛ الخطيب البغدادي، تاريخ بغداد، ج ١، ص ١٥٧.

- (٨٤) الخطيب البغدادي، تاريخ بغداد، ج ١٣، ص ٢٦٠؛ ابن الجوزي، المنتظم، ج ٩، ص ١٣.
- (٨٥) ابن الجوزي، المنتظم، ج ٨، ص ١٩٢؛ ابن جبير، رحلة ابن جبير، ص ٢٠١؛ أحمد سوسة، ومصطفى جواد، دليل خارطة بغداد المفصل، مطبعة المجمع العلمي العراقي (بغداد، ١٩٨٥م) ص ١٦٧، ٢٠٣.
- (٨٦) المارستان العضدي: أنشأه عضد الدولة البويهية في الجانب الغربي من بغداد سنة (٣٧٢هـ / ٩٨٢م)، وظلَّ يمارس وظيفته كمشفى حتى زمن متأخر من القرن السابع للهجرة/ الرابع عشر للميلاد. ينظر: ايم جبير، رحلة ابن جبير، ص ٢٠٤.
- (٨٧) ابن الجوزي، المنتظم، ج ٨، ص ١٩٦.
- (٨٨) مسكوية، تجارب الامم، ج ١، ص ٢٨٨؛ الخطيب البغدادي، تاريخ بغداد، ج ٦، ص ٧؛ ابن الجوزي، المنتظم، ج ٦، ص ١٩٩.
- (٨٩) الفشيرى، مسلم بن الحجاج (ت، ٢٦١هـ / ٨٧٤م) الكنى والاسماء، تحقيق، عبد الرحيم محمد (الرياض، ١٩٨٤م) ج ١، ص ٣٥٩؛ ابن الجوزي، المنتظم، ج ١٧، ص ٢٥٧؛ الكبيسي، حمدان عبد المجيد، عصر الخليفة المقتدر، مطبعة النعمان (النجف، ١٩٧٤م) ص ٤١٣.
- (٩٠) ابن المظفر، مضمار الحقائق، ص ١٧٤؛ ابن الاثير، الكامل في التاريخ، ج ٧، ص ٣٦٢.
- (٩١) ابن المظفر، مضمار الحقائق، ص ١٧٨.
- (٩٢) ابن كثير، البداية والنهاية، ج ١٢، ص ١٦٢.
- (٩٣) الخطيب البغدادي، تاريخ بغداد، ج ٣، ص ٣٨؛ ج ١٠، ص ١٨٦؛ ابن الجوزي، المنتظم، ج ٨، ص ١٦٩.
- (٩٤) العلي، معالم بغداد الاثرية والعمرانية، دار الشؤون الثقافية العامة (بغداد، ١٩٨٨م) ص ٣١٩؛ خماس، خلود مصطفى، جسور بغداد في العصر العباسي، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية، مج (٥)، العدد (١٧)، حزيران، ٢٠١٣م، ص ٢٢٤.
- (٩٥) الصابي، أبو الحسن الهلال بن المحسن (ت، ٤٤٨هـ / ١٠٥٦م) تحفة الأمراء في تاريخ الوزراء، تحقيق، عبد الستار احمد فراج، دار احياء الكتب العربية (القاهرة، ١٩٥٨م) ص ٣١٩؛ ابن الجوزي، المنتظم، ج ٨، ص ١٧٧.
- (٩٦) ابن الجوزي، المنتظم في تاريخ الملوك والامم، ج ١٨، ص ١٤١.
- (٩٧) ابن الجوزي، المنتظم، ج ٧، ص ١٢٠، ١٤٨، ١٥٦، ج ٨، ص ٥٨.
- (٩٨) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ١٦٨.
- (٩٩) ابن الجوزي، المنتظم في تاريخ الملوك والامم، ج ١٨، ص ١٥٦.
- (١٠٠) الصابي، تحفة الأمراء في تاريخ الوزراء، ص ٣٣١.
- (١٠١) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٢، ص ٤٢١؛ ابن شمائل، مرصد الاطلاع، ج ٢، ص ٥٠٦.
- (١٠٢) الكاساني، علاء الدين أبو بكر بن مسعود (ت، ٥٨٧هـ / ١١٩٠م) بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، دار الكتب العلمية، ط ٢ (د. م، ١٩٨٦م) ج ٢، ص ٦٩.

- (١٠٣) بلغ عدد جسور بغداد ثلاثة في العصر العباسي الأول. ينظر: الخطيب البغدادي، ج ١، ص ٤٣٣؛ ابن الفقيه الهمداني، أبو بكر أحمد بن محمد (ت، ٣٤٠هـ/٩٥١ م) بغداد مدينة السلام، تحقيق، صالح أحمد العلي، دار الطليعة للطباعة والنشر (باريس، ١٩٧٧م) ص ٥٥.
- (١٠٤) أحمد سوسة، دليل خارطة بغداد، ص ١٩١.
- (١٠٥) ابن الجوزي، المنتظم، ج ١، ص ٢١؛ أحمد سوسة، دليل خارطة بغداد، ص ١٩١.
- (١٠٦) باب الغربية: وهي محلة ببغداد ملاصقة لدار الخلافة من جهة الغرب وقريبة من نهر دجلة، وسميت بذلك؛ لأن شجرة غرب كانت مزروعة بالقرب منه. ينظر: ابن عبد الحق، مرصد الاطلاع، ج ٢، ص ٩٨٨؛ ابن ناصر الدين، محمد بن عبد الله (ت، ٨٤٢هـ / ١٤٤٠م) توضيح المشتبه في ضبط اسماء الرواة وانسابهم والقابهم ونسائهم، تحقيق، محمد نعيم العرقسوسي، مؤسسة الرسالة (بيروت، ١٩٩٣م) ج ٦، ص ٢٢٤.
- (١٠٧) ابن الجوزي، المنتظم، ج ١٠، ص ١٣١؛ ابن الاثير، الكامل في التاريخ، ج ٩، ص ٢٣٢.
- (١٠٨) ابن الجوزي، المنتظم، ج ٨، ص ١٩٢.
- (١٠٩) الواعظ الغزنوي: ابو الفتح أحمد بن ابي الحسن علي بن الحسين بن عبد الله الغزنوي، من مشايخ بغداد المعروفين توفي سنة (٦١٢هـ / ١٢١٥م). ينظر: ابن المستوفي، المبارك بن احمد (ت، ٦٣٧هـ / ١٢٣٩م) تاريخ أربل، تحقيق، سامي بن سيد خماس الصقار، وزارة الثقافة والاعلام (بغداد، ١٩٨٠م) ج ١، ص ٢٦٨.
- (١١٠) ابن الجوزي، المنتظم، ج ١٠، ص ١٧١؛ أحمد سوسة، دليل خارطة بغداد، ص ١٩١.
- (١١١) بنفشة: جارية الخليفة المستضيء بالله، كانت لها أعمال خير كثيرة منها بناؤها لمدرسة سميت باسمها في محلة باب الأرح، توفيت سنة (٥٩٨هـ / ١٢٠٢م). ينظر: ابن الاثير، الكامل في التاريخ، ج ١٠، ص ٢٨٠.
- (١١٢) ابن الجوزي، المنتظم، ج ١٠، ص ٢٥٠.
- (١١٣) ابن جبير، رحلة ابن جبير، ص ١٨٠.
- (١١٤) ابن العبري، أبو الفرج غريغوريوس المطي (ت، ٦٨٥هـ / ١٢٨٦م) تاريخ مختصر الدول، نقله الى العربية، اسحق ارملة، مجلة الشرق، السنة (٤٨) (بيروت، ١٩٤٩م) ص ٤٥٢، ابن الطقطقي، الفخري في الآداب السلطانية، ص ٣٢٩؛ عبد الله، ريف بغداد، ص ٣٣٢.
- (١١٥) ابن جبير، رحلة ابن جبير، ص ١٧١.
- (١١٦) ابن الجوزي، المنتظم، ج ٨، ص ٨٨؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٤، ص ٤٠٧؛ الذهبي، تاريخ الاسلام، ج ٣١، ص ٢٠٦.
- (١١٧) ابن عبد الحق، مرصد الاطلاع، ج ٣، ص ١٤٠٤.
- (١١٨) ابن الفقيه، البلدان، ج ١، ص ٣٠٣؛ ابن الجوزي، المنتظم، ج ٨، ص ١٠٨؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ٣٠٣.
- (١١٩) ابن عبد الحق، مرصد الاطلاع، ج ٢، ص ٨٣٨.
- (١٢٠) ابن الساعي، ابو طالب علي بن انجب (ت، ٦٧٤هـ / ١٢٧٥م) نساء الخلفاء المسمى جهات الائمة الخلفاء من الحرائر والاماء، تحقيق، مصطفى جواد، دار المعارف (القاهرة، د. ت) ص ١١٢.



- (١٢١) اليعقوبي، البلدان، ص ٣٤؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٣، ص ٣٩٩؛ ابن عبد الحق، مرصد الاطلاع، ج ٢، ص ٨٣٦.
- (١٢٢) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٤، ص ٤٠٥.
- (١٢٣) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٥، ص ٣٨٨؛ ناجية عبد الله، ريف بغداد، ص ٣٣٤.
- (١٢٤) الذهبي، تاريخ الاسلام، ج ٣، ص ١٦٠.
- (١٢٥) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٢، ص ٣٤٠؛ ابن عبد الحق، مرصد الاطلاع، ج ١، ص ٤٤٧.