صفحة من علاقات البصرة التجارية الخارجية في العصر الاسلامي الوسيط

(البصرة واقطار الخليج العربي)

الدكتور عبد الجبار ناجي
كلية الاداب ـ جامعة البصرة

في رواية اوردها ياقوت الحموى عن نافع بن الحارث بن كلدة[1] الثقفى ، ان رجلا من بنى سدوس قدم على الخليفة عمر بن الخطاب حينما كان يفكر فى اختيار مصر للمسلمين الفاتحين فى بلاد فارس وقال له «يا امير المؤمنين انى مررت بمكان دون دجلة فيه قصر وفيه مسالح للعجم يقال له الخريبة ويسمى ايضا البصرة بينه وبين دجلة اربعة فراسخ له خليج بحرى فيه الماء الى اجمة قصب .... فاعجب ذلك عمر ... الخ الرواية[2]» . ان هذه الرواية التاريخية وغيرها من الروايات تشير الى عدد من المؤشرات بالغة الاهمية بالنسبة الى صفات المنطقة التى تأسست فيها البصرة .

١ـ ان اهمية هذا الراوى تكمن فى انه كان من الاتباع الاوائل الذين رافقوا القائد العربى عتبة بن غزوان الى الخريبة ، وله دار مشهورة داخله فى مسجد البصرة . وهناك رواية تذهب الى القول بأن نافعا هذا اختط مسجد البصرة . انظر البلاذرى : فتوح البلدان ـ السعادة ١٩٠٩ ـ ص ٣٤١ ، ٣٤٣ .

٢ـ معجم البلدان ـ ت. فستنفيلد ـ ج١ ص ٦٣٧

وفيما يتعلق الامر بموضوع العلاقة التجارية بين هذه المدينة واقطار الخليج العربى ، فانها ـ اى الرواية ـ ترسم صورة واضحة للموقع الجغرافى الذى تحتله البصرة ، ثغر الخليج العربى ، الذى اسبغ على هذه المدينة نعمة الاتصال بالعالم الخارجى عن طريق هذا الممر البحرى بسهولة ويسر هذا من جهة ، كما ان هذا الموقع اعطى البصرة والعراق معطيات وتطورات اجتماعية واقتصادية جيدة خلال العصور الاسلامية المختلفة ·

ان بحث العلاقات التجارية والاقتصادية بين البصرة والعالم الخارجى خلال العصر الوسيط واسع ويتطلب دراسات متصلة اخرى ، لذا فأننا سوف نقصر هذا البحث على تناول صفحة من هذه العلاقات وهى تلك المتعلقة بالطرق البرية والبحرية بين البصرة وعدد من اقطار الخليج العربى ·

وما دام الامر يتعلق بالمكانة التجارية التى احتلتها البصرة وبالعطاء الذى قدمته لعدة قرون بعد تأسيسها فى المجال المذكور فأن المرء يتساءل عما اذا كانت هذه المدينة قد اسست اصلا او اختيرت من قبل مؤسسيها الاوائل لكونها تقع على الخليج العربى وتتمتع بمؤهلات تجارية خاصة ام لشىء اخر ؟ يبدو فى الواقع، ومن خلال تقصى الروايات التاريخية الاولى التى تؤشر الى التطورات والمراحل العمرانية التى مرت بها مدينة البصرة عبر فترات تاريخية مختلفة ، ان الغرض من تأسيسها لم يكن بسبب مركزها التجارى وحيويتها الاقتصادية بل لمكانتها العسكرية· وان الخليفة الثانى والقائد العربى عتبة بن غزوان كانا يهدفان من وراء ذلك ان يكون للمسلمين الفاتحين مصر او قاعدة تسهل

عليهم خط العودة بعد انتهاء الحروب · وكما يروى ابو عبيدة ان عتبة كتب الى الخليفة عمر «انه لابد للمسلمين من منزل يشتون به اذا شتوا ، ويكنسون فيه اذا انصرفوا من غزوهم ···(٣)» وعلى هذا ، وحسبما يتضح من الروايات التاريخية ، فأن عتبة قدم الى الخريبة (المنطقة التى تأسست فيها البصرة) وبرفقته عدد قليل نسبيا من المحاربين ؛ كما انه اتخذ وجماعته فى البداية بيوتهم من الخيام والفساطيط(٤) · ذكر البلاذرى انه لم يكن للمسلمين انئذ اى(٥) بناء · وفى المرحلة العمرانية التالية تبدلت مادة البناء الى القصب «فكانوا اذا غزوا نزعوا ذلك القصب وحزموه ووضعوه حتى يرجعوا من الغزو ، فأذا رجعوا اعادوا بناءه(٦) ···» بعد ذلك مرت البصرة بالمرحلة العمرانية الثالثة والتى استكملت فيها دورها المدينى حينما اتخذ اللبن والطين والآجر والحصى مواد لبناء البيوت والمنشئات الاخرى(٧) ···

ومع كل هذا فأن الصفة التجارية للبصرة ، باعتبارها الميزة الاساس التى امتازت بها المدينة ، واستفادتها من موقعها الخليجى لم تظهر بشكل فعال فى ذلك الوقت (اى خلال الفترة الاموية) بل فى المرحلة التاريخية التى تلتها (زمن العباسيين) · فأن العباسيين باتخاذهم بغداد والعراق مركزا لدولتهم بدلا من دمشق

٣ـ ابو عبيدة عند البلاذرى : فتوح ص ٣٤١ · وعوانه بن الحكم عند ياقوت ج١ ص ٦٤٠

٤ـ البلاذرى ص ٣٣٦

٥ـ نفس المصدر والصفحة

٦ـ نفس المصدر ص ٣٤٢

٧ـ نفس المصدر ص ٣٤٢ ـ ٣٤٤ ·د· صالح أحمد العلى ـ التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية فى البصرة فى القرن الاول الهجرى ـ بغداد ١٩٥٣ ـ ص ٢٦، ٢٧ ، ٣٠ ·

والشام نقلوا معهم مركز الثقل التجارى البحرى من البحر الابيض المتوسط كما كان سائدا الى الخليج العربى ، هذا من جهة ثم ينبغى علينا ان لا نتجاهل اهتمام العباسيين وتشجيعهم التجار والاعمال التجارية وخاصة خلال المراحل الاولى لدولتهم ؛ ويرجع هذا الاهتمام بدرجة كبيرة الى :ـ

١ـ القفزات والتطورات الاجتماعية والاقتصادية التى اخذت تظهر على طبيعة تكوين المجتمع الاسلامى حينذاك ٠

٢ـ تزايد حاجات وطلبات الطبقات الغنية والمترفة الى المواد والبضائع الكمالية الاجنبية ٠

وبذلك خدمت هذه العوامل وعوامل اخرى مدينة البصرة خدمة فعالة فجعلتها تقفز قفزات حضارية واسعة مستفيدة من موقعها الجغرافى المهيمن على الخليج العربى بواسطة نهرها شط العرب ومدينتها التاريخية القديمة الابلة ؛ وكذلك هيمنتها على الطرق البرية الاتية من الشرق الى الغرب وبالعكس لا سيما طرق الحج الى مكة المشهور(٨) ٠ فانتقلت المدينة من معسكر قبلى بسيط الى ميناء العراق المهم الذى يتم عن طريقه الاتصال بالعالم الخارجى وتوسعت علائقها التجارية فأدى الى تغيرات اجتماعية واقتصادية متميزة ٠ فالتاريخ يحدثنا عن نشوء مؤسسات تجارية معقدة كالاسواق والصيارفة والبنوك ٠ ولم يقتصر دور البصرة كمدينة مستوردة فحسب بل استطاعت ايضا ان تقدم عددا من مواردها الزراعية ومنتجاتها الصناعية اساسا للتصدير الى مختلف الارجاء

٨ـ انظر الاصطخرى : المسالك ص ٢٧ ٠ ابن رسته ـ الاعلاق النفيسة ص ١٨٢ المقدسى : أحسن التقاسيم ص ١٠٨ ، ٢٥١ ٠ ياقوت ـ معجم البلدان ج١ ص ٦٥٢

فأصبحت مثلا مشتهرة بتمورها وخزها وبزها وبصناعة الانسجة الاخرى كالفوط وصناعة العطور(٩) ... الخ . فهذا ابن حوقل الجغرافى المشهور يرى بأن «للبصرة من استفاضة الذكر بالتجارة والمتاع والمجالب والجهاز الى سائر اقطار الارض ما يستغنى بشهرته عن اعادته وذكره(١٠)» . ويقول المقدسى ما نصه «الم تسمع بخز البصرة وبزها وطرائفها وبارزها ، هى معدن اللآلى والجواهر وفرضة البحر ومطرح البر وبها يصنع الراسخت والزنجفر والزنجار والمرداسنج ومنها تحمل التمور الى الاطراف والحناء ولها خز وبنفسج وما ورد(١١)» . ويقدم صاحب حدود العالم قائمة عما تنتجه البصرة وتصدره وخاصة الاحذية والفوط والمنسوجات القطنية(١٢) .

ولا مندوحة ونحن نتطرق الى الصلات التجارية بين البصرة وعدد من اقطار الخليج العربى ان نثمن ما قدمه الجغرافيون المسلمون القدامى وبعض الادباء والكتاب من معلومات ذكية وغنية ؛ فالاصطخرى وابن حوقل وابن خرداذبه قدموا فى «المسالك» تفصيلات الطرق البرية والبحرية بين البصرة والخليج العربى ، كذلك الحال بالنسبة الى ابن الفقيه الهمدانى فى كتابه

٩ـ انظر د. صالح العلى ـ الانسجة فى القرنين الاول والثانى للهجرة ـ مجلة الابحاث ج١٤/١٩٦١ ص ٥٨٩ كذلك :ـ

Serjeant : Islamic Textiles ; in Ars Islamica vol. 9 1942 — p. 90

والدكتور عبد العزيز الدورى ـ تاريخ العراق الاقتصادى ص ١٣٤

١٠ـ المسالك والممالك ص ١٦١

١١ـ احسن التقاسيم فى معرفة الاقاليم ص ١٢٨

١٢ـ Minorsiky : Hudud Al — Alam PP. 138—39

«البلـدان» وابن رسته فى كتابه «الاعلاق النفيسة» والمقدسى فى كتابه «احسن التقاسيم» · اما الجاحظ ، الاديب البصرى المشهور، فقد اتحفنا بكتابه التجارى المهم الموسوم «التبصر فى التجارة(١٣)» الذى تناول فيه واردات العراق وصادراته ، وتكلم عن الذهـب والفضة والاحجار الكريمة والمنسوجات ، وللجاحظ ايضا رسالـة فى مدح(١٤) التجار ·

يقع على ساحل الخليج العربى الغربى عدد من المراكز التـى تميزت بسمعة تجارية مهمة منذ الفترات القديمة وخلال العصور الاسلامية المختلفة نخص بالذكر منها البحرين ومدنها المهمة هجـر والاحساء والقطيف وجزيرة اوال واليمامة ثـم عمان وبصـورة خاصة مدينة دبا وصحار · فى الوقت الذى احتلت فيه سـيراف وجزيرة قيس الواقعتان على الساحل الشرقى من الخليج مكانـة متميزة كمراكز تجارية ·

ترتبط البصرة باقطار الخليج العربى من جهة وبالعالـم الخارجى من الجهة الاخرى من خلال طريقين احدهما الطريـق البـرى والاخر الطريق البحرى · وانـه من الواضـح ان الطرق البرية اذا قورنت بالطرق البحرية اسهل واكثـر ربحا للتاجر اذا مـا توفر عدد من الظروف الملائمـة واهمها الاستقرار السياسى وقوة السلطة المركزية فـى ملاحقتها اللصوص وقطـاع الطرق،

١٣ـ تحقيق حسن حسنى عبد الوهاب ـ مجلة المجمع العلمى العربى بدمشـق ج١٢ ص ٣٢٦ ـ ٣٥١ ـ كما ان هناك ترجمة فرنسية للكتاب قام بها الاستاذ شـارل بـلا ، بعنوان

Le Kitab al — Tabassur bi'l—Tigara attribute to al—Gahiz in Arabica (1954) pp. 153—65

١٤ـ رسائـل الجاحظ ـ الرسالة السادسة ـ القاهرة ١٣٢٤ هـ

والاخر توفر موارد المياه لا سيما فى الطرق التى تقطع الصحارى بالاتجاه نحو البحرين او عمان او اليمن او مكة • وفى التاريخ شواهد عديدة تشير الى اهتمام المسئولين واصحاب الشأن بأقامة السواقى وتجهيز المحطات بالمياه الصالحة للشرب على طول الطريق(١٥) • ولتوضيح الاثار السلبية التى تتركها الفوضى السياسية على التجارة يمكننا ان نشير الى الحالة فى العراق خلال القرن الرابع الهجرى/العاشر الميلادى • ففى هذه الفترة وما بعدها مرت على العراق فترات سياسية عصيبة وقلقة مما ادت الى تشجيع الطامعين واللصوص والقبائل البدوية على مهاجمة القوافل التجارية ، وهذا بدوره ادى الى نكوص الحركة التجارية عموما والى خوف التجار فى المجازفة بتجاراتهم وبضائعهم • ولهذا نجد ان البعض منهم وجد فى قوافل الحجاج اثناء موسم الحج خير وسيلة يستطيع من خلالها ممارسة اعماله التجارية بسلامة وضمان فأصبحت قوافل الحجاج تضم اعدادا كبيرة من التجار •

ومما تجدر الاشارة اليه ان خطورة اى طريق ، وقلة الموارد المائية فيه يؤديان الى اندثاره واضمحلال اهميته ، فأبن حوقل يحدثنا عن الطريق الصحراوى بين البصرة والبحرين ويشير الى انه «غير مسلوك كان الى هذه الغاية وهو قفر(١٦)» •

كانت البحرين خلال العصور الاسلامية تشمل منطقة واسعة وتضم عددا من المدن والمراكز المهمة ، فقد ذكر الجغرافيون ان الاحساء والقطيف وهجر وبيشه والخرج والارة وجزيرة اوال من

١٥ـ انظر سبط بن الجوزى ـ مخطوطة اسطنبول رقم 29072 مجلد ١١ ورقة ١٤٧ ـأـ كذلك
Bowen : The life and times of Ali b. Isa the good vizier (1928) p. 128

١٦ـ المسالك ص ٣٥

بين المدن الواقعة ضمن منطقة البحرين · ومن الاشارات القليلة التي وردت في الكتب الجغرافية والتاريخية يظهر ان هناك علائق تجارية نشطة وفعالة بين البصرة والبحرين · فقد ورد بأن قرامطة البحرين كان لهم ، خلال القرن الرابع الهجري، ديوان(١٧) (مركز لفرض الضرائب وجبايتها من التجار والمارة) على الحدود البصرية البحرانية · وان هذه الضرائب تشكل موردا اقتصاديا غنيا لهم · اما ابن حوقل فانه يقول عن البحرين «ان فيها اموال وعشور* ووجوه ومرافق وقوانين ومراصد وضروب مرسومة من الكلف الى ما يصل اليهم من بادية البصرة والكوفة(١٨)» كما ويجدر أن لا نغفل أهمية طريق البصرة الذاهب الى مكة سنويا وهو طريق الحج اذ انه يلتقي مع الطريق الخارج من البحرين والمتوجه الى مكة ايضا في منطقة الضرية كما ذكر ابن رسته(١٩) · ويشير الرحالة ناصر خسرو في القرن الخامس للهجرة/الحادي عشر الميلاد بأن الاحساء كانت تصدر الفوط الى البصرة واقطار(٢٠) اخرى ·

يبدو ان هناك طريقين بريين يربطان البصرة بالبحرين احدهما يسير عبر الصحراء والاخر بمحاذاة الساحل · اما الطريق الاول فانه قصير قدر مسافته ابن حوقل بأحدى عشرة مرحلة ، يمر فيه الخارج من البصرة بعبادان ثم يدخل البادية الى البحرين ويعلق الاصطخري وابن حوقل على هذا الطريق بأنه

١٧ـ ابن حوقل ـ صورة الارض ـ القسم الاول ـ ص ٢٥ ـ ٢٦ · كذلك مسالك اعمالك ص ٢١

* هكذا وردت الكلمات في النص والاصح اموالا وعشورا ووجوها ·· وضروبا

١٨ـ صورة الارض ـ القسم الاول ـ ص ٢٥

١٩ـ الاعلاق النفيسة ص ١٨٢

٢٠ـ سفرنامه ـ ت· يحيى الخشاب ـ ص ١٤٣ · انظر ايضا
Serjeant : Islamic textiles, vol. 9 p. 90

كان غير مسلوك الى فترتهما وانه ايضا مقفر(٢١) . ولعله يمكن القول بأن المشكلة الرئيسة التى تعترض هذا الطريق بحيث جعلته غير مشجع للقوافل هى فقدان الموارد المائية فيه . ويستطرد ابن حوقل فى تفضيل الطريق الثانى الساحلى فيقول انه جيد ومسافته تقدر بثمانى عشرة مرحلة وانه يمر «فى قبائل العرب ومياههم وهو مسلوك عامر غير انه مخوف(٢٢)» . ان المسافة المذكورة اعلاه تستغرق ، حسبما جاء عند ياقوت ، خمسة عشر يوما(٢٣) على الابل ، اما المحطات والمراكز التى يمر بها الطريق البرى فقد ذكرها ابن الفقيه الهمدانى على الشكل التالى :- البصرة ثم عبادان ثم الخط ثم القطيف ثم الاره ثم هجر ثم البينونة ثم الزاره ثم جواثا ثم السابور ثم دارين ثم الغابة ثم قصبة هجر الصفا والمشقر والشبعان والمسجد الجامع فى المشقر(٢٤) .

بالاضافة الى الطرق البرية الانفة الذكر فأن هناك طريقا بحريا يربط البصرة بالبحرين وله من الاهمية ما يجعله يفوق كثيرا الطريق البرى . على الرغم من وجود بعض المخاطر التى تواجهها السفن التجارية الاتية الى البصرة والخارجة منها، فهناك بالقرب من عبادان قبل دخول السفن الى نهر شط العرب تتواجد منعطفات ضيقة وهوارات وتشكل خطرا بليغا للسفن التجارية . وقد تحدث عدد من الجغرافيين عن هذه الظاهرة وكيف استطاع اصحاب الشأن التغلب عليها وتسهيل عملية مرور السفن ، فيقول الاصطخرى ضمن حديثه عن الصفات التى يمتاز بها الخليج

٢١- الاصطخرى : الاقاليم - ١٨٣٩ - ص ١٥ . المسالك ٣٥
٢٢- ابن حوقل - المسالك - ص ٣٥
٢٣- ياقوت الحموى - معجم البلدان ج٤ ص ٩٥٣
٢٤- البلدان - ليدن - ص ٣٠

العربى ما نصه «وفى هذا البحر هوارات كثيرة ومعاطف صعبة اشدها ما بين جنابة(٢٥) والبصرة، فانه مكان يسمى هور جنابة وهو مكان مخوف لا تكاد تسلم فيه سفينة عند هيجان البحر(٢٦)» . اما بالنسبة الى الطريقة التى تهيأت للتغلب على تلك الصعوبة فأن هؤلاء الجغرافيين يذكرون بأنه تم انشاء برج من الخشب اطلقوا عليه اسم الخشبات التى تقع على بعد ستة اميال من عبادان يصف الاصطخرى هذه الخشبات بقوله انها «اربع خشبات منصوبة قد بنى عليها مرقب يسكنه ناطور يوقد بالليل ليهتدى به ويعلم به المدخل الى الدجلة(٢٧) ...» اما المسعودى فأنه يسمى هذه الظاهرة (الهواره) بالجرارة(٢٨) ويصفها بأنها «دخله فى فم البحر مما يلى الابله وعبادان عليها اناس يوقدون النار بالليل على خشبات كالكراسى فى جوف البحر(٢٩)» . وقد رأى ناصر خسرو هذا البرج فى القرن الخامس للهجرة عند خروجه من البصرة متوجها الى بلاد فارس وقال بأن هذه الخشبات «تتكون من اربعة اعمدة كبيرة من خشب الساج على هيئة المنجانيق . وهو مربع قاعدته متسعة وقمته ضيقة ، ويرتفع على سطح البحر اربعين ذراعا ، وعلى قمته حجارة وقرميد* مقامة على عمد من خشب كأنها سقف ، ومن فوقها

٢٥ـ يصفها ياقوت الحموى بأنها فرضة ترسو فيها مراكب من يريد فارس وتقع على الساحل الشرقى للخليج العربى . معجم البلدان ج٢ ص ١٢٢

٢٦ـ الاقاليم ص ١٦ . كذلك ابن حوقل ـ مسالك ص ٣٨ . ايضا صورة الارض القسم الاول ـ ص ٤٧

٢٧ـ الاقاليم ص ١٦ . ابن حوقل المسالك ص ٣٨

٢٨ـ من المحتمل ان تكون الجزارة ، كالتى ورد ذكرها عند البلاذرى فى فتوح البلدان ـ ص ٣٥١ ـ والتى كانت تقع فى مدخل نهر الابله قبل حفرة

٢٩ـ مروج الذهب ومعادن الجوهر ـ باريس ـ ج١ ص ٢٣٥ ـ كذلك
Hasan, H. A History of Persian Navigation (London 1928) p. 110

* هكذا وردت فى النص والصحيح كما اعتقد وقدمه

اربعة عقود يقف بها الحراس(٣٠)» ويستطرد ناصر خسرو فـــى توضيح السبب الذى من اجله اسست تلك الخشبات فيقول بأنهـا لسببين «احدهما ، انه بنى فى جهة ضحلة يضيق البحـر عندها ، فاذا بلغتها سفينة كبـيرة ارتطمت بالارض • ففى الليل يشعلون سـراجا فى زجاجة بحيث لا تطفئه الرياح ، وذلك حتى يـــراه الملاحون من بعيد فيحتاطون وينجون ، والثـانى ، ليعرف الملاحون الاتجاه ، ولـيروا القرصان ان وجدوا فيتقونهم بتحويل اتجـــاه السفينـــة(٣١)» •

لـم تقتصر مكانة البحرين التجارية على ارتباطها بالبصـرة وبقية الاجزاء بواسطة الطرق البرية ، بل انها احتلت ايضـــا مكانة كبـيرة فى النقل البحرى • اذ ان جزيرة اوال ــ التى كانت تابعة لهـا ــ تقف فى طريق كل سفينة تجارية تذهب الى البصرة او تخرج منها الى عمان وسـيراف والهند وافريقيا • وفى هـــذه الجزيرة كـان لحكومة البحريـن ديـوان (مركز لجمع الضرائب) ويشـير الجغرافى ابن حوقل الى ان هذه الضرائب المفروضة عـلى التجارات المارة بجزيرة اوال كانت عالية(٣٢) جدا • ويمر الطريق البحرى الذاهب الى البحرين بالخط التالى :ــ من البصرة تتجـــه سفن صغار الى الابلة بواسطة نهر الابلة ، ثـم تنقل البضائع الى سفن اكبر فى الابلة فتخترق نهر شط العرب الى الخليج العربى، وقد قدرت المسافة بين البصـرة وعبادان على فـم الخليج ، بـ ١٢ فرسخا (كل فرسخ يقدر بثلاثة اميال) ، ومن عبادان الى موضـــع

٣٠ــ سفرنامه ص ١٥١

٣١ــ نفس المصدر والصفحة

٣٢ــ المسالك والممالك ص ٢١ • انظر ايضا

Miles : The countries and tribes of the Persian Gulf (London 1919) vol. I p. 127

الخشبات التى تبعد فرسخين عن عبادان ، ثم تدخل السفينة البحر ومنه الى مدينة البحرين(٣٣) .

امتدح ياقوت الحموى اليمامة بقوله انها احسن بلاد الله ارضا واكثرها خيرا(٣٤) وشجرا ، وتشتهر بصورة خاصة بالحنطة التى تسمى بيضاء اليمامة والتمر اليمامى(٣٥) . وهى تبعد عن البصرة بحوالى ١٦ مرحلة . ترتبط اليمامة بالبصرة بطريق برى وصفه الجغرافى ابن رسته وبين المحطات التى يمر بها فقال : يبدأ الطريق من البصرة الى المنجشانية وطوله ٨ أميال ثم الى الحفير ومسافته ١٠ أميال ثم الى الرحيل ٢٨ ميلا ثم الى الشجى ٢٩ ميلا ثم الى الخرجاء ٢٣ ميلا ثم الى حفر ابى موسى ٢٦ ميلا ثم الى ماويه ٣٢ ميلا ثم الى ذات العشر ٢٩ ميلا ثم الى الينسوعه ٢٣ ميلا ثم الى السمينه ٢٩ ميلا ثم الى النباح ٢٣ ميلا ثم الى العوسجه ١٩ ميلا ثم الى القريتين ٢٢ ميلا . وهنا يتفرع الطريق الى فرعين احدهما يذهب الى مكة والاخر يعدل الى الشريعه ثم الى صراة ثم الى سعير ثم الى الثنية ثم الى السيح ثم الى حديثه ثم الى العرض وهو عرض اليمامة(٣٦) . والظاهر ان هناك طريقا بريا اخر اقصر من الطريق السالف الذكر يصف ابن خرداذبه محطاته فيقول انه يبدأ من البصرة الى منزل ثم الى كاظمة ثم الى منزل ثم الى منزل ثم الى منزل ثم الى القرعاء ثم الى طخفه ثم الى الصمان ثم الى منزل ثم الى منزل ثم الى منزل ثم الى جب التراب ثم الى منزل ثم الى منزل ثم الى سليمة ثم

٣٣ـ ابن خرداذبه : المسالك والممالك ـ ١٨٨٩ ص ٦٠

٣٤ـ معجم البلدان ج٤ ص ١٠٢٨

٣٥ـ ابن الفقيه الهمدانى ـ البلدان ـ ص٢٦

٣٦ـ ابن رسته : الاعلاق النفيسة ص ١٨٠ ، ١٨٤

الى النباك ثم الى اليمامة(٣٧) .

أما عمان ، تلك المنطقة المشهورة التى تتمتع بموقع تجارى مهيمن على الخليج العربى ، فأن علاقاتها التجارية مع البصرة كانت فعالة ونشطة خلال العصور الاسلامية الوسطى وظلت كذلك الى فترات متأخرة. وهناك عدد من الاستشهادات التاريخية والجغرافية المؤيدة(٣٨) . ومن مدن عمان المهمة التى يتكرر ذكر اهميتها ورخائها فى الكتب الجغرافية مدينتا صحار ودبا ، فيذكر ياقوت الحموى ان دبا مدينة قديمة مشهورة وهى سوق من اسواق(٣٩) العرب ، فى حين يقول عن صحار بأنها قصبة عمان «ليس على بحر الصين بلد اجل منه عامر ، اهل ، حسن ، طيب ، نزه ذو يسار وتجار وفواكه واسواق عجيبة(٤٠) . وترتبط البصرة بعمان بطريقين احدهما يرى وصفه ابن خرداذبه وقدامه وذكرا محطاته على الشكل الاتى :- البصرة ثم السبخه - وتقع بين عمان والبحرين - ثم قطر ثم العقير ثم ساحل هجر ثم مسلحه (او مسيلحه) ثم القريتين (او القرى) ثم حسان ثم خليجه ثم المغرس ثم عصى ثم المقر - ثم الزابوقه ثم عرفجا ثم الحدوته ثم عبادان ثم البصرة(٤١) .

٣٧- ابن خرداذبه : المسالك ص ١٥١ : نبذة من كتاب الخراج وصنعة الكتابة ص ١٩٣

٣٨- أنظر الصولى : اخبار الراضى والمتقى - ١٩٣٥ - ص ٢٤٤ . التنوخى: نشوار المحاضرة - دمشق - ج٨ ص ١٤٧ - ١٤٨ . العمرى - مسالك الابصار - مخطوطة اسطنبول No. 3417 ورقة ١٤-١٥ ، ٣٣ . ايضا Chauju —Kua : Chinese and Arab trade in the 12th and 13th centuries, p. 15 — Wilson : The Pesian Gulf, p. 57—58

٣٩- ياقوت الحموى - معجم البلدان ج٢ ص ٥٤٣

٤٠- نفس المصدر والصفحة

٤١- المسالك والممالك ص ٦٠ ، نبذة من كتاب الخراج ص ١٩٣

والى جانب هذا الطريق البرى هناك طريق بحرى مشهور وحيوى فى مجال نقل التجارات من البصرة الى عمان وبالعكس . والطريق حسبما وصفه ابن خرداذبه يبدأ من البصرة (بواسطة نهر شط العرب) الى عبادان (والمسافة بينهما ١٢ فرسخا ، بعد ذلك تصل السفينة الى موضع الخشبات) (والمسافة بين عبادان والخشبات فرسخان) ، بعدئذ تدخل الخليج العربى ثم الى الدردور (والمسافة ١٥٠ فرسخا) ثم الى عمان (والمسافة ٥٠ فرسخا[٤٢]) .

ولعله من المناسب فى هذا الصدد ان ننهى بحث العلاقات التجارية بين البصرة وبعض اقطار الخليج العربى بالاشارة الى الوصف الذى قدمه سليمان التاجر ، رحالة الخليج العربى الذائع الصيت ، المتعلق بالطريق البحرى واظهار اهميته فى نقل التجارات الى الخارج ، وقد اقتبس ابن الفقيه الهمدانى نفس النص من رحلة سليمان التاجر فى كتابه البلدان يقول سليمان التاجر «ان اكثر السفن الصينية تحمل من البصرة وعمان وتعبأ بسيراف وذلك لكثرة الامواج فى هذا البحر وقلة الماء فى مواضع منه ، فاذا عبىء المتاع استعذبوا الماء الى موضع منها يقال له مسقط وهو اخر عمان وبين سيراف وهذا الموضع نحو مائتى فرسخ ، وفى شرقى هذا البحر فيما بين سيراف ومسقط من البلاد سيف بنى الصفاق وجزيرة ابن كاوان ، وفى غربى هذا البحرجبال عمان . وفيها الموضع الذى يسمى دردور وهو مضيق من جبلين تسلكه السفن الصغار ولا تسلك فيه الصينية ، وفيه جبلا كسير وعوير فاذا جاوزت الجبال صرت الى موضع يقال له صحار عمان .... ومن بلاد عمان فتختطف السفينة منها الى بلاد الهند[٤٣]» .

٤٢ـ المسالك ص ٦٠

٤٣ـ سلسلة التواريخ ـ باريس ١٨١١ ـ ص ١٤ـ١٦ ، البلدان ص ١١