

مرفأ بغداد

في العصر العباسي الأول

مقدمة

كان بناء بغداد سنة (١٤٥هـ/٧٦٢م)، واتخاذها عاصمة للخلافة العباسية من قبل الخليفة العباسي أبي جعفر المنصور (١٣٦هـ/٧٥٣م-١٥٨هـ/٧٧٤م)، أثره البالغ في تطور الملاحة البحرية والنهرية في العراق والخليج العربي، لاسيما عندما ارتبطت بغداد مائياً بواسطة نهري دجلة والفرات بمراكز الملاحة البحرية في الخليج العربي وبحر العرب، كالإبلة وصحار ودارين. فأصبح لبغداد مرفأ، ذا صلة بالخليج العربي وبحر العرب ومنه إلى المحيط الهندي. وقلة هم المؤرخين والباحثين اللذين تطرقوا بالتفصيل إلى وجود ودور مرفأ أو ميناء بغداد في النشاط التجاري والعسكري للدولة العباسية، رغم تحول النشاط التجاري البحري - بعد انتقال عاصمة الخلافة الإسلامية إلى بغداد - من البحر الأحمر إلى الخليج العربي، وصعود بغداد كمركز تجاري عالمي، على طريق الحرير البري والبحري.

د. عماد علو الربيعي (*)

الإشكالية:

هل يمكن القول أن لبغداد مرفأ كانت ترفأ إليه سفن الموصل والبصرة؟ وبماذا تميز مرفأ أو ميناء بغداد من الناحية الجغرافية؟ وما هي أبرز الموانئ التي كانت ذا صلة مباشرة بميناء بغداد؟

هدف البحث:

يهدف البحث إلى إلقاء الضوء على الأهمية التجارية لميناء أو مرفأ بغداد، وأثره في ازدهار اقتصاد الدولة العباسية وتطور علاقاتها بالدول والخواضر العالمية، فضلاً عن أثر ميناء بغداد في تطور الملاحة النهرية والبحرية في منطقة الخليج العربي.

فرضية البحث:

انطلق البحث من فرضية مفادها أن مرفأ بغداد، لعب دوراً محورياً في النشاط الاقتصادي التجاري والاجتماعي لعاصمة الخلافة العباسية بغداد، بفضل الموقع الجغرافي المتميز لمدينة بغداد.

منهج البحث:

لمعالجة هذا الموضوع والبحث في حيثياته اعتمدنا على المنهج التاريخي في البحث العلمي، مستعينين أيضاً بالمنهج الوصفي لتتبع ورصد الأحداث التاريخية ذات الصلة بموضوع البحث.

هيكلية البحث:

اعتمدنا في معالجة موضوعنا على خطة تتكون من مقدمة وثلاثة مباحث بالإضافة إلى خاتمة وقائمة المصادر والمراجع، وجاء ترتيب المباحث على النحو التالي:

المبحث الأول: الأهمية الاستراتيجية لبغداد في العصر العباسي

المبحث الثاني: الأهمية التجارية لميناء بغداد.
المبحث الثالث: أنواع السفن والمراكب في ميناء بغداد.

الكلمات المفتاحية: بغداد، الخلافة العباسية، أبو جعفر المنصور، نهر دجلة، باب الشعر.

المبحث الأول

الأهمية الاستراتيجية لبغداد في العصر العباسي

كان لبناء بغداد سنة (١٤٥هـ/ ٧٦٢م) واتخاذها عاصمة للخلافة العباسية^(١) من قبل الخليفة العباسي أبي جعفر المنصور (١٣٦هـ/ ٧٥٣م - ١٥٨هـ/ ٧٧٤م)، أهميته الجغرافية والاستراتيجية، بسبب توسطه مدناً

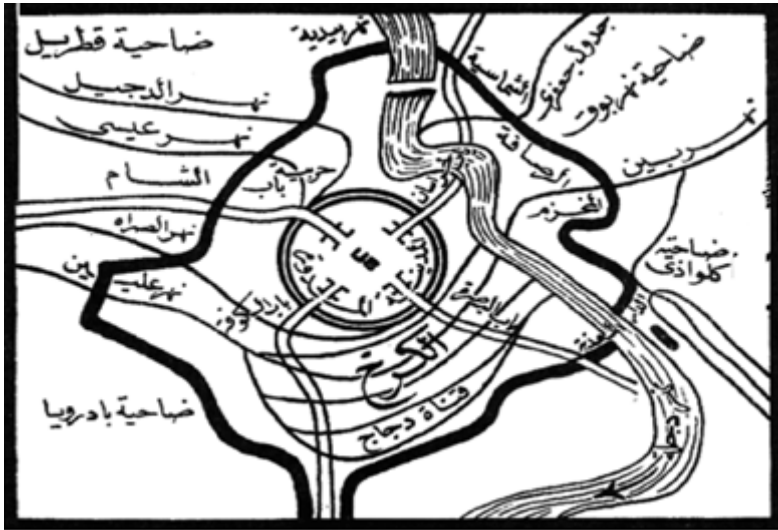
حضارية إنسانية كبرى، كما جعل بغداد تتبوأ موقعاً متوسطاً بين تلك المدن، الأمر الذي شكل بيئة ملائمة لتطور الإنسان وإنجازاته الحضارية والفكرية، كما شكل أثراً بالغاً في تطور الملاحة النهرية في نهري دجلة والفرات، فضلاً عن الملاحة البحرية في الخليج العربي والمحيط الهندي، لاسيما عندما ارتبطت بغداد مائياً بواسطة نهري دجلة والفرات بمراكز الملاحة البحرية في الخليج العربي كالإبلة وصحار ودارين.

ويقول مؤسس مدينة بغداد الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور (٩٥-١٥٨هـ/ ٧١٣-٧٧٥م)^(٢)، في وصفه لموقع مدينة بغداد الإستراتيجي، عندما نزل وضرب عسكره على الصراة وخط المدينة ووكل بكل ربع قائداً، فقال: «هذا موضع معسكر صالح هذه دجلة ليس بيننا وبين الصين شيء، يأتينا فيها كل ما في البحر وتأتينا الميرة من الجزيرة وأرمينيا وما حول ذلك، وهذا الفرات يجيء فيه كل شيء من الشام والرقّة وما حول ذلك»، واستطرد قائلاً: بأنها مشرعة للدين، كلما يأتي في دجلة من واسط والبصرة والأبلة والأهواز وفارس وعمان واليامة والبحرين، وما يتصل بذلك فإليها ترقى وبها ترسي... فالحمد لله الذي ذخرها لي. وقال أبو جعفر أيضاً: «هذه دجلة ليس بيننا وبين الصين شيء يأتينا فيها كلما في البحر»^(٣).

وبذلك يكون الخليفة أبو جعفر المنصور قد انتبه إلى أهمية الموقع الاستراتيجي لعاصمته بغداد على ملتقى الطرق التجارية؛ ليست فقط البرية منها بل النهرية والبحرية، لأن ذلك يكفل تمويل أسواقها، ويسهل الاتصال بينها وبين أنحاء الدولة، ويشجع التجارة التي أصبحت تسلك طريق الخليج العربي بعد انتقال مركز الخلافة من دمشق إلى بغداد. هذا الوعي الاستراتيجي للخلفاء العباسيين بمستقبل الدور الاستراتيجي لموقع مدينة بغداد في بناء اقتصاد الدولة، جعل من بغداد مركزاً نموذجياً للتجارة الدولية وهذا بفضل تنظيم اتصالها بالخليج العربي عن طريق شبكة هامة من الأنهر والقنوات الملاحية، عمودها الفقري نهري دجلة والفرات اللذان يصبان في الخليج العربي^(٤). فأصبح لبغداد ميناءً ذا صلة بالخليج العربي، أشار إليه، ياقوت الحموي (٥٧٤هـ/١١٧٨م - ٦٢٦هـ/١٢٢٩م)، في كتابه معجم البلدان، بأن مينائها كان يقع في منطقة باب الشعير، وهي محلة ببغداد فوق مدينة المنصور، كانت ترفأ إليها سفن الموصل والبصرة^(٥). وكانت تنساب في جانبي بغداد أنهار كثيرة، منها الواسعة التي تتسع لسيّر السفن الصغيرة والزوارق، ومنها الضيقة التي هي بالسواقي أشبه منها بالأنهار.

وكان ميناء^(٦) بغداد يرتبط بنهر الفرات عن

طريق نهر عيسى الذي يجري من الفرات على مقربة من الأنبار حتى يصب في دجلة، وأول نهر يتشعب منه نهر الصراة، وهو من أشهر أنهار بغداد، وهو الطريق الأوسع للسفن التي تأتي من الفرات إلى دجلة أو تذهب منها إليه. والنهر الثاني الذي يتفرع من نهر عيسى هو نهر المحول، ومنه تتفرع أنهار كثيرة تخترق بغداد، وإنما سُمي المحول؛ لأن السفن التي تنحدر في نهر عيسى من الفرات كانت تُحوّل حولتها في صدر هذا النهر إلى سفن أصغر منها أو إلى البركي تُحمل على الدواب؛ لأن نهر عيسى وما يتفرع عنه يضيق عن حمل السفن التي تجري فيه بعد انشعاب نهر الصراة والمحول، وكذلك تفعل السفن الصغيرة التي تأتي من دجلة، فإنها تُحوّل حولتها إلى سفن أخرى أكبر منها لتصعد في نهر عيسى إلى الفرات. أنظر الشكل التالي:



انهار بغداد القديمة

المصدر: بغداد عروس الأقطار الإسلامية

Muir, William, *The Caliphate: Its Rise, (Baghdad between 150 and 300 A.H) Decline, and Fall from Original Sources*, Revised by T.H. Weir, John Grant, .Edinburgh, Scotland, 1883, Revised 1915, Reprinted 1924, Facing p. 464

الصرّة، ثمّ تجتاز هذا الحاجز وتتم عملية تبادل البضائع مع سفن أخرى^(٩). وهناك انهار تخترق من نهر الفرات، فأولها مما يلي بغداد تجري فيه السفن وعليه جسر من سفن القوافل التجارية وكان باب الشعير منذ القدم، مرفأً للسفن التي توافي من الموصل والبصرة. الأمر الذي يدل على تطور دور الملاحة في رفد التجارة في بغداد عاصمة للدولة العباسية، وكان مما سهل وصول البضائع إليها عن طريق السفن التجارية وقوعها على نهر دجلة^(١٠). ويقول الخطيب البغدادي: إنه أحصى السميريات - وهي نوع من القوارب بدجلة - فكانت ثلاثين ألفاً، تُدِيرُ على مَلّاحيها في كل يوم تسعين ألف درهم، وكان عدد الحمامات ستين ألف حمام، وبإزاء كل حمام خمسة مساجد^(١١).

ويتضح من الشكل أعلاه، الجهود الكبيرة التي بذلها العباسيون، لأجل تنظيم شبكة الملاحة النهرية جنوب بغداد، مما يدل على رغبتهم وحرصهم على الاتصال المباشر بمياه الخليج العربي، فأصبحت بغداد سوقاً رائجة لبضائع الشرق والغرب على السواء، وانعكس تأثير ميناء بغداد، بسرعة على ازدهار الملاحة البحرية في الخليج العربي، خاصة في القرنين الثالث والرابع الهجريين / التاسع والعاشر الميلاديين.

وقد أشار الاصطخري إلى نشاط ميناء بغداد، بقوله^(٧): «إن السفن التجارية تجري عبر نهر عيسى من الفرات إلى أن يقع في دجلة وأما الصراة^(٨)، فإن فيها حواجز تمنع من جري السفن فتنتهي السفن منها إلى قنطرة

المبحث الثاني

الأهمية التجارية لميناء بغداد

منذ انتقال مركز الخلافة من الشام إلى العراق، في العصر العباسي (١٢٣هـ/٧٤٩م - ٦٥٦هـ/١٢٥٨م) وتوسع النشاط الملاحي العربي الإسلامي في الخليج العربي والمحيط الهندي، أصبحت السفن الإسلامية بأنواعها المختلفة وأعدادها الكبيرة تصول وتجول في الخليج العربي والمحيط الهندي. فازدادت أهمية الملاحة في الخليج العربي والسواحل المحيطة به، نتيجة لزيادة حركة التجارة عبر الخليج العربي من آسيا وأفريقيا والطرق البرية الواصلة إليه والمتفرعة عنه. وقد شهد العصر العباسي ازدهاراً زراعياً في بلاد السودان والأقاليم الشرقية في الوقت الذي تراجعت فيه الأقاليم الغربية زراعياً، كل ذلك دفع العباسيين إلى الاهتمام بالملاحة البحرية في الخليج العربي لتأمين طرق ومسالك التجارة البحرية وضمان سيطرة الدولة القوية وبسط نفوذها على مناطق وسواحل الخليج.

وكان ازدهار الملاحة البحرية في الخليج العربي، خاصة في القرنين الثالث والرابع الهجريين / التاسع والعاشر الميلاديين، نتيجة لحرص بعض خلفاء بني العباس ومسؤولي الدولة لتأمين حاجات الدولة الضرورية والكمالية من المشرق^(١٢)، وكان الخليج العربي محطة انطلاق السفن العربية الإسلامية إلى الهند والصين عبر المحيط الهندي^(١٣). وقد أدى فتح العرب المسلمين السند واستقرار العرب

المسلمين فيها في القرن الثاني الهجري / الثامن الميلادي إلى تنشيط التجارة العربية البحرية مع الشرق وبخاصة مع الهند، فنشطت التجارة خاصة البحرية عبر الخليج العربي لسهولة نقل السلع والبضائع مائياً من المزارع والمصانع عبر نهري دجلة والفرات، ولاسيما القرية منها إلى موانئ الخليج العربي ومنه إلى بلدان العالم^(١٤). فصارت أراضي الخلافة برزخاً تتلاقى عليه خطوط التجارة العالمية، ولعب العرب المسلمون فيها دور الوسيط التجاري، حتى غدا النشاط التجاري كما يقول ميتز: «مظهراً من مظاهر أبهة الإسلام، وكانت سفن المسلمين وقوافلهم، تجوب كل البحار والبلاد، وأخذت تجارة المسلمين المكان الأول في التجارة العالمية، وكانت الإسكندرية وبغداد هما اللتان تقرران الأسعار للعالم في ذلك العصر، في البضائع الكمالية على الأقل»^(١٥).

وقد قصد ميناء بغداد الكثير من التجار على متن السفن من مختلف البلدان التي تصل من الخليج العربي عبر نهر دجلة، وكان يتم إسكانهم قرب ضفة دجلة في جانب الكرخ، حيث كانت تتعدد الأسواق. وكان لموقع بغداد على نهر دجلة أثره في رواج تجارتها عبر السفن ولكثرة الأنهار المتفرعة من دجلة، مما سهل حركة السفن التجارية الواصلة إليها، ومن أهم هذه الأنهار نهر الصراة الواصل إلى بغداد عند المحلة المعروفة بباب البصرة، الذي كان عليه عمارات كثيرة ونهر عيسى الذي تجري فيه السفن من الفرات إلى أن يقع في دجلة، ونهر الفرات فيه حوز وموانع تُعيق حركة

السفن فتنتهي السفن فيها إلى قنطرتها ثم تحول بضاعتها إلى سفن أخرى بين بغداد والكوفة.

وقد أشار اليعقوبي في كتابه البلدان، إلى طريق لتجارة السفن التي ترد من بغداد وواسط وكسكر^(١٦). وسائر السواد من البصرة والابلة وما تصل بذلك ومن الموصل وعربايا وديار ربيعة وما اتصل بذلك، ويُضيف اليعقوبي قائلاً: يوجد في بغداد سوق كبير فيه سائر التجار مادة متصلة وأسواق كثيرة، وأكثر ما فيه سوق الوراقون أصحاب الكتب، فإن به أكثر من مائة حانوت للوراقين وأسواق بغداد مصنفة، وجعلت كل تجارة منفردة وكل قوم على حدتهم على مثل ما رسمت عليه هذه الأسواق^(١٧).

مما سبق يمكننا الاستنتاج بان ميناء بغداد لعب دوراً مهماً ومؤثراً في تنشيط تجارة الدولة العباسية بصورة لم يسبق لها مثيل في أي وقت آخر، وأخذت سفن المسلمين تجتاز حدود البلاد الإسلامية إلى الممالك الأجنبية يطلبون ما فيها من عروض التجارة، فجابوا أقطار الأرض شمالاً وجنوباً وشرقاً وغرباً، مما مكن بغداد عاصمة الدولة العباسية أن تحتل مركزاً متميزاً في تاريخ التجارة العالمية في تلك الفترة. وانعكس تأثيرها التجاري على العلاقات الخارجية للدولة العباسية لتمتد إلى أوروبا والصين وشرق وغرب أفريقيا. فانتعشت موانئ الخليج العربي، بفضل اتصالها وتواصلها مع ميناء بغداد، مما أدى إلى قيام مراكز تجارية وموانئ هامة على سواحل الخليج العربي وبحر العرب، وقد نشطت تلك الموانئ في مجال التبادل التجاري ونقل السلع بدرجة

كبيرة، على الرغم من أن أهميتها كانت تتأرجح تبعاً للأحداث السياسية في الدولة الإسلامية.

ميناء بغداد

وموانئ الخليج العربي

كان لبناء مدينة بغداد في العصر العباسي الأول واتخاذها عاصمة للخلافة الإسلامية الأثر الكبير في ازدهار الملاحة البحرية في الخليج العربي؛ حيث أصبحت موانئ الخليج العربي تتحكم في طرق التجارة وفي حركة الاستيراد والتصدير في منطقة الخليج العربي، وأصبحت تستقبل السفن والمراكب التجارية للتموين والشحن والتزود بالمياه والطعام على امتداد سواحل الخليج العربي. ومن أبرز هذه الموانئ^(١٨):

البحرين: البحرين إقليم ممتد من جنوبي البصرة إلى عمان، وهي متصلة غرباً بالهامة وجنوباً بعمان وشمالاً بالبصرة وشرقاً بمياه الخليج العربي. والبحرين جزء لا يتجزأ من الجزيرة العربية^(١٩). وفي البحرين العديد من المراسي الهامة للسفن القادمة من الشرق^(٢٠)، كما تشتهر البحرين بصيد وتجارة اللؤلؤ، حيث يمتاز لؤلؤ البحرين بالجودة والنقاوة، مما جعل تجار اللؤلؤ يقبلون عليه ويفضلونه على غيره، وقد أشار القزويني في هذا المعنى بقوله: (بها مغاص الدر، ودَّره أحسن الأنواع)^(٢١)، أضف إلى ذلك تعدد المسالك والطرق التجارية التي تربط إقليم البحرين بمدن الجزيرة العربية والبصرة، وقد ذكرها الجغرافيون العرب بحيث

الخليج العربي^(٢٨).

القطيف: تقع مدينة القطيف على الساحل الغربي من خليج كيبوس، المسمى بخليج القطيف، والمتفرع من الخليج العربي، وهي منتصف الساحل الممتد من الكويت حتى قطر، وأما واحتها فتشكل غابة كثيفة من النخيل على امتداد الشاطئ من صفوي شمالاً حتى سيها جنوباً^(٢٩). والقطيف ميناء صالح للملاحة في حالات المد والجزر؛ لأنها تقع على خور عظيم مياها هادئة، وقد أشار الفلقشندي في هذا المعنى بقوله:

(ولها خور في البحر تدخل فيه المراكب الكبار المؤسقة في حالة المد والجزر)^(٣٠)، وهي مركزا هاما للقوافل التجارية القادمة من جزيرة العرب واليمن، وكان ساحلها أحسن المواضع لصيد اللؤلؤ^(٣١)، وهي أعظم مدن إقليم البحرين^(٣٢)، ولها سور فيه أربعة أبواب وخذق، ويصلها البحر في حالة المد^(٣٣)، وكان أول من عمرها وحصنها وجعلها قصبة هجر أبو طاهر بن أبي سعيد الجنابي القرمطي، وبقيت مشهورة وعامرة^(٣٤).

عمان: تقع عمان على مداخل الخليج العربي من الجهة الجنوبية على الشاطئ الغربي، كما تطل على المحيط الهندي. وقد ساهم الموقع الاستراتيجي لعمان وإطلالتها على الخليج العربي وخليج عمان ومن ثم المحيط الهندي، في ازدهار النشاط البحري العماني عبر العصور وكان القوة الدافعة لازدهار الموانئ العمانية، حيث كانت تُعرف قديماً بإسم «مجان»، وكانت لها علاقات تجارية عن طريق البحر مع المدن

وضحوا ارتباط البحرين بمكة والمدينة وعمان ومسقط واليمن والبصرة، ومن خلالها يكون الاتصال بأنحاء العراق والشام ومصر^(٣٥). ولا بد من أن تُشير إلى أنشط مناطق البحرين في الملاحة، وهي الدارين^(٣٦) التي اكتسبت أهمية خاصة من بين مناطق البحرين؛ فكان لها دور واضح في التجارة البحرية مع الهند^(٣٧). وكانت دارين في أوائل العصر الإسلامي من المراكز العربية المهمة للتجارة، وخاصة تجارة المسك حتى سُمي بائع المسك والطيب بـ(الداري) نسبةً إليها^(٣٨). وكانت دارين تستورد المسك من الهند وتتاجر به في جزيرة العرب. فكان للمسك الداري شهرة في كافة أنحاء الجزيرة. ولكن يبدو أن دارين أخذت تضعف تدريجياً بعد إنشاء البصرة التي صارت المركز الرئيس لتجارة الهند، فحرمت دارين من أهميتها^(٣٩). وعلى العموم، فقد أخذت أهمية البحرين التجارية تضعف بعد استقرار الدولة العربية الإسلامية وحلت محلها البصرة وعمان، حيث كانتا تتمتعان بموقع جغرافي أكثر ملاءمة للملاحة البحرية. ومن الجدير بالذكر أن البحرين ظلت تابعة للبصرة منذ عهد الخليفة عثمان بن عفان (رضي الله عنه) (٢٣هـ/ ٣٥هـ)، بعد أن أصبحت البصرة قاعدة لفتوحات الشرق، ولهذا صار ولاية البحرين تابعون لأمير البصرة. وكان مما عزز الصلة بين البحرين والبصرة ووثقها هجرة عبد القيس والأزد إلى البصرة^(٤٠)، وظل الحال على ذلك، في العصر الأموي حيث كان والي البصرة يُشرف على العراق وخراسان والأقاليم الواقعة على

القديمة مثل أور وسومر في العراق. وكوجرات في الهند. وقد ورد في أحد النصوص السومرية أن الملك العظيم سرجون كان يتباهى بأن سفناً من «مجان» تزور مملكته وترسو في مرافئه إلى جانب سفن من دول أخرى^(٣٥). وعمان مدينة جليلة بها مرسى السفن من الصين والهند والزنج، وليس على بحر الخليج مدينة أجل منها، وهي ديار الأزدي^(٣٦) المشهورين بالملاحة. فكان لموقع عمان أثر في ازدهارها. فهي مواجهة لكل من الخليج العربي والبحر العربي، وهي أيضاً قريبة من الهند؛ كما أن مياهها عميقة ومعظم شواطئها محاطة بجبال تحميها من الرياح القوية فتساعد على نشوء الموانئ، فضلاً عن أنها تقع على الطريق الرئيس للتجارة الرائجة الممتدة من الصين، إلى المدن الواقعة على جانبي الخليج، كل ذلك جعلها المركز الرئيس للساحل الغربي من الخليج العربي. وكان لهذا أثر في تطور الملاحة والتجارة البحرية^(٣٧)، مع ميناء بغداد، إذ كانت مراكب الصين تصل إليه عن طريق عمان^(٣٨). وكان العمانيون يتاجرون مع المحطات الملاحية والتجارية التي تقع على طريق الصين، وأهمها (كله) وهي (فرضة بالهند)^(٣٩).

صحار^(٤٠): يطل ميناء صحار على خليج عمان، وقد عرفت صحار منذ القدم بنشاطها التجاري، فقد كانت مركزاً لاستخراج وتصدير النحاس إلى دول العالم القديم، ونسبة إليها سُميت عمان قديماً «مجان»، والذي يعنى جبل النحاس. وصحار (مدينة طيبة الهواء والخيرات

والفواكه مبنية بالآجر والساج)^(٤١)، وهي من المدن الكبيرة على الساحل العماني ومركز التجارة فيه، حيث كانت تزدهم في ميناءها السفن القادمة من البصرة واليمن وإفريقية وسفن الهند والصين، ولهذا اكتسبت شهرة واسعة في التجارة بين الشرق والغرب وصارت أغنى مدن الخليج، وقد عبر ابن حوقل عن ذلك بقوله: (وبها من التجار والتجارة ما لا يحصى كثرة، وهي أعمر مدينة وأكثرها مالاً، لا يكاد يعرف على شط بحر فارس (الخليج العربي) بجميع الإسلام مدينة أكثر عمارة ومالاً من صحار)^(٤٢)، فتقاطر عليها التجار بإعداد هائلة^(٤٣).

سيراف: وهي مدينة مهمة حيث تعد أهم مراكز التجارة في الجانب الشرقي للخليج العربي في العصر العباسي^(٤٤)، وكانت قديماً تُسمى صيراف ولا تزال آثارها باقية لليوم، وتقع في محافظة بوشهر في جنوب إيران مما يلي «كرمان»^(٤٥)، وكانت مرفأً للتجارة مع الهند، وهي مدينة جبلية على ساحل الخليج العربي. لقد عرفت مدينة سيراف كواحدة من أهم المراكز التجارية في الشرق بحكم موقعها المتميز على ساحل الخليج العربي. وكانت مراكب الصين الكبيرة تأتي إليها لتتنقل ما تجمعها في مينائها من بضائع العراق وعمان وغيرها^(٤٦)، وهو ما نجده عند ابن الفقيه، «أن أكثر السفن الصينية تحمل من سيراف، وإن المتاع يحمل من البصرة وعمان، وغيرها إلى سيراف، فيعبأ في السفن الصينية بسيراف، وذلك لكثرة الأمواج في هذا البحر، وقلة الماء في مواضع معينة»^(٤٧).

ومما زاد في أهمية سيراف الملاحية أن ميناءها كان صالحاً لرسو السفن الكبيرة، ومنها تحول البضائع إلى البصرة والإبلّة وغيرها من المراكز، ولهذا فإن رحلات التجار إليه تكاد تكون دائمة، يشترون ويبيعون ما عندهم من أمتعة، وقد أشار الاصطخري في هذا المعنى بقوله: (ويحمل من سيراف ما يقع إليها من أمتعة البحر من العود والعنبر والكافور وسائر الطيب والأدوية والتوابل... إلى جميع فارس والدنيا كلها)^(٤٨)، في الوقت نفسه كانت سيراف تصدر الفوط واللؤلؤ وغيرها^(٤٩).

البصرة^(٥٠): تنطلق أهمية البصرة كمركز للتجارة البحرية^(٥١)، كما يصفها الجاحظ بقوله: (العراق عين الدنيا والبصرة عين العراق - وباب بغداد الكبير ومدخل دجلتها المتدفق بضروب المتاع وأنواع السلع المجلوبة من أطراف الدنيا)^(٥٢). وقد هيأها موقعها القريب من شط العرب أن تؤدي دوراً في التجارة البحرية بين العراق وبالذات ميناء بغداد عاصمة الدولة العباسية، من جهة وجنوب وشرق آسيا وبلاد فارس^(٥٣)، وعن طريق البصرة تبحر السفن متجهة إلى الهند والصين أو نحو شرق أفريقيا^(٥٤)، في طرق بحرية يسلكها التجار البصريين، كما يصفها لنا ابن خرداذبة، فكانت ترد إليها تجارات الهند والصين وفارس وعمان والبيامة والبحرين لتوصلها إلى عاصمة الدولة بغداد عن طريق السفن النهرية. ويذكر أن الخليفة المنصور قال: «كل ما يأتي في دجلة من واسط والبصرة والإبلّة والأهواز... فإليها ترقى وبها ترسى»^(٥٥). فلا ريب إذن أن يكون

تاجر البصرة أعظم الناس تجارة^(٥٦)، وتكون البصرة فرضة البحر ومطرح البحر. ويذكر المقدسي أنه قد شق إليها من دجلة نهرين: نهر معقل في الشمال الشرقي فتأتيه السفن النازلة من بغداد، ونهر الإبلّة وتسير فيه السفن من البصرة نحو الجنوب الشرقي إلى الخليج^(٥٧). وقد أثر ذلك، فضلاً عن إنشاء مدينة البصرة التي حدها الاصطخري بالبادية غرباً ومياه الأنهار شرقاً ونهر المعقل شمالاً ونهر الإبلّة جنوباً، أثر في ميناء الإبلّة الذي تضاءلت أهميته واستبدلت تدريجياً بالبصرة. فأصبحت الإبلّة ميناء للتجار البصريين ورصيفاً للسفن المتوسطة^(٥٨)، في حين تضخمت وظيفة البصرة التجارية مع العالم الخارجي وبالذات مع بلدان المشرق كالهند وسرنديب وإندونيسيا والصين. لذلك اهتم الخلفاء العباسيون بأمن وسلامة هذه المنطقة، بوضع أسطول بحري جاهز للتصدي لأي هجوم من القراصنة على هذه المنطقة، فأرسلت الخلافة قوة بحرية سنة (٢١٠هـ/٨٢٥م) استطاعت تأديب القراصنة، ومنع سفنهم من الإغارة على البصرة^(٥٩).

الإبلّة^(٦٠): تتمتع الإبلّة بموقع جغرافي مهم، حيث تقع في نهاية الرأس الجنوبي لنهر دجلة والفرات الصالحين للملاحة وعلى زاوية الخليج الذي يدخل بقناة اصطناعية إلى مدينة البصرة^(٦١). وكانت الإبلّة ميناء صالح لرسو السفن البحرية، فكانت السفن المتوسطة تستطيع الوصول إلى الإبلّة. وكان لانتقال الخلافة العباسية إلى بغداد دور في زيادة الاهتمام

المبحث الثالث

أنواع السفن والمراكب

في ميناء بغداد

أصبحت صناعة السفن والمراكب في موانئ الخليج العربي ومن ضمنها موانئ العراق، مهنة برع بها الملاحين وصناع السفن والمراكب في الخليج العربي، وكانت تُسمى بـ(القلافة) وقلف السفينة أي قام بخرز خشبها بالألياف، وجعل في خلالها القار. وقد قام الأمويون والعباسيون بإنشاء دور متخصصة لصناعة السفن في منطقة الخليج العربي حيث كانت لدور صناعة السفن دورها في تعزيز وإسناد الأساطيل البحرية الحربية والتجارية العربية الإسلامية^(٧٠).

ولم تكن السفن الحربية تختلف كثيراً عن السفن التجارية، ومع ذلك كانت مناطق تصنيعها مختلفة، فقد اقتصت منطقة البحرين أكثر من غيرها بإنتاج السفن التجارية، في حين كانت مصر، وعكا، وتونس مواطن تصنيع السفن الحربية، وساعد البحرين على ذلك وقوعها على الخليج العربي، والذي كان يُعد من أهم طرق المواصلات التجارية البحرية بين الشرق والغرب، وكذا ما اكتسبه أهلها من خبرة ملاحية نتيجة احتكاكهم بشعوب لديها خبرات ملاحية كشعوب الهند، والصين^(٧١).

ومن الجدير بالذكر أن دور صناعة السفن لم تقتصر على صناعة السفن البحرية بل ظهرت الحاجة إلى إنشاء دور صناعة السفن النهرية، أيضاً فكانت السفن النهرية تجري في النيل

بالإبلة، وبالتالي أثر في ازدهارها: «ما رأينا مثل الإبلة أقرب مسافة ولا أطيّب نطفة ولا أوطأ مطية ولا أريح لتاجر ولا أخفى لعابد»^(٦٢). لذا زادت أهمية الإبلة الملاحية حتى وصفت بأنها «مرفأ سفن البحر من عمان والبحرين وفارس والهند والصين»^(٦٣). لذا نظر الخلفاء العباسيون لهذه المنطقة بعين الاهتمام، وبذلوا جهوداً كبيرة لتحسين الملاحة في نهر الإبلة بتنظيف النهر وكريه، وإنشاء المرتكزات على جانبي النهر، لغرض تسهيل مهمة إنزال بضائع السفن في الإبلة^(٦٤)، فانتعشت الإبلة وأصبحت كما يصفها الأصمعي: (حشوش^(٦٥) الدنيا خمسة: الإبلة وسيراف، وعمان، واردبيل وهيت)^(٦٦)، فاخذ سكانها يمارسون حرفة التجارة، ووصلوا إلى مناطق تجارية، ومسالك بحرية لم يعرفها أحد غيرهم^(٦٧). وكان الاتصال المائي وقرب المسافة بين بغداد العاصمة وميناء الإبلة، فضلاً عن قابلية الميناء لاستيعاب السفن البحرية، ممّا ساعد على وجود حلقات اتصال بحري بين الإبلة ومختلف المناطق. فكانت تُسمى أرض الهند أو فرج الهند والسند^(٦٨). وكانت الإبلة تؤمن حاجات ميناء بغداد، المطلوبة من الهند مثل السيوف والساج والعطور وغيرها من الكماليات التي تطلبها الدولة، خاصة بغداد^(٦٩). وكانت تستورد من الهند مختلف المواد، خاصة الكمالية منها. وقد تضاءلت أهمية ميناء الإبلة بعد إنشاء البصرة فأصبحت ميناء ثانوياً وأصبحت البصرة مركزاً للتجارة مع الهند ومع ذلك فقد ضلت الإبلة مرفأً تجارياً وفيها دار صناعة لتصليح وصناعة السفن والمراكب أيام العباسيين.

والفرات ودجلة، ولها دور صناعتها الخاصة؛ كالتى في البصرة، وواسط في العراق. وقد تطورت هذه الصناعة في عهد ولاية الحجاج بصفة خاصة^(٧٢)، فقد أدخل تحسينات على صناعة السفن التجارية لتستطيع السير في عرض البحر، فأمر بتكبير حجمها، واستخدام المسامير لتقويتها، والاهتمام بهيكلها^(٧٣)، وكانت السفن التي تصنع في واسط تُسمى الواسطية، وكانت تنتج مدينة واسط القوارب الصغيرة، والتي كانت تستخدم للنزهة والسفر ونقل السلع التجارية بين واسط والبصرة لضحالة الطريق النهري بينهما وعدم قدرة السفن على السير فيه^(٧٤)، ومما يدل تسميتها على عراقيتها (الواسطية) نسبةً إلى واسط ذكرها البشاري ولاشك إنها كانت ترد أحياناً ببغداد. ويلحق بها المراكب الخيطية كانت تعمل بالأبلة ويركب فيها إلى الصين^(٧٥). إذن فإن السفن التي كانت ترد ميناء بغداد كانت تُصنع في دور صناعة السفن في واسط والابلة. بل وحتى في بغداد نفسها، والدليل على ذلك ما أشار إليه الطبري (ت ٣١٠هـ/ ٩٢٢م) من أن الأمين: "أبنتى سفينة عظيمة أنفق عليها ثلاثة آلاف درهم؛ واتخذ أخرى على خلقة شيء يكون في البحر يُقال له الدلفين"^(٧٦). وهذا يدل على أنه كان في بغداد دار لصناعة السفن أيضاً، ابنتى فيها الخليفة محمد الأمين، سفنه الدلفين والغرابية والجراذية والكوثرية، وهي سفن أكبر من المراكب النهرية، فكان يتجول في أحدها في نهر دجلة وعلى جانبي النهر مواكب الناس العامة؛ وعن يمينه وشماله سفن أو

مراكب نهرية صغيرة لحمايته^(٧٧). يقول شمس الدين أبي عبد الله محمد المقدسي (٣٣٦-٣٨٠هـ/ ٩٤٧-٩٩٠م): «ومنذ قامت بغداد في جوار الفرات، وتوسدت ضفتي دجلة بعد أن نازعت دمشق أعنة السلطة واستقلت دونها بعرش الخلافة وسرير الملك، تعددت فيها السفن والمراكب وتنوعت في شطوطها الزوارق والقوارب، لاحتياج السكان إليها في الجانبين الشرقي والغربي للعبور من جهة إلى أخرى؛ فضلاً عن الخروج للتفرج والتنزه، وارتداد أماكن القصف واللهو. فاتخذها كل ذي سعة وتنافس القوم في اقتنائها على اختلا وتباين في أوضاعها ورسومها»، ويستطرد المقدسي: «والناس ببغداد يذهبون ويحيثون ويعبرون في السفن وترى لهم جملة وضوضاء وثلاث طيب ببغداد في ذلك الشط»^(٧٨). ويروي الشابشتي أسماء عدد من مواكب السفن كالطيارات والزبازب والسميريات كانت تمخر في نهر دجلة في أعياد النصارى؛ لذلك يجتمع أهالي بغداد على جانبي النهر كاجتماعهم إلى بعض أعيادهم؛ ولا يبقى أحد من أهل الطرب واللعب إلا خرج^(٧٩)، الأمر الذي يدل على بغداد^(٨٠)، منها التجارية، والحربية، ومنها ما هو لأغراض النزهة واللهو. فأطلقت عليها الأسماء، بحسب أنواعها وأحجامها، وكان من أشهر تلك السفن والمراكب: الحراقة، والطيار، والشذاة، والشذاة، والشذاوة، والزبازب، والسميرية والسمارية، والزلال،

والشبارة، والحديدي^(٨١). وهناك أنواع أخرى من السفن والمراكب وردت أسماؤها في عدد من المصادر التاريخية كان منها ما أشار إليه الشاعر أبو نؤاس (١٤٥-١٩٨هـ/ ٧٦٢-٨١٣م) في مدحه للخليفة العباسي مُحَمَّد الأمين (١٧٠-١٩٨هـ/ ٧٨٧-٨١٣م)، كالليث والفيل والعقاب والغراب والجراد والدلفين، وهي سفن من نوع الحراقات، حيث قال:

سخر الله للأمين مطايا ...

لم تسخر لصاحب المحراب
فإذا ما ركابه سار برا ...

سار في الماء راكبا ليث غاب
أُتسد باسط ذراعيه يعدو ...

أهرت الشدق كالح الأنيا ب
لا يعانيه باللجام ولا السوط (م) ...

ولا غمز رجله في الركاب
عجب الناس إذ رأوك على صو ...

رة ليث يمر مر السحاب
سبحوا إذ رأوك سرت عليه ...

كيف لو أبصروك فوق العقاب^(٨٢)

ويقول ابن خلدون، أن الخليفة المأمون (٨١٩-١٨٩هـ/ ٩٨٨-٩١٨م) كان قد أوعز إلى جنده إحضار السفن للسباح للخواص من الناس بركوبها على ضفاف دجلة، في بغداد؛ وصولاً إلى قصور الخليفة ببغداد؛ وذلك لحضور دعوة وليمة لعرسه ببوران بنت الحسن بن سهل^(٨٣)؛ ولذلك كانت مواكب السفن الحراقات تتبع تلك السفن؛ وكان الخدم يجرون سفينة مملوءة غالية، فخُضِبَ

منها لحي الخاصة والعامة^(٨٤). وفي رواية أخرى أن مواكب المراكب النهرية للخليفة المأمون، سارت وانحدرت إلى فم الصلح؛ وكانت تتبع مواكب سفنه مراكب لجنده أو عسكره كبيرة وصغيرة^(٨٥). ويبدو أن السفن والمراكب الحربية كانت بكثرة في ميناء بغداد، لحمايتها من لصوص الأنهار التي كانت تُحيط بها، وكذلك لمواجهة الثورات وحركات التمرد والاضطراب ضد الخلافة العباسية، كحركة الزط^(٨٦)، الذين قاموا بسرقة السفن والمراكب التجارية، وخاصة في عهد الخليفة العباسي المأمون حيث سيطروا على منطقة الخط في البحرين، وقاموا بسرقة السفن المتوجهة إلى البصرة، كما تمكن الزط من فرض ضرائب على السفن الداخلة إلى بغداد، وبذلك منعوا وصول الأقوات إلى بغداد عاصمة العباسيين، معتمدين في حربهم على قواربهم السريعة^(٨٧)، في شبكة الأنهار بين البصرة وبغداد. ولم يتم القضاء عليهم إلا في سنة (٢١٩هـ/ ٨٣٤م)، بعد وفاة المأمون، عندما وجه الخليفة المعتصم (١٧٩-٢٢٧هـ/ ٨٤٢م)، قائدة عجيف بن عنبسة، فقاتلهم حتى طلبوا الأمان منه، فأمنهم وجعلهم في السفن ونقلهم إلى عين زربة بثغر الروم^(٨٨)، عبر نهر دجلة إلى ميناء بغداد، ومن ثم عبر الفرات إلى عين زربة بثغر الروم.

الخاتمة

جاء اختيار الخليفة أبو جعفر المنصور (٩٥-١٥٨هـ/٧١٣-٧٧٥م)، بناء عاصمته بغداد على ضفاف نهر دجلة عاملاً هاماً في ازدهار حركة التجارة والملاحة النهرية والبحرية، لصلتها بالخليج العربي، عن طريق نهري دجلة والفرات، لاسيما بعد توسع مدينة بغداد وتطور مجتمعها وزيادة الطلب على الحاجات والسلع والبضائع الضرورية والكمالية، القادمة من الشرق الأقصى أو من أفريقيا وكذلك من أوروبا. فنشطت حركة السفن والمراكب من وإلى بغداد، وازدهر مرفأها الذي ازدحم بأنواع مختلفة من السفن والمراكب، وكذلك بالتجار والرحالة من كل حذب و صوب. كل ذلك انعكس تأثيره على موانئ وأقاليم الخليج العربي، التي ما لبثت تتحكم في طرق التجارة وفي حركة الاستيراد والتصدير، وللتسويق الزراعي والصناعي لأقاليم الدولة العباسية انطلاقاً من مرفأ أو ميناء بغداد.

قائمة المصادر والمراجع

- إبراهيم أيوب، التاريخ العباسي السياسي والحضاري، الشركة العالمية للكتاب، لبنان، ١٩١٩.
- ابن اعثم الكوفي، أبو محمد أحمد بن أعثم الكوفي (المتوفي نحو ٣١٤هـ/م)، كتاب الفتوح، دار الأضواء، ج٨.
- ابن الأثير (ت ٦٣٠هـ/١٢٣٣م)، عز الدين أبي الحسن علي بن محمد بن عبد

- الكريم الجزري الموصلبي الشيباني، الكامل في التاريخ، دار الفكر، بيروت، ١٩٧٨، وطبعة دار صادر، بيروت، ٢٠٠٨م، ج ٥.
- ابن العمراني، محمد بن علي بن محمد (ت ٥٨٠هـ)، الأنباء في تاريخ الخلفاء، تحقيق: قاسم السامرائي، دار الآفاق العربية، ط ١، القاهرة، ٢٠٠١.
- ابن الفقيه، أبو عبد الله أحمد بن محمد بن إسحاق الهمداني المعروف بابن الفقيه (ت ٣٦٥هـ) المحقق: يوسف الهادي، عالم الكتب، بيروت، ١٤١٦هـ/١٩٩٦م.
- ابن حوقل (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م)، أبو القاسم محمد البغدادي الموصلبي النصيبي، كتاب صورة الأرض، ط ٢، مطبعة بريل، لندن ١٩٣٨، وطبعة مكتبة دار الحياة، بيروت، ١٩٩٢.
- ابن خرداذبة (ت ٣٠٠هـ/٩١٢م)، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله، المسالك والممالك، طبعة دي غوية، بريل، ١٨٨٩.
- ابن خلدون (ت ٨٠٨هـ/١٤٠٥م)، عبد الرحمن بن محمد؛ مقدمة ابن خلدون، تحقيق: علي عبد الواحد وإفي، مطبعة لجنة البيان العربي، القاهرة، ١٩٦٨، وطبعة دار القلم، بيروت، ١٩٨٦.
- ابن خياط، أبو عمرو خليفة بن خياط (ت ٢٤٠هـ)، تاريخ خليفة بن خياط، تحقيق: أكرم ضياء العمري، مطبعة الآداب، النجف الأشرف، ١٩٦٧.
- ابن رسته، أبو علي بن عمر (ت ٢٩٠هـ)، الأعلام النفيسة، دي غوية بريل، لندن، ١٨٩١.
- ابن منظور (ت ٧١١هـ/١٣١١م)، أبو الفضل محمد بن مكرم، لسان العرب،

- البغدادي، صفى الدين عبد المؤمن ابن عبد الحق (ت ٧٢٩هـ)، مراصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، تحقيق: علي محمد البجاوي، دار الخيل، بيروت، ١٩٩٢.
- البلاذري، أحمد بن يحيى بن جابر بن داود (ت ٢٧٩هـ)، فتوح البلدان، دار ومكتبة الهلال، بيروت، ١٩٨٨.
- التاجر (القرن الثالث الهجري / التاسع الميلادي)، سليمان، سلسلة التواريخ، المطبعة السلطانية، باريس، ١٨١١.
- الجاحظ (ت ٢٥٥هـ / ٨٦٨م)، أبو عثمان عمرو بن بحر، كتاب التبصير بالتجارة، نشر: حسن حسني عبد الوهاب، ط ٢، القاهرة، ١٩٣٥.
- الحديثي، قحطان عبد الستار، البحرين في المصادر الجغرافية دراسة في أحوالها الإدارية والاقتصادية، مجلة الخليج العربي، العراق، المجلد/١٦، العدد/٢، ١٩٨٤.
- الخطيب البغدادي، الحافظ أبي بكر أحمد بن علي (ت ٤٦٣هـ / ١٠٧١م)، تاريخ بغداد أو مدينة السلام، دار الكتب العلمية، بيروت.
- الدوري، عبد العزيز، تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، المطبعة الكاثوليكية، ط ٢، بيروت، ١٩٧٤.
- الدينوري (ت ٢٧٦هـ / ٨٢٨م)، أبو محمد عبد الله بن مسلم ابن قتيبة، عيون الأخبار، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٢٥.
- الدينوري (ت ٢٨٢هـ / ٨٩٥م)، أبو حنيفة أحمد بن داود، الأخبار الطوال، تحقيق: عبد

- قدم له: الشيخ عبد الله العلايلي، دار لسان العرب، بيروت، د.ت.
- ابن واضح (ت ٢٨٤هـ / ٨٩٧م)، أحمد بن أبي يعقوب بن جعفر بن وهب، كتاب البلدان، ليدن، ١٨٩١.
- أبو الفداء (ت ٧٣٢هـ / ١٣٣١م)، إسماعيل بن علي بن محمود بن محمد بن عمر بن شاهن شاه بن أيوب، كتاب تقويم البلدان تحقيق: رينود وديسلان، دار صادر، بيروت، طبعة: باريس، ١٨٥٠.
- أحمد أمين، هارون الرشيد، مؤسسة هنداوي، ٢٠١٤.
- أحمد عبد الحميد الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى، ١٩٧٨.
- الإدريسي: محمد بن محمد بن عبد الله (ت ٥٦٠هـ / ١١٦٤م)، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، دار الكتاب، القاهرة.
- آدم ميتز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، نقله: محمد عبد الهادي أبو ريده، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر. ط ٢، القاهرة، ١٩٤٨.
- الاصطخري: أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت ٣٤٦هـ / ٩٥٧م)، المسالك والممالك، تحقيق: محمد جابر، دار القلم، القاهرة.
- البسوي، يعقوب بن سفيان (ت ٢٧٧هـ)، المعرفة والتاريخ، تحقيق: أكرم ضياء العمري، بغداد، ١٩٧٥.

و دور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الإسلامية، دار الحكمة، لندن، ط ١، ١٤٢٠ هـ / ١٩٩٩ م.

• العاني، عبد الرحمن عبد الكريم، البحرين في صدر الإسلام، الدار العربية للموسوعات، بيروت ٢٠٠٠.

• عبد الرحمن عبد الكريم نجم، البحرين في صدر الإسلام وأثرها في حركة الخوارج، دار الحرية للطباعة، مطبعة الجمهورية، بغداد، ١٩٧٣.

• العلي، صالح أحمد، خطط البصرة، مقال كتب في مجلة سومر مجلد ٨، بغداد، ١٩٩٥.

• العلي، صالح أحمد، خطط البصرة ومنطقتها، مطبعة المجمع العلمي العراقي، بغداد، ١٩٨٦.

• العلي، صالح أحمد، خطط البصرة، مقال كتب في مجلة سومر مجلد ٨، بغداد، ١٩٥٢.

• عماد هادي علو الربيعي، القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الإسلامية، دار الجنان للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠١٦.

• عماد هادي علو، الأهمية الإستراتيجية لدور صناعة السفن في فتح الأندلس وجزر البحر المتوسط، بحث منشور في مجلة آفاق الثقافة والتراث التي تصدر عن مركز جمعة الماجد، العدد ٧٩، دولة الإمارات العربية المتحدة، كانون الأول ٢٠١١.

• العيداني، هدية جوان، تخطيط مدينة البصرة في القرن الأول، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، ١٩٨٣.

المنعم عامر، القاهرة، ١٩٦٠.

• السيد مقبول، أحمد، العلاقات العربية الهندية، ترجمة: نقولا زيادة، الدار المتحدة للطباعة والنشر، ١٩٧٤.

• السيرا في (القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي)، أبو زيد الحسن، رحلة السيرا في، تحقيق: عبد الله الحبشي، المجمع الثقافي، أبو ظبي، ١٩٩٩.

• السيوطي، جلال الدين (ت ٩١١ هـ / ١٥٠٥ م)، تاريخ الخلفاء، تحقيق: محمد محي الدين عبد الحميد، ط ٣، مطبعة المدني، القاهرة، ١٩٦٤.

• الشابشتي، أبو الحسن علي بن محمد (ت ٣٨٨ هـ)، الديارات، تحقيق: كوركيس عواد، ط ٢، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٦٦.

• شيخ الربوة، شمس الدين أبي عبد الله الدمشقي (ت ٧٢٧ هـ / ١٣٢٦ م)، نخبه الدهر وعجائب البر والبحر، بطرسبورغ، ١٨٦٦.

• صفي الدين عبد المؤمن بن عبد الحق، مرصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، تحقيق: علي محمد البجاوي، القاهرة، ١٩٤٥.

• الطبري (ت ٣١٠ هـ / ٩٢٣ م)، محمد بن جرير الشهير بالإمام أبو جعفر الطبري، تاريخ الرسل والملوك، تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم، مطبعة دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٠ - ١٩٦٩.

• العاني: عبد الرحمن عبد الكريم، تاريخ عمان في العصور الإسلامية الأولى

• الله مُحَمَّد بن أحمد بن أبي بكر البناء المعروف بالبشاري الشابي، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط ٢، ليدن، ١٩٦٧.

• النويري (ت ٧٣٣هـ)، شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب بن مُحَمَّد النويري، نهاية الأرب في فنون الأدب، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والنشر، القاهرة، (د.ت).

• هزاع بن عيد الشمري، الحجاج بن يوسف الثقفي، وجه حضاري في تاريخ الإسلام، ط ٢، الناشر: دار أجا، الرياض، ١٩٩٣.

• ياقوت الحموي (ت ٢٢٦هـ/١٢٢٨م)، شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي الرومي البغدادي، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ١٩٧٧.

• اليعقوبي (ت ٢٨٤هـ/٨٩٧م)، أحمد بن أبي يعقوب بن واضح، البلدان، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٩١، تصوير اوفست مكتبة المثنى، بغداد.

• اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب واضح الكاتب (ت ٢٨٤هـ/٨٩٧م)، كتاب البلدان، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٩٣.

• فيصل السامر، الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، بغداد، ١٩٧٧.

• الألوسي، عادل محيي الدين، تجارة العراق البحرية مع إندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري، منشورات وزارة الثقافة والإعلام، العراق.

• فيصل السامر، السفارات العربية إلى الصين في العصور الإسلامية، مقال في مجلة الجامعة المستنصرية، ع ٢، ١٩٧١.

• القزويني، أبو عبد الله زكريا بن مُحَمَّد (ت ٦٨٢هـ)، آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت.

• القلقشندي، أبو العباس أحمد بن علي (ت ٨٢١هـ/١٤١٨م)، صبح الأعشى في صناعة الإنشا، المؤسسة المصرية للتأليف والترجمة والطباعة، (د.ت).

• كشاجم، محمود بن الحسين، المصايد والمطارد، دار اليقظة، بغداد، ١٩٥٤.

• مُحَمَّد هادي اليوسفي الغروي، موسوعة التاريخ الإسلامي، أضواء الحوزة، لبنان، ٢٠١٢.

• المسعودي (ت ٣٤٦هـ/٩٥٧م)، علي بن الحسين بن علي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق: مُحَمَّد محي الدين عبد الحميد، شركة الإعلانات الشرقية، القاهرة ١٩٦٧؛ وطبعة مطبعة السعادة، تحقيق: مُحَمَّد محيي الدين عبد الحميد، ط ٤، مصر، ١٩٦٤.

• المقدسي (ت بعد ٣٧٥هـ/٩٨٥م)، أبو عبد

الهوامش

الصغرى. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج٧، ص٧٣٣.

٩. الاصطخري، المسالك والممالك، المصدر السابق، ص٥٩.

١٠. ابن حوقل (ت٣٦٧هـ/٩٧٧م)، أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض، ط٢، مطبعة بريل، ليدن ١٩٣٨، وطبعة مكتبة دار الحياة، بيروت ١٩٩٢، ص٢١٧.

١١. أحمد أمين، هارون الرشيد، مؤسسة هنداوي، ٢٠١٤، ص٣٨.

١٢. الألويسي، المصدر السابق، ص٣١.

١٣. السامر، المرجع السابق، ص١٤.

١٤. الألويسي، المصدر السابق، ص٢٩.

١٥. آدم ميتز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ج٢، نقله: محمد عبد الهادي أبو ريده، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر. ط٢ القاهرة ١٩٤٨م، ص٢٧٢.

١٦. اليعقوبي (ت٢٨٤هـ/٨٩٧م) أحمد بن أبي يعقوب بن واضح، البلدان، مطبعة بريل، ليدن ١٨٩١م، تصوير اوفست مكتبة المثنى، بغداد، ص٦٧.

١٧. المصدر نفسه، ص٥٨.

١٨. عماد هادي علو الربيعي، القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الإسلامية، دار الجنان للنشر والتوزيع، عمان، الأردن ٢٠١٦، ط١، ص٦٥ وما بعدها.

١٩. صفى الدين عبد المؤمن بن عبد الحق، مرصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، تحقيق علي محمد البجاوي، القاهرة، ١٩٤٥، ج١، ص١٧٦.

٢٠. شيخ الربوة، شمس الدين أبي عبد الله الدمشقي (ت٧٢٧هـ/١٣٢٦م)، نخبة الدهر وعجائب البر والبحر، بطرسبورغ، ١٨٦٦، ص٢٢.

٢١. القزويني، أبو عبد الله زكريا بن محمد (ت٦٨٢هـ):

١. فيصل السامر، الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، بغداد، ١٩٧٧، ص٤؛ الألويسي: عادل محيي الدين - تجارة العراق البحرية مع إندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري، منشورات وزارة الثقافة والإعلام، العراق، د.ت، ص٢٣.

٢. الخطيب البغدادي: الحافظ أبي بكر أحمد بن علي (ت٤٦٣هـ/١٠٧١م) - تاريخ بغداد أو مدينة السلام، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، د.ت، ج١، ص٦٦.

٣. اليعقوبي: أحمد بن أبي يعقوب واضح الكاتب (ت٢٨٤هـ/٨٩٧م)، كتاب البلدان، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٩٣م، ص٢٣٧.

٤. السيد مقبول: أحمد، العلاقات العربية الهندية، ترجمة نقولا زيادة، الدار المتحدة للطباعة والنشر، ١٩٧٤م، ص١٢١.

٥. ياقوت الحموي (ت٢٢٦هـ/١٢٢٨م)، شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي الرومي البغدادي، معجم البلدان، دار صادر، بيروت ١٩٧٧، ج١، ص٣٠٨.

٦. المرفأ هو أي مسطح مائي محمي حيث يمكن للقوارب أو السفن أن ترسو فيه. أما الميناء فهو عبارة عن منشأة تم بناؤها حول الميناء مع مرافق لتحميل وتفريغ هذه السفن. في العادة، يجب أن يكون هناك مرفأ، سواء كان طبيعيًا أو من صنع الإنسان، قبل إنشاء مرافق الميناء، (الباحث).

٧. الاصطخري: أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت٣٤٦هـ/٩٥٧م)، المسالك والممالك، تحقيق: محمد جابر، دار القلم، القاهرة، د.ت، ص٥٩.

٨. الصراة: هما نهران ببغداد: الصراة الكبرى والصراة

آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، د.ت.، ص ٧٧.

٢٢. ابن رسته، أبو علي بن عمر (ت ٢٩٠هـ)، الأعلام، النفيسة، دي غويه بريل، ليدن، ١٨٩١م، ص ١٨٢؛ ابن خرداذبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله (ت ٣٠٠هـ)، المسالك والممالك، دي غويه، بريل، ليدن، ١٨٨٩م، ص ٦٠؛ ياقوت الحموي معجم البلدان، المصدر السابق، ص ٣٤٦.

٢٣. الحديشي، قحطان عبد الستار، البحرين في المصادر الجغرافية دراسة في أحوالها الإدارية والاقتصادية، مجلة الخليج العربي، العراق، المجلد/١٦، العدد/٢، ١٩٨٤، ص ٤٩.

٢٤. العاني: عبد الرحمن عبد الكريم- تاريخ عمان في العصور الإسلامية الأولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الإسلامية، دار الحكمة، لندن، ط ١، ١٤٢٠هـ/١٩٩٩م، ص ١٧١.

٢٥. العلي، صالح أحمد، خطط البصرة، مقال كتب في مجلة سومر مجلد ٨، بغداد، س ١٩٥٢، ص ٢٣١.

٢٦. البغدادي، صفى الدين عبد المؤمن ابن عبد الحق (ت ٧٢٩هـ)، مراصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، تحقيق: علي محمد الجاوي، دار الجيل، بيروت، ١٩٩٢م، ٣/١١١٠، ص ٥٠٩.

٢٧. ابن خياط، أبو عمرو خليفة بن خياط (ت ٢٤٠هـ)، تاريخ خليفة بن خياط، تحقيق: أكرم ضياء العمري، مطبعة الآداب، النجف الأشرف، ١٩٦٧، ١/١٣٦؛ العاني، البحرين، ص ١٥٨.

٢٨. العاني، عبد الرحمن عبد الكريم، البحرين في صدر الإسلام، الدار العربية للموسوعات، بيروت ٢٠٠٠م، ص ١٥٩.

٢٩. المسعودي (ت ٣٤٦هـ/٩٥٧م) علي بن الحسين بن علي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق محمد محي الدين عبد الحميد، شركة الإعلانات الشرقية، القاهرة ١٩٦٧م؛ وطبعة مطبعة السعادة، تحقيق محمد محيي الدين عبد الحميد، ط ٤، مصر ١٩٦٤، ص ١٤٠.

٤٠. صحار: سُميت بذلك نسبة إلى صحار بن أرام بن سام بن نوح عليه السلام. الحموي، معجم البلدان، ج ٣، ص ٢٩٣.

٣٠. القلقشندي، المصدر السابق، ج ٢، ص ٥٥.

٣٨. العاني، عمان، المرجع السابق، ص ١٨٠.

٣٩. المسعودي (ت ٣٤٦هـ/٩٥٧م) علي بن الحسين بن علي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق محمد محي الدين عبد الحميد، شركة الإعلانات الشرقية، القاهرة ١٩٦٧م؛ وطبعة مطبعة السعادة، تحقيق محمد محيي الدين عبد الحميد، ط ٤، مصر ١٩٦٤، ص ١٤٠.

٤١. الحموي، معجم، ٣/٣٩٣.

٤٢. ابن حوقل (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض، ط ٢، مطبعة بريل، ليدن ١٩٣٨، وطبعة مكتبة دار الحياة، بيروت ١٩٩٢، ص ٣٨.

٤٣. الحموي، معجم، ٣/٣٩٣.

٤٤. ابن حوقل (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض، ط ٢، مطبعة بريل، ليدن ١٩٣٨، وطبعة مكتبة دار الحياة، بيروت ١٩٩٢، ص ٣٨.

٤٥. الحموي، معجم، ٣/٣٩٣.

٤٦. ابن حوقل (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض، ط ٢، مطبعة بريل، ليدن ١٩٣٨، وطبعة مكتبة دار الحياة، بيروت ١٩٩٢، ص ٣٨.

٤٧. الحموي، معجم، ٣/٣٩٣.

٤٨. ابن حوقل (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض، ط ٢، مطبعة بريل، ليدن ١٩٣٨، وطبعة مكتبة دار الحياة، بيروت ١٩٩٢، ص ٣٨.

٤٩. الحموي، معجم، ٣/٣٩٣.

٥٠. ابن حوقل (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض، ط ٢، مطبعة بريل، ليدن ١٩٣٨، وطبعة مكتبة دار الحياة، بيروت ١٩٩٢، ص ٣٨.

٥١. الحموي، معجم، ٣/٣٩٣.

٥٢. ابن حوقل (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض، ط ٢، مطبعة بريل، ليدن ١٩٣٨، وطبعة مكتبة دار الحياة، بيروت ١٩٩٢، ص ٣٨.

٥٣. الحموي، معجم، ٣/٣٩٣.

٥٤. ابن حوقل (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض، ط ٢، مطبعة بريل، ليدن ١٩٣٨، وطبعة مكتبة دار الحياة، بيروت ١٩٩٢، ص ٣٨.

٥٥. الحموي، معجم، ٣/٣٩٣.

٥٦. ابن حوقل (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض، ط ٢، مطبعة بريل، ليدن ١٩٣٨، وطبعة مكتبة دار الحياة، بيروت ١٩٩٢، ص ٣٨.

٥٧. الحموي، معجم، ٣/٣٩٣.

٥٨. ابن حوقل (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض، ط ٢، مطبعة بريل، ليدن ١٩٣٨، وطبعة مكتبة دار الحياة، بيروت ١٩٩٢، ص ٣٨.

٥٩. الحموي، معجم، ٣/٣٩٣.

٦٠. ابن حوقل (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض، ط ٢، مطبعة بريل، ليدن ١٩٣٨، وطبعة مكتبة دار الحياة، بيروت ١٩٩٢، ص ٣٨.

٦١. الحموي، معجم، ٣/٣٩٣.

٦٢. ابن حوقل (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض، ط ٢، مطبعة بريل، ليدن ١٩٣٨، وطبعة مكتبة دار الحياة، بيروت ١٩٩٢، ص ٣٨.

٦٣. الحموي، معجم، ٣/٣٩٣.

٦٤. ابن حوقل (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض، ط ٢، مطبعة بريل، ليدن ١٩٣٨، وطبعة مكتبة دار الحياة، بيروت ١٩٩٢، ص ٣٨.

٤٣. الإدريسي: مُحَمَّد بن مُحَمَّد بن عبد الله (ت ٥٦٠هـ/ ١١٦٤م)، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، دار الكتاب، القاهرة، د.ت، ١٥٦/٢.
٤٤. الاصطخري، المصدر السابق نفسه، ص ٥٧.
٤٥. كَرَمَان: ولاية مشهورة وناحية كبيرة معمورة ذات بلاد وقرى ومدن واسعة بين فارس ومكران وسجستان وخراسان، فشرقيها مكران ومغزاة ما بين مكران والبحر من وراء البلوص، وغربيها أرض فارس، وشاليها مغزاة خراسان، وجنوبيها بحر فارس، وهي بلاد كثيرة النخل والزروع والمواشي، وتشبه البصرة في كثرة الثمر وجودتها وسعة الخيرات. ينظر: معجم البلدان لياقوت الحموي، مصدر سبق ذكره، ص ٥١٥-٥١٦.
٤٦. التاجر (القرن الثالث الهجري / التاسع الميلادي)، سليمان، سلسلة التواريخ، المطبعة السلطانية، باريس، ١٨١١، ص ١٥.
٤٧. السيرافي (القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي)، أبو زيد الحسن، رحلة السيرافي، تحقيق عبد الله الحبشي، المجمع الثقافي، أبو ظبي ١٩٩٩، ص ٢٤؛ وابن الفقيه، أبو عبد الله أحمد بن مُحَمَّد بن إِسحاق الهمداني المعروف بابن الفقيه (ت ٣٦٥هـ) المحقق: يوسف الهادي الناشر: عالم الكتب، بيروت الطبعة: الأولى، ١٤١٦ هـ/ ١٩٩٦ م، ص ١١.
٤٨. الاصطخري، المسالك والممالك، المصدر السابق، ص ٩٢.
٤٩. المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٤٤٢.
٥٠. البصرة بصرتان العظمى بالعراق وأخرى بالمغرب وسميت بذلك لأن فيها حجارة سوداء صلبة، كما وتذهب فرق أخرى إن الحجارة ليست بصلبة سميت بها البصرة. للمزيد من المعلومات: ياقوت الحموي، معجم البلدان، المصدر السابق، ١/ ٤٣٠.
٥١. المصدر نفسه، ص ٢٥٠.
٥٢. الجاحظ، (ت ٢٥٥هـ/ ٨٦٨م) أبو عثمان عمرو بن بحر، كتاب التبصير بالتجارة، نشر حسن حسني عبد الوهاب، ط ٢، القاهرة، ١٩٣٥ م، ص ٣ وما بعدها.
٥٣. الطبري (ت ٣١٠هـ/ ٩٢٣م)، مُحَمَّد بن جرير الشهير بالإمام أبو جعفر الطبري، تاريخ الرسل والملوك، تحقيق، مُحَمَّد أبو الفضل إبراهيم، مطبعة دار المعارف، مصر القاهرة ١٩٦٠-١٩٦٩، ج ٣، ص ٥٩٠.
٥٤. ابن خرداذبة (ت ٣٠٠هـ/ ٩١٢م) أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله، المسالك والممالك، طبعة دي غوية، بريل ١٨٨٩ م، ص ٥٩= ٦١.
٥٥. الألوسي، المرجع السابق، ص ٦٦.
٥٦. ابن واضح (ت ٢٨٤هـ/ ٨٩٧م)، أحمد بن أبي يعقوب بن جعفر بن وهب، كتاب البلدان، ليدن، ١٨٩١ م، ص ٧.
٥٧. المقدسي، المصدر السابق، ص ١٢٨.
٥٨. الدينوري (ت ٢٧٦هـ/ ٨٢٨م)، أبو مُحَمَّد عبد الله بن مسلم ابن قتيبة، عيون الأخبار، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٢٥، ج ١، ص ٢١٦.
٥٩. فيصل السامر، السفارات العربية إلى الصين في العصور الإسلامية، مقال في مجلة الجامعة المستنصرية، ع ٢، ١٩٧١، ص ١٩.
٦٠. الأبله: اسم بلد. ينظر: الحموي، معجم، ١/ ٧٦ وما بعدها.
٦١. العلي، صالح أحمد، خطط البصرة، مقال كتب في مجلة سومر مجلد ٨، بغداد، س ١٩٥٢، ص ٧٢-٨٣، ٢٨١-٣٠٣؛ كذلك، العيداني، هدية جوان، تخطيط مدينة البصرة في القرن الأول، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، ١٩٨٣، ص ٥٢-٥٥. العلي، صالح أحمد، خطط البصرة ومنطقتها، مطبعة المجمع العلمي العراقي، بغداد، ١٩٨٦، ص ٢٨.
٦٢. الألوسي، تجارة العراق، المرجع السابق، ص ٦٣.

٧٤. هزاع بن عيد الشمري، الحجاج بن يوسف الثقفي وجه حضاري في تاريخ الإسلامي، ط ٢، الناشر: دار أجا، الرياض ١٩٩٣، ص ٥٩.

٧٥. اليعقوبي، البلدان، مصدر يبق ذكره، ص ٣٦٠.

٧٦. الطبري، تاريخ الرسل والملوك، ج ٨، ص ٥٠٩، السيوطي، جلال الدين (ت ٩١١هـ / ١٥٠٥م)، تاريخ الخلفاء، تحقيق: محمد محي الدين عبد الحميد، ط ٣، مطبعة المدني، (القاهرة، ١٩٦٤)، ص ٣٠٢؛ كذلك ينظر، شاكر لعبي، حفريات في تاريخ الفن.. القوارب العباسية على هيئة الحيوانات وسابقاتها الآشورية، جريدة طريق الشعب، بتاريخ ٢٦ حزيران/يونيو ٢٠٢٢، متاحة على الرابط الإلكتروني:

<https://bit.ly/3TIF7u8>

٧٧. ابن اعثم الكوفي، أبي محمد أحمد بن أعثم الكوفي (المتوفي نحو سنة ٣١٤هـ / ٩٢٠م)، كتاب الفتوح، دار الأضواء، ج ٨، ص ٢٩٣.

٧٨. المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ١٢٤.

٧٩. الشابشتي، أبو الحسن علي بن محمد (ت ٣٨٨هـ)، الديارات، تحقيق: كوركيس عواد، ط ٢، مطبعة المعارف، (بغداد، ١٩٦٦)، ص ٤٥.

٨٠. البسوي، يعقوب بن سفيان (ت ٢٧٧هـ)، المعرفة والتاريخ، تحقيق: أكرم ضياء العمري، (بغداد، ١٩٧٤-١٩٧٥م)، ج ١، ص ١٧٥، الطبري، تاريخ الرسل والملوك، ج ٨، ص ٥٠٩.

٨١. مجلة لغة العرب العراقية، المجلد ٥، ص ٤٦٣.

٨٢. المصدر نفسه، ص ٤٦٢.

٨٣. ابن خلدون (ت ٨٠٨هـ / ١٤٠٥م) عبد الرحمن بن محمد؛ مقدمة ابن خلدون، تحقيق: علي عبد الواحد وافي، مطبعة لجنة البيان العربي، القاهرة ١٩٦٨، وطبعة دار القلم، بيروت ١٩٨٦، ص ١٧٣.

٨٤. كشاجم، محمود بن الحسين، المصايد والمطاردة، دار اليقظة، بغداد ١٩٥٤، ص ٣٨-٣٩.

٦٣. الجاحظ، البيان والتبيين، المصدر السابق، ج ٢، ص ٢٩٧.

٦٤. الدوري، عبد العزيز، تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، المطبعة الكاثوليكية، ط ٢، بيروت، ١٩٧٤، ص ١٣٩.

٦٥. أي المداخل، ينظر: ابن منظور (ت ٧١١هـ / ١٣١١م) أبو الفضل محمد بن مكرم، لسان العرب، قدم له الشيخ عبد الله العلايلي، دار لسان العرب، بيروت، د.ت، ج ١٢، ص ٢٤.

٦٦. ياقوت، معجم البلدان، ج ١، المصدر السابق، ص ٧٧.

٦٧. النويري (ت ٧٣٣هـ)، شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب بن محمد النويري، نهاية الأرب في فنون الأدب، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والنشر، القاهرة، (د.ت)، ج ١٢، ص ١١-١٢.

٦٨. الدينوري (ت ٢٨٢هـ / ٨٩٥م) أبو حنيفة أحمد بن داود، الأخبار الطوال، تحقيق عبد المنعم عامر، القاهرة، ١٩٦٠، ص ١١٧.

٦٩. الطبري، المصدر السابق، ج ٣، ص ٣٤٧؛ راجع أمل عبد الحسين عباس السعدي، الابلّة في العصر الإسلامي، رسالة ماجستير، كلية الآداب، ١٩٧٦، ص ٢٣٢.

٧٠. لمزيد من المعلومات، ينظر، عماد هادي عللو، الأهمية الإستراتيجية لدور صناعة السفن في فتح الأندلس وجزر البحر المتوسط، بحث منشور في مجلة آفاق الثقافة والتراث التي تصدر عن مركز جمعة الماجد، العدد ٧٩، دولة الإمارات العربية المتحدة، كانون الأول ٢٠١١.

٧١. عبد الرحمن عبد الكريم نجم، البحرين في صدر الإسلام وأثرها في حركة الحوارج، دار الحرية للطباعة، مطبعة الجمهورية، بغداد: ١٩٧٣، ص ٨٤.

٧٢. أحمد عبد الحميد الشامسي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى، ١٩٧٨، ص ١٠١.

٧٣. عصام هاشم الجفري، التطور الاقتصادي في العصر الأموي رسالة ماجستير، منشورة على الموقع:

<https://bit.ly/3xJ2nRa>

٨٥. ابن العمراني، مُحَمَّد بن علي بن مُحَمَّد (ت ٥٨٠هـ)،
الأنباء في تاريخ الخلفاء، تحقيق: قاسم السامرائي،
الناشر: دار الآفاق العربية، ط ١، القاهرة ٢٠٠١،
ص ١٠١.

٨٦. الزط: هم قوم من بلاد السند، وكان الحجاج بن يوسف
الثقفي عامل الأمويين على العراق قد أسكنهم منطقة
كسكر وغلّبوا على البطيحة وتنازلوا فيها، كما ضم إليهم
جماعة من أباق العبيد وموالي بني باهلة. البلاذري، أحمد
بن يحيى بن جابر بن داود (ت ٢٧٩هـ)، فتوح البلدان،
دار ومكتبة الهلال - بيروت ١٩٨٨، ص ١٦٢.

٨٧. ابن الأثير (ت ٦٣٠هـ / ١٢٣٣م) عز الدين أبي الحسن
علي بن مُحَمَّد بن عبد الكريم الجزري الموصلّي الشيباني،
الكامل في التاريخ، دار الفكر، بيروت ١٩٧٨، وطبعة
دار صادر، بيروت، ٢٠٠٨م، ج ٥، ص ٣٥٨؛ كذلك
ينظر، إبراهيم أيوب، التاريخ العباسي السياسي
والحضاري، الشركة العالمية للكتاب، لبنان، ١٩١٩،
ص ٨٤.

٨٨. الطبري، ج ٩، ص ١٠: مُحَمَّد هادي اليوسفي الغروي،
موسوعة التاريخ الإسلامي، أضواء الحوزة، لبنان،
٢٠١٢، ج ١، ص ٢١٠.

Baghdad Port in the first Abbasid era

Dr. Imad Allw Al-Rubaie

Abstract

The founding of Baghdad in the year (145 AH - 762 AD) and making it the capital of the Abbasid Caliphate by the Abbasid Caliph Abu Jaafar Al-Mansur (136 AH / 753 AD - 158 AH / 774 AD) had a profound impact on the development of maritime and river navigation in Iraq and the Arabian Gulf, especially when it was linked Baghdad is connected by water via the Tigris and Euphrates rivers to maritime navigation centers in the Arabian Gulf and the Arabian Sea, such as Al-Abla, Sohar, and Daireen.

Baghdad became a port connected to the Arabian Gulf and the Arabian Sea and from there to the Indian Ocean. There are few historians and researchers who have discussed in detail the existence and role of the port of Baghdad in the commercial and military activity of the Abbasid state, despite the shift in maritime commercial activity - after the transfer of the capital of the Islamic Caliphate to Baghdad - from the Red Sea to the Arabian Gulf, and the rise of Baghdad as a global commercial center, along the way. Wild and sea silk. We have relied on the historical method in scientific research, also using the descriptive approach to track and monitor historical events related to the topic of this research paper.

For the purpose of achieving the objectives of this study, in dealing with our topic, we have relied on a plan consisting of an introduction and three sections, in addition to a conclusion and a list of sources and references, and the order was the research are as follows:

1. The first topic: The strategic importance of Baghdad in the Abbasid era.
2. The second topic: The commercial importance of the port of Baghdad.
3. The third topic: Types of ships and boats in the port of Baghdad.

Keywords: Baghdad, the Abbasid Caliphate, Abu Jaafar Al-Mansur, the Tigris River, Bab Al-Sha'ir.