

وسائط النقل المائية ومسالكها خلال سني الخلافة العباسية

(١٣٣٢هـ / ٧٤٩م - ١٥٦هـ / ١٢٥٨م)

د. عبد الباسط مصطفى مجيد الرفاعي

جامعة تكريت / كلية التربية - سامراء / قسم التاريخ

(الملخص)

شكلت السفن وصناعاتها وتعدد استخداماتها واغراضها جزءا مهما من التاريخ الحضاري في حياة الدولة العربية الاسلامية ، ناهيك عن اتيان ذكرها في القرآن الكريم بأسماء مختلفة تدل على معنا واحد . وقد برع العرب المسلمون في صناعة واستخدام السفن حتى تفننوا في اشكالها وانواعها فأطلقوا الأسماء الكثيرة على الانواع المختلفة من السفن ، كما استخدموا العديد من الوسائل المساعدة التي تعين الربانة والبحارة على الابحار قدما في اواسط البحار والمحيطات بواسطة هذه السفن ، فقسمها المختصون إلى وسائط نقل بحرية واخرى نهريّة بحسب مقتضى حال صناعة السفينة .

ولأهمية السفن ذكرها المؤلفون في كتبهم وخاصة كتب التراث ، فضلا عن الشعراء الذين ضمنوها في بعض اشعارهم ؛ ولكي تؤدي السفينة وظيفتها فلا بد من البيئة المناسبة والصالحة لأداء هذه الوظيفة الا وهي الطرق او المسالك المائية المنقسمة بدورها إلى ؛ بحرية ونهرية ، إذ كانت تستخدم السفن في مجالات شتى أهمها المجال التجاري (الداخلي والخارجي) ، والمجال العسكري، ومجال النقل والخدمات .

أما الطرق البحرية فكانت عبارة عن شبكة تربط الشرق العربي بأقصى الشرق وبأقصى الغرب ، فكانت الطرق التجارية البحرية تصل من الخليج العربي إلى الهند والصين والمحيط الهندي وتشتمل على طريقين هما ؛ طريق الرحلة الطويلة (ديرة المطلق) ، والطريق الساحلي (ديرة الملل) والذي يسير بمحاذاة الساحل الشرقي للخليج العربي .

كذلك هنا طرق التجارة البحرية التي تصل من الخليج العربي إلى شرق افريقيا ، وإلى البحر الأبيض المتوسط وهذا الاخير لم يكن مقتصرًا على التجار العرب والمسلمون فحسب بل كان يسهم فيه تجار غير عرب ومن غير المسلمين يزاولون حرية العمل التجاري في ظل الدولة العربية الاسلامية.

اما الطرق النهرية في كذلك قد شكلت شبكة واسعة اتصلت فيها المدن الداخلية بالبحر الخارجي من جهة ، وفيما بين المدن من جهة اخرى ، فسهلت انتقال البضائع والتجارات إذ كانت الانهار العامل الاساس في نجاح حركة التجارة النهرية داخل الدولة الاسلامية.



المقدمة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيدنا محمد سيد العالمين وعلى أصحابه وعلى إخوانه من الأنبياء والمرسلين وصحبه كل أجمعين... وبعد ...

فوسائط النقل المائية لعبت دورا مهما وبارزا ، في حياة الشعوب والامم قديما وحديثا ؛ اقتصاديا ، واجتماعيا ، وثقافيا ، وعسكريا .

كانت السفن اهم هذه الوسائط فتقن الانسان في اساليب صناعتها بعدما توارث هذه الصناعة، التي لم تكن ابتكارا بشريا محضا، بل كانت صناعتها قد حدثت في حقب التاريخ الموعلة في القدم ، إذ اوحى الله تعالى إلى نبيه ورسوله نوح -عليه السلام- فقال تعالى : ((فَأَوْحَيْنَا إِلَيْهِ أَنْ اصْنَعْ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا وَوَحَيْنَا)) (*) .

ولكي تؤدي السفن وظائفها التي صنعت من اجلها ، كان لا بد من وجود البحار والأنهار التي تمثل المسالك والطرق ، فهي المجال الذي تتحرك عليه السفن، فتعددت وتنوعت وظائف السفن بحسب الضرورة فكانت هناك الوظائف الحربية ، ووظيفة نقل الركاب ، والوظائف المتعلقة بالأنشطة الاقتصادية ، وخصوصا النشاط التجاري ، وآلية نقل السلع والبضائع من مكان إلى آخر، ولا بأس ان نتطرق ضمنا ونحن في موضوع السفن ، الى بعض الوسائل المساعدة التي تسهم في انجاز وظائف السفن على اكمل وجه وهي وسط ولجة البحار .

كذلك فإننا سنتعرف على اهم الطرق البحرية والنهرية المستخدمة ، فهذه الطرق بمحطاتها ، قد مثلت الخطوط الملاحية بين الدولة العربية الاسلامية وبين البلدان الاخرى ، من الصين شرقا وإلى دول الساحل الشمالي للبحر الابيض المتوسط غربا ، فأسهمت الطرق البحرية بتيسير انتقال وسائط النقل البحري بين هذه البلدان فكان لها اثرها المباشر في نشاط التجارة الخارجية بين الدولة العربية الاسلامية والبلدان القريبة والبعيدة ، كما اسهمت في تدعيم الاتصال الحضاري بين العرب والامم الاخرى فأنجحت العلاقات الثقافية والعلمية والتجارية بين الدولة الاسلامية وتلك البلدان .

اما إسهام الطرق النهرية ، فلها اهميتها من ناحية اخرى ، فوجود الانهار اسهم في نمو النشاط التجاري الداخلي ، وسهل عملية انتقال البضائع والمسافرين بين المدن الاسلامية ، إذ شكلت هذه الانهار همزة الوصل بين المدن وخاصة منها تلك الواقعة على ضفاف الانهار ، ومن البديهي ان الوسائط التي كانت تستخدم في الانهار ؛ المراكب ، والقوارب ، بأنواعها الكثيرة واشكالها المختلفة .

واخيرا لقد اتسم هذا البحث بالوصفية ولكنه لا يخلو من تحليل ، كما ان ما جاء به من معلومات ونصوص ربما تعطي للقارئ افقا واسعا يجعله يحلل ويستنتج بأكثر مما هو موجود بالبحث .

المبحث الأول: وسائل النقل المائية:

أولاً: صناعة السفن:

تعد السفن والمراكب احد اضلاع مربع النشاط التجاري المتمثل؛ بالتاجر، والبضاعة، والطريق، والواسطة.

والسفن في اللغة تعني: القشر فسفن الشيء يسفنه سفناً: قشره، وسميت السفينة لأنها تسفن وجه الماء نقشره. وقيل لها سفينة لأنها تسفن الرمل إذا قل الماء. ويكون مأخوذاً من السفن وهو الفأس العظيمة التي ينحت بها النجار، وقيل سميت السفينة سفينة لأنها تسفن على وجه الأرض أي تلتزق بها^(١). وكذلك سميت السفينة فلكا حيث تذكر وتؤنث وتقع على الواحد والاثنين والجمع (٢).

أما في القرآن الكريم فقد جاء للسفن عدة أسماء، كلها تدل على معنى واحد، إذ ذكرت بلفظة سفينة في اربع مواضع من آي الذكر الحكيم^(٣)، وجاءت بلفظة الفلك في ثلاث وعشرين موضعاً^(٤)، وفي لفظة الجوار جاءت في ثلاث مواضع^(٥)، وفي لفظة الجارية إفراداً وجمعاً في موضعين^(٦)، وذكرت بـ (بَذَاتِ الْوَاحِ وَدُسْرٍ) مرة واحدة^(٧) والدر تعني المسامير^(٨) وهي المسامير الخشبية^(٩). وليس من الغريب ان نرى لفظة سفين او سفينة يتداولها الشعراء العرب في عصر ما قبل الاسلام، والعصور الاسلامية اللاحقة فهذا طرفه بن العبد يقول في معلقته^(١٠):

عدولية او من سفين ابن يامن
يشق حباب الماء حيزومها
يجور بها الملاح طورا ويهتدي
كما قسم التراب المفایل باليد

ولم تقتصر تسمية السفن بالمسميات الانفة بل سميت؛ بالمراكب، والقوارب، والدو وهو اسم من اللغة السواحلية لم يستعمله العرب. مع تأكيدنا على ان تسميتها بلفظة الفلك كان قرآناً بحثاً^(١١).

أما طريقة صناعة السفن فكانت تصنع من الخشب بشكل اساس، فهو مادتها الرئيسة وعمود صناعتها وخاصة خشب الساج او خشب النارجيل (جوز الهند)^(١٢)، لتمييزه بالصلابة والمتانة ولأنه يناسب طبيعة مياه البحار، ومن صفاته انه يتحمل العوامل والتأثيرات الجوية والبحرية القاسية، إذ انه لا يتشقق ولا يتغير، ولا يتأثر بالماء رغم بقاءه لمدة طويلة، فهو يبقى اكثر من مائتي سنة إذا ظل في الماء^(١٣). ويؤتى به من الهند، واندونيسيا، وشرق افريقيا، والصين^(١٤) وكان اهل الساحل العربي يقصدون جزائر المحيط الهندي التي تكثر فيها الاخشاب ومعهم الات النجارة، فيقطعون النارجيل ويتركونه حتى يجف، ثم يقطعونه الواحاً، فتحمل إلى منطقة الخليج العربي لتستخدم في صناعة السفن^(١٥).



ويشير (حوراني) إلى أن العرب قصدوا جزر (مالديف) و(لكاديف) بوصفها من أغنى مناطق خشب النارجيل ليبنوا السفينة كاملة من الهياكل والصواري والحبال والخيوط والشرع وبعدها تحمل بخشب جوز الهند لتبحر إلى الخليج العربي^(١٦).

كانت صناعة السفن تتم بحرز الألياف وشدها دون استخدام المسامير. ويبدأ بوضع الهراب وهو اللوح الطولي الرئيس الذي يمثل قعر السفينة على الأرض، ومن ثم تربط إليه الألواح الخشبية الأفقية بخيوط الليف بعد أن تنقب هذه الألواح بكل عناية بمثقاب حديدي قرب حوافها، وكانت تربط بعضها مع بعض بواسطة الحبال المفتولة التي تصنع من قشور جوز الهند الخارجية بعد نقعها في مياه البحر لا في المياه العذبة ومن ثم يتم فتلها^(١٧). وهذه الحبال تعطي للسفينة ديمومة وتجعلها أكثر مرونة حتى تستطيع السير بسرعة وتتجنب الكسر والعطب إذا ما اصطدمت بالصخور وغيرها، فضلاً عن سهولة إصلاحها إذا ما انقطعت الحبال أو تعرضت للخلل^(١٨).

وكان استخدام الألياف (كحبال) لشد أجزاء السفينة سمة مميزة لمثل هذه الصناعة بدلاً من استخدام المسامير المعرضة للتآكل والتلف^(١٩)، ولذلك يشير (ابن بطوطة) إلى أهمية الحبال في صناعة المراكب بقوله: ((وبهذه الحبال تخاط مراكب الهند واليمن... فإن كان المركب مسمراً بمسامير الحديد صدم الحجارة فإنكسر وإذا كان مخيطاً بالحبال أعطي الرطوبة اللازمة فلم ينكسر))^(٢٠).

وكان لا بد من وقاية السفينة بسد الشقوق فيها لمنع دخول الماء إلى داخلها من بين الألواح الخشبية وحماية أخشابها من السوس ومن ملوحة الماء، لذا كان يستخدم زيت الحوت، أو زيت السمك، أو زيت جوز الهند، وهذا ما اشتهر به اليمن ومنطقة الخليج العربي والمحيط الهندي وكذلك كانت تستخدم النورة وهذا ما اتصفت به مراكب ميناء البصرة. إذ كانت تلون باللون الأبيض وتطلى بالزيت^(٢١). وأما مراكب البحر الأبيض المتوسط فتربط الواحها ببعضها ببعض بالمسامير^(٢٢).

واحتوت السفن على مراسي متعددة تصل إلى الستة وهو ما يطلق عليها بالأنجر (***)، ولم تكن تلك المراسي حديدية في أغلب الأحوال بل كانت أحياناً من الأحجار الثقيلة، وتستخدم تلك المراسي لرسو السفينة في المكان المطلوب^(٢٣).

لقد اتسمت السفن باستخدام الأشرعة، فكانت السفن العربية تستخدم الشراع المثلث الممتد بطول السفينة^(٢٤). فالأهمية التاريخية لهذا الشراع تكمن في تفوقه على الأشرعة المربعة التقليدية للبحر الأبيض المتوسط في توجيه السفينة ضد اتجاه الرياح^(٢٥). والشراع المثلث المعروف في البحر الأبيض المتوسط اليوم بالشراع اللاتيني هو الشراع الذي أدخله العرب في هذا البحر ليس لاتينيا على الإطلاق، إذ كان الشراع المربع ذا كفاءة أقل في استثمار الرياح^(٢٦).

والخلاصة، فقد امتلك العرب أساطيل بحرية لها ديوان خاص في الدولة يعرف بـ (ديوان الجهاد) أو (ديوان العمائر) أو (ديوان الأسطول)، واطلق على قائد الأسطول اسم أمير البحر ولم يلبث

هذا الاسم ان انتقل إلى اللغات الاوربية مثل ؛ اميرال بالفرنسية ، وادميرال بالانكليزية (Admral) ، والميرانتي بالاسبانية^(٢٧) .

ثانياً: وسائل النقل البحرية:

استخدم العرب المسلمون انواعا عديدة من السفن لنقل سلعهم وبضائعهم ومسافريهم عبر المسطحات المائية وقد اختلفت انواع واحجام وطريقة صنع هذه السفن . ومن هذه السفن :-

البارجة: وهي من السفن التجارية التي كانت تستخدم في مياه الخليج العربي وهي ذات هيكل كبير وقد استخدمت

كسفن حربية ايضا^(٢٨).

٢- الشواني: جمع شيني وشونة وهي مركب حربي ضخم كالقلعة ، مزودة بالابراج والقلاع وصهاريج المياه واهراء القمح وبها مائة واربعون مجذافا^(٢٩) .

٣- الجلاب : ومفردها جلبه، وهي نوع من السفن التي تبحر في المحيط الهندي والبحر الاحمر وقد وصفها (ابن جبير)

بقوله: ((والجلاب والتي يعرفونها في البحر الفرعوني (البحر الاحمر) ملفقة (***) الانشاء لا

يستعمل فيها مسمار البتة وانما هي مخيطة بأمراس من القنبار وهو قشور جوز النارجيل يدرسونه

إلى ان يتخيظ ويفتلون منه امراسا يخيظون منها المراكب ويخللونها بدسر من عيدان النخيل فإذا افرغوا

من انشاء الجلبه على هذه الصفة سقوها بالسمن او بدهن الخروع او بدهن القرش وهو احسنها))^(٣٠)

، والغاية من الدهان لكي يلين عود السفينة ويربط لكثرة الشعاب المعترضة في هذا البحر ولذلك لا يعرفون



فيه المركب المسماري^(٣١) .

٤- الطرائد : جمع طريدة استخدمت في المشرق لحمل الخيل وكانت تفتح عادة من الخلف حتى يتيسر دخول الخيل

وخروجها منها عند الاقلاع والرسو وقد استخدم الاسبان هذا الاسم (Tarida)^(٣٢) .

٥-الاهورة: وهي نوع من السفن التي اخذها العرب من الهند وتشبه الطريدة الا انها اوسع منها واقصر وعلى نصفها

معرش من الخشب يصعد اليه على درج وفيها مجاديف يجذف بها حوالي اربعين رجلا^(٣٣).

٦-العدولية: نسبة إلى جزيرة من جزائر البحر يقال لها عدولي تقع جنوب اوال في جنوب عمان وهي قرية في

البحرين (****)^(٣٤) ، وقد ذكر طرفة بن العبد هذه السفن في معلقته كما اتضح في بداية البحث.

٧-البدن :ذات تصميم منخفض مستقيم ذو حد بارز اما المؤخرة فعالية ثبتت عليها الدفة بالحبال، والبدن مركب قليل

العمق الا انه اكثر عمقا عند الدفة عن القاعدة وذلك لحفظ توازن المركب عند السير ويبطن بحصير من

سعف النخيل ويزود عادة بصارية عمودية وهذا النوع يستخدم لصيد الاسماك والنقل الساحلي وهناك نوع

آخر من البدن اكبر حجما يستخدم في التجارة العالمية لها صاريات تسمى العودسية وتتراوح الحمولة في

البدن من عشرين إلى مائة طن ويبلغ معدل طول البدن خمسة واربعون قدما وعرضه عشرة اقدام^(٣٥).

٨-الشلنديات: جمع شلندي وهي من المراكب الكبيرة المسطحة من أعلى وتستخدم هذه السفن في حمل المؤن والمقاتلة

والاسلحة^(٣٦).

٩-البطس: جمع بطسة ، وهي من السفن الحربية الكبيرة تستخدم في نقل الاقوات والمؤن والذخائر فضلا عن

المحاربين^(٣٧) .

١٠-الأغربة: جمع غراب ، وهي مركب قوي طويل وسريع ورد ذكره في بعض النصوص ((غراب طيار)) وربما

سمي بهذا الاسم لأنه يدهن بالقار الاسود ومقدمته تشبه رأس الغراب وقد انتقل اسمها إلى أوربا على

هيئة (Corvette) ^(٣٨).

١١- الحراقات : او الحرايق ومفردها حراقة، وتستخدم بالإضافة إلى نقل البضائع في قتال الأعداء حيث ترمى النيران

منها على العدو ^(٣٩).

١٢- الجوالقات : نوع من السفن ذات جأجى أي صدر، ودعيت كذلك لإنحنائها أو ميلها والجواق نهايتها كالأضلاع مما يلي الظهر ^(٤٠).

١٣- الزو : وهو من المراكب المتوسطة الحجم سمي بذلك لأنه يشبه طائر الماء الزو ^(٤١).
١٤- السفيات : وهي من مراكب الخليج العربي التي كانت ملكا لصاحب جزيرة قيس وورد خبره عند (ابن الوردي)

بالقول: ((ان صاحب هذه الجزيرة تصل مراكبه إلى بلاد الهند ويغزوهم ويحكى انه عنده

مائتي مركب من عجائب الدنيا وليس على وجه الأرض وفي البحور مثلها ابداً والمركب الواحد يسع ١٥٠ رجلاً)) ^(٤٢).

١٥- الجنك : وهي من السفن الصينية الكبيرة كانت ترسو قرب سيرا في الخليج العربي لأنها لا تستطيع الوصول إلى البصرة والأبلة لذا كانت حمولة الجنوك تنقل إلى سفن اصغر منها لنقلها إلى البصرة والابلة ^(٤٣)

ويصفها (ابن بطوطة) بقوله: ((ومراكب الصين ثلاثة اصناف الكبار منها تسمى الجنوك واحدها جنك

ويكون فيها اثنا عشر قلعا فما دونها إلى ثلاثة وقلعها من قصبان الخيزران منسوجة كالحصر لا تمط ابدا

ويديرونها بحسب دوران الرياح وإذا ارسوا تركوها واقفة في مهب الريح ويخدم في المركب منها الف

رجل منهم البحرية ستمائة ومنهم اربعمائة من المقاتلة)) ^(٤٤).

١٦- وهناك انواع اخرى من السفن التجارية الكبيرة التي تبحر في الخليج العربي والمحيط الهندي والبحر الاحمر منها؛



البوصي ، والجازي ، والنقيرة ، والعشاري ، والصندوق^(٤٥) ، والزوم ، والسنبك^(٤٦) التي تمتاز بشراعتها

العربي المثلث ولها صارية واحدة مصنوعة من الخشب^(٤٧) .

ولا شك ان هذه السفن الكبيرة تحتاج إلى ادارة محترفة من ملاحين، ونواخذة وهم ارباب المراكب ومفردها النواخذة وهو سيد السفينة^(٤٨) ، فضلا عن حاجتها إلى جرافين ، ومصلحين^(٤٩) ، واخيرا حاجتها إلى الدليل العارف بمسالك البحر والذي يسمى مافنا^(٥٠) .

ولعل الربانبة لم يعتمدوا على خبرتهم في الملاحة وذلك لأن البحار والمحيطات ممتدة امتدادا لا تتركه الابصار فكان لا بد لهم اذن من التزود ببعض الادوات المساعدة على إدراك الموضع والاتجاه وبالتالي تحديد افضل موعد للانطلاق فيشير (كراتشكوفسكي) ان الربانبة العرب كانوا يحملون بوصلات لتوجيه السفن ، وآلات للرصد ، وخارطات بحرية^(٥١) .

كما كان الربانبة العرب يحملون معهم كتابا يتضمن ارشادات ملاحية يستخدمونه في الرحلات البحرية يذكره (المقدسي) بقوله: ((ورأيت معهم دفاتر في ذلك يتدارسونها ويعولون عليها ويعملون بما فيها))^(٥٢) ؛ هذه الدفاتر تضم جداول فلكية ومعلومات عن ؛ الرياح، والسواحل، والمد والجزر. ويطلقون عليها اسم (الرهمني)^(٥٣) .

واستخدم البحارة العرب المسلمون الحمام الزاجل للتعرف على الطرق ، ومعرفة ان كانت آمنة قبل القيام بالسفر وذلك حينما يرسلون معها الرسائل بين السفن والموانئ او بين التجار ووكلائهم بين المدن المختلفة. وقد اشتهر اهل البصرة بتربية هذا النوع من الحمام^(٥٤) ، ووصف (الجاحظ) هذا الحمام بدقة المعرفة ودقة الذاكرة وحفظ الاماكن وذلك ما نستشفه من وصفه لحمام الزاجل بأنه يمتاز ((بحسن الأهتمام وجودة الاستدلال وثبات الحفظ والذاكرة وقوة النزاع إلى اربابه والألف لوطنه))^(٥٥) .

ومن الآلات المساعدة التي اهتمت إليها الربانبة العرب المسلمون هي الاسطرلاب وهو قرص معدني مقسم إلى ٣٦٠ درجة ويعرف بميزان الشمس. ومن استعمالاته قياس ارتفاع الشمس، والنجوم ، والكواكب فوق ميزان الافق على البر والبحر، ومعرفة خطوط الطول والعرض، ومعرفة وقت طلوع الفجر، والظهر، والعصر، والليل ، والساعات الزمنية التي مرت بها ، ومعرفة ما هو مجهول من كواكب السماء مع أي كوكب شئت ومع أي درجة يطلع ويغرب، ومعرفة القبلة بالليل والنهار، ومعرفة الظل من قبل ارتفاع الشمس وارتفاع الشمس من قبل الظل ، ومعرفة ظل نصف النهار الذي هو ظل الزوال، ومعرفة ظل وقت الظهر، ووقت العصر أي يوم من ايام السنة، وارتفاع ما بين مكانين ومقدار ما يزيد الاعلى عن الانخفاض فضلا عن معرفة موضع القمر من البرج ومواقع الكواكب السيارة فيها ومعرفة المشارق والمغارب^(٥٦) .

ومن المبتكرات الاخرى التي سهلت عملية تحديد اتجاه النقل البحري والتعرف على البحار عن طريقها هي البوصلة التي كان الربابنة يلجئون إليها عند حلول الظلام وعدم رؤيتهم للنجوم وقد قسمها (ابن ماجد) إلى ٣٢ قسما تمثل دائرة الافق على مطالع النجوم^(٥٧).

ومما لا شك فيه ان هذه المبتكرات قد تركت بصماتها في تقدم فن الملاحة عند العرب المسلمين وذلك لتسهيلها عملية اهتداء السفن في البحار ليلا ونهارا فاقتحم العرب البحر فخاضوا عبابه وأذلوا بأساطيلهم متونه^(٥٨).

ثالثا: وسائل النقل النهرية:

استعمل العرب في تجارتهم النهرية وسائل نقل متعددة وخاصة عبر نهري دجلة والفرات وروافدهما لنقل التجارات من العاصمة بغداد إلى الخليج العربي، ومنه إلى الشرق الأقصى وشرق افريقيا وبالعكس، وكذلك استعملت مثل هذه الوسائل في نهر النيل لتحقيق اغراض التجارة الداخلية في مصر، فضلا عن انهار اخرى في الشرق والشمال الشرقي للدولة الاسلامية كنهري مهران، ونهري سيحون وجيحون وغيرها من الانهار^(٥٩).

ان من ابرز وسائل النقل النهرية كانت الحراقات التي غالبا ما استخدمت في نهر دجلة^(٦٠) فضلا عن استخدامها في البحر وكذلك من المراكب التي تستخدم في نقل السلع والبضائع والاشخاص، الطائرة، والزلاز وهو من المراكب التي كان يستخدمها الأمراء^(٦١) والسميرية التي استخدمت للنقل من بغداد شمالا نحو الموصل إذ كانت تستخدم مع الطائرة فتسيران بمعدل فرسخين (٢ كم) في اليوم الواحد على الرغم من قوة تيار الماء في نهر دجلة الا انهما كانتا ملائمتين للسير بعكس اتجاه التيار^(٦٢)، كما يؤكد (ابن حوقل) بأن السميرية استخدمت كثيرا للنقل في انهار البصرة^(٦٣)، وكذلك استخدمت الكلك^(٦٤).

ولم يفت على (ابن بطوطة) ان يضمن في رحلته انواع المراكب التي كانت تستخدم في النقل المائي في البصرة، وطفار، ومقديشو، فذكر السنبوق ووصفه بأنه ركب من ساحل البصرة في سنبوق وهو القارب الصغير إلى الأبله^(٦٥) وكذلك ذكر في موضع آخر من رحلته عند كلامه عن سلطان مقديشو فيذكر انه متى وصل مركب إلى مقديشو يذهب اليه سنبوق السلطان^(٦٦)، وايضا وفي طفار يشير إلى



انه متى وصل مركب من الهند أو غيرها خرج عبيد السلطان إلى الساحل وصعدوا في سنبوق إلى المركب (٦٧) .

ومن المراكب التي عرفت في العراق؛ الزبازب ، والرمات ، والكندوريات ، والبالوع ، والطبطاب ، والجدي ، والجاموس ، والخيطيات ، والشذوات ، والمالست ، والجعفریات ، والشبارات ، والقراقير ، والواسطية المنسوبة إلى مدينة واسط (٦٨) ، وهذه المراكب كانت تزدان بزینتها وترتیبها (٦٩) .

ويذكر ان الخليفة الأمين (١٩٣هـ/٨٠٨م - ١٩٨هـ/٨١٣م) كان له من السفن خمسة انواع من الحراقات وقد صنعت له على هيئة حيوانات (الاسد، والفيل، والدولفين، والحية، والفرس) ، كما بنى سفينة اخرى على هيئة حوت الدولفين. وكانت كلفة عمل هذه السفن عالية حتى بلغت اموالا طائلة وكانت هذه السفن تشاهد كثيرا في مياه نهر دجلة (٧٠) .

اما في مصر فكانت تستخدم انواعا من السفن منها؛ الحراريق ، والدرامين التي تستخدم في نقل غلات الأمراء من اقطاعاتهم ، والشخاير للتنقل ما بين القرى عند فيضان النيل (٧١) .

وبما ان السفن يتعلق نشاطها بالمصالح العامة والخاصة للناس واستخدامها يدر المنافع والأرزاق، فلم تكن بمنأى عن رقابة عمال الحسبة في الدولة الاسلامية فنظرا للمخاطر التي قد تتعرض لها وسائط النقل المائي فإن المشرع الاسلامي لم يغفل ان يسن الإجراءات الاحترازية الواجب تنفيذها على اصحاب التجارات المائية ووسائطها فكان يؤخذ على اصحاب السفن والمراكب الموثيق الغليظة الا يحملوها فوق طاقتها خوفا عليها من الغرق ، وكذلك كان يمنع على الربانبة الابحار ودخول المياه في اوقات هبوب الرياح واشتدادها (٧٢) .

المبحث الثاني:- الطرق البحرية

أولاً :- الطرق البحرية من الخليج العربي الى الهند والصين والمحيط الهندي :-

بعد قيام الدولة العباسية واختيار بغداد بدلا من دمشق عاصمة لها، نشطت حركة الملاحة العربية بحكم اتصال بغداد المائي بالمشرق والمغرب، الامر الذي ادى إلى تحويل خطوط التجارة من شرقي البحر الابيض المتوسط إلى منطقة الخليج العربي، فظهرت علاقات تجارية جديدة ومتطورة بين الدولة العربية الاسلامية عن طريق موانئها المطلّة على الخليج العربي وبين بلدان المحيط الهندي، وسواحل جنوب شرق اسيا، وبالذات الهند والصين. إذ ان التجار العرب سلكوا الطريق البحري الذي سلكوه منذ القدم إلى موانئ الهند والصين (٧٣) . ولعل ذلك يعود إلى تأثيرات الرياح الموسمية الجنوبية الغربية للوصول إلى الهند والصين والرياح الموسمية الشمالية الشرقية للوصول إلى ساحل الجزيرة العربية والساحل الافريقي، إذ عملت على ربط مواعيد الابحار بها ارتباطا تاما (٧٤) .

وقد أكد (المسعودي) هذا الارتباط بقوله: ((ولكل من يركب هذه البحار من الناس رياح يعرفونها في اوقات تكون فيها مهابها وقد علموا ذلك بالعادة وطول التجارب يتوارثون ذلك قولاً وعملاً ودلائل وعلامات يعملون بها ايان هيجانه واحوال ركوبه))^(٧٥).

قدم بلدانوا المسلمين وصفا دقيقا ومسهباً للطريق التجاري البحري المار إلى الصين. ولعل اقدم مصدر تاريخي يقدم لنا مثل هذا الوصف يرجع إلى سنة (٢٣٧هـ/٨٥١م)، وهو رحلة (السيرافي) وفيه روايات التاجر سليمان السيرافي الذي لا يعرف عنه سوى ان اخباره ترجع إلى هذا الزمن وانه سافر مرات عدة إلى الهند والصين للتجارة. ومن خلال سفره قدم لنا وصفا دقيقا مكن الجغرافيين المحدثين من تتبعه على الخرائط الحديثة^(٧٦)، وقد طبعت رحلة سليمان التاجر وذيلها، على يد اكثر من مستشرق فرنسي سنة ١٨١١م امثال رينو، وفران، ثم سوفاجيه^(٧٧)، فمثلت هذه الرحلات الوجه العلمي لها^(٧٨).

وبعد عشرين عاما زاد على تلك الاخبار رحالة اخر هو ابن وهب القرشي تاجر ورحالة عربي سلك الطريق نفسه من البصرة إلى الصين^(٧٩). وقد كتب هاتين الرحلتين تاجر عربي بصري من سيراف في بداية القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي، وهو ابو زيد الحسن السيرافي^(٨٠) إذ قدم لنا وصفا للطريق البحري إلى الشرق الأقصى و اطلق عليه اسم الرحلة الطويلة، الذي سلكه التاجر سليمان السيرافي عبر الساحل العربي، للخليج العربي بـ (ديرة المطلق) ويعني بها سير السفن من بحر إلى آخر بعيدا عنه^(٨١).

ويعد كتاب المسالك والممالك لابن خرداذبة (٣٠٠هـ/٨١٢م) مصدرا مهما في هذا الاتجاه، إذ قدم لنا وصفا للطريق البحري إلى الهند والصين. وتأتي اهمية هذه المعلومات من ان صاحبها قد سلك فيها طريقا مغايرا للطريق الاول الذي سلكه سليمان التاجر فطريق ابن خرداذبة في الخليج العربي يسير بمحاذاة ساحل بلاد فارس إلى الهند والصين دون المرور بساحل عمان^(٨٢) ويعلق احد الباحثين على تلك الرحلة بقوله ان ابن خرداذبة لم يكتف بتقدير المسافات على طول الطريق بين المراكز التجارية المختلفة التي تتمثل في المرافئ والمدن الهامة، وانما اهتم ايضا بوصف هذه المراكز وصفا مسهباً و امدنا بمعلومات وافرة عما تنتجه من مواد^(٨٣).

بينما يعلق آخر قائلاً:- ان رحلة ابن خرداذبة تعد بمثابة دليل مدون يسترشد بها المسافرين إلى الشرق الأقصى اكثر من سفرة ميدانية. وهذه الرحلة مع انها تفتقر إلى الخبرة الميدانية والموضوعية والعلمية التي وجدناها في رحلة سليمان التاجر فإنها لا تخلو من اهمية^(٨٤) ومن الجدير بالذكر ان طريق ابن خرداذبة إلى الشرق الأقصى قد سلكه ايضا الرحالة ناصر خسرو اثناء رحلته في القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي^(٨٥) وقد سمي هذا الطريق بـ(ديرة الملل) لان السفن فيه تسير قريبا من الساحل^(٨٦).



١- طريق الرحلة الطويلة (ديرة المطلق):

وهو الطريق الذي سلكه التاجر العربي (سليمان السيرافي) الذي يبدأ من البصرة إلى الابلّة عبر شط العرب^(٨٧) إلى عبادان . ثم تسير السفن بالخليج العربي متجهة نحو الساحل الشرقي للخليج عند ميناء سيراف^(٨٨) ، الذي يبعد عن البصرة في الماء (٣٦٠ ميلاً)^(٨٩) ، فتأتي السفن الصينية الكبيرة (الجنوك) لتسحن البضائع من هذا الميناء^(٩٠) . ومن الجدير بالذكر ان سيراف تعد مفترق طريقين يوصلان إلى الشرق يبدأان بالبصرة ويلتقيان في كولم ملي بالهند (كوليان الحالية) بساحل ملبار^(٩١) ، وهما الطريقان اللذان يعرفان بـ (المطلق والملل).

وبعد تزويد السفن الصينية بالبضائع والماء العذب، تسلك السفن الجانب الغربي للخليج مارة بساحل عمان ومتوقفة عند اهم موانئه وهما؛ صحار، ومسقط، لكي تنزود مرة اخرى بالماء العذب، استعدادا للمرحلة الطويلة إلى الشرق الأقصى^(٩٢) . وهذان الميناءان كانا متميزين بالحركة التجارية وتأتي اليهما السفن التجارية من ميناء عدن ايضا في اليمن وذلك لأهمية موقعها المتوسط للتجارة بين البحر الأحمر وساحل الخليج العربي^(٩٣) .

ويقدر (المسعودي) المسافة من البصرة إلى عمان ثلاثمائة فرسخ (١٨٠٠ كم)^(٩٤) ، بينما يقدر (ابن الفقيه) المسافة بين مسقط وسيراف بنحو مائتي فرسخ (١٢٠٠ كم)^(٩٥) ، عندما تبحر السفن من سيراف تمر بمنطقة (الدرور) وهي عبارة عن مضيق بين جبلين من جبال عمان يصعب على السفن الكبيرة اجتيازه ولكن ما يعبره من السفن يصل إلى صحار ومنها إلى مسقط ، ثم تصل إلى ثارا (وهي الحد بين فارس والهند)، ومنها إلى الديبل، ثم إلى اوتكين وهي بداية حدود الهند، ومنها يستمر الطريق البحري حتى يصل ميناء كولم ملي الواقع على الجنوب من ساحل ملبار في الهند بمساعدة الرياح الموسمية، حيث تقدر المسافة من مسقط إلى كولم ملي شهرا على اعتدال الريح ومن كولم ملي يتجه الطريق إلى بلين مسيرة يومين ثم إلى السنجلي وكبشكان مسيرة يوم واحد، ثم إلى كودافيرد ثلاثة فراسخ (١٨ كم)، ثم إلى كيليكان، واللوا، وكنجة مسيرة يومين وسمندر عشرة فراسخ (٦٠ كم) ومنها إلى اورنشين اثنا عشر فرسخا (٧٢ كم) ، ثم إلى ابينة مسيرة اربعة ايام . اما الاتجاه الآخر من بلين فهو يتجه رأسا إلى سرنديب ، وتقدر المسافة بينهما بحوالي ثمانين فرسخا (٤٨٠ كم) ، ومن ثم تتجه السفن إلى بحر هرکند (خليج البنغال) الواقع إلى الشمال من جزيرة سيلان، التي تسميها المصادر العربية القديمة (سرنديب) وبعد اجتياز البحر تصل المراكب إلى جزيرة يقال لها (لنجالوس) وهو الاسم القديم لجزر نيكوبار^(٩٦) ، ومقدار الرحلة من سرنديب إلى لنجالوس من عشرة إلى خمسة عشر يوما^(٩٧) ، ومنها تنزود السفن بالماء وتتجه إلى موضع يقال له (كله بار) وهي مملكة زايج الواقعة إلى اليمين من الهند^(٩٨) والتي حددها (البكري) بـ (منتصف الطريق بين عمان والصين)^(٩٩) ، ومن كله بار تتجه السفن التجارية إلى مضيق ملقا عابرة إياه إلى جزيرة (تيومة) بمسافة عشرة ايام

وتم إلى موضع يقال له كدرنج بمسافة عشرة أيام^(١٠٠) وهي كمبوديا حاليا^(١٠١)، وبعد تزودها بالماء العذب تسير السفن إلى جزيرة صندرفولات أو صنف فولارد وبعدها إلى بحر الصين ثم إلى ابواب الصين بعد مسيرة شهر كامل^(١٠٢)، ثم تسير السفن على طول ساحل خليج تنج كينج^(١٠٣)، ومنه إلى أول مرفأ من مرافئ الصين وهو لوقيت^(١٠٤).

وقد زودنا أحد الباحثين بحساب زمني للرحلات التجارية التي تستغرقه من الخليج العربي إلى الصين وعلى النحو الآتي^(١٠٥):

من مسقط إلى ميناء كولم ملي	شهر قمري وهو من (٢٩-٣٠ يوماً)
ومن ميناء كولم ملي إلى ميناء كله بار	شهر قمري
ومن كله بار إلى صندرفولات	شهر قمري
ومن صندرفولات إلى كانتون	شهر قمري

ومن هنا فالرحلة من مسقط في الخليج العربي إلى ميناء كانتون الصيني تستغرق مائة وعشرين يوماً للذهاب وحدها، عدا التوقيات التي تحدث للراحة والتموين في الموانئ والمناطق الموجودة على الطريق البحري إلى موانئ الصين، ولهذا يمكن تقدير الرحلة بتوقياتها بستة أشهر أو أكثر تبدأ من البصرة أو سيراف إلى خانقو (كانتون حالياً)^(١٠٦) ميناء الصين المشهور الذي كانت تتوقف عنده الرحلات التجارية حتى القرن الخامس عشر الميلادي^(١٠٧). ويخبرنا (ابن خرداذبة) أن التجار المسلمين وصلوا الساحل الصيني في شمال كانتون إذ وصلوا بسفنهم من كانتون إلى ميناء خنجو مسيرة ثمانية أيام ثم إلى قانطو مسيرة عشرين يوماً^(١٠٨) والتي تعرف اليوم بهانغ تشو^(١٠٩)، ثم وصلوا إلى آخر الصين حيث بلاد الشيلا المشهورة بالذهب والتي استوطنها المسلمون^(١١٠)، وهناك من بعدها اليابان الحالية^(١١١) - بينما يرى آخرون أنها كوريا^(١١٢) - ، وينتهي (ابن خرداذبة) طريق الهند والصين ببلاد الشيلا بقوله ولا يعلم مابعدا^(١١٣).

٢- الطريق الساحلي (ديرة الملل) :-

انفرد (ابن خرداذبة) بوصف الطريق البحري الذي يسير مع الساحل الشرقي لبلاد فارس الذي يسير من الخليج العربي إلى بلدان الشرق العربي بمحاذاة البر لذا سمي بـ((ديرة الملل)) أي مسايرة السفن للبر وعدم الابتعاد عنه^(١١٤).

ويبدأ هذا الطريق من البصرة إلى جزيرة خارك خمسون فرسخاً (٣٠٠ كم)، ومنها إلى جزيرة لاوآن ثمانون فرسخاً (٨٠ كم)، ثم إلى جزيرة ابرون سبعة فراسخ (٤٢ كم)، ومنها إلى جزيرة خين سبعة فراسخ (٤٢ كم)، ثم إلى جزيرة كيس سبعة فراسخ (٤٢ كم)، وإلى جزيرة ابن كاوان ثمانية عشر فرسخاً (١٠٨ كم) ومنها إلى ارموز (هرمز) سبعة فراسخ (٤٢ كم)، ثم إلى ثارا مسيرة سبعة أيام وهي الحد بين فارس والسند، ثم إلى الديبل مسيرة ثمانية أيام ومنها إلى مصب مهران نهر السند



فرسخان (١٢ كم) ، ومن مهران إلى اوتكين وهي اول ارض الهند مسيرة اربعة ايام ومنها إلى الميد فرسخان (١٢ كم) ، ومنه إلى كولي فرسخان (١٢ كم) ، وإلى سندان ثمانية عشر فرسخا (١٠٨ كم) ، ومن سندان إلى ملي مسيرة خمسة ايام ومنه إلى بلين مسيرة يومين وبعدها إلى جزيرة سرنديب حيث يتبع نفس خط الطريق البحري الاول (ديرة المطلق) ^(١١٥) .

ثانياً :- الطريق من الخليج العربي إلى شرق افريقيا والبحر الابيض المتوسط:

يعد الطريق الملاحي من الخليج العربي إلى شرق افريقيا اكثر قربا للساحل العربي من الطرق الملاحية الاخرى المتجهة إلى الشرق. وقد سلك البحارة العرب وبالذات اليمنيون والعمانيون هذا الطريق اكثر من غيرهم ^(١١٦) إذ كان لهم رحلات تجارية منتظمة ومتواصلة من سيراف و عمان منذ القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي ^(١١٧) .

ومن الرحالة العرب الذين انفردوا بتدوين رحلاتهم إلى شرق افريقيا هو المؤرخ (المسعودي) الذي رحل مع التجار العمانيين عدة مرات ووصل إلى اقصى جنوب الساحل الافريقي ، وعاش معهم في شرق افريقيا ثلاث سنوات كتب ما رأى وخبر مباشرة ، معظم المعلومات عن التجارة وطرقها ومصاعبها ومراحل سفرها بين عمان والساحل الافريقي الشرقي ^(١١٨) .

لا شك ان موقع عمان المتميز على الخليج العربي جعلها البوابة الاولى إلى شرق افريقيا من جهة واكسبها خصوصية في التجارة العالمية من جهة اخرى. لذا نجد هذا التقييم واضحاً في قول (المقدسي): ((من اراد التجارة فعليه بعدن و عمان)) ^(١١٩) وهي اشارة واضحة للدور الرئيس الذي ادته هذه المنطقة في التجارة وطرقها العالمية.

وكانت الرحلة التجارية إلى جنوب الجزيرة العربية وشرق افريقيا تبدأ من البصرة إلى عبادان اثنا عشر فرسخا (٧٢ كم) ، ثم إلى الخشبات، ومنها إلى البحرين سبعون فرسخا (٤٢٠ كم) ^(١٢٠) ، او تنطلق من سيراف التي كانت تأتيها السفن الصغيرة من البصرة محملة بالتجارة لتفرغ حمولاتها في السفن الكبيرة هناك لتنتقل في رحلتها إلى جنوب الجزيرة العربية وشرق افريقيا ^(١٢١) ، ومن سيراف إلى البحرين سبعون فرسخا (٤٢٠ كم) ، ومنها إلى الدردور مائة وخمسون فرسخا (٩٠٠ كم) ^(١٢٢) ، ثم إلى عمان التي تبعد عن البصرة ثلاثمائة فرسخ (١٨٠٠ كم) ^(١٢٣) ، ومن عمان إلى الشحر مائتا فرسخ (١٢٠٠ كم) ، ومن ثم إلى ميناء عدن على خليج عدن مائة فرسخ (٦٠٠ كم) ^(١٢٤) .

ومن اشهر المراكز التجارية في البحر الاحمر موانئ عدن، وجدة، والجار، وعيذاب، والقلزم . وكان ميناء عدن من ابرزها وهو عند مدخل البحر الاحمر، إذ ربط تجارة المشرق بالمغرب ويصفه (اليقوبي) بأنه : ((مرفأ مراكب الصين)) ^(١٢٥) ، ويؤكد ذلك (المقدسي) بأنه : ((دهليز الصين وفرضة اليمن وخزانة المغرب ومعدن التجارات)) ^(١٢٦) ، كما يؤكد (الادريسي) ايضا بقوله: ((ومنها تسافر مراكب السند والهند والصين)) ^(١٢٧) .

وعند وصول المراكب إلى ميناء عدن يقوم موظفوا المكوس بكتابة تقارير عن كل مركب فيسجلون في سجلاتهم اسم ربان السفينة ويحصون ما تحمله السفينة من البضائع ثم يدفعونها إلى والي المدينة^(١٢٨).

وكان ميناء جدة المركز التجاري المهم لأهل مكة وأقليم الحجاز في البحر الاحمر. فكان لا بد للسفن من التوقف في مينائها اما بقصد التجارة او لأداء فريضة الحج فأصبح مينؤها يعج بحركة السفن التي ترد اليها من مصر واليمن حتى قدرت اعداد السفن التي ترد اليها كل عام مائة مركب واكثر، وكانت الرسوم ترفع إلى صاحب مكة ومقدارها مئتا ألف دينار في السنة وقد تزيد او تنقص وكانت الحركة التجارية في ميناء جدة تنشط اكثر في مواسم الحج^(١٢٩).

ويشير البلدانونيون ان تجار سيراف كانوا يفرغون بضائعهم في ميناء جدة على البحر الاحمر، فتحمل بعد ذلك إلى مصر لانهم كانوا يهابون ركوب البحر الاحمر خوفا من شعابه المرجانية، لعدم خبرتهم بمسالكه، حيث ان الطريق من البصرة إلى البحر الاحمر صالح للملاحة في جميع فصول السنة على الرغم مما كان يتعرض لهجمات القراصنة ووجود اسماك القرش الكبيرة فيه^(١٣٠). اما ميناء الجار فقد كان الفريضة الرئيسة للمدينة المنورة، ترسو فيه السفن الواردة من الحبشة، ومصر، وعدن والصين، والهند^(١٣١)، حتى وصفها (البكري) بأنها ((مرفأ للحبشة خاصة))^(١٣٢).

واما ميناء عيذاب فكان مقصد تجار مصر، واليمن، واطراف السودان، ينقلوا ما تجمع فيها من البضائع الثمينة وقد وصف (اليقوبي) الحركة التجارية في الميناء بقوله: ((ويأتيه التجار فيحملون التبغ والعاج وغير ذلك من المراكب))^(١٣٣) وعد ميناء القلزم مخزنا كبيرا تجتمع فيه التجارات الواردة من المشرق عن طريق البحر الاحمر ومن المغرب عن طريق البحر الابيض المتوسط وقد وصف (المسعودي) ذلك بقوله: ((يحمل اليها من جميع الممالك المحيط بهذين البحرين (المتوسط والاحمر) من انواع الامتعة والترايف والتحف من الطيب والافدية والعقاقير والجواهر والرقيق وغير ذلك من صنوف المأكّل والمشارب والملابس فجميع البلدان تحمل اليها وتفرغ فيها))، ويضيف أيضا ان حمل السفينة الواحدة يحتاج إلى مائة بعير لنقله^(١٣٤) وكانت بعض هذه السفن عند وصولها إلى ميناء عدن على البحر الاحمر تواصل رحلتها باتجاه الجنوب الغربي حيث تصل إلى اول منطقة فيها وهي (بلاد بربرا) وخليجها (الخليج البربري) الذي يصفه (المسعودي) بالقول: ((وله خليج متصل بأرض الحبشة يمتد إلى ناحية بربرية من بلاد الزنج والحبشة ويسمى الخليج البربري طوله خمسمائة ميل وعرض طريقه مئة ميل ... وأهل المراكب من العمانيين يقطعون هذا الخليج إلى جزيرة قنبلو من بحر الزنج))^(١٣٥).

واشهر الموانئ التي تمر بها السفن التجارية من بربرا هي حفوني الذي يتعرض لموج عظيم كالجبال الشواقي إذا ارتفع وينخفض كأخض ما يكون من الاودية^(١٣٦).



وبعد حفوني تخرج السفن التجارية في رحلتها إلى شرق افريقيا مارة بـ(بلاد الزنج) وهي منطقة ممتدة بين مقديشو في (الصومال) وهي اول مدينة على الخط التجاري المار ببلاد الزنج إلى بلاد سفالة(موزنبيق)^(١٣٩) ، وقد قدر (المسعودي) مساحة هذه المنطقة بنحو سبعمائة فرسخ (٤٢٠٠ كم) ^(١٣٨)

ومن مقديشو تسير السفن إلى مدينة كلوا وهي مدينة ساحلية أكثر أهلها من الزنوج ^(١٣٩) ، ومنها إلى سفالة على مسيرة نصف شهر من مدينة كلوا ^(١٤٠) التي تقصدها مراكب السيراقيين لشراء العاج ونقله إلى الصين عن طريق عمان لبيعه بأثمان مرتفعة ثم الحصول على ارباح كبيرة ^(١٤١) .

ولعل اخر محطة تجارية وصلتها السفن العربية في شرق أفريقيا هي جزيرة قنبلو، وذلك يتضح من قول (المسعودي): ((واهل المراكب من العمانيين يقطعون هذا الخليج (خليج البربري) إلى جزيرة قنبلو في بحر الزنج...وهؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر من اهل عمان عرب من الأزدي...وينتهي هؤلاء في بحر الزنج إلى جزيرة قنبلو على ما ذكرنا))^(١٤٢). ويصفها بأنها جزيرة عامرة فيها قوم من المسلمين ثم يقول: ((وأخر مرة ركبت فيه سنة اربع وثلاثمائة من جزيرة قنبلو إلى مدينة عمان))^(١٤٣) وهي اشارة واضحة إلى ان جزيرة قنبلو آخر محطة وصلها في ترحاله من شرق افريقيا ليعود بعدها مع السفن العمانية إلى عمان ومنها إلى الخليج العربي وإلى البصرة.

ويخبرنا (ابن خرداذبة) بأن هذا الطريق يتفرع منه طريق بحري يصل الدولة العربية الاسلامية بأوروبا عبر البحر الابيض المتوسط إلى بلاد الفرنجة ، ويسلك هذا الطريق تجار اليهود وهم يتكلمون عدة لغات كالعربية ، والفارسية، والرومية، والفرنجية (الفرنسية)، والصقلية(السلافية)، والاندلسية(الاسبانية والبرتغالية) ، وكانوا يفدون إلى الشرق ثم يعودون إلى الغرب برا وبحرا حاملين من الغرب الخدم والجواري والغلمان والديباج والفراء وجلود الخز والسيوف، وتبدأ رحلتهم من بلاد الفرنجة عبر البحر الابيض المتوسط ^(١٤٤) حتى مدينة الفرما على البحر الاحمر ويحملون تجارتهم على الظهر إلى القلزم وبينهما خمسة وعشرون فرسخا(١٥٠ كم) ، ثم يركبون البحر الاحمر مارين بموانئه المهمة مثل الجار، و جدة، ثم يمضون إلى السند، والهند، والصين فيحملون منها المسك، والعود ، والكافور والدارسين، وغير ذلك ويعودون من الطريق نفسه إلى القلزم ثم إلى الفرما ويركبون البحر الابيض المتوسط إلى اوربا و كانوا يتجهون بتجارتهم إلى القسطنطينية ليبيعوا بضاعتهم هناك ، وكانوا في بعض الأحيان لا يتجهون إلى الفرما عند مجيئهم من اوربا بل إلى السواحل الشرقية للبحر الابيض المتوسط فيتوقفون عند إنطاكية ثم يحملون بضائعهم على الدواب إلى الجابية ثم يركبون الفرات، ثم يدخلون قناة نهر عيسى التي تصل نهر الفرات بدجلة ويصلون مباشرة عن طريق هذه القناة إلى بغداد، ومنها يسيرون في دجلة إلى الأبله ومنها يركبون البحر إلى ساحل عمان ثم إلى السند والهند، والصين ^(١٤٥) ، علما ان هؤلاء التجار اليهود الذين تذكرهم اوراق (الجيزا) كانوا يسافرون في سفن اسلامية^(١٤٦)

ويطلق عليهم المسلمون اسم (تجار البحر)، إذ كانوا ينطلقون برحلاتهم من بروفانس في جنوب فرنسا^(١٤٧). وهنا يتجلى لنا احد الجوانب المعبرة عن سمو وروح الاسلام وعظمة حضارته.

ونستشف من قول (ابن خرداذبة) نتيجة هامة مفادها ان سفن البحر الاحمر كانت تصل البحار الشرقية إلى الهند والصين وتعود محملة بالبضائع إلى القلزم، ثم إلى الفسطاط، ومنها إلى الاسكندرية حيث تصل إلى اوربا عبر البحر الابيض المتوسط، فيمر الطريق إلى المغرب الأقصى مروراً بمراكز التجارة الهامة مثل برقة، ثم إلى افريقيا (تونس)، ومنها إلى الاندلس بعد عبور المضيق، ويمتد الطريق بعد ذلك إلى بلاد الافرنجة^(١٤٨) ويتجلى ذلك في قول (الاصطخري) في كلامه عن بحر الروم (البحر الابيض المتوسط) بقوله: ((واما بحر الروم فإنه خليج من البحر المحيط بين الاندلس وبين البصرة^(١٤٩) من بلاد طنجة وبين جزيرة جبل طارق من ارض الاندلس عرضه اثنا عشر ميلاً ثم يتسع ويعرض فيمتد على سواحل المغرب فيما يلي شرقي هذا البحر حتى ينتهي إلى ارض مصر ويمتد على اراضي مصر حتى ينتهي إلى ارض الشام ممتداً عليها ثم يعطف بناحية الثغور فيدور على بلد الروم من انطاكية وما قاربها ثم يصير غربي البحر إلى خليج القسطنطينية ويعبره ثم يمتد على سواحل اثيناس ثم على سواحل رومية ثم يمتد على قرب افرنجة فيصير البحر حينئذ جنوبياً ويكون على ساحله افرنجة إلى ان يتصل بطرطوشة من بلاد الاندلس...))^(١٥٠)، ويشير (الادريسي) ان البحر الابيض المتوسط مخرجه من بحر الظلمات (المحيط الاطلسي) في جهة المغرب ويبدأ هذا البحر من بحر الزقاق ويكون سعته ثمانية عشر ميلاً فيمر باتجاه الشرق إلى بلاد البربر وباتجاه الشمال إلى المغرب الأقصى حتى يصل افريقيا إلى وادي الرمل ثم إلى ارض برقة وارض لوبيا (ليبيا) حتى يصل إلى مراقبة وإلى الاسكندرية ثم إلى شمال التيه على ارض فلسطين وحتى يحيط ببلاد الشام إلى ان ينتهي إلى السويدية حتى يمر بأنطاكية إلى جهة المغرب فيتصل بالخليج القسطنطيني إلى انترنت (وهي مدينة بصقلية) وهناك مخرج الخليج البنادقي ويتصل إلى مجاز صقلية إلى بلاد رومية، وإلى بلاد سخونة، واريونة، ويجتاز جبل البرتان فيمر بشرق بلاد الاندلس إلى جنوبها ووسطها وينتهي إلى جزيرتين من حيث بدأ^(١٥١). ويشير (الادريسي) ايضاً على ان طول البحر الابيض المتوسط من ابتدائه إلى انتهائه (١٠٣٦) فرسخاً (٦١٨٦ كم) وبه حوالي مئة جزيرة بين صغيرة وكبيرة وبين معمورة وخالية^(١٥٢).

وقدر (قدامة) طوله خمسة الاف ميل وعرضه حوالي ستمائة وثمانين ميلاً وفيه مائة واثنان وسبعون جزيرة^(١٥٣)

ويشير (المسعودي) ايضاً^(١٥٤) إلى ان ابرزها ((خمس عظام وهي جزيرة قبرص التي تحت ساحل دمشق ويحيط بها ثلاثمائة وخمسون ميلاً وجزيرة اقريطش حبال افريقيا تحيط بها خمسمائة ميل وجزيرة سرتانية (سردينيا) حبال افرنجية وبلاد تونس واحاطتها ثلاثمائة ميل وجزيرة يابسة حبال الاندلس يحيط بها مائتي ميل))، وكانت التجارة بين جزئي البحر الابيض المتوسط عبر مضيق ايطاليا



– صقلية ، لم تقطع ابدا لمدة طويلة ، كما تثبت المصادر العربية والبيزنطية والغربية في حديثها عن الرحلات والحج والتجارة^(١٥٥) .

والاندلس في حد ذاتها جزيرة مثلثة الشكل محاطة بالبحار من جهاتها الثلاث، فجنوبها يحيط بها البحر الشامي (البحر الابيض المتوسط)، وغربها يحيط به البحر المظلم (المحيط الاطلسي)، وشمالها يحيط به البحر الانفليشي^(١٥٦) ، وقدر (الادريسي) مساحة الاندلس بقوله: ((والاندلس طولها من كنيسة الغراب التي على البحر المظلم إلى الجبل بهيكل الزهرة الف ومائة ميل (١٠٠ ميل) وعرضها من كنيسة شنت ياقوب التي على انف بحر الانفليشين إلى مدينة المرية التي على بحر الشام ستمائة ميل))^(١٥٧).

ومن هنا يتضح بأن البحر الابيض المتوسط يخرج من المحيط الاطلسي من جهة المغرب متجها شرقا إلى الزقاق (مضيق جبل طارق) ومنها إلى الجزيرة الخضراء ثم إلى جزيرة طريف والمسافة بينهما ثمانية عشر ميلا وفي شرق الجزيرة الخضراء الجبل المعروف بجبل الفتح، ويسمى ايضا جبل طارق^(١٥٨)، وبين هذا الجبل والجزيرة الخضراء ستة أميال ومن الجزيرة الخضراء إلى مدينة اشبيلية خمسة ايام وهي مدينة كبيرة عامرة ذات اسوار حصينة واسواق كثيرة^(١٥٩) ومن مدن اشبيلية إلى مدينة لبلة على بعد اثني عشر ميلا ومنها إلى مدينة مليلة وهي مطلة على جزيرة شليطش^(١٦٠)، ومن مدينة مليلة إلى مصب الوادي الذي يأتي من اقرسيف ومنه إلى مرسى تافر كنيت على البحر وعليه حصن منيع اربعة اميال، ومنه إلى حصن تايحرت ثمانية اميال، ومنه إلى هيشين على البحر احد عشر ميلا، ومن هيشين إلى مرسى الوردانية ستة أميال، ومنها إلى جزيرة القشقر ثمانية اميال، ومنها إلى جزيرة ارشول و ثم إلى حصن اسلان ستة اميال على البحر، ومنه إلى جزيرة الغم اثنا عشر ميلا، ومنها إلى طرق الحرشا اثنا عشر ميلا، ومنها إلى وهران في اقصى المغرب اثنا عشر ميلا^(١٦١)، ومنها إلى لورقة وهي مدينة حصينة لها اسواق وربض وفيها معادن ثمينة تصدر إلى الخارج، ومن لورقة إلى مرسية اربعون ميلا، ومن مرسية إلى المرية ثلاثة ايام التي تقصد اليها المراكب الاسكندرية والشامية، ولم يكن في الاندلس كلها ايسر من اهلها مالا ولا اتجر منها في الصناعات والتجارات تصريفا وادخارا^(١٦٢) ومنها إلى مدينة دانية (مطيب الاندلس) على البحر، ومنها إلى قسطلونة، ثم إلى طرطوشة خمسون ميلا، ومنها إلى طركونة خمسين ميلا، ثم إلى برشلونة ستون ميلا، حتى بلاد الافرنجة^(١٦٣)

ومن الجدير بالذكر هنا ونحن نستعرض نشاطات العرب المسلمين في البحر الابيض المتوسط ونجاحهم فيه قد اذكى روح الحسد عند الكثيرين من اولئك الذين ينكرون على العرب نجاحاتهم ، فنذكر منهم المستشرق (فرانيسكو غابريلي) الذي انكر سيطرة العرب المسلمين على أنشطة التجارة في هذا البحر وغيره مع انكاره ان البحر الابيض المتوسط كان بحيرة عربية اسلامية أي ان العرب يحيطون به ومسيطرون على الأنشطة فيه^(١٦٤) .

علما ان النشاط التجاري في ظل دولة الاسلام كان يسهم فيه جميع شعوب البحر الابيض المتوسط لاسيما الاسهام بالتجارة ذات المسافات الطويلة وذلك بسبب الاستقرار الذي ساد المنطقة وهذا ما اكدته اوراق الجينزا اليهودية ^(١٦٥)، ويبدو ان البيئة الطبيعية لبلدان البحر الابيض المتوسط لم تفرض تمييزا حادا بين اقتصاديات هذه البلدان فكانت سببا للتطور المبكر للعديد من المبادلات التجارية وخصوصا مع الجهات الشرقية ^(١٦٦) .

المبحث الثالث: - الطرق النهرية:-

ارتبطت الدولة العربية الاسلامية في العصر العباسي بشبكة واسعة من الطرق التجارية النهرية اتصلت بعضها ببعض بواسطة قنوات تؤدي إلى الخليج العربي ومنه إلى بلدان المشرق وشرق أفريقيا باتصال الخليج العربي، بالمحيط الهندي ^(١٦٧) ولا شك ان كثرة انهار الدولة العربية الاسلامية ساعدت على ذلك بل كانت من الطرق التجارية المتميزة لذا فقد فضلها التجار العرب لنقل تجارتهم عبر هذه الطرق النهرية لامتنياز هذه الطرق بالسهولة، وسرعة النقل ورخص الكلفة ، فضلا عن قلة معرقلاتها مقارنة بطرق التجارة البرية ^(١٦٨) .

ذكر (المقدسي) ان الدولة الاسلامية كان فيها انهار كثيرة ممكن ان تجري فيها السفن فذكر اثني عشر نهرا كبيرا هي ؛ دجلة ، والفرات ، والنيل ، وجيحون ، وسيحون ، وبردان ، ومهران ، والرس ، ونهر الملك ، ونهر الاحواز ، وجيحان ، وسيحان ^(١٦٩) .

ولعل من اهم هذه الانهار من الناحية التجارية بالنسبة للعراق؛ نهري دجلة والفرات وهما نهيران عظيمان ^(١٧٠)، بل هما ممران تجاريان يقطعان العراق من الشمال الى الجنوب ويربطان المناطق الشمالية من العراق بالمناطق الجنوبية حتى الخليج العربي ويصبان فيه ، كما يربطان ايضا بين مدن العراق المختلفة المتصلة بهما ^(١٧١) .

ولعلنا لا نتجاوز وجه الحقيقة اذا اكدنا بأن العراق لم يمتلك هذا الرخاء الاقتصادي والاهمية التجارية لولا دجلة والفرات. ويؤيد هذا احد الباحثين بقوله: ((ولولا هما لكانت منطقة السهل الرسوبي التي تشكل اهم منطقة من ارض الجزيرة قطعة من الهضبة الغربية)) ^(١٧٢) ، ولعل ذلك واضحا في عبارة (المقدسي) بقوله عن (دجلة والفرات) : ((إن العراق ليس ببلد رخاء ، ولكن جل وعمر بهذين النهرين وما يحمل فيهما)) ^(١٧٣) .

ويخبرنا (الطبري) ان هذه الأهمية كانت السبب وراء اختيار الخليفة المنصور لموقع مدينة بغداد سنة (١٤٥هـ / ٧٦٢م) ، إذ يذكر على لسان ابي جعفر المنصور حين قرر اختيار الموضع المذكور لبناء مدينة بغداد قوله: ((هذه دجلة ليس بيننا وبين الصين شيء يأتيها في كل ما في البحر وتأتيها الميرة من الجزيرة وارمينه وما حول ذلك، وهذا الفرات يجيء فيه كل شيء من الشام والرقعة وما حول ذلك)) ^(١٧٤) .



وفيما يأتي سنتعرف على مسارات اهم خمس انهار من الانهار الاثنى عشر التي اكد عليها المقدسي :

أولاً:-نهر دجلة:

يعد نهر دجلة من اهم طرق التجارة النهرية من منبعه إلى مصبه، ولم يختلف البلدانون والجغرافيون العرب في تحديد منابع نهر دجلة، وأول مخرج لنهر في موضع يقال له عين دجلة على بعد يومين ونصف من آمد ، وهذا الموضع يسمى (هلورس) عند باب الظلمات كما ورد عند بعض البلدانين^(١٧٥) ، ثم يمر النهر عابرا المناطق الجبلية على الحدود المشتركة بين ارمينية والجزيرة فيصب فيه نهر بيرني، ونهر باعينا، ونهر دوشا، والخابور، حتى يصل إلى جزيرة ابن عمر، ثم يمر نهر دجلة بأطراف مدينة بلد ،وبعدها يستقيم النهر في سيره فينصب إليه نهر من غرب بلد ،ويستمر حتى يصل الى مدينة الموصل، وبعدها لم يصب إليه أي ماء حتى يصل إلى الزاب الأعلى عند حديثة، وبعدها يصل النهر في مجراه حتى يصب فيه الزاب الأسفل عند مدينة السن^(١٧٦) ، ثم إلى مدينة تكريت ومنها إلى سامراء ثم يدخل إلى مدينة السلام. ويقال ان دجلة كان يسمى نهر السلام واخذت بغداد اسمها منه، فسميت دار السلام^(١٧٧) ويصب فيه انهار منها؛ الرفيل ونهر الصراة ،ونهر عيسى، وبعد خروج دجلة من مدينة السلام يمر النهر بمدينة كلوازي في الجانب الشرقي منها على بعد فرسخين (١٢ كم)، ثم إلى المدائن خمسة فراسخ (٣٠ كم) ، فالسيب ودير العاقول، ودير قنق، وهمانية ،والصافية ،وجرجرايا ،حتى النعمانية . ثم نهر سايس سبعة فراسخ (٤٢ كم) ثم فم الصلح خمسة فراسخ (٣٠ كم) ، ثم يدخل واسط بمسافة سبعة فراسخ (٤٢ كم) ، فلذلك يذكر (قدامة) المسافة بين مدينة السلام إلى واسط على نهر دجلة خمسون فرسخا (٣٠ كم)^(١٧٨) . وبعد اجتياز نهر دجلة لمدينة واسط يتفرع إلى انهار عديدة وتدخل الى بطيحة البصرة، إذ يذكر (المسعودي): إذا اجتاز نهر دجلة مدينة واسط تفرقت دجلة الى انهار اخرى إلى بطيحة البصرة ، وذكر منها ثلاث انهار هي: برود اليهودي، ومسامي، ونهر المصب الذي ينتهي عند فم البطيحة بالقطر، وهو صالح للملاحة تجري فيه أكثر سفن البصرة وبغداد وواسط، وبعد ان يصب دجلة في البطائح تسير السفن منها إلى الخليج العربي الذي يتصل بالمحيط الهندي^(١٧٩).

ويقدر (المسعودي) طول مجرى نهر دجلة على وجه الأرض بحوالي ثلاثمائة فرسخ (١٨٠٠ كم) أو اربعمائة فرسخ (٢٤٠ كم)^(١٨٠).

ثانياً:- نهر الفرات:

يعد نهر الفرات الممر الملاحي الثاني بعد دجلة في العراق فالملاحة فيه منتظمة ومستمرة كما كانت في دجلة وقد زودنا (ابن رسته) و(ابن خردادبة) و(قدامة بن جعفر) و(الهمداني) و(المقدسي) و(ابن حوقل) و(الاصطخري) و(ابن سراييون) و(ياقوت الحموي) و(ابن عبد الحق) بصورة جيدة عن

مسار نهر الفرات من منبعه حتى مصبه وما يمر به من المدن المهمة ولعل معلومات البلدانبيين تؤكد على ان مجرى نهر الفرات لم يتغير خلال المدة ما بين القرن الثالث والثامن الهجري بل حافظ على منابعه واتجاهاته ولذا كان من الطبيعي ان يترك هذا المجرى بصماته الواضحة على الأراضي المار بها فيجلب الخصب إلى أرضها ويغنيها بالزراعة وينعمها بالتجارة^(١٨١).

ولعلنا لا نعدو جانب الحقيقة إذا قلنا بأن مقارنتنا للمعلومات حول نهر الفرات عند هؤلاء البلدانبيين وغيرهم تؤيد ما ذهب إليه احد الباحثين بقوله: إن قدامة بن جعفر كان اكثرهم وضوحا ودقة في تعيين منبع نهر الفرات وتتبع مجراه

(١٨٢) إذ يشير قدامة^(١٨٣) ان نهر الفرات ينبع من عين في بلاد الروم تخرج من جبل يسمى(جبل بروجس) وبعد جريانه يمر غربا في بلاد الروم محاذيا لجبل يقال له(سفينا) وينعطف نحو اربعمائة وخمسين ميلا ثم يتجه جنوبا وينزل إلى بلاد الاسلام فيما بين مدينة ملطية وشمشاط ثم يمر بمدينة(هنزيط) ويتجه غربا فيقترب من سميساط بالقرب من قلعتها المشهورة ثم يستمر غربا حتى مدينة جسر منبج، وبعد ذلك ينعطف جنوبا فيمر بمدينة بالس، ثم إلى دوسر وإلى الرقة وقرقيسيا والرحبة، ثم إلى عانة، وبعد ذلك يغادرها إلى هيت فالأنبار فيتجاوزها فينقسم منه قسمين، قسم يأخذ نحو الغرب قليلا المسمى بالعلمي وبعددها يتجه إلى الكوفة ، وقسم يستقيم ويسمى سورا نسبة إلى مدينة سورا ومنها إلى مدينة النيل والطفوف ويسقي كثيرا من أعمال السواد ويخرج من الفرات في أسفل الأنبار نهر يعرف بالرفيل يحمل منه إلى نهر عيسى الذي يأخذ إلى بغداد ويصب في نهر دجلة ومن الكوفة يستمر نهر الفرات بالجريان إلى ان ينتهي قسم منه إلى البطحة التي بين البصرة وواسط^(١٨٤) . واخيرا يؤكد(المسعودي) ان طول جريان نهر الفرات على الأرض نحو خمسمائة فرسخ (٣٠٠٠ كم)، كما يؤكد بان اكثر مياه الفرات تصب في الحيرة ونهرها الذي يصب في البحر الحبشي المعروف بالنجف في هذا الوقت ، ويشير بأن سفن الصين والهند كانت تمر عبر هذا البحر إلى ملوك الحيرة فلما انقطع الماء عن مصبه في ذلك الموضع تحول البحر برا^(١٨٥).

ثالثا:- نهر النيل:

أفاض البلدانبيون والجغرافيون في الحديث عن نيل مصر من حيث زيادته ونقصانه، واصناف حيوانه، وتجارته، وما يخرج منه من الخلجان ومنهم (ابن بطوطة) الذي رحل عبره ووصف المدن والقرى والأسواق التي مر بها^(١٨٦) ويصف النهر ايضا بقوله انه: ((من افضل الانهار عذوبة مذاقا واتساع قطر وعظم منفعة))^(١٨٧) وليس في الأرض نهر يسمى بحرا غيره، إذ قال الله تعالى: ((وأوحينا إلى ام موسى ان أرضعيه فإذا خفت عليه فألقيه في اليم ولا تخافي ولا تحزني إنا رادوه إليك وجاعلوه من المرسلين))^(١٨٨) ، ومن عجائب هذا النهر ان ابتداء زيادته في شدة الحر عند نقص الانهار وجفافها وابتداء نقصه حين زيادة الانهر وفيضها واول ابتداء زيادته في شهر حزيران^(١٨٩) .



يعد نهر النيل من الأنهار الطويلة في العالم وذلك حسب قول (ابن بطوطة) : ((والنيل احد انهار الدنيا الخمسة الكبار وهي النيل والفرات ودجلة وسيحون وجيحون ...))^(١٩٠) وما يميز هذا النهر ان جريانه من الجنوب إلى الشمال^(١٩١) . ويشير (المسعودي) ان طول جريانه من منبعه إلى مصبه يبلغ تسعمائة فرسخ (٥٤٠٠ كم) وقيل الف فرسخ (٦٠٠٠ كم)^(١٩٢) . ومنبعه الاصيلي من جبال وراء خط الاستواء اسمها (ابن رسته) جبال البين^(١٩٣) بينما ورد عند (قدامة) و (المقدسي) باسم (جبل القمر)^(١٩٤) إذ ينبع من هذا الجبل اثنا عشرة عينا هناك تصب مياهها في بطحتين من الناحية الجنوبية وراء خط الاستواء^(١٩٥) ، ثم يجتمع ماؤها جاريا فيمر برمال وجبال مخترقا ارض السودان مكونا بذلك نهر النيل ، يحيط بأرض النوبة ثم يتعرج حتى يصير إلى مدينة اسوان^(١٩٦) ، ومن اسوان يستمر النهر بالجريان حتى مدينة اسنا^(١٩٧) ، ومنها إلى مدينة ارمنت^(١٩٨) ، ومنها إلى مدينة قنا ، ومنها إلى مدينة (هو) ، ويستمر النهر الى مدينة اخميم^(١٩٩) ، ومنها الى مدينة اسيوط ، ومن اسيوط الى الفسطاط ، ومن الفسطاط إلى بلاد الفيوم ثم يمضي الى مدينة منفوط ، ومنها إلى مدينة منلوي ، ومنها الى مدينة ابي الخصيب ومنها ، إلى مدينة البهنسا ، ومنها إلى مدينة ببا ويستمر الطريق الى مدينة القائد^(٢٠٠) ويشير (ياقوت) هو القائد الفضل^(٢٠١) ، ومنها إلى مدينة القاهرة التي يسميها (ابن بطوطة) مدينة مصر ويصفها بأنها (ام البلاد)^(٢٠٢) ، ومنها إلى مدينة سمنود^(٢٠٣) ، ومن مدينة سمنود يصل النيل إلى مدينة قديمة ذات بساتين تكثر فيها فاكهة الرمان لذا سميت اشمون الرمان^(٢٠٤) ، ومنها يصل النيل إلى مدينة فارسكو وهي على ساحل النيل^(٢٠٥) ، ثم يستمر النيل جاريا حتى مدينة دمياط ومينائها من اشهر موانئ مصر ومركز تجارتها وموانئ الساحل الشرقي للبحر الابيض المتوسط ولا تدخل السفن ميناء دمياط مباشرة بسبب شدة التيار من النيل وكذلك لردم جزء من فم البحر عندها ويتصل ميناء دمياط بقناة إلى بحيرة المنزلة حيث تدخل اليها السفينة الكبيرة من البحر الابيض المتوسط حتى تصل إلى تنيس على بعد سبعين ميلا من البحر الابيض المتوسط^(٢٠٦) ، ومن تنيس إلى مدينة رشيد وفيها ميناء بحري كبير تدخلها المراكب من البحر الابيض المتوسط ويتصل الميناء بالاسكندرية بقناة ملاحية^(٢٠٧) ، ومن مدينة رشيد يستمر النيل بالجريان إلى مدينة الاسكندرية^(٢٠٨) ، ومن الاسكندرية يصب نهر النيل في البحر الابيض المتوسط .

رابعاً :- نهر جيحون (بلخ) :

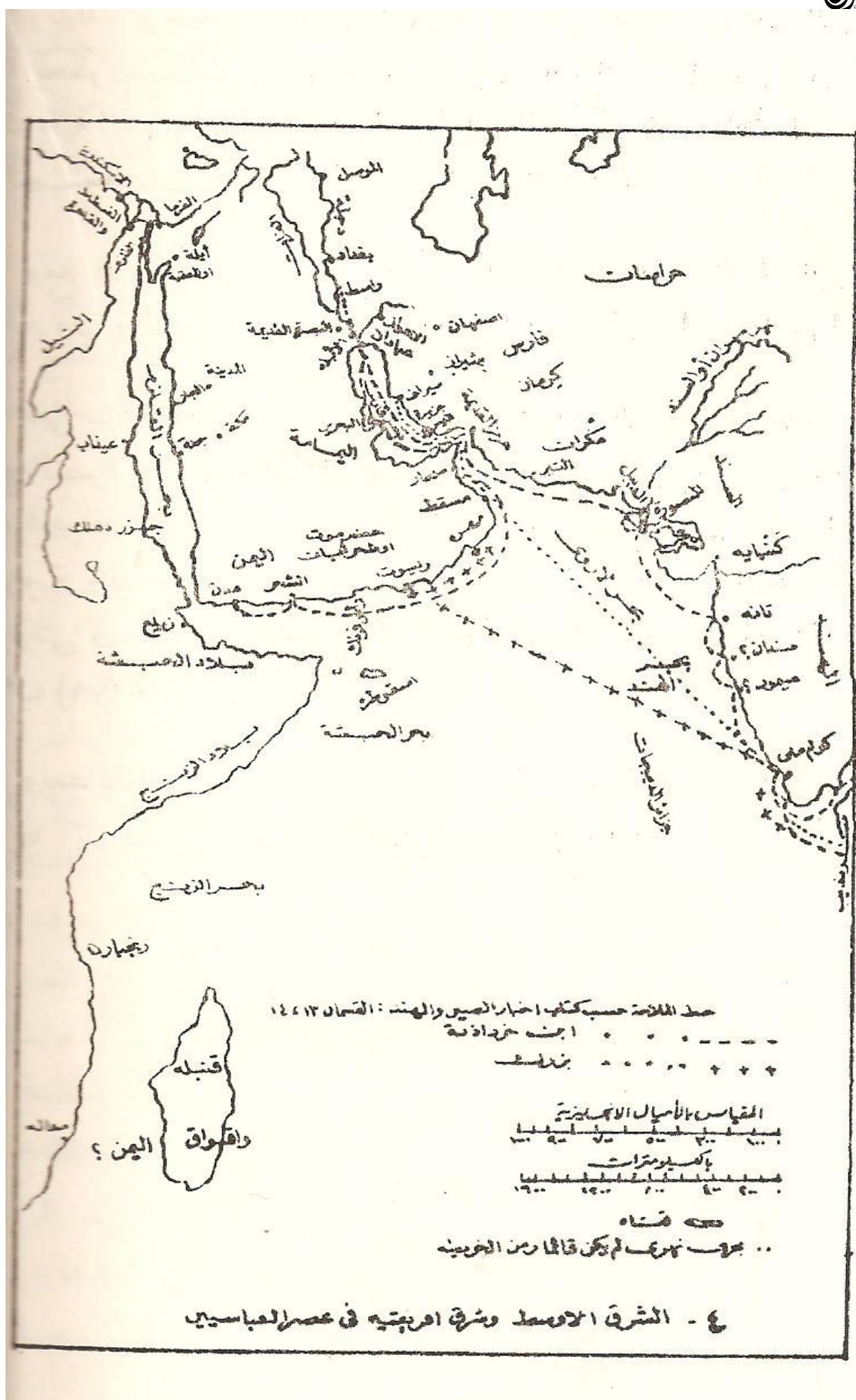
اشار البلدانانيون ان منبع نهر جيحون من بحيرة في هضبة التبت^(٢٠٩) ، باستثناء (ابن خرداذبة) يشير إلى ان منشأه من جبال الصين، بعدها يمر ببلاد وخان^(٢١٠) في حدود بذخشان ، وهناك تتجمع إليه انهار في حدود الختل والوخش لتكون منابعه الرئيسية، ومن هذه الانهار نهر يلي خرباب يسمى باخشوا، وهو نهر هلبك، ويليه نهر بربان، والثالث نهر فارغر ، والرابع نهر انديجاراغ ، والخامس نهر وخشاب وهو اغزرها فتتجمع اليه هذه المياه قبل ارهن ثم تتجمع مع وخشاب قبل القوازيان، وبعد ان

تؤلف هذه الانهر اهم منابع نهر جيحون يسير بعدها ليتصل بأنهار تخرج من جبال البتم بقرب القوازيان التي تجتمع فيها انهار القوازيان وانهار الصغانيات ويضيق نهر جيحون في المنطقة الواقعة بين الوخش واشجرد^(٢١١)، حتى يجري في وادي حدود بلخ فيسمى عندها نهر بلخ، كما ورد عن (المسعودي)^(٢١٢) ويقدر (ابن الفقيه) المسافة بين جيحون وبلخ اثني عشر فرسخا (٧٢ كم)^(٢١٣) ثم يستقيم نهر جيحون في جريانه من بلخ إلى الترمذ ثم كيلف ثم إلى زم ثم إلى آمل حتى ينتهي إلى خوارزم فيمر بمدينتها، ثم يجري فنتشعب من بطائح واجام ومروج اسفل مدينة خوارزم بنحو اربعة فراسخ (٢٤ كم) حتى يصب في بحيرة خوارزم، ويمر بين قريتي الجرجانية والمزداخكان^(٢١٤) .

واخيرا يذكر (قدامة بن جعفر) ويؤكد ان طول هذا النهر من ابتدائه إلى موضع مصبه ثلاثمائة ميل^(٢١٥) ، بينما ورد عند (المسعودي) اربعمائة فرسخ (٢٤٠٠ كم)^(٢١٦) .

خامسا:- نهر سيحون (الشاش):-

يشير (البلخي) إلى ان نهر سيحون يعد من الانهار الكبيرة في منطقة ما وراء النهر، وقد عرف قديما بنهر (جكرزتس)^(٢١٧) الا ان العرب المسلمين اطلقوا عليه عند فتح خراسان اسم نهر (سيحون) وهو يشمل معظم اقليم فرغانة والشاش ولذا يطلق على نهر سيحون (نهر الشاش)؛ ينبع نهر سيحون من بلاد الترك عند حدود اوزكند، بعد ذلك يجتمع اليه نهر خرشاب، ونهري اورست وقبا، ونهر جدغل، ثم ينعطف شمالا من فرغانة الى خجندة^(٢١٨) ومنها يجري النهر إلى بناكث ثم إلى استكند فيجري على باراب ثم يجري في ارض الترك (الغزية) حتى يصل على قرية الحديثة على بعد فرسخ (٦ كم) ومنها يستمر نهر سيحون بالجريان حتى بحيرة خوارزم وبهذا الشكل يبلغ طول نهر سيحون من منبعه إلى مصبه حوالي ثلثي نهر جيحون^(٢١٩) .



الخاتمة

- كان للعرب دور بارز في صناعة السفن ومنذ القدم ، فشكّلت السفن وصناعاتها وتعدد استخداماتها واغراضها جزءا مهما من التاريخ الحضاري للدولة العربية الاسلامية ، فحظيت باهتمام الكتاب ، والمؤلفين وكثير من الشعراء الذي ضمنوها في بعض اشعارهم ، ناهيك عن اتيان ذكرها في القرآن الكريم بأسماء مختلفة تدل على معنى واحد . وقد برع العرب المسلمون في صناعة واستخدام السفن حتى تقننوا في اشكالها ، وانواعها فأطلقوا الاسماء الكثيرة على الانواع المختلفة من السفن ، وكان الخشب المادة الاولى الاساس الداخلة في صناعة السفن ، وخصوصا منه خشب الساج او خشب النارجيل (جوز الهند) وذلك لتمييزه بالصلابة ومقاومته لماء البحر رغم طول فترة بقاءه فيه، مع قدرته على تحمل الظروف الجوية والمناخية القاسية ولأهميته كان العرب يستوردونه من الدول الاخرى لأجل بناء السفن .
- تنوعت وسائل النقل المائية ، فقد قسمها المختصون الى ؛ وسائل نقل بحرية ووسائل نقل نهريّة فالبحرية تنوعت في اسمائها واغراضها ومن نماذجها ؛ البارجة ، والجلاب ، والبدن ، والسفريات . والسفن البحرية منها ما خصصت صناعاتها لبحر دون اخر، فمثلا سفن البحر الابيض المتوسط تختلف في طريقة صنعها عن سفن البحر الاحمر .
- اما وسائل النقل النهرية فكذلك كانت متعددة ومتنوعة ، حيث استخدمت في نقل البضائع والاشخاص بين المدن ، فضلا عن استخدامها بنقل البضائع ومن السفن التي في البحر الى اعالي الانهار، وبالعكس ، وذلك لتعذر الدخول من السفن الكبيرة الى الانهار ، ومن نماذج السفن النهرية ؛ الحراقات ، والطيارات ، والسميريات .
- تميزت السفن العربية باستخدام الشراع المثلث المتفوق على الاشعة المربعة في استثمار الرياح ، كما استخدم الربانبة العرب ، الذين عرفوا مسالك البحر وخبروا اجواءه وانواعه ، العديد من الوسائل المساعدة التي تعينهم على الابحار في البحار والمحيطات ، فاستخدموا الاسطرلاب ، وكتب الارشادات الملاحية (الرهماني) والحمام الزاجل .
- كانت وما زالت الطرق او المسالك المائية البيئية المناسبة التي سهلت للسفن اداء وظائفها في المجالات شتى ؛ تجاريا ، وعسكريا ، وفي مجال النقل والخدمات.
- اما الطرق البحرية فقد ربطت الشرق الاقصى بمنطقة البحر الابيض المتوسط ، وربطت بلاد العرب بمناطق الهند الشرقية والمحيط الهندي والصين ، وكذلك ربطت منطقة الخليج العربي بالساحل الافريقي الشرقي .
- إذ كان هناك طريقان مهمان يبدآن من البصرة ويفترقان عند سيراف الى العالم الخارجي هما ؛ الطريق الاول : طريق الرحلة الطويلة المسمى بـ(ديرة المطلق) والذي كان يسير بعيدا عن الساحل ،



ويمر بمدن وموانئ عديدة . اما الطريق الثاني : وهو الطريق الساحلي المسمى بـ(ديرة الملل) والذي يسير مع الساحل الشرقي للخليج العربي ولا يبتعد عنه .

- اما الطرق النهرية فكانت تمثل شبكة موصلات واسعة اتصلت فيها المدن الداخلية بالبحر الخارجي من جهة ، وفيما بين المدن المحلية من جهة اخرى ، فسهلت انتقال التجارات والاشخاص . ومن اهم هذه الطرق ؛ اتصال نهري دجلة والفرات بالخليج العربي ومن ثم المحيط الهندي والى العالم الخارجي ، فضلا عن سهولة اتصال المدن مع بعضها البعض داخليا ، ثم نهر النيل واهميته في التجارة الداخلية لمصر واتصاله في البحر الابيض المتوسط ، وكذلك الطرق النهرية في شرق الدولة الاسلامية وشمالها الشرقي المتمثلة ؛ بنهر مهران في السند ، ونهري جيحون وسيحون في بلاد ما وراء النهر .
- وهكذا استطاعت الملاحة العربية الاسلامية ان تبلغ شأوا عظيما خلال سنوات حكم العباسيين ، وذلك لما كانت تمتلكه الدولة (حكومة وشعبا) من سفن ومراكب لها القدرة على الوصول الى مناطق بعيدة ، كما ان توافر المسطحات والمجاري المائية ووجودها داخل حدود الدولة العربية الاسلامية ومن ثم اتصالها بالعالم الخارجي قد ساعد على ان تبلغ الملاحة العربية الاسلامية ما بلغت من مكانة بين الامم .

قوامش البحث ومصادره ومراجعته

- (*) سورة المؤمنون : آية ٢٧ .
- (١) ابن منظور، محمد بن مكرم (ت، ٧١١هـ/ ١٣١٣م) : لسان العرب، بيروت دار صادر، ١٣/١٠، ٢٠٩، ٢١٠ .
- (٢) ابن منظور، م. ن، ١٠/٤٧٩ .
- (٣) سورة الكهف: آية ٧١، ٧٩؛ سورة العنكبوت: آية ١٥ .
- (٤) سورة البقرة: آية ١٦٤؛ سورة الأعراف: آية ٦٤؛ سورة يونس: آية ٧٣، ٧٢؛ سورة هود: آية ٣٧، ٣٨؛ سورة إبراهيم: آية ٣٢؛ سورة النحل: آية ١٤؛ سورة الاسراء: آية ٦٦؛ سورة الحج: آية ٦٥؛ سورة المؤمنون: آية ٢٢، ٢٨، ٣٧؛ سورة الشعراء: آية ١١٩؛ سورة العنكبوت: آية ٦٥؛ سورة الروم: آية ٤٦؛ سورة لقمان: آية ٣١؛ سورة فاطر: آية ١٢؛ سورة يس: آية ٤١؛ سورة الصافات: آية ١٤٠؛ سورة غافر: آية ٨٠؛ سورة الزخرف: آية ١٢؛ سورة الجاثية: آية ١٢ .
- (٥) سورة الشورى: آية ٣٢؛ سورة الرحمن: آية ٢٤؛ سورة التكويد: آية ١٦ .
- (٦) سورة الحاقة: آية ١١، سورة الذاريات: آية ٣ .
- (٧) سورة القمر: آية ١٣ .
- (٨) الزين، سميح عاطف: مجمع البيان الحديث، ط١، بيروت: دار الكتاب اللبناني، القاهرة: دار الكتاب المصري، ٣٢٠ .
- (٩) العبادي، احمد مختار (الدكتور): ((نظم الحكم والادارة في الدولة الاسلامية))، دراسات في تاريخ الحضارة الاسلامية العربية، الكويت: ذات السلاسل، ١٤٠٦هـ/ ١٩٨٦م، ١٩١ .
- (١٠) طرفة بن العبد (ت، ٥٦٣م) : الديوان، بيروت: دار صادر، ٢٠ .
- (١١) حوراني، جورج فضل: العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة: د. السيد يعقوب البكر، مراجعة: د. يحيى الخشاب، القاهرة: مطابع دار الكتاب العربي، ١٩٨٥م، ٢٤٣ .
- (١٢) المسعودي، علي بن الحسين (ت، ٣٤٦هـ/ ٩٥٧م) : مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق: قاسم الشماخي، بيروت دار القلم ١٩٨٩م، ١/١٦٣ .
- (١٣) حوراني، م. س، ٢٤٥ .
- (١٤) عثمان، شوقي عبد الغني: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الاسلامية، الكويت: سلسلة عالم المعرفة، ١٩٩٠، ١٣٣ .
- (١٥) ولسن: الخليج العربي، ترجمة: عبد القادر احمد اليوسف، الكويت: ١٩٦٣م، ٥٦ .
- (١٦) حوراني، م. س، ٢٤٧ .
- (١٧) عثمان، م. س، ١٢٩ .
- (١٨) المسعودي، مروج الذهب، ١/١٦٣ .
- (١٩) الدوري، عبد العزيز (الدكتور): تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ١٩٩٩، ١٦٨ .
- (٢٠) محمد بن ابراهيم الطنجي (ت، ٧٢٧هـ/ ١٣٢٩م) : الرحلة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار، شرح: طلال حرب، بيروت: دار الكتب العلمية، ١٩٨٧م، ٢٧٨ .
- (٢١) المسعودي، مروج الذهب، ١/١٦٣؛ الدوري، تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، ١٦٨ .
- (٢٢) الدوري، م. ن، ١٦٨ .
- (**) الانجر: مرساة السفينة، خشبات يفرغ بينها الرصاص المذاب، فتصير كصخرة، اذا رست، رست السفينة، معرب: لنكر: ينظر: الفيروزابادي، محمد بن يعقوب (ت، ٨١٧هـ/ ١٤١٤م) : القاموس المحيط، اعتنى به ورتبه وفصله: حسان عبد المنان، لبنان: بيت الافكار الدولية، ٢٠٠٤م، ١٦٨٨ .
- (٢٣) حوراني، م. س، ٢٦١ .
- (٢٤) عثمان، م. س، ١٢٦ .
- (٢٥) شاخنت وبوزورث: تراث الاسلام، ترجمة: د. محمد زهير السهموري وآخرون، تعليق وتحقيق: د. شاكر مصطفى، مراجعة: د. فؤاد زكريا، ط٢، الكويت: عالم المعرفة، ١٩٨٨م، ١/٣٣٨ .



- (٢٦) عثمان ، م.س ، ١٢٦ .
- (٢٧) العبادي ، نظم الحكم والإدارة ، ١٩٥ .
- (٢٨) الطبري، محمد بن جرير (ت، ٣١٠هـ/٩٢٢م) : تاريخ الرسل والملوك، تحقيق : محمد ابو الفضل ابراهيم ، القاهرة : دار المعارف ١٩٦٠م ، ٧٠٣/٩ ، ماهر، سعاد: البحرية في مصر الاسلامية وآثارها الباقية، مصر: دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، ٣٤٤ .
- (٢٩) المقرئزي ، احمد بن علي (ت، ٨٤٥هـ/١٤٤٧م): المواعظ والاعتبار، القاهرة : بولاق ، ١٩٥٠ ، ١٣٧/٢ ؛ العبادي ، نظم الحكم والإدارة ، ١٩٤ .
- (***) ملفقة : أي ملفقة بضم قطعة إلى أخرى فيخبطهما : ينظر : ابن منظور ، لسان العرب ، ٣٣٠/١٠ .
- (٣٠) ابن جبير ، محمد بن احمد(ت، ٦١٤هـ/١٢١٧م) : رحلة ابن جبير ، بيروت : دار ومكتبة الهلال ، ١٩٨١م ، ٤٢ .
- (٣١) ابن جبير ، م.ن ، ٤٢ .
- (٣٢) ابن مماتي ، اسعد بن مهذب (ت، ٦٠٦هـ/١٢٠٩م): قوانين الدواوين، تحقيق: عزيز سوريل عطية، القاهرة: ١٩٤٣م ، ٣٩٣ ؛ العبادي ، نظم الحكم والإدارة ، ١٩٥ .
- (٣٣) عثمان ، م.س ، ١٣٦ .
- (****) البحرين: اطلق العرب اسم البحرين على الاقليم الممتد على ساحل الخليج العربي بين البصرة وعمان، فهو يشمل ما نعتبره في الوقت الحاضر الكويت ، والاحساء، وقطر ، وجزر البحرين الحالية المعروفة قديما بأسم اوال وهي متصلة غربا باليمامة، وشمالا بالبصرة وجنوبا بعمان : ينظر : النجم ، عبد الرحمن عبد الكريم: البحرين في صدر الاسلام واثرها في حركة الخوارج، بغداد : دار الحرية للطباعة ، ١٩٧٣م ، ١٧ .
- (٣٤) ابن سيده، علي بن اسماعيل النحوي(ت ٤٥٨هـ/١٠٦٥م) : المخصص ، بيروت : دار الفكر ، ٣/٢٦ ؛ الانباري، محمد بن القاسم (ت، ٣٢٨هـ/٩٤٠م) : شرح القصائد السبع الطوال الجاهليات، تحقيق : عبد السلام هارون، القاهرة: ١٩٨٠م ، ١٣٥ .
- (٣٥) عثمان ، م.س ، ١٣٩ .
- (٣٦) ابن مماتي، م.س، ٣٤٠ ؛ العبادي ، نظم الحكم والإدارة ، ١٩٥ .
- (٣٧) العماد الاصفهاني ، عماد الدين (ت، ٥٩٧هـ/١٢٠١م) : الفتح القسي في الفتح القدسي ، تحقيق : محمد صبيح ، القاهرة : ١٩٦٥م ، ٣٤٠ ؛ العبادي ، نظم الحكم والادارة ، ١٩٥ .
- (٣٨) العبادي ، نظم الحكم والادارة ، ١٩٥ .
- (٣٩) الطبري، م.س ، ٢٨٠/٩ ؛ زيات، حبيب : معجم المراكب والسفن، بيروت : المطبعة الكاثوليكية ، ١٩٥٠م ، ٣٣٠ .
- (٤٠) الطبري، م.س ، ٢٨٢/٩ ؛ زيات ، م.س ، ٣٢٩ .
- (٤١) الاصفهاني ، علي بن الحسين(ت، ٣٥٦هـ/٩٦٦م): الاغاني ، د.ط ، القاهرة : مطابع كوستانتسوماس ، ١٩٧٠-١٩٧٤ ، ١٥٨/٧ ؛ زيات ، م.س ، ٣٣٩ .
- (٤٢) سراج الدين عمر بن مظفر (ت، ٧٤٩هـ/١٣٥١م) : فريدة العجائب وفريدة الغرائب، مصر: ١٢٨٠هـ/١٨٦٠م ، ٨٠ .
- (٤٣) السامر ، فيصل (الدكتور): الاصول التاريخية للحضارة العربية الاسلامية في الشرق الاقصى، بغداد:وزارة الاعلام ، ١٩٧٩م، ١٤ ؛ ماهر ، م.س ، ٢٧٣ .
- (٤٤) ابن بطوطة، الرحلة ، ٥٧٢-٥٧٣ .
- (٤٥) الفيل ، محمد رشيد ((العلاقات التجارية بين العراق والصين في القرون الوسط)) ، المجلة الجغرافية العراقية ، المجلد الثاني ، السنة الثانية ، ١٩٧٦م ، ٨٦ .
- (٤٦) العبادي ، نظم الحكم والإدارة ، ١٩٢ .
- (٤٧) الفيل ، م.س ، ٨٦ .
- (٤٨) المسعودي ، مروج الذهب ، ١٤٩/١-١٥١ .
- (٤٩) ماهر ، م.س ، ٢٧٤ .
- (٥٠) ابن سيده ، م.س ، ٢٨/٣ .
- (٥١) كراتشكوفسكي ، اغناطيوس يوليا نوفتشى : تاريخ الادب الجغرافي ، ترجمة: صلاح الدين عثمان هاشم ، القاهرة: لجنة التأليف والترجمة والنشر ، ١٩٦٣م ، ٥٦٢/٢ .
- (٥٢) المقدسي، شمس الدين محمد بن محمد البشاري(ت، ٣٨٧هـ/٩٩٧م): احسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، لندن : مطبعة بريل، ١٩٠٦م ، ١٠٠ .
- (٥٣) حوراني، م.س ، ١٩٩ ؛ عثمان ، م.س ، ١٠٣ .
- (٥٤) ابن العراق، نعمان بن محمد: معدن الجواهر بتاريخ البصرة والجزائر، تحقيق: محمد حميد الله، باكستان: معهد البحوث الاسلامية في اسلام آباد، ١٩٧٣م ، ١٣٦ .

- (٥٥) الجاحظ، عمرو بن بحر (ت، ٢٥٥هـ/ ٨٦٨م) : كتاب الحيوان ، تحقيق : عبد السلام محمد هارون ، مصر : مطبعة البابي، الحلبي، ١٩٣٨م، ٣/ ٢١٤ .
- (٥٦) عبد العليم ، انور: الملاحه وعلوم البحار، الكويت: سلسلة عالم المعرفة، ١٩٧٩م، ١٦٩-١٧٠ .
- (٥٧) الصالح ، صبحي: النظم الاسلاميه نشأتها وتطورها ، بيروت: دار الملايين ، ١٩٧٨م ، ٣٩٧ .
- (٥٨) الرفاعي، مصطفى (الدكتور): حضارة العرب في العصور الاسلاميه الزاهرة، بيروت: دار الكتاب اللبناني، القاهرة: دار الكتاب المصري، ١٩٧٨م / ٢٣٥ .
- (٥٩) متز، ادم : الحضارة الاسلاميه في القرن الرابع الهجري ، ترجمة : محمد عبد الهادي ابو ريده ، بيروت: دار الكتاب العربي، ١٩٦٧م ، ٢/ ٣٨٨-٣٩٧ .
- (٦٠) ابن حوقل، محمد بن علي النصيبي (ت، ٣٦٧هـ/ ٩٧٧م): صورة الأرض، بيروت: مكتبة الحياة، ١٩٩٢م، ٢١٢ ؛ ابن طيفور ، احمد بن طاهر (ت، ٢٨٠هـ/ ٨٩٠م): تاريخ بغداد، تحقيق محمد زاهد بن الحسن، القاهرة: ١٩٥٩م ، ٦/ ٣٥ .
- (٦١) الطبري ، م.س. ٩/ ٥٤٠ ، ١٠/ ١٤ .
- (٦٢) الصولي، محمد بن يحيى (ت، ٣٣٥هـ/ ٩٤٦م): اخبار الراضي بالله والمتقي بالله او تاريخ الدولة العباسية من كتاب الاوراق ، مصر، مطبعة الصاري، ١٩٣٥م ، ١٢٣ .
- (٦٣) ابن حوقل، م.س. ٢١٢ .
- (٦٤) لومبار ، موريس: الاسلام في مجده الاول (القرن ٢-٥)، ترجمة: اسماعيل العربي، الجزائر: ١٩٨٤م ، ١٨٧ .
- (٦٥) ابن بطوطة، م.س. ١٨٧ .
- (٦٦) ابن بطوطة، م.ن. ٢٧ .
- (٦٧) ابن بطوطة، م.ن. ٢٧٦ .
- (٦٨) الأزدي، محمد بن احمد: حكاية ابي القاسم البغدادى، هيدابرج: مطبعة كرل ونتر، ١٩٠٢م ، ١٠٧ .
- (٦٩) الخطيب البغدادي، احمد بن علي (ت، ٤٦٣هـ/ ١٠٧٠م): تاريخ بغداد، بيروت: دار الكتاب العربي ، ١٠٠/ ١ .
- (٧٠) متز، م.س. ٢/ ٣٩٧ .
- (٧١) العبادي ، نظم الحكم والادارة ، ١٩٠ .
- (٧٢) ابن الاخرة، محمد بن محمد القرشي (ت، ٧٢٩هـ/ ١٣٣١م): معالم القرية في احكام الحسبة، تصحيح: روبن ليوي، كمبريدج: مطبعة دار الفنون ، ١٩٣٧م ، ٢٢٢ .
- (٧٣) حوراني، م.س. ١٩٥-٢٠١ ؛ الالوسي، عادل محي الدين ، تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا حتى اواخر القرن السابع الهجري، بغداد : دار الحرية للطباعة ، ١٩٨٤ ، ٩٥ .
- (٧٤) عبد العليم ، انور : الملاحه وعلوم البحار عند العرب ، الكويت : سلسلة عالم المعرفة ، ١٩٧٩م ، ١٥٩ .
- (٧٥) المسعودي، مروج الذهب ، ١٠٩/ ١ .
- (٧٦) كراتشكوفسكي، م.س. ١/ ١٤١ ؛ حمدون، شذى إدريس: ((التجارة في الخليج العربي في القرنين الرابع والخامس الهجريين)) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة الموصل ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ١٩٨٠ ، ٩٧ .
- (٧٧) العبادي، ((الحياة الاقتصادية في الدولة الاسلامية)) ، دراسات في تاريخ الحضارة الاسلامية العربية، ط٢، الكويت : ذات السلاسل ، ١٤٠٦هـ/ ١٩٨٦م ، ٣٦١ .
- (٧٨) السامر، م.س. ٢٧ .
- (٧٩) السامر، م.ن. ٢٨ ؛ كراتشكوفسكي ، م.س. ٢٨ .
- (٨٠) الالوسي ، م.س. ٩٦ ؛ السامر ، م.س. ٢٨ .
- (٨١) شهاب ، حسن صالح : فن الملاحة عند العرب ، بيروت: نشر دار العودة ، ١٩٨٢م ، ٤٤ .
- (٨٢) ابن خرداذبة ، م.س. ٦٠-٦٢ .
- (٨٣) المسري ، حسن علي : تجارة العراق في العصر العباسي ، الكويت : جامعة الكويت ، ١٩٨٢م ، ٢١٦ .
- (٨٤) الالوسي ، م.س. ٩٧ .
- (٨٥) خسرو ، ناصر (ت، ٤٨١هـ/ ١٠٦٧): سفر نامه، نقله إلى العربية : يحيى الخشاب ، القاهرة : مطبعة لخبنة التأليف والترجمة، النشر ، ١٩٤٥م ، ١٤٥ .
- (٨٦) شهاب ، م.س. ٤٤ .
- (٨٧) الالوسي ، م.س. ٩٧-٩٨ .
- (٨٨) ميناء سيراف: مركز تجاري مهم للخليج العربي، تلتقي عنده السفن المحملة من الشرق الاقصى وشرق افريقيا لتفرغ بضائعها وتنقل إلى البصرة ثم إلى بغداد: ينظر : حمدون ، م.س. ١١٨-١٢١ .
- (٨٩) الالوسي ، م.س. ٩٨ .
- (٩٠) ياقوت، شهاب الدين الحموي (ت، ٦٢٦هـ/ ١٢٢٨م) : معجم البلدان ، بيروت: دار صادر، ١٩٧٧م ، ٣/ ٢١٢ .
- (٩١) الالوسي ، م.س. ٩٨ .
- (٩٢) حوراني ، م.س. ٢٠٨ ؛ المسري ، م.س. ٢١٧-٢١٨ .
- (٩٣) الصيني ، بدر الدين: العلاقات بين العرب والصين ، القاهرة : مكتبة النهضة العربية ، ١٩٥٠م ، ١٠٩ .
- (٩٤) مروج الذهب ، ١/ ١٠٢ .

- (٩٥) أحمد بن محمد الهمداني (ت، ١٦٥هـ / ٩٧٦م) : مختصر كتاب البلدان، نشر دي غويه، ليدن : طبعة بريل، ١٨٨٥م، ١٤٠. .
- (٩٦) عبد العليم ، م.س ، ٧١ .
- (٩٧) ابن خرداذبة ، م.س ، ٦٦ .
- (٩٨) ابن الفقيه ، م.س ، ١٢ ؛ كراتشوفسكي ، م.س ، ١٤١/١ .
- (٩٩) أبو عبيد الله الاندلسي (ت، ٤٨٧هـ / ٧٠٩٤م) : معجم ما استعجم من اسماء البلاد والمواضع ، تحقيق: مصطفى السقا، القاهرة، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، ١٩٤٥م ، ٣ / ١١٧٧ .
- (١٠٠) ابن الفقيه، م.س ، ١٢ ؛ ابن خرداذبة ، م.س ، ٦٨ .
- (١٠١) حوراني ، م.س ، ٢١٤ .
- (١٠٢) ابن الفقيه ، م.س ، ١٣ .
- (١٠٣) حوراني ، م.س ، ٢١٤ .
- (١٠٤) ابن الفقيه ، م.س ، ١٣ ؛ ابن خرداذبة ، م.س ، ٦٩ .
- (١٠٥) حوراني ، م.س . ٢١٩ .
- (١٠٦) ابن خرداذبة ، م.س ، ٦٩ .
- (١٠٧) باركولد: مادة ((خانقو))، دائرة المعارف الاسلامية ، الترجمة العربية، ٢٠٩/٨ .
- (١٠٨) ابن خرداذبة ، م.س ، ٦٩ .
- (١٠٩) هارتمان : مادة ((الصين)) ، دائرة المعارف الاسلامية، الترجمة العربية ، ٤٦٦/١٤ .
- (١١٠) ابن خرداذبة ، م.س ، ٧٠ .
- (١١١) عبد العليم ، م.س ، ٧٢ .
- (١١٢) حوراني ، م.س ، ٢١٥ .
- (١١٣) ابن خرداذبة، المسالك والممالك ، ٧٠ .
- (١١٤) شهاب ، م.س ، ٤٤ .
- (١١٥) ابن خرداذبة ، م.س ، ٦١-٧٠ .
- (١١٦) عثمان ، م.س ، ٩٣ .
- (١١٧) حوراني ، م.س ، ٢٣٠ .
- (١١٨) كراتشوفسكي ، م.س ، ١٨٣-١٨٥ .
- (١١٩) المقدسي، م.س ، ٣٥ .
- (١٢٠) ابن خرداذبة ، م.س ، ٦٠ .
- (١٢١) فهمي ، نعيم زكي : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب ، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٣م، ١٧٧ .
- (١٢٢) ابن خرداذبة ، م.س ، ٦٠ .
- (١٢٣) المسعودي ، مروج الذهب ، ١٠٨/١ .
- (١٢٤) ابن خرداذبة ، م.س ، ٦٠-٦١، المسعودي ، مروج الذهب ، ١٠٨/١ .
- (١٢٥) احمد بن ابي يعقوب (ت، ٢٨٤هـ / ٩٢٧م) : البلدان، ليدن: طبعة بريل، ١٨٨٢م ، ٣١٩ .
- (١٢٦) المقدسي ، م.س ، ٨٥-٨٦ .
- (١٢٧) محمد بن محمد (ت، ٥٦٠هـ / ١١٦٤م) : نزهة المشتاق في اختراق الافاق ، بيروت: نشر عالم الكتب، ١٩٨٩م، ٤٥/١ .
- (١٢٨) ابن المجاور، يوسف بن يعقوب الدمشقي (ت ٦٩٠هـ / ١٢٩٢م) : صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى تاريخ المستبصر، ليدن: طبعة بريل، ١٩٥١م ، ١٣٩/١ .
- (١٢٩) الإدريسي ، م.س ، ١٣٩/٢ .
- (١٣٠) خسرو ، م.س ، ٧٠-٧٣ .
- (١٣١) ياقوت ، م.س ، ١٩٣/٢ .
- (١٣٢) البكري ، م.س ، ٣٥٥-٣٥٦ .
- (١٣٣) اليعقوبي ، م.س ، ٣٣٥ .
- (١٣٤) المسعودي ، التنبيه والاشراف ، بيروت: دار ومكتبة الهلال ، ١٩٨١م ، ١٩ .
- (١٣٥) المسعودي ، مروج الذهب ، ١٠٥/١ .
- (١٣٦) المسعودي ، م.ن ، ١٥٠-١٠٦ .
- (١٣٧) المسعودي ، مروج الذهب ، ١٠٥/١ ؛ ابن بطوطة، م.س ، ١٧٣؛ حوراني ، م.س ، ٢٣١ .
- (١٣٨) المسعودي، مروج الذهب ، ١٠٥/١ .
- (١٣٩) ابن بطوطة ، م.س ، ٢٧٣ .

- (١٤٠) ابن بطوطة ، م.ن ، ٢٧٣ .
 (١٤١) حمدون ، م.س ، ١١٢ .
 (١٤٢) المسعودي ، مروج الذهب ، ١٠٥/١-١٠٦ .
 (١٤٣) المسعودي ، م.ن ، ٢٧٣ .
 (١٤٤) ابن خرداذبة ، المسالك والممالك ، ١٥٣ .
 (١٤٥) شاخت ، تراث الاسلام ، ٣١٩/١ .
 (١٤٦) العبادي ، الحياة الاقتصادية ، ٣٦٢ .
 (١٤٧) ابن خرداذبة ، م.ن ، ١٥٣-١٥٤ .
 (١٤٨) ابن خرداذبة ، م.ن ، ١٥٤-١٥٥ .
 (١٤٩) المقصود بها بصرة المغرب وليس بصرة العراق .
 (١٥٠) الاصطخري ، المسالك والممالك ، ٥٠ .
 (١٥١) الادريسي ، م.س ، ١٠/١ .
 (١٥٢) الادريسي ، م.ن ، ١٠/١ .
 (١٥٣) قدامة ، ابن جعفر (ت، ٣٣٧هـ/ ٩٤٨م) : كتاب الخراج وصناعة الكتابة ، حقيق: محمد حسين الزبيدي ، بغداد : دار الرشيد للنشر، ١٩٨١م، ١٤٦
 (١٥٤) المسعودي ، التنبيه والاشراف ، ٦٦ .
 (١٥٥) شاخت، تراث الاسلام ، ١٠٨/١ .
 (١٥٦) يقصد بالانفليشين الانكليز : ينظر : حميدة ، عبد الرحمن : اعلام الجغرافيين العرب ومقتطفات من اثارهم، دمشق: ١٩٦٩م، ٣١٢ .
 (١٥٧) الادريسي ، نزهة المشتاق ، ٥٣٥/٢ .
 (١٥٨) الحميري، محمد بن عبد المنعم (ت، ٩٠٠هـ / ١٤٨٠م) : الروض المعطار في خبر الاقطار ، تحقيق: احسان عباس، بيروت: نشر دار القلم للطباعة ، م.س ١٩٧٥م ، ١٢٧ .
 (١٥٩) الادريسي ، م.س ، ٥٤١/٢ .
 (١٦٠) الادريسي ، م.ن ، ٥٤٢-٥٤١/٢ .
 (١٦١) الادريسي ، م.ن ، ٥٣٤/٥٣٣/٢ .
 (١٦٢) حميدة ، م.س ، ٣٦٧ .
 (١٦٣) الادريسي م.س ، ٥٤٩/٢ .
 (١٦٤) شاخت ، م.س ، ١٠٨/١ .
 (١٦٥) شاخت ، م.ن ، ٣١٩، ٣١٧/١ .
 (١٦٦) شاخت ، م.ن ، ٣١٢/١ .
 (١٦٧) حمدون ، م.س ، ٩٠ .
 (١٦٨) الدوري ، م.س ، ١٤١ .
 (١٦٩) المقدسي ، م.س ، ٢٠ .
 (١٧٠) ابن سريبيون ، سهراب (ت، ٣١٠هـ/ ٩٠٢م): وصف ما بين النهرين وبغداد ، مخطوطة في مكتبة الدراسات العليا في كلية الاداب، جامعة بغداد تحت رقم ٢٤١٢ ورقة ٢٩ .
 (١٧١) الدوري ، م.س ، ١٤١ .
 (١٧٢) سوادي، عبد محمد : الاحوال الاجتماعية والاقتصادية في بلاد الجزيرة الفراتية خلال القرن السادس الهجري ، بغداد : دار الشؤون الثقافية العامة ، ١٩٨٩م ، ١٨٢ .
 (١٧٣) المقدسي ، م.س ، ١٢٤ .
 (١٧٤) الطبري ، م.س ، ٦١٤/٧ .
 (١٧٥) المقدسي ، م.س ، ١٤٤ ؛ ياقوت، م.س ، ٤٤١/٢ ؛ ابن عبد الحق، عبد المؤمن البغدادي (ت، ٧٣٩هـ / ١٣٤١م) : مراصد الاطلاع
 على الامكنة والبقاع ، تحقيق: علي محمد الجاوي ، القاهرة: دار احياء الكتب العربية ، ١٩٥٤م ، ٥١٧/٢ .
 (١٧٦) المسعودي ، التنبيه والاشراف ، ٦٣ .
 (١٧٧) النويري، احمد بن عبد الوهاب (ت، ٧٣٣هـ / ١٣٣٥م) : نهاية الأرب في فنون الأدب، القاهرة: مطابع كوستانتينوماس ، ٢٦٨/١ .
 (١٧٨) قدامة ، م.س ، ٨٨ .
 (١٧٩) المسعودي ، مروج الذهب ، ١٠٣/١ .
 (١٨٠) المسعودي ، م.ن ، ١٠٣/١ .
 (١٨١) احمد بن عمر (ت، ٢٩٠هـ / ٩٠٤م): الاعلاق النفيسة، لندن: طبعة بريل، ٩٣، ١٩٠٢-٩٤ ؛ ابن خرداذبة ، م.س ، ٧١-٧٢ ؛ قدامة، م.س ، ١٥٥-١٥٦ ؛ الهمداني ، م.س ، ٤٣ ؛ المقدسي ، م.س ، ١٧٤ ؛ ابن حوقل ، م.س

- ٣٣٤ ، الإصطخري م.س ، ورقة ٣ ؛ ابن سراجيون ، م.س ، ٨٦/٣ ؛ ياقوت ، م.س ، ٣٣٨-٣٣٩/٢ ؛ ابن عبد الحق ، م.س ، ٣٣٨-٣٣٩/٢ .
- (١٨٢) سوادى ، م.س ، ١٨٣ .
- (١٨٣) قدامة ، م.س ، ١٥٥ .
- (١٨٤) قدامة ، م.ن ، ١٥٥-١٥٦ ؛ المقدسي ، م.س ، ١٢٠ ؛ ابن حوقل ، م.س ، ٢١٧ ؛ الإصطخري ، إبراهيم بن محمد (متوفي بالقرن الرابع الهجري) ، المسالك والممالك ، تحقيق: د. محمد جابر عبد العال ، القاهرة: وزارة الثقافة والإرشاد القومي ، ١٩٦١م ، ٨٤-٨٥ .
- (١٨٥) المسعودي ، مروج الذهب ، ١٠١/١-١٠٢ .
- (١٨٦) ابن بطوطة ، م.س ، ٥٣ .
- (١٨٧) ابن بطوطة ، م.ن ، ٥٨ .
- (١٨٨) سورة القصص : الآية ٧ .
- (١٨٩) ابن بطوطة ، م.س ، ٥٩ .
- (١٩٠) ابن بطوطة ، م.ن ، ٥٩ .
- (١٩١) ابن حوقل ، م.س ، ١٥٣ ؛ ابن بطوطة ، م.س ، ٥٨ .
- (١٩٢) المسعودي ، مروج الذهب ، ١٠٠/١ .
- (١٩٣) ابن رسته ، م.س ، ٩٠ .
- (١٩٤) قدامة ، م.س ، ١٥١ ؛ المقدسي ، م.س ، ٢٠ .
- (١٩٥) قدامة ، م.س ، ١٥١ ؛ ابن رسته ، م.س ، ٩٠ ؛ ابن الفقيه ، م.س ، ٩٤ ؛ المسعودي ، م.س ، ٩٨/١ .
- (١٩٦) ياقوت ، م.س ، ١٩١/١ .
- (١٩٧) ابن بطوطة ، م.س ، ٧٠-٧١ .
- (١٩٨) ابن بطوطة ، م.س ، ٧٢ .
- (١٩٩) ابن خرداذبة ، م.س ، ٩٧ .
- (٢٠٠) ابن خرداذبة ، م.س ، ٩٧ .
- (٢٠١) ياقوت ، م.س ، ٢١٦/٥ .
- (٢٠٢) ابن بطوطة ، م.س ، ٥٥ .
- (٢٠٣) ابن بطوطة ، م.ن ، ٥٣ .
- (٢٠٤) ابن بطوطة ، م.ن ، ٥٣ .
- (٢٠٥) ابن بطوطة ، م.ن ، ٥٢ .
- (٢٠٦) فهمي ، م.س ، ١٢٣ .
- (٢٠٧) فهمي ، م.س ، ١٣١ .
- (٢٠٨) البعقوبي ، م.س ، ٣٣٨-٣٣٩ .
- (٢٠٩) ابن رسته ، م.س ، ٩٠ ؛ ابن الفقيه ، م.س ، ٤٧٥ ؛ قدامة ، م.س ، ١٥٦ ؛ ابن حوقل ، م.س ، ٣٩٣ .
- (٢١٠) ابن خرداذبة ، م.س ، ١٧٨ .
- (٢١١) ابن حوقل ، م.س ، ٣٩٤ ؛ الإصطخري ، م.س ، ١٦٧ .
- (٢١٢) المسعودي ، مروج الذهب ، ١٠٠/١ .
- (٢١٣) ابن الفقيه ، م.س ، ٤٧٥ .
- (٢١٤) ابن رسته ، م.س ، ٩١ .
- (٢١٥) قدامة ، م.س ، ١٥٤ .
- (٢١٦) المسعودي ، مروج الذهب ، ١٠١/١ .
- (٢١٧) البلخي ، احمد بن سهل (ت، ٣٢٢هـ / ٩٢٤م) : صورة الأقاليم . مخطوط في مكتبة الدراسات العليا ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، تحت رقم ٣٢٩ ، ورقة ١٢٤ .
- (٢١٨) ابن حوقل ، م.ن ، ٤١٩ .
- (٢١٩) ابن حوقل ، م.ن ، ٤١٩ .