

الطرق التجارية عند العرب

أ.م.د. عمار لبيد ابراهيم

كلية الآداب / قسم التاريخ

المقدمة

الحمد لله والصلاة والسلام على محمد رسول الله ﷺ وعلى اله وصحبه وسلم.
يبدو ان الشعب العربي كان مفطوراً على حب الرحلة والسفر منذ فجر نشأته فقد ذكر التاريخ انباءً متواترة عن تنقله واسفاره، في سبيل الرزق والتجارة والمعرفة. زار كثير من افراده بقاعاً واقاليم بعيدة، فبلغ إلى اقاصي بلاد الشام والحشة، وطاف كثير من ابنائه في بلاد نائية، وقد كان للقبائل رحلات، وللأفراد اسفار، ذكر بعضها في الشعر، فكانت رحلة الشعراء إلى الحيرة ودمشق وبلاد الروم حتى بلغ امرؤ القيس القسطنطينية ونسب اليه شعر قاله في انقرة، وكان لقريش رحلتان احدهما في الصيف والاخرى في الشتاء قال تعالى: ﴿لَا يَلْفُ قُرَيْشٌ ۖ لِّإِلَافِهِمْ رِحْلَةَ الشِّتَاءِ وَالصَّيْفِ﴾^(١).

فلم تكن طرق التجارة القديمة سواء كانت مياهاً أو يابسة مجهولة بل سبق وان طرقها البشر فقد كانت شرياناً للحياة وخاصة الطرق البحرية التي كانت تمثل اكبر مسطح مائي اتساعاً مما سهل انتقال كثير من عناصر الثقافة وانتشارها على شواطئه وتطور التبادل التجاري.

لقد اخذت طرق التجارة عند العرب كعنوان لبحثي رغبة في التعرف على دور العرب المسلمين في نشر الحضارة والعلم بعد نشر الدين الاسلامي الحنيف ابان الفتوحات الاسلامية ودورهم في تعزيز اواصر العلاقات بين الشعوب وخاصة في المجال التجاري. وواجهتني بعض الصعوبات عند كتابة البحث تكمن في قلة المصادر وتركيز بعض تلك المصادر على الاسواق التجارية اضافة إلى وصف المدن واهم المعالم الحضارية (الجوامع، الاسواق، دور العلم).

فقسمت البحث إلى فصول ومباحث احتوى المبحث الاول على معرفة العرب بعلوم البحار واكتشافهم الطرق البحرية قبل الاسلام اما المبحث الثاني فاحتوى على اثر العرب في تقدم علوم البحار واكتشاف الطرق البحرية في الفترة التي تلت ظهور الاسلام. اما الفصل الثاني فاحتوى شرحاً مفصلاً لطرق التجارة البحرية القديمة.

اما الفصل الثالث فاحتوى على طرق التجارة البرية القديمة فقسمت الفصل إلى مباحث تناول المبحث الاول اهم طرق التجارة البرية القديمة والمبحث الثاني تناول طرق التجارة البرية في شبه الجزيرة العربية.

اما المبحث الثالث فتناول طرق التجارة البرية في العراق. لقد اعتمدت في اعداد بحثي على عدة مصادر ومراجع، مجموعة كتب المسالك والطرق وهي مجموعة من الكتب الفت عن طريق البريد والتجارة والنقل، مثل مسالك الممالك لابن خردادبة (ت ٣٠٠هـ)، ومسالك الممالك لأبن حوقل (ت ٣٦٧هـ). اما المصادر الثانية وهي المعروفة بالكتب الجغرافية الوصفية وهي بدورها تقدم لنا صوراً مختلفة عن النشاطات والاحوال التاريخية، مثل احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم للصطخري (ت ٣٤٦هـ) ومعجم البلدان لياقوت الحموي (ت ٦٢٦هـ). اما المجموعة الثالثة من المصادر التي اعتمدت عليها وامتدتي بالكثير من المعلومات فهي كتب الرحلات، اذ ان الاوصاف التي تقدم من قبل الرحالة لها من الواقعية والايجابية خلال فترة زيارة الرحالة إلى هذه المدينة أو تلك. قدر كبير من الاهمية مثل كتب رحلة ابن بطوطة (ت ٧٥٤هـ) وغيره. هذا فضلاً عن العديد من المراجع الحديثة والمترجمة. ومن الله التوفيق

الفصل الاول

معرفة العرب بعلوم البحار واكتشاف الطرق البرية

المبحث الاول : العرب وعلوم البحار قبل الفتح الاسلامي

ان تاريخ الملاحة العربية كما يقول بعضهم موضوع متسع في المكان والزمان، فقد كان العرب منذ اقدم العصور يصنعون القوارب من الجلود أو جذوع الاشجار المجوفة واستعملوا المجاذيف الصغيرة أو المرادى لتسيير هذه القوارب، وقد تحسنت هذه القوارب عندما توغلوا داخل البحر حيث استعملوا الاشرعة والصواري في تسييرها. وبالطبع فأن الموقع الجغرافي يساعد على تطور الملاحة في شواطئ الجزيرة العربية، الا انه مع هذا الموقع المهم الذي يساعد على الملاحة فأن الجزيرة العربية لا تنتج بعض المواد المهمة التي تستعمل في بناء السفن كالخشب لذا كانت تجلب هذه المواد من الهند^(٢).

وقد اقام المصريون القدماء حضاراتهم على ضفاف وادي النيل حيث بنوا السفن وعملوا المراسي والموانئ كما كانت لديهم تشريعات خاصة في الشؤون البحرية حتى قيل ان اصل القانون البحري وجد عندهم^(٣).

وقد استعمل المصريون القدماء السفن لنقل البضائع التجارية إلى بلاد الهند على البحر الاحمر كما كانت السفن تنقل البضائع ايضاً من الهند وساحل الجزيرة العربية الجنوبي الواقع على الخليج والبحر العربي حيث ممالك سبأ وحميز ومعين، ويعتقد علماء الآثار المصرية بأن الآثار التي تتعلق بالسفن القديمة. ترجع إلى بضع مئات وربما بضع الاف من السنين قبل عام ٣٠٠ ق.م. وتدلنا هذه الآثار على انه كانت هناك قوارب قليلة العمق يرتفع مؤخرها وينخفض مقدمها. وكانت هذه القوارب سهلة الاستعمال، تصنع من البردي الذي كان ينمو على ضفاف النيل، حيث كان يربط بالحبال وكانت تسير بالتجذيف، حيث كان المجذفون يجلسون باتجاه مقدم السفينة، وكانوا في بداية الامر يستعملون العصي، ثم حلت المجاذيف محل العصي، ثم صنعت بعد ذلك قوارب اكبر حجماً من خشب الجميز بدلاً من البردي^(٤).

كما عثر على نماذج اخرى من القوارب. ضمن الصور البارزة فوق جدارية المعابد، كما عثر على نماذج صغيرة من هذه القوارب في مقابر الفراعنة، حيث كانت ترفق تبعاً لتقاليد الدفن المصرية القديمة، والرسوم البارزة على جدران معبد الدير البحري في وادي طيبة الذي بني حوالي عام ١٢٥٠ ق.م كانت تتضمن صوراً لقوارب من ابحام كبيرة يتم تسييرها بواسطة المجاذيف والأشرعة في ان واحد. وكانت القوارب الكبيرة تستخدم في نقل كتل الاحجار التي تستخدم في بناء المسلات. كما لجأ المصريون القدامى إلى طريقة القطر (السحب) بقطر القوارب الكبيرة التي كانت تحمل الاحجار الكبيرة، حيث كانت تلك القوارب تقطر عبر النيل بعدد كبير من القوارب الصغيرة التي تسير بالمجاديف، وكانت هناك بعض القوارب التي تستعمل لنقل الجنازات تحوي على غرفة صغيرة (كابينة). اما قوارب الفراعنة فكانت ذات شكل يدل على الابهة والفاخرة حيث كانت الالوان والزخرفة تنتقى بعناية فائقة. ومن ابرز اشكال الزخرفة التي كانت تستعمل في هذه السفن العين التي كانت ترسم في مقدمة القارب. كما قام المصريون القدامى

بنقسيـم الاعمال بين البحارة. فكان هناك مجداف اول، وملاح، وعامل اشرعة، ومجداف عادي^(٥).

ولدينا من الادلة ما يشير إلى قيام التجارة الخارجية في مصر منذ عصر الاهرامات اذ تعلم المصريون اهمية النقل النهري واستفادوا من نهر النيل في نقل البضائع من الشمال إلى الجنوب بمساعدة ريج الشمال السائدة ومن الجنوب إلى الشمال بمساعدة تيارالنهر. وتمكنوا من ايصال بعثاتهم التجارية عن طريق النيل إلى اواسط السودان وعن طريق البحر الاحمر إلى اثيوبيا والصومال واليمن، وعن طريق البحر المتوسط إلى جميع الدول المطلة عليه^(٦).

ففي عهد الاسرة الثامنة عشر ارسلت الملكة حتشبسوت، الذي شهد عصرها الكثير من الانجازات، حيث شهد عصرها اشهر الرحلات التجارية وهي الرحلة التجارية إلى بلاد بونت (سنة ١٤٩٥ ق.م) وجاءت جدران معبد الدير البحري مزينة بالنقوش والرسومات التي تعبر عن تفاصيل هذه الرحلة، وبدأت الرحلة التي استغرقت عامين اولاً بتنظيف القناة التي تصل بين كل من النيل والبحر الاحمر عند نهاية (الدلتا) لتسير بها سفن الاسطول، والتي حرصت حتشبسوت ان تكون محملة بالهدايا، وعند وصول الاسطول الفرعوني إلى بلاد (بونت)* استقبله زعيمها منبراً بكمية الهدايا التي ارسلتها حتشبسوت، وعادت السفن مرة اخرى إلى مصر محملة بخيرات هذه البلاد من اخشاب واشجار البخور والابنوس^(٧).

الاسرة الثامنة عشر من (١٥٨٠ ق.م - ٣١٤ ق.م) وتتكون من ١٤ ملكاً، هم الصمغ/ احمس الاول/ امنحوتب الاول/ تحوتمس الاول/ تحوتمس الثاني/ حتشبسوت/ تحوتمس الثالث، امنحوتب الثاني/ نحوتمس الرابع/ امنحوتب الثالث/ اخناتون/ سنغ كارع/ توت عنخ امون اي/ حور ام محب^(٨).

كما ان اول معركة بحرية كبيرة دارت بين بلوزيوم التي يعتقد انها تقع في موقع بور سعيد الحالي، وكان ذلك حوالي عام ١٢٠٠ ق.م وقد انتصر فيها رمسيس الثالث. «رمسيس الثالث من الاسرة العشرون، من (١٢٠٠ ق.م - ١٠٨٥ ق.م) وتتكون من ٧ ملوك هم رمسيس الثالث/ الرابع/ الخامس/ السادس/ السابع/ الثامن/ التاسع»^(٩).

وفي القرن السادس قبل الميلاد خرجت من مصر بعثة قام بها اسطول الفرعون نكاو الثاني «من الاسرة السادسة والعشرون، من (٦٦٣ ق.م - ٥٢٥ ق.م) وتتكون من ٦ ملوك من المصريين الذين استعادوا حكم البلاد بعد طرد النوبيين. وفي عصرهم ازدهرت الحضارة وانتعشت التجارة الخارجية، وهم بسماتيك الاول/ نكاو الثاني/ بسماتيك الثاني/ واح ايب رع/ احس سانيت/ بسماتيك الثالث»^(١٠) وقد دارت هذه البعثة حول افريقيا من الشرق إلى الغرب ودخلت البحر الابيض المتوسط عن طريق اعمدة هرقل (مضيق جبل طارق) وقد استغرقت هذه الرحلة ثلاث سنوات، ولاشك ان هناك محاولات مماثلة سبقت مثل هذه الرحلة.

وكانت مدرسة الاسكندرية القديمة (ابان العصر الهيليني اليوناني البطليمي بمصر) (يحتل الفترة من نهاية القرن الثالث قبل الميلاد حتى القرن الاول الميلادي) منارة للعلم والمعرفة وقد تخرج من هذه المدرسة فنيون برعوا في تخطيط الموانئ وقد اسهمت هذه المدرسة بثلاث اختراعات عظيمة تركت اثرها العظيم على الملاحة البحرية فيما بعد، اول هذه الاختراعات الاسطرلاب، وثانيها تقدير محيط الارض على يد (امين متحف المدينة) الجغرافي ارانوسطين حوالي عام ٢٢٥ ق.م وساعد ذلك على اماكن قياس خطوط الطول والعرض وتقدير ابعاد الارض وثالثهما هو كتاب المجسطي في الجغرافية لبطليموس^(١١).

وقد تم تقدير طول محيط الارض عن طريق رصد ظل الاعمدة والمسلات وقت الظهيرة وذلك في اطول يوم من ايام السنة (٢١ حزيران) في مكانين في وقت واحد اولهما في الاسكندرية وفي اسوان وبقياس زاوية الظل والمسافة بين الموقعين امكن تقدير محيط الارض بما يعادل ٤٠,٠٠٠ كيلومتر بحسابنا الحالي^(١٢).

وانشأ الفينيقيون موانئ ذات شهرة تجارية واسعة في لبنان مثل جبيل وصيدون وصور وموانئ اخرى تنتشر في سواحل البحر المتوسط وبحر ايجة والبحر الاسود. وكانت القوافل تحمل من اوربا النحاس والقصدير والعنبر ومن افريقيا الالبونوس والعاج، ومن جنوب شرق شبه الجزيرة العربية الافاوية والطيوب، ومن مصر الورق، ثم تنقلها السفن إلى مراكز الفينقيين التجارية المنتشرة على شواطئ لبنان أو صقلية وسردينيا واسبانيا وافريقيا لتوزيعها على بلدان البحر المتوسط^(١٣).

وتكشف المعلومات الاثرية عن ظهور التجارة الخارجية في العراق منذ عصر فجر السلالات بين (٣٠٠٠ - ٢٤٠٠) قبل الميلاد^(١٤).

ففي مدينة لجش الواقعة في جنوب العراق عثر على نصوص يرجع زمنها إلى القرن الخامس والعشرين قبل الميلاد تتحدث عن تجارة نشطة بين بلاد سومر ودلمون (البحرين) ومكان (عمان) وميلوفا (السند)^(١٥).

وفي سنة (٦٨١-٧٠٥ ق.م) قام سنحاريب بجلب بعض الفينيقيين لغرض بناء السفن الكبيرة والقوية ثم جلب لها الملاحين من صور وصيدا وقبرص. وقد انجزت هذه السفن حيث وصلت بعد ذلك إلى الفرات ثم إلى نهر كارون لبعض الاغراض البحرية^(١٦). كذلك اشتهر عرب الجزيرة العربية في الملاحة ايضاً اذ كان سكان الاحساء مثلاً مشهورين بالملاحة في ذلك الوقت. «والاحساء، مدينة بالبحرين، معروفة مشهورة، كان اول من عمرها وحصنها وجعلها قسبة هجر ابو طاهر سليمان بن ابي سعيد الجنابي القرمطي، وهي إلى الان، مدينة مشهورة عامرة»^(١٧).

كذلك كان ساحل اليمن مزدحماً بالسفن وظهر فيه بعض الملاحين العرب الماهرين الذين اخذوا يمارسون التجارة البحرية مع ارتيريا والصومال وكانت قبيلة حمير ذات نشاط تجاري كبير في منتصف القرن الاول الميلادي ولم يقتصر عرب الجنوب من حضارمة وحميريين وعمانيين في تجارتهم البحرية مع الهند فقط بل شملت هذه التجارة القرن الافريقي وساحل افريقيا الشرقي وجزر الملايو واندونيسيا ويذهب بعض الكتاب إلى ان المراكب العربية قد وصلت إلى الصين في حوالي النصف الاول من القرن الخامس الميلادي.

وفي القرن الرابع الميلادي استطاع الاحباش ان يحلوا محل العرب في التجارة مع الهند وذلك بسبب تدخل الامبراطورية البيزنطية شجعوا الاحباش على مناهضة العرب بقصد السيطرة على مدخل البحر الاحمر في باب المندب وقد حاول الاحباش بعد ذلك هدم الكعبة في عام مولد الرسول ﷺ عام الفيل، ولد الرسول محمد ﷺ يوم الاثنين لأتني عشر مضت من شهر ربيع الاول عام الفيل الذي غزا فيه ابرهة الحبشي الكعبة المشرفة، ويقول اصحاب التوقيينات التاريخية: ان ذلك يوافق اليوم المكمل للعشرين من شهر اغسطس سنة (٥٧٠) بعد ميلاد السيد المسيح ﷺ^(١٨).

كما تمكن الفرس من السيطرة على التجارة العربية في الخليج واستولوا على اليمن في نهاية القرن السادس الميلادي واقاموا حكمهم فيها مدة خمسين عاماً قبل ميلاد الرسول ﷺ.

المبحث الثاني : اثر العرب في تقدم علوم البحار واكتشاف الطرق البحرية في الفترة التي تلت ظهور الاسلام

يعد القرن السابع الميلادي نقطة تحول كبرى في تاريخ العرب السياسي والحضاري اذ خرجوا في هذا القرن من شبه جزيرة العرب إلى الامم الاخرى حاملين راية الاسلام. وقد قام صفوة من رجال المسلمين بالدعوة لركوب البحر لبحث الدعوة الاسلامية. وقد بنى العرب في هذه الفترة لهم مجداً بحرياً عظيماً. واخذت اعداد الوحدات البحرية العربية بالازدياد تبعاً لأزدياد الاهتمام بشؤون البحر. وكانت هناك شبكة واسعة من القواعد البحرية ودور الصناعات التي كانت تزود القوات البحرية بما تحتاج اليه من عدة وعتاد^(١٩).

كما برز العديد من علماء العرب الذين كتبوا في علوم البحر كالمسعودي (ت ٣٤٦هـ) الذي ألف كتاب (مروج الذهب ومعادن الجوهر) وخصص بعض فصوله للكلام عن المد والجزر، ومن الجغرافيين اللامعيين في العلوم البحرية المقدسي البشاري (ت ٣٧٥هـ)، الذي زودنا بكثير من العلوم البحرية ومن الاشياء التي ذكرها المقدسي في كتابه (احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم) هي المنائر البحرية التي تكون مضيئة ليلاً لأرشاد السفن في منطقة الخليج العربي ويسميتها الخشبات^(٢٠).

وعرف العرب أيضاً التيارات المائية الصاعدة أو المنبثقة من الاعماق وقد استدلوا على ذلك من طفو شباك الصيد من اعماق الماء إلى السطح كما لاحظوا ظاهرة التألق الضوئي لماء البحر والتي تعزى لبعض الكائنات البحرية واكتشفوا بعض خواص الاعشاب البحرية وامكانية استخدامها في صناعة العقاقير أو في بعض الصناعات الاخرى^(٢١).

ويرجع الفضل كذلك إلى الخوارزمي (ت ٤٠٧هـ) في تطور علوم البحار عندما ترجم كتاب بطليموس المعروف باسم (جغرافيا) وذلك منتصف القرن التاسع الميلادي...

وتقسم البحار الموجودة على الكرة الأرضية في هذا الكتاب إلى البحر المغربي الخارج والشمالي وبحار طنجة وبريطانيا وأفريقيا وبرقة ومصر والشام وهي متصلة بعضها ببعض ثم بحر القلزم والبحر الأخضر وبحر السند وبحر الهند وبحر الصين وبحر البصرة وبعضها متصل ببعض وهو البحر الكبير ثم بحر خوارزم وبحر جرجان وطبرستان والديلم واحد ثم البحر المظلم^(٢٢).

وقد انتشرت اخبار الملاحة والقصص البحرية والتي تعتبر تراثاً بحرياً قيماً من امثال هذه القصص البحرية رحلة (الاخوة المغرورين) في بحر الظلمات التي ذكرها الادريسي (ت ٥٥٩هـ) وقد ذهب بعض الكتاب إلى القول ان الاخوة المغرورين سبقوا كولمبس في اكتشاف امريكا^(٢٣).

وبرز ابو حامد الغرناطي (ت ٥٦٥هـ) الذي ألف كتاب (تحفة الالباب ونخبة الاعجاب) الذي تطرق فيه لبعض الظواهر الطبيعية البحرية، وزكريا بن محمد القرويني (ت ٦٨٢هـ) صاحب كتاب (عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات) حيث خصص قسم من كتابه هذا لوصف العواصف الحلزونية وبعض الحيوانات البحرية^(٢٤).

كما برز في هذه الفترة بعض الرحالة العظماء مثل ابن بطوطة (ت ٧٥٤هـ) صاحب كتاب (تحفة الانظار في غرائب الامصار وعجائب الاسفار). ففي سنة ٧٢٥هـ (١٣٢٥م) سافر ابن بطوطة إلى الحج مجتازاً شمال افريقيا حتى وصل إلى البحر الاحمر ولما لم يجد طريقاً بحرياً اميناً إلى سوريا وفلسطين ثم الحجاز رجع بعد ذلك إلى العراق فإيران وعاد مرة أخرى إلى العراق عن طريق الموصل ثم اخترق جنوبي الجزيرة العربية والخليج العربي ثم وصل مكة ثم مصر فسورية وبعد ان اخترق اسيا الصغرى وصل شبه جزيرة القرم ثم صحب اميرا إفريقيا في زيارة القسطنطينية ثم توجه نحو شواطئ نهر الفولجا مخترباً خوارزم وبخارى وافغانستان حتى وصل الهند ثم وصل إلى مالديف ثم سيلان وبلاد البنغال حتى وصل إلى الصين ثم اخترق بعد ذلك سومطرة ثم رجع إلى الجزيرة العربية^(٢٥).

ومما يجدر الاشارة اليه ان العرب قبل الاسلام قد ركبوا البحر وكان لهم باع طويل في ذلك، الا انه اقتصر على العرب الذين عاشوا على امتداد سواحل الخليج العربي والبحر الاحمر اذ كانوا ملاحين وادلاء بحرين من الطراز الاول حيث خبروا المنطقة

وتعلموا مواسم هبوب الرياح، لكن ركوبهم البحر كان لغرض التجارة والنقل البحري وليس للقتال، إذ يندر على الباحث ان يجد في الروايات التاريخية التي تتحدث عن ايام العرب قبل الاسلام معارك دارت في البحر، لأن معظم العرب خاصة البدو منهم كانوا على جهل وقلة ممارسة في هذه الناحية وان غزواتهم ووقائعهم كلها كانت برية، وكتاب الخليفة عمر رضي الله عنه إلى معاوية يوضح لنا هذا: «اني لا احمل المسلمين على اعداء نجرها النجار وجلفظها الجلفاظ* يحملهم عدوهم إلى عددهم». كما كتب اليه: «لا والذي بعث محمداً بالحق لا احمل فيه- البحر- مسلماً ابداً»^(٢٦).

وكان اول من ركب البحر في الاسلام لغرض قتالي هو العلاء بن الحضرمي* والي البحرين في عهد الخليفة عمر رضي الله عنه الذي توجه لغزو بلاد فارس في اثني عشر الفاً من المسلمين من غير اذن الخليفة، ثم عاد المسلمون إلى البصرة محملين بالغنائم، بعد ان فقدوا سفنهم التي عبروا بها الخليج العربي، فلما علم عمر رضي الله عنه غضب على العلاء، وكتب إلى عتبة: «ان العلاء بن الحضرمي حمل جنداً من المسلمين فأقطعهم اهل فارس، وعصاني، واطنه لم يرد الله بذلك، فخشية عليهم الا ينصروا ان يغلبوا وينشدوا- يقعوا موقعاً لا يتخلص منه- فاندب اليهم الناس واضمهم اليك قبل ان يجتاحوا»^(٢٧).

ولا غروا فقد كان عمر رضي الله عنه بعيد النظر، لان العرب لم يكونوا امة بحرية وان الدافع وراء قراره هذا هو نفس الدافع وراء رفضه لطلب عمرو بن العاص لغزو ماوراء طرابلس حيث اراد للمسلمين ان يوطدوا سلطانهم في البلاد التي فتحوها وان يختبروها قبل الولوج في مسائل غير ضامين نتائجها ولاشك ان الخليفة عمر رضي الله عنه ادرك ان المسلمين في هذا الوقت المبكر لا يستطيعون مجاراة البيزنطيين في البحر لقلّة خبراتهم البحرية. ونظير هذا عمد الخليفة الثاني إلى اتباع سياسة الدفاع البحري- البري وذلك بانشاء قلاع تسمى (اخاند) و(مناظر) وهي الاماكن التي يمكن بواسطتها مراقبة تحركات العدو وبهذا استطاعوا القضاء على محاولات البيزنطيين في استرداد الساحل الشمالي في سنة ٢٣هـ ومدينة الاسكندرية في سنة ٢٥هـ^(٢٨).

ولم يكن العلاء بن الحضرمي الوحيد الذي منعه عمر رضي الله عنه فقد كان معاوية بن ابي سفيان قد منع ايضاً حينما طلب من عمر ان يغزو الروم بحراً وكان حينذاك والياً على الشام، حيث كتب الخليفة له بذلك قائلاً: «انا سمعنا ان بحر الشام يشرف على اطول

شيئ على الارض يستأنن الله في كل يوم وليلة في ان يفيض على الارض فيغرقها، فكيف احمل الجنود في هذا البحر الكافر المستعصب، وتالله لمسلم احب اليّ مما حوت الروم، فايك ان تعرض لي، وقد تقدمت اليك، وقد علمت ما لقي العلاء مني، ولم اتقدم اليه في مثل ذلك»^(٢٩).

ولكن ما ان جاء عهد الخليفة عثمان رضي الله عنه الا وسمح لمعاوية واليه على الشام، وابن ابي سرح واليه على مصر بالشروع في بناء اسطول للدولة وان يدافعوا بحراً عن سواحلها، وان يهاجموا جزر البحر المتوسط التي كانت تستخدم كقواعد بحرية للاسطول البيزنطي، على شرط ان لا يكرها احداً من الناس على الغزو في البحر وان يكتفيا بالمتطوعة^(٣٠).

استطاع معاوية ان يستعين بخبرة السوريين والمصريين الخبراء بصناعة السفن واستغلال اخشاب الارز اللبنانية في بناء اسطول كبير. وفي الوقت الذي انشأ معاوية فيه اسطول الشام، انشأ عبد الله بن ابي سرح اسطول مصر وما ان جاءت سنة (٢٨هـ) حتى كان للعرب المسلمين اسطول يبلغ عدد سفنه حوالي ١٧٠٠ شانية، وتحولوا بعد ذلك من مرحلة الدفاع السلبي إلى مرحلة الهجوم الوقائي^(٣١).

والملاحظ ان هجمات الاسطول الاسلامي كانت في بداية الامر موجهة للسيطرة على جزيرة قبرص التي كانت خاضعة في ذلك الوقت إلى البيزنطيين والتي كانت تعتبر قاعدة لتحركاتهم وهجماتهم. وفي سنة ٣٣هـ/٦٥٤م استطاع المسلمون من احتلالها وابقاء حامية فيها ثم قاموا بتشييد مسجد، فكان اول غزو للمسلمين في البحر^(٣٢).

ويعد احتلال جزيرة قبرص ضماناً قوية لحماية الشواطئ العربية في الشام ومصر وازالت المخاوف التي كانت تراود العرب من قوة الروم البحرية.

ادرك البيزنطيون خطورة ظهور اسطول اسلامي في هذه المنطقة الحيوية مما دفعهم إلى الدخول في معركة كبيرة ارادوها ان تكون فاصلة وسرعان ما اشتبك الاسطول البيزنطي بقيادة قسطنطين الثاني بن هرقل امبراطور الدولة الرومانية الشرقية باسطول مصر والشام بقيادة عبد الله بن ابي سرح بقرب سواحل اسيا الصغرى سنة (٣٤هـ/٦٥٥م) والتي انتهت بأول نصر اسلامي في معركة بحرية. وقد سميت هذه المعركة بذات

الصواري (والتي سميت بهذا الاسم لكثرة صواري المراكب واجتماعها) والتي اتاحت نتائجها للمسلمين الفرصة في احتلال جزيرتي صقلية ورودرس^(٣٣).

وفي زمن العباسيين امتدت الملاحة العربية من سواحل الشام حتى جبل طارق واصبحت دجلة والفرات في زمن الخليفة المنصور منفذا للتجارة الخارجية عن طريق الخليج. وقد قام ابو بكر البناء المعماري المعروف ببناء ميناء عكا. وكان هناك عدد كبير من دور الصناعة التي تزود الاسطول العربي بحاجته إلى السفن والعتاد وانتشرت دور الصناعة بالقرب من المناطق الساحلية في مختلف الاماكن التابعة للعرب^(٣٤).

وتعد دار الصناعة في الرمضة من اهم دور الصناعة ببناء سفن الاسطول العربي وقد بلغ الاسطول البحري العربي اوج عظمته في زمن الفاطميين، حيث كفل هذا الاسطول للعرب السيادة على الشطر الشرقي من البحر المتوسط في فترة كانت فيها الخلافة العباسية تعاني الضعف والانحلال^(٣٥).

وقد برز بعض الملاحين العرب خلال هذه الفترة مثل شهاب الدين احمد بن ماجد الذي ولد سنة ١٤٤٠م في عمان وتوفي في مطلع القرن السادس عشر وهو ينتمي إلى اسرة مشهورة بالملاحة وقد ألف عدة كتب منها كتاب الفوائد باصول علم البحر والقواعد، وحاوية الاقتصار في اصول علم البحر وغيرها من الكتب التي تزيد على الثلاثين مؤلفاً. وفي عام ١٤٩٨م قاد احمد بن ماجد بوصفه رباناً مراكب بعثة فاسكو دي كاما البرتغالية من الساحل الشرقي لأفريقيا حتى الساحل الغربي للهند.

ويذهب بعض الكتاب إلى القول إلى ان العالم الاوربي يعتقد بأن هذا الملاح قام بهذا العمل بملى رضاه نظراً لحبه للملاحين الاجانب الا انه في الحقيقة ان احمد بن ماجد لم يكن رجلاً حراً كما كان يعتقد بل هو رقيق معتوق كان يعمل لحساب سيده احمد بن الجمال. وهذا ما يبرر تصرفه...

بينما ذهب بعض الكتاب إلى ان احمد بن ماجد لم يكن هو السدليل أو المرشد الملاحي لمراكب فاسكو دي كاما ولا لغيره من البرتغاليين حيث يقول «فمن الانصاف لأن ابن ماجد وللتاريخ ان نقرر براءته من تهمة ارشاد البرتغال إلى طريق الهند»^(٣٦).

ومن الملاحين المشهورين ايضاً سليمان احمد المهري المحمدي وهو من قبيلة مهرة جنوبي جزيرة العرب عاش في الثلث الاول من القرن السادس عشر. والف بعض

الكتب البحرية منها كتاب العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية، كتاب المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر.

ومن الاختراعات المهمة التي ساعدت على تسهيل الملاحة البحرية هي بيت الابرّة (البوصلة) ويعتبر البحارة العرب هم اول من استعمل هذه الالة في الاسفار البحرية وكان ذلك في اواخر القرن الحادي عشر الميلادي^(٣٧).

وجاء في كتاب المدينة الاسلامية واثرها في الحضارة الاوربية للدكتور سعيد عبد الفتاح عاشور العبار التالية: «وقد دفع ذلك كثيراً من الباحثين إلى القول بأن العرب هم اول من اكتشف اميركا لاسيما بعد ان اكدت الابحاث الاخيرة التي اجراها بعض علماء النبات انتقال نباتات إلى العالم الجديد لم تكن معروفة فيه من قبل وذلك قبل عصر كريستوفر كولومبس بأمد بعيد وهذا دليل اخر يؤكد علماء النبات من ان تلك النباتات التي كانوا يشيرون اليها هي من النباتات التي كان العرب يزرعونها كالنخيل وغيرها من الاشجار فقد عرف من العرب في تلك الفترة بالاضافة إلى رقيهم الثقافي والصناعي والسياسي وغيرها من امور عرفت عنهم كذلك رقيهم في علم الزراعة وتفننهم وحبهم لهذا النوع من العلوم وعلى هذا فلا يستبعد ان يصل جماعة محمد جاوا وملك مالي أو غيره من الذين عبروا المحيط الاطلسي (بحر الظلمات) ان نقلوا معهم تلك النباتات التي اشار اليها علماء النبات بذلك واضعف الايمان فأنا ما ينقلونه معهم هو النمر كزاد يتزودون به فاذا وصلوا إلى هناك فأنا تلك النوى الاولى كانت بمثابة دليل جديد يضاف إلى بقية الادلة في وصول اجدادنا إلى العالم الجديد قبل غيرهم»^(٣٨). وهناك جانب عملي اخر تؤكد الصحافة الامريكية في هذا المجال فقد ذكرت بعض الصحف الامريكية ان بعض تجار المسلمين الاتراك المتجولين في مناطق (سيمو جوفل) في المكسيك عثروا في اثناء تجوالهم على قبيلة تتكلم العربية تقطن منطقة جبلية منعقة ولا تزال هذه القبيلة في عزلة عن العالم ولم تتصل بمن حولها وهي محافظة على عاداتها الشرقية وقد قال بعض افرادها للتجار المشار اليهم انهم يقطنون تلك الناحية منذ مئات السنين^(٣٩).

ومن اشهر الموانئ العربية في كل من المحيط الهندي والبحر الاحمر والبحر الابيض المتوسط هي:

أ- موانئ المحيط الهندي: ١- الابله ٢- البصرة ٣- قيس أو كيش ٤- سيراف ٥- هرمز ٦- البحرين ٧- صحار ٨- عمان ٩- عدن.

الابله: تتمتع الابله بموقع جغرافي مهم، فتقع في نهاية الرأس الجنوبي لنهري دجلة والفرات الصالحين للملاحة وعلى زاوية الخليج الذي يدخل لقناة اصطناعية إلى مدينة البصرة^(٤٠). ويرجع تاريخ الابله الملاحي إلى عهد الاسكندر الاكبر^(٤١). ووصفها البحار تيارجس في المائة الرابعة قبل الميلاد بانها مستودع تجارات الخليج^(٤٢) وتمتعت الابله بدور الوسيط في التجارة البحرية مع الشرق. حيث وصفت بانها مرفأ سفن البحر من عمان والبحرين والهند والصين^(٤٣).

البصرة: انشئت البصرة في زمن الخليفة عمر بن الخطاب ؓ سنة ١٦هـ^(٤٤) وقد هيأها موقعها القريب من شط العرب ان تؤدي دوراً في التجارة البحرية بين العراق من جهة وجنوب شرق اسيا وايران^(٤٥)، فكانت ترد اليها تجارات الهند والصين وفارس و عمان واليماة والبحرين لتوصلها إلى عاصمة الدولة بغداد عن طريق السفن النهرية. وقد تضاءلت اهمية ميناء الابله بالتدريج واستبدلت بالبصرة فاصبحت الابله ميناء للتجار البصريين ورصيفاً للسفن المتوسطة، في حين تضخمت وظيفة البصرة التجارية مع العالم الخارجي وبالذات مع بلدان المشرق كالهند وسرنديب واندونيسيا والصين^(٤٦).

قيس أو كيش: جزيرة تقع على الطريق الملاحي بين البصرة والهند وفيها مغاص لجمع اللؤلؤ، كما انها اشتهرت بنخيلها وبالأشجار الجبلية^(٤٧). وهي جزيرة حسنة مليحة المنظر تكثر فيها البساتين، وقد هيأ لها موقعها في وسط الخليج العربي ان تكون مجمعاً للتجارات القادمة من العراق وبلاد فارس والمتوجهة نحو عمان والهند^(٤٨).

سيراف: تقع على الساحل الشرقي للخليج العربي وتمت شهرتها البحرية منذ القرن السادس الميلادي وبلغت عصرها الذهبي في القرنين الثالث والرابع الهجريين/ التاسع والعاشر الميلاديين فبعد ان تحولت التجارة العالمية من البحر الاحمر إلى الخليج العربي والعراق، اصبحت هذه المدينة من اهم المدن الشرق التجارية^(٤٩).

ومما زاد في أهمية سيراف الملاحية ان ميناءها كان صالحاً لرسو السفن الكبيرة، ومنها تحول البضائع إلى البصرة والابلّة وغيرها من المراكز^(٥٠). فضلاً عن كون سيراف ممراً بطريق الملاحة البحرية الخارجة من البصرة صوب الهند والصين. الا ان سيراف لم تستمر في ازدهارها، اذ اصابها الدمار على اثر زلزال مروع تعرضت له المدينة سنة ٣٦٦هـ/ ٩٧٦م فهجرها اهلها واصاب المدينة الركود نتيجة لذلك^(٥١).

هرمز: تحتل هرمز موقعاً جغرافياً وتجارياً جيداً، اذ كانت بمثابة المجمع لتجارات كرمان تأتيها البضائع والتجارات من الهند والصين ثم توزع منها بواسطة الطرق البرية التي تمر بها متوجهة إلى الاقاليم المجاورة كأقليم كرمان وسجستان وخراسان وبلاد فارس. فضلاً عن كونها فرضة (ميناء أو مرفأ) بحرياً^(٥٢).

وقد حدد المقدسي موقع هرمز الجغرافي قائلاً انها كانت تبعد مسافة فرسخ واحد (حوالي ٣ اميال) عن البحر^(٥٣) وعلى هذا الاساس فانها كانت فرضة كرمان اذ كانت السفن والمراكب التجارية ترقى إليها وتنقل امثلة وسلعة الهند إلى ارجاء مختلفة^(٥٤).

البحرين: اقليم ممتد من جنوبي البصرة إلى عمان، وهي متصلة غرباً باليمنية وجنوباً بعمان وشمالاً بالبصرة وشرقاً بمياه الخليج العربي والبحرين جزء لا يتجزأ من الجزيرة العربية^(٥٥).

وقد دفع الموقع الجغرافي سكان البحرين ومعظمهم من قبيلة عبد القيس بن قصي إلى ركوب البحر منذ عهد مبكر، فكان بعض اهالي البحرين يمثلون السفن^(٥٦). ويبدو ان سكان البحرين كانوا يمارسون الملاحة البحرية مع الشرق الاقصى وكذلك شرق افريقيا منذ ما قبل الاسلام^(٥٧).

ويبدو ان ازدهار البحرين واكتسابها أهمية في اواخر العصر الساساني يرجع إلى عدة عوامل منها: قربها من شمال فارس واحتكاك سكان البحرين بالساسانيين^(٥٨). ثم الخبرة الممتازة التي يتمتع بها سكان البحرين في صناعة السفن ومهارتهم الملاحية وشجاعتهم امام العواصف^(٥٩).

وبعد استقرار الاسلام في البحرين في العصر الراشدي، اخذ العرب المسلمون يهاجمون المدن الفارسية بحراً من البحرين^(٦٠).

ويظهر ان البحرين كانت عند ظهور الاسلام المركز الرئيس للتجارة والملاحة في الخليج العربي. فكان فيها عدة موانئ ترسو فيها السفن التي تتاجر مع الهند حيث كان التجار يسفرون سفنهم بمحاذاة سواحلها أو يفرغون السلع فيها ثم ينقلونها بالطريق البري^(٦١) وعلى العموم فقد اخذت اهمية البحرين تضعف بعد استقرار الدولة العربية الاسلامية وحلت محلها البصرة وعمان، حيث كانتا تتمتعان بموقع جغرافي اكثر ملائمة للملاحة البحرية.

عمان: قاعدة الخليج العربي، وتقع على مداخله من الجهة الجنوبية على الشاطئ الغربي كما تطل على المحيط الهندي^(٦٢).

ويذكر المقدسي عدداً من مدن عمان منها صحار وهي قسبة عمان، ونزوة والسر وحفيت وديا وسلوت والقلعة وضنكان ومسقط وتؤام وسمد وجلفار وغيرها^(٦٣). وعمان مدينة جلييلة بها مرسى السفن من الصين والهند والزنج وليس على بحر الخليج احلى منها وهي ديار الازد^(٦٤) المشهورين بالملاحة، فكان لموقع عمان اثر في ازدهارها. فهي مواجهة لكل من الخليج العربي والبحر الاحمر، وهي ايضاً قريبة من الهند كما ان مياهها عميقة ومعظم شواطئها محاطة بجبال تحميها من الرياح القوية فتساعد على نشوء الموانئ فضلاً عن انها تقع على الطريق الرئيس للتجارة الرائدة الممتدة من الصين إلى المدن الواقعة على جانبي الخليج. كل ذلك جعلها المركز الرئيس للساحل الغربي من الخليج العربي، وكان لهذا اثر في تطور الملاحة والتجارة البحرية^(٦٥).

صحار: اهم مدن عمان حيث وصفها المقدسي بانها «بلدة طريفة- ممتدة على البحر، لهم ابار عذبة وقناة حلوة. وهم في سعة من العيش ودهليز الصين وخزانة الشرق والعراق ومؤتة اليمن»^(٦٦) وهي اكبر مدن عمان واكثرها مالاً وهي قصبته. ومما زاد اهمية صحار انها اقرب الموانئ العربية لرسو السفن الاتية من الهند الامر الذي ساعدها على ان تصبح فوق كونها ميناء. مركزاً للتجارة مع الهند وافريقيا^(٦٧).

عدن: وهي ساحل صنعاء وبها مرفأً مراكب الصين وسلاط والمندب وغلافة والحرده والشرجة وهي شرجة القريص وعثر والحسبة والسرين وجدة^(٦٨).

ب- موانئ البحر الاحمر: ١- ايلة ٢- القلزم ٣- الطور ٤- القصير ٥- عيذاب ٦- جدة ٧- البجار ٨- الشعبية.

ايلة: مدينة على ساحل بحر القلزم مما يلي الشام، وقيل هي اخر الحجاز واول الشام^(٦٩).

القلزم: بلدة على ساحل بحر اليمن قرب ايلة والطور ومدين والى هذه المدينة ينسب بحر القلزم وبين مدينة القلزم ومصر ثلاثة ايام وهي تامة العمارة وبها فرضة (ميناء أو مرفأ) مصر والشام ومنها تحمل حمولات مصر والشام إلى الحجاز واليمن. وما بين القلزم وايلة مكان يعرف بتاران وهو اخبث مكان في هذا البحر^(٧٠).

الطور: مدينة ساحلية يرجع تأريخها إلى أقدم العصور وهي الطور أو طور سيناء المصرية^(٧١).

القصير: موضع قرب عيذاب بينه وبين قوص قصبة الصعيد خمسة ايام وبينه وبين عيذاب ثمانية ايام، وفيه مرفأ سفن اليمن^(٧٢).

عيذاب: بليدة على ضفة بحر القلزم هي مرسى المراكب التي تقدم من عدن إلى الصعيد^(٧٣).

جدة: بلد على ساحل بحر اليمن، وهي فرضة (ميناء أو مرفأ) مكة بينها وبين مكة ثلاث ليال^(٧٤).

البجار: تقع على ساحل بحر القلزم بينها وبين المدينة يوم وليلة، وبينها وبين ايلة نحو عشرة مراحل، وتبعد عن الجحفة بنحو ثلاثة مراحل، وهي فرضة للسفن القادمة من الحبشة ومصر وعدن والصين وقد اصبح البحر الذي تطل عليه الجار يسمى بحر الجار من القلزم إلى جدة^(٧٥).

الشُعْبِيَّة: وهو مرفأ السفن من ساحل بحر الحجاز، وهو كان مرفأ مكة ومرسى سفنها قبل جدة^(٧٦).

ج- موانئ بحر الروم: ١- عكا ٢- صور ٣- الموانئ المصرية ٤- المهديّة ٥- صفاقس ٦- القيروان ٧- وهران ٨- سوسة.

عكا: اسم بلد على ساحل بحر الشام من عمل الاردن وفتحت عكا في حدود سنة ١٥ هجرية على يد عمرو بن العاص ومعاوية بن سفيان^(٧٧).

صور: كانت من ثغور المسلمين، وهي مشرفة على بحر الشام داخلية في البحر مثل الكف على الساعد يحيط بها البحر من جميع جوانبها الا الرابع الذي منه شروع بابها، وهي حصينة جداً ركنية لا سبيل اليها الا بالخذلان افتتحها المسلمون ايام عمر بن الخطاب ؓ وهي معدودة من اعمال الاردن بينها وبين عكا ستة فراسخ، وهي شرقي عكا^(٧٨).

الموانئ المصرية:

الاسكندرية: حصن عال على سن جبل مشرف في البحر في طرف جزيرة بارزة في ميناء الاسكندرية، بينها وبين البر نحو شوط فرس وليس اليها طريق الا في ماء البحر المالح وفيها منارة مربعة البناء ولها درجة واسعة يمكن الفارس ان يصعدھا بفرسه^(٧٩).

المهديّة: وهي على ساحل بحر الروم داخله فيه ككف على زند، عليها سور عال محكم كأعظم ما يكون يمشي عليه فارسان، عليها باب من حديد مصمت ذات مصراع واحد^(٨٠).

صفاقس: مدينة تونسية من اقدم الموانئ على بحر الروم وثانيها أهمية^(٨١).

القيروان: مدينة عظيمة بافريقيا غبرت دهرأً مصرت في الاسلام في ايام معاوية بن ابي سفيان وهي في طرف البر^(٨٢).

وهران: مدينة على البر الاعظم من المغرب، بينها وبين تلمسان سرى ليلة، وهي مدينة صغيرة على ضفة البحر واكثر اهلها تجار^(٨٣).

سوسة: وهي مدينة قد احاط بها البحر من ثلاث نواح: من الشمال والجنوب والشرق، سورها صخر حصين منيع يضرب فيه البحر وبها منار يعرف بمنار خلف ألفى، ولها ثمانية ابواب^(٨٤).

الفصل الثاني طرق التجارة البحرية القديمة

المبحث الاول: الطريق الاول/ طريق الصين- الخليج العربي

وهو من اقدم الطرق البحرية والذي يمتد من الصين- الهند- الخليج العربي ويمثل هذا الطريق التجارة الشرقية ويخدم هذا الطريق موانئ ومدن البصرة، الابله، هرمز، سيراف، مسقط، قيس او كيش على الخليج العربي ثم تبدأ فروعه النهرية من البصرة إلى بغداد^(٨٥)، وظلت البصرة بموقعها الممتاز عند التقاء دجلة بالفرات على رأس الخليج العربي من اهم المحطات للتجارة الشرقية، حيث يتجمع التجار فيها احياناً من العراق والشام حاملين معهم سلع العراق والشام واسيا الصغرى واوروبا واهم السلع المتداولة هنا القرفة، الفلفل، الزنجبيل، الزعفران، الشمع، الحديد، السكر، الارز، جوز الهند، الاحجار الكريمة، اللبان، الجاوى، الانسجة الحريرية والقطنية كما يصلها من عدن النحاس، الزئبق، ومن فارس يصلها ماء الورد، الانسجة المطرزة، التافانة ومن البحرين اللؤلؤ الصغيرة والكبيرة ومن بلاد العرب الخيول^(٨٦) وتعتبر الابله وقد بنيت قبل البصرة في وقت ما بميناء العراق الرئيسي على الخليج العربي كما ان فيها فنارات لهداية السفن ليلاً ومن المحتمل ان تكون منطقة الخليج العربي اول مكان قام فيه الجنس البشري بممارسة الملاحة والفنون البحرية^(٨٧).

المبحث الثاني: الطريق الثاني/ طريق الشرق الاقصى- البحر الاحمر

وهو طريق بحري من الشرق الاقصى إلى البحر الاحمر (القلزم) وله فرعان يتجه احدهما شمالاً بعد ان يترك البحر الاحمر عبر سيناء إلى دمشق ثم موانئ ساحل البحر الابيض المتوسط ويتجه الاخر عبر الصحراء إلى النيل والقاهرة ثم بالنيل ايضاً إلى الاسكندرية فاوروبا^(٨٨)، الا ان هذا الطريق تعترضه صعوبتان:

اولاهما: المساحة البحرية الواسعة بين الصين إلى الهند إلى البحر الاحمر وبما فيها من تيارات بحرية وهوائية متعارضة معظم ايام السنة وقد عرف العرب الدوامات المائية الدائرية التي تنشأ في المضائق وتعوق الملاحة وتحطم السفن كما عرف العرب خواص الرياح الموسمية في المحيط الهندي واوقات هبوبها واستفادوا منها فائدة كبيرة في

الملاحه وقد ذللت الصعوبة الاولى بعد وصول السفن العربية إلى المحيط الهندي في وقت نضجت فيه المعلومات الجغرافية عن الملاحة في البحار الشرقية وقد لاءم البحارة اوقاتهم في مواعيد هبوب الرياح الموسمية^(٨٩).

اما الصعوبة الثانية: فقد تم تذليلها بالابحار في البحر الاحمر بعيداً عن الشعاب المرجانية والتيارات المتعارضة وبعد بناء سفن ضخمة تتحمل الابعار وسط هذا البحر. وطريق البحر الاحمر من اكثر الطرق التجارية اهمية بين الشرق والغرب فهو بعيد عن ميادين الحرب ومن اهم المدن التي خدمت التجارة على هذا الطريق في بحر القلزم عيذاب، القلزم، جدة، الطور، عدن، وقد كانت سفن الهند تفرغ حمولتها في عدن ومنها بعد ذلك إلى جدة وتصل سفن التجارة الهندية إلى جدة مرتين في العام وفي كل مرة ينشط العمل في ميناء الطور، حيث تنقل التجارة عبره (الى القاهرة والاسكندرية) واذا كانت القلزم والسويس والطور هي مدخل البحر الاحمر من طرفه الشمالي فإن عدن مدخله الجنوبي واعتبرت من اكبر محطات التبادل التجاري والسلع بين الشرق ومصر (طريق البحر الاحمر)... فاوروبا ومن اوربا إلى مصر ثم البحر الاحمر فعدن فالهند والصين. وترسو بعدن علاوة على سفن الصين والهند سفن الحبشة والخليج العربي وشرق افريقيا وتقصد اسواقها ليلاً بسبب شدة الحر وتجار عدن يسافرون إلى الشام ومصر واثيوبيا والهند والصومال ومدن وموانئ الخليج العربي ويتوافر في اسواقها الحديد والنحاس والزئبق والمرجان والملابس والعقاقير والتوابل والارز وجوز الهند والمسك ويتوسط السواحل الغربية للبحر الاحمر ميناء عيذاب^(٩٠).

المبحث الثالث: الطريق الثالث/ طريق الصين- الهند- مسقط- البحر الاحمر

ويبدأ من الصين بحراً إلى الهند وعندها يتحد مع الطريق الاول في الخليج العربي والطريق الثاني إلى البحر الاحمر ويخدم التجارة على هذا الطريق عدة موانئ بالصين والهند وبرزها: خانقو (كانتون الحالية*) وزيتون وكينساي بالصين. اما الهند فعلى ساحل الملايا ومدن جوجبرات اكباى، ديو، فالقو، جوا، كولون، شول، فجيرة سيلان وقد سيطر على هذا الطريق من طرفيه دولتان تجاريتان عظيمتان ففي طرفه الشمالي الصين وفي طرفه الجنوبي الغربي الهند وقد ظهرت اهمية هذا الطريق منذ ان

هددت الحروب العديدة الطريق البري من شرق ووسط اسيا والهند إلى اسيا الصغرى والعراق هذا وقد وصلت السفن الصينية إلى جدة في البحر الاحمر وقد نشطت العلاقات التجارية من الرحلات المباشرة بين شرق وغرب اسيا التي يقوم بها الطرفان ووصلت بعثات الصين التجارية إلى الساحل الجنوبي لبلاد العرب والساحل الشرقي لأفريقيا حتى مقاديشو، كما ان السفن الصينية مرت بالخليج العربي ومدنه وموانيه وان كانت معظم الرحلات تتوجه اساساً إلى البحر الاحمر ومصر والشام اما التجار العرب فقد ازدادت رحلاتهم إلى المياه الصينية خاصة بعد اغلاق الطريق البري نتيجة النزاعات. وقد كانت خانفو من اهم مراكز التجارة في الصين وتزخر اسواقها بالحرير والمسك والعود والابنوس وخشب الصندل والكافور والخيزران، على ان هذا الطريق لم يكن معظمه امناً فليست صعوبة المواصلات في بعض اجزائه هي القضية الوحيدة انما انتشرت القرصنة في بعض اجزائه عند البحرين والساحل الفارسي في الخليج العربي وكان القراصنة يلوون في الشعاب المختلفة في البحر وكذلك انتشروا في مياه الهند والسند. وفي الهند على هذا الطريق انتشرت المدن والمراكز التجارية على ساحل مليبار* - الساحل الغربي للهند وميناء قلقوط من ابرز موانئ هذا الساحل واكتسبت هذه المدينة شهرتها العالمية التي امتازت بها من تجارة التوابل والاحجار الكريمة الثمينة اضافة إلى انتاجها الوفير تصلها توابل وبهار الصين وجزر الهند الشرقية. وفي ولاية جوجيرات تقع اعظم مراكز الهند في تجارة التوابل وعلى الطريق البحري بين الهند والصين تقع جزيرة سيلان وتشتهر سيلان بزراعة القرفة التي تنمو على التلال على شكل شجيرات صغيرة ويتاجر الاهالي باللؤلؤ والكافور ومختلف انواع الادوية والمسك والاحجار الكريمة والياقوت والانسجة القطنية والحريرية. والمار بهذا الطريق لابد ان يمر بمسقط اكبر مراكز عمان التجارية ومينائها التجاري.

ولقد كان الدور المبرز من نصيب العرب بعد الاسلام خاصة مكان نشاطهم التجاري في مختلف الموانئ تدعمه جاليات اسلامية استوطنت تلك الموانئ واتخذتها اوطاناً^(٩١).

الفصل الثالث طرق التجارة البرية القديمة

المبحث الاول - اهم طرق التجارة البرية القديمة

ان من اهم هذه الطرق هو الطريق البري من وسط اسيا ومن الهند عبر جبالها وممراتها إلى نهر الاثيل ويتقابل مع القوافل الوافدة من الصين ثم يسيران معاً حتى بخارى، حيث ينفرع فرعين: الاول إلى بحر قزوين فنهر الفولغا وبلاد البلغار والثاني يتجه إلى البحر الاسود وموانيه ثم القسطنطينية واوروبا وتخرج منه فروع جانبية إلى حلب وساحل البحر المتوسط وَاخر إلى بغداد وديار بكر وقد كان هذا الطريق تغلب عليه النزاعات وقد اغلق احياناً. وهذا الطريق يسمى بطريق الحرير وقد كان هذا الطريق يتجه في احياناً أخرى إلى بغداد مباشرة من جهة الشرق اي من بلاد فارس.

اما الطريق البري المهم الثاني فهو الطريق الاتي من غرب اوروبا إلى المشرق ويبدأ من بلاد الاندلس إلى طنجة عبر مضيق جبل طارق مجتازاً المغرب الاقصى والاوسط والادنى عن طريق افريقيا (تونس الحالية) حتى يصل إلى مصر ثم يتجه إلى بلاد الشام ماراً بالرملة ودمشق ثم العراق ماراً بالكوفة وبغداد والبصرة ثم إلى فارس ماراً بالاحواز ثم كرمان والهند والصين^(٩٢).

المبحث الثاني: طرق التجارة البرية في شبه الجزيرة العربية

هناك عوامل عديدة حتمت وجود طرق مواصلات ترتبط بين اجزاء شبه الجزيرة العربية وبينها وبين البلاد المجاورة ومن بين هذه العوامل:

١- السفر لأداء فريضة الحج حيث كان المسلمون يأتون من اقاصي البلاد إلى مكة المكرمة لأداء فريضة الحج.

٢- الرحلات التجارية وقيام الاسواق الموسمية. ولم يكتف العرب والمسلمون بالتجارة داخل العالم الاسلامي بل مدوا نطاق تجارتهم إلى الاقطار الخارجية مثل جنوب شرق اسيا والصين والى المناطق النائية في اوروبا واواسط افريقيا.

٣- الرحلة في طلب العلم. فقد أصبح من التقاليد الراسخة في العالم الاسلامي الا يكتفي طالب العلم بالدراسة على شيوخ بلده بل يرحل إلى البلاد المختلفة ليدرس على يد علمائها^(٩٣).

وقد اهتم العرب منذ القدم بتحسين هذه الطرق ووضع العلامات عليها، ويروي الاصمعي ان الملك ابرهة ذا المنار ولي الملك بعد ابيه الحارث الرانش هو «اول ملك نصب الاعلام وبني الاميال على الطرق والمناهل فلذلك سمي ذا المنار»^(٩٤) وفي الغالب فإن هذه الطرق تمتد في شبه الجزيرة العربية من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي، أو من الجنوب إلى الشمال متجنباً المناطق الصحراوية، سالكة السبل التي تتوافر فيها المياه وتقل فيها العقبات والصعوبات وتمر كل هذه الطرق بالعديد من المحطات، حيث تتوقف فيها القوافل التجارية لغرض الاستراحة والتزود بالماء والقوت. ولم تكن الجزيرة في تاريخها منعزلة عن احداث البلاد المجاورة لها في الحياة السياسية والحضارية، فاذا تركنا الحديث عن صلاتها بالعالم قبل الاسلام بفضل العدد الكبير من ابنائها الذين ساهموا بالفتوح وصاروا مقاتلة في الدولة وانتصروا في الامصار، هذا بجانب العدد الكبير الذي كان يمر بها سنوياً في طريق الحج...

واخيراً فإن صلة جزيرة العرب بما يجاورها ظلت وثيقة بفضل القوافل التجارية التي كانت تمر بها والمنتجات التي كانت تصدرها^(٩٥).

وتعد مكة المكرمة مركزاً هاماً من مراكز تجارة الشرق الواردة بطريق البر من عدن ومن الشام ومنفذها للبحر ميناء جدة وتصل إلى مكة وتستمر إلى الشام وتعود بسلع الشام والغرب الاوربي إلى عدن لتنتقل بدورها إلى الهند وتستغرق الرحلة حوالي (٥٠) خمسون يوماً^(٩٦).

اما اهم الطرق التي تربط اجزاء الجزيرة فهي:

الطريق الغربي: يبدأ هذا الطريق من ظفار بمحاذاة وادي حضرموت الرئيسي ثم إلى شبوة في اقصى الغرب من حضرموت، فيلتقي بالطريق الفرعي المؤدي إلى عدن ومن صنعاء يسير الطريق شمالاً عبر الحجاز ماراً بسلسلتين جبليتين عبر وادي القرى ثم إلى (لعلا) وهي المحصلة الحدودية لدولة الانباط والتي يتم فيها تبادل البضائع احياناً بين اليمانيين والانباط الذين ينقلونها بدورهم إلى تيماء ومن تيماء تتوزع البضائع عبر طرق

عديدة فمنها ما يذهب إلى بصرى أو دمشق ليصل إلى بقية بلاد الشام ومنها ما يتجه إلى ابله والعريش والجزء الشمالي من شبه جزيرة سيناء ليصل إلى مصر وبعضها الآخر يمر عبر حائل في منحنى واسع لتفادى صحراء النفوذ ليصل إلى بابل.

الطريق الشرقي: يبدأ أيضاً من ظفار ويسير بمحاذاة ساحل عمان متجنباً الصحراء ومتجهاً إلى القطيف التي كانت مرفأ، تتفرغ فيه البضائع القادمة من الهند ومن القطيف تنقل إلى ظفار، ثم إلى صنعاء ومنها إلى الحجاز ومن الجدير بالذكر ان تجارة الهند مع الخليج العربي كانتا تنقل عن هذا الطريق.

الطرق التي تربط مدن شبه الجزيرة العربية:

١- الطريق من المدينة المنورة إلى مكة المكرمة:

يبدأ الطريق من موضع يسمى الحليفة^(٩٧) ثم إلى الحفير* ثم إلى ملل ثم السيلاله ومن السيلاله إلى الروحاء^(٩٨) ثم الرويشه ثم إلى جي ثم إلى عقبة ثم إلى انابة ثم العرج ثم إلى الطلون ثم إلى الشعيا ثم إلى الجحفة ثم إلى كلبة ثم إلى مثلث ثم قديد ثم الروضة ثم كديد ثم عفان ثم وادى الكراع ثم جدابذ ثم بطن ثم إلى سرف ثم مكة.

٢- الطريق من مكة إلى الطائف

ترتبط مكة والطائف بطريقين: اولهما يبدأ من بئر ابن المرتفع ثم قرية المنازل ثم إلى الطائف.. والاخر يسمى طريق العقيق^(٩٩) وهو الطريق الذي يأتي على عرفة ثم بطن نعمان* ثم يصعد إلى عقبة حراء فيشرف على الطائف ثم يدخل الطائف وهذا الطريق اقصر من الطريق الاول.

٣- الطريق من اليمن إلى مكة

ترتبط اليمن بمكن بطريقين احدهما على طريق نجد والاخر على تهامة وقد اولى الهمداني في كتابه صفة جزيرة العرب عناية فائقة في وصفه هذين الطريقين^(١٠٠).

أ- طريق نجد ويبدأ هذا الطريق من صنعاء إلى ريدة ثم اثافت ثم حيوان ثم العمشية ومنها إلى صعده ثم العرفه ثم الهجرة ثم سروم الفيض ثم إلى انجه ثم كتنه ثم يميم ثم بنات حرب ثم الجداء ثم ببشه يعطان ثم تباله ثم القريحا ثم كرى ثم تربة ثم الصفن ثم الفتق ومنها إلى رأس المناقب ثم إلى رمة ثم إلى مكة^(١٠١).

ب- طريق تهامة (الطريق الساحلي): يبدأ هذا الطريق من صنعاء ثم البون، فالوبد ثم اسهل العرفة الصرح ثم راس الشقيقة ثم حررض ثم الحضوف ثم الهجر ثم العثر ثم بيض ثم زنيق ثم صنكان ثم المعقد ثم حلي ثم الجو ثم الروقة ثم إلى السرين ثم إلى المعجز ثم الخيال يم يللم ثم ملكان ثم مكة^(١٠٢).

٤- الطريق من عمان إلى مكة المكرمة:

ترتبط عمان بمكة بطريقين سنتطرق إلى واحد منهما وهو الطريق الساحلي الذي يبدأ من عمان إلى خرق ثم عوكلان ثم إلى ساحل هبة ثم إلى الشحر ثم إلى مخلاف كنده، ثم مخلاف عبد الله بن درجح، ثم مخلاف لحج، ثم عدن ابين (مغاص اللؤلؤ) ثم إلى مخلاف بني مجيد ثم إلى المنجله، ثم إلى مخلاف الركب، ثم إلى المنذب، ثم إلى مخلاف زبير ثم غلافقة، ثم إلى مخلاف عك ثم إلى الحردة، ثم مخلاف حكم، ثم إلى عترثم إلى مرمى حلي، ثم إلى السرين ثم إلى اعبار، ثم إلى المد جاب، ثم إلى الشعبية، ثم إلى منزل ثم إلى جدة ثم إلى مكة^(١٠٣).

٥- الطريق من اليمامة إلى مكة المكرمة:

يصف ابن خرداذبه هذا الطريق من غير ان يذكر المسافات التي تفصل بين المنازل حيث يبدأ من اليمامة إلى العرض، ثم إلى الحديقة ثم إلى السيج ثم إلى القفية ثم إلى سعتبراء^(١٠٤). ثم إلى السيد ثم إلى صهراء، ثم إلى شريفه ثم إلى القريتين من طريق البصرة حيث يلتقي بالطريق الذي يربط البصرة بمكة.

٦- وهناك عدة طرق اخرى تربط شبه الجزيرة العربية ببلاد الشام ومصر والعراق، وهي:

أ. الطريق بين بلاد الشام ومكة.

ب. طريق القوافل القديم (المعروف بالتبوكيه).

ج. الطريق الساحلي.

د. طريق نجد.

هـ. الطريق بين مصر ومكة.

و. الطريق بين العراق ومكة^(١٠٥).

المبحث الثالث: طرق التجارة البرية في العراق

ان طرق التجارة البرية في العراق نوعان متداخلان فمنها طرق تجارة دولية مارة بالعراق سواء كانت نهريّة أو برية وطرق قوافل وتجارة داخلية بين مدن العراق. فطريق التجارة البحرية الذي ينتهي في البصرة يواصل طريقه إلى بغداد، حيث يتفرع إلى فرعين يتجه الأول شمالاً إلى ديار بكر ويتجه الثاني غرباً إلى دمشق ومنها تخرج فروع إلى موانئ ساحل البحر الأبيض المتوسط ثم جنوباً إلى مصر بجانب ساحل غزة ثم عبر الصحراء إلى القاهرة، وفرع آخر يتجه شمالاً من دمشق إلى حلب ومن ثم إلى الأناضول ليلتقي بالطرق القادمة من أواسط آسيا^(١٠٦).

وقد شهدت التجارة تطوراً كبيراً في العصور الوسطى (٤٧٦-١٤٥٣) وتميزت التجارة في هذه الفترة عن سابقتها بتصدير واستيراد مواد الكساء والغذاء وبتبادل اقتصادي أوسع وتداول نقدي أكثر واستخدم التجار وسائل نقل برية وبحرية أكثر تقدماً وأماناً.

وتركز هذا التطور في اقاليم الدولة العربية الإسلامية في آسيا وأفريقيا وأوروبا وفي الدول الأوروبية^(١٠٧).

ففي زمن الدولة العباسية ازدهرت التجارة واتسع نطاقها ولاسيما في العصر العباسي الأول بسبب اتساع مساحة هذه الدولة واختلاط العرب بالأمم الأخرى، وتقدمهم في المدينة وكانت بغداد سوق الامبراطورية الكبيرة ومركز لتفرق خمس طرق تجارية برية:

الأول/ الطريق الشرقي، من بغداد إلى همدان وقزوین والري ونيسابور، ومرو وبخارى وسمرقند، ومن سمرقند يتفرع منه طريق إلى بلاد خوارزم وآخر إلى بلاد الصين. والثاني/ الطريق الشمالي، من بغداد إلى الموصل والجزيرة ومنها إلى بلاد الروم. والثالث/ الطريق الجنوبي، من بغداد إلى واسط والبصرة.

والرابع/ الطريق الجنوبي الغربي/ من بغداد إلى الكوفة والحجاز وجنوب الجزيرة العربية والخامس/ الطريق الغربي، من بغداد إلى الرقة ومنها إلى سورية ومصر وشمال أفريقيا، ثم يواصل هذا الطريق مسيرته عبر بلاد الأندلس، ثم يجتاز مضيق جبل طارق ليصل إلى

طنجة، وهناك طريق اخر ينطلق من بلاد الروس إلى شمال بحر قزوين وإلى جنوب جرجان وبخارى، وسمرقند ثم ينحدر إلى بغداد^(١٠٨).

وقد اهتمت الدولة العربية الاسلامية بانشاء وصيانة وحماية هذه الطرق ولاسيما في الفترات التي كانت فيها الحكومة قوية وحازمة، اما اهم صادرات وواردات مدينة بغداد اثناء الخلافة العباسية، فقام تجار بغداد باستيراد القطن والرقيق والفراء والسيوف من بلاد ما وراء النهر، والورق من سمرقند، والانسجة الحريرية والفرفوري والرقيق والمسك والعقاقير من الصين، والتوابل والاحجار الكريمة والسيوف من الهند، والمسك من التبت، والمنسوجات الحريرية وزيت الزيتون والسكر والزجاج من سوريا، والجمال والخيول والجلود والعنبر والعمود والسيوف والبرود من اليمن والمنسوجات الكتانية والصوفية من مصر، والسجاد والستائر والروج من ارمينيا، والسجاد والديباج من الروم، والرقيق والسيوف وانواع الفرو والشمع والقلانس والصمغ من شرق اوربا، وفي المقابل صدر تجار بغداد الاقمشة القطنية والصوفية والكتانية والحريرية ولاسيما المناديل والارز والعمائم. كما صدرت الخزف والادوات الزجاجية والدهون والمعاجين والادوية والقمح والشعير والزيتون النباتية والحيوانية والعمود وماء الزعفران وماء السوس، وشراب العنب إلى اقاليم متعددة ومتباعدة^(١٠٩).

الخاتمة

١. طرق التجارة القديمة عند العرب تتميز بامتدادها الشاسع وتعدد الشعوب والبلدان التي تمر بها كما انها مهد لأقدم الحضارات كحضارة وادي الرافدين والحضارة المصرية القديمة والحضارة الصينية والهندية.
٢. ساهم سكان شبه الجزيرة العربية قبل الاسلام في تطوير الملاحة البحرية، فقد ابحروا بجرأة عبر منطقة الخليج العربي والبحر الاحمر والمحيط الهندي، كما تاجروا مع الشعوب الساكنة على سواحل تلك البحار وكانت سفنهم في تلك المرحلة سفناً بسيطة يسيرونها بمجاديف صغيرة سموها (المردى) واستعملوا شراعاً مثلثاً.
٣. وتكمن اهمية البحث بأنه يعطي صورة واضحة عن دور العرب في اكتشاف طرق التجارة سواء البحرية منها أو البرية واندفاعهم شرقاً إلى الصين ووصولهم إلى

الامريكيين غرباً واكتشافهم لطرق التجارة البرية والتي سارت في احيان كثيرة جنباً إلى جنب مع الطرق البحرية وكانت اهميتها متبادلة فكلما تأثرت الطرق البرية نتيجة المعارك والمنازعات نشطت الطرق البحرية والعكس بالعكس.

٤. كان العرب القدامى يقدرّون ان بلادهم تحيطها المياه من اغلب جوانبها، لذلك ركبوا البحر للاغراض التجارية والحربية واعطوا البحر اهمية خاصة، وبرز منهم علماء وملاحون ماهرون كما اعتبروا الرحلات جزء من حياتهم سواء في البر او البحر. وهكذا فان العالم مدين لاجدادنا في اكتشاف طرق التجارة القديمة على اختلاف انواعها.

هوامش البحث

- (١) سورة قريش، الآية (١، ٢).
- (٢) جورج فاضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة د. يعقوب بكر، القاهرة، ١٩٥٨م، ص ٢٢.
- (٣) محمد سعيد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الاقليمي، مصر، ١٩٥٦م، ص ٢٣.
- (٤) المرجع نفسه، ص ٢٥.
- (٥) انور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، الكويت، ١٩٧٩، ص ١٥.
- (٦) فؤاد محمد الصفار، جغرافية التجارة الدولية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٣م، ص ١٦.
- * بونت: مدينة بافريقيا بين مرسى الخزر وجزيرة بني مزغناي، ياقوت الحموي، ج ١، ص ٥١٢.
- (٧) الدكتور احمد سوسة، حضارة العرب ومراحل تطورها عبر العصور، المكتبة الوطنية، بغداد، ١٩٧٩م، ص ١٧٦.
- (٨) المرجع نفسه، ص ٢٧٧.
- (٩) المرجع نفسه، ص ١٨٠.
- (١٠) انور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ص ١٧.
- (١١) محمد سعيد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الاقليمي، ص ٢٧.

- (١٢) انور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ص ١٩.
- (١٣) جورج، لوفران، تاريخ التجارة، ترجمة هاشم الحسيني، دار مكتبة الحياة، بيروت، بلا.ت، ص ١٥.
- (١٤) طه باقر، تاريخ العراق القديم، ط ٢، بغداد، ١٩٥١م، ص ١٠٠.
- (١٥) هاري ساكر، عظمة بابل، ترجمة: عامر سلمان، فرنسا، ١٩٧٩م، ص ٣١٣.
- (١٦) انور عبد العليم، المرجع السابق، ص ٣٨.
- (١٧) ياقوت الحموي، شهاب الدين ابي عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي الرومي البغدادي (ت ٦٢٦هـ)، معجم البلدان، دار احياء التراث العربي، بيروت- لبنان، ج ١، ص ١١٣.
- (١٨) ابن هشام، محمد بن عبد الملك (ت ٢١٨هـ)، السيرة النبوية، تحقيق مصطفى السقا واخرون، دار الفكر، بيروت، بلا. ت. ج ٢، ص ١٥٥. الحاكم النيسابوري، ابو عبد الله محمد بن عبد الله (ت ٤٠٥هـ)، المستدرک، حيدرآباد- الدکن، الهند، ١٣٤١هـ، ص ٣٠٦.
- (١٩) ابراهيم احمد العدوى، قوات البحرية العربية، القاهرة، ١٩٦٣م، ص ٦.
- (٢٠) انور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ص ٦١.
- (٢١) الدكتور عبد العزيز محمد حبيب ويوسف يحيى طعماس، جغرافية النقل والتجارة الدولية، بغداد، ١٩٨٦م، ص ٣٤٨.
- (٢٢) انور عبد العليم، المرجع السابق، ص ٥٧.
- (٢٣) عبد الحليم النجار ومحمد يوسف موسى، العلم عند العرب واثره في تطور العلم العالمي، القاهرة، ١٩٦٢م، ص ٥٣٤.
- (٢٤) انور عبد العليم، المرجع السابق، ص ٥٩.
- (٢٥) ابن بطوطة، محمد بن عبد الله محمد بن ابراهيم اللواتي الطنجي (ت ٧٥٤هـ)، رحلة ابن بطوطة، مصر، ١٩٦٤م، ج ٢، ص ١٧٣.
- * الشخص الذي يشد الواح السفن ويصلحها.
- (٢٦) الطبري، ابو جعفر محمد بن جرير (ت ٣١٠هـ)، تاريخ الرسل والملوك، تحقيق محمد ابو الفضل ابراهيم، دار المعارف، مصر، ١٩٦٣م، ج ٤، ص ٢٥٩.

- * هو العلاء بن عبد الله بن عبدة بن مالك بن حليف بن أمية، ولاء الرسول ﷺ البحرين، ولم يعزله أبو بكر ﷺ وولاه عمر ﷺ إلى أن مات سنة ٢١هـ.
- (٢٧) المصدر نفسه، ج ٤، ص ٨١.
- (٢٨) الدكتور ليبيد إبراهيم أحمد، الخلافة الراشدة، مطابع دار الحكمة للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٩٠م، ص ١٣٥.
- (٢٩) الطبري، تاريخ الرسل والملوك، ج ٤، ص ٢٥٩. كذلك ينظر، السيوطي، الحافظ جلال عبد الرحمن السيوطي (ت ٩١١هـ)، تاريخ الخلفاء، تحقيق محمد محي الدين عبد الحميد، مكتبة الشرق الجديد، بغداد، ١٩٨٧م، ص ١٥٥.
- (٣٠) الدكتور ليبيد إبراهيم أحمد، المرجع السابق، ص ١٣٦.
- (٣١) المرجع نفسه، ص ١٣٧.
- (٣٢) البلاذري، أبو العباس أحمد بن يحيى (ت ٢٧٩هـ)، فتوح البلدان، تحقيق عبدالله وعمر أنيس الطباع، مؤسسة المعارف، بيروت، ١٩٨٧م، ص ١٣٥.
- (٣٣) المصدر نفسه، ص ١٤٠، كذلك ينظر الطبري، تاريخ الرسل والملوك، ج ٤، ص ٢٨٩-٢٩١.
- (٣٤) إبراهيم أحمد العدوي، قوات البحرية العربية، ص ٢٥.
- (٣٥) المرجع نفسه، ص ١٤١.
- (٣٦) أنور عبد العلم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ص ١٣٦.
- (٣٧) عبد الله بن العباس الجواري، تقدم العرب والصناعات واستاذ يتهم لأوربا، بيروت، بلا.ت، ص ٣٤.
- (٣٨) سعيد عبد الفتاح عاشور، المدينة الإسلامية وأثرها في الحضارة الأوروبية، مطبعة دار النهضة العربية، القاهرة، ص ١٢٢.
- (٣٩) الدكتور عبد العزيز محمد حبيب، والدكتور يوسف يحيى طعماس، جغرافية النقل والتجارة الدولية، بغداد، ص ٢٠.
- (٤٠) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ٩٧.
- (٤١) الدكتور صالح أحمد العلي، التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الأول الهجري، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٥٣م، ص ٢٣٢.

- (٤٢) عادل محي الدين الالوسي، تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا حتى اواخر القرن الثالث عشر الميلادي، دار الشؤون الثقافية للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٨٤م، ص ٦١.
- (٤٣) الدينوري، ابو حنيفة احمد بن داود (ت ٣٨٢هـ)، الاخبار الطوال، تحقيق عبد المنعم عامر، القاهرة، ١٩٦٠م، ص ١١٧.
- (٤٤) الطبري، تاريخ الرسل والملوك، ج ٣، ص ٥٩٠.
- (٤٥) الالوسي، المرجع السابق، ص ٦٦.
- (٤٦) الدكتور صالح احمد العلي، المرجع السابق، ص ٢٣٢.
- (٤٧) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٤، ص ٢١٥.
- (٤٨) القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (ت ٦٨٢هـ)، اثار البلدان واخبار العباد، دار صادر، بيروت، ١٩٦٠م، ص ٣٤٢.
- (٤٩) عادل محي الدين الالوسي، تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا حتى اواخر القرن الثالث عشر الميلادي، ص ٧٢.
- (٥٠) احمد الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الاقصى واثار ذلك في بعض الجوانب الحضارية في العصور الوسطى، مجلة المؤرخ العربي، عدد ١٢، ١٩٨٠م، ص ٩٠.
- (٥١) عادل محي الدين الالوسي، المرجع السابق، ص ٧٦.
- (٥٢) الدكتور لبيد ابراهيم احمد، والدكتور عبد الجبار ناجي، العمق التاريخي العربي لجزر الساحل الشرقي للخليج العربي، مطبعة دار الحكمة للطباعة والنشر، ١٩٩١م، ص ١٢٦.
- (٥٣) المقدسي، ابو عبدالله شمس الدين محمد بن أحمد البشاري (٣٧٥هـ)، احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، بأعتناء دي غويه، ط ٢، بريل، ليدن، ١٩٠٦م، ص ٤٧٣.
- (٥٤) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٤، ص ٩٦٨.
- (٥٥) ابن الاثير، عز الدين علي بن محمد (ت ٦٣٠هـ)، الكامل في التاريخ، دار صادر، بيروت، ١٩٦٥م، ج ٣، ص ٤١.
- (٥٦) المقدسي، احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، ط ٢، ص ٩٣.
- (٥٧) البلاذري، فتوح البلدان، ص ٨٩.

- (٥٨) عبد الرحمن عبد الكريم العاني، عمان في العصور الاسلامية الاولى ودور اهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الاسلامية، رسالة دكتوراه، كلية الاداب، ١٩٧٥م، ص ١٧٣.
- (٥٩) احمد الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الاقصى واثار ذلك في بعض الجوانب الحضارية في العصور الوسطى، ص ٩٤.
- (٦٠) الدكتور فاروق عمر فوزي، تاريخ الخليج العربي في العصور الاسلامية الوسطى، ط ٢، بغداد، ١٩٨٥م، ص ٨٣.
- (٦١) عبد الرحمن عبد الكريم العاني، عمان في العصور الاسلامية الاولى ودور اهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الاسلامية، ص ١٧١.
- (٦٢) احمد الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الاقصى واثار ذلك في بعض الجوانب الحضارية في العصور الوسطى، ص ٨٨.
- (٦٣) المقدسي، احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، ص ٩٢.
- (٦٤) الدكتور صالح احمد العلي، التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الاول الهجري، ص ٢٣١.
- (٦٥) العاني، المرجع السابق، ص ١٧٥.
- (٦٦) المقدسي، المصدر السابق، ص ٩٣.
- (٦٧) الدكتور صالح احمد العلي، المرجع السابق، ص ٢٣١.
- (٦٨) اليعقوبي، احمد بن واضح (ت ٢٨٤هـ)، البلدان، ط ٣، المطبعة الحيدرية، النجف، ١٩٥٧م، ص ٧٦.
- (٦٩) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ٢٩٢.
- (٧٠) المصدر نفسه، ج ٤، ص ٣٨٧-٣٨٨.
- (٧١) اليعقوبي، المصدر السابق، ص ٨٥.
- (٧٢) ياقوت الحموي المصدر السابق، ج ٤، ص ٣٦٧.
- (٧٣) المصدر نفسه، ج ٤، ص ١٧١.
- (٧٤) المقدسي، احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، ص ٩٨.
- (٧٥) اليعقوبي، البلدان ص ١٤٣-١٤٤.
- (٧٦) ياقوت الحموي معجم البلدان، ج ٣، ص ٤٣٣.

- (٧٧) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٥، ص ٣٨٥.
- (٧٨) المصدر نفسه، ج ٣، ص ٢٨٢-٢٨٣.
- (٧٩) المصدر نفسه، ج ١، ص ١٨٧.
- (٨٠) اليعقوبي، المصدر السابق، ص ٢٣٠-٢٣١.
- (٨١) المقدسي، احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، ص ٧٨.
- (٨٢) اليعقوبي، المصدر السابق، ص ٢٤٠-٢٤١.
- (٨٣) ياقوت الحموي، المصدر السابق، ج ١، ص ٣٢٦.
- (٨٤) المصدر نفسه، ج ٣، ص ٣٥١.
- (٨٥) نعيم زكي فهمي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب (اواخر العصور الوسطى) الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٣م، ص ١١٩.
- (٨٦) ادم، متز، الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمدعبدالهادي ابو ريدة، ط ٢، بيروت، ١٩٦٧م، ج ٢، ص ٣٦٥.
- (٨٧) جاك. س. ريسلر، الحضارة العربية، ترجمة غنيم عبدون، الدار المصرية للتأليف والترجمة، مصر، بلا.ت، ص ١٣٢.
- (٨٨) سعيد عاشور، مصر في عصر دولة سلاطين الممالك البحرية، القاهرة بلا.ت، ص ٢٠٨.
- (٨٩) ادم متز، الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري، ج ٢، ص ٣٦٣.
- (٩٠) سعيد عاشور، مصر في عصر دولة سلاطين الممالك البحرية، ص ٢٠٩.
- * خانفو: هو الاسم العربي الذي اطلق في القرنين الثالث والرابع للهجرة على مدينة (كانتون) ميناء الصين الواقعة على مصب النهر (سيكا ينغ) وتدعى باللغة الصينية (كوانغ تشو) كان هذا الميناء المركز التجاري الذي يصل الصين بالشعوب الاسيوية الغربية.
- * مليار: اقليم كبير عظيم يشتمل على مدن كثيرة منها: فاكثور ومنجورود وهسل، يجلب منها الفلفل إلى جميع الدنيا وهي في وسط بلاد الهند. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٥، ص ١٩٦.
- (٩١) شوقي عبد القوى عثمان. تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الاسلامية (١٤١-٩٠٤هـ / ١٤٩٨-٦٦١م). سلسلة عالم المعرفة، الكويت، ١٩٩٠م، ص ٩٠. كذلك

- ينظر: دراسات في تاريخ الحضارة العربية، لـ د. خاشع المعاضيدي ود. عبد الأمير دكسن ود. عبد الرزاق الانباري، الطرق التجارية البحرية، ٩٨٠ م، ص ٢٨.
- (٩٢) محمد جمال الدين سرور تاريخ الحضارة الاسلامية في الشرق، ط ٤، دار الفكر العربي، ٩٧١ م، ص ١٥٠.
- (٩٣) صالح احمد العلي، تاريخ الحضارة العربية الاسلامية، ط ١، مطبعة وزارة التربية، ٩٧٣ م، ص ٣٣٧.
- (٩٤) الاصمعي، عبد الملك بن قريب بن علي بن أصمع الباهلي (ت ٢١٧ هـ)، تاريخ العرب قبل الاسلام، تحقيق محمد حسن ال ياسين، ط ١، مطبعة المعارف، بغداد، ٩٥٩ م، ص ٢٨.
- (٩٥) صالح احمد العلي، المرجع السابق، ص ٣٢.
- (٩٦) نعيم زكي فهمي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب اواخر العصور الوسطى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٩٧٣ م، ص ١٣٩.
- (٩٧) يذكر ابن خرداذبة، ابو القاسم عبدالله (ت ٣٠٠ هـ)، المسالك والممالك، مطبعة بريل، لندن، ١٨٨٩، أعادت طبعها مكتبة المثنى، بغداد، ص ١٣٠، محطة يقال لها الشجرة بذل (الحليفة).
- * منزل بين ذي الحليفة وملل يسلكه الحاج، ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٢.
- (٩٨) يذكر ابن رسته، ابو علي أحمد بن عمر (ت ٣١٠ هـ)، الاعلاق النفيسة، لندن، ١٨٩١ م، ص ١٧٧-١٧٨ ان السيلال هي نفسها الروحاء.
- (٩٩) الادريسي، الشريف ابو عبدالله محمد (ت ٥٦٠ هـ)، نزهة المشتاق في اختراق الافاق، طبعة الجزائر، ٩٥٧ م، ويسمى أيضاً طريق العقبة، انظر ابن خرداذبة، ص ١٤٠.
- * نعمان وهو واد ينتهي ويصب إلى ودان، بلد غرة النبي ﷺ وهو بين مكة والطائف، وقيل واد لهذيل على ليليتين من عرفات. ياقوت الحموي، المصدر السابق، ج ٥، ص ٢٩٣.
- (١٠٠) الهمداني، صفة جزيرة العرب، ص ٣٠١.
- (١٠١) المصدر نفسه، ص ٣٠٢.
- (١٠٢) ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ١٤٧-١٤٨.

- (١٠٣) المصدر نفسه، ص ١٥٠.
- (١٠٤) وتذكر بأسم (الصفراء) الادريسي، نزهة المشتاق في أختراق الآفاق، ص ٣٥.
- (١٠٥) حقي اسماعيل ابراهيم، اسواق العرب التجارية في شبه الجزيرة العربية قبل وفي صدر الاسلام رسالة ماجستير، مقدمة إلى مجلس كلية الاداب، جامعة بغداد، ١٩٩٠.
- (١٠٦) نعيم زكي فهمي طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب اواخر العصور الوسطى، ص ١٤٢.
- (١٠٧) الدكتور عبد العزيز محمد حبيب والدكتور يوسف يحيى طعماس، جغرافية النقل والتجارة الدولية، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، جامعة بغداد، بيت الحكمة، ١٩٨٩م، ص ٣٤٤.
- (١٠٨) الدكتور حمدان عبد المجيد الكبيسي، اسواق بغداد حتى بداية العصر البويهى، منشورات وزارة الثقافة والفنون، بغداد، ١٩٧٩م، ص ١٨٢. كذلك ينظر: ابن حوقل، المسالك والممالك، ص ٢١، ص ٣٥، ٣٨، ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ١٥١.
- (١٠٩) الدكتور حمدان عبد المجيد الكبيسي، المرجع السابق، ص ٢٢٠.

قائمة المصادر والمراجع

القران الكريم.

أ- المصادر

- الاصمعي، عبد الملك بن قريب بن علي بن اصمع الباهلي (ت ٢١٧هـ).
- تاريخ العرب قبل الاسلام، تحقيق محمد حسن ال ياسين، ط ١، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٥٩م.
- ابن الاثير، عز الدين علي بن محمد (ت ٦٣٠هـ).
- الكامل في التاريخ، دار صادر، بيروت، ١٩٦٥م.
- ابن بطوطة، محمد بن عبدالله بن محمد بن ابراهيم اللواتي الطنجي (ت ٧٥٤هـ).
- رحلة ابن بطوطة، مصر، ١٩٦٤م.
- البلاذري، ابو العباس أحمد بن يحيى (ت ٢٧٩هـ).
- فتوح البلدان، تحقيق عبدالله وعمر أنيس الطباع، مؤسسة المعارف، بيروت، ١٩٨٧م.
- ابن خرداذبة، ابو القاسم عبدالله بن عبدالله (ت ٣٠٠هـ).

- المسالك والممالك، مطبعة بريل، لندن، ١٨٨٩، أعادت طبعه مكتبة المثنى، بغداد.
- الحاكم النيسابوري، أبو عبدالله محمد بن عبدالله (ت ٤٠٥هـ).
- المستدرک، حيدر آباد الدکن، الهند، ١٣٤١هـ.
- الادريسي، الشريف، ابو عبدالله محمد (ت ٥٦٠هـ).
- نزهة المشتاق في اختراق الافاق، طبعة الجزائر، ١٩٥٧م.
- الدينوري، ابو حنيفة احمد بن داود (ت ٣٨٢هـ).
- الاخبار الطوال، تحقيق عبد المنعم عامر، القاهرة، ١٩٦٠م.
- ابن رسته، ابو علي أحمد بن عمر (ت ٣١٠هـ).
- الاعلاق النفيسة، لندن، ١٨٩١م.
- السيوطي، الحافظ جلال عبدالرحمن (ت ٩١١هـ).
- تاريخ الخلفاء، تحقيق محمد محي الدين عبد الحميد، مكتبة الشرق الجديد، بغداد، ١٩٨٧م.
- الطبري، ابو جعفر محمد بن جرير (ت ٣١٠هـ).
- تاريخ الرسل والملوك، تحقيق محمد ابو الفضل ابراهيم، دار المعارف، مصر، ١٩٦٣م.
- القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (ت ٦٨٢هـ).
- آثار البلاد واخبار العباد، دار صادر، بيروت، ١٩٦٠م.
- المقدسي، ابو عبدالله شمس الدين محمد بن أحمد البشاري (ت ٣٧٥هـ).
- أحسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، بأعتناء دي غويه، ط ٢، بريل، لندن، ١٩٠٦م.
- ابن هشام، محمد بن عبد الملك (ت ٢١٨هـ).
- السيرة النبوية، تحقيق مصطفى السقا وآخرون، دار الفكر، بيروت، بلا.ت.
- الهمداني، ابو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب بن يوسف (ت ٣٣٤هـ).
- صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد بن عبدالله، مطبعة السعادة، القاهرة، ١٩٥٣م.
- ياقوت الحموي، شهاب الدين ابي عبدالله ياقوت الحموي الرومي البغدادي (ت ٦٢٦هـ).
- معجم البلدان، دار أحياء التراث العربي، بيروت- لبنان، بلا.ت.
- اليعقوبي، أحمد بن واضح (ت ٢٨٤هـ).

- البلدان، ط٣، المطبعة الحيدرية، النجف، ١٩٧٥م.

ب- المراجع الحديثة والمترجمة

- ابراهيم أحمد العدوي، قوات البحرية العربية، القاهرة، ١٩٦٣م.
- د.أحمد سوسة، حضارة العرب ومراحل تطورها عبر العصور، المكتبة الوطنية، بغداد، ١٩٧٩م.
- أحمد الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الاقصى واثر ذلك في بعض الجوانب الحضارية في العصور الوسطى، مجلة المؤرخ العربي، عدد ١٢، ١٩٨٠م.
- أدم، متز، الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبدالهادي ابو ريدة، ط٢، بيروت، ١٩٦٧م.
- أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، الكويت، ١٩٧٩م.
- جورج فاضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة د.يعقوب بكر، القاهرة، ١٩٥٦م.
- جورج، لوفران، تاريخ التجارة، ترجمة هاشم الحسيني، دار مكتبة الحياة، بيروت، بلا.ت.
- جاك.س.ريسler، الحضارة العربية، ترجمة غنيم عبدون، الدار المصرية للتأليف والترجمة، مصر، بلا.ت.
- حقي اسماعيل ابراهيم، اسواق العرب التجارية في شبه الجزيرة العربية قبل وفي صدر الاسلام، رسالة ماجستير، مقدمة إلى مجلس كلية الاداب، جامعة بغداد، ١٩٩٠م.
- د.حمدان عبد المجيد الكبيسي، اسواق بغداد حتى بداية العصر البويهي، منشورات وزارة الثقافة والفنون، بغداد، ١٩٧٩م.
- سعيد عبد الفتاح عاشور، المدينة الاسلامية واثرها في الحضارة الاوربية، مطبعة دار النهضة العربية، القاهرة.
- مصر في عصر دولة سلاطين الممالك البحرية، القاهرة، بلا.ت.
- شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الاسلامية، سلسلة عالم المعرفة، الكويت، ١٩٩٠م.

- صالح أحمد العلي، تاريخ الحضارة العربية الاسلامية، ط١، مطبعة وزارة التربية، ١٩٧٣م.
- التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الاول الهجري، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٥٣م.
- طه باقر، تاريخ العراق القديم، ط٢، بغداد، ١٩٥٩م.
- عبدالحليم النجار ومحمد يوسف موسى، العلم عند العرب واثره في تطور العلم العالمي، القاهرة، ١٩٦٢م.
- د.عبدالعزیز محمد حبيب ويوسف يحيى طعماس، جغرافية النقل والتجارة الدولية، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، جامعة بغداد، كلية الاداب، ١٩٨٩م.
- عادل محي الدين الالوسي، تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا حتى اواخر القرن الثالث عشر الميلادي، دار الشؤون الثقافية للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٨٤م.
- عبد الرحمن عبد الكريم العاني، عمان في العصور الاسلامية الاولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الاسلامية، رسالة دكتوراه، كلية الاداب، ١٩٧٥م.
- عبدالله بن العباس الجواري، تقدم العرب واستاذيتهم لاوروبا، بيروت، بلا.ت.
- فاروق عمر فوزي، تاريخ الخليج العربي في العصور الاسلامية الوسطى، ط٢، بغداد، ١٩٨٥م.
- فؤاد محمد الصفار، جغرافية التجارة الدولية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٣م.
- د.ليبيد ابراهيم أحمد، الخلافة الراشدة، مطابع دار الحكمة للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٩٠م.
- د.ليبيد ابراهيم أحمد ود.عبدالجبار ناجي، العمق التاريخي العربي لجزر الخليج الساحل الشرقي للخليج العربي، مطبعة دار الحكمة للطباعة والنشر، ١٩٩١م.
- نعيم زكي فهمي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب (اواخر العصور السوسطى)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٣م.
- محمد سعيد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الاقليمي، مصر، ١٩٥٦م.
- محمد جمال الدين سرور، تاريخ الحضارة الاسلامية في الشرق، ط٤، دار الفكر العربي، ١٩٧١م.