



ISSN: 1994-4217 (Print) 2518-5586(online)

Journal of College of Education

Available online at: <https://eduj.uowasit.edu.iq>

Dr. Alaa Oraiby Sabaa

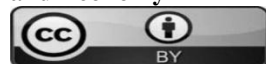
Diyala University -
College of Education
for Humanities
sciences/ Spatial
Research Unit

Email:

alaoraiby75@gmail.com

Keywords:

Ships , Trade Routes
and Economy



Article info

Article history:

Received 5.May.2025

Accepted 25.Jun.2025

Published 25.Aug. 2025



Maritime Trade Routes in the Arab Islamic State

A B S T R A C T

This study aims to shed light on the diverse maritime trade routes of the Arab Islamic State, which spanned from the Arabian Gulf and the Indian Ocean in the east to the Mediterranean Sea and Africa in the west. The research draws upon historical sources such as the works of Al-Masudi and Ibn Khordadbeh, alongside a detailed geographical analysis of key ports-including Siraf, Aden, and Oman-that served as pivotal hubs for commercial exchange with India, China, and East Africa. Furthermore, the study examines advanced navigational techniques, such as the strategic use of monsoon winds, and explores the role of this maritime network in disseminating Islamic culture and bolstering the global economy over centuries of prosperity.

© 2022 EDUJ, College of Education for Human Science, Wasit University

DOI: <https://doi.org/10.31185/eduj.Vol60.Iss2.4451>

المسالك التجارية البحرية في الدولة العربية الإسلامية

أ.م.د. علاء عريبي سبع

جامعة ديالى / كلية التربية للعلوم الانسانية / وحدة الأبحاث المكانية

ملخص البحث

يهدف هذا البحث الى تسليط الضوء على العديد من المسالك التجارية البحرية في الدولة العربية الإسلامية، التي امتدت من الخليج العربي والمحيط الهندي شرقاً إلى البحر الأبيض المتوسط وأفريقيا غرباً. واعتمد البحث على العديد من المصادر التاريخية، مثل كتاب المسعودي وابن خردادبة، إلى جانب تحليل جغرافي تفصيلي للموانئ الرئيسية كسيراف وعدن وعمان، والتي مثلت نقاط ارتكاز للتبادل التجاري مع الهند والصين وشرق أفريقيا، وفي هذا البحث تم الاطلاع على تقنيات الملاحة المتقدمة، كاستغلال الرياح الموسمية، ودور هذه الشبكة في نشر الثقافة الإسلامية وتعزيز الاقتصاد العالمي عبر قرون من الازدهار.

الكلمات المفتاحية: السفن، المسالك التجارية، الاقتصاد .

المقدمة

شكّلت المسالك التجارية البحرية في الدولة العربية الإسلامية شرياناً حيويًا للتبادل الاقتصادي والثقافي بين الشرق والغرب، حيث امتدت شبكة هذه الطرق من الخليج العربي والمحيط الهندي شرقًا إلى البحر الأبيض المتوسط وأفريقيا غربًا. وقد أسهم انتقال العاصمة إلى بغداد في تعزيز دور الموانئ العربية مثل البصرة وسيراف، والتي أصبحت نقاط ارتكاز لرحلات تجارية طويلة امتدت إلى الهند والصين وشرق أفريقيا.

اعتمد البحارة العرب على معرفة دقيقة بالرياح الموسمية وتقنيات ملاحية متطورة، مما مكّنهم من تطوير مسالك مثل "ديرة المطلق" المفتوحة على المحيطات، و"ديرة الملل" المحاذية للسواحل، كما مثلت موانئ عدن وجدة وعمّان محطات حيوية لربط تجارة الشرق بالعالم الإسلامي وأوروبا. اعتمد البحث منهجية تحليلية تاريخية-جغرافية، وقُسّم إلى ثلاثة أقسام رئيسية: المسالك الشرقية (من الخليج إلى الهند والصين) خلال القرنين (٣-٤هـ/٩-١٠م)، بتحليل رحلتَي: (ديرة المطلق (الطريق المفتوح) حسب وصف السيرافي) و (ديرة الملل (المسلك الساحلي) بحسب ابن خردادبة. وكذلك تطرق إلى المسالك الغربية نحو شرق أفريقيا والبحر المتوسط، مع رصد دور الموانئ (عدن، جدة، القلزم).

يستند هذا البحث إلى مصادر جغرافية وتاريخية عربية كُبرى ككتب المسعودي وابن خردادبة، فضلًا عن دراسات حديثة، تُبرز دور هذه الشبكة في نشر الحضارة الإسلامية وتأثيره على الاقتصاد العالمي، ويُعدّ هذا الموضوع جسرًا لفهم التفاعلات الثقافية والاقتصادية التي شكلت تاريخ المنطقة والعالم.

أولاً: المسالك التجارية البحرية من الخليج العربي إلى الهند والصين والمحيط الهندي

بعد اختيار بغداد بدلاً من دمشق عاصمة للدولة العربية الإسلامية، نشطت حركة الملاحة العربية بحكم اتصال بغداد المائي بالمشرق والمغرب، الأمر الذي أدى إلى تحويل خطوط التجارة من شرقي البحر الأبيض المتوسط إلى منطقة الخليج العربية، فظهرت علاقات تجارية جديدة ومتطورة بين الدولة العربية الإسلامية عن طريق موانئها المطلّة على الخليج العربي، وبين بلدان المحيط الهندي وسواحل شرق جنوب آسيا، وبالذات الهند والصين، إذ إن التجار العرب سلكوا الطريق البحري الذي سلكوه منذ القدم إلى موانئ الهند والصين (الالوسي، ١٩٨٤، ص ٩٥).

ولعل ذلك يعود إلى تأثيرات الرياح الموسمية الجنوبية الغربية للوصول إلى الهند والصين، والرياح الموسمية الشمالية الشرقية للوصول إلى ساحل الجزيرة العربية والساحل الأفريقي، إذ عملت على ربط مواعيد الإبحار بها ارتباطاً تاماً (عبدالعليم، ١٩٧٩، ص ١٥٩).

أكد (المسعودي)، هذا الارتباط بقوله: ((ولكل من يركب من هذه البحار من الناس أرياح يعرفونها في أوقات تكون فيها مهابها، وقد علموا ذلك بالعادات وطول التجارب يتوارثون ذلك قولاً وعملاً، ودلائل وعلامات يعملون بها إبان هيجانه وأحوال ركوبه)) (المسعودي، ١٩٨٩، ص ١٠٩).

قدم البلدانيون والجغرافيين العرب والمسلمون وصفاً دقيقاً ومسهباً للمسلك التجاري البحري المار إلى الصين، استناداً إلى مصادر مهمة وصفت هذا المسلك نتيجة لقيام أصحابها بالرحلات عبره، ولعل أقدم مصدر تاريخي يقدم مثل هذا الوصف يرجع إلى سنة (٢٣٧هـ/٨٥١م) وهو رحلة السيرافي وفيه روايات التاجر سليمان السيرافي الذي لا يعرف عنه سوى أخباره التي ترجع إلى هذا الزمن، وأنه سافر مرات عدة إلى الهند والصين للتجارة، ومن خلال سفره قدم وصفاً دقيقاً مكن الجغرافيين المحدثين من تتبعه على الخرائط الحديثة (كراتشكوفسكي، ١٩٦٣، ص ١٤١).

وبعد عشرين عاماً زاد على تلك الاخبار رحالة آخر هو ابن وهب القرشي، تاجر ورحالة عربي ومن الاعيان والاثرياء، سلك المسلك نفسه من البصرة بعد سقوطها على يد الزنج سنة (٢٥٧هـ/٨٧٠م) الى الصين (السامر، ١٩٧٧، ص٢٨)، وقد دون هاتين الرحلتين تاجر عربي بصري من سيراف في بداية القرن (الرابع الهجري/ العاشر الميلادي)، وهو ابو زيد السيرافي (الالوسي، ١٩٨٤، ص٩٦)، إذ قدم وصفاً دقيقاً للمسلك البحري الى الشرق الأقصى، وقد اطلق على هذا المسلك اسم الرحلة الطويلة، الذي سلكه التاجر سليمان السيرافي عبر الساحل العربي لعمان الخليج العربي، ب (ديرة المطلق) (١)، ويعني بها سير السفن من بحر الى آخر بعيداً عنه (شهاب، ١٩٨٢، ص٤٤).

ذكر ابن خرداذبة (ت، ٣٠٠هـ/ ٩١٢م) لنا وصفاً مهياً للمسلك البحري الى الهند والصين، وتأتي أهمية هذه الوصف من أن صاحبها قد سلك فيها مسلكاً مغايراً للمسلك الأول الذي سلكه التاجر سليمان السيرافي، فمسلك (ابن خرداذبة) في الخليج العربي يسير بمحاذاة ساحل بلاد فارس الى الهند والصين دون المرور بساحل عمان، ويعلق أحد الباحثين على تلك الرحلة بقوله: ((ان ابن خرداذبة لم يكتف بتقدير المسافات على طول الطريق بين المراكز التجارية المختلفة التي تتمثل في المرافئ والمدن الهامة، وانما اهتم ايضاً بوصف هذه المراكز وصفاً سهياً وامدنا بمعلومات وافرة عما تنتجه من مواد)) (المسري، ١٩٨٢، ص٢١٦).

بينما هناك من قال، ان رحلة (ابن خرداذبة)، تعد بمثابة دليل مدون يسترشد بها المسافر الى المشرق الأقصى اكثر من سفرة ميدانية، وهذه الرحلة مع انها ((تفتقر الى الخبرة الميدانية والموضوعية والعلمية التي وجدناها في رحلة سليمان التاجر فأنها لا تخلو من أهمية)) (الالوسي، ١٩٨٤، ص٩٧).

ومن الجدير بالذكر ان مسلك ابن خرداذبة، الى الشرق الأقصى قد سلكه ايضاً الرحالة (ناصر خسرو) أثناء رحلته في القرن (الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي) (خسرو، ١٩٤٥، ص١٤٥)، وقد سمي هذا المسلك ب (ديرة الملل)، وتعني سير السفن الى جانب البر أو القريبة من الساحل (شهاب، ١٩٨٢، ص٤٤)، وفيما يلي تفصيلاً أكثر توضيحاً ودقه لمسلكي ديرة المطلق وديرة الملل.

١- طريق الرحلة الطويلة (ديرة المطلق)

وهو الطريق الذي سلكه التاجر العربي سليمان السيرافي، الذي يبدأ من البصرة الى الابلية عبر شط العرب، الى عبادان، ثم تسير السفن بالخليج العربي متجه نحو الساحل الشرقي للخليج عند ميناء سيراف^(٢)، الذي يبعد عن البصرة في الماء (٣٦٠ ميلاً) (الالوسي، ١٩٨٤، ص٩٨).

كانت السفن الصينية الكبيرة (الجنوك) تأتي، لشحن البضائع من هذا الميناء (الحموي، ١٩٧٤، ص٢١٢)، ومن الجدير بالذكر ان سيراف تعد مفترق طريقين يوصلان الى الشرق يبدأان بالبصرة ويلتقيان في كولم ملي، بساحل ملبار^(٣)، بعد تزويد السفن الصينية بالبضائع والماء العذب تسلك السفن الجانب الغربي للخليج مارة بساحل عمان ومتوقفة عند أهم موانئه وهما صحار ومسقط، لكي تتزود مرة أخرى بالماء العذب استعداداً للمرحلة الطويلة الى الشرق الأقصى، وهذان الميناءان كانا متميزين بالحركة التجارية، وتأتي اليهما السفن التجارية من ميناء عدن ايضاً في اليمن، وذلك لأهمية موقعها المتوسط للتجارة بين البحر الأحمر وساحل الخليج العربي (الصيني، ١٩٥٠، ص١٠٩).

ان المسافة من البصرة الى عمان ثلاثمائة فرسخ^(٤) (المسعودي، ١٩٨٩، ص١٠٢)، والمسافة بين مسقط وسيراف بنحو مائتي فرسخ (ابن الفقيه، ١٨٨٥، ص١٤٠)، عندما تبحر السفن من سيراف تمر بمنطقة تسمى الدردور، وهي عبارة عن مضيق بين جبلين من جبال عمان يصعب على السفن الكبيرة اجتيازه، ولكن ما يعبره من السفن يصل الى صحار

ومنها الى مسقط، ثم تصل الى ثارا ، ومنها الى الديبل، ثم الى اوتكين، وهي بداية حدود الهند ومنها يستمر الطريق البحري حتى يصل ميناء كولم ملي الواقع على الجنوب من ساحل مليبار في الهند بمساعدة الرياح الموسمية، اذ تقدر المسافة من مسقط الى كولم ملي شهراً على اعتدال الريح، ومن كولم ملي يتجه الطريق الى بلين مسيرة يومين وعندها يفترق الطريق الى اتجاهين يمر احدهما من بلين الى بابتن مسيرة يومين، ثم الى السنجلي وكبشكان مسيرة يوم واحد ثم الى كودافريد ثلاثة فراسخ ثم الى كيليكان واللوا وكنجة مسيرة يومين، وسمندر عشرة فراسخ، ومنها الى اورنشين اثنا عشر فرسخاً، ثم الى ابينه مسيرة أربعة أيام، أما الاتجاه الآخر من بلين فهو يتجه رأساً الى سرنديب(ابن خردابة، ص ٦٤)، وتقدر المسافة بينهما بحوالي ثمانين فرسخاً، ومن ثم تتجه السفن الى بحر هرکند ، الواقع الى الشمال من جزيرة سيلان التي تسميها المصادر العربية القديمة سرنديب، وبعد اجتياز البحر تصل المراكب الى جزيرة يقال لها لنجالوس، وهو الاسم القديم لجزر نيكو بار(عبدالعليم، ١٩٧٩، ص ٧١)، ومقدار الرحلة من سرنديب الى لنجالوس من عشرة الى خمسة عشر يوماً، ومنها تزود السفن بالماء وتتجه الى موضع يقال له كله بار، وهي مملكة زايج الواقعة الى اليمين من الهند(ابن الفقيه، ١٨٨٥، ص ١٢)، وهي بمنصف الطريق بين عمان والصين(البكري، ١٩٤٥، ص ١١٧)، ومن كله بار تتجه السفن التجارية الى مضيق ملقا عابره إياه الى جزيرة تيومة، بمسافة عشرة أيام، وثم الى موضع يقال له كدرنج بمسافة عشرة أيام(ابن الفقيه، ١٨٨٥، ص ١٢)، وبعدها تزود بالماء العذب تسير السفن الى جزيرة صندرفولات، أو صنف فولارد، وبعدها الى بحر الصين ثم الى أبواب الصين، بعد مسيرة شهر كامل (ابن الفقيه، ١٨٨٥، ص ١٣)، ثم تسير السفن على طول ساحل خليج تنج كنيج(°)، ومنه الى اول مرفأ من مرفأ الصين وهو (لوقيت)(ابن الفقيه، ١٨٨٥، ص ١٤).

والرحلة من مسقط في الخليج العربي الى ميناء كانتون الصيني تستغرق مائة وعشرين يوماً للذهاب وحدها، عدا التوقيات التي تحدث للراحة والتموين في الموانئ والمناطق الموجودة على المسلك البحري الى موانئ الصين، أن الرحلة من ميناء البصرة او سيراف الى بلاد الصين خانقو(ابن خرداذبة، ١٨٨٩، ص ٦٩)، تستغرق ستة اشهر و كانت تتوقف عنده الرحلات التجارية، والمسافة بين الرحلة من سيراف الى كانتون ستة اشهر ضمنها أوقات التوقف الطبيعية في الطريق(عبدالعليم، ١٩٧٩، ص ٧٢)، ان التجار المسلمين وصلوا الساحل الصيني في شمال كانتون بسفنهم من كانتون الى ميناء خنجو مسيرة ثمانية أيام ثم قانطو مسيرة عشرين يوماً (ابن خرداذبة، ١٨٨٩، ص ٦٩)، والتي تعرف اليوم ب (هانغ تشو)(هارتمان، ص ٤٦٦)، ثم وصلوا الى آخر الصين اذ بلاد الشيليا المشهورة بالذهب والتي استوطنها المسلمون(ابن خرداذبة، ١٨٨٩، ص ٧٠)، وينهي (ابن خرداذبة)، طريق الهند والصين ببلاد الشيليا بقوله: ((ولا يعلم بعدها)).

٢- الطريق الساحلي:

انفرد (ابن خرداذبة)، بوصف المسلك البحري الذي يسير مع الساحل الشرقي لبلاد فارس، الذي تسير به السفن من الخليج العربي الى بلدان الشرق العربي محاذة البر، لذا سمي ب (ديرة الملل)، أي مسايرة السفن للبر وعدم الابتعاد عنه، ويبدأ هذا الطريق من البصرة الى جزيرة خارك خمسون فرسخاً، ومنها الى جزيرة لاوان ثمانون فرسخاً، ثم الى جزيرة ابرون سبعة فراسخ، ومنها الى جزيرة خين سبعة فراسخ، ثم الى جزيرة كيس^(٦)، سبعة فراسخ، والى جزيرة ابن كاوان ثمانية عشر فرسخاً، ومنها الى ارموز ، سبعة فراسخ، ثم الى ثارا مسيرة سبعة أيام وهي الحد بين فارس والسند، ثم الى الديبل مسيرة ثمانية أيام، ومنها الى مصب مهران نهر السند فرسخان، ومن مهران الى اوتكين وهي أول ارض الهند مسيرة أربعة أيام، ومنها الى الميد فرسخان ومنه الى كولي فرسخان والى سندان ثمانية عشر فرسخاً، ومن سندان الى ملي مسيرة خمسة أيام ومنه الى بلين مسيرة يومين وبعدها الى جزيرة سرنديب، اذ يتبع نفس خط الطريق البحري الأول ديرة المطلق(ابن خرداذبة، ١٨٨٩، ص ٧٠).

ثانياً: مسالك التجارة من الخليج العربي الى شرق افريقيا والبحر الأبيض المتوسط

يعد المسلك الملاحي من الخليج العربي الى شرق افريقيا اكثر قرباً للساحل العربي من المسالك الملاحية الأخرى المتجهة الى الشرق، وقد سلك البحارة العرب وبالذات اليمينيون والعمانيون هذا المسلك اكثر من غيرهم (عثمان، ١٩٩٠، ص ٩٣)، إذ كان لهم رحلات تجارية منتظمة ومتواصلة من سيراف وعمان منذ القرن (الرابع الهجري/ العاشر الميلادي) (حوراني، ١٩٥٨، ص ٢٣٠).

ومن الرحالة العرب الذين انفردوا بتدوين رحلاتهم الى شرق افريقيا هو المؤرخ المسعودي، الذي رحل مع التجار العمانيين عدة مرات ووصل الى اقصى جنوب الساحل الافريقي الشرقي وعاش معهم في شرق افريقيا ثلاث سنوات، كتب ما رأى وشاهد مباشرة معظم المعلومات عن التجارة ومسالكها، ومصاعبها ومراحل سفرها بين عمان والساحل الافريقي الشرقي (كراتشكو فسكي، ١٩٦٣، ص ١٨٥).

لاشك ان موقع عمان المتميز على الخليج العربي جعلها البوابة الأولى الى شرق افريقيا من جهة، واكسبها خصوصية في التجارة العالمية من جهة أخرى، لذا قال (المقدسي البشاري): ((من أراد التجارة فعليه بعدن وعمان)) (مسكويه، ١٩١٥، ص ٣٥).

وكانت الرحلة التجارية الى جنوب الجزيرة العربية وشرق افريقيا تبدأ من البصرة الى عبادان اثنا عشر فرسخاً، ثم الى الخشبات، ومنها الى البحرين سبعون فرسخاً (ابن خرداذبة، ١٨٨٩، ص ٦٠)، او تتطلق من سيراف التي كانت تأتيها السفن الصغيرة من البصرة محملة بالتجارة لتفرغ حمولاتها في السفن الكبيرة هناك لتتطلق في رحلتها الى جنوب الجزيرة العربية وشرق افريقيا (فهمي، ١٩٧٣، ص ١٧٧).

المسافة من سيراف الى البحرين، سبعون فرسخاً ومنها الى الدردور مائة وخمسون فرسخاً (ابن خرداذبة، ١٨٨٩، ص ٦٠)، ثم الى عمان التي تبعد عن البصرة ثلاثمائة فرسخ (المسعودي، ١٩٨٩، ص ١٠٨)، ومن عمان الى الشحر مائتا فرسخ، ومن ثم الى ميناء عدن على خليج عدن مائة فرسخ (ابن خرداذبة، ١٨٨٩، ص ٦١).

ومن اشهر المراكز التجارية في البحر الأحمر موانئ؛ عدن (٧)، وجدة، والجار، وعيذاب، والقلزم^(٨)، وكان ميناء عدن من ابرزها، وهو عند مدخل البحر الأحمر، إذ ربط تجارة المشرق بالمغرب ويصفه اليعقوبي (ت، ٥٢٩٢/ ٩٠٤م)، بأنه ((مرفأً مراكز الصين...)) (الحميري، ١٩٧٥، ص ٩١)، ويؤكد ذلك (المقدسي البشاري)، بأنه ((دهليز الصين، وفريضة اليمن وخزانة المغرب ومعدن التجارات)) (المقدسي، ١٩٥٥، ص ٨٥)، كما يؤكد (الادريسي)، ايضاً بقوله: ((ومنها تسافر مراكز السند والهند والصين)) (أبو عبدالله، ١٩٨٩، ص ٥٤)، وعند وصول المراكب الى ميناء عدن يقوم موظفوا المكوس^(٩) بكتابة تقارير عن كل مركب، فيسجلون في سجلاتهم اسم ريان السفينة ويحصون ما تحمله السفينة من البضائع ثم يدفعونها الى والي المدينة (ابن المجاور، ١٩٥١، ص ١٣٩).

وكان ميناء جدة المركز التجاري المهم لأهل مكة وإقليم الحجاز في البحر الأحمر، فكان لا بد للسفن من التدفق الى مينائها، أما بقصد التجارة او لأداء فريضة الحج، فأصبح مينائها يعج بحركة السفن التي ترد اليها من مصر واليمن حتى قدرت اعداد السفن التي ترد اليها كل يوم مائة مركب وأكثر، وكانت الرسوم ترفع الى صاحب مكة ومقدارها من ألف دينار في السنة وقد تزيد او تنقص، وكانت الحركة التجارية في ميناء جدة تنشط اكثر في مواسم الحج (الادريسي، ١٩٨٩، ص ١٣٩).

واشار البلدانيون ان تجار سيراف كانوا يفرغون بضائعهم في ميناء جدة على البحر الأحمر، فتحمل بعد ذلك الى مصر لانهم كانوا يهابون ركوب البحر الأحمر، خوفاً من شعبه المرجانية لعدم خبرتهم بمسالكه، اذ ان المسلك من البصرة الى البحر الأحمر صالح للملاحة في جميع فصول السنة بالرغم مما كان يتعرض له من هجمات القراصنة ووجود اسماك القرش الكبيرة فيه(خسرو، ١٩٤٥، ص٧٣).

اما ميناء البحار فقد كان الفرضة الرئيسية للمدينة، وترسو فيه السفن الواردة من؛ الحبشة، ومصر وعدن والصين والهند (الحموي، ١٩٧٩، ص١٩٣)، حتى وصفها (البكري)، بأنها: ((مرفاً للحبشة خاصة)) (البكري، ١٩٤٥، ص٣٥٦).

واما ميناء عيذاب فكان مقصد تجار مصر واليمن واطراف السودان ينقلوا ما تجمع فيها من البضائع الثمينة وقد وصف (اليقوبي)، الحركة التجارية في الميناء بقوله: ((ويأتيه التجار فيحملون التبر والعاج وغير ذلك من المراكب)) (الحموي، ١٩٧٩، ص٣٣٥).

يعد ميناء القلزم مخزناً كبيراً تجتمع فيه التجارات الواردة من المشرق عن طريق البحر الأحمر ومن المغرب عن طريق البحر الأبيض المتوسط، وقد وصف المسعودي ذلك بقوله: ((يحمل اليها جميع الممالك المحيط بهذين البحرين من أنواع الامتعة والترايف والتحف من الطيب والافدية والعقاقير والجواهر والرقيق وغير ذلك من صنوف المأكّل والمشارب والملابس، فجميع البلدان تحمل اليها وتفرغ فيها))، ويضيف ايضاً ان حمل السفينة الواحدة يحتاج الى مائة بعير لنقله(المسعودي، ١٩٨١، ص١٩).

وكانت بعض هذه السفن عند وصولها الى ميناء عدن على البحر الأحمر تواصل رحلتها باتجاه الجنوب الغربي اذ تصل الى اول منطقة فيها وهي بلاد بربرا وخليجها البربري، الذي وصفه (المسعودي)، بالقول: ((وله خليج متصل بأرض الحبشة يمتد من ناحية بربرية من بلاد الزنج والحبشة ويسمى الخليج البربري، طوله خمسمائة ميل وعرض طريقه مئة ميل... واهل المراكب من العمانيين يقطعون هذا الخليج الى جزيرة قنبلو من بحر الزنج)) (المسعودي، ١٩٨٩، ص١٠٥)، وأشهر الموانئ التي تمر بها السفن التجارية من بربرا هي حفوني^(١٠)، التي يتعرض لموج عظيم كالجبال الشواهي، اذا ارتفع، وينخفض كأخفض ما يكون من الاودية(المسعودي، ١٩٨٩، ص١٠٦).

وبعد حفوني تخرج السفن التجارية في رحلتها الى شرق افريقيا مارة ببلاد الزنج، وهي منطقة ممتدة بين مدينة مقاديشو، وهي اول مدينة على الخط التجاري المار ببلاد الزنج، الى بلاد سفالة موزنبيق، وقدر (المسعودي)، مساحة هذه المنطقة بنحو سبعمائة فرسخ (المسعودي، ١٩٨٩، ص١٠٧).

ومن مقاديشو تسير السفن الى مدينة كلوا وهي مدينة ساحلية اكثر أهلها من الزنج، ومنها الى سفالة على مسيرة نصف شهر من مدينة كلوا (ابن بطوطة، ١٩٨٧، ص٢٧٣)، التي تقصد مراكب السيراقيين والعمانيين لشراء العاج ونقله الى الصين عن طريق عمان لبيعه بأثمان مرتفعة ثم الحصول على أرباح كبيرة (ابن حوقل، ١٩٩٢، ص١٠٢).

وتكون آخر محطة تجارية وصلتها السفن العربية في شرق افريقيا هي جزيرة قنبلو، وذلك يتضح من قول (المسعودي): ((وأهل المراكب من العمانيين يقطعون هذا الخليج، الى جزيرة قنبلو في بحر الزنج... وهؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر من اهل عمان عرب من الازد... وينتهي هؤلاء في بحر الزنج الى جزيرة قنبلو على ما ذكرناه)) (المسعودي، ١٩٨٩، ص١٠٦)، ويصفها بأنها جزيرة عامرة فيها قوم من المسلمين، ثم يقول: ((وأخر مرة ركبت فيه سنة اربع وثلاثمائة من جزيرة قنبلو الى مدينة عمان))

ان هذا المسلك يتفرع منه طريق بحري يصل الدولة العربية الإسلامية بأوروبا عبر البحر الأبيض المتوسط الى بلاد الفرنجة، ويسلك هذا المسلك تجار اليهود، وهم يتكلمون عدة لغات؛ كالعربية، والفارسية، والرومية، والافرنجية، والصقلية،

والاندلسية، وكانوا يفدون الى الشرق ثم يعودون الى الغرب براً وبحراً، حاملين من الغرب الخدم: والجواري، والغلمان، والديباج، والفراء، وجلود، الخز، والسيوف، وتبدأ رحلتهم من بلاد الفرنجة عبر البحر الرومي، حتى مدينة الفرما، ويحملون تجارتهم على الظهر الى القلزم وبينهما خمسة وعشرون فرسخاً، ثم يركبون البحر الأحمر مارين بموانئه المهمة مثل الجار وجدة ثم يمضون الى السند والهند والصين فيحملون من الصين المسك والعود والكافور والدارسين وغير ذلك، ويعودون من المسلك نفسه الى القلزم ثم الى الفرما ويركبون البحر الرومي الى اوربا، او كانوا يتجهون بتجاراتهم الى القسطنطينية ليبيعوا بضاعتهم هناك، وكانوا في بعض الأحيان لا يتجهون الى الفرما عند مجيئهم من اوربا، بل الى السواحل الشرقية للبحر الرومي، فيتوقفون عند انطاكية ثم يحملون بضاعتهم على الدواب الى الجابية، ثم يركبون الفرات، ثم يدخلون قناة نهر عيسى التي تصل نهر الفرات بدجلة، فيصلون مباشرة عن طريق هذه القناة الى بغداد، ومنها يسرون في دجلة الى الابله، ومنها يركبون البحر الى ساحل عمان ثم الى السند والهند والصين (ابن خرداذبة، ١٨٨٩، ص ١٥٤).

ان سفن البحر الأحمر كانت تصل البجار الشرقية الى الهند والصين، وتعود محملة من البضائع اليه، ثم الى القسطنطينية ومنها الى الإسكندرية، حيث تصل الى اوربا عبر البحر الرومي، فيمر المسلك الى المغرب الأقصى مروراً بمراكز التجارة الهامة، مثل برقة ثم الى افريقية، ومنها الى الاندلس بعد عبور المضيق، ويمتد الطريق بعد ذلك الى بلاد الفرنجة (ابن خرداذبة، ١٨٨٩، ص ١٥٥)، ويتجلى ذلك في قول (الاصطخري)، في كلامه عن بحر الروم، بقوله: ((واما بحر الروم فإنه خليج من البحر المحيط بين الاندلس والبصرة، من بلاد طنجة، وبين طنجة، وبين جزيرة جبل طارق من ارض الاندلس عرضه اثنا عشر ميلاً، ثم يتسع ويعرض فيمتد على سواحل المغرب فيما يلي شرقي هذا البحر (ابن حبان، ١٩٨٨، ص ٨٧)، حتى ينتهي الى ارض مصر ويمتد على أراضي مصر حتى ينتهي الى ارض الشام ممتداً عليها، ثم يعطف بناحية الثغور فيدور على بلد الروم من انطاكية وما قاربها، ثم يصير غربي البحر الى خليج القسطنطينية ويعبره (ابن الاثير، ١٩٦٥، ص ٩٨)، ثم يمتد على سواحل اثناس (البلادري، ١٩٨٨، ص ٦٥)، ثم على سواحل رومية ثم يمتد على قرب افرنجة، فيصير البحر حينئذ جنوباً، ويكون على ساحل افرنجة، الى ان يتصل بطرطوشة من بلاد الاندلس)) (الاصطخري، ١٩٦١، ص ٥٠).

ان البحر الأبيض المتوسط مخرجه من بحر الظلمات، في جهة الغرب ويبدأ هذا البحر من بحر الزقاق ويكون سعته ثمانية عشر ميلاً، فيمر باتجاه الشرق الى بلاد البربر وباتجاه الشمال الى المغرب الأقصى حتى يصل افريقية الى وادي الرمل، ثم الى ارض برقة وارض لوبيا، حتى يصل الى مرقية^(١)، والى الإسكندرية ثم الى شمال التيه^(٢)، الى ارض فلسطين وحتى يحيط ببلاد الشام الى ان ينتهي الى السويدية حتى يمر بأنطاكية الى جهة المغرب فيتصل بالخليج القسطنطيني الى انزنت، وهناك مخرج الخليج البنادقي ويتصل الى مجاز صقلية الى بلاد رومية الى بلاد سخونة واريونة ويجتاز جبل البرتان فيمر بشرق بلاد الاندلس الى جنوبها ووسطها وينتهي الى جزيرتين من حيث بدأ (الادريسي، ١٩٨٩، ص ١٠)، وأشار (الادريسي)، أيضاً الى ان طول البحر الأبيض المتوسط من ابتدائه الى انتهائه (١٠٣٦) فرسخاً، وبه حوالي مئة جزيرة بين صغيرة وكبيرة وبين معمورة وخالية (الادريسي، ١٩٨٩، ص ١١).

وقدر (قدامة بن جعفر)، طوله خمسة الاف ميل، وعرضه حوالي ستمائة وثمانين ميل، وفيه مائة واثنان وسبعون جزيرة (قدامة، ١٩٨١، ص ٢١)، وأشار (المسعودي)، أيضاً الى ان ابرزها ((خمس عظام وهي جزيرة قبرص التي تحت ساحل دمشق، ويحيط بها ثلاثمائة وخمسون ميلاً، وجزيرة اقريطش^(٣) حيال برقة، واحاطتها ثلاثمائة ميل، وجزيرة صقلية حيال افريقية تحيط بها خمسمائة ميل، وجزيرة سرتانية حيال افرنجية وبلاد تونس واحاطتها ثلاثمائة ميل، وجزيرة يابسة حيال الاندلس يحيط بها مائتي ميل)) (المسعودي، ١٩٨٩، ص ٦٦).

ومن هنا يتضح بأن البحر الأبيض المتوسط يخرج من المحيط الأطلسي من جهة المغرب متجهاً شرقاً الى الزقاق ، ومنها الى الجزيرة الخضراء ثم الى جزيرة طريف والمسافة بينهما ثمانية عشر ميلاً، وفي شرق الجزيرة الخضراء الجبل المعروف بجبل الفتح ويسمى ايضاً جبل طارق(المراكشي، بلا، ص ٥١٥)، وبين هذا الجبل والجزيرة الخضراء ستة أميال، ومن الجزيرة الخضراء الى مدينة اشبيلية خمسة أيام وهي مدينة كبيرة عامرة ذات اسوار حصينة وأسواق كثيرة(ابن غالب الاندلسي، ١٩٦٥، ص ٢٣)، ومن مدينة اشبيلية الى مدينة لبله على بعد اثني عشر ميلاً ومنها الى مدينة مليلة^(٤)، وهي مطلة على جزيرة شلبيش(الادريسي، ١٩٨٩، ص ٥٤٢)، ومن مدينة مليلة الى مصب الوادي الذي يأتي من اقرسيف ومنه الى مرسى تافر كنيث على البحر وعليه حصن منيع أربعة اميال، ومنه الى حصن تايجرت ثمانية أميال، ومنه الى هيشين على البحر أحد عشر ميلاً، ومن هيشين الى مرسى الوردانية ستة أميال، ومنها الى جزيرة القشقر ثمانية أميال، ومنها الى جزيرة ارشنتول، وتم الى حصن اسلان ستة اميال على البحر، ومنه الى جزيرة الغنم اثنا عشر ميلاً، ثم الى بني وزرار سبعة عشر ميلاً، ومنها الى طريق الدقابي اثنا عشر ميلاً، ومنها الى طرق الحرشا اثنا عشر ميلاً، ومنها الى وهران في اقصى المغرب اثنا عشر ميلاً(الادريسي، ١٩٨٩، ص ٥٣٤)، ومنها الى لورقة وهي مدينة حصينة لها أسواق وربض وفيها معادن ثمينة تصدر الى الخارج، ومن لورقة الى مرسية أربعون ميلاً، ومن مرسية الى المرية ثلاثة أيام التي تقصد اليها مراكب الإسكندرية والشام، ولم يكن في الاندلس كلها ايسر من أهلها مالاً ولا اتجر منها في الصناعات والتجارات تصريفاً وادخاراً (حميدة، ١٩٦٩، ص ٣٦٧).

ويستمر الطريق الى مدينة دانية على البحر، ثم الى مدينة تدعى شاطبة على بعد أربعة اميال من دانية، ثم الى مدينة بلنسية، وهي مدينة في غاية الخصب واعتدال الهواء وكان الاندلسيون يدعونها في القدم مطيب الاندلس، ومنها الى قسطلونة، ثم الى طرطوشة خمسون ميلاً، ومنها الى طركونة خمسين ميلاً، ثم الى برشلونة ستون ميلاً حتى بلاد الافرنجة (الادريسي، ١٩٨٩، ص ٥٤٩).

الخاتمة:

تُجسد المسالك التجارية البحرية في الدولة العربية الإسلامية إرثاً حضارياً واقتصادياً امتد تأثيره عبر القرون، حيث مثلت هذه الشبكة الحيوية جسراً للتواصل بين الشرق والغرب، وساهمت في صياغة ملامح الاقتصاد العالمي القديم، فقد اتسمت هذه المسالك بتنوعها الجغرافي، من الخليج العربي والمحيط الهندي شرقاً إلى البحر الأبيض المتوسط وأفريقيا غرباً، مما أتاح تدفق السلع كالتوابل والعمود والحرير، ونقل المعارف والثقافات بين الأمم، وكانت الموانئ الرئيسية كسيراف وعدن وعمان نقاط ارتكاز استراتيجية، حوّلت بغداد -بوصفها عاصمة الدولة العباسية- إلى مركز إشعاع تجاري وثقافي.

ولا يمكن إغفال الدور البارز للتجارة البحرية في بلاد العرب في تطوير تقنيات الملاحة، مثل الاستفادة من الرياح الموسمية وتوثيق المسالك عبر رحلات تجارية استكشافية، كما في رحلتي "ديرة المطلق" و"ديرة الملل". وقد أسهمت المصادر التاريخية، ككتابي المسعودي وابن خرداذبة والسيرافي، في حفظ تفاصيل هذه الشبكة، مما أتاح للباحثين تتبع مساراتها بدقة على الخرائط الحديثة، كما كان لهذه الطرق أثر ثقافي عميق، إذ انتشر الإسلام مع حركة التجارة، وازدهرت المدن الساحلية بفعل التبادل التجاري، مما عزز الاندماج بين الحضارات، وختاماً يبرز هذا البحث كيف شكلت المسالك البحرية العربية الإسلامية نظاماً متكاملماً أثرى التاريخ الإنساني، ليس عبر الاقتصاد فحسب، بل عبر خلق حوار حضاري امتد من الصين إلى أوروبا، وتظل دراسة هذه الشبكة مفتاحاً لفهم التفاعلات التي شكلت عالماً متشابكاً، تُستلهم منها الدروس لتعزيز التعاون الدولي .

- (١) هي الطريق البحري المفتوح في المحيطات بعيداً عن السواحل، حيث تبحر السفن مباشرة عبر المياه العميقة دون الالتصاق بالبر. (السيرافي، ص ٤٤).
- (٢) ميناء سيراف: مركز تجاري مهم للخليج العربي، تلتقي عند البضائع المحملة من الشرق الأقصى وشرق أفريقيا لتفرغ بضائعها وتنقل إلى البصرة ثم إلى بغداد، ومنها تحمل البضائع إلى الجهات التي أتت منها. (شذى، ص ١١٨-١٢١)
- (٣) ميناء تاريخي رئيسي على ساحل ملبار الهندي (جنوب غرب الهند)، مثل محطة حيوية لتزويد السفن العربية بالمياه والبضائع في رحلتها بين الخليج العربي والصين، كما كان مركزاً لتبادل التوابل والأحجار الكريمة خلال القرنين ٣-٤هـ (الحموي، ١٩٧٤، ص ١٨٨).
- (٤) (الفرسخ: وحدة قياس مسافات عربية إسلامية قديمة، تُقدَّر بـ ٥,٥ كم تقريباً (أو ٣ أميال). استُخدمت في الملاحة البرية والبحرية لحساب مسافات الطرق بين الموانئ مثل: سيراف-عُمان (٢٠٠ فرسخ)، وظلَّت معتمدة حتى القرن ١٩م، (الحموي، ١٩٧٤، ص ٢١١).
- (٥) خليج بحري تاريخي على ساحل الصين الشمالي (قرب تيانجين الحديثة)، شكّل مدخلاً رئيسياً لسفن العرب التجارية المتجهة إلى ميناء خانقو (هانغتشو). ذكره الجغرافيون المسلمون كابن الفقيه في القرن ٥هـ/ كآخر محطة قبل الوصول إلى مرفأ الصين الداخلية، (حوراني، ١٩٥٨، ص ٢١٤).
- (٦) جزيرة كيس: هي من المراكز التجارية المهمة في الخليج العربي والتي حلت محل سيراف في استقبال تجار الشرق منذ منتصف (القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي) وطوال القرن (الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي)، وهي جزيرة على الساحل الشرقي للخليج العربي بالقرب من الحدود الإيرانية، (شذى، ص ١٢٢).
- (٧) عدن: ميناء اليمن الاستراتيجي على باب المندب، وصفه المقدسي بـ'دهليز الصين'، كان محطة رئيسة لتجميع بضائع الهند والصين وإعادة توزيعها إلى البحر الأحمر والمتوسط، وبلغت رسومه الجمركية ٢٠٠ ألف دينار سنوياً في القرن ٤هـ، (الحموي، ١٩٧٩، ص ٢٠٠).
- (٨) القلزم: ميناء السويس الحالي، كان جسراً بين الشرق والغرب؛ تجتمع فيه بضائع الشرق (من البحر الأحمر) والمغرب (من المتوسط)، قال المسعودي: 'حمل سفينته يحتاج لـ ١٠٠ جمل'، ودُمّر بعد افتتاح طريق رأس الرجاء الصالح، (المصدر نفسه).
- (٩) هي رسوم جمركية تُفرض على البضائع في الموانئ الإسلامية، تشمل ضريبة العشر (١٠%) على تجار المسلمين و٥% على ذميين، وكانت تُحصَل في مراكز مثل عدن وجدة لدعم الاقتصاد المحلي، (ابن المجاور، ١٩٥١، ص ١٥٦).
- (١٠) نَبْرَة: هي منطقة ساحلية في شمال الصومال الحالي، بينما "حَفُونِي" ميناء رئيس تابع لها على خليج عدن، ذكره المسعودي في القرن ٤هـ كمحطة خطرة بسبب أمواجها العاتية التي "ترتفع كالجبال"، (ابن بطوطة، ١٩٨٧، ص ٢١٥).
- (١١) مراقبة: هي أول بلد يلقاها القاصد من الإسكندرية إلى أفريقيا، (الحموي، ١٩٧٩، ص ٩٤).
- (١٢) التيه: هي أرض تقع بين إبله ومصر وبحر القلزم وجبال السراة من أرض الشام، (الحموي، ١٩٧٩، ص ٦٩).
- (١٣) هي جزيرة كريت اليونانية الحالية، إحدى كبرى جزر البحر الأبيض المتوسط. ذكرها المسعودي في القرن ٥هـ بأن محيطها ٣٠٠ ميل، ووصفها كحلقة وصل بين التجارة المصرية والشامية، وسيطر عليها المسلمون إبان العصر الأموي (٢١٠-٣٥٠هـ)، (المسعودي، ١٩٨٩، ص ٦٤).
- (١٤) مليلة: وهي مدينة في المغرب العربي، على ساحل البحر المتوسط قرب سبتة، (الحموي، ١٩٧٩، ص ١٩٧).

المصادر والمراجع

١. ابن الاثير، أبو الحسن علي بن محمد بن عبد الكريم(ت، ٦٣٠هـ / ١٢٣٢م)، الكامل في التاريخ (بيروت، ١٩٦٥).
٢. الادريسي، أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله (ت، ٥٦٠هـ / ١١٦٤م)، نزهة المشتاق في اختراق الافاق، نشر عالم كتب (بيروت، ١٩٨٩م).
٣. الاصطخري، ابي إسحاق ابن محمد الفارسي المعروف بالكرخي(ت، في النصف الأول من القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي)، المسالك والممالك، تحقيق: الدكتور محمد جابر عبد العال الحسيني، وزارة الثقافة والإرشاد القومي (القاهرة، ١٩٦١م).
٤. ابن بطوطة، سرف الدين أبو عبد الله محمد بن إبراهيم اللواتي الطنجي(ت، ٧٧٩هـ / ١٣٧٧م)، رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الامصار، ط١، شرح: طلال حرب، درا الكتب العلمية (بيروت، ١٩٨٧م).
٥. البكري، أبو عبيد الله بن عبد العزيز الاندلسي (ت، ٤٨٧هـ / ١٠٩٤م)، معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، تحقيق: مصطفى السقا، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر (القاهرة، ١٩٤٥).
٦. البلاذري، أبو الحسن احمد بن يحيى بن جابر البغدادي(ت، ٢٧٩هـ / ٨٩٢م)، فتوح البلدان، بإشراف لجنة تحقيق التراث، مكتبة الهلال (بيروت، ١٩٨٨م).
٧. ابن حبان، ابي حاتم محمد بن حبان (ت، ٣٥٤هـ / ٩٦٥م)، تاريخ الصحابة، ط١، تحقيق: بوران الضناوي، دار الكتب العلمية (بيروت، ١٩٨٨م).
٨. الحميري، أبو عبد الله محمد بن عبد المنعم (ت، ٩٠٠هـ / ١٤٩٤م)، الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: احسان عباس (بيروت، ١٩٧٥م).
٩. ابن حوقل، أبو القاسم محمد بن علي النصيبي(ت، ٣٦٧هـ / ٩٧٧م)، صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة (بيروت، ١٩٩٢م).
١٠. ابن خرداذبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله(ت، ٣٠٠هـ / ٩١٢م)، المسالك والممالك، تحقيق: دي غويه، مطبعة برييل (ليدن، ١٨٨٩م).
١١. خسرو، ناصر(ت، ٤٨١هـ / ١٠٨٨م)، سفر نامة، نقله الى العربية: يحيى الخشاب، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر (القاهرة، ١٩٤٥م).
١٢. ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد الحضرمي(ت، ٨٠٨هـ / ١٤٠٥م)، المقدمة، تحقيق: الأستاذ حجر عاصي، منشورات دار ومكتبة البلال (بيروت، ١٩٨٨م).
١٣. ابن غالب الاندلسي، محمد بن أيوب (ت، ٦٠هـ / الثاني عشر الميلادي)، فرحة الانفس في تاريخ الاندلس، تحقيق: لطفي عبد البديع، المعهد المصري للدراسات الإسلامية (مدريد، ١٩٦٥م).
١٤. ابن الفقيه، أبو بكر، احمد بن محمد الهمذاني(ت، ٣٦٥هـ / ٩٧٥م)، مختصر كتاب البلدان، نشر: دي غويه، طبعة برييل (ليدن، ١٨٨٥).
١٥. قدامة بن جعفر، الملقب بالكاتب البغدادي(ت، ٣٣٧هـ / ٩٤٨م)، كتاب الخراج وصناعة الكتاب، تحقيق: محمد حسين الزبيدي، دار الرشيد للنشر(بغداد، ١٩٨١م).
١٦. ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد الشيبانيي دمشقي (ت، ٦٩٠هـ / ١٢١٩م)، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى تاريخ المستبصر، طبعة برييل (ليدن، ١٩٥١).
١٧. المراكشي، عبد الواحد(ت، ٦٤٨هـ / ١٢٥٠م)، المعجب في تلخيص اخبار المغرب، تقديم: الدكتور ممدوح حقي، دار الكتب (الدار البيضاء، بلا).

١٨. المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت، ٣٤٦هـ / ٩٥٧م)، اخبار الزمان ومن أباده الحدثان وعجائب البلدان والغامر بالماء والعمران، دار الاندلس للطباعة والنشر (بيروت، ١٩٦٦م)؛ التنبيه والاشراف، دار ومكتبة الهلال (بيروت، ١٩٨١م)؛ مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق: الشيخ قاسم الشماعي الرفاعي، دار القلم، (بيروت، ١٩٨٩م).
١٩. مسكويه، أبو علي احمد بن محمد بن يعقوب (ت، ٤٢١هـ / ١٠٣٠م)، تجارب الأمم، نشر مطبعة دار التمدن الصناعية (مصر، ١٩١٥م).
٢٠. المقدسي البشاري، شمس الدين أبو عبد الله محمد بن محمد (ت، ٣٧٥هـ / ٩٨٥م)، احسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، مطبعة بريل (لیدن، ١٩٠٦).
٢١. ياقوت الحموي، شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن بن عبد الله الحموي الرومي البغدادي (ت، ٦٢٧هـ / ١٢٢٩م)، معجم البلدان، دار صادر (بيروت، ١٩٧٧م).
٢٢. اليعقوبي، احمد بن يعقوب بن جعفر بن وهب بن واضح الكاتب (ت، ٢٩٢هـ / ٩٠٤م)، البلدان، طبعة بريل (لیدن، ١٨٩٢)؛ تاريخ اليعقوبي، المطبعة الحيدرية (النجف، ١٩٥٧م).
٢٣. الالوسي، عادل محي الدين، تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري، دار الحرية للطباعة (بغداد، ١٩٨٤م).
٢٤. حميدة، عبد الرحمن، اعلام الجغرافيين العرب ومقتطفات من اثارهم (دمشق، ١٩٦٩).
٢٥. حوراني، جورج فضلو، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة: يعقوب بكر، دار الكتاب العربي (القاهرة، ١٩٥٨م).
٢٦. السامر، فيصل، الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، وزارة الاعلام العراقية (بغداد، ١٩٧٧).
٢٧. شهاب، حسن صالح، فن الملاحة عند العرب، نشر دار العودة (بيروت، ١٩٨٢).
٢٨. الصيني، بدر الدين، العلاقات بين العرب والصين، مكتبة النهضة العربية (القاهرة، ١٩٥٠).
٢٩. عبد العليم، أنور، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، سلسلة عالم المعرفة (الكويت، ١٩٧٩م).
٣٠. عثمان، شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، سلسلة عالم المعرفة (الكويت، ١٩٩٠).
٣١. فهمي، نعيم زكي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، الهيئة المصرية العامة للكتاب (القاهرة، ١٩٧٣م).
٣٢. المسري، حسين علي، تجارة العراق في العصر العباسي، جامعة الكويت (الكويت، ١٩٨٢م).
٣٣. كراتشكوفسكي: اغناطيوس يوليا نوفتشني، تاريخ الادب الجغرافي العربي، ترجمة: صلاح الدين عثمان هاشم، لجنة التأليف والترجمة والنشر (القاهرة، ١٩٦٣).
٣٤. باركولد، مادة (خانقو)، دائرة المعارف الإسلامية، الترجمة العربية.
٣٥. هارتمان، مادة (الصين)، دائرة المعارف الإسلامية، الترجمة العربية.
٣٦. حمدون، شذى ادريس، التجارة في الخليج العربي في القرنين الرابع والخامس الهجريين، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الآداب ١٩٦٨.

References:

1. Ibn al-Athir, Abu al-Hasan Ali ibn Muhammad ibn Abd al-Karim (d. 630 AH/1232 CE), *Al-Kamil fi al-Tarikh* [The Complete History] (Beirut, 1965).
2. Al-Idrisi, Abu Abdullah Muhammad ibn Muhammad ibn Abdullah (d. 560 AH/1164 CE), *Nuzhat al-Mushtaq fi Ikhtiraq al-Afaq* [The Pleasure Excursion of One Who Longs to Traverse the Horizons], Alam al-Kutub (Beirut, 1989).
3. Al-Istakhri, Abu Ishaq Ibrahim ibn Muhammad al-Farisi al-Karkhi (d. early 4th century AH/10th CE), *Masalik wa Mamalik* [Routes and Realms], edited by Dr. Muhammad Jabir Abd al-Aal al-Husayni, Ministry of Culture and National Guidance (Cairo, 1961).
4. Ibn Battuta, Shams al-Din Abu Abdullah Muhammad ibn Ibrahim al-Lawati al-Tanji (d. 779 AH/1377 CE), *Rihlat Ibn Battuta al-Musamma Tuhfat al-Nuzzar fi Ghara'ib al-Amsar* [The Travels of Ibn Battuta], 1st ed., commentary by Talal Harb, Dar al-Kutub al-Ilmiyya (Beirut, 1987).
5. Al-Bakri, Abu Ubayd Allah ibn Abd al-Aziz al-Andalusi (d. 487 AH/1094 CE), *Mu'jam ma Ista'jam min Asma' al-Bilad wa al-Mawadi'* [Dictionary of Obscure Place Names], edited by Mustafa al-Saqqqa, Lajnat al-Ta'lif wa al-Tarjama wa al-Nashr Press (Cairo, 1945).
6. Al-Baladhuri, Abu al-Hasan Ahmad ibn Yahya ibn Jabir al-Baghdadi (d. 279 AH/892 CE), *Futuh al-Buldan* [Conquest of the Lands], supervised by the Committee for Heritage Revival, Maktabat al-Hilal (Beirut, 1988).
7. Ibn Hibban, Abu Hatim Muhammad ibn Hibban (d. 354 AH/965 CE), *Tarikh al-Sahaba* [History of the Companions], 1st ed., edited by Burhan al-Dannawi, Dar al-Kutub al-Ilmiyya (Beirut, 1988).
8. Al-Himyari, Abu Abdullah Muhammad ibn Abd al-Mun'im (d. 900 AH/1494 CE), *Al-Rawd al-Mi'tar fi Khabar al-Aqtar* [The Fragrant Garden of Information About Regions], edited by Ihsan Abbas (Beirut, 1975).
9. Ibn Hawqal, Abu al-Qasim Muhammad ibn Ali al-Nasibi (d. 367 AH/977 CE), *Surat al-Ard* [The Face of the Earth], Manshurat Dar Maktabat al-Hayat (Beirut, 1992).
10. Ibn Khurradadhbih, Abu al-Qasim Ubayd Allah ibn Abdullah (d. 300 AH/912 CE), *Masalik wa Mamalik* [Routes and Realms], edited by de Goeje, Brill Press (Leiden, 1889).
11. Khusraw, Nasir (d. 481 AH/1088 CE), *Safarnama* [Book of Travels], translated into Arabic by Yahya al-Khashshab, Lajnat al-Ta'lif wa al-Tarjama wa al-Nashr Press (Cairo, 1945).
12. Ibn Khaldun, Abd al-Rahman ibn Muhammad al-Hadrami (d. 808 AH/1405 CE), *Al-Muqaddimah* [The Prolegomenon], edited by Prof. Hijr Asi, Dar wa Maktabat al-Bilal (Beirut, 1988).
13. Ibn Ghalib al-Andalusi, Muhammad ibn Ayyub (d. 6th century AH/12th CE), *Farhat al-Anfus fi Tarikh al-Andalus* [Delight of Souls in the History of al-Andalus], edited by Lutfi Abd al-Badi', Egyptian Institute for Islamic Studies (Madrid, 1965).
14. Ibn al-Faqih, Abu Bakr Ahmad ibn Muhammad al-Hamadhani (d. 365 AH/975 CE), *Mukhtasar Kitab al-Buldan* [Abridgment of the Book of Countries], edited by de Goeje, Brill Press (Leiden, 1885).
15. Qudama ibn Ja'far, al-Katib al-Baghdadi (d. 337 AH/948 CE), *Kitab al-Kharaj wa Sana'at al-Kitaba* [The Book of Taxation and the Art of Writing], edited by Muhammad Husayn al-Zubaydi, Dar al-Rashid (Baghdad, 1981).
16. Ibn al-Mujawir, Jamal al-Din Abu al-Fath Yusuf ibn Ya'qub al-Shaybani al-Dimashqi (d. 690 AH/1291 CE), *Sifat Bilad al-Yaman wa Makka wa Ba'd al-Hijaz al-Musammata Tarikh al-*

- Mustabsir* [Description of Yemen, Mecca, and Parts of the Hijaz, Titled *The Observer's History*], Brill Press (Leiden, 1951).
17. Al-Marrakushi, Abd al-Wahid (d. 648 AH/1250 CE), *Al-Mu'jib fi Talkhis Akhbar al-Maghrib* [The Admirable in Summarizing the History of the Maghreb], introduced by Dr. Mamduh Haqqi, Dar al-Kutub (Casablanca, n.d.).
 18. Al-Mas'udi, Abu al-Hasan Ali ibn al-Husayn ibn Ali (d. 346 AH/957 CE), *Akhar al-Zaman wa Man Abadahu al-Hadathan wa 'Aja'ib al-Buldan wa al-Ghamr bi-l-Ma' wa al-'Imran* [Accounts of Time, Its Past Events, and Wonders of Lands and Civilizations], Dar al-Andalus (Beirut, 1966); *Al-Tanbih wa al-Ishraf* [Admonition and Supervision], Dar wa Maktabat al-Hilal (Beirut, 1981); *Muruj al-Dhahab wa Ma'adin al-Jawhar* [Meadows of Gold and Mines of Gems], edited by Shaykh Qasim al-Shamma'i al-Rifa'i, Dar al-Qalam (Beirut, 1989).
 19. Miskawayh, Abu Ali Ahmad ibn Muhammad ibn Ya'qub (d. 421 AH/1030 CE), *Tajarib al-Umam* [Experiences of Nations], Dar al-Tamaddun al-Sina'i Press (Cairo, 1915).
 20. Al-Maqdisi al-Bashari, Shams al-Din Abu Abdullah Muhammad ibn Ahmad (d. 375 AH/985 CE), *Ahsan al-Taqasim fi Ma'rifat al-Aqalim* [The Best Divisions for Knowledge of the Regions], Brill Press (Leiden, 1906).
 21. Yaqut al-Hamawi, Shihab al-Din Abu Abdullah Yaqut ibn Abd Allah al-Rumi al-Baghdadi (d. 626 AH/1229 CE), *Mu'jam al-Buldan* [Dictionary of Countries], Dar Sadir (Beirut, 1977).
 22. Al-Ya'qubi, Ahmad ibn Ya'qub ibn Ja'far al-Katib (d. 292 AH/904 CE) *Kitab al-Buldan* [The Book of Countries], Brill Press (Leiden, 1892); *Tarikh al-Ya'qubi* [The History of al-Ya'qubi], Al-Haydariyya Press (Najaf, 1957).
 23. Al-Alusi, Adel Muhyi al-Din, *Tijarat al-Iraq al-Bahriyya ma' Indonesia hatta Awakhir al-Qarn al-Sabi' al-Hijri* [Iraq's Maritime Trade with Indonesia Until the Late 7th Century AH], Dar al-Hurriyya (Baghdad, 1984).
 24. Hamidah, Abd al-Rahman, *A'lam al-Jughrafiyyin al-'Arab wa Muqtatafat min Atharihim* [Prominent Arab Geographers and Selections from Their Works] (Damascus, 1969).
 25. Hourani, George Fadlo, *Al-'Arab wa al-Milahah fi al-Muhit al-Hindi* [Arab Seafaring in the Indian Ocean], translated by Yaqub Bakr, Dar al-Kitab al-Arabi (Cairo, 1958).
 26. Al-Samar, Faysal, *Al-Usul al-Tarikiyya li-l-Hadara al-'Arabiyya al-Islamiyya fi al-Sharq al-Aqsa* [Historical Roots of Arab-Islamic Civilization in the Far East], Iraqi Ministry of Information (Baghdad, 1977).
 27. Shihab, Hasan Salih, *Fann al-Milahah 'ind al-'Arab* [The Art of Navigation Among the Arabs], Dar al-Awdah (Beirut, 1982).
 28. Al-Sini, Badr al-Din, *Al-'Alaqat bayn al-'Arab wa al-Sin* [Relations Between the Arabs and China], Maktabat al-Nahda al-'Arabiyya (Cairo, 1950).
 29. Abd al-Alim, Anwar, *Al-Milahah wa 'Ulum al-Bihar 'ind al-'Arab* [Navigation and Marine Sciences Among the Arabs], *Alam al-Ma'rifa* Series (Kuwait, 1979).
 30. Uthman, Shawqi Abd al-Qawi, *Tijarat al-Muhit al-Hindi fi 'Asr al-Siyada al-Islamiyya* [Indian Ocean Trade in the Era of Islamic Dominance], *Alam al-Ma'rifa* Series (Kuwait, 1990).
 31. Fahmi, Naim Zaki, *Turuq al-Tijara al-Dawliyya wa Mahattatuha bayn al-Sharq wa al-Gharb* [International Trade Routes and Their Stations Between East and West], Egyptian General Book Organization (Cairo, 1973).
 32. Al-Masri, Husayn Ali, *Tijarat al-Iraq fi al-'Asr al-'Abbasi* [Iraqi Trade in the Abbasid Era], Kuwait University (Kuwait, 1982).

33. Krachkovskiy, Ignatiy Yulianovich, *Tarikh al-Adab al-Jughrafi al-'Arabi* [History of Arabic Geographical Literature], translated by Salah al-Din Uthman Hashim, Lajnat al-Ta'lif wa al-Tarjama wa al-Nashr (Cairo, 1963).
34. Bartold, V. V., "Khanqah," *Encyclopaedia of Islam*, Arabic Translation.
35. Hartmann, R., "China," *Encyclopaedia of Islam*, Arabic Translation.
36. Hamdun, Shadha Idris, *Al-Tijara fi al-Khalij al-'Arabi fi al-Qarnayn al-Rabi' wa al-Khamis al-Hijriyyayn* [Trade in the Arabian Gulf in the 4th and 5th Centuries AH], Unpublished MA Thesis, University of Mosul, College of Arts (1968).