

العوامل المؤثرة سلباً على حركة السلع والبضائع خلال العصر العباسي

أ.م.د. عبد الباسط مصطفى مجيد الرفاعي

جامعة سامراء - كلية التربية

المستخلص

ان عدم وجود الاخطار الطبيعية مع وجود الاستقرار الامني والسياسي سيكون كل ذلك الاثر الايجابي على حياة الامم والشعوب في جميع جوانب الحياة سيما منها النشاط التجاري، وهذا ما هو واضح في تاريخ المسلمين وبخاصة في العصر العباسي. كانت التجارة في الدولة الاسلامية على عهد العباسيين قد ازدهرت داخلياً وخارجياً، الا ان هناك كانت اخطار كثيرة تهدد حركة السلع والبضائع وتعكر صفو جو اليتها، هذه الاخطار كانت من الاسباب المباشرة سلباً على هذه الحركة. اما العوامل البشرية المتمثلة؛ باللصوص، والقراصنة، تعد من الافعال المقصودة غايتها اغتصاب اموال التجارة مما يعني تعطيل هذا النشاط وشل حركته. وفي نفس السياق لم تكن الاخطار الطبيعية المتمثلة؛ بالاعاصير والظروف المناخية الصعبة، ووعورة الطرق، باقل سلبية عن العوامل البشرية السالفة الذكر. ولضمان نجاح وسلاة حركة انتقال السلع والبضائع فلا بد من وضع الحلول الناجحة، مثلما فعل الخليفة العباسي المطيع بالله (٣٣٢ هـ / ٩٤٤ م ٣٦٣ هـ / ٩٧٣ م) اذ أمن طرق التجارة من اخطار اللصوص، وكما فعل ايضاً غيره من الخلفاء حين قاموا بتقوية الاسطول البحري لحماية السفن التجارية من خطر القراصنة.

المقدمة:

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه اجمعين

وبعد:

فإن الية انتقال السلع والبضائع خارجياً وداخلياً في العصر العباسي، لم تكن حركة عادية وسهلة، بل كان هناك بعض ما يشوبها من عوامل تعيق من حركتها في بعض الاحيان، وتكمن طبيعة هذه العوامل بأنها؛ عوامل بشرية او طبيعية، تؤثر بشكل مباشر على عملية التبادل التجاري نتيجة لوجودها في طرق التجارة البحرية والبرية، فمثلت هذه العوامل



اخطارا حقيقية اثرت بشكل سلبي على حركة التجارة (الداخلية والخارجية)، ومن جملة هذه العوامل تلك الخارجة عن سيطرة الانسان وقدرته؛ كالعواصف، والاعاصير وغيرها، في حين تمثلت العوامل البشرية بالاطار التي تكون بفعل الانسان؛ كالقراصنة، والخارجين على القانون، وغيرها.

اما الطرق البرية فإن العوامل الطبيعية التي كانت تؤثر على حركة التجارة فيها قد تمثلت؛ بوجود السلاسل الجبلية الوعرة، والعواصف الثلجية، ووجود المناطق الصحراوية القاحلة التي تعد من موانع حركة التنقل، بيد ان العوامل البشرية على الطرق البرية قد تمثلت؛ باللصوص، والفتن والحركات الداخلية، ومن هذا المنطلق كان عنوان البحث قد اتسم بـ ((العوامل المؤثرة سلباً على حركة السلع والبضائع خلال العصر العباسي)) وقد اشتمل على مقدمة ومبحثين رئيسيين هما؛ المبحث الاول: العوامل البشرية، والمبحث الثاني: العوامل الطبيعية، تلحقهما خاتمة، ثم قائمة بهوامش البحث ومصادره ومراجعته.

وقد استخدم الباحث المصادر والمراجع الممكنة لانجاز هذا البحث قيد الدراسة ومنها؛ المصادر التاريخية والجغرافية، والمعاجم اللغوية. والله الموفق.

المبحث الاول: العوامل البشرية:

أ- اللصوص:

لم تكن جميع الطرق؛ البرية، والنهرية، والبحرية سالكة، وانما تقع فيها كثير من حوادث السلب والسرقة والقتل على الرغم مما كانت تقوم به الحكومات من صيانة الطرق والمحافظة عليها وحمايتها من جهة، ووجود الادلاء والفرسان الذين يرافقون القوافل لحمايتها من اللصوص والتمرديين والقراصنة من جهة اخرى^(١).

لقد ساعدت طبيعة المنطقة الجنوبية من العراق ولا سيما في منطقة البطائح على ايواء اعداد من اللصوص والتمرديين، فقد ذكر (ابن بطوطة) بأنهم تعرضوا في البصرة الى السلب في الموضع الذي يعرف بالعدار وقد وصف ذلك بقوله: ((وهو غابة قصب في وسط الماء يسكنها اعراب يعرفون بالمعادي، وهم قطاع الطريق، ... خرجوا على جماعة من الفقراء تأخروا عن رفقتنا فسلبواهم حتى النعال والكشاكل^(٢)، وهم يتحصنون بتلك الغابة ويمتنعون بها ممن يريدهم^(٣))).

ويشير (الصولي) عن حادثة سلب اخرى تعرضت لها التجارة البرية على طريق بغداد - البصرة - خراسان بقوله: ((ان قافلة كبيرة خرجت من بغداد ومتجهة الى خراسان زمن الخليفة المقتفي (٣٢٩-٣٣٣هـ/٩٤١-٩٤٤م) وقد حملت من الاموال ما قيمته ثلاثة الاف دينار، من العين والورق، ومن الامتعة ما تعادل قيمته هذا المقدار، وقد تعرضت لها جماعة من قطاع الطرق جلهم من الاكراد الشادنجان وتكاثرت اعدادهم فلم يتمكنوا من صدهم، فاستولوا على ما بالقافلة من الاموال والامتعة وكان معظم ما بها من المال لاصحاب بجكم القائد التركي (ت ، ٣٢٩هـ/٩٤١م)، وقيل ان لاحد افرادها المعروف بعدل حاجب بجكم من المال ما يقدر بحوالي ثلاثين الف دينار، وتكلف احد التجار في هذه القافلة لكرء الجمال فقط لحمل امتعة حوالي الف دينار))^(٤).

كما شهد الطريق الشمالي الذي يربط بغداد بالموصل انتشار جماعة من العيارين الذين لعبوا دورا كبيرا في شل انتقال السلع والبضائع بين بغداد والموصل، إذ قاموا بالاستيلاء على القوافل والسفن التجارية القادمة من الموصل وبغداد وبالعكس^(٥)، وقد اشتهر بين هؤلاء العيارين سراج اليلقي، إذ كان يرأس قوة، ولديه مجموعة من القوارب يقطع بها الطريق على السفن التجارية، وتمكنت الحكومة من القاء القبض عليه وامرت بقطع رأسه في سنة (٣٣٣هـ/٩٤٤م)^(٦).

وفي سنة (٥١٤هـ/١١٢٠م) استولى جماعة من العيارين على بعض السفن الصاعدة والمنحدرة من الموصل، وفي نفس السنة تمكنت جماعة من اهل السواد من القبض على جماعة من العيارين فقتلوهم وبعثوا برؤوسهم الى بغداد^(٧).

اما طريق بغداد. واسط فشهد هو الاخر نشاطا للصوص اختصوا بسلب القوافل المارة على الطريق، وكان (ابن حمدون) في (القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي) اشهرهم، ويصفه (متر) بأنه شهيم لعدم التعرض للفقراء واصحاب البضاعة القليلة، حتى صار مضربا للمثل^(٨)، الا ان لصا مشهورا آخر بجانبه، عرف (بالكرخي)، كان يقطع الطريق المؤدي الى واسط، حتى تعاظم خطره فهابه الناس وانقطع الطريق، ولم يأمن الناس على انفسهم واموالهم الا بعد ان قبضت الحكومة عليه ونفذ فيه حكم الاعدام^(٩).

ويشير (الدوري) الى ان الخليفة العباسي المطيع (٣٣٤-٣٦٣هـ/٩٤٤-٩٧٣م) كان حريصا على تأمين الطرق التي يتحرك عليها التجار من اخطار اللصوص، إذ اوكل تلك



المهمة الى احد الاشخاص من بني حمدان سنة (٣٦٦هـ/٩٧٦م)، للمحافظة على هذه الطرق ليلا ونهارا في السهول والجبال وفي البر والبحر، وذلك بتأسيه فرق متعددة تضم اشخاصا معروفين بالشدة والامانة، يتم توزيعهم في انحاء العراق لحراسة القوافل التجارية النهرية والبرية، وحتى يوفر الامان لأهل التجارات، وعابري السبيل ليأمنوا على انفسهم واموالهم^(١٠)، وقد اخبرنا (ابن بطوطة) ان الامر لم يقتصر على العراق فحسب، إذ انه صادف في طريقه من حصن (فيد)^(١١) وهو متجه من المدينة المنورة الى العراق، بعض العرب يتولون مهمة حراسة القوافل^(١٢)، والذي كان بدوره شديد الحذر من الادلء حينما يصحبهم مخافة ان يغدر به الدليل فيقتله، ويسلب ماله وثيابه^(١٣).

ب- القرصنة:

تعد القرصنة من اخطر ما تتعرض له حركة التجارة في الخليج العربي وبشكل اوسع في المحيط الهندي^(١٤)، حيث كان القرصنة يقومون بالهجوم على السفن التجارية المحملة بالسلع والبضائع المارة في هذه المياه، وبعدها يأوون الى الشعاب والجزر الموجودة في البحر بالقرب من سواحل السند والهند والذين عرفوا بإسم (الميد والكرج)^(١٥)، وامتد نفوذهم الى جزيرة سقطرى^(١٦) والتي اتخذوا منها مركزا لرصد حركة السفن الذاهبة الى شرق افريقيا ومهاجمتها وسلبها^(١٧).

ويشير (المقدسي) الى سقطرى بأنها: ((صومعة في البحر المظلم وهي سد البوارج ومنها تخاف المراكب، ولم تزل في هلع حتى جاوزتها))^(١٨)، ويلاحظ ان القرصنة كانوا يتجولون بجوار الموانئ لا يخرجون بعيدا عنها في خضم المياه، ويبدو ان ذلك امرًا تحتمه القرصنة، ففي خضم المحيط قد تشغلهم الرياح وامواجه العاتية عن اعمال القرصنة، فضلا عن اتساع المجال امامهم، مما يدع للسفن فرصا كثيرة للهرب منهم، اما عند مدخل الموانئ فلا بد من مرور السفن امامهم، وكانوا عادة يمشون بجوار الشعاب المرجانية او فوقها، إذا كان غاطس المركب صغيرا، وذلك لان منطقة الشعاب المرجانية عادة ما تكون هادئة ساكنة الامواج لان الامواج تتكسر عليها وتخف حدتها^(١٩).

وانتشر القرصنة ايضا في الخليج العربي عند البحرين^(٢٠) خاصة^(٢١)، إذ كانوا يهاجمون السفن المارة الى البصرة والقادمة منها، وكذلك السفن التجارية الذاهبة الى الهند

والصين وشرق افريقيا^(٢٢)، ويشير (حوراني) بأنهم كانوا يصلون في غارتهم في بعض الاحيان الى مصب نهر دجلة^(٢٣).

وكذلك انتشر القراصنة في كجرات في الهند، إذ كان هذا الساحل مثنى لأشد أنواع القراصنة فضلاً عن ان ساحل بلاد المليبار في الهند لم يخل من القراصنة ايضاً، وكذلك الجزيرة الصغيرة وبلاد بنجاله (البنغال) بين هنور وفاكنور، فيشير (ابن بطوطة) الى ذلك بقوله: ((لما وصلنا الى جزيرة صغيرة بين هنور وفاكنور خرج علينا الكفار في اثني عشر مركبا حربيا، وقاتلونا قتالا شديدا وتغلبوا علينا، فأخذوا جميع ما عندي مما كنت ادخره للشدائد، واخذوا الجواهر والياقوت واخذوا ثيابي والزوائد التي كانت عندي ... ولم يتركوا لي ساترا خلا السراويل))^(٢٤).

كما لم يقتصر نشاط القراصنة على المناطق السابق ذكرها حسب بل كانوا ايضاً في سرنديب، والتي يرد ذكرها بإسم (سيلان)، إذ انها مرسى لعتاة المفسدين من البحر لرسو مراكبهم، إذ يؤكد (ابن بطوطة) عند كلامه عن جزيرة سيلان بقوله: ((ولما وصلناها قال البحرية، ان هذا المرسى ليس في بلاد السلطان الذي يدخل التجار الى بلاده آمنين، انما هذا مرسى في بلاد السلطان ايري شكروتي، وهو من عتاة المفسدين، وله مراكب تقطع البحر فحفنا ان ننزل بمرساه))^(٢٥).

ويضيف (الرامهرمزي) عن خطورة سرنديب اذ يقول: ((ان من البحار الخبيثة الصعبة الشديدة التي تقل فيها السلامة بحر غباب في سرنديب وهو ثلاثمائة فرسخ وفيه من التماسيح امر عظيم، وفي ساحل هذا البحر النمر والبوارج (أي القراصنة الذين يركبون البوارج)، الذين يقطنون في هذا البحر اذا ظفروا بمركب اكلوا اهله وهم شر قوم، وليس في سائر الاماكن من يقطن البحار مثلهم، فالمركب الذي يقطع هذا البحر متى اخذه البوارج اكلوا اهله، وان غرق لم يمض عليه ساعة حتى يأكل اهله التماسيح، وان انكسر بقرب البر وصعد اهله الساحل قطعهم النمر في ساعة واحدة))^(٢٦).

ولا شك ان القراصنة كانت لهم قوة بحرية كبيرة ومنظمة بحيث يذكر احد الريانية انه اثناء ابحاره من كله الى عمان هاجمته سبعون بارجة للقراصنة، فحاربهم ثلاثة ايام الى ان استطاع التخلص منهم، ويصفهم اخر بأنهم كانوا يطوفون في البحر بأكثر من مائة مركب صغير، ويستولون على جميع السفن وينهبونها ، ولعل القرصنة كانت حرفتهم المستديمة لانهم



سكنوا البحر بأولادهم وازواجهم، ولكي يحكموا الخناق على السفن بحيث لا تغلت سفينة واحدة منها، فإنهم كانوا يلقون مراسي سفنهم مع جعل المسافة بين السفينة والآخرى خمسة أميال وبهذا تشغل عشرون سفينة متسعا مداه مئة ميل، فإذا ظهرت سفينة امام واحدة منهم اعطت اشارة بالنار او الدخان فتقرب مراكبهم بعضها مع بعض، وتستولي على السفينة وهي تحاول المرور^(٢٧).

وكانت السفن التجارية التي تسلك الطريق الى بلاد الصين تتزود بما يكفيها في رحلتها الطويلة من ماء ومؤن في مينائي صحار ومسقط على سواحل عمان، ثم تواصل رحلتها عبر طريق ((ديرة المطلق))^(٢٨) المار بالمحيط الهندي الى كولم ملي جنوب مليبار ومنها الى الصين، والتي اثنى عليها (ابن بطوطة) بقوله: ((انها آمن البلاد واحسنها حالا للمسافرين فإن الانسان يسافر منفردا مسيرة تسعة اشهر وتكون معه الاموال الطائلة فلا يخاف عليها، وترتيب ذلك ان لهم في كل منزل ببلادهم فندقا عليه حاكم يسكن به جماعة من الفرسان والرجال، فإذا كان بعد المغرب والعشاء الاخرة جاء الحاكم الى الفندق ومعه كاتبه فدعا كل انسان باسمه وكتب به تفصيلا، وبعث معهم من يوصلهم الى المنزل الثاني له، ويأتيه ببراءة من حاكمه ان الجميع قد وصلوا اليه، وان لم يفعل طالبه بهم، وهكذا العمل في كل منزل من حد الصين الى خان بالق، وفي هذه الفنادق جميع ما يحتاج اليه المسافرين من الازواد وخصوصا؛ الدجاج، والاوز، واما الغنم فهي قليلة))^(٢٩).

وزيادة في ثنائه ومدحه يورد (ابن بطوطة) في موضع آخر فيقول: واذا قدم التاجر المسلم على بلد من بلاد الصين، خُير في النزول عند تاجر من المسلمين المتوطنين هناك او في الفندق، فإن احب النزول عند التاجر حصر ماله، وضمنه التاجر المستوطن وانفق عليه منه بالمعروف. فإن اراد السفر بحث عن ماله، فإن وجد شيء منه قد ضاع اغرمه التاجر المستوطن الذي ضمنه، وان اراد النزول بالفندق، سلم ماله لصاحب الفندق وضمنه، وهو يشتري له ما احب ويحاسبه^(٣٠).

وكان من عادة سلطان فاكور في بلاد المليبار ان يجعل ابنه رهينة في المراكب حفاظا على راكبيه الذين ينزلون الى الساحل او يقابلونه، فقد قال (ابن بطوطة): ((وسلطان فاكور كافر اسمه باسدو ... ولما ارسينا عند فاكور بعث سلطانها الينا ولده، فأقام بالمركب كالرهينة، ونزلنا اليه، فأضافنا ثلاثا بأحسن ضيافة تعظيما لسلطان الهند، وقياما بحقه، ورغبة



فيما يستفيده في التجارة مع اهل مراكبنا ومن عادتهم هنالك ان كل مركب يمر ببلد، فلا بد من ارسائه بها، واعطائه هدية لصاحب البلد يسمونها حق البندر))^(٣١).

ولأهمية الموضوع وتشجيعاً للتبادل التجاري ايضاً كانت الخلافة العربية العباسية مهتمة جدا بتقوية اسطولها البحري لحماية السفن التجارية، فضلا عن تزويد القوافل التجارية البحرية بالمقاتلة، إذ يشير (المقدسي): انه كان في كل مركب عدد من المقاتلة والنفاطين^(٣٢) وذلك لصد ما يتعرض له التجار والمسافرين من هجمات اللصوص والقراصنة^(٣٣)، واحيانا كان التجار يقومون باستئجار المقاتلين لكي يقوموا بالدفاع عنهم وعن تجارتهم في حال التعرض للاخطار، فيطلق على هؤلاء اسم اليماسرة^(٣٤)، وكان عددهم في بعض الاحيان يصل الى اكثر من عدد الركاب من التجار في السفن وخاصة في الحملات التي ارسلوها في سنة (٢١٠هـ/٨٢٥م) و(٣٠٠هـ/٩١٢م) الى مياه الخليج العربي المتعلقة بهذا الغرض إذ ذكرهم (المسعودي) بقوله: ((وربما كان في المركب اربعمائة نفس من التجار وخمسمائة مقاتل))^(٣٥).

ج- الفتن والحركات الداخلية:

شهدت منطقة البصرة والخليج العربي العديد من الفتن والحركات الداخلية لاسيما منها حركة الزط التي ادت الى توقف حركة انتقال السلع والبضائع مما اضر ذلك بالتجارة العربية بشكل مباشر، إذ حالت دون وصول المؤن الواردة من الهند والصين عن طريق البصرة الى بغداد^(٣٦)، فالزط انتهزوا فرصة الصراع بين الامين والمأمون فاستولوا على طريق البصرة فقطعوه عن بغداد واخذوا يتعرضون للقوافل التجارية ويسلبونها، ويشير (البلاذري) الى ذلك بقوله: ((وكان الناس في بعض ايام المأمون قد تحاموا الاجتياز بهم وانقطع عن بغداد جميع ما كان يحمل اليها من البصرة من السفن))^(٣٧).

ولم يقتصر نشاط الزط في البصرة بل امتد الى البحرين واليمامة وذلك ما يتضح من الحملات المتعاقبة التي كان يبعثها الخليفة المأمون ابتداء من عام (٢٠٤هـ/٨١٧م)، لمحاربتهم في البصرة والبحرين واليمامة^(٣٨)، الا انه لم يظفر بهم، وذلك لان الزط اتبعوا في حربهم طريقة التفرق بقواربهم السريعة في تلك الفيافي المغطاة بالاهوار والمستنقعات مما يصعب على المهاجم ان يتبعهم فيها^(٣٩)، واستمر امرهم حتى سنة (٢١٩هـ/٨٣٤م) عندما لجأ الخليفة المعتصم (٢١٨-٢٢٧هـ/٨٣٣-٨٤٠م) بحكم تجاربه العسكرية في محاربة الزط الى



خطة عسكرية تتفق مع طبيعة هذه المناطق وسكانها فأخمد حركتهم في اوائل عام (٢٢٠هـ/ ٨٣٥م) وبعد ان عاثوا فساداً وتخريباً وشلهم لحركة التجارة في العراق ومنطقة الخليج العربي^(٤٠).

كما كان لقيام حركة الزنج في منطقة البصرة سنة (٢٥٥هـ/ ٨٦٨م) اثر سيء على البحرية للدولة العربية الاسلامية في منطقة الخليج العربي وجنوب العراق، وذلك بعد تمكن الزنج من الاستيلاء على اهم موانئ المدن التجارية وتدميرها مثل؛ البصرة، والابلة، وعبادان، والاحواز، وكان ذلك خلال عامي (٢٥٦هـ/ ٨٥٧م) و(٢٦٩هـ/ ٨٧٠م)^(٤١).

لقد شكل احتلال البصرة والموانئ الاخرى من قبل الزط ضربة قوية لحركة انتقال السلع والبضائع نظرا لما تشكله هذه المناطق من اهمية كبرى لتلك التجارة، إذ ادى ذلك الى قطع التجارة مع هذه المناطق لمدة اربعة عشر عاما، بعد ان احدثت حركة الزنج دمارا كبيرا لمدينة البصرة وقتلهم للكثير من اصحاب رؤوس اموالها^(٤٢). فضلا عن مقتل عدد كبير من اهالي البصرة قدر بثلاثمائة الف قتيل، ونهب الاموال النقدية الذهبية والفضية والتي قدرت بمليون دينار ذهبي وادت الى تفرق اهالي البصرة في المدن الاخرى^(٤٣).

ولم يتوقف دمار الزنج على منطقة البصرة، بل امتد الى بطائح واسط في عام (٢٦٢ هـ / ٨٧٥م) وقيامهم بشتى انواع القتل والسلب والحرق، وقطعت بذلك الطرق التجارية البرية منها والبحرية بين بغداد والخليج والعربي وخاصة عن البصرة^(٤٤).

وكان هناك تهديد آخر تمثل بحركة القرامطة التي ظهرت في منطقة الخليج العربي وبالذات في البحرين سنة (٢٧٨هـ/ ٨٩١م)، فتعد من الفتن الخطيرة التي تركت اثارها على التجارة للدولة العربية الاسلامية، فبعد ان اسسوا لهم دولة في البحرين منذ أواخر (القرن الثالث الهجري / الثامن الميلادي) قاموا بحملات متعددة للسيطرة على؛ القطيف، والاحساء، وهجر، وعمان، والبصرة التي احتلوها في عام (٣١١هـ/ ٩٢٣م) ونهبوها وقتلوا الكثير من اهلهما^(٤٥)، وكذلك سيطروا على ميناء الابلة، وبذلك قطعوا طريق التجارة التي تسير في الخليج العربي والذاهبة الى البصرة وبغداد والتي تخرج منها الى؛ عمان، وسيراف، والهند، والصين، وشرق افريقيا^(٤٦)، كما قطعوا الطريق على الحجاج وقتلوه ونهبوا اموالهم^(٤٧).

واتخذ القرامطة من جزيرة (اوال) في البحرين مقرا لجباية الضرائب من السفن التجارية التي تمر في اتجاهها الى البصرة وفي العودة منها، وكانت نسبة هذه الضرائب مرتفعة على

حد قول (ابن حوقل)^(٤٨)، وبذلك اضعف القرامطة بعد احتلالهم البصرة الشريان النابض لتجارة العراق الخارجية ومنفذه على الخليج العربي بفرض سيطرتهم على طريق التجارة الدولية للدولة العربية الاسلامية عبر الخليج العربي، فأدى الى توقف تلك التجارة فلم تستطع ان تعاود نشاطها الا في عام (٤٦٩هـ/١٠٧٦م) عندما تمكن السلاجقة من القضاء على دولة القرامطة في البحرين، مما ادى الى اضعاف نفوذهم في منطقة الخليج العربي^(٤٩)، واستعاد الخليج العربي بعامه، والبصرة بخاصة مكانتهما التجارية بعد ان ساد الامن والاستقرار السياسي والاقتصادي فيهما.

كان للفتن والحركات الداخلية التي تتعرض اليها المناطق التي تسلكها التجارة العربية الاسلامية اثرا سلبيا على حركة التجارة فتؤدي الى شلها وعرقلتها، واحيانا تعرض قوافلها للسلب، وهذا ما حدث اثناء الازمة التي تعرضت لها مدينة خانقو (كانتون) التجارية الصينية سنة (٦٤٢هـ/٨٧٨م)، وادت الى اضطراب الاحوال السياسية في الصين حتى تمكن (هوانج تشاو) من تقلد امور الحكم في البلاد إذ انتشرت اعمال القتل والتدمير وبالتالي انتهاء حركة التجارة، وقتل اعداد كثيرة من التجار المسلمين واليهود واختفاء معالم التجارة البحرية هناك^(٥٠)، وذلك لعدم استطاعة السفن التجارية الوصول مباشرة الى ميناء كانتون حفاظا على ارواحهم واموالهم، واخذت السفن العربية والصينية تتلاقى في ميناء (كله بار) على الساحل الغربي لشبه جزيرة ملقا^(٥١)، وهي تمثل منتصف الطريق بين الصين وعمان، كما ذكر ذلك (المسعودي) عند كلامه عن (كله بار) بقوله: ((واليها تنتهي مراكب اهل الاسلام من السيرافيين والعمانيين فيجتمعون مع من ورد من ارض الصين في مراكبهم...))^(٥٢)، بل اصبح هذا الميناء نهاية الرحلات التجارية البحرية الاسلامية في المشرق، بسبب الفوضى، ولكن ظل بعض التجار العرب المسلمين يصلون الى الصين على هيئة افراد وليس على شكل قوافل تجارية^(٥٣).

المبحث الثاني: العوامل الطبيعية:

ان عملية نقل السلع والبضائع المعدة للتبادل التجاري الخارجي لم تكن سهلة كما لم يكن باستطاعة أي تاجر ان يقوم بها، بل ان التاجر يواجه صعوبات متعددة ومتنوعة وغير موقوتة، لها تأثيرها على حركة الانتقال وحريرتها.



يعد وجود السلاسل الجبلية الوعرة والتي يصعب اجتيازها بسهولة، والعواصف الثلجية، والامطار الغزيرة التي تعيق حركة القوافل التجارية، فضلاً عن المناطق الصحراوية القاحلة والتي تعد موانع طبيعية تؤثر على حركة التنقل، بسبب وجود الرمال المتحركة وانعدام المياه الضرورية للقوافل التجارية، ولنا ان نتصور حجم المخاطر التي كانت تتعرض لها القوافل التجارية من خلال بيان المساحات الجغرافية الواسعة اذا علمنا بأن اشهر الطرق البرية كانت؛ الطريق من مأرب إلى البتراء، وطريق مأرب . جرها، وطريق جرها. البتراء، وطريق البحر العربي والمحيط الهندي والممالك العربية الجنوبية، وطريق يمر عبر الطريق الشرقي من الربع الخالي، وطريق القوافل التجارية التي تربط العراق ببلاد الشام، وطريق مكة - العراق، وطريق الحرير^(٥٤).

اما الحركة في البحر، فقد كانت معرضة الى كثير من الاخطار الطبيعية؛ كالعواصف والاعاصير الممطرة، والدوامات^(٥٥)، والاحياء البحرية التي تسبب تحطم المراكب ثم غرقها وموت من فيها وبالتالي فقدانها للسلع والبضائع التجارية^(٥٦)، واهم هذه الطرق (طريق الرحلة الطويلة، والطريق الساحلي، وطرق التجارة من الخليج العربي الى شرق افريقيا والبحر الابيض المتوسط)^(٥٧)، لذا كان الملاحون العرب يتأثرون في رحلاتهم بنظام الرياح الموسمية لذلك يحددوا اوقات سفرهم بدقة متناهية، كي لا يتعرضون لتلك الاخطار الطبيعية^(٥٨).

ويؤكد (الجاحظ) ان التجار العرب كانوا يوزعون بضائعهم على عدة سفن ليتحاشوا الخسارة الكبيرة في حالة حملها على سفينة واحدة قد تتعرض للغرق^(٥٩).

ولهذا فالسفن القاصدة الى الصين كانت تهبط الخليج العربي قبل ان تشتد عواصفه، في شهر ايلول او شهر تشرين الاول، وتعتبر المحيط من مسقط الى ساحل مليبار على الشاطئ الغربي للهند، مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية^(٦٠).

ومن الاخطار الطبيعية التي تواجه حركة التجارة البحرية؛ وجود الجبال تحت سطح الماء في البحر الاحمر بخاصة، مما يؤدي الى اصطدام السفن اذا مرت بالقرب منها، ونادرا ما تسلم سفينة من اخطارها^(٦١)، ويصف (الاصطخري) تلك المعوقات في حديثه عن بحر القلزم: ((و بحر القلزم مثل الوادي به جبال كثيرة قد علا الماء عليها، وطرق السفن بها معروفة لا يهتدى فيها الا بريان، يتخلل بالسفينة في اضعاف تلك الجبال بالنهار، فأما بالليل فلا

يسلك، وماؤه صاف ترى تلك الجبال فيه))^(٦٢)، اما في وصفه للمناطق الدوارة في البحر فيقول: ((وفي هذا البحر ما بين القلزم وإيلة^(٦٣) مكان يعرف بتاران، وهو اخبث ما في هذا البحر من الاماكن، وذلك انه دوارة ماء في سفح جبل، اذا وقعت ريح على ذروته انقطعت الريح على قسمين، فتنزل الريح على شعبين ... فتقابل فيثور الماء، وتتلبد كل سفينة تقع في تلك الدوارة باختلاف الريحين وتتلف فلا تسلم واحدة ... وبقرب تاران موضع يعرف بجبيلات، يهيج وتتلاطم امواجه باليسير من الريح، وهو موضع مخوف ايضا، فلا يسلك بالصبا^(٦٤) مغربا وبالديبور^(٦٥) مشرقا ...))^(٦٦).

ولا يفوتنا وجود مناطق في الخليج العربي تسمى الدردور، وهي مناطق يدور فيها الماء فاذا ما دخل مركب بحري يستمر بالدوران حتى يتحطم ويتعرض الى الغرق^(٦٧).
اما الزلازل فتعد من اخطر العوامل التي تعيق حركة النقل البحري، إذ تعرض ميناء سيراف^(٦٨) الى خطر زلزال مدمر استمر الى سبعة ايام وذلك في عام (٣٦٧هـ/٩٧٧م)، ادى الى تدمير الميناء، وفي وقت كان يعد من اكبر المراكز التجارية في منطقة الخليج العربي الذي ينافس البصرة من حيث اهميته التجارية^(٦٩).

الخاتمة:

- ١- مثل العصر العباسي جانبا مهما في تاريخ المسلمين السياسي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي، وقد القى هذا الامر بثقله على مسرح الاحداث في حياة المسلمين وتأريخهم الطويل، ولم تكن التجارة بأدواتها بمنأى عن هذا التأثير فقد تأثرت كثيرا بالاحداث والتطورات التي تشهدها الدولة سياسيا وجغرافيا.
- ٢- كانت سمعة الدولة الاسلامية التي ورثها العباسيون ومن ثم ازدياد حركة التجارة في عهدهم قد ظهر اثره على النشاط التجاري الدولي والمحلي، فكان طول طرق التجارة البحرية والبرية ومرورها بأقوام مختلفة قد جعل بعض الخطر يحيق بالقوافل التجارية وكان هذا الخطر اما ناتجا عن ظروف طبيعية تحدى بالقوافل، او ظروف بشرية مقصودة تضر بالقوافل التجارية، بسبب طول مسافة الطرق.
- ٣- ان الاخطار الطبيعية التي كانت تحيط بالقوافل التجارية وتؤثر عليها سلبا لم يكن للبشر القدرة على صد هذه الاخطار او الاحتراز منها في بعض الاحيان، بينما تكون الاخطار البشرية افعال مقصودة غايتها اغتصاب اموال التجارة المنقولة من مكان الى



آخر، لذلك عانت حركة انقال السلع والبضائع في العصور العباسية بعض النكبات التي تسببها الكوارث الطبيعية من؛ اعاصير، ووجود طرق جبلية وعرة، وعواصف شديدة من جهة، ووجود؛ اللصوص، والقراصنة في البحر، وكثرة الاضطرابات والفتن الداخلية من جهة اخرى مما اثرت بشكل مباشر على هذه الحركة.

٤- ان وجود العوامل السلبية الأتفة الذكر ولا سيما البشرية منها قد جعل من الخليفة العباسي المطيع لله (٣٣٢هـ/٩٤٤م-٣٦٣هـ/٩٧٣م) ان يكون حريصا على تأمين طرق التجارة من اخطار اللصوص، فقد شكل فرقا من الرجال للمحافظة على امان طرق التجارة ليلا ونهارا، وكانت الخلافة العربية العباسية مهتمة جدا بتقوية اسطولها البحري لحماية السفن التجارية من خطر القراصنة فزودت القوافل التجارية البحرية بالمقاتلة لضمان حماية الاموال والانفس.

٥- ان عدم وضع الحلول الناجحة التي تحد من العوامل السلبية المؤثرة على حركة انتقال السلع والبضائع فان ذلك ممكن ان يؤدي الى توقف هذه الحركة، لذا لا بد من وجود الامن والاستقرار السياسي والاقتصادي لكي تنتج هذه الحركة ويتم تحقيق الفائدة المرجوة منها.

هوامش ومصادر البحث ومراجعته:

- (١) متز، ادم: الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة: محمد عبد الهادي ابو ريده، بيروت: دار الكتاب العربي، ١٩٦٧م، ج ٢/ ص ٣٩٤.
- (٢) الكشاكل: مفردا كشكول، وهو جراب المكدي (الشحاذ) يجمع فيه رزقه. من الفارسية (كش) أي الجر أو السحب، و(كول) أي الكتف: ينظر: ضناوي، سعدي (الدكتور): المعجم المفصل في المعرب والدخيل، ط ١، بيروت: دار الكتب العلمية، ٢٠٠٤م، ص ٣٩٧.
- (٣) ابن بطوطة، محمد بن ابراهيم الطنجي (ت، ٧٧٩هـ / ١٣٧٧م): رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار، ط ٢، تحقيق: الدكتور علي المنتصر الكتاني، بيروت: مؤسسة الرسالة، ١٩٧٩م، ج ١/ ص ٢٠٢.
- (٤) الصولي، محمد بن يحيى (ت، ٣٣٦هـ / ٩٤٧م): اخبار الراضي بالله والمنتقي بالله، مصر: مطبعة الصاوي، ١٩٣٥م، ص ١٩٢_ ص ١٩٣.



- (٥) مجهول: العيون والحدائق في اخبار الحقائق، تحقيق: نبيلة عبد المنعم داود، بغداد: مطبعة الارشاد، ١٩٧٣م، ج ٤/ص ١٥٦_ص ١٥٨.
- (٦) متر، م. س، ج ٢/ص ١٩٤_ص ١٩٥.
- (٧) ابن الجوزي، عبد الرحمن بن علي (ت، ٥٩٧هـ / ١٢٠٠م): المنتظم في تاريخ الملوك والأمم، الدكن: مطبعة دائرة المعارف العثمانية، ١٣٥٧هـ/١٩٣٨م، ج ٩/ص ٢١٦_ص ٢١٧.
- (٨) متر، م. س، ج ٢/ص ١٩٥.
- (٩) مجهول، م. س، ج ٤/ص ١٥٧.
- (١٠) الدوري، عبد العزيز (الدكتور): تاريخ العراق الإقتصادي في القرن الرابع الهجري، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ١٩٩٩م، ص ١٦٧.
- (١١) فيد: منزل بطريق مكة: ينظر: ياقوت، شهاب الدين الحموي (ت، ٦٢٦هـ/١٢٢٨م): معجم البلدان، قدم له: محمد عبد الرحمن مرعشلي، بيروت: دار احياء التراث العربي، مج ٣، ج ٥/ص ٥١.
- (١٢) الرحلة، ج ١/ص ١٩٢.
- (١٣) م. ن، ج ١/ص ٢٩٥.
- (١٤) فهمي، نعيم زكي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٣م، ص ١٦٤.
- (١٥) الكرج: أقوام من الهند يرقصون ويلعبون بهياكل خشبية مصنوعة على هيئة الحيوانات: ينظر: ابن منظور، محمد بن مكرم (ت، ٧١١هـ / ١٣١٣م): لسان العرب، بيروت: دار صادر، ج ٢/ص ٣٥١.
- (١٦) سقطرى: جزيرة عظيمة فيها عدة مدن وقرى وهي شمال عدن تكون الى بر العرب أقرب منها الى بر الهند: ينظر: ياقوت، م. س، مج ٣، ج ٥/ص ٥١.
- (١٧) الرامهرمزي، برزك بن شهرية (ت، منتصف القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي): عجائب الهند وبره وبحره وجزيره، ليدن: مطبعة برييل، ١٨٨٣م، ص ٨٥؛ متر، م. س، ج ٢/ص ٤٤.
- (١٨) المقدسي البشاري، محمد بن محمد (ت، ٣٧٥هـ / ٩٨٥م): احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، ليدن: مطبعة برييل، ١٩٠٦م، ص ١٤.
- (١٩) الرامهرمزي، م. س، ص ١٣٥_ص ١٣٦.
- (٢٠) البحرين: اطلق العرب اسم البحرين على الاقليم الممتد على ساحل الخليج العربي الغربي بين البصرة وعمان، فهو يشمل ما يعتبر في الوقت الحاضر؛ الكويت، والاحساء، وقطر، وجزر البحرين الحالية المعروفة قديما بإسم أوال وهي متصلة غربا باليمامة وشمالا بالبصرة وجنوبا بعمان: ينظر: النجم، عبد الرحمن عبد الكريم: البحرين في صدر الاسلام واثرها في حركة الخوارج، بغداد: دار الحرية للطباعة، ١٩٧٣م، ص ١٧.



- (٢١) ابن خرداذبه، عبيد الله بن عبد الله (ت، ٣٠٠هـ / ٩١٢م): المسالك والممالك، تحقيق: دي غويه، ليدن: مطبعة بريل، ١٨٨٩م، ص ٦٠.
- (٢٢) المسعودي، علي بن الحسين (ت، ٣٤٦هـ / ٩٥٧م): التنبيه والاشراف، بيروت: دار ومكتبة الهلال، ١٩٨١م، ص ٤٩.
- (٢٣) حوراني، جورج فضلو: العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمه: السيد يعقوب البكر، مراجعة: يحيى الخشاب، القاهرة: مطابع دار الكتاب العربي، ١٩٨٥م، ص ٢٠٩.
- (٢٤) ابن بطوطة، م. س، ج ٢/ ص ٦٩٦.
- (٢٥) ابن بطوطة، م. ن، ج ٢/ ص ٦٧٦.
- (٢٦) الرامهرمزي، م. س، ص ٨٦.
- (٢٧) الرامهرمزي، م. ن، ص ٩٨.
- (٢٨) الرفاعي، عبد الباسط مصطفى مجيد (الدكتور): ((وسائط النقل المائية ومسالكها خلال سني الخلافة العباسية ١٣٢هـ/٧٤٩م-٦٥٦هـ/١٢٥٨م))، مجلة سر من رأى، جامعة تكريت: كلية التربية سامراء، المجلد (٥)، العدد (١٤)، ١٤٣٠هـ/٢٠٠٩م، ص ٨٩.
- (٢٩) ابن بطوطة، م. س، ج ٢/ ص ٧٢١.
- (٣٠) م. ن، ج ٢/ ص ٧٢١.
- (٣١) م. ن، ج ٢/ ص ٦٤٠. البندر: المقصود هنا، مرسى السفائن ومربطها: ينظر: قاموس المعتمد، بيروت: دار صادر، ١٤٢١هـ / ٢٠٠٠م، ص ٤١.
- (٣٢) المقدسي، م. س، ص ١٢.
- (٣٣) ابن حوقل، محمد بن علي (ت، ٣٦٧هـ/٩٧٧م): صورة الأرض، بيروت: منشورات دار مكتبة الحياة، ١٩٩٢م، ص ٥٣؛ ابن سيده، علي بن اسماعيل (ت، ٤٥٨هـ / ١٠٦٥م): المخصص، بيروت: دار الفكر، ج ٣/ ص ٢٩.
- (٣٤) ابن سيده، م. ن، ج ٣/ ص ٢٩.
- (٣٥) علي بن الحسين (ت، ٣٤٦هـ/٩٥٨م): مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق: الشيخ قاسم الشماخ الرفاعي، بيروت: دار القلم، ١٩٨٩م، ج ١/ ص ١٣٨؛ السامر، فيصل: الاصول التاريخية للحضارة العربية الاسلامية في الشرق الأقصى، بغداد: وزارة الإعلام العراقية، ١٩٧٧م، ص ١٢٢.
- (٣٦) الزط: اسم معرب لشعب هندي قديم يميل لونه الى السواد والسمره النحاسية القاتمة، وموطنها الأصلي بلاد السند والسواحل الممتدة غربي الهند، هاجروا تحت ظروف واسباب مختلفة الى ايران والخليج العربي والى جزيرة مدغشقر، والساحل الشرقي الافريقي، ولما انتشر الاسلام في تلك الجهات، اسلم الزط وانضموا الى قبائل بني حنظلة: ينظر: العبادي، مختار: ((حركة الزط في العصر العباسي))، البحوث المقدمة الى مؤتمر دراسات تاريخ شرق الجزيرة العربية، اتحاد المؤرخين العرب، قطر: لجنة تدوين تاريخ قطر، آذار ١٩٧٦م، ص ٢٣٤ - ص ٢٣٧.



- (٣٧) البلاذري، احمد بن يحيى (ت، ٢٧٩هـ/٨٩٢م): فتوح البلدان، بيروت: مكتبة الهلال، ١٩٨٨م، ص ٣٦٨.
- (٣٨) ابن عبد الحق، عبد المؤمن البغدادي (ت، ٧٣٩هـ/١٣٣٨م): مرصد الاطلاع على اسماء الامكنة والبقاع، تحقيق: علي محمد الجاوي، القاهرة: دار احياء الكتب العربية، ١٩٥٤م، ج ٣/ ص ٣٦٦.
- (٣٩) م. ن، ج ٣/ ص ٣٦٧.
- (٤٠) البلاذري، م. س، ص ٣٦٩.
- (٤١) ابو الفداء، اسماعيل بن محمد (ت، ٧٢٣هـ/١٣٢٣م): المختصر في اخبار البشر، القاهرة: المطبعة الحسينية المصرية، ١٣٢٥هـ/١٩٠٧م، ج ٢/ ص ٤٨؛ السامر، م. س، ص ١١٠_ ص ١١١.
- (٤٢) ابن الاثير، علي بن محمد (ت، ٦٣٠هـ/١٢٣٢م): الكامل في التاريخ، بيروت: دار صادر، ١٩٦٥م، ج ٧/ ص ٣٦٩.
- (٤٣) الحميري، م. س، ص ١٠٨.
- (٤٤) الطبري، محمد بن جرير (ت، ٣١٠هـ/٩٢٢م): تاريخ الرسل والملوك، تحقيق: محمد ابو الفضل ابراهيم، القاهرة: دار المعارف، ١٩٦٠م، ج ١٠/ ص ٤٧٣.
- (٤٥) ابو الفداء، م. س، ج ٢/ ص ٥١؛ حوراني، م. س، ص ٢٢٦.
- (٤٦) المسعودي، التنبيه والاشراف، ص ٣٨؛ ابن الجوزي، م. س، ج ٦/ ص ١٧٣_ ص ١٧٤.
- (٤٧) الطبري، م. س، ج ١٠/ ص ١٣١_ ص ١٣٢.
- (٤٨) ابن الاثير، م. س، ج ٧/ ص ٤٩٠.
- (٤٩) ابن حوقل، م. س، ص ٢١.
- (٥٠) ابن الجوزي، م. س، ج ٢/ ص ١٢٧_ ص ١٢٨؛ ديموبين، موريس.غ: النظم الاسلامية، ترجمة: فيصل السامر وصالح الشماع، بيروت: دار الجامعيين، ١٩٦١م، ص ٢١٥.
- (٥١) منتر، م. س، ج ٢/ ص ٤٤٣؛ حوراني، م. س، ص ٢٢٦.
- (٥٢) المسعودي، مروج الذهب، ج ١/ ص ١٤٠؛ كراتشكوفسكي، اغناطيوس يولييانوفتشي: تاريخ الادب الجغرافي، ترجمة: صلاح الدين عثمان هاشم، القاهرة: لجنة التأليف والترجمة والنشر، ١٩٦٣م، ج ١/ ص ١٤٢.
- (٥٣) المسعودي، مروج الذهب، ج ١/ ص ١٤٠.
- (٥٤) ابن خرداذبة، م. س، ص ٩٧_ ص ١٥٤؛ الهمداني، الحسن بن أحمد (ت، ٣٣٤هـ/٩٤٥م): صفة جزيرة العرب، تحقيق: محمد بن علي الاكوع، بغداد: مطابع دار الشؤون الثقافية، ١٩٨٩م، ص ٢٥٠_ ص ٢٥١؛ الصقار، فؤاد محمد: جغرافية التجارة الدولية، مصر: منشأة المعارف بالاسكندرية، ١٩٧٣م، ص ٦٥؛ العاني، عبد الرحمن: ((تحول الطريق التجاري من الخليج العربي الى البحر الاحمر وازدهار عدن))، مجلة كلية الآداب، جامعة بغداد، العدد (٢٨)، آذار، ١٩٨٠م، ص ١٠٧.



- (٥٥) الدوامة: حركة تحدث في المياه تشبه الدوار بالرأس: ينظر: ابن منظور، م. س، ج ١٢ / ص ٢١٦.
- (٥٦) الرامهرمزي، م. س، ص ١٦٨.
- (٥٧) حوراني، م. س، ص ٢٤٣؛ الالوسي، عادل محيي الدين: تجارة العراق البحرية مع أندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري، بغداد: دار الحرية للطباعة، ١٩٨٤م، ص ٩٥؛ شهاب، حسن صالح: فن الملاحة عند العرب، بيروت: نشر دار العودة، ١٩٨٢م، ص ٤٤.
- (٥٨) العاني، عمان في العصور الإسلامية الأولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الإسلامية، بغداد: دار الحرية للطباعة، ١٩٧٧م، ص ١٠٧.
- (٥٩) الجاحظ، عمرو بن بحر (ت، ٢٥٥هـ / ٨٦٨م): البخلاء، تحقيق: طه الحاجر، القاهرة: دار المعارف، ١٩٦٣م، ص ١٤.
- (٦٠) الرامهرمزي، م. س، ص ١٦٨.
- (٦١) الرامهرمزي، م. ن، ص ٤٦؛ ابن جببر، محمد بن احمد (ت، ٦١٤هـ / ١٢١٧م): رحلة ابن جببر، بيروت: دار ومكتبة الهلال، ١٩٨١م، ص ١٥.
- (٦٢) ابراهيم بن محمد (ت، القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي): المسالك والممالك، تحقيق: الدكتور محمد جابر عبد العال الحسيني، القاهرة: وزارة الثقافة والإرشاد القومي، ١٩٦١م، ص ٢٩ - ص ٣٠.
- (٦٣) أيله: في الطريق بين مكة ومصر، وهي اول حد الحجاز، مدينة جليلة القدر على ساحل البحر المالح يجتمع فيها حجاج مصر والمغرب، وبها التجارة الكثيرة، واهلها اخلاط من الناس، وسميت بأيله بنت مدين، قالوا: وهي القرية التي كانت حاضرة البحر المذكورة في القرآن الكريم: ينظر: الحميري، محمد بن عبد المنعم (ت، ٧٢٧هـ / ١٣٢٨م): الروض المعطار في خبر الاقطار، تحقيق: احسان عباس، بيروت: دار نشر القلم للطباعة، ١٩٧٥م، ص ٧٠.
- (٦٤) الصبا: وهو من اسماء الرياح نافعة لإلحاق الاشجار: ينظر: الضامن، حاتم صالح (الدكتور): ((رسالة في اسماء الرياح لابن خالويه المتوفى (٣٧٠هـ)))، نصوص في اللغة، تأليف مجموعة من الاساتذة، ط ١، بغداد: دار الشؤون الثقافية العامة، ١٩٨٧م، ص ٢٩.
- (٦٥) الدبور: وهو من اسماء الرياح للعذاب والبلاء: ينظر: الضامن، م. س، ص ٢٩.
- (٦٦) الاصطخري، م. س، ص ٢٩.
- (٦٧) القزويني، زكريا بن محمد (ت، ٦٨٢هـ / ١٢٨٣م): عجائب المخلوقات، بيروت: دار صادر، ص ١٦١.
- (٦٨) سيراف: ميناء على الشاطئ الشرقي للخليج العربي وهو مركز تجاري مهم، تلتقي عنده السفن المحملة القادمة من الشرق الأقصى وشرق افريقيا لتفرغ بضائعها ومن ثم نقلها الى البصرة ثم الى بغداد: ينظر: حمدون، شذى ادريس: التجارة في الخليج العربي في القرنين الرابع والخامس الهجريين، (رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الاداب، ١٩٨٠م)، ص ١١٨ - ص ١٢١.
- (٦٩) المقدسي البشاري، محمد بن محمد (ت، ٣٧٥هـ / ٩٨٥م): أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ليدن: مطبعة بريل، ١٩٠٦م، ص ٤٢٦.