

الطرق التجارية عند العرب

أ.م.د. عمار لبيك ابراهيم

كلية الآداب / قسم التاريخ

المقدمة

الحمد لله والصلوة والسلام على محمد رسول الله ﷺ وعلى آله وصحبه وسلم. يبدو أن 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 اقصى بلاد الشام والحبشة، 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 إليه شعر قاله في انقرة، وكان لقريش رحلات احدها في الصيف والآخر في الشتاء قال تعالى: ﴿لَا يَأْتِي فَتَرَشٍ ۖ إِلَّا تَنْهِمُ مِّنْهُ ۖ الشَّتَاءُ وَالصَّيفُ﴾^(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 الإسلامي الحنيف ابان الفتوحات الإسلامية ودورهم في تعزيز او اصر 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 (الجواجم، الاسواق، دور العلم).

قسمت 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 المالك لابن خرداذة (ت ٣٠٠ هـ)، ومسالك المالك لابن حوقل (ت ٣٦٧ هـ).

اما المصادر الثانية وهي المعروفة بالكتب الجغرافية الوصفية وهي بدورها تقدم لنا صوراً مختلفة عن النشاطات والاحوال التاريخية، مثل احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم للاصطخري (ت ٣٤٦ هـ) ومعجم البلدان لياقوت الحموي (ت ٦٢٦ هـ).

اما المجموعة الثالثة من المصادر التي اعتمدت عليها وامتدت 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 الامانة مثل كتب رحلة ابن بطوطة (ت ٧٥٤ هـ) وغيرها.

هذا فضلاً عن العديد من المراجع الحديثة والمترجمة.

ومن الله التوفيق

الفصل الأول

معرفة العرب بعلوم البار واكتشاف الطرق البرية

المبحث الأول: العرب وعلوم البحار قبل الفتح الإسلامي

ان تاريخ الملاحة العربية كما يقول بعضهم موضوع متشعب في المكان والزمان، فقد كان العرب منذ اقدم العصور يصنون القوارب من الجلود أو جذوع الاشجار الم gioفة واستعملوا المجاذيف الصغيرة أو المرادى لتسهيل هذه القوارب، وقد تحسنت هذه القوارب عندما توغلوا داخل البحر حيث استعملوا الاشرعة والصوارى في تسهيلها.

وبالطبع فإن الموقع الجغرافي يساعد على تطور الملاحة في شواطئ الجزيرة العربية، الا انه مع هذا الموقع المهم الذي يساعد على الملاحة فإن 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 حضارتهم على ضفاف وادي النيل حيث بناوا 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 أيضاً من الهند وساحل الجزيرة العربية الجنوبي الواقع على الخليج والبحر العربي حيث ممالك سباً وحمير ومعين، ويعتقد علماء الاثار المصرية بأن الاثار التي تتعلق بالسفن القديمة. ترجع إلى بعض مئات وربما بضع الاف من السنين قبل عام ٣٠٠ ق.م. وتدلنا هذه الاثار 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 المجدفون 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 ترافق 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 احجام كبيرة يتم تسيرها بواسطة المجاذيف والأشرعة في ان واحد. وكانت القوارب الكبيرة تستخدم في نقل كتل الاحجار التي تستخدم في بناء المسالات. كما لجأ المصريون القدماء 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 بالمجاذيف، وكانت هناك بعض القوارب التي تستعمل لنقل الجنازات تحوي على غرفة صغيرة (كابينة). اما قوارب الفراعنة فكانت ذات شكل يدل على الابهة والفاخمة حيث كانت الالوان والزخرفة تتنقى بعناية فائقة. ومن ابرز اشكال الزخرفة التي كانت تستعمل في هذه السفن العين التي كانت ترسم في مقدمة القارب. كما قام المصريون القدماء

بتقسيم الاعمال بين البحارة. فكان هناك مدافن اول، وملاح، وعامل اشرعة، ومدافن 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 ريح الشمال السائدة ومن الجنوب إلى الشمال بمساعدة تيار النهر. وتمكنوا من ا يصل 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 تعبّر عن تفاصيل هذه الرحلة، وبدأت الرحلة التي استغرقت عامين أو لاً بتنطيف 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 منبهراً بكمية الهدايا التي ارسلتها حتشبسوت، وعادت السفن مرة اخرى إلى مصر محملة بخيرات هذه البلاد من اخشاب واسجار البخور والابنوس^(٧).

الاسرة الثامنة عشر من (١٥٨٠-١٣١٤ ق.م) وتكون من ١٤ ملكاً، هم الصمغ/ احمس الاول/ امنحوتب الاول/ تحوتmess الاول/ تحوتmess الثاني/ حتشبسوت/ تحوتmess الثالث، امنحوتب الثاني/ نحوتmess الرابع/ امنحوتب الثالث/ اخناتون/ سنج 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 (١٢٠٠-١٠٨٥ ق.م) وتكون 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 (٢٦٣ق.م - ٢٥٥ق.م) وت تكون من ٦ ملوك من المصريين الذين استعادوا حكم البلاد بعد طرد النوبيين. وفي عصرهم ازدهرت الحضارة وانتشرت 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 ثلاثة سنوات، ولاشك ان هناك محاولات مماثلة سبقت مثل هذه الرحلة.

وكانت مدرسة الاسكندرية القديمة (ابن العصر الهيليني اليوناني بطليموس) بمصر (يحتل الفترة من نهاية القرن الثالث قبل الميلاد حتى القرن الاول الميلادي) منارةً للعلم والثقافة وقد تخرج من هذه المدرسة فنيون برعوا في تخطيط الموانئ وقد اسهمت هذه المدرسة بثلاث اختراعات عظيمة تركت اثراها العظيم على الملاحة البحرية فيما بعد، اول هذه الاختراعات الاسطرباب، وثانيها تقدير محيط الارض على يد (امين متحف المدينة) الجغرافي ارانوسطين حوالي عام ٢٢٥ق.م وساعد ذلك على امكان قياس خطوط الطول والعرض وتقدير ابعاد الارض وثالثهما هو كتاب المخططي في الجغرافية بطليموس^(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 مكانيين في وقت واحد اولهما في الاسكندرية وفي اسوان وبقياس زاوية الظل والمسافة بين الموقعين امكن تقدير محيط الارض بما يعادل ٤٠٠٠٠ كيلومتر بحسبنا 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 الابنوس والعاج، ومن جنوب شرق شبه الجزيرة العربية الافلوبية والطيوب، ومن مصر الورق، ثم تنقلها السفن إلى مراكز الفينيقيين التجارية المنتشرة على شواطئ لبنان أو صقلية وسardinia 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) وميلوحا (السند)^(١٥).

وفي سنة (٧٠٥-٦٨١ ق.م) قام سنحاريب بجلب بعض الفينيقيين لغرض بناء السفن الكبيرة والقوية ثم جلب لها الملحنين 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 مثلًّا مشهورين بالملاحة في ذلك الوقت. «والاحساء، مدينة بالبحرين، معروفة مشهورة، كان اول من عمرها وحصنتها وجعلها قصبة 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 الملحنين 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 وعmaniيين في تجارةتهم البحرية مع الهند فقط بل شملت هذه التجارة القرن الافريقي وساحل افريقيا الشرقي وجزر الملايو واندونيسيا ويدهب 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 لاثني عشر مضت من شهر ربيع الاول عام الفيل الذي غزا فيه ابرهة الحبشي الكعبة المشرفة، ويقول اصحاب التوقيفات 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

بعد القرن السابع الميلادي نقطة تحول كبرى في تاريخ العرب السياسي والحضاري اذ خرجوا في هذا القرن من شبه جزيرة العرب إلى الامم الأخرى حاملين راية الاسلام. وقد قام صفوة من رجال المسلمين بالدعوة لركوب البحر لبث الدعوة الاسلامية. وقد بني العرب في هذه الفترة لهم مجدًا بحريًا عظيماً. وأخذت 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 إليه من عدة وعتاد^(١٩).

كما بрез العديد من علماء العرب الذين كتبوا في علوم البحر كالمسعودي (ت ٣٤٦هـ) الذي الف كتاب (مروج الذهب ومعادن الجوهر) وخصص بعض فصوله للكلام عن المد والجزر، ومن الجغرافيين الامميين 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 المناشر البحرية التي تكون مضيئة ليلاً لأرشاد السفن في منطقة الخليج العربي ويسمىها الخشبات^(٢٠).

وعرف العرب ايضاً التيارات المائية الصاعدة أو المبنقة 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 الأخرى^(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 الارضية في هذا الكتاب إلى البحر المغربي الخارج والشمالي وبحار طنجة وبريطانيا وافريقيا وبرقة ومصر والشام وهي متصلة بعضها ببعض ثم بحر القلزم والبحر الاخضر وبحر السند وبحر الهند وبحر الصين وبحر البصرة وبعضها متصل بعض وهو البحر الكبير ثم بحر خوارزم وبحر جرجان وطبرستان والدليم واحد ثم البحر المظلم^(٢٢).

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

وبرز ابو حامد الغناطي (ت ٦٥٥هـ) الذي الف كتاب (تحفة الالباب ونخبة الاعجاب) الذي تطرق فيه لبعض الظواهر الطبيعية البحرية، وذكرها بن محمد القزويني (ت ٦٨٢هـ) صاحب كتاب (عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات) حيث خصص قسم من كتابه هذا لوصف العواصف الحلزونية وبعض الحيوانات البحرية^(٢٤).

كما برع في هذه الفترة بعض الرحالة العظام مثل ابن بطوطة (ت ٧٤٤هـ) 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 امنياً إلى سوريا وفلسطين ثم الحجاز رجع بعد ذلك إلى العراق فليران وعاد مرة أخرى إلى العراق عن طريق الموصل ثم اخترق جنوبى الجزيرة العربية والخليج العربي ثم وصل مكة ثم مصر فسوريا وبعد ان اخترق اسيا الصغرى وصل شبه جزيرة القرم ثم صحب اميراً إفريقياً في زيارة القسطنطينية ثم توجه نحو شواطئ نهر الفولجا مخترقاً 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 إليه ان العرب قبل الاسلام قد ركبوa 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 بحررين من الطراز الاول حيث خبروا المنطقة

وتعلموا مواسم هبوب الرياح، لكن ركوبهم البحر كان لغرض التجارة والنقل البحري وليس للقتال، اذ 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 غزوائهم ووقائهم كلها كانت برية، وكتاب الخليفة عمر رض إلى معاوية يوضح لنا هذا: «اني لا احمل المسلمين على اعود نجرها النجار وجلظها الجفاظ يحملهم عدوهم إلى عددهم». كما كتب اليه: «لا والذى 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 رض الذي توجه لغزو بلاد فارس في اثنى عشر الفاً من المسلمين من غير اذن الخليفة، ثم عاد المسلمين إلى البصرة محملين بالعنائم، بعد ان فقدوا سفنهما التي عبروا بها الخليج العربي، فلما علم عمر رض غضب على العلاء، وكتب إلى عتبة: «ان العلاء بن الحضرمي حمل جنداً من المسلمين فأقطعهم اهل فارس، وعصاني، واظنه لم يرد الله بذلك، فخشية عليهم الا ينصروا ان يغلبوا وينشدوا- يقعوا موقعاً لا يخلص منه- فاندب اليهم الناس واضمهم اليك قبل ان يجتاحوا»^(٢٧).

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

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

شيء على الارض يستأند الله في كل يوم وليلة في ان يفيض على الارض فيغرقه، فكيف احمل الجنود في هذا البحر الكافر المستعصب، وتات الله لمسلم احب الى ما حوت الروم، فايلاك 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 رض 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 اللبناني 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/٦٥٤ استطاع المسلمين من احتلالها وابقاء حامية فيها ثم قاموا بتشييد مسجد، فكان اول غزو للمسلمين في البحر^(٣٢).

ويعد احتلال جزيرة قبرص ضمانة 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 اشتباك 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/٦٥٥) والتي انتهت بأول نصر اسلامي في معركة بحرية. وقد سميت هذه المعركة بذات

الصواري (والتي سميت بهذا الاسم لكثره صواري المراكب واجتماعها) والتي اتاحت
نناجها للمسلمين الفرصة في احتلال جزيرتي صقلية ورودس^(٣٣).

وفي زمن العباسيين امتدت الملاحة العربية من سواحل الشام حتى جبل طارق
واصبحت دجلة والفرات في زمن الخليفة المنصور منفذًا 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).

وتعتبر 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 والانحدار^(٣٥).

وقد برع بعض الملحقين العرب خلال هذه الفترة مثل شهاب الدين احمد بن
ماجد الذي ولد سنة ٤٤٠ م 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 الاقتصاد في اصول علم البحر وغيرها من الكتب التي تزيد على
الثلاثين مؤلفاً. وفي عام ٤٩٨ م قاد احمد بن ماجد بوصفه رباناً مراكب بعثة فاسكودي
كاما البرتغالية من الساحل الشرقي لأفريقيا حتى الساحل الغربي للهند.

ويذهب بعض الكتاب إلى القول إلى ان العالم الوريبي يعتقد بأن هذا الملاح قام
بهذا العمل بملئ رضاه نظراً لحبه للملحقين 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 الدليل أو المرشد
الملحي لمراكب فاسكودي كاما ولا لغيره من البرتغاليين حيث يقول «من الانصاف لأن
ابن ماجد للتاريخ ان نقر براءته من تهمة ارشاد البرتغال إلى طريق الهند»^(٣٦).

ومن الملحقين المشهورين ايضاً سليمان احمد المهرى المحمدى وهو من قبيلة
مهرة جنوبية 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 الراخر.

ومن الاختراعات المهمة التي ساعدت على تسهيل الملاحة البحرية هي بيت الابرة (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 اجرتها بعض علماء النبات انتقال نباتات إلى العالم الجديد لم تكن معروفة فيه من قبل وذلك قبل عصر كريستوف كولومبس بأمد بعيد وهذا دليل اخر يؤكد علماء النبات من ان تلك النباتات التي كانوا يشيرون إليها هي من النباتات التي كان العرب يزرونها كالنخيل وغيرها من الاشجار فقد عرف من العرب في تلك الفترة بالإضافة إلى رقيهم الثقافي والصناعي والسياسي وغيرها من امور عرفت عنهم كذلك رقيهم في علم الزراعة وتقنهم 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 إليها علماء النبات بذلك واصفع الایمان فأن أو ما ينقلونه معهم هو التمر كزاد يتزودون به فإذا وصلوا إلى هناك فأن 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 الصحف الامريكية في هذا المجال فقد ذكرت بعض الصحف الامريكية ان بعض تجار المسلمين الاتراك المتوجلين في مناطق (سيمو جوفل) في المكسيك عثروا في اثناء تجوالهم على قبيلة تتكلم العربية تقطن منطقة جبلية منيعة ولا تزال هذه القبيلة في عزلة عن العالم ولم تتصل بمن حولها وهي محافظة على عاداتها الشرقية وقد قال بعض افرادها للتجار المشار إليهم 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- الابلة ٢- البصرة ٣- قيس أو كيش ٤- سيراف ٥- هرمز ٦- البحرين ٧- صحار ٨- عمان ٩- عدن.

الابلة: تتمتع الابلة 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 الابلة البحري إلى عهد الاسكندر الاكبر^(٤١). ووصفتها البحار تيارجس في المائة الرابعة قبل الميلاد بانها مستودع تجارات الخليج^(٤٢) وتمتعت الابلة 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 رض سنة ١٦ هـ^(٤٤) وقد هيأها موقعها القريب من شط العرب ان تؤدي دوراً في التجارة البحرية بين العراق من جهة وجنوب شرق آسيا وايران^(٤٥)، فكانت ترد إليها تجارات الهند والصين وفارس وعمان واليمامه والبحرين لتوصلها إلى عاصمة الدولة بغداد عن طريق السفن النهرية. وقد تضاءلت اهمية ميناء الابلة بالتدريج واستبدلت بالبصرة فاصبحت الابلة 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 البحري 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 والعشر الميلاديين فبعد ان تحولت التجارة العالمية من البحر الاحمر إلى الخليج العربي والعراق، اصبحت هذه المدينة من اهم المدن الشرقية التجارية^(٤٩).

ومما زاد في أهمية سيراف الملاحة ان ميناءها كان صالحًا لرسو السفن الكبيرة، ومنها تحول البضائع إلى البصرة والإبلة 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: تحمل هرمز موقعًا جغرافيًا وتجاريًا جيدًا، اذ كانت بمثابة المجمع التجارى كرمان تأتيها البضائع والتجارات من الهند والصين ثم توزع منها بواسطة الطرق البرية التي تمر بها متوجهة إلى الاقاليم المجاورة كإقليم كرمان وسجستان وخراسان وبلاط فارس. فضلاً عن كونها فرصة (ميناء أو مرفأ) بحريًا^(٥٢).

وقد حد المقدسي موقع هرمز الجغرافي قائلاً انها كانت تبعد مسافة فرسخ واحد (حوالي ٣ أميال) عن البحر^(٥٣) وعلى هذا الاساس فانها كانت فرصة كرمان اذ كانت السفن والمراکب التجارية ترقى إليها وتنقل امتعة وسلعة الهند إلى ارجاء مختلفة^(٥٤).

البحرين: إقليم ممتد من جنوبى البصرة إلى عمان، وهي متصلة غرباً باليمامة وجنوباً بعمان وشمالاً بالبصرة وشرقاً ب المياه 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 يمثّلون 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 اهمية في اواخر العصر الساساني يرجع إلى عدة عوامل منها: قربها من شمال فارس واحتلال سكان البحرين بالساسانيين^(٥٨). ثم الخبرة الممتازة التي يتمتع بها سكان البحرين في صناعة السفن ومهاراتهم الملاحية وشجاعتهم امام العواصف^(٥٩).

وبعد استقرار الاسلام في البحرين في العصر الراشدي، اخذ العرب المسلمين 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 تتجه مع الهند حيث كان التجار يسرون سفنهم بمحاذاة سواحلها أو يفرغون السلع فيها ثم ينقلونها بالطريق البري^(٦١) وعلى العموم فقد اخذت اهمية البحرين تضعف بعد استقرار الدولة العربية الاسلامية وحل 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 قصبة عمان، ونزلة والسر وحفيت وديا وسلوت والقلعة وضنكان ومسقط وتؤام وسمد وجفار وغيرها^(٦٣). وعمان مدينة جليلة بها مرسى السفن من الصين والهند والزنج وليس على بحر الخليج اعلى منها وهي ديار الازاد^(٦٤) المشهورين بالملاحة، فكان لموقع عمان اثر في ازدهارها. فهي مواجهة لكل من الخليج العربي والبحر الاحمر، وهي ايضاً قريبة من الهند كما ان مياها عميقه 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 الواقفة على جانبي الخليج. كل ذلك جعلها المركز الرئيس للساحل الغربي من الخليج العربي، وكان لها 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 ومؤنة اليمن»^(٦٦) وهي اكبر مدن عمان واكثرها مالاً وهي قصبتها. ومما زاد اهمية صحار انها اقرب الموانئ العربية لرسو السفن الاتية من الهند الامر الذي ساعدتها على ان تصبح فوق كونها ميناء. مركزاً للتجارة مع الهند وافريقيا^(٦٧).

عدن: وهي ساحل صنعاء وبها مرفأ مراكب الصين وسلامط والمندب وغلافة والحردة والشرجة وهي شرجة القربيص وعثر والحسبة والسررين وجدة^(٦٨).

بـ- موانئ البحر الاحمر: ١- ايلة ٢- القلزم ٣- الطور ٤- القصير ٥- عيذاب ٦- جدة ٧- البخار ٨- الشعيبة.

ايلة: مدينة على ساحل بحر القلزم مما يلي الشام، وقيل هي اخر الحجاز وابن الشام^(١٩).

القلزم: بلدة على ساحل بحراليمن 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 وابلة مكان يعرف بتاران وهو اختى مكان في هذا البحر^(٢٠).

الطور: مدينة ساحلية يرجع تاريخها إلى أقدم العصور وهي الطور أو طور سيناء المصرية^(٢١).

القصير: موضع قرب عيذاب بينه وبين قوص قصبة الصعيد خمسة ايام وبينه وبين عيذاب ثمانية ايام، وفيه مرفأ سفن اليمن^(٢٢).

عيذاب: بلدة على ضفة بحر القلزم هي مرسى المراكب التي تقدم من عدن إلى الصعيد^(٢٣).

جدة: بلد على ساحل بحراليمن، وهي فرضة (ميناء أو مرفأ) مكة بينها وبين مكة ثلاثة ليال^(٢٤).

البخار: 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^(٢٥).

الشعيبة: وهو مرفأ السفن من ساحل بحرالحجاز، وهو كان مرفأ مكة ومرسى سفنها قبل جدة^(٢٦).

ج- موانئ بحر الروم: ١- عكا ٢- صور ٣- الموانئ المصرية ٤- المهدية 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 داخلة في البحر مثل الكف على الساعد يحيط بها البحر من جميع جوانبها الا الرابع الذي منه شروع بابها، وهي حصينة جداً ركينة لا سبيل اليها الا بالخذلان افتتحها المسلمون ايا م عمر بن الخطاب^ﷺ وهي معدودة من اعمال الاردن بينها وبين عكا ستة فراسخ، وهي شرقي عكا^(٧٨).

الموانئ المصرية:

الاسكندرية: حصن عالٍ 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 يصعدها بفرسه^(٧٩).

المهدية: وهي على ساحل بحر الروم داخله فيه كف على زند، عليها سور عالٌ 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 غابت دهراً مصرت في الاسلام في ايا 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 ثلاثة 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 البدوية القديمة

المبحث الأول: الطريق الأول/ طريق الصين- الخليج العربي

وهو من أقدم الطرق البحرية والذي يمتد من الصين- الهند- الخليج العربي ويمثل هذا الطريق التجارة الشرقية ويخدم هذا الطريق موانئ ومدن البصرة، الابلة، هرمز، سيراف، مسقط، قيس اوكيش على الخليج العربي ثم تبدأ فروعه النهرية من البصرة إلى بغداد^(٨٥)، وظلت البصرة بموقعها الممتاز عند التقائه 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 واوربا واهم السلع المتداولة هنا القرفة، الفلفل، الزنجبيل، الزعفران، الشمع، الحديد، السكر، الارز، جوز الهند، الاحجار الكريمة، اللبان، الجاوي، الانسجة الحريرية والقطنية كما يصلها من عدن النحاس، الزئبق، ومن فارس يصلها ماء الورد، الانسجة المطرزة، التافتة ومن البحرين الالائ الصغيرة والكبيرة ومن بلاد العرب الخيول^(٨٦) وتعتبر الابلة 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 أحدهما شمالاً بعد ان يترك البحر الاحمر عبر سيناء إلى دمشق ثم موانئ ساحل البحر الابيض المتوسط ويتجه الآخر عبر الصحراء إلى النيل والقاهرة ثم بالنيل ايضاً إلى الاسكندرية فاوربا^(٨٨)، الا ان هذا الطريق تعترضه صعوباتان:

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

الملاحة وقد ذلت الصعوبة الاولى بعد وصول السفن العربية إلى المحيط الهندي في وقت نضجت فيه المعلومات الجغرافية عن الملحة في البحر الشرقي وقد لام البحر 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 الابحار وسط هذا البحر. وطريق البحر الاحمر من اكثربالطرق 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 مررتين 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 فأن عدن مدخله الجنوبي واعتبرت من اكبر محطات التبادل التجاري والسلع بين الشرق ومصر (طريق البحر الاحمر)... فاوربا ومن اوربا إلى مصر ثم البحر الاحمر فعدن فالهند والصين. وترسو بعدن علامة على سفن الصين والهند سفن الحبشه والخليج العربي وشرق افريقيا وتقصد اسواقها ليلاً بسبب شدة الحر وتجار عدن يسافرون إلى الشام ومصر واثيوبيا والهند والصومال ومدن وموانئ الخليج العربي ويتواافر في اسواقها الحديد والنحاس والزئق والمرجان والملابس والعفاقير والتواابل والارز وجوز الهند والمسك ويتواسط السواحل الغربية للبحر الاحمر ميناء عيذاب^(٩٠).

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

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

هددت الحروب العديدة الطريق البري من شرق ووسط آسيا والهند إلى آسيا الصغرى والعراق هذا وقد وصلت السفن الصينية إلى جدة في البحر الأحمر وقد نشطت العلاقات التجارية من الرحلات المباشرة بين شرق وغرب آسيا التي يقوم بها الطرفان ووصلت بعثات الصين التجارية إلى الساحل الجنوبي لبلاد العرب والساحل الشرقي لأفريقيا حتى مقاديسو، كما أن السفن الصينية مررت بالخليج العربي ومدنه وموانئه وإن كانت معظم الرحلات تتوجه أساساً إلى البحر الأحمر ومصر والشام أما التجار العرب فقد ازدادت رحلاتهم إلى المياه الصينية خاصة بعد اغلاق الطريق البري نتيجة النزاعات. وقد كانت خانفو من أهم مراكز التجارة في الصين وتخرّج اسواقها بالحرير والمسك والعود والابنوس وخشب الصندل والكافور والخيزران، على أن هذا الطريق لم يكن معظمه امناً فلما نشطت صعوبة المواصلات في بعض أجزائه هي القضية الوحيدة إنما انتشرت القرصنة في بعض أجزائه عند البحرين والساحل الفارسي في الخليج العربي وكان القرصنة يلوفون في الشعب المختلفة في البحر وكذلك انتشرت في مياه الهند والسندي. وفي الهند على هذا الطريق انتشرت المدن والمراكم التجارية على ساحل ملبار^{*} - الساحل الغربي للهند وميناء قلقوط من ابرز موانئ هذا الساحل واكتسبت هذه المدينة شهرتها العالمية التي امتازت بها من تجارة التوابل والاحجار الكريمة الثمينة إضافة إلى انتاجها الوفير تصلها توابل وبهار الصين وجزر الهند الشرقية. وفي ولاية جوجرات 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 ويتأجر الأهالي باللؤلؤ والكافور ومختلف انواع الأدوية والمسك والاحجار الكريمة والياقوت والأنسجة القطنية والحريرية. والمدار بهذا الطريق لابد ان يمر بمسقط اكبر مراكز عمان التجارية وميناؤها التجاري.

ولقد كان الدور المبرز من نصيب العرب بعد الاسلام خاصة مكان نشاطهم التجاري في مختلف الموانئ تدعمه جاليات اسلامية استوطنت تلك الموانئ واتخذتها اوطناناً^(١).

الفصل الثالث

طرق التجارة البرية القديمة

المبحث الأول- اهم طرق التجارة البرية القديمة

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

اما الطريق البري المهم الثاني فهو الطريق الاتي من غرب اووربا إلى المشرق ويببدأ من بلاد الاندلس إلى طنجة عبر مضيق جبل طارق متجاوزاً المغرب الأقصى والوسط 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 حمت وجود طرق مواصلات ترتبط بين اجزاء شبه الجزيرة العربية وبينها وبين البلاد المجاورة ومن بين هذه العوامل:

- ١- السفر لأداء فريضة الحج حيث كان المسلمين يأتون من اقصى 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 الاقطان الخارجية مثل جنوب شرق اسيا والصين والى المناطق النائية في اووربا وواسط افريقيا.

٣- الرحلة في طلب العلم. فقد أصبح من التقاليد الراسخة في العالم الإسلامي 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 ابرههذا المنار ولـي الملك بعد ابيه الحارث الرانش هو «اول ملك نصب الاعلام وبني الاميل على الطرق والمناهـل فلذلك سمـي ذـا المنـار»^(٩٤) وفي الغالـب فـأن هذه الطرق تمتد في شـبه الجـزـيرـة العـرـبـيـة منـ الجنـوبـ الغـرـبـيـ إلىـ الشـمـالـ الشـرـقـيـ، أوـ منـ الجنـوبـ إلىـ الشـمـالـ مـتـجـنـبـةـ المـنـاطـقـ الصـحـراـوـيـةـ، سـالـكـةـ السـبـلـ التـيـ تـتـوـافـرـ فـيـهاـ المـيـاهـ وـتـقـلـ فـيـهاـ العـقـبـاتـ وـالـصـعـوبـاتـ وـتـمـرـ كـلـ هـذـهـ الـطـرـقـ بـالـعـدـيدـ مـنـ الـمـحـطـاتـ، حـيـثـ تـتـوـقـفـ فـيـهاـ الـقـوـافـلـ التـجـارـيـةـ لـغـرـضـ الـاـسـتـرـاحـةـ وـالـتـرـوـدـ بـالـمـاءـ وـالـقـوـتـ. وـلـمـ تـكـنـ الـجـزـيرـةـ فـيـ تـارـيـخـهاـ مـنـزـلـةـ عـنـ اـحـدـاـتـ الـبـلـادـ الـمـجاـوـرـةـ لـهـاـ فـيـ الـحـيـاةـ السـيـاسـيـةـ وـالـحـضـارـيـةـ، فـاـذاـ تـرـكـناـ الـحـدـيـثـ عـنـ صـلـاتـهـ بـالـعـالـمـ قـبـلـ اـلـاسـلـامـ بـفـضـلـ العـدـدـ الـكـبـيرـ مـنـ اـبـنـائـهـ الـذـيـنـ سـاـمـهـواـ بـالـفـتوـحـ وـصـارـواـ مـقـاتـلـةـ فـيـ الـدـوـلـةـ وـاـنـتـصـرـواـ فـيـ الـامـصـارـ، هـذـاـ بـجـانـبـ العـدـدـ الـكـبـيرـ الـذـيـ كـانـ يـمـرـ بـهـاـ سـنـوـيـاـ فـيـ طـرـيـقـ الـحـجـ..ـ

واخـيرـاـ فـأـنـ صـلـةـ جـزـيرـةـ الـعـرـبـ بـمـاـ يـجاـوـرـهـاـ ظـلـتـ وـثـيقـةـ بـفـضـلـ الـقـوـافـلـ التـجـارـيـةـ الـتـيـ كـانـتـ تـمـرـ بـهـاـ وـالـمـنـتـوـجـاتـ الـتـيـ كـانـتـ تـصـدـرـهـاـ^(٩٥).ـ وـتـعـدـ مـكـةـ الـمـكـرـمـةـ مـرـكـزاـ هـامـاـ مـنـ مـرـاـكـزـ تـجـارـةـ الشـرـقـ الـوـارـدـةـ بـطـرـيـقـ الـبـرـ منـ عـدـنـ وـمـنـ الشـامـ وـمـنـذـهـاـ لـلـبـلـحـ مـيـنـاءـ جـدـهـ وـتـصـلـ إـلـىـ مـكـةـ وـتـسـتـمـرـ إـلـىـ الشـامـ وـتـعـودـ بـسـلـعـ الشـامـ وـالـغـرـبـ الـأـوـرـبـيـ إـلـىـ عـدـنـ لـتـنـقـلـ بـدـورـهـاـ إـلـىـ الـهـنـدـ وـتـسـتـغـرـقـ الـرـحـلـةـ حـوـالـيـ (٥٠)ـ خـمـسـونـ يـوـمـاـ^(٩٦).

اما اهم الطرق التي تربط اجزاء الجزيرة فهي:

الطريق الغربي: يبدأ هذا الطريق من ظفار بمحاذة وادي حضرموت الرئيسي ثم إلى شبوة في اقصى الغرب من حضرموت، فيلتقي بالطريق الفرعى المؤدى 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 أبله والعرىش والجزء الشمالي من شبه جزيرة سيناء ليصل إلى مصر وبعضاها الآخر يمر عبر حائل في منحنى واسع لنفادى صحراء النفود ليصل إلى بابل.

الطريق الشرقي: يبدأ أيضاً من ظفار ويسير بمحاذاة ساحل عمان متوجهاً بالصحراء ومتوجهاً إلى القطيف التي كانت مرفأ، تقرع فيه البضائع القادمة من الهند ومن القطيف تنقل إلى ظفار، ثم إلى صنعاء ومنها إلى الحجاز ومن الجدير بالذكر أن 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 الحفيث ثم إلى ملل ثم السياله ومن السياله إلى الروحاء^(٩٨) ثم الرويشه ثم إلى جي ثم إلى عقبة ثم إلى انبة ثم العرج ثم إلى الطلون ثم إلى الشعيبا 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.. والآخر 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 أقصر من الطريق الاول.

٣- **الطريق من اليمن إلى مكة**

ترتبط اليمن بطرقين أحدهما على طريق نجد والآخر على تهامة وقد اولى الهمданى في كتابه صفة جزيرة العرب عنابة فائقة في وصفه هذين الطريقين^(١٠٠).
أ- طريق نجد ويبدأ هذا الطريق من صنعاء إلى ريدة ثم اثافت ثم حيوان ثم العمشية ومنها إلى صعدة ثم العرفه ثم الهجرة ثم سروم الفيض ثم إلى انجه ثم كنته ثم يميم ثم بنات حرب ثم الجداء ثم بيشه يعطان ثم تباله ثم القرحى 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، فاللوب ثم اسهل العرفة الصرح ثم راس الشقيقه ثم حرض ثم الحضوف ثم الهجر ثم العثر ثم بيض ثم زنيق ثم صنكان ثم المعقد ثم حلى ثم الجو ثم الروقة ثم إلى السرين ثم إلى المعجز ثم الخيال يم يلملم 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 هباة ثم إلى الشحر ثم إلى مخلاف كنده، ثم مخلاف عبد الله بن درجع، ثم مخلاف لحج، ثم عدن ابین (مغاص اللؤلؤ) ثم إلى مخلاف بني مجيد ثم إلى المنجله، ثم إلى مخلاف الركب، ثم إلى المندب، ثم إلى مخلاف زبیر ثم غالقة، ثم إلى مخلاف عك ثم إلى الحردة، ثم مخلاف حكم، ثم إلى عتر ثم إلى مرمى حلي، ثم إلى السرين ثم إلى اعيار، ثم إلى المد جاب، ثم إلى الشعيبة، ثم إلى منزل ثم إلى جدة ثم إلى مكة^(١٠٣).

٥- الطريق من اليمامة إلى مكة المكرمة:

يصف ابن خردادبه 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 القفيه ثم إلى سعتبراء^(١٠٤). ثم إلى السيد ثم إلى صهرا، ثم إلى شريفه ثم إلى القربيتين 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.

ه. 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 نهرية 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 الاناضول ليلتقي بالطرق القادمة من أوسط آسيا^(١٠٦).

وقد شهدت التجارة تطوراً كبيراً في العصور الوسطى (١٤٧٦-١٤٥٣) وتميزت التجارة في هذه الفترة عن سابقتها بتصدير واستيراد مواد الكساء والغذاء وتبادل اقتصادي أوسع وتداول نقدي أكثر واستخدم التجار وسائط نقل برية وبحرية أكثر تقدماً وأمناً.

وتركتز هذا التطور في اقاليم الدولة العربية الاسلامية في آسيا وافريقيا وأوروبا وفي الدول الاوربية^(١٠٧).

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

الاول/ الطريق الشرقي، من بغداد إلى همدان وقزوين والري ونيسابور، ومره وبحارى 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 والجاجز وجنوب الجزيرة العربية والخامس/ الطريق الغربي، من بغداد إلى الرقة ومنها إلى سوريا ومصر وشمال افريقيا، ثم يواصل هذا الطريق مسيرته عبر بلاد الاندلس، ثم يجتاز مضيق جبل طارق ليصل إلى

طنجة، وهناك طريق آخر ينطلق من بلاد الروس إلى شمال بحر قزوين والى جنوب جرجان وبخارى، وسمّرقدن ثم ينحدر إلى بغداد^(١٠٨).

وقد اهتمت الدولة العربية الإسلامية بإنشاء 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 سمرقدن، والانسجة الحريرية والغرفوري والرقيق والمسك والعفافير من الصين، والتوابل والاحجار الكريمة والسيوف من الهند، والمسك من التبت، والمنسوجات الحريرية وزيت الزيتون والسكر والزجاج من سوريا، والجمال والخيل والجلود والعنبر والعطور والسيوف والبرود من اليمن والمنسوجات الكتانية والصوفية من مصر، والسجاد والستائر والروح من ارمينيا، والسجاد والديباج من الروم، والرقيق والسيوف وانواع الفرو والشمع والقلانس والصمع من شرق اوربا، وفي المقابل صدر تجار بغداد الاقمشة القطنية والصوفية والكتانية والحريرية ولاسيما المناديل والارز والمعائم. كما صدرت الخزف والادوات الزجاجية والدهون والمعالجين والادوية والقمح والشعير والزيوت النباتية والحيوانية والعطور وماء الزعفران وماء السوس، وشراب العنب إلى اقاليم متعددة ومتباudeة^(١٠٩).

الذاتية

١. طرق التجارة القديمة عند العرب تتميز بامتدادها الشاسع وتنوع 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 يسرونها بمجاذيف صغيرة سموها (المردي) واستعملوا شراعاً مثلاً.
٣. وتكمّن أهمية البحث بأنه يعطي صورة واضحة عن دور العرب في اكتشاف طرق التجارة سواء البحرية منها أو البرية واندفعهم شرقاً إلى الصين ووصولهم إلى

الامريكيتين 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 القدمى يقدرون ان بلادهم تحيطها المياه من اغلب جوانبها، لذلك ركزوا البحر للاغراض التجارية والحربيه واعطوا البحر اهمية خاصة، وبرز منهم علماء وملحون 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.

مما يخص البحث

- (١) سورة قريش، الآية (٢، ١).
- (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 بنى 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، بلاط، 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 أبي 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 وآخرون، دار الفكر، بيروت، بلا. ت. ج ٢، ص ١٥٥. الحكم النيسابوري، ابو عبد الله محمد بن عبد الله (ت ٤٠٥هـ)، المستدرك، حيدر آباد- الدكن، 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) الطبرى، 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 امية، ولاه الرسول ﷺ البحرين، ولم يعزله ابو بكر ﷺ وولاه عمر ﷺ إلى ان مات سنة ٢١ هـ.
- (٢٧) المصدر نفسه، ج ٤، ص ٨١.
- (٢٨) الدكتور ليد ابراهيم احمد، الخلافة الراشدة، مطبع دار الحكمة للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٩٠ م، ص ١٣٥.
- (٢٩) الطبرى، تاريخ الرسل والملوك، ج ٤، ص ٢٥٩. كذلك ينظر، السيوطي، الحافظ جلال عبد الرحمن السيوطي (ت ٩١١ هـ)، تاريخ الخلفاء، تحقيق محمد محي الدين عبد الحميد، مكتبة الشرق الجديد، بغداد، ١٩٨٧ م، ص ١٥٥.
- (٣٠) الدكتور ليد ابراهيم احمد، المرجع السابق، ص ١٣٦.
- (٣١) المرجع نفسه، ص ١٣٧.
- (٣٢) البلاذري، ابو العباس أحمد بن يحيى (ت ٢٧٩ هـ)، فتوح البلدان، تحقيق عبدالله وعمر أنيس الطباع، مؤسسة المعرفة، بيروت، ١٩٨٧ م، ص ١٣٥.
- (٣٣) المصدر نفسه، ص ١٤٠، كذلك ينظر الطبرى، تاريخ الرسل والملوك، ج ٤، ٢٩١-٢٨٩.
- (٣٤) ابراهيم احمد العدوى، قوات البحرية العربية، ص ٢٥.
- (٣٥) المرجع نفسه، ص ١٤١.
- (٣٦) انور عبد العلم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ص ١٣٦.
- (٣٧) عبد الله بن العباس الجواري، تقدم العرب والصناعات واستاذيتهم لاوربا، بيروت، بلاط، ص ٣٤.
- (٣٨) سعيد عبد الفتاح عاشور، المدينة الاسلامية واثرها في الحضارة الاوروبية، 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 احمد العلي، التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الاول الهجري، مطبعة المعرفة، بغداد، ١٩٥٣ م، ص ٢٣٢.

- (٤٢) عادل محى 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) الطبرى، 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 و اخبار العباد، دار صادر، بيروت، ١٩٦٠م، ص ٣٤٢.
- (٤٩) عادل محى 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 واثر ذلك في بعض الجوانب الحضارية في العصور الوسطى، مجلة المؤرخ العربي، عدد ١٢، ١٩٨٠م، ص ٩٠.
- (٥١) عادل محى 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) المقسي، ابو عبدالله شمس الدين محمد بن أحمد البشاري (٣٧٥هـ)، احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، بأعتماد دي غويه، ط ٢، بربيل، 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) المقسي، 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 واثر 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 واثر 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) اليقoubi، احمد بن واصع (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) اليقoubi، 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) اليقoubi، البلدان ص ١٤٣ - ١٤٤.
- (٧٦) ياقوت الحموي معجم البلدان، ج ٣، ص ٤٣٣.

- (٧٧) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج٥، ص٣٨٥.
- (٧٨) المصدر نفسه، ج٣، ص٢٨٢-٢٨٣.
- (٧٩) المصدر نفسه، ج١، ص١٨٧.
- (٨٠) اليعقوبي، المصدر السابق، ص٢٣٠-٢٣١.
- (٨١) المقدسي، احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، ص٧٨.
- (٨٢) اليعقوبي، المصدر السابق، ص٢٤٠-٢٤١.
- (٨٣) ياقوت الحموي، المصدر السابق، ج١، ص٣٢٦.
- (٨٤) المصدر نفسه، ج٣، ص٣٥١.
- (٨٥) نعيم زكي فهمي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب (واخر العصور الوسطى) الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٣م، ص١١٩.
- (٨٦) ادم، متر، الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبدالهادي ابو ريدة، ط٢، بيروت، ١٩٦٧م، ج٢، ص٣٦٥.
- (٨٧) جاك. س. ريسير، الحضارة العربية، ترجمة غنيم عبدون، الدار المصرية للتأليف والترجمة، مصر، بلاط، ص١٣٢.
- (٨٨) سعيد عاشور، مصر في عصر دولة سلاطين المماليك البحريّة، القاهرة بلاط، ص٢٠٨.
- (٨٩) ادم متر، الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري، ج٢، ص٣٦٣.
- (٩٠) سعيد عاشور، مصر في عصر دولة سلاطين المماليك البحريّة، ص٢٠٩.
- * خانفو: هو الاسم العربي الذي اطلق في القرنين الثالث والرابع للهجرة على مدينة (كانتون) ميناء الصين الواقعة على مصب النهر (سيكا ينخ) وتدعى باللغة الصينية (كونغ تشو) كان هذا الميناء المركز التجاري الذي يصل الصين بالشعوب الاسيوية الغربية.
- * مليبار: اقليم كبير عظيم يشتمل على مدن كثيرة منها: فاكنور ومنجرور ودهسل، يجلب منها الفلفل إلى جميع الدنيا وهي في وسط بلاد الهند. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج٥، ص١٩٦.
- (٩١) شوقي عبد القوى عثمان. تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الاسلامية (٤١-٤٩٨هـ/١٤٩٨م). سلسلة عالم المعرفة، الكويت، ١٩٩٠م، ص٩٠. كذلك

- ينظر: دراسات في تاريخ الحضارة العربية، لـ د.خاشع المعايضي ود.عبد الامير دكسن ود.عبد الرزاق الانباري، الطرق التجارية البحرية، ١٩٨٠م، ص ٢٨.
- (٩٢) محمد جمال الدين سرور تاريخ الحضارة الاسلامية في الشرق، ط٤، دار الفكر العربي، ١٩٧١م، ص ١٥٠.
- (٩٣) صالح احمد العلي، تاريخ الحضارة العربية الاسلامية، ط١، مطبعة وزارة التربية، ١٩٧٣م، ص ٣٣٧.
- (٩٤) الاصمعي، عبدالمالك بن قریب بن علي بن أصم الباهلي (ت ٢١٧هـ)، تاريخ العرب قبل الاسلام، تحقيق محمد حسن ال ياسين، ط١، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٥٩م، ص ٢٨.
- (٩٥) صالح احمد العلي، المرجع السابق، ص ٣٢.
- (٩٦) نعيم زكي فهمي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب او اخر العصور الوسطى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٣م، ص ١٣٩.
- (٩٧) يذكر ابن خرداذبة، ابو القاسم عبدالله (ت ٣٠٠هـ)، المسالك والممالك، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٨٩، أعادت طبعها مكتبة المثلث، بغداد، ص ١٣٠، محطة يقال لها الشجرة بدل (الحليفة).
- * منزل بين ذي الحليفة وملل يسلكه الحاج، ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٢.
- (٩٨) يذكر ابن رسته، ابو علي أح مد بن عمر (ت ٣١٠هـ)، الاعلاق النفيسة، ليدن، ١٨٩١م، ص ١٧٧ - ١٧٨ ان السياله هي نفسها الروحاء.
- (٩٩) الادريسي، الشريف ابو عبدالله محمد (ت ٥٦٠هـ)، نزهة المشتاق في اختراق الافق، طبعة الجزائر، ١٩٥٧م، ويسمى ايضاً طريق العقبة، انظر ابن خرداذبة، ص ١٤٠.
- * نعمان وهو واد ينتهي ويصب إلى ودان، بلد غزة النبي ﷺ وهو بين مكة والطائف، وقيل واد لهذيل على ليلتين من عرفات. ياقوت الحموي، المصدر السابق، ج ٥، ص ٢٩٣.
- (١٠٠) الهمданی، صفة جزيرة العرب، ص ٣٠١.
- (١٠١) المصدر نفسه، ص ٢٠٣.
- (١٠٢) ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ١٤٧ - ١٤٨.

- (١٠٣) المصدر نفسه، ص ١٥٠ .
- (١٠٤) وتنظر بأسم (الصراء) الادريسي، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ص ٣٥ .
- (١٠٥) حقي اسماعيل ابراهيم، اسواق العرب التجارية في شبه الجزيرة العربية قبل وهي صدر الاسلام رسالة ماجستير، مقدمة إلى مجلس كلية الاداب، جامعة بغداد، ١٩٩٠ .
- (١٠٦) نعيم زكي فهمي طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب او اخر 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 الحكم، ١٩٨٤م، ص ٣٤٤ .
- (١٠٨) الدكتور حمدان عبد المجيد الكبيسي، اسواق بغداد حتى بداية العصر البوبي، منشورات وزارة الثقافة والفنون، بغداد، ١٩٧٩م، ص ١٨٢ . كذلك ينظر: ابن حوقل، المسالك والممالك، ص ٢١، ٣٥، ٣٨، ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ١٥١ .
- (١٠٩) الدكتور حمدان عبد المجيد الكبيسي، المرجع السابق، ص ٢٢٠ .

قائمة المصادر والمراجع

القرآن الكريم.

أ- المصادر

- الاصمعي، عبدالملك بن قریب بن علی بن اصم 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 انيس الطباع، مؤسسة المعرفة، بيروت، ١٩٨٧م .
- ابن خرداذبة، ابو القاسم عبدالله بن عبدالله (ت ٣٠٠هـ) .

- المسالك والممالك، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٨٩، أعادت طبعه مكتبة المثلثي، بغداد.
- الحاكم النيسابوري، ابو عبدالله محمد بن عبدالله (ت ٤٥٠ هـ).
- المستدرك، حيدر آباد الدكن، الهند، ١٣٤١ هـ.
- الادريسي، الشريفي، ابو عبدالله محمد (ت ٥٦٠ هـ).
- نزهة المشتاق في اختراق الافق، طبعة الجزائر، ١٩٥٧ م.
- الدبيوري، ابو حنيفة احمد بن داود (ت ٣٨٢ هـ).
- الاخبار الطوال، تحقيق عبد المنعم عامر، القاهرة، ١٩٦٠ م.
- ابن رسته، ابو علي احمد بن عمر (ت ٣١٠ هـ).
- الاعلاق النفيسة، ليدن، ١٨٩١ م.
- السيوطي، الحافظ جلال عبدالرحمن (ت ٩١١ هـ).
- تاريخ الخلفاء، تحقيق محمد محي الدين عبد الحميد، مكتبة الشرق الجديد، بغداد، ١٩٨٧ م.
- الطبرى، ابو جعفر محمد بن جرير (ت ٣١٠ هـ).
- تاريخ الرسل والملوك، تحقيق محمد ابو الفضل ابراهيم، دار المعارف، مصر، ١٩٦٣ م.
- القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (٦٨٢ هـ).
- آثار البلاد واخبار العباد، دار صادر، بيروت، ١٩٦٠ م.
- المقدسي، ابو عبدالله شمس الدين محمد بن أحمد البشاري (ت ٣٧٥ هـ).
- أحسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، بأعتناء دی غویه، ط ٢، بريل، ليدن، ١٩٠٦ م.
- ابن هشام، محمد بن عبد الملك (ت ٢١٨ هـ).
- السيرة النبوية، تحقيق مصطفى السقا وآخرون، دار الفكر، بيروت، بلاط.
- الهمداني، ابو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب بن يوسف (ت ٣٣٤ هـ).
- صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد بن عبدالله، مطبعة السعادة، القاهرة، ١٩٥٣ م.
- ياقوت الحموي، شهاب الدين ابى عبدالله ياقوت الحموي الرومي البغدادي (ت ٦٢٦ هـ).
- معجم البلدان، دار أحياء التراث العربي، بيروت- لبنان، بلاط.
- اليعقوبي، أحمد بن واضح (ت ٤٢٨ هـ).

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

- بـ- المراجع الحديثة والترجمة
- ابراهيم أحمد العدوى، قوات البحرية العربية، القاهرة، ١٩٦٣ م.
 - د.أحمد سوسة، حضارة العرب ومراحل تطورها عبر العصور، المكتبة الوطنية، بغداد، ١٩٧٩ م.
 - أحمد الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الاقصى واثر ذلك في بعض الجوانب الحضارية في العصور الوسطى، مجلة المؤرخ العربي، عد٢١، ١٩٨٠ م.
 - أدم، متر، الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبدالهادي ابو ريدة، ط٢، بيروت، ١٩٦٧ م.
 - أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، الكويت، ١٩٧٩ م.
 - جورج فاضل حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة د.يعقوب بكر، القاهرة، ١٩٥٦ م.
 - جورج، لوفران، تاريخ التجارة، ترجمة هاشم الحسيني، دار مكتبة الحياة، بيروت، بلا.ت.
 - جاك.س.ريسلر، الحضارة العربية، ترجمة غنيم عبدون، الدار المصرية للتأليف والترجمة، مصر، بلا.ت.
 - حفي اسماعيل ابراهيم، اسواق العرب التجارية في شبه الجزيرة العربية قبل وفي صدر الاسلام، رسالة ماجستير، مقدمة إلى مجلس كلية الاداب، جامعة بغداد، ١٩٩٠ م.
 - د.حمدان عبد المجيد الكبيسي، اسواق بغداد حتى بداية العصر البوبي، منشورات وزارة الثقافة والفنون، بغداد، ١٩٧٩ م.
 - سعيد عبد الفتاح عاشور، المدينة الاسلامية واثرها في الحضارة الاوربية، مطبعة دار النهضة العربية، القاهرة.
 - مصر في عصر دولة سلاطين المماليك البحرية، القاهرة، بلا.ت.
 - شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الاسلامية، سلسلة عالم المعرفة، الكويت، ١٩٩٠ م.

- صالح أحمد العلي، تاريخ الحضارة العربية الإسلامية، 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 و محمد يوسف موسى، العلم عند العرب واثره في تطور العلم العالمي، القاهرة، ١٩٦٢م.
- د.عبدالعزيز محمد حبيب و يوسف يحيى طعماس، جغرافية النقل والتجارة الدولية، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، جامعة بغداد، كلية الاداب، ١٩٨٩م.
- عادل محي الدين اللوسي، تجارة العراق البحري مع اندونيسيا حتى اواخر القرن الثالث عشر الميلادي، دار الشؤون الثقافية للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٨٤م.
- عبد الرحمن عبد الكريم العاني، عمان في العصور الإسلامية الاولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الإسلامية، رسالة دكتوراه، كلية الاداب، ١٩٧٥م.
- عبدالله بن العباس الجواري، تقدم العرب واستنادتهم لأوربا، بيروت، بلا.
- فاروق عمر فوزي، تاريخ الخليج العربي في العصور الإسلامية الوسطى، ط٢، بغداد، ١٩٨٥م.
- فؤاد محمد الصفار، جغرافية التجارة الدولية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٣م.
- دلبيد ابراهيم أحمد، الخلافة الراشدة، مطبع دار الحكمة للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٩٠م.
- دلبيد ابراهيم أحمد و د.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 الوسطى)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٣م.
- محمد سعيد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الاقليمي، مصر، ١٩٥٦م.
- محمد جمال الدين سرور، تاريخ الحضارة الإسلامية في الشرق، ط٤، دار الفكر العربي، ١٩٧١م.