

أثر نشأة بغداد على نمو النشاط التجاري في موانئ الخليج العربي حتى نهاية العصر العباسي
الأول (145-232هـ / 762-847م)

أ. د. وسن شجاع نجرس

كلية التربية - الجامعة المستنصرية

الكلمات المفتاحية: العصر العباسي، الخليج العربي، بغداد

الملخص:

كان الخليج العربي والبحر الأحمر منذ القدم يتناوبان السيادة على ممرات وطرق التجارة العالمية البحرية بين الشرق والغرب، لكن مع قيام الدولة العباسية عام 132 هـ / 749م وانتقال عاصمة الخلافة الإسلامية من دمشق إلى بغداد انتقلت الفعاليات التجارية من البحر الأحمر إلى الخليج العربي فساعد ذلك على أن يستعيد الخليج العربي وموانئه مكانته الاقتصادية، وشهرته التجارية العالمية، مما أدى إلى انتعاش التجارة فيه حيث ارتبطت العاصمة بغداد مائياً بواسطة نهري دجلة والفرات بموانئ الخليج كأبلة وسيراف والبصرة، وأزدهرت الملاحة البحرية وتدفقت عليه السلع والمتاجر نتيجة حرص خلفاء بني العباس وكبار رجال الدولة على تأمين حاجات الدولة الأساسية والكمالية من بلاد المشرق الأقصى وشرق أفريقيا، وجهودهم العظيمة في تأمين الموانئ والملاحة البحرية من الأخطار والقراصنة وغيرها.

المقدمة:

يحتل الخليج العربي مكانة مهمة ومرموقة في العالم وذلك بحكم موقعه الجغرافي المميز في قلب العالم القديم، ولكونه حلقة وصل مهمة ورئيسية بين الشرق والغرب وطريقاً تجارياً أسهم في نشاط التجارة العالمية وازدهارها.

كان الخليج العربي والبحر الأحمر منذ القدم يتناوبان السيادة على طرق التجارة العالمية البحرية بين الشرق والغرب، إلا أنه مع قيام الدولة العباسية عام 132 هـ / 749م وانتقال عاصمة الخلافة الإسلامية من دمشق إلى بغداد التي أسسها الخليفة أبو جعفر المنصور عام 145هـ / 762م انتقلت النشاطات التجارية من البحر الأحمر إلى الخليج العربي فساعد ذلك على أن يستعيد الخليج وموانئ مكانته الاقتصادية، وشهرته التجارية العالمية، فتأثر البحر الأحمر

وانكمش نشاطه كطريق تجاري عالمي وأصبح دوره ثانوياً، وانتعشت التجارة في موانئ الخليج العربي، حيث ارتبطت العاصمة بغداد مائياً بواسطة نهري دجلة والفرات بموانئ الخليج كالأبلة والبصرة وسيراف، وازدهرت الملاحة البحرية فية وتدفقت عليه السلع والمتاجر نتيجة حرص خلفاء بني العباس وكبار رجال الدولة على تأمين حاجات الدولة الأساسية والكمالية من بلاد المشرق الأقصى وشرق أفريقيا.

وقد عرضت هذه الدراسة في عدة محاور جاءت كالآتي: نشأة بغداد وتنظيم نشاطها الملاحي في الخليج العربي، وأهم موانئ الخليج العربي وازدهار التجارة فيها بعد بناء بغداد، ومن ثم تطرقنا إلى الأخطار التي واجهت الطرق التجارية وجهود الخلفاء العباسيين في حمايتها، ومن ثم ختمت الدراسة بخاتمة بينت فيها أهم نتائج البحث التي توصلت إليها مع قائمة بالمصادر والمراجع المستخدمة في البحث.

ولاً: نشأة بغداد وتنظيم نشاطها الملاحي في الخليج العربي.

عندما تولى أبو جعفر المنصور الخلافة عام 136هـ / 753م عمل على تأسيس عاصمة جديدة لدولته، فخرج يبحث عن موضع مناسب لإقامة عاصمة لدولته، فوقع اختياره على بغداد وشرع ببناء عاصمته عام 145هـ / 762م على ضفاف نهر دجلة⁽¹⁾، الذي يعد الذراع الثاني للخليج العربي داخل أرض الهلال الخصيب، وكان أبو جعفر المنصور مسروراً لاكتشافه هذا الموقع الإستراتيجي لبغداد، ويذكر لنا اليعقوبي ما قاله المنصور في هذا الصدد: ((... بأنها مشرعة للدينا، كل ما يأتي في دجلة من واسط والبصرة والأبلة⁽²⁾ والأهواز وفارس وعمان واليمامة والبحرين، وما يتصل بذلك فألها ترقى وبها ترسي... فالحمد لله الذي زخرها وأغفل عنها كل من تقدمني))⁽³⁾ وقال أبو جعفر المنصور أيضاً: ((هذه دجلة ليس بيننا وبين الصين شيء يأتينا فيها كل ما في البحر))⁽⁴⁾.

ولقد كان لكل من دجلة والفرات أنهار عديدة تتفرع منهما، وأنهار أخرى تصب فيهما فأصبح بالإمكان تنظيم الملاحة فيها مما يتيح للسفن حرية الانتقال من مكان لآخر. ونجد أن توزيع هذه الأنهار الفرعية كان بشكل يساعد على ربط بغداد بطريق تجارة الخليج العربي البحرية من الشمال الى الجنوب، وأن أبرز هذه القنوات البحرية بين دجلة والفرات نهر عيسى⁽⁵⁾ ونهر صرصر⁽⁶⁾ كما أن الملاحة في نهر دجلة بين بغداد والخليج العربي كانت أسهل من بقية أجزائه نظراً لاتساع مجراه في هذه الأجزاء عنها في الأجزاء الأخرى⁽⁷⁾، كذلك الأجزاء السفلية من الفرات كانت صالحة للملاحة حتى الخليج العربي، فعن طريقها كانت تصل حاصلات المشرق إلى بغداد⁽⁸⁾.

وبذلك صارت بغداد مدينة عظيمة تنعم بما ينقل عبر دجلة والفرات من متاجر البلاد المحيطة بها أو المتصلة بفروعها، وتوفرت بها السلع التجارية المختلفة. وتزودت أسواقها بكل غريب ونادر من نفائس الشرق والغرب بأعداد كبيرة يقول الجاحظ: ((وقد اجتمع فيها ما هو متفرق من جميع الأقاليم من أنواع التجارات والصناعات))⁽⁹⁾. وكذلك وصفها اليعقوبي بقوله: ((وأثرها جميع أهل الأفاق على أوطانهم فليس من أهل بلد إلا ولهم فيها محلة ومتجر، ومتصرف فأجتمع بها ما ليس في مدينة بالدنيا))⁽¹⁰⁾. وأصبح التجار يقصدونها من أفاق بعيدة للحصول على السلع المتنوعة مما جعل أسواق بغداد تعج بالحركة التجارية.

وقد نظمت السلطات العباسية بشبكة من القنوات من أجل تسهيل ربط العاصمة بغداد جنوباً عبر مدينة البصرة بمياه الخليج العربي مباشرة - وصرفت الدولة عليها مبالغ ضخمة من الأموال. وقد أحصت أنهار البصرة المستخدمة في الملاحة النهرية والري فزادت عن مائة وعشرين ألف نهر⁽¹¹⁾.

ويتضح من بذل العباسيين لهذه الجهود الكبيرة من أجل تنظيم شبكة الملاحة النهرية جنوب بغداد على رغبتهم وحرصهم على الاتصال المباشر بمياه الخليج العربي ودعم مكانة عاصمتهم على الطريق التجاري الهام وكذلك إتاحتهم الفرصة أمام أهل بغداد للمشاركة في نشاط هذا الطريق التجاري، لذا أصبحت بغداد سوقاً رائجة لبضائع الشرق والغرب على السواء⁽¹²⁾. وراجت في منطقة الخليج العربي حركة ملاحية واسعة، وذلك لوقوع عاصمة الخلافة العباسية على مقربة من شمال الخليج، ولوقوع تلك العاصمة على نهر دجلة الذي كان خطأً تجارياً تنقل عليه السفن من الخليج وإليه، لتندفع بعد ذلك في المحيط الهندي متجهة لبلاد الشرق⁽¹³⁾.

وقد علا شأن بغداد سريعاً، وأصبحت مركزاً كبيراً يحفل بالناس والمال والترف، بل وصارت المدينة التجارية الأولى في تلك الفترة، فكان هذا من شأنه تنشيط التجارة في موانئ الخليج العربي إلى الشرق الأقصى وشرق أفريقيا، حيث صارت البصرة وسيراف والأبله أهم موانئ السفن البحرية التي تنقل منها السلع والبضائع إلى بغداد عبر السفن النهرية⁽¹⁴⁾.

وكان لابد لموانئ الخليج العربي أن تلعب دوراً بارزاً في توسيع العلاقات التجارية بين عاصمة الخلافة العباسية من جهة وبين بلدان الشرق الأقصى وشرق أفريقيا من جهة أخرى لما لسكانها من قدم راسخة في مياه البحار.

ويتضح مما سبق أن بناء العباسيين بغداد واتخاذها مركزاً لخلافتهم، وارتباطها بالبصرة التي تعد بوابتها على الخليج العربي والمحيط الهندي، وما صار إليه المجتمع الجديد من تطور وتمدن وزيادة احتياجات، ساعد على ازدهار التجارة والملاحة في موانئ الخليج العربي في العصر العباسي الأول.

ثانياً: أهم موانئ الخرج العربي وتطور التجارة فيها بعد بناء مدينة بغداد:
بلغت موانئ الخليج العربي مكانة مهمة ومرموقة في النشاط التجاري بعد أن استعادت مكانتها الاقتصادية التي تراجعت في زمن الخلافة الأموية بسبب تحول أغلب الطرق التجارية البحرية العالمية إلى البحر الأحمر والبحر المتوسط. لاسيما بعد بناء مدينة بغداد في العصر العباسي الأول واتخاذها عاصمة للخلافة الإسلامية من أثر كبير في ازدهار الملاحة البحرية في الخليج العربي، حيث أصبحت هذه الموانئ تتحكم في طرق التجارة وفي حركة الاستيراد والتصدير في منطقة الخليج العربي، وكذلك أصبحت تستقبل المراكب التجارية والسفن البحرية للتموين والشحن والتزود بالمياه والطعام على امتداد سواحل الخليج العربي، وستتناول أبرز هذه الموانئ:
1- الأبلّة:

تقع الأبلّة في نهاية الرأس الجنوبي لنهري دجلة والفرات وعلى زاوية الخليج العربي بالقرب من البصرة على نهر الأبلّة الذي عُرف باسمها والذي كان مزدحماً بحركة السفن المليئة بالسلع والبضائع المختلفة⁽¹⁵⁾.

يرجع تاريخها الملاحي لعهد الاسكندر الأكبر⁽¹⁶⁾، وقد عرفت قديماً بأنها مستودع تجارات الشرق⁽¹⁷⁾، وتمتعت بدور الوسيط في التجارة البحرية مع الشرق.

وقد كان لانتقال مركز الخلافة العباسية إلى بغداد دور في زيادة الأهتمام بالأبلّة، حيث كان لقرنها من بغداد وقابلية استيعاب مينائها للسفن البحرية قد ساعدها لتكون نقطة الاتصال البحري بين عدة مناطق مختلفة حتى وصفت بأنها: ((مرفأ سفن البحر من عمان والبحرين وفارس والصين))⁽¹⁸⁾. وكانت تسمى بأرض الهند أو ثغر الهند كتعبير واضح عن وضعها كميناء تجاري يتصل عبر شط العرب والخليج العربي بالشرق الأقصى⁽¹⁹⁾. وكان ابن خرداذبة أول الجغرافيين المسلمين الذين تحدثوا عن الأبلّة وأهميتها كمحطة كبرى في تجارة الشرق العالمية. كما وضع دليلاً للمسافرين وصف فيه الطريق البحري الذي يبدأ من مصب دجلة عند الأبلّة وينتهي إلى بلاد الهند والصين⁽²⁰⁾.

وقد ظلت الأبله مركزاً للتجارة البحرية مع الشرق الأقصى حتى حُفرت قناة ربطت هذا الميناء بالبصرة وكان سبب حفر هذه القناة لتجنب دوارة كانت في مدخل ميناء الأبله تعيق مرور السفن الكبيرة، ثم ارتبط ازدهار هذا الميناء بازدهار تجارة البصرة إلى أن تضاءلت وقلة أهميته فأصبح ميناءً ثانوياً للبصريين في حين أصبحت البصرة هي المركز الرئيسي للتجارة الشرقية بصورة عامة⁽²¹⁾.

2- البصرة:

أنشئت البصرة في عهد الخليفة عمر بن الخطاب عام 16 هـ / 637 م على ساحل نهر دجلة في الطرف الشمالي من الخليج العربي. وفي زمن العباسيين أصبحت تمثل نقطة التقاء الطريق الممتدة من وسط بلاد فارس والعراق والشام والجزيرة العربية عبر الخليج العربي، ومركز إبحار واستقبال السفن والمراكب المحملة بأنواع البضائع والسلع الخاصة بالتجارة الشرقية في الخليج⁽²²⁾. حيث كانت تصل إليها تجارات الصين والهند وفارس واليمامة وعمان والبحرين لكي توصلها إلى عاصمة الدولة الإسلامية بغداد عن طريق نقلها بالسفن النهرية⁽²³⁾. ثم زاد ارتباطها بعد ذلك ببغداد في العصر العباسي من نشاطها التجاري حيث يقول الجاحظ: ((العراق عين الدنيا والبصرة عين العراق وباب بغداد الكبير ومدخل دجلتها المتدفق بضروب المتاع، وأنواع السلع المجلوبة من أطراف الدنيا))⁽²⁴⁾.

ويصفها يعقوبي بقوله: ((والبصرة مدينة الدنيا ومعادن تجارتها وأموالها))⁽²⁵⁾.

وقد أصبحت البصرة مركزاً هاماً لتجارة المواد الغذائية في الخليج العربي، حيث حملت السفن منها حاصلات العراق إلى شواطئ شبه الجزيرة العربية المطللة على الخليج العربي لافتقارها إلى المواد الغذائية بصفة خاصة كما نعمت بالاستقرار نتيجة توفر المواد الغذائية بها التي ساعدت المسافرين على التزود منها في أسفارهم الطويلة⁽²⁶⁾.

وبلغت تجارة البصرة بين منتصف القرن الثاني ومنتصف القرن الثالث الهجريين (8-9م) أزدهاراً عظيماً، وكان لأهلها سفن خاصة بهم يتاجرون بها في أعالي البحار حتى يصلون إلى الهند والصين⁽²⁷⁾. وكانت السفن الصينية تأتي إلى البصرة حتى غدت من أهم المراكز التجارية في العالم⁽²⁸⁾، ونجد المقدسي يشيد بالبصرة قائلاً: ((ألم نسمع بخز⁽²⁹⁾ البصرة وبزها⁽³⁰⁾ وطرائفها وبأرزها⁽³¹⁾ هي معدن اللألى والجواهر وفرضة البصر ومطرح البر))⁽³²⁾.

وكانت البضائع تحمل من البصرة تم تسير السفن في الخليج العربي متجهة نحو الساحل الشرقي عند ميناء سيراف فتأتي السفن الصينية لتشحن البضائع من هذا الميناء⁽³³⁾، وكانت تزود بالماء

ثم تسلك الجانب العربي للخليج مارة بساحل عمان لكي تزود مرة أخرى بالماء والمؤن استعداداً للرحلة الطويلة للهند⁽³⁴⁾.

وكانت الرحلة من مدينة البصرة إلى ميناء كانتون بالصين تستغرق حوالي ستة أشهر أو أكثر تتخللها فترات الوقوف في الموانئ، وكذلك رحلة العودة تستغرق نفس المدة تقريباً، إذا فأن رحلة الذهاب والعودة معاً تستغرق عاماً ونصف العام، وكان الرجال يقضون الصيف بين أهاليهم قبل ذهابهم للرحلة التالية⁽³⁵⁾.

وبذلك نجد أن مدينة البصرة قد احتلت مركزاً هاماً في التجارة الداخلية والخارجية وأصبح ميناؤها يعج بحركة السفن البحرية والنهرية بفضل موقعها الهام على الخليج العربي.
3- سيراف:

تقع سيراف على الساحل الشرقي للخليج العربي من جهة بلاد فارس وهي بمثابة المركز الدولي للتجارة البحرية وقد ازدهرت وأصبحت من أهم المدن التجارية، وذلك بعد تحول التجارة العالمية من البحر الأحمر إلى الخليج العربي بعد بناء العباسيين مدينة بغداد⁽³⁶⁾.

ومما زاد من أهمية سيراف الملاحية أن ميناءها كان صالحاً لرسو السفن الضخمة التي كانت تحمل الاثقال الكبيرة والتي كان يُعاد شحنها على سفن صغيرة أو متوسطة الحجم إلى الأبله والبصرة ثم الى بغداد، وكذلك كانت سلع العراق المصدرة للشرق عن طريق البحر تشحن في سفن نهريه تسير في دجلة؛ ثم في الخليج العربي، وعندما تصل الى ميناء سيراف تنقل على سفن كبيرة تحملها إلى الهند والصين⁽³⁷⁾. وقد امتاز ميناء سيراف بسكون الموج فيه، مما ساعد على زيادة الحركة التجارية، كما أنه يعتبر مخزناً كبيراً لمختلف البضائع والسلع⁽³⁸⁾، ولقد اشتهر أهل سيراف بحبهم للعمل في البحر، وهذا ما ذكره الاصطخري بقوله: ((بأن الرجل ربما يقضى جل عمره في البحر لا يخرج من سفينته إلا للضرورة القصوى))⁽³⁹⁾.

حتى بلغوا مبلغاً كبيراً من الثراء بسبب الازدهار التجاري لمدينتهم⁽⁴⁰⁾. فكانت سيراف من أكبر موانئ الخليج العربي الشرقية حتى أواخر العصور الوسطى، وزادت أهميتها لقرها من الأسواق العربية، لذلك تركزت بها السلع العربية أكثر من أي مركز تجاري آخر على هذا الجانب، وصارت سيراف نقطة اتصال مهمة لتبادل السلع الشرقية والغربية.

4- عمان:

قاعدة الخليج العربي، وتقع على المدخل الجنوبي لشاطئ الخليج العربي وتطل على المحيط الهندي⁽⁴¹⁾، إي أنها تقع على الطريق الرئيسي للتجارة الممتدة من الصين إلى المدن الواقعة على

جانبي الخليج العربي. وتضم عمان عدداً من المدن ذكرها المقدسي ومنها صحار، نزوة، سلوت، القلعة، مسقط...⁽⁴²⁾

وقد اشتهر من هذه المدن صحار في العصر العباسي الأول، لأنها صارت ملتقى السفن التجارية المحملة بسلع الخليج العربي والمتجهة بتلك البضائع والسلع إلى الشرق الأقصى وشرق أفريقيا، وقد وصفها المقدسي بقوله: ((بلدة ظريفة ممتدة على البحر... لهم آبار عذبة وقناة حلوة وهم في سعة من كل شيء، دهليز الصين وخزانة الشرق والعراق ومغوثة⁽⁴³⁾ اليمن))⁽⁴⁴⁾ ويقول عنها أيضاً ابن حوقل ((وهي من التجار والتجارة ما لا يحصى كثرة، وهي أعمار مدينة بعمان وأكثرها مالاً، ولا يكاد يعرف على شط بحر فارس (الخليج العربي)، بجميع الإسلام مدينة أكثر عمارة ومالاً من صحار))⁽⁴⁵⁾، وكانت صحار من أعظم مراكز التجارة على ساحل عمان، حيث كانت تزدهم في مرساها السفن من البصرة واليمن وأفريقيا، وكذلك سفن الهند والصين وهذا أكتسبت شهرة واسعة في التجارة بين الشرق والغرب وصارت من أغنى مدن الخليج العربي⁽⁴⁶⁾.

ولقد كان لموقعها أثر كبير في ازدهارها، إضافة إلى أن مياهها عميقة ومعظم شواطئها محاطة بجبال تحميها من الرياح القوية فساعد ذلك على نشوء الموانئ. هذا إلى جانب أنها تقع على الطريق الرئيسي للتجارة الممتدة من الهند والصين إلى المدن الواقعة على جانبي الخليج، فساعد ذلك على أن تكون المركز الرئيسي للساحل العربي من الخليج العربي⁽⁴⁷⁾.

يقول المسعودي: ((مراكب الصين كانت تأتي بلاد عمان وسيراف وساحل فارس وساحل البحرين والأبلة والبصرة))⁽⁴⁸⁾. وقد تمكن تجار عمان في العصر العباسي الأول من تقوية صلاتهم التجارية بكانتون، بل أنهم تعاملوا تجارياً مع سومطرة وسيام وجاوة وعدة جزر أخرى في شرق آسيا، كما أن بعضاً منهم قد استقروا في تلك الجزر وأصبحوا الوسطاء في تصدير السلع الصينية إلى المناطق المختلفة⁽⁴⁹⁾.

5- البحرين:

يقصد بها المنطقة الشرقية من شبه الجزيرة العربية الممتدة على الخليج العربي من البصرة شمالاً حتى عمان جنوباً، وسميت أيضاً إلى جانب البحرين بهجر والخط، إلا أنها اشتهرت زمن العباسيين بأسم البحرين⁽⁵⁰⁾.

وقد تفوقت أهمية البحرين في الملاحة على أقاليم السواحل الشرقية من الخليج العربي وذلك لطول سواحلها، واستواء أرضها، وموانئها العديدة على الخليج إلى جانب مهارة أهلها في ركوب

البحر، وفي صناعة السفن، حيث ذاع صيتهم في البحار لمهارتهم الملاحية وشجاعتهم أمام العواصف والأنواء⁽⁵¹⁾.

ولقد كانت موانئ البحرين بمثابة نقطة اتصال بين المحطات التجارية في الخليج العربي وبين بغداد عاصمة الخلافة العباسية والمراكز التجارية الأخرى التي تليها خاصة وأن الدولة العباسية قد اتجهت في العصر العباسي الأول إلى الشرف الأقصى، كما تميزت هذه الموانئ كونها مركزاً هاماً من مراكز صيد اللؤلؤ وقاعدة كبرى تقصدها السفن لنقل السلع الثمينة التي أصبحت تشكل جزءاً كبيراً من قائمة صادرات الخليج العربي⁽⁵²⁾.

6- هرمز:

يعتبر ميناء هرمز من أهم المراكز التجارية وأكثرها ازدهاراً على ساحل الخليج العربي الشرقي، وترجع أهميته لموقعه الجغرافي الإستراتيجي، حيث يتحكم في المدخل الجنوبي للخليج العربي⁽⁵³⁾.

وكانت تمر بميناء هرمز السفن التجارية الذاهبة في رحلاتها إلى بلاد الشرق الأقصى والمحملة بالبضائع والتجار والسلع. كما أنها تعد مركزاً تجارياً للقوافل التي ترددها من أنحاء فارس⁽⁵⁴⁾.

وقد استمد هذا المركز حيزاً كبيراً من مقوماته من سياسة العباسية الخاصة بالعناية بمقاطعة كرمان المشرفة بساحلها على مضيق هرمز، إذ كانت الأرض المحيطة بهرمز سهلاً خصيباً اشتهر بصلاحيته للزراعة فأنتج الحبوب والفواكه وبعض الخضروات التي زادت من نشاط السفن التجارية النازلة من الخليج العربي أو الصاعدة فيه، وسد حاجتها من المؤن اللازمة⁽⁵⁵⁾، يقول ابن حوقل: ((هرمز مجمع تجارة كرمان، وهي فرضة البحر، وموضع السوق))⁽⁵⁶⁾.

وبدوان هذه أشهر الموانئ التجارية على الخليج العربي والتي ازدهرت وزادت أهميتها في العصر العباسي الأول بعد بناء بغداد وانتقال مركز الخلافة إليها والذي صاحبه اهتمام الخلفاء العباسيين بتلك الموانئ التجارية لتلبية مطالب العاصمة الجديدة وتوفير الرفاه الاقتصادي لها، حيث إن تطور المجتمع العباسي وتمدنه وما رافق ذلك من تعدد في الحاجات وزيادة نسبة الاستهلاك على نطاق الفرد والدولة التي صارت السوق الأكبر للتجار.

ثالثاً: جهود الخلفاء العباسيين في حماية الطرق التجارية والأخطار التي واجهتها:

أولت الحكومة العباسية جانباً كبيراً من اهتمامها بالطرق التجارية، فعملت على حمايتها وتنظيمها لتسهيل سبل التجارة، كما عملت على توفير السفن وحمايتها وكذلك صيانتها وتوفير الأمن وتأمين العمليات التجارية.

فمن جهود الحكومة العباسية ما قاموا به من وضع علامات من الخشب في المناطق الشمالية من الخليج العربي وخاصة عند ميناء الأبله والبصرة التي تميزت بضحالة المياه بسبب كثرة الرواسب التي تتراكم بشكل خاص أمام الموانئ العامة، ومراكز انطلاق الرحلات التجارية، وذلك لأرشاد السفن، وإبعادها عن الأماكن الضحلة، لأن السفينة إذا ضلّت الاهتداء، ولم تستطع أن تظهر امامها معالم الطريق ارتطم قاعها بالأرض فتكسرت وتلفت وذلك بسبب رقة المياه عند الشاطئ⁽⁵⁷⁾.

وقد حدد المسعودي هذه المنطقة بأسم (الحدارة) ووصفها بقوله: ((ولهذه الحدارة انحدرت الأخشاب في قم البحر مما يلي الأبله وعبادان، عليها ناس يوقدون النار بالليل على ثلاث خشبات كالكراسي في جوف الليل، خوفاً على المراكب الواردة من عمان وسيراف وغيرهما أن تقع في تلك الحدارة، فلا تكون لها خلاص))⁽⁵⁸⁾.

وهذا يدل على مدى اهتمام الخلافة العباسية بأمر الملاحة في هذه الموانئ حيث أنشأت هذه المنائير التي تشتعل فيها النيران لتهتدي بها السفن وتبتعد عن مواقع الخطر.

كما عملت السلطات العباسية على حماية تلك الموانئ بإنشاء مراكز للحاميات فيها، حفاظاً عليها من القراصنة وغارات اللصوص ومداهمات البدو إلى جانب ما قاموا به من وضع قطع من الأسطول تكون مهمتها ملاحقة القراصنة ومنعهم من التعرض للتجار وسفنهم وحماية هذه الموانئ⁽⁵⁹⁾.

وعمل العباسيون أيضاً على تذليل الصعوبات التي تنجم عن عملية تغيير الأنهار الملاحية لمجارها قرب ساحل الخليج العربي، وما يحدث في بعض جهات تلك الأنهار من تيارات مائية عنيفة نتيجة لالتقاء مياه الخليج العربي. ونجد أن الأهتمام بأمر الملاحة وتنظيمها في تلك المناطق لم يقتصر على السلطات الرسمية في الدولة، ولكن شمل أفراداً من البيت العباسي وغيرهم من أصحاب الثروات والملوك الكبار بالدولة الذين بذلوا كل الجهود لتزداد ازدهاراً و أمناً⁽⁶⁰⁾.

وأنشأت الحكومة العباسية على ضفاف نهر الأبله أدرجاً صخرية حتى ليسهل النزول إلى مستوى النهر الواطئ وقت الجزر لشحن السفن أو التفريغ منها خاصة أن هذا النهر كان دائماً مزدحماً بحركة السفن الكبيرة والصغيرة، وقد كلف انشاء هذه المدرجات أمولاً طائلة⁽⁶¹⁾.

وبذل العباسيون جهوداً واضحة في تنظيم شبكة الملاحة النهرية جنوب بغداد لرغبتهم الشديدة في الاتصال المباشر بالخليج العربي، ودعم مكانة عاصمتهم الجديدة على طريق التجاري الهام،

إلا أن الملاحه النهريه لهذه المنطقه قد تطلب عناية واهتماماً مستمراً من السلطات العباسية. وذلك بسبب الفيضانات المتكررة لدجلة والفرات التي حولت كثيراً من تلك الأماكن إلى مساحات واسعة من الماء والتي عرفت بأسم (البطائح) وخاصة حول البصرة⁽⁶²⁾. وكان نهر دجلة أكثر تأثراً بالبطائح وامتدادها، حيث غير مجراه في كثير من السنوات، وخاصته في شمال البصرة، حيث التقى بالفرات عند مكان عرف بأسم (فم النيل) وكون هذين النهرين باتحادهما فرعاً عظيماً يجري من الشمال إلى الجنوب حيث يلتقي بالخليج العربي⁽⁶³⁾.

وقد بذلت السلطات العباسية جهوداً عظيمة في تنظيم الملاحه عبر البطائح وتوفير الحراسة والأمن فيها، فشقت وسط القصب الذي نبت في البطائح مجاري عرفت باسم [الأزقة]، وبين هذه الأزقة مواضع متخذة من قصب أشبه بالدكاكين عليها أكواخ، وفيها يقومون بحراسة السفن الصغيرة والزوارق، وكان في كل كوخ خمسة مسالح⁽⁶⁴⁾، وهي شبيهة ببيت النحل وليس لها شبابيك⁽⁶⁵⁾.

الخاتمة:

من خلال دراسة أثر نشأة بغداد على نمو النشاط التجاري بموانئ الخليج العربي حتى نهاية العصر العباسي الأول (145-232هـ/762-847م) توصلنا ان النتائج التالية:

1. برهن الخليفة أبو جعفر المنصور في اختياره المتميز لموقع عاصمته الجديدة بغداد على إدراكه التام لأهمية الخليج العربي ورغبته القوية في الاستفادة منه ومن مقوماته التجارية.
2. جاء اختيار الخليفة ابو جعفر المنصور لبناء عاصمته بغداد على ضفاف نهر دجلة عاملاً مهماً في ازدهار حركة التجارة والملاحه في الخليج العربي .
3. ترتب على بناء مدينة بغداد، واتخاذها عاصمة للخلافة الإسلامية، وما صار إليه مجتمعها من تطور وتمدن إلى زيادة الطلب على الحاجات الضرورية والكمالية لتوفير الرفاه الاقتصادي ومن ثم زاد الطلب على السلع والبضائع فأزدهرت الموانئ الخليجية وازداد التبادل التجاري بين هذه السلع القادمة من الشرق الأقصى أو من أفريقيا.
4. حرصت الحكومة العباسية على تنظيم شبكة من القنوات لتسهيل ربط العاصمة بغداد جنوباً عبر البصرة بمياه الخليج العربي مباشرة لإدراكها أهمية ذلك.
5. أصبحت موانئ الخليج العربي تتحكم في طرق التجارة وفي حركة الأستيراد والتصدير في منطقة الخليج العربي.

6. ان مرور خطوط التجارة والملاحة الدولية الهامة عبر الخليج العربي وموانئ، جعل السلطة العباسية في العصر العباسي الأول تبذل جهوداً عظيمة لإقرار الأمن والنظام والاستقرار في سواحل الخليج العربي وموانئه.

الهوامش:

(1) الخطيب البغدادي: الحافظ أبي بكر أحمد بن علي (ت 463هـ / 1071م)، تاريخ بغداد، دار الكتب العلمية، (لبنان، بيروت د.ت)، ج1، ص66؛ راضي، عبد الحكيم، محمود فواد، جمال العسكري، أوراق بغداد، الشركة الدولية للطباعة، (القاهرة، 2002م)، ص73-75.

(2) الأبله: مدينة بالعراق بينها وبين البصرة أربعة فراسخ ونهرها الذي يقع في شمالها، وجانها الآخر على نهري دجلة، وهي اكبر مدن البصرة وأفسحها، حسنة الديار واسعة العمارة متصلة البساتين عامرة بالناس منحها عتبه بن غزوان في زمن عمر بن الخطاب، وللمزيد ينظر: ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي (ت 626هـ / 1228م)، معجم البلدان، ط2، دار صادر (بيروت، 1995م)، ج1، ص77.

(3) أحمد بن يعقوب واضح الكاتب (ت 284هـ / 897م)، كتاب البلدان، مطبعة بريل، (ليدن، 1893م)، ص237-239.

(4) الطبري، ابو جعفر محمد بن جرير بن يزيد الأملي (ت 310هـ / 922م)، تاريخ الرسل والملوك، تح: محمد ابو الفضل إبراهيم، دار المعارف، (القاهرة، 1967م)، ج7، ص614.

(5) نهر عيسى: نهر من أنهار بغداد القديمة، وانه يعود الى عهد البابليين وكان اسمه قنال إنليل، وعلى ضفته قريتين هما صرصر العليا وصرصر السفلى، وربما قيل نهر صرصر فنسب النهر اليهما، وإنما غلب عليه اسم عيسى نسبة الى عيسى بن عبد الله بن العباس، عم الخليفة ابو جعفر المنصور، حيث اعتاد صفره وحره. وللمزيد ينظر: اليعقوبي، كتاب البلدان، ص23؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج2، ص31.

(6) نهر صرصر: من أنهار بغداد القديمة، يحمل الماء من الفرات ويحسب في دجلة قرب قرية زيران فوق المدائن، وسواحل هذا النهر تسقي طسوج بادوريا، جنوب بغداد الغربي وكانت تجري فيه السفن وتقع على النهر مدينة صرصر العامرة بالنخيل والزروع والثمار. وللمزيد ينظر: أبن حوقل، أبي القاسم، (ت 367هـ / 977م)، المسالك والممالك، دار صادر، (بيروت: 1938م)، ج2، ص455؛ المقدسي شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أحمد (ت 375هـ / 985م)، احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، ط3، مكتبة مدبولي، (القاهرة، 1991م)، ص124.

(7) العسكري، سليمان إبراهيم، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، مطبعة المدني، (القاهرة، د.ت)، ص82-83.

(8) المسري، حسين علي، تجارة العراق في العصر العباسي، ذات السلاسل، (جامعة الكويت، 1982م)، ص160-162.

(9) أبو عثمان عمرو بن بحر بن محبوب البصري (ت 255هـ / 868م)، التبصر بالتجارة، تح: حسن حسين عبد الوهاب، ط2، لجنة التأليف والترجمة والنشر، (القاهرة، د.ت)، ص40.

- (10) كتاب البلدان، ص 7.
- (11) ابن حوقل، صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، (بيروت، د.ت)، ص 312: العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي، ص 86-90.
- (12) العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي، ص 87، عبد اللطيف، أحمد توني، العلاقات الدبلوماسية للخلافة العباسية من عام 132-232هـ، رؤية حضارية، مركز الاسكندرية للكتاب، (مصر، 2004م)، ص 123.
- (13) قلعي، قدري، الخليج العربي، مطابع دار الغد، (القاهرة، 1965م)، ص 43.
- (14) حوراني، جورج فضلو، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة واول القرون الوسطى، ترجمة السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية، (القاهرة، د.ت)، ص 195-198.
- (15) المسري، تجارة العراق في العصر العباسي، ص 234-235.
- (16) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج 1، ص 97.
- (17) الألوسي، عادل محي الدين، تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري، منشورات وزارة الثقافة والإعلام، (العراق، د.ت)، ص 61-62.
- (18) الدينوري، أبو حنيفة بن داود (ت 282هـ / 895م)، الاخبار الطوال، تح: السيد عبد المنعم عامر، (القاهرة، 1960م)، ص 117.
- (19) الطبري، تاريخ الرسل والملوك، ج 3، ص 346؛ المقدسي، المطهر بن طاهر (ت 355هـ / 966م)، البدء والتاريخ، (القاهرة، د.ت)، ج 4، ص 74-76.
- (20) ابن خرداذبة، أبو القاسم عبيد الله بن أحمد الخراساني (ت 300هـ / 912م)، المسالك والممالك، مطبعة بريل، (ليدن، د.ت)، ص 153.
- (21) العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي، ص 99؛ القوصي، عطية، تجارة الخليج بين المد والجزر في القرنين الثاني والثالث الهجريين، دورية محكمة تصدرها جامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية، العدد 18، (رجب، 1980)، ص 10-12؛ محمد، خالد سالم، رباينة الخليج العربي ومصنفاهم الملاحية، ط 1، (الكويت، 1982م)، ص 57.
- (22) شاكر، محمد، موسوعة الخليج العربي، دار أسامة للنشر والتوزيع، الاردن، (عمان، 2003م)، ج 1، ص 151.
- (23) الشامي، أحمد عبد الحميد، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الاقصى وأثر ذلك في بعض الجوانب الحضارية في العصور الوسطى، مكتبة نهضة مصر، (القاهرة، 1978م)، ص 12.
- (24) التبصر بالتجارة، ص 3، وما بعدها.
- (25) كتاب البلدان، ص 323-324.
- (26) العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي، ص 95.
- (27) القوصي، تجارة الخليج بين المد والجزر، ص 9؛ العمادي، محمد حسن عبد الكريم، التجار وطرقها في الجزيرة العربية بعد الاسلام حتى القرن الرابع الهجري، مؤسسة حمادة، (إربد، الاردن، 1997م)، ص 275؛ أبو عزة،

- عبدالله، الخليج العربي في العصر الاسلامي دراسة تاريخية وحضارية، مكتبة الفلاح، (الكويت، 2001م)، ص116.
- (28) المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين بن علي بن عبد الله الشافعي (ت 246هـ / 957م)، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تح: محمد محي الدين عبد الحميد، دار المعرفة، (بيروت، د.ت)، ج1، ص140-142.
- (29) الخز: ثياب تنسج من صوف وإبرسيم. ابن منظور، جمال الدين أبو الفضل محمد بن مكرم الأنصاري (ت 711هـ / 1211م)، لسان العرب، ط1، دار صادر، (بيروت، 1990م)، ج5، ص354.
- (30) البز: نوع من الثياب. ابن منظور، لسان العرب، ج6، ص311-312.
- (31) الأرز: نبات حولي يزرع في معظم البلاد الحارة والمعتدلة، لا غنى له عن الماء، لذلك يزرع في السهول المنخفضة. عمر، أحمد مختار، معجم اللغة العربية المعاصر، عالم الكتب، (القاهرة، 2008م)، ج1، ص83؛ مسعود، جبران، الرائد معجم لغوي، ط1، دار العلم للملايين، (بيروت، 1967م)، ص44.
- (32) أحسن التقاسيم، ص128.
- (33) البلاذري، أبو العباس أحمد بن يحيى بن جابر البغدادي (ت 279هـ / 892م)، فتوح البلدان، نشر: صلاح الدين، المنجد، مكتبة النهضة المصرية، (القاهرة، 1956م)، ص445-446.
- (34) حواني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص208.
- (35) حوراني، المرجع نفسه، ص219-221.
- (36) الألوسي، تجارة العراق البحرية، ص72؛ القوصي، تجارة الخليج بين المد والجزر، ص12.
- (37) الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى، ص9-10؛ حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص207.
- (38) المسري، تجارة العراق في العصر العباسي، ص237.
- (39) أبو أسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت 346هـ / 957م)، المسالك والممالك، تح: محمد جابر، دار العلم، (القاهرة، د.ت)، ص138.
- (40) الاصطخري، المسالك والممالك، ص138-139؛ الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الاقصى، ص10.
- (41) الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الاقصى، ص88.
- (42) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ص92.
- (43) المغوثة: المعونة والنصرة، جمع مغاوت. أنيس، المعجم الوسيط، ج2، ص665.
- (44) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص92.
- (45) صورة الأرض، ص44.
- (46) المسري، تجارة العراق في العصر العباسي، ص291.

(47) العاني، عبد الرحمن عبد الكريم، تاريخ عمان في العصور الإسلامية الأولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الإسلامية، تقديم: صالح أحمد العلي، ط1، دار الحكمة، (لندن، 1999م)، ص178-180.

(48) مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج1، ص140.

(49) العمادي، محمد حسن عبد الكريم، التجارة وطرقها في الجزيرة العربية بعد الاسلام حتى القرن 4هـ، ص339.

(50) العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي، ص101.

(51) الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى، ص12-13.

(52) ابن رسته، أبو علي بن عمر (كان حياً سنة 290هـ/902م)، الأعلام النفيسة، مطبعة بريل، (ليدن، 1892م)، ص182؛ الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى.

(53) الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى، ص8-9.

(54) محمد، خالد سالم، ربابنة الخليج العربي، ص61.

(55) الاصطخري، المسالك والممالك، ص98-99؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص269-270.

(56) صورة الارض، ص270-271.

(57) المسري، تجارة العراق في العصر العباسي، ص226.

(58) مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج1، ص87.

(59) قلعي، قدري، الخليج العربي، ص45.

(60) ابن حوقل، صورة الارض، ص213؛ العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي، ص91.

(61) ابن رسته، الأعراق النفيسة، ج7، ص94؛ المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، ص124.

(62) المسري، تجارة العراق في العصر العباسي، ص235.

(63) لسترنج: جي، بغداد في عصر الخلافة العباسية، ترجمة بشير فرنسيس، (بغداد، 1936م)، ص15؛ متر، آدم،

الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبد الهادي ابورية، ط5، دار الكتاب العربي، لبنان،

(بيروت، د.ت)، ج2، ص399-400.

(64) المسالحي: جمع مسلحة وهو موضع السلاح. ينظر: ابن منظور، لسان العرب، ج2، ص486-487.

(65) العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، ص89.

المصادر والمراجع

أولاً: المصادر الأولية:

— الاصطخري، أبو أسحاق ابراهيم بن محمد الفارسي (ت346هـ/957م).

1. المسالك والممالك، تج: محمد جابر، دار القلم، (القاهرة، د.ت).

— البلاذري، أبو العباس أحمد بن يحيى بن جابر البغدادي (ت279هـ/892م).

2. فتوح البلدان، نشر: صلاح الدين المنجد، مكتبة النهضة المصرية، (القاهرة، 1956م).

- الجاحظ، أبو عثمان عمر بن بحر بن محبوب البصري، (ت 255هـ / 868م).
3. التبصر بالتجارة، تح: حسن حسين عبد الوهاب، ط2، لجنة التأليف والترجمة والنشر، (القاهرة، د.ت).
- ابن حوقل، أبي القاسم محمد (ت 367هـ / 977م).
4. المسالك والممالك، دار صادر، (بيروت، 1938م).
- ابن خرداذبة، أبي القاسم عبيد الله بن أحمد الخراساني (ت 300هـ / 912م).
5. المسالك والممالك، مطبعة بريل، (ليدن، د.ت).
- الخطيب البغدادي، الحافظ أبي بكر أحمد بن علي (ت 463هـ / 1071م).
6. تاريخ بغداد، دار الكتب العلمية، (لبنان، بيروت، د.ت).
- الدينوري، أبو حنيفة بن داوود (ت 282هـ / 895م).
7. الأخبار الطوال، تح: السيد عبد المنعم عامر، (القاهرة، 1960م).
- ابن رسته، أبو علي أحمد بن عمر (كان حياً سنة 260هـ / 902م).
- الأعراف النفيسة، مطبعة بريل، (ليدن، 1892م).
- الطبري، أبو جعفر محمد بن جرير بن يزيد الأملي (ت 310هـ / 922م).
9. تاريخ الرسل والملوك، تح: محمد أبو الفضل إبراهيم، دار المعارف، (القاهرة، 1967).
- المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين بن علي بن عبد الله الشافعي (ت 346هـ / 957م).
10. مروج الذهب ومعادن الجوهر، تح: محمد معي الدين عبد الحميد، دار المعرفة، (بيروت، د.ت).
- المقدسي، شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أحمد (ت 375هـ / 985م).
11. أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط3، مكتبة مدبولي، (القاهرة، 1991).
- المقدسي، المطهر بن طاهر (ت 355هـ / 966م).
12. البدء والتاريخ، (القاهرة، د.ت).
- ابن منظور، جمال الدين أبو الفضل محمد بن مكرم الأنصاري (ت 711هـ / 1211م).
13. لسان العرب، ط1، دار صادر (بيروت، 1990م).
- ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي، (ت 626هـ / 1228م).
14. معجم البلدان، ط2، دار صادر، (بيروت، 1995م).
- اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب واضح الكاتب (ت 284هـ / 897م)،
15. كتاب البلدان، مطبعة بريل، (ليدن، 1893م).
- ثانياً: المراجع الثانوية
- أنيس، إبراهيم، عبد الحلیم، منصر وآخرون.

16. المعجم الوسيط، (القاهرة، 1972م).
- حوراني، جورج فضلو.
17. العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمة السيد يعقوب بدر، مكتبة الأنجلو المصرية، (القاهرة، د.ت).
- راضي، عبد الحكيم، فؤاد، محمود، العسكري، جمال.
18. أوراق بغداد، الشركة الدولية للطباعة، (القاهرة، 2003م).
19. موسوعة تاريخ الخليج العربي، دار أسامة للنشر والتوزيع، الأردن، (عمان، 2003م).
- الشامي، أحمد عبد الحميد.
20. العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الاقصى وأثر ذلك في بعض الجوانب الحضارية في العصور الوسطى، مكتبة نهضة مصر، (القاهرة، 1978م).
- العاني، عبد الرحمن عبد الكريم.
21. تاريخ عمان في العصور الاسلامية الاولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الإسلامية، تقديم صالح العلي، ط1، دار الحكمة، (لندن، 1999م).
- عبد اللطيف، أحمد توني.
22. العلاقات الدبلوماسية للخلافة العباسية من عام 132-232هـ رؤية حضارية، مركز الاسكندرية للكتاب، (مصر، 2004م).
- أبو العزة، عبد الله.
23. الخليج العربي في العصر الاسلامي دراسة تاريخية وحضارية، مكتبة الفلاح، (الكويت، 2001م).
- العسكري، سليمان إبراهيم.
24. التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، مطبعة المدني، (القاهرة، د.ت).
- العمادي، محمد حسن عبد الكريم.
25. التجارة وطرقها في الجزيرة العربية بعد الاسلام حتى القرن الرابع الهجري، مؤسسة حمادة، أريد، (الأردن، 1997م).
- عمر، أحمد مختار.
26. معجم اللغة العربية المعاصر، عالم الكتاب، (القاهرة، 2008م).
- قلعي، قدری.
27. الخليج العربي، مطابع دار الغد، (القاهرة، 1965م).
- لسترنج، جي.
28. بغداد في عهد الخلافة العباسية، ترجمة بشير فرنسيس، (بغداد، 1936م).

- متز، أدم.
29. الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريذة، ط5، دار الكتاب العربي، بيروت، (لبنان، د.ت).
- محمد، خالد سالم.
30. ربانة الخليج العربي ومصنفاثهم الملاحية، ط1، (الكويت، 1982م).
- المسري، حسين علي.
31. تجارة العراق في العصر العباسي، ذات السلاسل (جامعة الكويت، 1982م).
- مسعود، جبران.
32. الرائد معجم لغوي، ط1، دار العلم للملايين، (بيروت، 1967م).
ثالثاً: الدوريات
- القوصي، عطية.
33. تجارة الخليج بين المد والجزر في القرنين الثاني والثالث الهجريين، دورية محكمة تصدرها جامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية، العدد 18، (رجب، 1980م).

The Impact of Baghdad's Emergence on the Growth of Trade in Arabian Gulf Ports until the End of the First Abbasid Era (45-232 AH/762-847 AD)

Prof. Dr. Wasan Shujaa Najras

College of Education - Al-Mustansiriyah University



wasan_alrikabi@uomustansiriyah.edu.iq

Keywords: Abbasid era, Arabian Gulf, Baghdad

Summary:

Since ancient times, the Arabian Gulf and the Red Sea have alternated in dominance over the global maritime trade routes between East and West. However, with the establishment of the Abbasid state in 132 AH / 749 AD and the transfer of the capital of the Islamic Caliphate from Damascus to Baghdad, commercial activities shifted from the Red Sea to the Arabian Gulf. This helped the Arabian Gulf and its ports regain their economic status and global commercial renown, leading to a revival of trade in it. The capital, Baghdad, was linked by the Tigris and Euphrates rivers to the Gulf ports such as Al-Ubulla, Siraf, and Basra. Maritime navigation flourished, and goods and merchandise flowed into it as a result of the Abbasid caliphs' and senior state officials' keenness to secure the state's basic and luxury needs from the Far East and East Africa, and their great efforts in securing the ports and maritime navigation from dangers, pirates, and others.