

اعداد مكتبة الروضة الحيدرية المكتبة الرقمية

الرسالة الأولى
الجزء الأول

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة بغداد

كلية التربية للبنات

قسم الجغرافية

المسالك البرية في آسيا العربية حتى القرن الرابع الهجري "دراسة في الفكر الجغرافي"

رسالة تقدمت بها

وسام عبد الله جاسم الحسناوي

لمجلس كلية التربية للبنات-جامعة بغداد-قسم الجغرافية وهي
جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير/آداب في الجغرافية

بإشراف

الأستاذ الدكتور سعدي علي غالب

٢٠٠٢م

١٤٢٣هـ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ الْأَرْضَ مَهْدًا وَسَلَّاكَ لَكُمْ فِيهَا
سُبُلًا وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجْنَا بِهِ
أَزْوَاجًا مِنْ نَبَاتٍ شَتَّى

صدق الله العظيم

سورة طه/آية: ٥٣

الى من علمني حب الوطن والمعرفة...
الى من سأظل مدينة له طول حياتي...
(والدي)

الى من علمتني حب الخير والفضيلة
والتواضع...
(والدتي)

الى من ذلل لي الصعاب ... زوجي مشتاق
الى طفلي الغالية ... زهراء
الى احبائي وصديقاتي ... اخوتي واخواتي
اهدي هذا البحث

-الباحثة-

إقرار المشرف

أشهد أن إعداد هذه الرسالة الموسومة بـ:

" المسالك البرية في آسيا العربية خلال القرن الرابع الهجري

(دراسة في الفكر الجغرافي).

قد جرى تحت إشرافي في كلية التربية للبنات-جامعة بغداد وهي جزء من

متطلبات نيل درجة الماجستير-آداب في الجغرافية

التوقيع:

المشرف: الأستاذ الدكتور سعدي علي غالب

التاريخ: ١٠ / ١٠ / ٢٠٠٢

المشرف اللغوي : الاستاذ الدكتور عبدالهادي خضير

نيشان/ قسم اللغة العربية/ كلية التربية للبنات

خبير السلامة الفكرية: د. أحمد فارس/ قسم الجغرافية كلية

التربية للبنات

بناءً على التوصيات المتوافرة أرشح هذا البحث للمناقشة

التوقيع:

د. عطا الله سليمان الحديشي

رئيس لجنة الدراسات العليا

رئيس قسم الجغرافية

التاريخ: ١٠ / ١٠ / ٢٠٠٢م

بسم الله الرحمن الرحيم

إقرار لجنة المناقشة:

نشهد إننا أعضاء لجنة المناقشة أطلعنا على الرسالة الموسومة بـ

"المسالك البرية في آسيا العربية خلال القرن الرابع الهجري"

(دراسة في الفكر الجغرافي)

وقد ناقشنا الطالبة المرشحة وسام عبد الله جاسم الحسناوي في محتوياتها

ومما له علاقة بها ونعتقد بأنها جديرة بالقبول بتقدير () لنيل درجة

الماجستير-آداب في الجغرافية.

عضو اللجنة: أ.د. يوسف يحيى طعماس

التوقيع:

الاسم:

التاريخ: / /

عضو اللجنة: م.أ.د. دحام حنوش

التوقيع:

الاسم:

التاريخ: / /

عضو اللجنة (المشرف): أ.د. سعدي علي غالب رئيس اللجنة: أ.د. صالح فليح الهيتي

التوقيع:

الاسم:

التاريخ: / /

التوقيع:

الاسم:

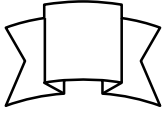
التاريخ: / /

صدقت من قبل عمادة كلية التربية للبنات جامعة بغداد

الأستاذ المساعد الدكتور

عبد السلام بديوي يوسف

عميد كلية التربية للبنات-جامعة بغداد



الشكر والتقدير

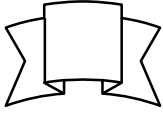
يسرني أن أتقدم بجزيل الشكر وخالص التقدير إلى أستاذي الفاضل الأستاذ الدكتور سعدي علي غالب المشرف على الرسالة، وذلك لما تحلى به من روح علمية طيبة، ولما أبداه من رعاية وما قدمه من توجيهات صائبة أسهمت في إخراج الرسالة بهذا الشكل.

كما أسجل شكري وتقديري إلى جميع أساتذة قسم الجغرافية الأفاضل في كلية التربية للبنات وخاصة السيد رئيس قسم الجغرافية د. عطا الله الحديثي، الذين أسهموا في بناء الكيان العلمي للباحثة خلال السنوات الأولى من الدراسة في الماجستير. وأود أن أعرب عن عظيم شكري وأمتناني إلى عميد كلية التربية للبنات الأستاذ د. عبد السلام بديوي يوسف لما قدمه من تسهيلات في تذليل المتاعب وتمديد فترات الدراسة بسبب الظروف الحرجة التي عاشت فيها الباحثة.

كما أتوجه بالشكر والامتنان لكل من الأساتذة الأفاضل د. حمدان الكبيسي ود. يوسف يحيى طعماس ود. نداء العبيدي والأستاذة نبيلة عبدالمنعم ود. خولة الفاضلي ود. عبد الجبار ناجي، لما قدموه من عون وملاحظات جادة قيمة أفادتني كبير الفائدة. ولا يفوتني بهذه المناسبة أن أتقدم بالعرفان إلى جميع الموظفين في المكتبات التابعة لجامعة بغداد وغيرها وأخص بالذكر، المكتبة المركزية لكلية التربية للبنات والمكتبة المركزية الثانية التابعة لجامعة بغداد ومكتبة كلية التربية الأولى (أبن رشد/ قسم الجغرافية) ومكتبة كلية الآداب/ قسم التاريخ ومكتبة الدراسات العليا، وقسم المراجع، وكذلك المكتبة المركزية التابعة للجامعة المستنصرية، والمكتبة الوطنية ومكتبة المجمع العلمي العراقي، ومكتبة مركز إحياء التراث العلمي العربي ومكتبة بيت الحكمة.

وأخيراً أقدم خالص شكري إلى جميع من ساعدني، وأتوجه بالشكر إلى زميلاتي في مرحلة الدراسات العليا وأخص بالذكر زميلتي نادية مطلق أرما لما لمست منهن من روح التشجيع والمواصلة في التغلب على المتاعب، والله ولي المؤمنين...

-الباحثة-

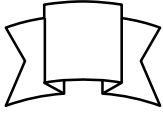


المستخلص:

كان للعرب شهرة واسعة في مجال التجارة، حيث كانت من الحرف المقبولة لديهم وكان لزاماً على التجارة اللجوء إلى نظام القوافل ومسالكها، وتكمن أهمية شبه جزيرة العرب في كونها تنتهي من الشمال والغرب بأقاليم كانت مركزاً لحضارات قديمة عريقة وازدادت الحاجة إلى مسالك للاتصال بالمراكز والأقاليم الأخرى عبر مسالك متنوعة وازدادت هذه الأهمية بعد حركة التحرير والفتح الإسلامي وإنشاء امصار جديدة وتبرز أهمية المسالك في كونها تؤمن سهولة الاتصال وحركة النقل بين المراكز الحضرية والتجمعات البشرية ووسيلة مهمة لتعزيز النشاط الاقتصادي بين تلك التجمعات التي أصبحت منازل للقوافل المارة بها، مما ترك أثراً واضحاً في الوضع الاقتصادي والاجتماعي والسكاني عموماً، وتوصل البحث إلى أن العالم الإسلامي في القرون الهجرية الأربعة الأولى شهد حقبة ذهبية في إنشاء المسالك النقلية والعمل على ازدهارها، وكانت مكة المكرمة والمدينة المنورة وبغداد هي المراكز التي تفرعت منها بقية المسالك الأخرى باتجاه المغرب والمشرق حتى حدود الصين.

تقع الرسالة في أربعة فصول فضلاً عن ملحق لشرح المصطلحات.

فجاء الفصل الأول يعالج أثر المحددات للمسالك البرية من ضوابط طبيعية وعوامل بشرية من حيث عملها على تطور المسالك البرية أو تدهورها، وتناول الفصل الثاني عناصر المسالك البرية من مسالك برية وواسطة نقلية ومحطات ومدى إسهامها في خدمة الحركة النقلية، وشغل الفصل الثالث حيزاً كبيراً ومهماً بين فصول الرسالة لأنه يمثل محور البحث وعموده الفقري، حيث تم تسليط الضوء على أهمية المسالك البرية في آسيا العربية ومدى أهمية دورها في تنشيط العامل الاقتصادي للإقليم، أما الفصل الرابع فيدور حول المرتكز الثاني لموضوع الرسالة والمتمثل بحركة النقل وأثرها في نشاط وظائف المسالك البرية وذلك من خلال نشاط الرحلة بأنواعها كافة.



أما المصادر التي اعتمدتها الرسالة فهي متنوعة من مراجع ومصادر عربية، حيث بلغ عدد المراجع (٢٨)، والكتب (١١٧)، والبحوث العلمية (٣)، والدوريات (٣٣)، والمصادر الأجنبية (٥)، وأطاريح الدكتوراه (٦)، ورسائل الماجستير (٢٠). وجاء الإطار الزمني للبحث محصوراً في القرون الأربعة الهجرية الأولى، وذلك لما تمثله هذه الفترة من أوج وازدهار للمسالك البرية وتطور للحركة النقلية من خلال اهتمام الدولة العربية الإسلامية المباشر بتلك المسالك سواء كان في العراق أو بلاد الشام أو شبه الجزيرة العربية.

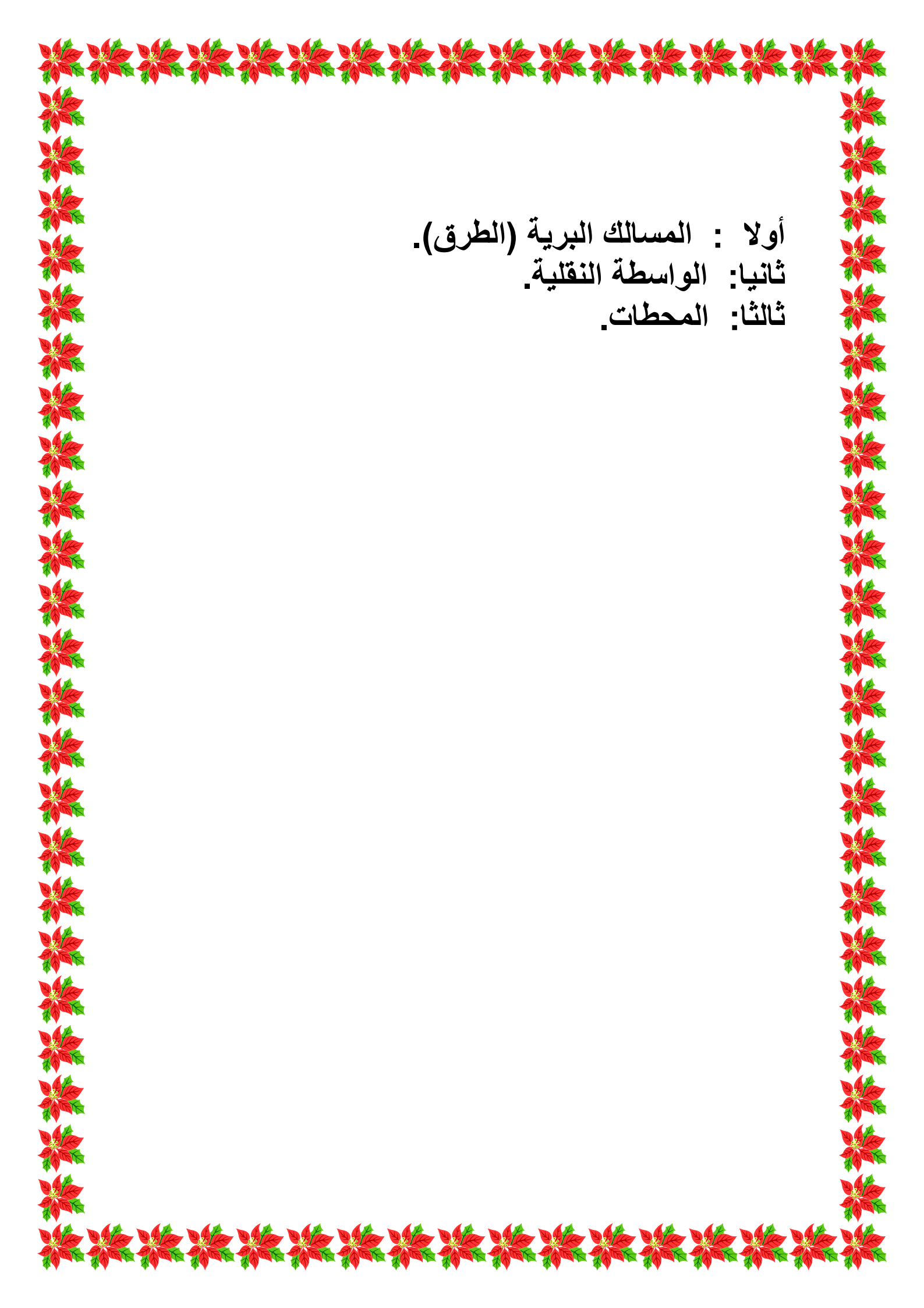
الفصل الأول

محددات المسالك البرية

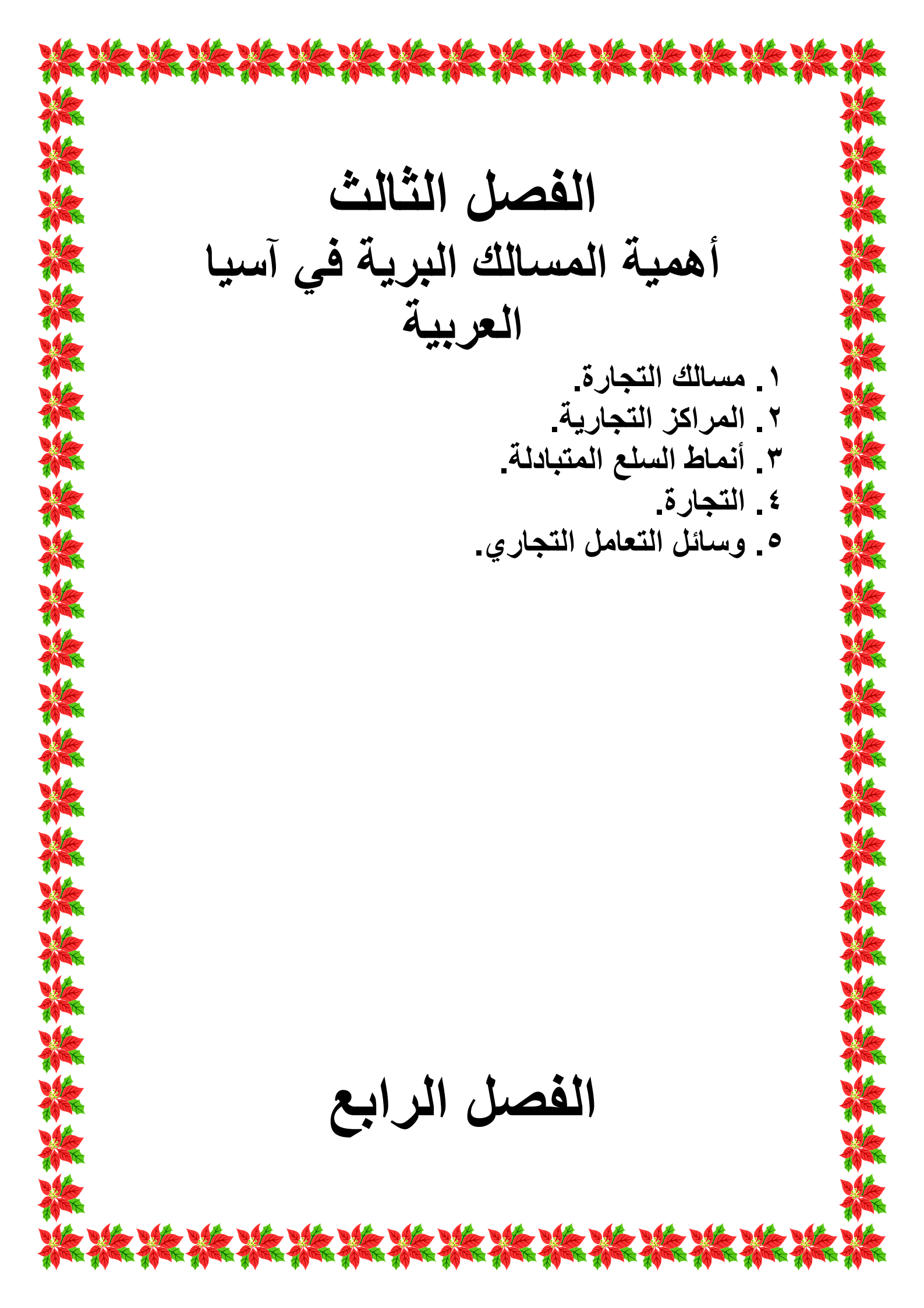
- أ. الضوابط الطبيعية.
- ب. العوامل البشرية.

الفصل الثاني

عناصر المسالك البرية



أولا : المسالك البرية (الطرق).
ثانيا: الواسطة النقلية.
ثالثا: المحطات.



الفصل الثالث

أهمية المسالك البرية في آسيا العربية

١. مسالك التجارة.
٢. المراكز التجارية.
٣. أنماط السلع المتبادلة.
٤. التجارة.
٥. وسائل التعامل التجاري.

الفصل الرابع

وظائف المسالك البرية

أولاً: الرحلة.

ثانياً: البريد.

ثالثاً: الحج.

المقدمة

المصادر

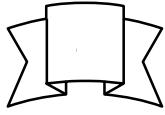
المراجع
الكتب العربية

المصادر الاجنبية

الملحق

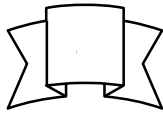


النتائج و التوصيات

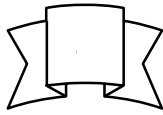


فهرست المحتويات

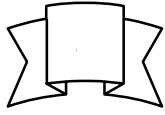
الصفحة	العنوان
أ	الإهداء
ب	الشكر والتقدير
جـ	فهرست المحتويات
ي	فهرست الأشكال
ز-ن	المستخلص
٤-١	المقدمة
٤٠-٥	الفصل الأول
	محددات المسالك البرية
٣٢-٥	أ. الضوابط الطبيعية
٧-٥	ولاً : الموقع الجغرافي
١٢-٨	ثانياً : المناخ
١٠-٨	أ. الأمطار والرياح
١٢-١١	ب. الحرارة
٢١-١٢	ثالثاً : السطح
١٤-١٢	أ. الجبال
١٩-١٥	ب. الهضاب والصحاري
٢١-١٩	ج. السهول
٢٢-٢١	إبعاً : التربة
٣٠-٢٤	خامساً : الموارد المائية
٢٥-٢٤	١. الأنهار
٣٠-٢٨	٢. المياه الجوفية
٣٢-٣٠	سادساً : النبات الطبيعي
٤٠-٣٢	ب. العوامل البشرية
٣٦-٣٣	١. السكان
٤٠-٣٦	٢. المستوطنة البشرية



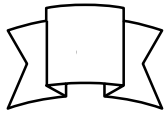
الصفحة	العنوان
٩٧-٤١	الفصل الثاني
	عناصر المسالك البرية
٤٥-٤١	ولاً : المسالك البرية
٦٤-٤٦	١. مسالك العراق
٤٧-٤٦	أ. مسلك بغداد-الموصل
٤٩	ب. مسلك بغداد-واسط-البصرة
٤٩	هـ. مسلك واسط-الكوفة
٥٠	و. مسلك واسط-البصرة
٥٣-٥٠	ز. مسلك بغداد-الكوفة-الحجاز واليمن
٥٣	ن. مسلك بغداد-الكوفة-الشام
٥٤-٥٣	ل. مسلك بغداد-حلاوان
٥٦	ف. مسلك بغداد-اليمامة
٥٦	ي. مسلك البصرة-البحرين
٥٨	ش. مسلك البصرة-اليمامة
٦٤-٥٨	- المسالك بين العراق وبلاد الشام
٦٢-٦٠	أ. مسلك بغداد-الشام عبر الفرات مروراً بهيت
٦٢	ب. مسلك الكوفة-دمشق
٦٤	ج. مسلك الموصل-نصيبين-الرقعة
٦٥	٢. مسالك الشام
٦٥	أ. مسلك حمص-دمشق (مسلك البقاع)
٦٧	٣. مسالك شبه جزيرة العرب
٦٩-٦٧	أ. مسالك البحرين
٦٩-٦٨	١. مسلك البحرين-البصرة
٦٩	٢. مسلك البحرين-البصرة-عبادان
٦٩	٣. مسلك البحرين-عمان
٧٠-٦٩	ب. عمان



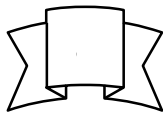
الصفحة	العنوان
٧٠-٦٩	١. مسلك عمان-عدن
٧٠	ج. اليمن
٧٠	١. مسلك صنعاء-عدن
٧٠	٢. مسلك عدن-حضر موت
٧٠	٣. مسلك صنعاء-ذمار
٧١	د. القلزم
٧١	مسلك القلزم-المدينة المنورة
٧١	هـ. اليمامة
٧١	مسلك اليمامة-اليمن
٧٨-٧٣	ثانياً: الواسطة النقلية
٩٧-٧٩	ثالثاً: المحطات
٨١-٨٠	مسافات العراق
٨٢-٨١	مسافات بلاد الشام
٩٠-٨٢	ولاً: محطات العراق
٨٤-٨٢	١. بغداد
٨٥-٨٤	٢. البصرة
٨٦-٨٥	٣. واسط
٨٧-٨٦	٤. الكوفة
٨٧	٥. الرقة
٨٨-٨٧	٦. الرافقة
٨٩-٨٨	٧. الموصل
٨٩	٨. بارما
٨٩	٩. نصيبين
٨٩	١٠. حران
٩٠	١١. الرحبة
٩٠	١٢. سامراء



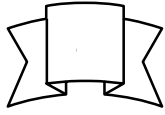
الصفحة	العنوان
٩٣-٩١	ثانياً : محطات بلاد الشام
٩١	١. دمشق
٩٢	٢. حمص
٩٢	٣. حلب
٩٣-٩٢	٤. بالس
٩٣	٥. بيت المقدس
٩٣	ثالثاً :محطات شبه جزيرة العرب
٩٤	١. مكة المكرمة
٩٥	٢. المدينة المنورة (يثرب)
٩٥	٣. معدن النقرة
٩٦	٤. الطائف
٩٦	٥. فيد
٩٦	٦. تبوك
٩٧	٧. تيماء
٩٧	٨. تبالة
٩٧	٩. بريدة
١٣٥-٩٩	- الفصل الثالث
	اهمية المسالك البرية في اسيا العربية
١١٩-٩٩	١. مسالك التجارة
١٠٩-١٠٣	ولاً : المراكز التجارية في العراق
١٠٤-١٠٣	١. بغداد
١٠٨-١٠٦	٢. البصرة
١٠٩-١٠٨	٣. الأبله
١١١-١٠٩	ثانياً : المراكز التجارية في بلاد الشام
١١٠-١٠٩	١. أنطاكية
١١١-١١٠	٢. دمشق



الصفحة	العنوان
١١١	٣. طرسوس (طرطوس)
١١٩-١١٢	ثالثاً : المراكز التجارية في شبه الجزيرة العربية
١١٢	١. ايلة
١١٣-١١٢	٢. اليمن
١١٤-١١٣	٣. عدن
١١٥-١١٤	٤. زبيد
١١٥	٥. البحرين
١١٦-١١٥	٦. صحار
١١٧-١١٦	٧. جدة
١١٧	٨. المدينة المنورة (يثرب)
١١٩-١١٧	٩. مكة المكرمة
١١٩	١٠. الجار
١٢٤-١٢٠	٢. المراكز التجارية
١٢٧-١٢٤	٣. أنماط السلع المتبادلة
١٢٥-١٢٤	١. مكة المكرمة
١٢٥	٢. عمان
١٢٥	٣. الكويت
١٢٥	٤. اليمن
١٢٦	٥. بلاد الشام
١٢٧-١٢٦	٦. العراق
١٣٣-١٢٩	٤. التجارة
١٣٥-١٣٣	٥. وسائل التعامل التجاري
١٦٦-١٣٦	- الفصل الرابع
	وظائف المسالك البرية
١٤٦-١٣٦	ولاً : الرحلة
١٤٤	أ. رحلة طلب العلم

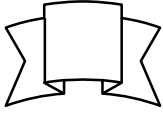


الصفحة	العنوان
١٤٤	ب. رحلة السفارة
١٤٦-١٤٥	ج. رحلة الحج
١٥٣-١٤٦	ثانياً: البريد
١٥٢-١٤٦	أ. البريد العام
١٥٣-١٥٢	ب. البريد الحربي
١٦٦-١٥٣	ثالثاً: الحج
	أ. مسالك تخدم حركة الحج
١٥٤-١٥٣	١. مسلك بغداد-الكوفة-مكة المكرمة
١٥٦	٢. مسلك البصرة-مكة المكرمة
١٦٠-١٥٨	٣. مسلك الشام-مكة المكرمة
١٦٢	٤. مسلك مكة المكرمة-اليمن
١٦٣-١٦٢	٥. مسلك البحرين-مكة المكرمة
١٦٣	٦. مسلك عمان-مكة المكرمة
١٦٣	٧. مسلك مكة المكرمة-الطائف
١٦٤	٨. مسلك اليمامة-مكة المكرمة
١٦٤	٩. مسلك مكة المكرمة-المدينة المنورة
١٦٥	١٠. مسلك معدن النقرة-المدينة المنورة
١٦٦-١٦٥	ب. مسالك بريدية أخرى
١٦٥	أ. من بغداد إلى نواحي المغرب
١٦٦	ب. سكك المسلك العادل من حلب إلى الثغور الشامية
١٦٨-١٦٧	النتائج والتوصيات
١٨٦-١٦٩	قائمة المصادر
	الملحق
	المستخلص بالإنكليزية
	العنوان بالإنكليزية



فهرست الأشكال

الرقم	العنوان	الصفحة
١	الموقع الجغرافي لآسيا العربية	٦
٢	تضاريس آسيا العربية	١٤
٣	أنماط التربة في آسيا العربية	٢٣
٤	أنهار العراق في العصر الإسلامي حتى القرن الرابع الهجري	٢٦
٥	أنهار الشام	٢٧
٦	أنماط المياه في شبه الجزيرة العربية	٢٩
٧	مسالك العالم العربي في القرن الرابع الهجري	٤٥
٨	مسلك بغداد-الموصل في القرن الرابع الهجري	٤٨
٩	مسلك بغداد-واسط-البصرة في القرن الرابع الهجري	٥١
١٠	مسلك بغداد-حلوان	٥٥
١١	مسالك البادية في القرن الرابع الهجري	٥٧
١٢	مسلك البصرة-اليمامة في القرن الرابع الهجري	٥٩
١٣	مسالك الجزيرة الفراتية وبلاد الشام	٦٣
١٤	مسالك الشام	٦٦
١٥	المسالك الرئيسية في آسيا العربية	٧٢
١٦	المحطات ومسالك القوافل في آسيا العربية في القرن الرابع الهجري	٩٨
١٧	المسلك البري التجاري الرئيس بين الدولة العربية والمشرق (طريق الحرير)	١٠٥
١٨	أنماط ومراكز التجارة في آسيا العربية خلال القرن الرابع الهجري	١٢١
١٩	النشاط التجاري في القرن الرابع الهجري	١٢٨
٢٠	توسع الدولة الإسلامية خلال القرن الأول الهجري	١٤٠
٢١	توسع الدولة الإسلامية خلال القرن الثاني الهجري	١٤١
٢٢	توسع الدولة الإسلامية خلال القرن الثالث الهجري	١٤٢
٢٣	توسع الدولة الإسلامية خلال القرن الرابع الهجري	١٤٣
٢٤	مسالك الحج بين العراق ومكة المكرمة في القرن الهجري الأول	١٥٥
٢٥	المسالك البرية من البصرة إلى الديار المقدسة	١٥٧
٢٦	مسلك الشام-مكة المكرمة في القرن الأول الهجري	١٦١



بسم الله الرحمن الرحيم

المقدمة:

الحمد لله رب العالمين....

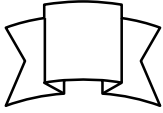
والصلاة والسلام على افضل وخاتم المرسلين محمد (صلى الله عليه واله وسلم)... أما بعد... فأن للدراسات في ميدان الفكر الجغرافي أهمية كبيرة في فهم تراثنا العربي الذي يزخر بالقيم الحضارية، وتبرز المسالك وأثرها في عملية النقل كأحد حقول هذا الميدان، بوصفها من اقدم وسائل الاتصال وأمتنها، بين الجماعات البشرية المختلفة فعن طريقها انتقلت العناصر الحضارية والثقافية من بلد إلى آخر ومن مجتمع إلى مجتمع ثانٍ.

أن اختيار موضوع البحث يرتبط أولاً بأهمية الموضوع وحيويته وجدوى البحث فيه ومدى توافر المصادر الجغرافية والتاريخية التي تزودنا بالحقائق الخاصة به، فمنذ وقت مبكر في التاريخ اتصلت ظاهرة النقل، اتصالاً وثيقاً بتاريخ الشعوب والمجتمعات وتطورها ورافقت الإنسان منذ بدء تجواله وغزواته ورحلاته التجارية، إذ شغل الإنسان منذ القدم بالترحال، فهو بحكم طبعه مدفوع إلى الحركة والتجوال.

١. **مشكلة البحث:** تتمثل بفرض سؤال يطرحه الباحث ليجيب عليه ويتمثل في دور المسالك البرية آنذاك في خدمة الإقليم، المحدد زمنياً كما جاء بعنوان الرسالة، وتطوره وازدهاره، وهل أن المسالك البرية خدمت حركة النقل في منطقة البحث ومدى تطور الحركة النقلية وازدهارها.

٢. **فرضية البحث:** أن المسالك البرية خدمت بشكل كبير حركة النقل وعملت على ازدهار المحطات وظهور العديد من المستوطنات البشرية إلى حيز الوجود لتكون نقاط توقف رحلات القوافل في منطقة البحث، سواء كانت رحلات تجارة أو حج أو بريد أو غيرها، أو حتى تحركات قطاعات الجيش في حركات التحرير الإسلامي على سبيل المثال.

٣. **منطقة الدراسة وحدودها:** تحددت في إقليم آسيا العربية والتي ضمت في حدودها الجغرافية كلاً من العراق وبلاد الشام وشبه جزيرة العرب، أما حدود منطقة الدراسة فتتمثل بأرمينية (تركيا) من الشمال والبحر الرومي (البحر المتوسط)، ومن الغرب



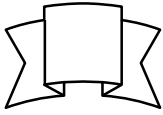
بحر القلزم (البحر الأحمر)، ومن الشرق بلاد فارس (إيران) والخليج العربي وخليج عمان، ومن الجنوب بحر العرب.

٤. **الفترة الزمنية:** تم تحديد الإطار الزمني للرسالة بالقرون الهجرية الأربعة الأولى، خاصة وأن الدولة العربية الإسلامية وصلت قمة النضج والتطور في نظام المسالك البرية في هذه الفترة، وذلك من خلال اهتمام الخلفاء الراشدين بالفتوحات العسكرية وما تبعه من اختيار مقر للخلافة، ويتضح ذلك من خلال اختيار العباسيين لبغداد بدلاً من الشام كمقر للخلافة، وتحول الخلافة إلى العراق، فاكتملت بغداد بذلك أهمية استثنائية وتحولت إلى أحد المراكز العالمية الكبرى للحضارة.

٥. **طريقة البحث:** تم استعمال أسلوب المنهج الوصفي التحليلي والمقارن في الدراسة.

٦. **الدراسات السابقة:** أن ندرة الدراسات الجغرافية الحديثة عن الموضوع هي من الأمور التي ساعدت على اختيار الموضوع فالدراسات الحديثة اقتصرت على التطرق إلى المسالك البرية بصورة عامة ولم تتطرق بشكل أكثر تفصيلاً إلى مقومات بقائها واستمرارها وأثرها في عملية النقل، لذا فإن الدراسة متكاملة تتناول الحقلين معاً والعلاقة المتبادلة بينهما، وتعد موضوع جديداً من بين الدراسات التي اهتمت بإحياء تراثنا العربي، أن المراجع الحديثة من كتب الجغرافية والتاريخ قد تناثر في ثناياها العديد من المعلومات على الرغم من اعتمادها على روايات ونصوص من مصادر التاريخ، إلا أن ذلك لا يمنع الباحث من الإطلاع عليها وإغناء بحثه بما هو جديد منها، ويأتي بإضافة نافعة ومفيدة خاصة وأن كثيراً منها يعد من المراجع التي لا يمكن للباحثين الاستغناء عنها لقيمتها أولاً، ولأنها لأعلام معرفين في الأوساط العلمية ثانياً، وأننا إذ نشير إلى تلك الأسماء نكتفي بتسجيل مؤلفاتهم في قائمة المراجع التي تقتضي التقاليد العلمية أن تختتم بها الرسالة هذه.

٧. **المشاكل التي واجهت البحث:** أن المشاكل التي واجهت إتمام بحثنا هذا كثيرة ولا مجال لذكرها لأنها من صفات البحث العلمي وهمومه ولكن أبرزها هي صعوبة الحصول على المراجع التي اعتمد البحث عليها حيث أن غالبيتها هي مراجع أصلية ذات طباعة قديمة التاريخ وهي تعامل كمراجع لا يمكن استعارتها، وكذلك فإن



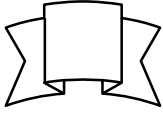
البلدانيين الذين كتبوا عن المسالك هم كثيرون لكن البحث محدد بإطار زمني لا يمكن تجاوزه.

٨. **مكونات الرسالة:** تقع الرسالة في أربعة فصول فضلا عن ملحق لشرح المصطلحات فالفصل الأول يعالج المحددات المؤثرة في المسالك البرية من ضوابط طبيعية وعوامل بشرية من حيث كونها تساعد على سهولة الحركة على المسالك البرية وبالتالي تطورها أو تؤدي إلى تدهورها. وتتناول الفصل الثاني عناصر المسالك البرية من مسالك برية وواسطة نقلية ومحطات. وشغل الفصل الثالث حيزا كبيرا ومهما بين فصول الرسالة، لأنه يمثل محور الرسالة وعموده الفقري، حيث تم تسليط الضوء على أهمية المسالك البرية التي انعكست بصورة واضحة على حركة التجارية ونشوء مسالكها وازدهار نشاطها وكان لهذه الفعالية والوظيفية الاقتصادية أثرها في الحركة النقلية وتطورها، ويدور الفصل الرابع حول المرتكز الثاني لموضوع الرسالة المتمثل بحركة النقل وأثرها في نشاط الرحلة بأنواعها كافة أي وظائف المسالك البرية، حيث أدت المسالك دورا أساسيا ومهما في نقل الحجاج والأشخاص وعمال البريد ما ساعد بالتالي على ازدهار الحركة النقلية، وجاءت المقترحات في نهاية الرسالة لتمثل ثمرة هذا البحث.

٩. **الأشكال:** تضمنت الرسالة أشكالا عديدة وبلغ عددها (٢٦) شكلا منها (١٠) أشكال من عمل الباحثة، وبقية الأشكال نقلت من مصادر أشير إليها في متن الرسالة امانة للبحث العلمي.

١٠. **مصادر البحث:** اعتمد البحث على المصادر العربية، سواء المصادر الجغرافية أو التاريخية، إلا أن الرسالة اعتمدت بشكل رئيس على مصادر البلدانيين، إذ أمدتنا بكثير من المعلومات عن المسالك في البلدان الإسلامية والبعض منها أعطى تفاصيل كبيرة ومهمة ودقيقة وأخرى تناولها بشكل ثانوي وهامشي، ربما اقتضتها ظروف التدوين التاريخي في حينه.

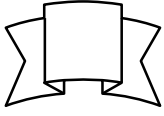
اعتمدت الرسالة على (٢٨) مرجعاً، و(١١٧) كتاباً و(٣٣) دورية و(٣) بحوث علمية، و(٥) مصادر أجنبية. و(٦) أطاريح دكتوراه و(٢٠) رسالة ماجستير.



وفي الختام لابد من القول.

أن الباحثة لاحظت أن هناك فروقا في جمع المسافات عند الباحثين البلدانين خلال القرون الأربعة الهجرية الأولى وقد قامت الباحثة بتصحيح ذلك علما انها حاولت مراجعة اكثر من مصدر ووجدت نفس الفروق وقد أشير إليها عند معالجة هذه المسافات في الصفحات المناسبة للمناقشة وتحليلها.

أن ما قدمناه من جهد، وما قضيناه من وقت في إعداد هذا البحث وكتابته والصعوبات التي واجهتنا في إتمامه، يعد أمراً طبيعياً في إنجاز أي جهد علمي، فمازلنا نعتقد أنه بحاجة إلى المزيد من جهد الباحثين سعياً من أجل إضاءة جوانب حضارية من تراثنا العربي العلمي والفكري، إضاءة حقيقة تكشف عن جواهرها نأمل أن نكون قد وفقنا في تقديم هذا التراث بصورته البهية وخصوصياته الاصيلية فان كنا قد حاللنا التوفيق لبلوغ مبتغانا فذلك جل ما ننشد، وأن كنا قد ابتعدنا عن ما هو مألوف وشائع، فشفيعلنا فضيلة الاجتهاد وحسن النوايا للوصول إلى الحقيقة، والله الموفق نستعين به.



أ. الضوابط الطبيعية:

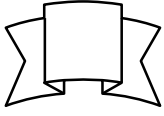
يؤثر المناخ وهو أحد العناصر الرئيسة في الضوابط الطبيعية بصورة واضحة في المسالك البرية وامتداداتها واتجاهاتها، فسقوط الأمطار الغزيرة وما تسببه من سيول سريعة أو الجفاف، كلاهما عاملان مؤثران معيقان لحركة النقل أو تعطيلها، كما أن ارتفاع مناسيب المياه والسيول والكثبان الرملية التي تعمل على نقلها الرياح الشديدة من مكان إلى آخر يؤدي إلى طمر خطوط المسالك وتعريضها للخطر أو عاقبتها وتأخيرها، وتتأثر حركة الإنسان من مكان إلى آخر بظروف سطح الأرض بشكل كبير فالجبال والهضاب تترك تأثيرها الكبير في امتداد تلك المسالك، والأرض المستوية السطح هي أكثر الجهات صلاحية في قيام المسالك نذكر على سبيل المثال أن السهول الحصوية التي تمتد فوقها أشربة من الرمال مكونة الصحراء المعروفة بالدهناء أسهل اختراقا كمواضع وتتضمن فرصا أوسع للحصول على موارد المياه الجوفية المتمثلة بالواحات. ويكون ذلك بحفر الآبار في هذه الأشربة أو عند حافاتها. وعند دراسة الضوابط الطبيعية فلا بد من دراسة عناصرها الرئيسة، وهي كالآتي:-

أولاً: الموقع الجغرافي:

تشغل آسيا العربية موقعا مكانيا مهما على مستوى الإقليم أو على صعيد العالم العربي أو على صعيد القارة الآسيوية أو في العالم وبسبب هذه الأهمية سنعالج هذا العامل بشيء من التفصيل والإيضاح.

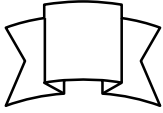
يقع الإقليم بين عرضي ١٢°-٣٧° شمالا، وخطي طول ٣٠°-٦٠° شرقا وهو بذلك يشغل الجزء الشرقي من العالم العربي بأكمله، يحده من الشمال نظام جبال طوروس ومن الغرب البحر الأحمر (القلزم) والبحر المتوسط (الرومي)، ومن الشرق جبال زاغروس والخليج العربي وخليج عمان، ومن الجنوب بحر العرب. (شكل ١).

إن هذا الموقع الممتاز أعطى الإقليم استراتيجية في علاقاته الاقتصادية والاجتماعية والسياسية منذ العصور القديمة وحتى وقتنا الحاضر، سواء مع العالم العربي أو مع العالم بأكمله.



شكل (١)

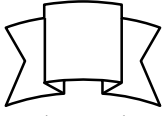
الموقع الجغرافي لآسيا العربية



يحيط بالإقليم أربعة مسطحات مائية رئيسة ومهمة هي البحر المتوسط (الرومي) والبحر الأحمر (القلزم) والخليج العربي وبحر العرب. إذ كانت هذه الممرات المائية مسالك رئيسة للتجارة، في العصر القديم حيث كانت من خلالها تمر القوافل التجارية البرية عن طريق بحر العرب وهي بطريقها الموسمي إلى الهند عبر الأراضي الآسيوية العربية عامة وسوريا والعراق خاصة إلى إقليم الخليج العربي. يحتل الإقليم مساحة تقدر بـ(٤٠٥٣٦.٧٦٦ كم^٢)، وهو بذلك يحتل نسبة تقدر بـ(٣٢%) من مساحة العالم العربي البالغة ١٤.٢ مليون كم^٢.^(١) إن المميزات الموقعية السابقة هي هبة الموقع الجغرافي والذي جعلها مسلكا برياً وبحرياً مهماً منذ فجر التاريخ وحتى عهود متأخرة من القرون الحالية إذ كانت تمثل حلقة وصل بين كتل العالم القديم آسيا وأفريقيا وأوروبا، وبالنسبة لمسالك القوافل التجارية سواء عن طريق البر أو البحر.

ثانياً: المناخ:

(١) نقولاً زيادة، عالم العرب، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٨٤، ص ٣٦-٢٩٥.



تؤثر عناصر المناخ وبصفة خاصة عنصري الحرارة والتساقط تأثيراً كبيراً في تشكيل مظاهر سطح الأرض، ولا بد بالضرورة أن تتأثر بها العمليات الجيومورفية المختلفة التي تعمل هذا الغرض. وبالتالي تؤثر في النقل من حيث حركته والوسيلة المنتخبة التي تكون أكثر فائدة في تقديم الخدمات النقلية بالشكل الذي يتناسب والبيئة الطبيعية للإقليم. ولكون إقليم الدراسة واسعاً وبحكم موقعه الفلكي من دوائر العرض، فإن مناخه متنوع ومتباين بين أقسامه من حيث الأمطار، ودرجات الحرارة، والرياح، وعليه سوف نوضع أبرز مميزات العناصر المناخية السائدة في إقليم الدراسة.

أ. **الأمطار:** نظراً لتنوع الأقاليم المناخية في آسيا العربية لذا سوف نقسمها إلى أربعة أقاليم رئيسة من حيث الأمطار الساقطة.

١. **إقليم الصحراء:** يشمل كل آسيا العربية باستثناء الأطراف الجنوبية والجنوبية الشرقية والغربية من شبه جزيرة العرب، والأجزاء الواقعة على الساحل الشرقي للبحر المتوسط والإقليم الجبلي في العراق، ويتميز بالجفاف إذ يندر أن تزيد كمية المطر المتساقطة كمعدل سنوي عن ١٠٠ ملم^(١).

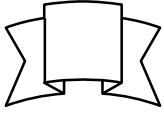
٢. **إقليم البحر المتوسط:** يشمل السفوح الغربية لمرتفعات الشام وكذلك الأقسام الشمالية والشمالية الغربية من العراق، ويتميز بصيف جاف وشتاء ممطر والأمطار لا تزيد عن ٨٨٠ ملم^٢.

٣. **الإقليم شبه الموسمي:** ويشغل جنوب غرب شبه جزيرة العرب والمتمثل باليمن وأجزاء محدودة من عمان عند مرتفعاتها، وتسقط أمطاره صيفاً، وتبلغ نحو ٦٠ ملم، كمعدل سنوي.

٤. **إقليم الاستبس الجنوبي:** إن هذا المناخ مشابه إلى درجة كبيرة لمناخ الإقليم الصحراوي من حيث درجات الحرارة، وينتشر في بعض أجزاء العراق في

(١) محمد أزهر السماك، هاشم خضير الجنابي، جغرافية الوطن العربي، الجزء الأول، جامعة الموصل، ١٩٨٥، ص ٧٥-٧٩.

^٢ المصدر نفسه، ص ٧٩.



المنطقة شبه الجبلية والأردن والأجزاء الساحلية للبحر الأحمر والخليج العربي وبعض أجزاء الساحل الجنوبي لشبه جزيرة العرب، تتراوح كميات الأمطار بين (٢٠٠-٢٢٠ ملم)^(١).

تأسيساً على ما سبق فإن أكثر المناطق ندرة في سقوط الأمطار هي الربع الخالي من شبه جزيرة العرب، والسبب في ذلك يعود إلى موقعها المكاني خلف جبال الحجاز^(٢). وتختلف اليمن عن باقي أجزاء شبه الجزيرة العربية خاصة وآسيا العربية عامة، من حيث موسم التساقط فيها إذ تكون أمطارها صيفية في تموز وآب، بسبب موقعها الفلكي إذ تقع ضمن إقليم هبوب الرياح الموسمية، وهذا الموقع مكنها من أن تستلم أكبر قدر من التساقط في أرجاء شبه الجزيرة العربية بأكملها، وتعد مرتفعات عسير أكثر المناطق غزارة، ويقل المطر في ساحل تهامة وفي المناطق الداخلية بالاتجاه شرقاً، كما تكثر في الجنوب وتقل في الشمال^(٣).

إن أكثر المناطق مطراً في آسيا العربية هي ما يعرف بـ(منطقة الهلال الخصيب) في كل من العراق وبلاد الشام، إن النظام المطري في الإقليم يكون شتوياً إذ أن الأراضي المطلة على البحر المتوسط معروفة بنمطها المناخي إذ الصيف حار جاف والشتاء بارد مطير.

يبدأ التساقط اعتباراً من أوائل الخريف. ويبدأ موسم المطر بزخات خفيفة في شهر أيلول لكنها تزداد غزارة ويطول أمدتها مع نهاية تشرين الأول مؤذنة بانتهاء الصيف تماماً^(٤).

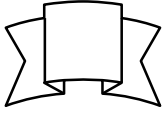
ومع ذلك فإن الجو يغلب عليه الصحو حتى كانون الأول حينما يبدأ الموسم الحقيقي للمطر الذي يبلغ ذروته في أواخره ففي سوريا تكون قمة المطر في كانون

(١) المصدر نفسه، ص ٧٨-٧٩.

(٢) كاسد ياسر الزبيدي، الطبيعة في القرآن الكريم، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨٠، ص ٧٥.

(٣) خالص الاشعب، اليمن، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨٠، ص ٣٤.

(٤) جودة حسنين جودة، العالم العربي، دار المعرفة الجامعية، ١٩٨٦، ص ١١٧-١١٩.



الأول في أقصى غربها، وفي أجزائها الأخرى، بينما تتأخر ذروة المطر في العراق إلى شهر آذار^(١).

وهنا يبرز دور الأمطار وتأثيرها في طبيعة المسالك البرية في المنطقة من خلال المحطات التي تنشأ في المناطق التي تتوفر فيها المياه بشكل واحات أو أودية مائية، فهي بذلك كانت واحدة من الضوابط الرئيسة في رسم خارطة المسالك البرية واتجاهها في إقليم الدراسة عامة وفي شبه جزيرة العرب خاصة.

وبالنسبة للرياح فهي عنصر فعال ومؤثر في طبيعة الحياة في المنطقة وينعكس تأثيرها على اتجاه المسالك المستخدمة وخاصة في شبه جزيرة العرب، إذ تهب على الإقليم أنواع متعددة من الرياح ومنها:

١. **الرياح الشمالية الغربية:** وتهب على الأقسام الشمالية من الإقليم والتي يصل تأثيرها إلى الخليج العربي، وأصلها فوق هضبة الأناضول وتهب نحو منطقة السهول ومن خصائصها أنها تجلب الدفء والطقس الجاف، فضلا عن امتداد أثرها إلى العراق والجزيرة الفراتية بشكل خاص.

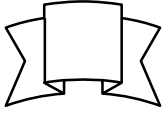
٢. **الرياح الشرقية والشمالية الشرقية:** وتكون مصحوبة بطقس وسماء خالية من الغيوم وتسبب أضرارا كبيرة للإنتاج الزراعي. وتتصف بأنها باردة نسبيا ورطبة ومن المحتمل أن تسبب ظهور الغيوم وسقوط الأمطار^(٢). إن أهمية الرياح تنعكس بصورة مباشرة على الرحلات فوق المسالك، ففي الفترات التي تحدث فيها رياح شديدة تقل حركة النقل فوق تلك المسالك النقلية بسبب هياج الرمال وحدوث عواصف ترابية أو غبارية تعيق الرؤية ومدى التقدم في المسير.

٣. **الرياح الجنوبية الغربية:** وتعرف بالرياح الموسمية ونجد أثرها في اليمن ومناطق محدودة من الجبل الأخضر في عمان ويتمثل ذلك الأثر بالأمطار الصيفية.

ب. الحرارة:

(١) المكان نفسه.

(٢) علي حسين الشلش، مناخ العراق، ترجمة: ماجد السيد ولي، عبد الإله رزوقي كربل، مطبعة جامعة البصرة، البصرة، ١٩٨٨، ص ٢٣.



تعد درجات الحرارة من أهم العناصر المناخية التي تعمل على تحديد الصفة العامة للمناخ لكونها تخضع العناصر الأخرى لتأثيرها، فالحرارة تؤثر في الضغط تأثيرا مباشرا وتتناسب عكسيا معه. والصفة العامة لآسيا العربية هي ارتفاع درجات الحرارة خاصة في المناطق الداخلية منها وذلك لبعدها عن المسطحات المائية المحيطة بها ولوجود حواجز طبيعية متمثلة بالسلاسل الجبلية التي تنتشر على أطرافها الغربية بشكل خاص.

إن ارتفاع درجات الحرارة في الأجزاء الجنوبية قياسا بالأجزاء الشمالية بسبب اختلاف البعد عن خط الاستواء، فمتوسط الحرارة في عدن صيفا ٣٣° . وتزيد درجة الحرارة على ٤٢° في كثير من أيام الصيف^(١).

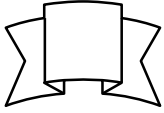
وفي بعض المناطق الساحلية تتجمع الحرارة مع الرطوبة فيصبح الجو قاسيا كما في عدن وساحل الحجاز، وسواحل الخليج العربي، ويلطف نسيم البحر حرارة السواحل وإن كان هذا التلطيف لا يتعدى أثره ٢٠ كم من السواحل أما وسط شبه الجزيرة فكانت الحرارة العظمى ٤٨° والصغرى ٢٧°، وفي الشتاء يصل متوسط الحرارة إلى ١٥° في شمال شبه جزيرة العرب بينما يصل هذا المتوسط إلى ٢١° في الجنوب، أما الجهات الشمالية من الإقليم فأقل حرارة من الجنوب، فتصل درجة الحرارة في الشام إلى ٢٦° على السواحل بينما في الداخل تصل إلى ٣٣°، وتؤثر المرتفعات في تلطيف الحرارة صيفا في سوريا وفلسطين ولبنان^(٢). إذ ترتبط بالحرارة جميع العناصر المناخية الأخرى من ضغط ورياح ورطوبة ومظاهر التكاثف المختلفة، كما أنها تؤثر تأثيرا كبيرا في توزيع مظاهر الحياة على سطح الأرض^(٣).

لقد كان لوجود الصحاري أثر كبير في رفع درجات الحرارة وكذلك تأثير الرياح التي تهب على المنطقة، فوجود الصحاري التي تشغل مساحات واسعة من إقليم الدراسة عمل على رفع درجة حرارة الرياح الهابة فوقها لانعدام الغطاء النباتي فيها وصفاء السماء وانعدام الغيوم وخاصة في شبه جزيرة العرب وانتشار الكثبان

(١) فيليب رفة، أحمد سامي مصطفى، جغرافية الوطن العربي، الطبعة الثانية، ١٩٦٥، ص ٥١-٥٢.

(٢) المكان نفسه.

(٣) علي علي البناء، أسس الجغرافية المناخية والنباتية، دار النهضة، بيروت، ١٩٧٠، ص ٣٥.



الرملية. إذ يكون إقليم الهلال الخصيب أوفر حظا في هذا الجانب بحكم طبيعة تكوين سطحه المتنوع ولكثرة التساقط ولبعده عن خط الاستواء. كل هذه العوامل تجعل من درجات الحرارة فيه أقل من شبه جزيرة العرب. وهذا بمجمله انعكس على حركة النقل وأوقات التنقل في إقليم الدراسة لتكون الحركة أقلها في النهار بسبب ارتفاع درجات الحرارة.

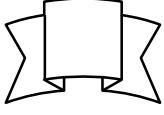
ثالثا: السطح

يتمتع إقليم الدراسة بمظاهر تضاريسية متنوعة ومتباينة في طبيعة تكوينها ترجع إلى عصور جيولوجية قديمة وحديثة (الشكل ٢)، وعليه سوف نوضح أبرز تلك المظاهر، وهي:-

أ. **الجبال:** تتنوع السلاسل الجبلية في الإقليم، فمنها ما هو التوائى حديث التكوين مثل جبال زاجروس أو انكساري كجبال شبه جزيرة العرب المشرفة على البحر الأحمر وهي موزعة على معظم جهات إقليم الدراسة، ففي القسم الغربي من شبه جزيرة العرب تمتد سلسلة من الجبال توازي تقريبا الجانب الشرقي من البحر الأحمر، وهي الحجاز وعسير واليمن، وتتقطع ثم تستمر هذه السلسلة باتجاه حضرموت، يبلغ أقصى ارتفاع لها في عمان عند الجبل الأخضر الذي يتجاوز ارتفاعه ٣٠٠٠م، ثم تمتد إلى الخليج العربي، حتى تظهر ثانية وهي مكونة الحدود الطبيعية بين العراق وإيران، أما القسم الشمالي الغربي من الإقليم، فيتمثل في شمال سوريا وهي جبال طوروس وزاجروس وتعرف في العراق بالمنطقة الجبلية ويصل ارتفاعها إلى ٣٦٠٠م، وفي لبنان تعرف بجبال لبنان الغربية التي يتراوح ارتفاعها بين ٢٠٠٠-٢٥٠٠م، أما جبال لبنان الشرقية فيصل ارتفاعها إلى ٢٠٠٠م^(١). (شكل ٢).

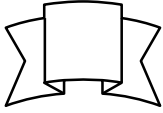
لقد كانت لهذه السلاسل الجبلية تأثيرات البيئة الطبيعية للإقليم، من حيث الظروف المناخية ولا سيما الأمطار، ولطبيعة امتداد هذه السلاسل والتي تمتاز بكونها متقطعة في أكثر أقسامها، مما ساعد على وجود مسالك طبيعية استخدمتها

(١) خطاب صكار العاني، جغرافية الوطن العربي، جامعة بغداد، كلية التربية، مطبعة جامعة الموصل، ١٩٨٥،



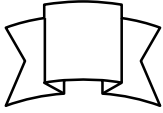
الفصل الأول

القوافل البرية التجارية خاصة وللتنقل عامة في العصور القديمة إلى بقية دول العالم
المجاورة لإقليم الدراسة.



شكل (٢)
تضاريس آسيا العربية*

* فيليب رفته، أحمد سامي مصطفى، جغرافية الوطن العربي، مكتبة النهضة المصرية، ١٩٦٥، ص ٤٢.



ب. الهضاب:

تتمتع المنطقة بتنوع الهضاب الموجودة فيها ما بين الرئيسة والثانوية، وهي تقع ضمن تصنيف الهضاب الشرقية للوطن العربي، وأبرز تلك الهضاب:-

أولاً: هضبة شبه جزيرة العرب:

تشغل معظم أراضي آسيا العربية، وتمتد من الخليج العربي في الشرق إلى مرتفعات البحر الأحمر في الغرب، ومن البحر العربي في الجنوب حتى مقدمات جبال طوروس.

إن هضبة شبه جزيرة العرب تتكون من عدة هضاب متصلة تتحدر بصفة عامة من الغرب والجنوب الغربي إلى الشرق والشمال الشرقي، ويتراوح متوسط ارتفاعها بين ٥٠٠-٩٠٠م^(١). وأهمها:-

١. هضبة العراق الغربية:

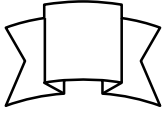
يحدّها من الشمال مجرى نهر الفرات بين القائم الرمادي وجنوب الحدود السياسية العراقية السعودية، شرقاً الخليج العربي والحدود السياسية العراقية-الكويتية، وهي بذلك تقع غرب العراق وتحتل ٦٠% من مساحته ويتراوح ارتفاعها بين ١٠٠-١٠٠٠م^(٢).

والقسم الأكبر منها يتراوح ارتفاعها ما بين ٣٠٠-٥٠٠م، وتعد من حيث التضاريس، جزءاً من هضبة شبه الجزيرة العربية، ويكون سطحها متموجاً وتنتشر عليه التلال الصغيرة والوديان أقطار الهضبة قليلة وهي في الشمال أكثر من الجنوب، وعلى ذلك كثرت الوديان في الشمال وقلت في الجنوب. انحدار وديانها نحو الشرق^(٣). إن تباين الصخور والتربة والنبات الطبيعي والمطر يميز قسمين رئيسيين هما:

(١) محمد صبحي عبد الحكيم وآخرون الوطن العربي، الطبعة الأولى، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٦٨، ص ٣٦.

(٢) جاسم محمد الخلف، جغرافية العراق الطبيعية والاقتصادية والبشرية، القاهرة، ١٩٦٥، ص ٣٠.

(٣) تقي الدباغ، البيئة الطبيعية والإنسان، حضارة العراق، الجزء الأول، ١٩٨٥، ص ٣١-٣٤.



أ. هضبة الجزيرة.

ب. الهضبة الغربية.

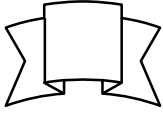
أ. هضبة الجزيرة: تمتد شمالاً من تلال إبراهيم وتلعفر وجبل سنجار، وجنوباً مجرى نهر الفرات، وشرقاً تلال مكحول وجزء محدود من مجرى دجلة وذلك عند الفتحة، أما من غرب الحدود السياسية العراقية السورية. اشتهرت الجزيرة منذ أقدم الأزمان بكونها من مناطق الاتصال المهمة ما بين العراق والشام وموانئ البحر المتوسط وبلاد الأناضول من جهة وإقليم الخليج العربي من جهة أخرى.

ب. الهضبة الغربية: وتجاور مجرى نهر الفرات من الشرق والشمال وتشارك مع بادية الشام، وتمتد إلى داخل شبه جزيرة العرب وتتخللها عدد من الأودية التي تجري فيها مياه الأمطار، أرضها منبسطة، تقطعها الأودية والمنخفضات في مناطق معينة وأهم منخفضاتها الحبانية ومنخفض أبي دبس، إن أمطار الهضبة قليلة لذلك قلت تحركات القبائل فيها لقلة المراعي وندرية مياه الشرب التي يستحصل عليها من بعض العيون. ولم تكن البادية من الناحية الحضارية قديماً جزءاً مهماً من العراق ولكنها كانت منفذاً لاستقبال الهجرات البشرية إلى العراق منذ أقدم العصور وكذلك أهم المسالك كانت تمر عبرها في كل أجزاء الإقليم.

٢. هضبة بادية الشام:

تقع في أقصى الشمال ما بين مرتفعات طوروس وزاجروس في الشمال وصحراء النفوذ في الجنوب ما بين سهل الرافدين شرقاً ومنحدرات جبال الشام غرباً، وتضم هذه الهضبة بعض الكتل الجبلية والتلالية وبعض الأحواض كما تحتوي على الوديان الجافة^(١). يبلغ متوسط ارتفاعها حوالي ٦٠٠ م وتتحدّر بصفة عامة من الغرب إلى الشرق وهي تدخل ضمن الحدود العراقية السورية الأردنية، وتضم بعض الكتل الجبلية البارزة مثل جبل سنجار في العراق وجبل الدروز (جبل العرب) في سورية، وهضبة حلب وهضبة حماة حمص، كما تضم بعض المنخفضات مثل حوض دمشق ومنخفض تدمر في سورية، كما تحوي على بعض الأودية الجافة

(١) عبد علي الخفاف، جغرافية العالم الإسلامي، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، دار الشروق، ١٩٩٨، ص ٥٣.



والأخوار التي تجري فيها المياه في بعض أيام السنة، نظرا لأن بادية الشام أكثر حظا من حيث الرطوبة والحياة النباتية والحيوانية والبشرية عن بقية أجزاء شبه جزيرة العرب^(١).

٣. هضبة نجد:

تقع في وسط الجزيرة العربية، ما بين المنحدرات الشرقية لمرتفعات جبال الحجاز المشرفة على البحر الأحمر في الغرب، وصحراء الدهناء في الشرق، وما بين صحراء النفوذ في الشمال وصحراء الربع الخالي في الجنوب، متوسط ارتفاعها ٩٠٠م، وتتحدّر بصفة عامة إلى الشرق، تقع أعلى جهاتها في الشمال الغربي حيث يوجد جبل شمر (١٧٠٠م) وتحوي الهضبة الكثير من الواحات والوديان^(٢). منها وادي الرمة، وحنيفة، والدواسر^(٣).

٤. هضبة حضرموت:

تستحوذ هذه الهضبة على القسم الأكبر من مساحة اليمن، وتنقسم إلى قسمين كبيرين جنوبي وشمالى يفصل بينهما وادي حضرموت ووادي الجزع، وتتحدّر الهضبة عموما من الغرب حيث يبلغ ارتفاعها ١٣٥٠م، صوب الشرق حيث يتناقص العلو إلى حوالي ٧٠٠م، وتنتشر في المنطقة هضاب أخرى، وهي:-

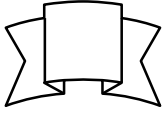
أ. **هضبة شمر:** وهي امتداد شمالي من هضبة نجد يصل إلى صحراء النفوذ، ويبلغ ارتفاعها نحو ١٠٠٠م، وسطها مضرس، وتتضمن، في قسمها الشمالي جبل أجا، وجبل سلمى، وهما حافتان بارزتان تتألفان من صخور الجرانيت.

ب. **هضبة الحماد:** وتعرف أيضا بالهضبة الشمالية، وتمتد شمالا إلى حدود السعودية مع الأردن والعراق، ويبلغ ارتفاعها حوالي ٧٥٠م.

(١) محمد صبحي عبد الحكيم وآخرون، المصدر السابق، ص ٣٧.

(٢) المكان نفسه.

(٣) محمود طه أبو العلا، جغرافية شبه جزيرة العرب، الجزء الأول مؤسسة سجل العرب، ١٩٧٢، ص ٤٤.



ج. هضبة الصمان: وتعرف أيضا بالهضبة الشرقية، ويبلغ أقصى ارتفاع لها نحو ٣٦٠م، وتمتد إلى الشرق من صحراء الدهناء حتى السهول الشرقية المطلّة على الخليج العربي^(١).

وتأتي الصحراء كأحد الضوابط الطبيعية المؤثرة في امتداد المسالك وسهولة حركة النقل فوقها، فمن الصحاري المحتجزة عن المطر بسبب امتدادات الجبال الشاهقة صحراء شبه جزيرة العرب التي تشغل مساحة ٢.٨٠٠.٠٠٠ كم^٢، وأبرز الصحاري في الإقليم هي صحراء النفوذ*. وتمتد على طول ٢٥٠ كم من الشمال إلى الجنوب وأقصى امتداد لها من الشرق إلى الغرب زهاء ٦٠٠ كم^(٢)، وهي عبارة عن قفار متسعة ذات رمال بيضاء أو حمرة تسفيها الرياح وتعرف في كتب اللغة بالدهناء، وتمتد الدهناء نحو ١٣٠٠ كم حتى تنتهي إلى رمال الربع الخالي ويتراوح اتساعها بين ٢٥-٨٠ كم متوسط ارتفاعها ٤٥٠ م^(٣).

أما صحراء الربع الخالي فتعد من أكبر المساحات الرملية في العالم وتشغل مساحة تزيد عن ٥٠٠ ألف كم^٢، وتتكون من بحر من الرمال والكثبان المتحركة، تحفها المرتفعات من جميع الجهات ما عدا جهة الشمال^(٤). ويحتل الربع الخالي منطقة حوضية ضخمة تحف بها جبال عمان من الشرق ومرتفعات ظفار وحضرموت في الجنوب، وحضيض هضبة اليمن وجبال عسير في الغرب، أما في الشمال فينتهي إلى هضاب نجد ويبلغ طول الحوض ١٢٠٠ كم وأقصى اتساع له ٦٥ كم، وإن ٨٠% من مساحته تغطيها الرمال وهو بهذا يمثل أكبر منطقة رملية

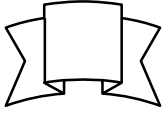
(١) جودة حسنين جودة، المصدر السابق، ص ٧٩.

* النفوذ: المساحات المكونة من الحصى والرمل والتي حولتها الرياح إلى كثبان رملية، وهي صعبة المسالك.

(٢) محمد محمود الصياد، معالم جغرافية الوطن العربي، المجلد الأول، الكتابان الأول والثاني، دار النهضة للطباعة والنشر، بيروت، (بدون سنة طبع)، ص ٧٧.

(٣) فيليب حتي، أدورد جرجي، جبرائيل جبور، تاريخ العرب، الطبعة الخامسة، دار غندور، لبنان، ١٩٧٤، ص ٤٣.

(٤) عبد المنعم بليغ، الأرض والإنسان في الوطن العربي، جامعة الاسكندرية، دار المطبوعات الجديدة، بدون سنة طبع، ص ٤١.



متصلة الأجزاء في العالم كله^(١). وتكون جافة مقفرة نادرة المياه ولذا يصعب اجتيازها باستثناء حافاتها الجنوبية الشرقية التي تستقبل بعض الأمطار الموسمية إذ توجد فيها بعض الآبار القديمة^(٢).

مما تقدم يظهر أن الصحاري في الإقليم تشغل الجزء الأكبر منه وخاصة في منطقة شبه جزيرة العرب والتي بدورها عكست آثارها على طبيعة الحياة فيها من حيث وسائل النقل المستخدمة وطبيعة المسالك المتبعة إذ نجد بعض الصحاري صعبة لا يمكن اجتيازها بسبب طبيعة تكوينها كما في الربع الخالي، حيث تدل تسميتها بالربع الخالي على خلو هذه الصحراء من أي مظهر من مظاهر الحياة وظلت مجهولة حتى الآن لا يستطيع الإنسان الوصول إليها والتعرف على معالمها الصحراوية القاحلة.

ج. السهول:

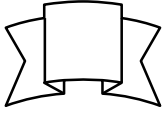
تنتشر في آسيا العربية أراضي سهلية منبسطة موزعة على إقليمي الهلال الخصيب وشبه جزيرة العرب. وتكون متباينة في اتساعها بين إقليم وآخر. إذ تكون أكثرها جودة واتساعا في إقليم الهلال الخصيب وأبرزها سهلاً وادي الرافدين و سهول الشام، وذلك بسبب طبيعة تكوينها أي لوجود الأنهار التي تساعد على استمرار الحياة في تلك المناطق السهلية وخاصة على جانبي الأنهار.

إذ يحتل سهل وادي الرافدين ٥/١ مساحة العراق الكلية وهو على شكل مستطيل باتجاه شمالي غربي جنوبي شرقي. ما بين مدينة سامراء على نهر دجلة جنوب هيت على نهر الفرات من ناحية الشمال، و ثم جنوباً حتى رأس الخليج العربي، وما بين مرتفعات زاجروس شرقاً والحدود السياسية العراقية الأردنية. وسهول العراق هي سهول فيضية ورسوبية كونتها الأنهار وعوامل أخرى. ويمتد سهل وادي الرافدين حتى الهضبة الغربية غرباً.

أما بلاد الشام فسهوله ساحلية تبدأ من اللاذقية، إذ تشكل سهول العلويين التي تأخذ بالاتساع نحو الجنوب حتى تصبح سهلاً فسيحاً يفصل بين جبال

(١) محمد محمود الصياد، المصدر السابق، ص ٧٩.

(٢) محمد صبحي عبد الحكيم وآخرون، المصدر السابق، ص ٧٩.



النصيرية وجبال لبنان الغربية. وتسمى سهول عكا في هذا القسم وهي سهول خصبة تروبيها أنهر كبيرة أهمها النهر الكبير الشمالي والنهر الكبير الجنوبي، ثم تتعدم السهول الساحلية بين طرابلس وبيروت وبعدها تظهر جنوب بيروت، وتأخذ في الاتساع حتى رأس الناقورة، وتسمى سهول (صيدا وصور) وهي سهول خصبة كثيرة المياه والينابيع. وتظهر السهول الساحلية مرة أخرى اعتباراً من عكا حيث توجد سهولها المتصلة بسهول حرج ابن عامر ثم تبدأ من رأس الكرمل سهول تتسع سريعاً نحو الجنوب تسمى سهول صارونة في الشمال وسهل فلسطين في الجنوب وهي سهول خصبة وغنية في إنتاجها ومواردها^(١).

أما السهول الساحلية للبحر الأحمر وبحر العرب فتتمثل بالسهول الممتدة على طول سواحل الحجاز وعسير واليمن وحضرموت وعمان من ناحية الشرق ويطلق على السهل الساحلي لشبه جزيرة العرب المظلة على البحر الأحمر اسم تهامة تقع في إقليم عسير^(٢).

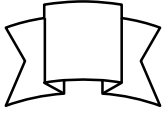
ويمتد إقليم تهامة بمحاذاة الجبال المسماة جبال الحجاز (السراة) من اليمن جنوباً إلى آيلة في الطول. أما العرض من غربي ذلك الحاجز الجبلي الكبير الحجاز إلى أسياف البحر^(٣).

إن إقليم الدراسة هو إقليم غني بمظاهره الطبيعية حيث الجبال والسهول والوديان والهضاب والصحاري، وكل منها له فائدته الاقتصادية والطبيعية وأثرها في امتداد المسالك البرية، حيث أن سطح الأرض هو المسرح الذي يمارس الإنسان فيه نشاطاته المختلفة وتتأثر حركة الإنسان من مكان لآخر بظروف السطح بشكل كبير فالجبال والهضاب تترك أثرها على امتداد تلك المسالك في حين أن الأرض المستوية السطح في أغلب الأحيان هي أكثر الجهات صلاحية لقيام المسالك.

(١) المصدر نفسه، ص ٥١-٥٤.

(٢) صلاح الدين المختار، تاريخ المملكة العربية السعودية، الجزء الأول، دار مكتبة الحياة، بيروت، بدون سنة طبع، ص ٢٤.

(٣) عبد الله يوسف الغنيم، جزيرة العرب من كتاب المسالك والممالك، الطبعة الأولى، ذات السلاسل للطباعة، ١٩٧٧، ص ١٠٨.



رابعاً: التربة

إن ما يهم موضوع الدراسة هو معرفة أنماط التربة وأهمية ذلك التوزيع في سيطرة نمط من الحياة الاقتصادية على غيره في آسيا العربية، وأثر ذلك في انتشار التجمعات البشرية وتوزيعها وكثافة سكانها في جميع أنحاء الإقليم وأثره في امتداد المسالك البرية في أرجاء إقليم الدراسة لخدمة تلك التجمعات البشرية وأنشطتها الاقتصادية، ويمكن تصنيف تربتها إلى الأنواع الآتية:- (شكل ٣).

١. **التربة الصحراوية:** نظراً لسعة المساحة التي يتمثل فيها مناخ الصحراء في إقليم الدراسة فقد زادت رقعة الأرض التي تغطيها التربة الصحراوية، وهي أكثر أنواع الترب انتشاراً، إذ تغطي ٨٥% من مساحة الإقليم^(١).

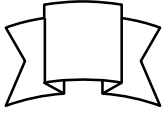
لون هذه التربة يرتبط بلون الصخور المكونة للتربة بسبب عمل الجو والرياح، وهي ذات لون قاتم، أما دورها لقيام الزراعة فيعتمد على وفرة المياه التي تحتاجها هذه التربة بسبب زيادة مساميتها، ووجود المواد العضوية النباتية والحيوانية القليلة، ومع ذلك فإن هذه التربة تمثل احتياطياً لآسيا العربية يمكن استغلاله في المستقبل، أما المناطق التي تغطيها فتتمثل بالهضبة الغربية في العراق، وبادية الشام، وشبه جزيرة العرب، باستثناء المناطق الجبلية والتمثلة في جبال السراة واليمن^(٢).

٢. **تربة البحر المتوسط:** تكونت بفعل تفتت صخور الكلس مع الدولوميت ويلاحظ بروز اللون الأحمر الوردي على التربة المتكونة، وتزداد نسبة الأحجار كلما تقدمنا باتجاه المرتفعات في حين تزداد نسبة الرمال باتجاه البحر، وهي تتسع باتجاه الساحل وتقل كلما اتجهنا للمرتفعات، وهي تربة خصبة وصالحة للزراعة فهي أجود أنواع التربة ولكنها معرضة للجرف وخاصة على سفوح التلال، وتتمثل في السهل الساحلي الممتد بين المرتفعات الغربية في كل من سوريا ولبنان وفلسطين.

(١) محمد محمود الصياد، جغرافية الوطن العربي، الجزء الثاني، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة،

١٩٦٧-١٩٦٨، ص ١٩.

(٢) محمد صبحي عبد الحكيم وآخرون، المصدر السابق، ص ٨٧.

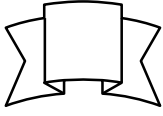


٣. **التربة الفيضية:** تتمثل في التربة التي كونتها الأنهار سواءً كان ذلك عند ضفاف الأنهار أم عند مصباتها وتمتاز بلونها الذي يميل إلى اللون الأسمر ببسب احتوائها على نسبة عالية من المواد العضوية وهي أهم وأخصب الترب في آسيا العربية، وتتمثل في سهل العراق بصفة عامة وفي جزئه الأدنى بصفة خاصة، وقد نشأت في مناطق هذه التربة أقدم الحضارات الزراعية في العالم هي حضارة بلاد الرافدين.

٤. **تربة الاستبس:** وهي تربة رقيقة ولكنها تصلح للإنتاج الزراعي إذ توفر لها ماء الري ويكون لونها فاتحاً، وتتوزع في المرتفعات الواقعة عند الأطراف الشمالية من العراق وسورية.

٥. **التربة البركانية (المرتفعات):** وتغطي مساحات من هضبة اليمن وهي تربة غنية بعناصرها تصلح للإنتاج الزراعي لو توافر الماء لها عن طريق الري وأمكن تحويل السفوح إلى مدرجات تمسك بالتربة والماء^(١).

(١) المكان نفسه.

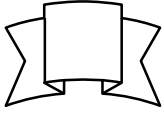


شكل (٣)

أنماط التربة في آسيا العربية*

□ من عمل الباحث بتصريف اعتمادا على:

Gerald Blake and John Dewdney and Jonthan and mitchell, Middle east and north Africa, 1988, P.10.



خامساً: الموارد المائية:

إن لموارد المياه في إقليم الدراسة بالغ الأثر في رسم خطوط الحركة فوق المسالك البرية وتحديد اتجاهاتها، فهي عنصر أساس لاستمرار أي رحلة فوق تلك المسالك وبدون توفرها تضطر القوافل إلى حمل المياه معها وهذا يشكل حملاً إضافياً إلى حمولة القافلة. وعموماً فإن مصادر المياه متنوعة في آسيا العربية من أمطار ومياه سطحية متمثلة بالأنهار والمياه الجوفية متمثلة بالعيون والينابيع. كما تتباين كمية وفرة المياه بين إقليم الهلال الخصيب وإقليم شبه جزيرة العرب. إذ نجد توفر المياه السطحية والعيون والينابيع بشكل ملحوظ في إقليم الهلال الخصيب في حين لا نجد هذه الظاهرة في شبه جزيرة العرب، إذ توجد فيها فقط المياه الجوفية المستثمرة من خلال حفر الآبار فضلاً عن العيون، وعليه فسوف نوضح الموارد في كل إقليم.

١. إقليم الهلال الخصيب:

إقليم غني بموارده المائية ويعتمد بالدرجة الأساس على المياه السطحية المتوافرة فيه إذ يضم ثاني أكبر نهريْن في الوطن العربي بعد نهر النيل ألا وهما نهرا دجلة والفرات إذ أن لهذين النهرين صيتاً ذائعاً ليس على أساس طولهما أو كمية المياه التي ينقلانها، وإنما لدورها الكبير في خلق مجتمعات بشرية، ولا ننسى دورهما في خلق حضارة وادي الرافدين واحدة من أقدم الحضارات في العالم^(١).

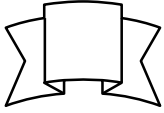
تكون منابع دجلة والفرات من هضبة الأناضول، فنهري دجلة يدخل الأراضي العراقية مباشرة ويصب فيه داخل الأراضي العراقية خمسة روافد هي الخابور، الزاب الأعلى، الزاب الأسفل، العظيم، ديالى. أما نهر الفرات فيمر في الأراضي السورية أولاً يصب فيه رافدان هما البليخ والخابور ثم يدخل العراق عند مدينة القائم وبعدها يلتقي نهر دجلة في كرمة علي، ثم يصبان في الخليج العربي^(٢). (شكل ٤)

أما أنهار سورية ولبنان فتقسم على قسمين:

(١) سوادى عبد محمد، الأحوال الاجتماعية والاقتصادية في بلاد الجزيرة الفراتية خلال القرن السادس الهجري،

الطبعة الأولى، ١٩٨٩، ص ١٨٢.

(٢) المكان نفسه.



١. **أنهار ساحلية:** تشبه السيول في سرعة انسياب مياهها وشدة انحدار مجراها وفيضان أكثرها يكون فجائياً ويجف أكثرها صيفاً .

٢. **أنهار ناتجة عن الانكسار الأفريقي:** وأهمها العاصي الذي ينبع من بعلبك في لبنان ويتجه نحو الشمال ويدخل سوريا وينقسم إلى خمسة أقسام، ونهر الليطاني ثاني الأنهار الشهيرة وينبع من المنحدر الجنوبي لهضبة بعلبك بلبنان ويصب بين صيدا وصور عند قرية خرايب، وكذلك يوجد عدد من الأنهار الصغيرة الداخلية التي تتبع وتنتهي داخلياً وأهمها القويق وبردى والأعوج واليرموك، والذي يتكون من عدد من الأودية التي تتجمع وتتحد نحو وادي اليرموك مكونة عدة شلالات أهمها شلالات تل شهاب ويصب جنوبي طبرية في نهر الأردن يبدأ من جبل الشيخ في سوريا ويصب في البحر الميت^(١). وتمثل المياه السطحية في منطقة الهلال الخصيب الأساس الذي قامت عليه الحياة الاقتصادية والاجتماعية في الإقليم، أما المياه الجوفية فيكون دورها ثانوياً مقارنة بالأنهار. (شكل، ٥)

٢. شبه جزيرة العرب:

تتميز بقلة مياهها بوجه عام نظراً لحالة الجفاف التي تسود معظم ربوعها، إذ تقتصر شبه جزيرة العرب إلى المياه السطحية، إذ لا يوجد فيها نهر واحد دائم الجريان، بل تنتشر فيها الأودية الجافة التي تشير إلى العصر المطري الذي حدث في البليوستوسين وانتهى إلى الجفاف الشامل وبقيت آثاره بشكل أودية جافة^(٢). وأهم هذه الأودية وادي سرحان والرمة والجزل والحمض والدواسر، وجميعها في السعودية. كما تقطع الهضبة اليمنية عدة أودية أهمها وادي مور وزبيد وشبوه وأهمها في الجنوب الغربي وادي تبين وحضرموت، ويعرف في جزئه الأدنى بوادي مسيلة^(٣).

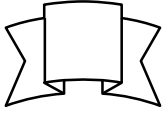
شكل (٤)

أنهار العراق في العصر الإسلامي حتى القرن الرابع الهجري

(١) المكان نفسه.

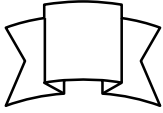
(٢) محمد رفعت، محمد أحمد حسونة، معالم تاريخ العصور الوسطى، الطبعة السادسة، ١٩٢٨، ص ٣٠.

(٣) ياسين إبراهيم الجعفري، اليعقوبي المؤرخ والجغرافي، دار الحرية، بغداد، ١٩٨٠، ص ١٦٣.



شكل رقم (٥)
أنهار الشام^(١)

^(١) عبدالمنعم بلبع، الارض والانسان في الوطن العربي، دار المطبوعات الجديدة، (بدون سنة طبع)، ص ١٢٣.



– المياه الجوفية:

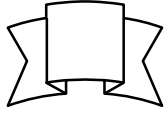
إن إقليم الهلال الخصيب وهو من تسميته يتمتع بقدر وافر من مصادر المياه فهو والحالة هذه خزان للمياه يجهز الأقاليم المجاورة له بهذه الموارد التي لها أهميتها بسبب سيادة مظاهر الجفاف التي تحيط بالإقليم في معظم جهاته. حيث تستقبل المنطقة كميات كبيرة من الأمطار لاسيما في منطقة المرتفعات المواجهة للرياح الرطبة بالمقارنة مع شبه جزيرة العرب التي تكون أمطارها قليلة أو نادرة جداً. وتسبب قلة أمطارها سيادة المناخ الصحراوي على معظم أرجائها، وتستثنى من ذلك مرتفعات اليمن ومرتفعات عسير وأجزاء محدودة من المنطقة. والحال نفسها ينطبق على خلوها من المياه السطحية المتمثلة بالأنهار إذ لا توجد فيها أنهار دائمة الجريان. فعلى الرغم من إحاطة شبه جزيرة العرب المسطحات المائية بحار وخلجان - من الشرق والغرب والجنوب لكنها تخلو من أي نهر دائم الجريان^(١).

في حين أن إقليم الهلال الخصيب يتمتع بمصدرين من مصادر المياه وهما الأمطر والأنهار، أما المصدر الثالث وهي المياه الجوفية فيكون أثره محدوداً لاعتماد الإقليم على المصدرين السابقين. ويكون الاعتماد على المياه الجوفية في شبه جزيرة العرب وخصوصاً العيون والآبار والينابيع نظراً لقلة الأمطار فيها وانعدام أنهارها، إذ تنتشر في جهات متفرقة من شبه جزيرة العرب مصادر المياه الجوفية، حيث توجد الواحات وأهمها تبوك وتيماء والعلا والطائف بالحجاز، وواحات الجوف وحائل وبريدة وعنيزة والخرج والأفلاج في هضبة نجد والهفوف والقطيف والبقيع في الاحساء والبريمي في عُمان^(٢). (شكل ٦)

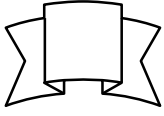
شكل (٦)

(١) سعد زغلول عبد الحميد، في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار النهضة، بيروت، ١٩٧٦، ص ٦٥.

(٢) عبد المنعم الغلامي، جغرافية شبه جزيرة العرب، دار منشورات البصري، بغداد، ١٩٦٢، ص ٢٦.



أنماط المياه في شبه الجزيرة العربية



والأفلاج* منطقة كثيرة البساتين ومن عيونه (عين الرواس) وهي غزيرة الماء ومن مدنه (اليلي) وهي مركز إقليم الأفلاج، وتقع في الشمال وتعد من أعمر بلدان المنطقة^(١). أما بالنسبة للآبار والعيون المنتشرة في الإقليم فأنها ذات أعداد كبيرة وأن البعض منها يرجع إلى القرون الهجرية الأولى إلى عهد معاوية بن أبي سفيان (أيام الأمويين) حيث أمر في وقتها بحفر ١٠ عيون في وادي القرى، ثم تبعها القيام بحفر ٨٠ عيناً على أساس أنها محطات مهمة للقوافل بين الشام والحجاز وكذلك تنتشر الينابيع بصورة خاصة في واحة الاحساء (الهفوف) إذ يصل عدد الينابيع بها إلى نحو ١٦٣ ينبوعاً بخلاف الينابيع التي تنتشر في سائر المنطقة^(٢).

ومما تقدم يظهر الدور المهم الذي تلعبه الموارد المائية في نشوء المستوطنات البشرية التي تتحدد على ضوئها المسالك البرية واتجاهاتها في ذات الوقت فأينما وجدت عين للماء تكونت حولها مراكز استيطانية لتتطور مستقبلاً إلى نويات حضرية ثم إلى بؤر حضرية، حيث أن تلك المراكز الاستيطانية أصبحت بمثابة محطات تتوقف عندها القوافل على أنواعها من تجارة وحج وغيرها.

٦. النبات الطبيعي:

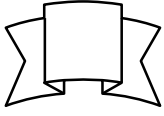
ويقصد به ذلك النبات الذي ينمو دون أن يتدخل الإنسان في نموه. ونظراً لتنوع الظروف المناخية والسطح في إقليم الدراسة كان لها الأثر في تنوع النباتات الطبيعية فيه، وعليه تقسم الأقاليم النباتية في إقليم الدراسة على:

١. إقليم الغابات: تتميز أشجار هذا الإقليم بالتنوع فتارة تكون شوكية قليلة الأهمية وتارة أخرى تكون أشجار صنوبرية. كما أنها تكون كثيفة في منطقة ومتباعدة في منطقة أخرى وتنتشر في شمال العراق والأقسام الشمالية الشرقية من سوريا ولبنان. وتتميز بتحملها للجفاف الذي يتميز به فصل الصيف، وتتركز في المناطق الجبلية التي تتراوح فيها كمية الأمطار بين ٦٠-١٠٠ ملم. وأهم أشجارها الصنوبر والعفص

* الأفلاج: هي مصانع للمياه تتجمع فيها مياه الأمطار، كما كان مفهوماً آنذاك أي أنها من صنع الإنسان.

(١) المكان نفسه.

(٢) عبد الجبار محسن السامرائي، إحياء الأراضي واستصلاحها في شبه الجزيرة العربية والعراق حتى نهاية العصر الأموي، جامعة بغداد، كلية الآداب، أطروحة دكتوراه، (غير منشورة)، ٢٠٠٠، ص ٧٣.



والعرعار الأحمر. وتوجد في شمال العراق وكذلك على المرتفعات الجبلية في سوريا وجبال لبنان الغربية إذ توجد فيها أشجار الأرز^(١).

٢. إقليم الأستبس: تقع هذه المنطقة في الإقليم الذي يتوسط بين غابات البحر المتوسط والنباتات الصحراوية وتتمثل في الأعشاب التي تنمو في فصل سقوط الأمطار، وأهم النباتات في منطقة الأستبس هي الحلفاء. وفي العراق يظهر الأستبس في المنطقة شبه الجبلية وما يلبث أن يتحول إلى نباتات صحراوية كلما تقدمنا إلى الجنوب والغرب ويظهر في جزء من بادية الشام ومعظم الهضبة اليمينية وجبال عمان والنصف الشمالي من هضبة جزيرة العرب.

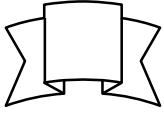
٣. إقليم النباتات الصحراوية: ويشمل نطاقاً واسعاً من منطقة الدراسة، والحياة النباتية في هذا الإقليم مرتبطة بالأحوال المناخية ارتباطاً وثيقاً. فهي متذبذبة من سنة لأخرى، وتمتاز بكونها موسمية، وتتركز في بطون الوديان والمنخفضات، وأهم نباتات هذا الإقليم الأعشاب والأشواك. وقد كيفت الأشواك نفسها فتكيف الأوراق والسيقان والجذور للبيئة الصحراوية وتمثل ذلك في الهضبة الغربية من العراق وبادية الشام، ومعظم الجزيرة العربية باستثناء الزاوية الجنوبية الغربية (اليمن)^(٢).

وتكمن أهمية بعض أنواع تلك النباتات الطبيعية في توفيرها خدمة كبيرة للمسالك البرية، حيث أنها تستخدم لعلف الحيوانات التي كانت تستخدم واسطة نقلية في القرون الهجرية الأولى، وأن توافر هذه النباتات يسهل الرحلة كثيراً، في حين أن إقليم الغابات يوفر الراحة والحماية من اشعة الشمس القوية في أثناء الرحلات وغالباً ما يتفق وجود مثل تلك النباتات قرب واحات تكون بمثابة محطات توقف لرحلات القوافل.

ومن ذلك يتضح الدور الفعال للضوابط الطبيعية في رسمها لخطوط ومسارات الحركة والنقل فوق المسالك البرية، حيث أن الأمطار الغزيرة تؤثر المسالك وامتداد اتجاهاتها، بما تسببه من سيول سريعة أو الجفاف. وكلاهما عاملان مؤثران في حركة النقل أو تعطيلها نهائياً، كما أن الفيضانات وارتفاع مناسيب المياه والكتبان

(١) إبراهيم بدران، موسوعة نباتات العالم، الطبعة الأولى، ٢٠٠٠، ص ١٠.

(٢) خطاب صكار العاني، إبراهيم عبد الجبار المشهداني، المصدر السابق، ص ١٣١.



الرملية التي تعمل الرياح الشديدة على تحريكها من مكان إلى آخر تؤدي إلى طمر خطوط المسالك وتعريضها إلى الخطر أو إعاقتها وتأخيرها. وانتشار الأشجار المتشابكة والكثيفة وما يرافقها أحياناً من جواً رطب ثقيل تتحول إلى عقبات تقف أمام الإنسان ومقدرته على الاستمرار في السير وبالتالي تعيق حركة النقل فيجد صعوبة في التغلب عليها.

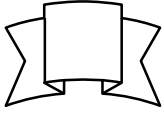
إن مجمل تلك الضوابط الطبيعية من موقع جغرافي ومناخ وسطح وتربة وموارد مائية ونباتات طبيعية. كلها ضوابط تحكمت في تحديد اتجاهات مسارات المسالك البرية في إقليم الدراسة ولكل منها أثره الخاص، وهذه الضوابط بمجملها أثرت في العامل البشري الذي يلعب دوره المتميز في رسم اتجاهات المسالك بل حتى وتحديد أسباب نشوئها وخاصة بالنسبة لعاملي السكان والمدن، فالمسالك وجدت لخدمة التجمعات البشرية على قلتها أو كثرتها واینما وجدت المجموعة البشرية وجدت المدينة، وظهرت الحاجة إلى إيجاد مسالك لخدمة الحركة النقلية لتلك الجماعات.

ب. العوامل البشرية:

يعد النقل أمراً ضرورياً للإنسان منذ نشأته الأولى، فندرة الغذاء وضرورة البحث عنه كانت الدافع الرئيس وراء تنقله من مكان لآخر. وعليه فقد عده البعض جزءاً من التكوين البيولوجي للإنسان إن لم يكن كذلك فعلاً.

إن الهدف الرئيس لحركة النقل على المسالك البرية هو تقديم أو تقريب الخدمات إلى التجمعات البشرية. وهذا يعني أن أي مشروع نقلي يستهدف خدمة المراكز الحضرية الرئيسة والمهمة بنشاطاتها الاقتصادية المتباينة. علو فوق هذا المفهوم فإن النقل يعد من أهم وأخطر الأنشطة الاقتصادية وله تأثير كبير وفعال وبصورة مباشرة على اقتصاد أي بلد، إذ أن هناك علاقة متبادلة بين المستوى الاقتصادي لأي مجتمع وبين ما يمتلكه من حركة نقلية، وبذلك فإن هذا المستوى يكون مؤشراً واضحاً ودالة على كشف هذه العلاقة وتوضيحها.

فالمسالك البرية يكون دورها عامل ربط بين المراكز الحضرية في الإقليم. وذات تأثير كبير في النواحي الاجتماعية والسياسية والاقتصادية في وقت واحد. وعليه لابد من توفير الجوانب المتعلقة بحركة النقل والتي تجعلها مستمرة وناجحة



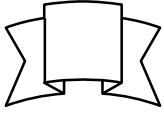
على تلك المسالك. وأهمها الواسطة والمسلك. أن امتداد المسالك البرية في أرجاء آسيا العربية ذات الأقاليم الطبيعية المتباينة أدى الى تجمع السكان في أماكن معينة وتربطهم مع سكان الإقليم كافة. إذ كانت تمثل سلسلة الربط ونقل الأشخاص والبضائع والأفكار بين جميع أجزاء إقليم الدراسة شرقه وغربه، شماله وجنوبه. وعليه سوف نوضح تأثير العامل البشري في امتداد المسالك من حيث كثافتها والمناطق التي تخدمها. والعلاقة متبادلة بين المسالك البرية والعامل البشري، حيث أن امتداد مسالك معينة أظهر لحيز الوجود مدناً معينة كانت بمثابة محطات توقف لاستراحة رحلات القوافل على طول امتداد المسلك البري.

١. السكان:

إن هذا العامل يتأثر بجملة ضوابط طبيعية تكون مسؤولة عن رسم اتجاهات توزيع السكان ومناطق تكتلهم ومناطق طردهم، أي المناطق غير الجاذبة للاستيطان البشري وعلى أثر ذلك تظهر في العالم أقاليم سكانية متباينة على مستوى الإقليم الواحد ومن هذه الضوابط يأتي أثر التضاريس والمناخ بشكل مباشر. عند دراسة توزيع السكان في أي إقليم مع تنوع التضاريس، نلاحظ أن هناك علاقة واضحة بينهما، حيث أن المناطق الجبلية العالية تتميز بقلة السكان، ومعنى هذا أن هناك علاقة عكسية بين الارتفاع وكثافة السكان^(١). إذ تعاني الجبال من التسرب الكبير لسكانها فهي تعد أراضٍ هامشية زراعياً. ولها قيم تجارية أقل من الأراضي المنخفضة.

أما الأودية فهي ممرات طبيعية قد تسلكها اتجاهات امتدادات المسالك البرية أحياناً ومناطق لاستيطان سكان المرتفعات، كما في جبال زاغروس العراقية. وليس بخاف أثر الانحدار ومدى مواجهة السفوح الجبلية لأشعة الشمس من عدمه في تحديد مواضع المستوطنات على طول مسارات هذه الأودية، إذ تزداد أهمية التعرض لأشعة الشمس. وتعد مقدمات الجبال نطاقات انتقالية بين بيئات مختلفة غالباً ما تكون هذه المقدمات كثيفة السكان، كما هو الحال في شمال العراق على امتداد

(١) محمد السيد غلاب، محمد صبحي عبد الحكيم، السكان ديموغرافياً وجغرافياً، الطبعة الثانية، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٧، ص ٢٤١.



الإقليم شبه الجبلي ضمن مناخ الأستبس الانتقالي بين إقليم المناخ الصحراوي في الجهات الجنوبية والغربية، ومناخ البحر المتوسط في الجهات الشمالية والشرقية، إذ تقع الجبال العالية^(١).

أما السهول فهي أكثر تنوعاً في مزاياها بما يلائم استيطان السكان المناطق الجبلية لكن أوسع السهول في العالم تعد لسبب أو لآخر ذات كثافة سكانية قليلة. ولاشك في أن نمط التصريف النهري وخصائص التربة وملائمة المناخ تكون مؤشرات أكثر أهمية من الطبيعة السهلية^(٢).

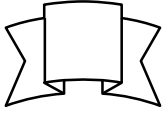
وعموماً فالأنهار تتصف بكونها جاذبة للسكان في إقليم الدراسة إذ تعد مصدراً للمياه ومسالك نقلية ومصدراً للأسماء وقيام المستوطنات البشرية مباشرة على ضفافها، فتكون عوامل أكثر جذباً للسكان، كما هو الحال في المستوطنات البشرية في وادي الرافدين.

وينطبق الحال على المدن التي تعتمد على الأنهار وسيلة لسد احتياجاتها من المياه، فأغلب الحضارات الإنسانية التي عرفها التاريخ هي حضارات نمت وتوسعت وازدهرت على أثر وجود مصدر مائي دائم، فالماء هو أساس الحياة على وجه البسيطة بأجمعها، والدليل على ذلك أن البدو لا يستقرون في أماكن محددة، بل ينتقلون من مكان لآخر بحثاً عن الكأ والماء، فكانت تلك الأنهار وغيرها، ما رسم الخطوط العريضة لامتدادات المسالك البرية داخل الأقاليم.

أما في المناطق الجافة الصحراوية التي تشغل القسم الأكبر من آسيا العربية فتكون المياه المصدر الرئيس الجاذب للسكان، إذ تمثل العيون والينابيع أماكن إقامة المدن الموجودة في شبه جزيرة العرب، فأينما وجدت عين للماء تكونت المستوطنة

(١) المكان نفسه .

(٢) طه حمادي الحديثي، جغرافية السكان، الطبعة الثانية، مؤسسة دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، ٢٠٠٠، ص ٦٥٥.



البشرية وهكذا إلى أن تحددت اتجاهات المسالك البرية مع توزيع تلك المستوطنات كما هو الحال في واحات شبه جزيرة العرب.

إن نوع النشاط الاقتصادي الذي يمارسه الإنسان يحدد كثافة وحجم الحركة النقلية على المسالك البرية، إذ أن النقل أساساً هو عملية واسعة تشمل الربط بين مناطق الإنتاج والاستهلاك. وبذلك فهو يعد القاسم المشترك بينه وبين مختلف النشاطات والفعاليات الاقتصادية سواء كانت زراعية أو تجارية أو حرفاً يدوية. فضلاً عن قيامه بنقل المسافرين من مكان لآخر سواء كانت هذه الحركة النقلية تخص المسافرين بين مستوطنة بشرية وأخرى. أو الحركة التي تتم داخل المستوطنات البشرية^(١).

إن وجود حركة النقل على المسالك البرية في أي إقليم من اقاليم العالم المختلفة مكن وسهل للمجتمعات البشرية الحصول على حاجتها من مختلف مصادرها الأصلية وبذلك ظهر ما يسمى بالتجارة المحلية والتجارة الدولية. وأن التوزيعات المكانية للأنشطة الاقتصادية تتبدل تبعاً لتركيبة الطلب والإنتاج والنظام السياسي الاجتماعي للمنطقة بشكل خاص^(٢).

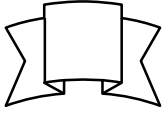
وفي إقليم الدراسة طغت العادات الاجتماعية على نمط النشاط الاقتصادي ومن هنا برز أسلوب من العيش الرعوي، حيث ينبت المرعى وتسام الأبل، وفي الأسلوب من العيش الرعوي الزراعي تفلح الأرض وتلقى البذور. وبالتالي هناك أسلوب من التنقل ومن الاستقرار من حياة البادية وحياة الحضر^(٣). ومما عزز صفات البدو الرئسية قابليتهم على الحركة السريعة التي تفوق قابلية المزارعين كثيراً، والتي جعلت من الممكن لعدد قليل من البدو أن يتغلبوا على فئات كبيرة من الجماعات المستقرة^(٤). ومنذ القدم وجزيرة العرب تشمل النوعين من السكان البدو

(١) يوسف محمد السلطان، سري محمود المدرس، عبد علي الخفاف، جغرافية النقل والتجارة الدولية، مطابع جامعة البصرة، البصرة، ١٩٨٨، ص ٥٤.

(٢) خليل إسماعيل محمد، أنماط الاستيطان الريفي في العراق، مطبعة الحوادث، بغداد، ١٩٨٢، ص ١٧٦.

(٣) شكري فيصل، المجتمعات الإسلامية في القرن الأول، دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٦٦، ص ١٧.

(٤) مجيد حميد عارف، تأثير البيئة والمناخ في مسارات الشعوب، مجلة دراسات الأجيال، العدد الأول، السنة السابعة، ١٩٨٧، ص ٨٠.



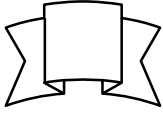
والحضر وقد كان الاشتغال بالزراعة والتجارة في أطراف الجزيرة العربية سبباً في إنعاش السكن في الوديان، مما سبب ظهور بيئات حضرية على شكل ممالك مزدهرة.

٢. المستوطنة البشرية:

إن حركة النقل فوق المسالك البرية أمر ضروري ساعد على تحديد بعض مواقع المستوطنات البشرية. إذ يلاحظ أنه بقدر ما تتسع خدمات النقل فوق المسالك بقدر ما تنتشط تلك المستوطنات العمرانية البشرية، هذا ومن المعروف أن شبكات المسالك البرية تحدد نوع النشاط الاقتصادي وتتحدد به، أي أن العلاقة المكانية بينهما متبادلة.

أن توزيع المستوطنات البشرية يأتي أحياناً بالصدفة وأحياناً أخرى بتخطيط مسبق لإقامتها. وتكون هذه المستوطنات على أنماط عديدة منها، المستوطنات الجبلية أو مدن الجبال وتوجد أيضاً مدن في مقدمات الجبال وتكون القواعد الأساسية في عبور العائق وكذلك تهيء مناطق داخل الجبال مواضع لقيام مدن صغيرة الحجم ومن الأمثلة على ذلك شقلاوة على سطح جبل سفين وكوسنجق عند جبال هيبه سلطان في العراق والطائف في جبال الحجاز وهناك مدن تقام عند ضفاف الأنهار، ومدن السهول مثل بغداد حيث تكون السهول من أنسب الأراضي لإنشاء المسالك النقلية، ومدن السواحل مثل البصرة^(١). ففي المناطق الجبلية تنشأ المدن عند مداخل الممرات أو خارجها إذ تكون بمثابة بوابة الدخول إلى بقية الأقاليم السهلية أو الصحراوية، فهي بذلك تمثل مدن نقلية، والبعض ينشأ على طول مجرى الأنهار وتتخذ شكلاً طويلاً كما في مدن العراق كما في واسط والعمارة والبصرة ومدن بلاد الشام مثل دمشق. في حين نجد البعض ينشأ حول العيون والينابيع وهو حال مدن جزيرة العرب، وهنا يكون للضوابط الطبيعية الدور الكبير في نشوئها وشكلها الهندسي.

(١) صبري فارس الهيتي، صالح فليح حسن، جغرافية المدن، الطبعة الثانية، ٢٠٠٠، ص ١٨٤-١٨٦.



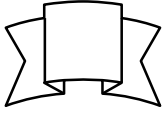
وهنا جملة ضوابط طبيعية يجب مراعاتها عند اختيار موضع المستوطنة البشرية^(١)، وهذه الحقائق تتمثل بما يأتي:

١. أن تكون في ممتنع من الأمكنة أما على هضبة متوعدة من الجبل وأما بأستدارة بحر أو نهر حتى لا يصل إليها أحد ألا بعد عبور جسراً أو قنطرة مثل العمادية في العراق وصنعاء في اليمن.
٢. أن يكون البلد على نهر أو بازائه عيون عذبة. مثل بغداد ومكة المكرمة.
٣. طيب الهواء للسلامة من الأمراض، مثل سامراء والطائف.
٤. طيب المراعي والاحتطاب، مثل مدينة الاحساء.
٥. القرب من المزارع لسهولة الحصول على الأقوات ومن ذلك الشجر للحطب والبناء، مثل البصرة.

وهكذا تجتمع الأوضاع التي يجب مراعاتها عند اختيار مواقع المستوطنة البشرية بين ضوابط طبيعية وبشرية واقتصادية وعسكرية وصحية، والحقيقة أن الآراء القديمة للمفكرين العرب أصبحت الأساس الذي تسير عليه الأمم والشعوب، فعندما تم تأكيد ضرورة جعل المدينة قريبة أو ملاصقة لمناطق الزراعة ومواد الأخشاب للحطب والبناء، وهذه في جميع الحالات مواد سريعة التلف كبيرة الحجم، لا يمكن نقلها مسافات بعيدة بكلفة اقتصادية، ولم تكن وسيلة النقل المعروفة والمستخدمة آنذاك سوى دواب الحمل، مما يعرض بعضها للتلف إذا طالت المسافة، ويتضح ذلك بشكل أكيد في أن تلك الحقيقة أصبحت أساس النقل في فترة لاحقة، حيث أن إنتاج المحاصيل سريعة التلف أصبح على مقربة من المدينة كما جعل ملاصقاً لها لتوفير الحطب وأخشاب البناء لسكانها بكلفة اقتصادية في وقت كانت فيه العربية واسطة النقل الوحيدة^(٢). وكانت إلى جانب ذلك أسباب كلها تهدف إلى تنشيط حركة النقل

(١) علي محمد المياح، أصالة الفكر الجغرافي العربي، ومنهجيته، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد الثاني والأربعون، الجزء الأول، ١٩٩٤، ص ١٢٠.

(٢) المكان نفسه.



ووسائله على اختلافها تحقيقاً لأغراض عديدة متباينة في الهدف متوحد في خلق المستوطنات البشرية، ومن هذه العوامل^(١).

١. العامل الحربي.

٢. العامل الإداري.

٣. العامل السياسي.

٤. العامل الديني.

١. العامل الحربي:

كان العامل الحربي ممثلاً في تمصير كل من البصرة سنة ١٤هـ، والكوفة ١٧هـ، في العراق والأجناد في الشام (أي مدن الشام: فلسطين، الأردن، قنسرين وحمص ودمشق). وكانت هذه الأمصار* من ضرورات الفتح في البداية، إذ لابد من إنشاء مراكز عسكرية للسيطرة على أوضاع البلاد، يلاحظ أن هذه المستوطنات جميعها على هامش الصحراء، إذ تكون هذه بمثابة ثكنات عسكرية فيكون سبب نشوئها عسكرياً.

٢. العامل الإداري:

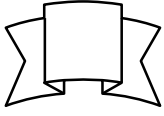
كان هذا العامل سبباً في نشأة مدينة واسط سنة ٨٤هـ، من قبل والي العراق الحجاج بن يوسف الثقفي، بعد أن لاحظ أن ليست هناك جدوى في التنقل في إقامته لإدارة الولاية بين الكوفة والبصرة، فرأى من حيث إدارة العراق أن يتخذ مكاناً وسطاً بين هاتين المدينتين، يكون مقراً لحكمه، ويؤمن منه السيطرة الكاملة عليهما، فكان السبب في نشوء بعض المدن هو لأغراض إدارية تسهل إدارة البلاد كما هي الحال في بعض مدن بلاد الشام مثل دمشق سنة ٤١هـ.

٣. العامل الديني:

يبرز أثر هذا العامل في قيام عدة مدن دينية في إقليم الدراسة ومنها العراق وهو بلد الأئمة الصالحين وبلد الأنبياء والصحابة، فحول مشهد الإمامين الحسين

(١) مصطفى عباس الموسوي، العوامل التاريخية لنشأة المدن العربية الإسلامية، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨٢، ص ٥٦-٥٨.

* شرح المصطلحات.



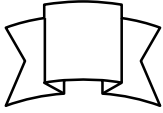
والعباس (عليهما السلام) نشأة مدينة كربلاء في حين كان ضريح الإمام علي (عليه السلام) سبباً في إقامة مدينة النجف (مشهد) قرب الكوفة، وحول قبري (الكاظمين) في بغداد ظهرت مدينة الكاظمية شمال بغداد، وعلى ضفة دجلة اليمنى^(١). وفي مقدمة المدن تأتي مكة المكرمة من شبه جزيرة العرب حيث كان لوجود البيت الحرام فيها العامل الرئيس وراء تطور نشوئها على مر العصور والأزمنة، وكذلك الحال بالنسبة ليثرب والتي عرفت بمجيء الإسلام بالمدينة المنورة وهي تحتضن قبر الرسول (صلى الله عليه واله وسلم). إن إقليم الدراسة غني بالتراث الديني فهو يحتوي على أكبر نسبة من المراكز التي تخص الرسل والأئمة والصحابه الصالحين، وكل هذه عوامل تدفع السكان إلى إقامة مستوطناتهم بالقرب منها لغرض الزيارة والتبرك والأمثلة السابقة ذكرت على سبيل المثال لا الحصر.

من ذلك يظهر لنا أن المسالك البرية تتأثر بعدة عوامل بشرية، فقد يخلق الإنسان المسلك من أجل تقدمه ورفاهيته، فاستطاع بها أن يخترق الصحراء عبر الدروب الصحراوية فكان يسير من نقطة لأخرى، حيث تتوفر المياه الباطنية في بعض الواحات والمناطق^(٢). كما حدد الموقع الجغرافي وسيلة نقل الإنسان، فالمراكز الحضرية القريبة من الأنهار أصبحت بالنسبة لها الوسيلة الرئيسة لحركة النقل كما أن الإنسان القريب من البحار أصبح اهتمامه موجهاً لإنشاء المرافئ، ومضطراً للخوض في متاهات البحار لغرض الاتصال والانتقال، أما الإنسان الذي لا يجد هذا أو ذاك فإنه بحكم الطبيعة الإنسانية يكون مضطراً إلى تبني دور الوسيط في النقل أو التجارة. أن نوع النشاط الاقتصادي الذي يمارسه الإنسان أو المجموعة البشرية يحدد كثافة وسرعة وحجم الحركة على مسالك النقل المختلفة، أن الحاجة للمسالك أصبحت أكثر أهمية ولاسيما بعد أن أصبح لدى الإنسان فائض في الإنتاج^(٣).

(١) المكان نفسه.

(٢) دولت صادق، وعلي البناء، وسنبل سيد، أسس الجغرافية العامة، الطبعة الخامسة، مكتبة الأنجلو المصرية، (بدون سنة طبع)، ص ٤٥١-٤٥٢.

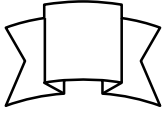
(٣) يوسف محمد السلطان، سري المدرس، عبد علي الخفاف، المصدر السابق، ص ٥٤.



فتحولت الكثير من محطات القوافل بمرور الزمن إلى مراكز تجارية متميزة كما سميت مسالك مهمة باسم التجارات التي تنقل بواسطتها فيبرز في المقام الأول المسلك الشهير باسم (طريق البخور)^(١). إذ ينقل البخور والعاج والتوابل من آسيا وأفريقيا عبر موانئ جنوب جزيرة العرب التي تقوم بدور الموزع بواسطة القوافل البرية، والمسلك الآخر وهو المعروف بـ (طريق الحرير)، من مدينة السلام إلى أقاصي خراسان ومنها إلى الصين^(٢). وبذلك فأن جملة الضوابط الطبيعية والعوامل البشرية تتحكم في اتجاهات المسالك البرية في إقليم الدراسة وبالتالي تؤثر في عناصر المسالك البرية من مسالك برية وواسطة نقلية ومحطات وتساعد على تطورها أو تدهورها.

(١) رضا جواد الهاشمي، تجارة القوافل، معهد البحوث والدراسات العربية، بغداد، (بدو سنة طبع)، ص ٢١-٨١.

(٢) أبو علي أحمد بن عمر ابن رسته، الأعلام النفيسة، ليدن-بريل، ١٨٩١، ص ١٦٣.



عناصر المسالك البرية:

يدور موضوع المناقشة في هذا الفصل حول أهم المسالك التي ربطت أجزاء آسيا العربية بعضها ببعض الآخر، وكذلك عن أهم الوسائط التي استخدمت فضلا عن أهم المحطات التي كانت تتوقف عندها رحلات القوافل في تلك الحقبة الزمنية المنصرمة. وكما تحدثنا في الفصل السابق عن الضوابط الطبيعية التي تميزت بها منطقة الدراسة من تنوع في صورها الطبيعية من جبال وهضاب وسهول وصحاري. هذا التنوع انعكس أثره على طبيعة المسالك المستخدمة من حيث السعة والنوع كل حسب البيئة الطبيعية التي يتخللها، ومما يزيد هذا التنوع الموقع الفلكي لإقليم البحث، والذي انعكس أثره على طبيعة الظروف المناخية السائدة والتي حددت أوقات الرحلات ومواسمها... ولم ينعكس أثر هذا التنوع على المسالك البرية فحسب بل امتد تأثيره ليشتمل الوسائط المستخدمة للنقل وكذلك عدد المحطات التي تتوقف عندها رحلات القوافل البرية وعلى ضوء ما تقدم سنناقش ما يأتي:-

أولاً: المسالك البرية (الطرق)

ثانياً: الوسائط النقلية.

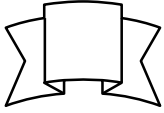
ثالثاً: المحطات.

أولاً: المسالك البرية (الطرق):

المسلك هو الطريق، ونقول سلكت الطريق^(١). وقال رسولنا الكريم (صلى الله عليه وآله وسلم): (من سلك طريقاً يطلب فيه علماً سلك الله به طريقاً من طرق الجنة)^(٢). وتتصل ظاهرة المسالك والنقل اتصالاً وثيقاً بتاريخ الشعوب والمجتمعات وتطورها وتؤثران كثيراً في مظاهر الوسط الطبيعي والبيئة الجغرافية

(١) أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور، لسان العرب، المجلد الثاني، دار صادر، بيروت، ١٩٥٥، ص ١٨٨.

(٢) أبو عبيد الله بن يزيد القزويني ابن ماجه، سنن ابن ماجه، الطبعة الأولى، المكتب الإسلامي، بيروت، ١٩٦٠، ص ١٧.



التي يمر بها هذا المسلك أو ذاك، فقد رافقت هاتان الظاهرتان الإنسان منذ القدم، أي منذ مرحلة الجمع والالتقاط^(١).

لقد عرف الإنسان المسالك البرية منذ بدأ تجواله وغزواته ورحلاته وهجراته التجارية، فسلك الدرب راجلاً ثم سلكها على ظهور الحيوانات أو راكباً عربة تجرها الحيوانات أيضاً^(٢). ومنذ أقدم العصور وفي كل الظروف والبيئات التي عاش فيها الإنسان، كان لزاماً عليه التحرك والانتقال من مكان لآخر بحثاً عن الغذاء ومنذ القدم فقد شغف الإنسان بالترحال ووسع نطاق انتقاله وتجواله وحركته للبحث فاندفعت المجموعات البشرية للبحث عن بيئات وأراضي جديدة لتأمين الغذاء للعدد المتزايد من السكان^(٣).

فالإنسان بحكم طبعه مدفوع إلى الحركة والتجوال منذ ظهوره على وجه البسيطة، وعلى الرغم من استقراره على الأرض واتخاذ مسكنها عليها بسبب رغباته التي تحفزها من أجل الحصول على أرض أوسع فالأرض وحدها مصدر جميع مقومات الحياة^(٤). وقد تكون الحركة البشرية المبنية على الدوافع الشخصية عن رغبة الإنسان في البقاء اختيارية سلمية أو قد تكون اضطرارية خارجة عن إرادته لكنها في كلتا الحالتين ظاهرة طبيعية إنسانية^(٥).

ومن نتائج غلبة الطبيعة الصحراوية على أرض جزيرة العرب، أن أنحصر امتداد شرايين النقل فيها في أماكن خطتها لطبيعية بنفسها للإنسان، فجعلتها تسير بمحاذاة الأودية ومواقع المياه والآبار وهي السبل الوحيدة التي يستطيع المسافر ورجال القوافل أن يستريحوا في مواقع منها، ويحملوا منها الماء، وتنتهي رؤوس هذه المسالك بالعراق وبلاد الشام في الشمال وباليمن وبموانئها في الجنوب ولها مراكز اتصال بالمسالك الطولية الممتدة من الشمال إلى الجنوب في الغالب وقد أقيمت في

(١) ساطع محلي، النقل والمواصلات، دمشق، ١٩٧٤، ص ٧.

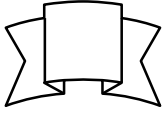
(٢) دولت صادق، وعلي البناء، سنبل سيد، المصدر السابق، ص ٤١٥.

(٣) يوسف محمد السلطان، وسري محمود المدرس، عبد علي الخفاف، المصدر السابق، ص ١٥—١٦.

(٤) سعدي علي غالب، جغرافية النقل والتجارة، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، العراق، ١٩٨٧،

ص ٢٣.

(٥) ساطع محلي، المصدر السابق، ص ٨٠.



مواقع من هذه المسالك مواقع سكنى ذات مياه من عيون وآبار، عاشت ونمت بفضل نعمة المياه هذه، فصارت منازل مريحة لرجال القوافل وفي العقد الحساسة من هذه المسالك نشأت المستوطنات^(١).

وكذلك مواطن السكنى القديمة انتشرت في أماكن متباعدة بعضها عن الآخر في الغالب، فكان لهذا التوزيع أثر كبير في الحياة الاجتماعية والحياة السياسية والعسكرية، وما المسالك الحالية التي يسلكها الناس اليوم إلا بقية من بقايا تلك المسالك القديمة التي ربطت أجزاء الجزيرة بعضها ببعض، كما ربطت الجزيرة بالعالم الخارجي^(٢).

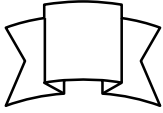
وحين بلغت الدولة العربية الإسلامية أقصى اتساعها في أيام بني العباس وتحديدًا في عام (٣٣٤هـ) أنشئ نظام محكم للمسالك مركزه بغداد، فكانت المسالك الآتية من أقاصي الشرق تعبر دجلة متجهة شطر الحجاز لأداء فريضة الحج، وكانت أشهر المسالك العامة مسالك عرفت بأهميتها التجارية ومنها مسلك خراسان العظيم الضارب إلى الشرق والمعروف، باسم (طريق الحرير). وهو الذي يربط بغداد بمدن ما وراء النهر التي في تخوم الصين (شكل ٧) فضلاً عن مسلك آخر إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة وهو درب زبيدة الذي يبدأ من بغداد، وكذلك مسلك آخر وهو درب البصرة-مكة المكرمة^(٣).

وهنا لا بد من التمييز ما بين المسالك ووظائفها فمسالك البريد التي كانت منتشرة في أرجاء الدولة العربية الإسلامية هي مسالك مطروقة يومياً من قبل عمال البريد، لكنها تتحول في أوقات الحج من كل سنة إلى خدمة الحجيج أيضاً. وفي أوقات الأزمات والحروب تخدم تحركات خطوط الجيش وقطاعاته وتخدم مصالح البريد الحربي أيضاً وبشكل ممتاز وقد ساعد اهتمام الدولة بتلك المسالك البريدية من

(١) جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٦٨، ص ٢٢٠.

(٢) المكان نفسه.

(٣) كي لسرتنج، بلدان الخلافة الشرقية، ترجمة: بشير فرنسيس وكوركيس عواد، مطبعة الرابطة، بغداد، ١٩٥٧، ص ٢٢-٢٥.



توفير المياه على طول امتداداتها وبناء الجسور على سهولة ارتياد تلك المسالك حتى من قبل قوافل التجارة أيضاً، فليس هناك مسالك خاصة بالحج أو بالجيش وإنما جميعاً تدخل تحت مصطلح مسالك البريد، وكذلك الحالة لبعض مسالك التجارة فمسلك الحرير الشهير هو في الأصل مسلك بريدي يوصل إلى أقاصي خراسان ومنها إلى الصين*.

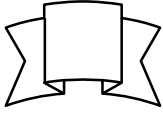
لقد كانت وسائل الاستدلال التي اتبعتها التجار العرب والمسافرون للاهتداء بواسطتها في أثناء رحلاتهم في البحار أو المسير على المسالك البرية الطويلة، هي الشمس والقمر والنجوم، من حيث تحركاتها في مداراتها الثابتة في السماء. (١) وهو الذي جعل لكم النجوم لتهتدوا بها في ظلمات البر والبحر (٢). حيث كان صاحب كل قافلة يعلم رجاله ومساعديه ويوقفهم على النجوم ويثبتهم على منازل الكواكب وجهات الآفاق ودرب المجيء والعودة، وذلك نظراً لعدم اكتشاف البوصلة (الابرة المغناطيسية) ومعرفتها في القرن الثاني والثالث الهجريين وحتى القرون التالية أيضاً، وكذلك استخدموا أيضاً أنواعاً من الطيور لمعرفة المسالك والتأكد من سلامتها قبل البدء بالرحلة كالحمام الزاجل، وذلك لما يتصف به من الاستدلال وثبات الحفظ، وكذلك فقد استخدم أصحاب القوافل التجارية على المسالك البرية الأدلاء العارفين بالمسالك والمسافات بين المنازل ومواضع المياه، وكثيراً ما كان الاعتماد في القوافل التجارية البرية على الجمال المسنة والعارفة للمسالك البرية وذلك لكثرة تردها على المسالك (٢).

ونظراً للتوسع العظيم الذي بلغته المسالك البرية بتفرعاتها الكثيرة في القرن الثالث الهجري، سنخص بالذكر المسالك الرئيسية، ونبتدأ بالمسالك المتفرعة من بغداد. (شكل ٧).

* للمزيد من التفاصيل حول وظائف المسالك مراجعة الفصل الرابع، ص ١٢٩.

(١) سورة الأنعام، آية: ٩٧.

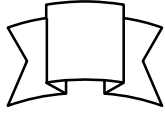
(٢) محمد صديق حسن، تجارة العراق مع بلدان المشرق في القرنين الأول والثاني الهجري، جامعة الموصل، كلية الآداب، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٨٥، ص ١٣٠.



شكل (٧)

أهم مسالك العالم العربي في القرن الرابع الهجري*

* ضياء الدين علوي، الجغرافيا العربية في القرنين التاسع والعاشر الميلاديين، ترجمة: عبد الله يوسف الغنيم وطه محمد جاد، الكويت ١٩٨٠، ص ١٩٢.



١. مسالك العراق.

أ. مسلك بغداد-الموصل:

يعد هذا المسلك واحداً من أهم المسالك الداخلية للعراق والتي تربط بين بغداد والموصل، حيث يبدأ هذا المسلك من بغداد وينتهي إلى الشمال باتجاه الموصل والجزيرة يبدأ المسلك من بغداد إلى البرزان^(١) بمسافة ٤ فراسخ (٢٤ كم)*. ثم إلى عكبرا، ٥ فراسخ (٣٠ كم)، ثم إلى باحشا ٣ فراسخ (١٨ كم)، ومنها إلى القادسية^(٢) ٧ فراسخ (٤٢ كم)، ثم إلى سر من رأى (سامراء) ٣ فراسخ (١٨ كم)^(٣)، ثم إلى جبلتنا ٩ فراسخ (٥٤ كم)، ثم إلى السودقانية ٥ فراسخ (٣٠ كم)، ثم إلى بارما^(٤) ٥ فراسخ (٣٠ كم)^(٥)، ومنها إلى السن^(٦). وبها الزاب الأصغر ٥ فراسخ (٣٠ كم)، ثم إلى الحديثة^(٧)، وبها الزاب الأكبر ١٢ فرسخا (٧٢ كم)، ثم إلى بني طميان ٧ فراسخ^(٨) (٤٢ كم)، ومنها إلى مدينة الموصل ٧ فراسخ^(٩) (٤٢ كم)، أي أن المجموع الكلي (٣٢٢ كم) وذلك بجمع الفراسخ البالغة (٧٢ فرسخا).

(١) شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي البغدادي الحموي، معجم البلدان، الجزء الأول، دار صادر، بيروت، ١٩٦٨، ص ٣٧٥.

* قالترهتس، المكايل والأوزان الإسلامية، ترجمة: كامل العسلي، منشورات الجامعة الأردنية، عمان، ١٩٧٠، ص ٩٤-٩٥، الفرسخ=٣ أميال=٦ كم، حيث أن الميل=٢ كم.

(٢) ياقوت الحموي، الجزء الرابع، ص ١٤٢، ٢٩٣.

(٣) شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أحمد المعروف بالبشاري المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، الطبعة الثانية، بريل، ليدن، ١٩٠٦، ص ١٣٤-١٣٥.

(٤) ياقوت الحموي، الجزء الأول، المصدر السابق، ص ٣٢٠.

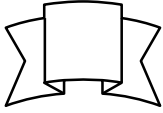
(٥) أبو الفرج قدامة بن جعفر بن زياد البغدادي، الخراج وصناعة الكتابة، شرح وتعليق محمد حسين الزبيدي، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨١، ص ١١٢.

(٦) أبو القاسم محمد بن علي النصيبي ابن حوقل، صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، بدون سنة طبع، ص ٢٠٣.

(٧) ياقوت الحموي، الجزء الثاني، ص ٢٣٠.

(٨) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ١١٢.

(٩) ياقوت الحموي، الجزء الخامس، ٢٨٨.



وهذه القياسات جاءت مطابقة لما هو في الوقت الحاضر حيث أن طول المسلك في الفترة الحالية (٢١ كم)^(١).

ومن ثم يستمر هذا المسلك التجاري من مدينة الموصل إلى بلد على بعد مرحلة (٣٧.٥ كم) ومن ثم إلى نصيبين^(٢)، ٣ مراحل (١٢.٥ كم) ومنها إلى رأس العين^(٣)، ٣ مراحل (١٢.٥ كم) ومن رأس العين يتشعب المسلك إلى فرعين إحداهما يسير إلى الرقة بـ ٤ أيام (٥٠ كم)، والثاني من رأس العين إلى حران^(٤)، بـ ٣ أيام (١٢.٥ كم)، ومنها يسير المسلك إلى الرها بـ ١ يوم (٣٧.٥ كم) ومسلك آخر من الرها إلى سميساط بـ ١ يوم (٣٧.٥ كم)، ومن حران إلى الرقة ٣ أيام (١٢.٥ كم)^(٥). (شكل ٨).

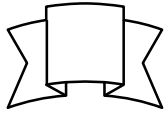
(١) سعدي علي غالب، المصدر السابق، ص ١٧١.

(٢) ياقوت الحموي، الجزء الخامس، المصدر السابق، ص ٢٨٨.

(٣) المصدر نفسه، الجزء الثالث، ص ١٤.

(٤) المصدر نفسه، الجزء الثاني، ص ٢٣٥.

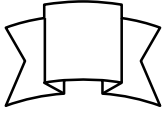
(٥) ابن حوقل، المصدر السابق، ص ١٩٠.



شكل (٨)

مسلك بغداد-الموصل في القرن الرابع الهجري*

* إبراهيم شوكت، تحقيق الجزيرة والعراق، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد الثالث والعشرون، ١٩٧٣،
(ملحق بالبحث دون ترقيم).



ب. مسلك بغداد-واسط-البصرة:

من بغداد إلى كِلْواذى ٢ فرسخ (١٢ كم)، وإلى المدائن ٥ فراسخ (٣٠ كم)، وإلى سيب بني كوما ٧ فراسخ (٤٢ كم)، وإلى النعمانية ٤ فراسخ (٢٤ كم) وإلى جبل ٥ فراسخ (٣٠ كم)، وإلى نهر سابس ٧ فراسخ (٤٢ كم)، وإلى قم الصلح ٥ فراسخ (٣٠ كم)، وإلى واسط ٧ فراسخ (٤٢ كم)، فذلك من واسط إلى مدينة السلام ٤٢ * فرسخا (٢٥٢ كم)^(١). وهذا ينطبق تقريبا على المسافة الحالية بين بغداد والكوت (٢٨٥ كم)، (شكل ٩). ومن واسط يسير المسلك إلى الرصافة (أي رصافة واسط) ١٠ فراسخ (٦٠ كم) ومنها إلى القطر ١٢ فرسخا^(٢) (٧٢ كم)، وثم إلى نهر المعقل ٦ فراسخ (٣٦ كم) ومنها إلى مدينة البصرة ٤ فراسخ (٢٤ كم)، فمن واسط إلى البصرة ٣٢ * فرسخا (١٩٢ كم)، أي ٥ مراحل تقريبا (١٨٧.٥ كم)^(٣)، وبذلك تكون المسافة من بغداد إلى البصرة ٧٤ * فرسخاً (٤٤٤ كم) وهذه المسافة تختلف عما هي عليه الآن بسبب تحويل الطريق الحديث وإطالته لخدمة مراكز استيطانه حديثة لم تكون موجودة آنذاك خلال فترة الدراسة. (شكل ٩).

هـ. مسلك - واسط-الكوفة:

ترتبط واسط بالكوفة بواسطة المسلك البري المار بالكوفة عبر الفرات ثم مسلك البطائح إلى واسط، وتم تقدير المسافة لهذا المسلك بـ ٦ مراحل (٢٢٥ كم)^(٤). (شكل ٩).

* علما ان المسافة التي ذكرت في المصدر الاصلي تذكر بانها (٥٠ فرسخاً / ٣٠٠ كم).

(١) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ١٨.

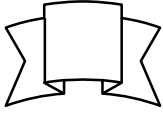
(٢) المصدر نفسه، ص ٨٨.

* علما ان المسافة التي ذكرت في المصدر الاصلي تذكر بانها (٥٠ فرسخاً / ٣٠٠ كم) أي ٥ مراحل / ٣٠٠ كم.

(٣) الاصطخري، المصدر السابق، ص ٧٩.

* علما ان المسافة التي ذكرت في المصدر الاصلي تذكر بانها ١٠٠ فرنج / ٦٠٠ كم .

(٤) المصدر نفسه ، ص ٧٩.



و. مسلك واسط-البصرة:

من واسط إلى الرصافة ١٠ فراسخ (٦٠ كم)، وإلى القطر ١٢ فرسخا (٧٢ كم)، وإلى نهر معقل ٦ فراسخ (٣٦ كم)، وإلى مدينة البصرة ٤ فراسخ (٢٤ كم)، فذلك من واسط إلى البصرة ٣٢* فرسخا (٩٢ كم)^(١). (شكل ٩).

ز. مسلك بغداد-الكوفة-الحجاز واليمن:

يبدأ المسلك من بغداد إلى جسر كوئي على نهر الملك ٧ فراسخ (٤٢ كم)، ومنها إلى قصر ابن هبيرة ٥ فراسخ (٣٠ كم)، وثم إلى سوق أسد ٧ فراسخ (٤٢ كم)، ومنها إلى شاهي ثم إلى الكوفة ٥ فراسخ (٣٠ كم)، فمن بغداد إلى الكوفة ٣١ فرسخا (١٨٦ كم)، ومن الكوفة إلى القادسية ٥ أميلا (٣٠ كم)^(٢)، ومنها إلى العذيب ٦ أميال (١٢ كم)، وثم إلى برك ٤ أميلا (٢٨ كم)، ومنها إلى القرعاء، وفيه آبار ٣٢ ميلا (٦٤ كم)، ومنها إلى واقصة ٢٤ ميلا (٤٨ كم)، ومنها إلى العقبة، وفيها آبار ومنزل^(٣).

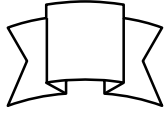
* علما ان المسافة التي ذكرت في المصدر الاصلي تذكر بانها ٥٠ فرسخا/ ٣٠٠ كم.

(١) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ٨٨.

(٢) ابو القاسم عبيد الله بن عبد الله ابن خرداذبه، المسالك والممالك، نشر: دي غويه، بريل-لیدن، ١٨٨٩هـ،

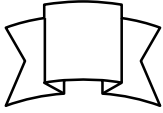
ص ١٢٥.

(٣) ابن رسته، الاعلاق النفيسة، ص ٤٠.



شكل (٩)

مسلك بغداد-واسط-البصرة في القرن الرابع الهجري



ومن العقبة إلى القاع وثم إلى زباله وهي كثيرة الماء ٢٤ ميلاً (٤٨ كم) ثم إلى الشقوق ٢٠ ميلاً (٤٠ كم)، ثم إلى البطان ٢٩ ميلاً (٥٨ كم) ثم إلى بردين ٤ ميلاً (٢٨ كم) ومنها إلى الثعلبية، وهي ثلث المسلك فيها برك ٢٩ ميلاً (٥٨ كم) ومنها إلى المهلبية ٤ ميلاً (٢٨ كم)، ثم إلى الخزيمية^(١). وسوان ٣٢ ميلاً (٦٤ كم) ومنها إلى الأجر ٢٤ ميلاً (٤٨ كم) وثم إلى فيد ٣٦ ميلاً (٧٢ كم) ومنها إلى توز ٣٣ ميلاً (٦٦ كم)، وثم إلى سميراء ٦ ميلاً (٣٢ كم)، وإلى الحاجز ٢٣ ميلاً (٤٦ كم)، وإلى معدن النقرة ٢٧ ميل (٥٤ كم)، حيث يلتقي مع المسلك الممتد من البصرة إلى المدينة بحوالي ١٨ مرحلة. (٦٧٥ كم)^(٢).

ومن معدن النقرة يتفرع المسلك الموصل إلى المدينة المنورة عن طريق بطن نخلة، وأما إلى مدينة مكة المكرمة فعن طريق مغيثة الماوان^(٣). ٢٧ ميلاً (٥٤ كم) ومنها إلى الريدة ٤ ميلاً (٨ كم) وثم إلى بني سليم ٩ ميلاً (٣٨ كم) وثم إلى العمق ٦ ميلاً (٥٢ كم) ثم إلى أفاعية ٣٢ ميلاً (٦٤ كم)، ثم إلى المسلح ٣٤ ميلاً (٦٨ كم) ومنها إلى الغمرة ٨ ميلاً (٣٦ كم)، ومنها إلى ذات عرق وهي كثيرة الماء ومنها يقع الاحرام بـ ٦ ميلاً (٥٢ كم) وكان هذا المسلك ينشط بالحركة التجارية في موسم الحج^(٤). وينقل بواسطته المصنوعات المشرقية إلى الحجاز باعتبار الكوفة والبصرة مركزين مهمين لتجارة الترانسيت بين المشرق ومنطقة الحجاز^(٥). كما أن هذا المسلك كان متصلاً بين مكة المكرمة واليمن وذلك إلى حاضرتها صنعاء عبر العديد من المواضع والقرى التي أشار إليها أحد البلدانيين ولكنه لم يذكر المسافات بين تلك المواضع^(٦). إن المسافة بين مكة المكرمة وصنعاء وزبيد ٢٠ مرحلة (٧٥٠ كم)^(١).

(١) ابن رسته، المصدر السابق، ص ٤٢.

(٢) الاصطخري، المصدر السابق، ص ٢٧.

(٣) أحمد بن أبي يعقوب بن واضح الكاتب اليعقوبي، البلدان، ليدن، بريل، ١٨٩١، ص ٣١٢.

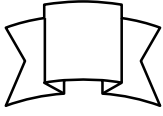
(٤) لغدة الحسن بن عبد الله الاصفهاني، بلاد العرب، تحقيق: حمد الجاسر وصالح العلي، منشورات دار

اليمامة، الرياض، ١٩٦٨، ص ٣٣١.

(٥) صالح أحمد العلي، التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الأول الهجري، الطبعة الأولى،

مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٥٣، ص ٢٥١.

(٦) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ٨٥.



وتم اتصال هذا المسلك مع المسلك الممتد من البصرة إلى مكة المكرمة ومنها إلى مصر^(٢). ويضاف إلى ذلك أنه كانت هناك مسالك تجارية برية كانت تمتد من البصرة إلى الحجاز والاتصال بمسلك الجادة^(٣). في منطقة معدن النفرة إلى مكة المكرمة، وكذلك مسلك تجاري بري آخر كان يمتد من البصرة إلى اليمامة. في شرق الجزيرة العربية ومنها إلى سائر نواحي المنطقة المحاذية للخليج العربي وشرق الجزيرة العربية عامة^(٤).

ن. مسلك بغداد-الكوفة-الشام:

من بغداد إلى الكوفة (الحيرة) ومنها إلى القطقطانة^(٥). ومنها إلى البقعة ثم إلى الأبيض ومنها إلى الجوشي وإلى الجمع ومنها إلى الخطي^(٦). ثم إلى الجبة ثم إلى القلوفي ومنها إلى الرواري ثم إلى الساعدة ثم إلى البقيعة ومنها إلى الاعناك ومنها إلى أذرعات ثم إلى منزل ومنها إلى دمشق^(٧). وجاء وصف هذا المسلك كما هو مدون دون ذكر الأطوال والمسافات من قبل الجغرافيين، وقد ذكر أن هناك مسلكاً من الأنبار إلى الرقة بمسافة ٢٠ يوماً (٧٥٠ كم)^(٨). (شكل ١٤).

ل. مسلك بغداد-حلوان:

من مدينة بغداد شرقاً إلى مدينة النهروان ٤ فراسخ (٢٤ كم)، ومن النهروان إلى دير بارما ٤ فراسخ (٢٤ كم)، ومن بارما إلى الدسكرة ٨ فراسخ (٤٨ كم)، ومنها إلى جلولاء ٧ فراسخ (٤٢ كم)، ومنها إلى خانقين ٩ فراسخ (٥٤ كم)، ثم إلى قصر شيرين ٦ فراسخ (٣٦ كم) ومن قصر شيرين إلى مدينة حلوان ٥ فراسخ (٣٠ كم). ومن أراد شهرزور سار في قصر شيرين إلى دير کران ٢ فرسخ (١٢ كم) ومن دير کران إلى

(١) إبراهيم شوكة، جزيرة العرب من نزهة المشتاق للشريف الادريسي، مجلة المجمع العلمي العراقي، العدد الحادي والعشرون، ١٩٧١، ص ٣٠.

(٢) المقدسي، المصدر السابق، ص ٢٤٩.

(٣) ابن خرداذبة، المصدر السابق، ص ١٥١، ١٣١.

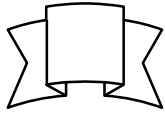
(٤) الأصفهاني، المصدر السابق، ص ٣١٤.

(٥) (٥) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الرابع، ص ٣٧٤.

(٦) المصدر نفسه، الجزء الثاني، ص ٣٧٨.

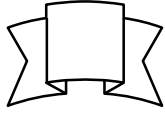
(٧) ابن خرداذبة، المصدر السابق، ص ٩٩.

(٨) ابن حوقل، المصدر السابق، ص ١٩٠.

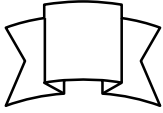


مدينة شهرزور ١٨ فرسخا (١٠٨ كم) وبين حلوان وشهرزور ٤٥ ميلا (١٠٨ كم) وهي
٩ سكك^(١). (شكل ١٠).

^(١) إبراهيم شوكة، تحقيق الجزيرة والعراق، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد الثالث والعشرون، ١٩٧٣،
ص ٣٩-٤٠.



شكل (١٠)
مسلك بغداد - حلوان



ف. مسلك بغداد-اليمامة:

وهو المسلك الأقصر الذي يربط اليمامة بالعراق ولا يوجد مسلك آخر بين اليمامة والعراق يمر بغير النجاج، إلا إذا عرج المسافر على بريده ومنها إلى فيد، ومنه إلى الحيرة ولكن المسافر إذا سلك هذا المسلك يكون قد قام بالتفافه كبيرة يبلغ طولها ٨ مراحل أي ٣٠٠ كم، هو في غنى عنها، إذا أراد الحركة من اليمامة والتوجه إلى العراق^(١). فضلاً عن إلى ذلك فإن للعراق ثلاثة اتصالات مع داخل الجزيرة العربية تتمثل بحايل وبريدة والرياض^(٢). (شكل ١١).

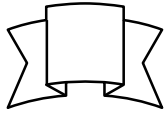
ي. مسلك البصرة-البحرين:

ومن البصرة إلى البحرين على الجادة ١١ مرحلة (١٢٠.٥ كم) وليس في طريق الساحل ماء وهو نحو من ١٨ مرحلة (٦٧٥ كم) في قبائل العرب ومياهم محمولة معهم، وهو مسلك غير انه مخوف^(٣). يتضح من ذلك أن هذا المسلك يسير بمحاذاة الساحل فهو مسلك ساحلي لكنه يفتقر لوجود الآبار والبرك اللازمة للتجهيز القوافل باحتياجاتها من المياه، لذا فإن المسافرين ورجال القوافل يضطرون إلى التزود بالمياه الكافية للقيام برحلة معينة، وهو مسلك غير آمن من حيث تعرضه للهجمات من قبل اللصوص وقطاع الطرق والقراصنة.

(١) طه الهاشمي، خالد بن الوليد في العراق، مجلة المجمع العلمي العراقي، الجزء الأول، المجلد الثالث، ١٩٥٤، ص ٧٢.

(٢) إبراهيم، شريف، الموقع الجغرافي للعراق وأثره في تاريخه العام حتى الفتح الإسلامي، الجزء الأول، مطبعة شفيق، بدون سنة طبع، ص ٢٢١.

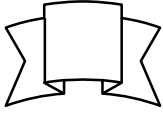
(٣) إبراهيم شوكة، تحقيق الجزيرة والعراق، المصدر السابق، ص ٤٩.



شكل (١١)

مسالك البادية في القرن الرابع الهجري*

* طه الهاشمي، خالد بن الوليد في العراق، مجلة المجمع العلمي العراقي، الجزء الأول، المجلد الثالث، ١٩٥٤، بدون رقم صفحة ملحق بالبحث.



ش. مسلك البصرة-اليمامة:

من البصرة إلى الكاظمية ٢مرحلة (٧٥كم) ومنها إلى القرى ٣مراحل (١٢.٥ كم)، ومنها إلى طخفة ١مرحلة وكذلك إلى الصمان، ثم ٥مراحل (٨٧.٥ كم) إلى جب التراب، و ٣مراحل (١٢.٥ كم) إلى سليمة ثم إلى النباك، ثم إلى اليمامة، فذلك ١٥ مرحلة (٥٦٢.٥ كم) وكذلك بين اليمامة ومكة المكرمة ٥ مرحلة^(١). (٥٦٢.٥ كم). (شكل ١٢).

المسالك بين العراق وبلاد الشام:

ظلت بلاد الشام تحتفظ بأهميتها التجارية مع العراق (مركز الخلافة الإسلامية أيام العباسيين) والأقاليم التابعة، مما أدى إلى نمو مدنها الواقعة على خطوط السير بالنسبة لحركة القوافل البرية والساحلية ذات المواصفات التجارية، بسبب النشاط الاقتصادي المهم الذي تميزت به الشام، إذ اشتهرت بالزراعة لمختلف المحاصيل، كذلك تميزت بصناعة المنسوجات ووجود المعادن، وكانت تصدر العديد من هذه المواد إلى العراق والأقاليم المجاورة من الحبوب (القمح، الشعير) وغيرها من المواد^(٢). وكانت صادراتها من الحبوب تنقل إلى شبه الجزيرة العربية^(٣). كما اشتهرت بزراعة الزيتون في أكثر المناطق^(٤). وكان يصدر إلى العراق القوارب التي كانت تسير في الفرات إلى بغداد ومنها إلى بقية المدن والمناطق في العراق^(٥). وكانت تصدر الورق، وتعد دمشق وطبرية من مراكز صناعته وتصديره، كما تصدر وجميع الفواكه والثمار بأنواعها^(٦).

(١) أبي عبيد البكري، جزيرة العرب من كتاب المسالك والممالك، تحقيق: عبد الله يوسف الغنيم، الطبعة الأولى،

المطبعة العصرية، الكويت، ١٩٧٧، ص ٥٠.

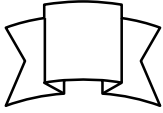
(٢) الاصطخري، المصدر السابق، ص ٤٦، ٧٥.

(٣) اليعقوبي، المصدر السابق، ص ٢٥٠.

(٤) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٦٢-١٧٤.

(٥) اليعقوبي، المصدر السابق، ص ٢٥٠.

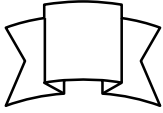
(٦) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٨٠-١٨١.



شكل (١٢)

مسلك البصرة-اليمامة في القرن الرابع الهجري* .

* عبد العليم عبد الرحمن خضر، مفاهيم جغرافية في القصص القرآني، الطبعة الأولى، دار الشروق، ١٩٨١، ص١٦٢.



ارتبطت بلاد الشام مع العراق بمسلكين رئيسيين هما:
الأول: يبدأ من بغداد باتجاه الأنبار مع الضفة الغربية لنهر الفرات عبر الصحراء إلى دمشق.

الثاني: من بغداد عبر أراضي الجزيرة (حلقة اتصال) إلى الموصل ومنها إلى سنجار، حلب دمشق^(١).

أ. مسلك بغداد-الشام-عبر الفرات مروراً بهيت، الرقة:

وهو مسلك يمر عبر البادية الواقعة بين العراق وبلاد الشام ولذلك فهو مسلك صعب الحركة والانتقال في شرق الشام^(٢)، فقديمًا سلكه التجار على ظهر الدواب، ولا بد من المرور بتدمر إذا كانت وجهتهم بلاد الشام، لذا ازداد عدد المسالك التي تمر بتدمر في الذهاب والأياب^(٣)، وتحولت تلك المدينة بفضل المسالك التجارية إلى قلب مملكة مترامية الأطراف تستحوذ على شبكة واسعة من مسالك النقل التي كانت تمتد إلى الشمال من صحراء شبه الجزيرة العربية وبادية الشام^(٤).

يبدأ المسلك من دار السلام إلى السلمين ٤ فراسخ^(٥) (٢٤ كم) ثم إلى الأنبار ٨ فراسخ (٤٨ كم) وهي مدينة عامره أهله كثيرة النخل والزروع الجيدة والأثمار والأسواق الحسنة على شرقي الفرات^(٦)، ومن الأنبار مسلك تخرج من (البجس) في البرية فيلتقي عند الرب مع المسلك المستقيم من الأنبار ومنها إلى الرب ٧ فراسخ (٤٢ كم)^(٧)، وهي مدينة عامرة كبيرة، ذات قرى وبساتين عامرة ممتدة^(٨). ومن الرب

(١) أبو جعفر محمد بن جرير الطبري، تاريخ الرسل والملوك، تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم، الطبعة لثالثة، الجزء الخامس دار المعارف، مصر، ١٩٧٩، ص ٦٠.

(٢) صالح درادكة، البريد وطرق المواصلات في بلاد الشام في العصر العباسي، المؤتمر الخامس لتاريخ بلاد الشام، عمان، ١٩٩٢، ص ٢٠٦.

(٣) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الثاني، ص ١٨.

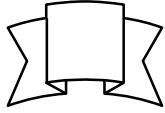
(٤) صالح أحمد العلي، محاضرات في تاريخ العرب، الطبعة الثانية، دار الكتب، جامعة الموصل، ١٩٨١، ص ٤٦-٤٧.

(٥) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ١١٥.

(٦) ابن حوقل، المصدر السابق، ص ٢٠٥.

(٧) قدامة بن جعفر، المصدر نفسه، ص ١١٥-١١٦.

(٨) إبراهيم شوكة، تحقيق الجزيرة والعراق، المصدر السابق، ص ٥٠٢.



إلى هيت ١٢ فرسخاً (٧٢ كم)^(١). وتسمى قديماً (إدو) أي عيون الغار التي تقع على الضفة اليمنى من الفرات^(٢). وهي بلدة متوسطة عن غربي الفرات، وعليها حصي وهي أعمر المدن، وتحاذي تكريت في الحد الغربي من العراق^(٣). وأدت هيت دوراً في الأحداث السياسية والعسكرية في التاريخ الإسلامي وسميت بذلك لأنها في هوة من الأرض^(٤). ومن هيت إلى الناووسة ٧ فراسخ (٤٢ كم)^(٥) ومنها إلى ألوسة ٧ فراسخ (٤٢ كم)، على نهر الفرات^(٦). ومن ألوسة إلى الفحيمة ٦ فراسخ (٣٦ كم)، ومن الفحيمة إلى النهاية ١٢ فرسخاً (٧٢ كم)، في البرية وعلى الفرات وهي مسلك البرية ٦ فراسخ (٣٦ كم) ومن النهاية إلى الدازقي ٦ فراسخ (٣٦ كم)، ومن الدازقي إلى الفضة ٦ فراسخ (٣٦ كم).

ومن الفضة يفترق المسلك إلى فرعين منه على البر والآخر على الفرات^(٧). الفرات^(٧). فأما المسلك المار مع الفرات من الفضة فيتجه إلى وادي السباع. وإلى خليج ابن جميع ٥ فراسخ (٣٠ كم) ومنه إلى الفاش ٦ فراسخ (٣٦ كم) ومنه إلى قرقيسياء، وإلى فم نهر سعيد ٨ فراسخ (٤٨ كم) ومنه إلى الجردان ٤ فرسخاً (٨٤ كم) ومن الجردان إلى المبارك ١١ فرسخاً (٦٦ كم) ومن المبارك إلى الرقة ٨ فراسخ (٤٨ كم). وأما مسلك البرية التي تنقسم عند الفضة فمنها إلى القمطي ٣ فراسخ (٨ كم) ومنها إلى العوامل ٩ فراسخ (٥٦ كم) ومن العوامل إلى القصبه ٨ فراسخ (٤٨ كم) ومن القصبه إلى العرير ٩ فراسخ (٥٤ كم) ومن العرير إلى الرصافة ٨ فراسخ (٤٨ كم) ومنها إلى الرقة ٨ فراسخ (٤٨ كم)^(٨).

(١) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ١١٦.

(٢) الواموسيل، الفرات الأوسط، ترجمة صدقي حمدي وعبد المطلب عبد الرحمن داود، المجمع العلمي العراقي، بغداد، ١٩٩٠، ص ٥٧.

(٣) ابن حوقل المصدر السابق، ص ٢٠٥.

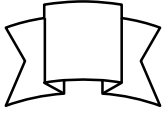
(٤) الطبري، المصدر السابق، ص ٦٠.

(٥) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ١١٦.

(٦) إبراهيم شوكة، تحقيق الجزيرة والعراق، المصدر السابق، ص ٣.

(٧) قدامة بن جعفر، المصدر نفسه، ص ١١٦.

(٨) المكان نسه.



يربط هذا المسلك من الرقة، أنحاء الشام فمن الرقة إلى طرابلس، حيث يبدأ من الرقة ودوسر وداقين وجسر منبج، منبج، حلب، الاثارب، انطاكية، اللاذقية على ساحل الروم ثم يسير بموازة الساحل إلى طرابلس، بيروت، صيدا، صور، يافا، عسقلان، غزة^(١). إن طبيعة مجرى نهر الفرات توجه سيرها من الرقة نحو تدمر عن طريق واحة الرصافة^(٢). الرصافة^(٢). (شكل ١٣).

ب. مسلك الكوفة-دمشق:

يبدأ المسلك من الحيرة ثم يتجه إلى القطقانة، قرب الكوفة من جهة البرية، ومن أراد الخروج إلى عين تمر ثم ينحط حتى يقرب من الفيوم إلى هيت^(٣). ثم يتجه المسلك من القطقانة إلى البقعة، ويمر بالأبيض ثم الحوشي ثم الجمع ثم الخطى^(٤)، ثم يتجه المسلك إلى القلوفي ثم إلى الرواري ثم إلى الساعدة ثم إلى البقعة ثم إلى الاعناك، وهي بليدة من نواحي حوران، من أعمال دمشق، يعمل فيها بسط واكسية جيدة^(٥). ثم إلى اذرعات ثم إلى منزل ثم إلى دمشق. باستثناء بعض منها قليلة لذا لم تكن له أهمية تذكر في العلاقات الاقتصادية بين الشام والعراق. أما المسلك الآخر بين البصرة-الرقة فهو الآخر معطل أيضا^(٦). ومن الجدير بالذكر أن مسالك الشام تأثرت بالأحداث السياسية التي حصلت في أرض الشام، فتعرضت المسالك التجارية وقوافل الحجيج إلى خطر مهاجمة القبائل خاصة من قبل البدو، مما أدى إلى تحول العديد من تلك المنازل، وتوقف النشاط التجاري فيها^(٧). وتعرضت المسالك إلى عوائق طبيعية أخرى مما يضطر القوافل البحث عن مسلك آخر، كما هو الحال بامتداد بحر القلزم كفاصل بين الشام ومصر، فلهذا السبب يضطر المسافرون إلى الالتفاف حول (آيلة) بمسافة أطول عبر الصحراء المقفرة^(٨). (شكل ١٣).

(١) ابن خرداذبة، المصدر السابق، ص ٩٨.

(٢) إبراهيم شريف، المصدر السابق، ص ٥٥.

(٣) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الرابع، ص ٣٧٤.

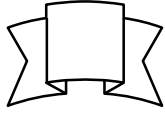
(٤) المصدر نفسه، الجزء الثاني، ص ٣٧٨.

(٥) المقدسي، المصدر السابق، ص ٢٥٢.

(٦) ابن حوقل، المصدر السابق، ص ١٦٤-١٦٥.

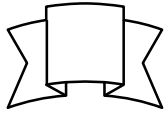
(٧) المقدسي، المصدر السابق، ص ٢٥٢.

(٨) عبد القادر محمد بن عبد القادر بن محمد الأنصاري، درر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة، المطبعة السلفية، القاهرة، ١٣٨٤هـ، ص ٤٣٨-٤٤١.



شكل (١٣)

مسالك الجزيرة الفراتية وبلاد الشام*



ج. مسلك الموصل-نصيبين-الرقعة:

يبدأ هذا المسلك من البردان ويبعد عن بغداد ٤ فراسخ (٢٤ كم). ثم إلى عكبرا ٥ فراسخ. (٣٠ كم)، ومن عكبرا إلى باحمشا ٣ فراسخ (١٨ كم)^(١). ومن باحمشا إلى القادسية ٧ فراسخ (٤٢ كم)^(٢). وهي قرية كبيرة من نواحي جبل بين حربي وسامراء^(٣). وسامراء^(٣). ثم إلى سر من رأى (سامراء) ٣ فراسخ (١٨ كم). ثم إلى الكرخ ٢ فرسخ (١٢ كم)^(٤). وهي مدينة متصلة عامرة^(٥). أقدم من سامراء اتصلت بها وبرغم خراب خراب سامراء إلا أنها ظلت باقية عامرة^(٦). ومنها إلى جبلتا ٧ فراسخ (٤٢ كم). ثم إلى السودقانية ٥ فراسخ (٣٠ كم). ثم إلى بارما ٥ فراسخ (٣٠ كم) ثم إلى السن وبها الزاب الصغير ٥ فراسخ (٣٠ كم) ثم إلى الحديثة وفيها الزاب الكبير ١٢ فرسخا (٧٢ كم)، ثم إلى بني طميان ٧ فراسخ (٤٢ كم)، ثم إلى الموصل ٧ فراسخ (٤٢ كم). ويتجه المسلك بعد الموصل إلى نصيبين^(٧). كما يتفرع من نصيبين مسلكان أحدهما باتجاه حلب وآخر باتجاه الرقة ومن حلب إلى الثغور إلى قنسرين ثم إلى حمص، ومنها إلى دمشق. ومن الرقة إلى الثغور ومن الرقة إلى دوسر، داقين، جسر منبج، منبج، ثم إلى حلب^(٨). ومن خلال ذلك يتأكد لنا أن بلاد الشام كانت ترتبط بشبكة واسعة من المسالك النقلية البرية التي تربط الشمال بالجنوب وتربطها بالعراق وأيضا بالحجاز. (شكل ١٣).

٢. مسالك الشام:

(١) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ١١١.

(٢) ابن خردادبة، المصدر نفسه، ص ٩٣.

(٣) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الرابع، ص ٢٩٣.

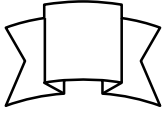
(٤) ابن خردادبة، المصدر السابق، ص ٩٣.

(٥) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٢٣.

(٦) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الرابع، ص ٤٤٧.

(٧) ابن خردادبة، المصدر السابق، ص ٩٣.

(٨) اليعقوبي، المصدر السابق، ص ٣٢٥.



أ. مسلك حمص-دمشق (مسلك البقاع)

من حمص إلى جوسيه ١٣ ميل (٢٦ كم) ومن جوسيه إلى ايعاث ٢٠ ميل (٤٠ كم)، ومن ايعاث إلى بعلبك ٣ أميال (٦ كم) ومن بعلبك يسره على جبل رمي ٥٠ ميلا (١٠٠ كم)، ومن أخذ بعلبك إلى طبرية على مسلك الدراج فمن بعلبك إلى عين الجر ٢٠ ميلا (٤٠ كم)، ومن عين الجر إلى الفرعون، وهو منزل في بطن الوادي ١٥ ميلا (٣٠ كم) ومن الفرعون إلى قرية يقال لها العيون، تمضي إلى كفر ليلي ٢٠ ميلا (٤٠ كم)، ومن كفر ليلي إلى طبرية ١٥ ميلا (٣٠ كم)^(١)، ومن دمشق إلى بيروت ٢ يوم^(٢). (٧٥ كم).

وان أخذ المسلك إلى جبال الأردن من دمشق فالمسلك المستقيم:

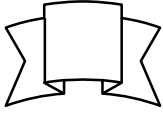
ومن دمشق إلى الكسوة ٢ أميال (٢٤ كم) ومن الكسوة إلى جاسم ٤ أميال (٤٨ كم) ومن جاسم إلى أفيق ٤ أميال (٨ كم) ومن أفيق إلى طبرية ٦ أميال (١٢ كم) ثم من طبرية يفترق المسلك إلى الرملة فرقتين فمن طبرية إلى اللجون على المسلك المستقيم ٢٠ ميلا (٤٠ كم).

والمسلك الآخر إلى بيسان ٦ أميال (٣٢ كم) ثم إلى اللجون (٨ أميال) (٣٦ كم) ومن الرملة إلى مصر ومن الرملة إلى ازدود في القرى والعمران ١٢ ميل (٢٤ كم) ومن ازدود إلى غزة ٢٠ ميلا (٤٠ كم) ومن غزة إلى رفح في بساتين ١٠ أميال (٢٠ كم) و ٦ أميال (١٢) كم في رمل كثير ومن رفح إلى العريش في رمل ٢٤ ميل (٤٨ كم) ومن العريش يفترق المسلك إلى مسلك الجفار وهو الرمل ومسلك الساحل على البحر^(٣). (شكل ١٤).

(١) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ١١٨.

(٢) إبراهيم شوكة، تحقيق سورية ولبنان وفلسطين وبيروت، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد الثلاثون، ١٩٧٩، ص ١٥.

(٣) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ١١٨.

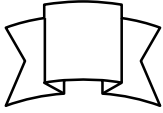


٣. مسالك شبه الجزيرة العربية

انتشرت في شبه الجزيرة العربية، عدة مسالك كان الماء هو المتحكم في تحديد اتجاهاتها، فالماء هبة الحياة ولذلك انحصرت الأماكن وتحددت الاتجاهات للمدن والقصبات على وفق مناطق وجود المياه وصار فرضاً على رجال القوافل وأصحاب التجارات المرور بها، فالماء رسم لأصحاب التجارات والقوافل خطوط سيرهم إلى المواضع والأماكن التي يقصدونها كما حدد لهم معالم المسالك وأقيمت لهم أماكن الراحة^(١). ومع ذلك كان لزاماً على القوافل المرور بمسالك تفتقر إلى الماء واضطرت القوافل إلى حمل الماء معها حملاً يضاف إلى حمولتها. ومن أهم المسالك في هذه المنطقة ما يأتي:-

أ. مسالك البحرين: انتشرت في البحرين مسالك ربطت المدن الداخلية بعضها ببعض الآخر. وعملت على ظهور الأسواق، وتعد الحسا مركز البحرين الذي تنطلق منه المسالك البرية ولبلوغها ينبغي قطع مسافة ٢٠٠ كم (٧٥ كم) عبر الصحراء، علماً أن موقع البحرين بحري ولغرض الوصول إلى الحسا ينبغي استخدام مسالك مائية (بحرية) لغرض الانطلاق صوب بقية أرجاء شبه الجزيرة العربية. تبعد الحسا عن الساحل البحراني بمسلك بحري طوله ٧ فراسخ (٤٢ كم)، إلى جهة الشرق، ويقطع بمرحلة ونصف المرحلة (٥٦.٢٥ كم)، وأحياناً بـ ١٠ فراسخ (٦٠ كم) وسبب الاختلاف طول المسلك والظروف والضوابط الطبيعية التي تواجه الرحالة والجغرافيين وتتحكم في تحديد مسيرهم. فضلاً عن ارتباط الحسا مع القطيف بمسلك طوله ٧ فراسخ (٤٢ كم)، ويقطع في ٢٠٠ كم (٧٥) وقيل ٣٠٠ كم (١٢٠.٥ كم) هذا ويخرج من الحسا مسلك يتجه إلى مدينة العقير، ويقطع بمرحلة ونصف المرحلة (٥٦.٢٥ كم)، ويبعد عن الميناء مسيرة ليل (١٨.٧٥ كم)، مما يعني أن ميناء العقير يبعد عن مدينة العقير مسيرة نصف يوم (١٨.٧٥ كم)، كما ترتبط الحسا بمسلك تسلكه القوافل دائماً قاصدة بغداد. فضلاً إلى وجود مسالك ثانوية أخرى تربط مدن البحرين مع بعضها الآخر، مثل مسلك بيرين -

(١) جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، الطبعة الثانية، مكتبة النهضة، بغداد، ١٩٧٦، ص ٢١٨.



الفلج، ويقطع في ٣ مراحل (١٢٠.٥ كم) وتقع بيرين إلى الغرب من الحسا وتبعد عن هجر مسيرة ٧ أيام (٢٦٢.٥ كم) وتبعد عن الفلج مسيرة ٦ أيام (٢٢٥ كم) وهجر عن الفروق مسافة نصف يوم (١٨٠.٥ كم) وعن الساحل ١٢ فرسخا (٧٢ كم)، أما مسلك القطيف هجر فقد اختلف فيه الجغرافيون في تحديده فقل ٤ أيام (١٥٠ كم)^(١). وقيل ٥ أيام (١٨٧.٥ كم)^(٢)، وقيل ٦ أيام (٢٢٥ كم)^(٣).

١. مسلك البحرين-البصرة:

يربط البحرين بالبصرة مسلك بري، وتعد مدينة كاظمة المركز التجاري الذي ربط الإقليمين، حيث تتمتع مدينة كاظمة بموقع تجاري بحري وبري تمر منه القوافل القادمة من نجد والحجاز والبحرين والمتجهة نحو العراق، وتبعد كاظمة (في الكويت) عن البصرة مسيرة ٢ يوم (٧٥ كم)^(٤). ويقطع بمرحلتين (٧٥ كم) ولا بد للقوافل من المرور بسفوان وهذا المسلك يربط امتداد له مدينة الحسا بالبصرة ثم يقسم إلى فرعين:-

المسلك الأول: يسير محاذيا للساحل، مارا بالقطيف فكاظمة ويبلغ طوله ١٥٠ فرسخا (٩٠٠ كم) ويقطع في ٨ مراحل (٣٠٠ كم)، وفيه قبائل العرب ومياهم على طول المسلك أي أنه عامر بالسكان والمياه إلا أنه غير آمن.

المسلك الثاني: أما هذا المسلك فيأخذ نحو العمق الصحراوي دون المرور بالقطيف ويقطع لـ ٩ أيام (٣٣٧.٥ كم)، ويوصف بأنه على الجادة ١١ مرحلة (٤١٢.٥ كم) والبصرة أقرب المدن العربية إلى الحسا. من ذلك يتضح أن هذا المسلك أقصر من المسلك الأول، كما يخلو من المياه، لذلك تضطر القوافل إلى حمل الماء معها، ومن هنا تفضل القوافل التجارية الذهاب عبر المسلك الأول الساحلي^(٥).

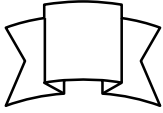
(١) عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر أبو النداء، تقويم البلدان، إعتاء: ماك كوكين ديسلان، دار الطباعة السلطانية، ١٩٨٤، ص ٨٥.

(٢) طلال عبد الرزاق محمد علي، البحرين، جامعة الموصل، كلية الآداب، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٨٨، ص ٢٥٧.

(٣) أبو الفداء، المصدر السابق، ص ٩٩.

(٤) المصدر نفسه، ص ٨٥.

(٥) طلال عبد الرزاق محمد علي، المصدر السابق، ص ٢٥.



٢. مسلك البحرين-البصرة-عبادان

هو مسلك فقير ومسلوك ولا بد للقوافل التجارية من المرور بالبصرة ويقطع بحوالي ١٥ مرحلة (٥٦٢.٥ كم)، وقيل ٢١ مرحلة^(١). (٧٨٧.٥ كم).

٣. مسلك البحرين-عمان

هو مسلك خال من الآبار والسكان والمراعي، وإنه شاق يصعب سلوكه^(٢). لتمانع العرب فيما بينهم وتغلب على هذا المسلك الرمال لمسافة ٥٠ ميلاً (٨٠ كم) تقريباً، ويتخلل المسلك عدداً من المناطق ذات المياه المالحة ولطوله الذي يبلغ حوالي ٦٠ فرسخاً (٣٦٠ كم) وللموانع والمعوقات الطبيعة فإنه يقطع بمدة شهر تقريباً (١٢٥.١ كم) وفي عشرين مرحلة (٧٥٠ كم).

وهذا المسلك على الساحل يمتد إلى صحار وإلى الجبل وجلفار وإلى السبخة استمراراً بالعودة إلى العقر وهجر^(٣). وهذه البلاد مراس مسافاتها من عمان إلى البحرين ١٢ مرحلة (٤٥٠ كم)^(٤). ولهذا كانت تفضل القوافل المسير إلى عمان على مسلك البحر فيستغرق قطعه مع الريح المعتدلة سبعة أيام (٢٦٢.٥ كم)^(٥).

ب. مسالك عمان:

١. مسلك عمان-عدن: ومن عمان إلى عدن ٦٠٠ فرسخ (٣٦٠ كم) منها ٥٠ فرسخاً (٣٠٠ كم) إلى مسقط عامرة، و ١٠ فرسخاً (٣٠٠ كم) لا ساكن فيها، إلى أول بلاد مهرة وطولها ٤٠٠ فرسخ (٢٤٠ كم) وعرضها من ١٠-٥ فرسخاً (٦٠-٩٠ كم) وكلها رمال ومن آخر البحر إلى عدن ١٠٠ فرسخ (٦٠٠ كم)^(٦).

ج. مسالك اليمن:

(١) الاصطخري، المسالك والممالك، ص ٢٧.

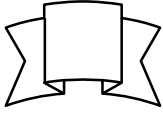
(٢) الاصطخري، المصدر السابق، ص ٢٨.

(٣) طلال عبد الرزاق محمد علي، المصدر السابق، ص ٢٥١-٢٥٤.

(٤) الاصطخري، المصدر نفسه، ص ٢٨.

(٥) طلال عبد الرزاق محمد علي، المصدر السابق، ص ٢٥٤.

(٦) إبراهيم شوكة، جزيرة العرب، المصدر السابق، ص ٦٦.



١. **مسلك صنعاء-عدن:** من صنعاء الى شرقي دار داحس إلى ذمار ٦ فرسخاً (٩٦ كم) إلى مخلاف نسفان ٨ فرسخاً (٤٨ كم) ثم إلى حجر وبدر وهما قريتان متجاورتان ٢٠ فرسخاً (١٢٠ كم) ومنه إلى عدن ٤ فرسخ (٢٤ كم) ومنها إلى ابين وهو مخلاف حصين ٢٤ فرسخ (١٤٤ كم) ومنه إلى عدن ٤ فرسخ (٢٤ كم) ومن ذمارا ذات الشمال إلى علو يحصب ٨ فرسخ (٤٨ كم) ومن علو يحصب إلى السحول ثم إلى ثجة ٨ فرسخ (٤٨ كم) ومن ثجة إلى الجند ٨ فرسخ (٤٨ كم) ومن الجند إلى صنعاء ٤٨ فرسخاً (٢٨٨ كم) وهي من صنعاء شمالاً.

ومن عدن شمالاً إلى مدينة ذي جبلة ٩ فرسخ (٥٤ كم)، ومن عدن إلى المهجم ٦ مراحل (٢٢٥ كم) ومن المهجم إلى خيوان ٢٥ فرسخاً (١٥٠ كم) ومن خيوان إلى صنعاء ٢٥ فرسخ (١٥٠ كم) ومن خيوان إلى صعدة ١٦ فرسخاً (٩٦ كم) ومن صعدة إلى صنعاء ٦٠ فرسخاً (٣٦٠ كم)^(١).

٢. **مسلك عدن-حضر موت:** من عدن إلى حضر موت ٥ مراحل (١٨٧.٥ كم) وهي شرقي عدن وبها رمال تعرف بالأحقاف وهي متصلة ببلادها بلاد صغار، وبها متاجر قليلة ويخرج منها الصبر الحضرمي^(٢).

٣. **مسلك صنعاء-ذمار:** وهما مرحلتان (٧٥ كم) تخرج على مسلك فلش وهو جبل هناك إلى قرية تدعى جردان وعلى هذا المسلك واد، ولها مسلك آخر من صنعاء على قرى متصلة وأشجار وبساتين غير منفصلة، تدعى خولان، ثم تصل منها بين جبال وأنهار وأرض خصبة وقرى فتفضي إلى ذمار^(٣).

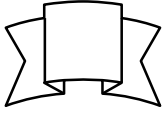
د- مسالك القلزم:

١. **مسلك القلزم-المدينة المنورة:**

(١) المصدر نفسه ، ص ٧٠.

(٢) المصدر نفسه، ص ٥٨.

(٣) أبي عبيد البكري، المصدر السابق، ص ٢٩.



إن البلاد المشهورة التي في أسفل أرض الحجاز غربي البادية هي القلزم وفاران وآيلة ومدين وخيبر ووادي القرى والحجر وتبوك ودوما ومعدن النقرة والعادي والسيالة ورهاط. والمسلك من القلزم إلى المدينة المنورة يكون من القلزم إلى عجرود مرحلة (٣٧.٥ كم) وإلى الذنبة مرحلة وإلى الكرسي مرحلة وإلى الحفر إلى آيلة إلى حقل إلى منزل إلى مدين على البحر إلى الأغراء إلى منزل الكلابية (القلابية) إلى شغب إلى بدا إلى السرحتين إلى البيضاء إلى وادي القرى إلى الرحبة إلى ذي المروة إلى المر إلى السويداء إلى ذي خشب إلى المدينة المنورة وجملة المسلك ٢٠ مرحلة (٧٥٠ كم)^(١).

هـ. مسالك اليمامة:

١. مسلك اليمامة-اليمن:

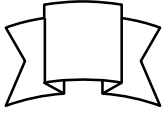
من حجر اليمامة إلى الخرج إلى نبعة إلى المجازة إلى المعدن إلى الشفق إلى الثغور إلى الفلج إلى الصفا (بئر الآبار) إلى نجران، إلى الحمى إلى برانس إلى مريع إلى المهجرة وهي من عمل مكة المكرمة وعمل اليمن ثم إلى غرفة إلى صعدة إلى الأعمشية إلى خيوان إلى اثافت إلى ريدة إلى صنعاء^(٢). (شكل ١٥).

شكل (١٥)

المسالك الرئيسية في آسيا العربية

(١) إبراهيم شوكة، المصدر السابق، ص ٦٢.

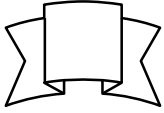
(٢) إبراهيم شوكة، جزيرة العرب، المصدر السابق، ص ٤٥، ٦٩.



ملاحظة: الأرقام الإنكليزية تدل على عدد المراحل اليومية (معدل المرحلة نحو ستة أو سبعة فراسخ).

ثانياً: الوسطة النقلية:

إن من مميزات وسائل نقل العصر القديم هو استخدام الحيوانات التي كان لها دور مهم في التنقل، لكونها الوسطة الوحيدة المستخدمة في التنقل البري. إذ تعد



أقدم واسطة مستخدمة للنقل عند اكتشاف الإنسان لهذه الميزة عند الحيوان وكونه ذا أثر كبير في النقل من حيث الحمولة والسرعة. ولا شك أيضا في أن استخدام الحيوان للنقل كان أسبق من فكرة استخدامه لجر العربات. وللحيوانات مرونة مشابهة لمرونة الإنسان من حيث أنه لا يحتاج إلى مسالك معينة للسير، ومن ثم يمكن أن ينتقل أفقيا في أي مكان تحدده له ظروفه المؤهلة له^(١).

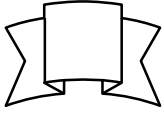
وعليه فالتنوع الذي يحظى به إقليم الدراسة من حيث تكويناته الطبيعية والمناخية انعكس بدوره على تنوع الثروة الحيوانية وتكيف كل نوع حسب بيئته الطبيعية التي يعيش فيها، من حيث العشب والماء ونوع الحيوان نفسه، وعليه سوف نوضح أبرز الحيوانات المستخدمة في عملية النقل على المسالك البرية في منطقة الدراسة، وهي:

١. الخيول.
٢. الجمال.
٣. الحمير.
٤. البغال.

هذه الحيوانات كانت ولا تزال من أشهر الحيوانات في آسيا العربية التي استخدمت في ذلك الزمن على نطاق واسع في التنقل وفي الحروب وفي نقل البضائع. فعلى الرغم من اشتهار الخيل في الأدب الإسلامي فإن تاريخ دخولها إلى الجزيرة العربية كان متأخرا، إذ كانت الشعوب الجزيرية الأولى لا تعرف الخيل، ويرجع الفضل في تدجينها إلى الشعوب الآرية. فقد كان منهم رعاة من القبائل الهندية الأوربية ينتقلون في الأراضي الواقعة إلى الشرق من بحر الخزر وكانوا أول من دجن الخيل ثم استوردها بعد ذلك الكاشيون والحثيون على نطاق واسع^(٢).

(١) محمد رياض، جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧٤، ص ٥٩.

(٢) فيليب حتي، ادورد جرجي جبرائيل جبور، المصدر السابق، ص ٤٧-٤٨.



وانتقل هذا الحيوان بواسطتهم إلى آسيا العربية قبل الميلاد بنحو (٢٠٠٠ عام) ثم أدخل قبل العصر المسيحي من سورية إلى الجزيرة العربية، إذ تهيأت له سبل الاحتفاظ بنقاوة دمه وخلوصه من الهجنة والاختلاط^(١).

ولللخيل دور كبير في حياة العرب وقت السلم والحرب، وقد بلغ من اهتمامهم بها واعجابهم أن وضعوا مصنفات عديدة في أنواعها وطبائعها وألوانها وفوائدها. ومن المعروف أن العرب أعلم أمة بالخيل حتى نسبت الخيل إليهم، ف قيل للحصان المتميز بصفاته بأنه حصان عربي. وازداد هذا الاهتمام منذ انتشار الإسلام الذي أولى للخيل رعاية متميزة، حيث ذكرت في أحاديث نبوية شريفة لعدة مرات وذلك فضل لها وتكريم، قال رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم: ((الخيل معقود في نواصيها الخير إلى يوم القيامة)) فهي إذن مصدر خير لمن يربّيها ويرعاها. حيث أن الخيل واسطة نقل بري سريع ومهم في العمليات القتالية والمتمثلة بالكر والفر، إن هذا الحيوان يمثل قوة سريعة في الجري ترهب الأعداء، «وأعدوا لهم ما استطعتم من قوة ومن رباط الخيل ترهبون به عدو الله وعدوكم»^(٢).

وتصل سرعة الخيل -أقصى سرعة- إلى ما يقرب من ٤٠ ميلا ٨٠ كم* في الساعة، مع مراعاة طبيعة سطح الإقليم الذي يعدو عليه، حيث المناطق الجبلية لا يمكن أن يكون السير بالسرعة نفسها التي يسير عليها في الأراضي المنبسطة السهلية^(٣). ولذلك السبب إي السرعة استخدمها العرب منذ عصر ما قبل الإسلام في طلب الأخبار ومواصلة الأحداث وإيصال البريد بين اصقاع الأقاليم المختلفة.

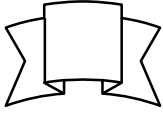
أما الجمل فهو دون ريب أعظم الحيوانات نفعا في البادية وله باع طويل في مجال النقل عند العرب في أنحاء شبه جزيرة العرب، ولا سيما أن البادية تشكل إقليما واسعا من إقليم البحث، فلولاها لما كانت البادية صالحة للسكنى، وكان

(١) المكان نفسه.

(٢) سورة الأنفال، الآية: ٦٠.

* يقصد بالميل هنا بالميل العربي.

(٣) سعدي علي غالب، واسطة النقل البري وطريقها في القرآن الكريم، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العدد الخامس والأربعون، ٢٠٠٠، ص ٦٦-٦٨.



للجمل عند العرب قيمة كبرى، فكان يركب للتنقل ويستخدم في حمل الأثقال، ويشرب لبنه ويؤكل لحمه وتتخذ الثياب والفرش والبيوت من وبره. لقوله تعالى: ﴿والله جعل لكم من بيوتكم سكنا وجعل لكم من جلود الأنعام بيوتا تستخفونها يوم ظعنكم ويوم إقامتكم ومن أصوافها وأوبارها وأشعارها أثاثا ومتاعا إلى حين﴾^(١).

وبذلك شرف الله هذه المخلوقات (الجمل) وجعلها سفينة الصحراء. كما ان الفلك هي سفينة البحار، وذلك لقابليتها على حمل البشر والأثقال والسير بهم أياماً طويلة متحملة العطش والتعب^(٢). قال تعالى: ﴿والأنعام خلقها لكم فيها دفء ومنافع ومنها تأكلون، ولكم فيها جمال حين تريحون وحين تسرحون وتحمل أثقالكم إلى بلد لم تكونوا بالغيه إلا بشق الأنفس إن ربكم لرؤوف رحيم، والخيل والبغال والحمير لتركبوها وزينة ويخلق ما لا تعلمون﴾^(٣).

لقد أدت الإبل للمسلمين أجل الخدمات في فتوحاتهم، فكانت أداة النقل من أرياض شبه جزيرة العرب، وكان عليها المعول في قطع القفار واجتياز المفاوز الجافة. وليس سوى الجمل حيوان يحتمل هذا الصبر على العطش، فإذا حضر الماء شربت وروت، إن الإبل كانت ترد على الماء في اليوم أو اليومين أو أكثر حتى عشرة أيام، تصبر على ذلك، وإن الغالب في تمام ظمئها تسعة أيام فأى حيوان سوى الجمل حباه الله بهذه الخاصية، بل ولا المركبات الحديثة في وقتنا الحاضر تستطيع ذلك، فإن مشاكل إمدادها بالماء والوقود في الحملات تعد من أعقد مشاكل الحملة وتضع لها القيادات خططها الكاملة لضمان ذلك وإلا فشلت التحركات^(٤). فضلا عن دور الإبل في الحياة الاجتماعية لقبائل الصحراء، كما أنها استخدمت كمهور للزوجات ولدفع الديات (الدية).

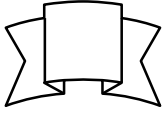
إن جنوب الجزيرة العربية هي المنطقة التي شوهدت فيها الإبل ذات السنام الواحد لأول مرة منذ حوالي ٣٠٠٠ عام ق.م، كما أنها ذكرت في الكتب السماوية منذ

(١) سورة النحل، آية: ٨٠.

(٢) عدنان صالح الجنابي، زهير فخري الجليلي، الإبل صفاتها وفسلجتها، جامعة بغداد، ١٩٩٠، ص ١١-١٢.

(٣) سورة النحل، الآية ٥-٨.

(٤) أحمد عادل كمال، الطريق إلى المدائن، دار النفائس، بيروت، الطبعة الأولى، ١٩٧٢، ص ٥٥.



عهد نوح وصالح لذا فإن موطن الإبل ذات السنام الواحد هو شبه الجزيرة العربية ولهذا سميت بالإبل العربية، وهناك شواهد كثيرة على اهتمام العرب قبل الاسلام وبعده بها وأعظم شاهد على ذلك النوق الحمر التي تقدم كمهر للزواج، وإن دلتا هذا على شيء فإنه يدل على أن هناك سلالات مختلفة يعتز بأصاتها، فمنها النوق السود والبيض وهذه تعد من أفضل السلالات لإنتاج الحليب^(١).

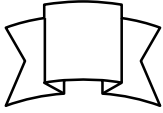
تعد الإبل والخيول العرب من أهم الحيوانات التي رافقت القبائل العربية في شبه الجزيرة العربية وباقي المناطق التي فتحها المسلمون العرب، وكان لها الأثر الكبير في الفتوحات العربية ولقد أدت الإبل أعمالاً شتى مثل الحراثة والجر والنقل وطحن الحبوب وسحب المياه وغير ذلك من الأعمال. كما ساعدت القبائل الرحل على الانتقال عبر الصحراء بحثاً عن الكلأ والمرعى وكانت الوسيلة النقلية الجيدة لنقل امتعتهم وتجاراتهم حيث ربطت أجزاء الجزيرة بعضها ببعض الآخر، كما لعبت الإبل والخيول دوراً مهماً وأساسياً في انتقال الجيوش العربية عبر الصحراء الشاسعة المترامية الأطراف وخلال الأقطار المختلفة. ولقد قسمت الإبل على أساس مناطق معيشتها إلى إبل السهول، وإبل المرتفعات، وإلى إبل الصحراء^(٢).

إن الإبل المنتشرة في إقليم الدراسة هي إبل الصحراء وذلك لانتشار الصحراء لمسافات شاسعة ضمن الإقليم بسبب ظروف تكوينه وسيادة الظروف المناخية الصحراوية فيه. استخدمت الإبل للركوب منذ قديم الزمان، حيث أن العرب استخدموها في غزواتهم (قبل الإسلام) وفي فتوحاتهم بعد الإسلام، ولقد اكتسبت الإبل أهمية كبرى في المعارك الحربية خاصة بعد الوصول إلى صناعة السرج العربي، ما بين ٥٠٠-١٠٠٠ ق.م، والذي يجعل راكب الجمل ثابتاً على ظهره بحيث يستطيع رؤية ما يوجد أمامه بصور أفضل مما لو ركب خلف السنام. كما كان الحال في السرج العربي الجنوبي، وما زالت الإبل تستخدم للركوب عند سكان الصحراء، ويمكن لإبل الركوب أن تقطع مسافات طويلة بحدود ٦٠-٧٠ كم يومياً

(١) عبد الله زايد، غسان غادري، عاشور شريحة، الإبل في الوطن العربي، الطبعة الأولى، دار الكتب الوطنية،

١٩٩١، ص ٢٣-٢٦.

(٢) المصدر نفسه، ص ٢٧-٥١.



إذا اضطرت لذلك، إلا أنها تقطع مسافة ٣٠ كم بصور مريحة، وإنها تستمر بالسير لعدة أيام وبسرعة ٦-٧ كم/ساعة^(١). ولذلك كانت الجمال السريعة العدو تستخدم لنقل البريد، ومن بين الأنواع التي اشتهرت بسرعتها الجمال الناجبة والجمال المهرية. وهناك أيضا الجمازات وهي النياق المسرعة في العدو، وتتميز بكونها أسرع الأنواع السابقة في العدو. ومن طبائع الجمل القدرة على الاهتداء الى المسلك التي اعتاد سلوكها، لا يضل فيها ليلا أو نهارا، وتضرب العرب به المثل في ذلك فيقولون أهدى من جمل^(٢).

كذلك تستخدم الإبل لنقل الحمولة، حيث كانت الإبل ولا تزال من أهم وسائل النقل، وخاصة في المناطق الصحراوية وشبه الصحراوية وتفضل على باقي الحيوانات الأخرى في عملية النقل وذلك لمقدرتها على حمل كمية كبيرة من الامتعة والمواد الأخرى، حيث يمكن للجمل أن يحمل قرابة ٤٠٠ كغم لمسافة ٦٠-٨٠ كم يوميا، وخاصة في المناطق التي تنعدم فيها مصادر المياه، ويحتاج عبورها إلى أيام وأسابيع. كما تحمل على الإبل الحبوب والقش والحطب وغيرها بطريقة مختلفة، فمثلا نقل الحبوب من ٢٥٠-٣٠٠ كغم، وتوضع الحبوب في أكياس من الشعر أو الوبر مصنوعة خصيصا لهذا الغرض. ويحوي كل كيس على ١٢٠-١٥٠ كغم تقريبا من الحبوب (قمح أو شعير)^(٣).

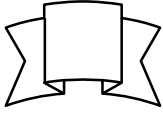
أما البغال والحمير فتستخدم في الأقسام الشمالية من إقليم الدراسة، لكونها حيوانات متكيفة للعيش في المناطق الباردة والوعرة خاصة البغال حيث أن البغال نموذج للواسطة النقلية في المناطق الجبلية، وقد استخدمها العرب منذ القدم في نقل المعدات الخاصة بهم والالات وذلك لما يتمتع به من القدرة على الهداية في كل مسلك يسلكه مرة واحدة كما يتميز بتحملة للأثقال وبصبره على طول الايغال^(٤).

(١) المصدر نفسه، ص ٣١٣.

(٢) خولة عيسى محمد صالح، نشأة البريد وتطوره في الدولة العربية الإسلامية، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٨٥، ص ١١٩-١٢٠.

(٣) عبد الله زايد، غسان غادري، عاشور شريحة، المصدر السابق، ص ٣٠٥-٣١٣.

(٤) المكان نسه.



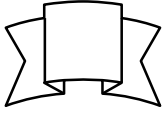
أما الحمير فمنها نوع يمتاز بصلاحيته لحمل الأثقال وهو المهم حيث يمكن استعماله واسطة نقلية، ويمتاز هذا الحيوان بالصبر وتحمله الشديد بنقل أحمال تتناسب مع قدرته المحدودة بالمقارنة مع طاقة وقدرة كل من الجمال والخيول، وعموما فالحمير منتشرة في معظم أنحاء آسيا العربية. وتمتاز بحدة السمع والهداية للمسلك الذي سارت فيه ولو مرة واحدة^(١).

لقد كان للحيوانات دور مهم وبارز في حياة الإقليم، خاصة وإن الصفة الرئيسية والسائدة في المنطقة هي حياة البداوة، فكان الجمل أبرز سماتها الجغرافية الحياتية، وهنا لابد من أن نشير إلى أن هذا الحيوان هو المثالي في حمل السلع ونقل التجارة عبر المسافات الصحراوية الطويلة وكان حداة الإبل بطبيعتهم رجال تجارة فمن الطبيعي أن يستعين بهم المنتجون فهم أعرف الناس وأمهرهم بمسالك الصحراء ودروبها^(٢).

وبهذا كان لتلك الحيوانات دور بارز في الإقليم كواسطة نقلية بين المسالك المنتشرة في أرجاءه الفسيحة، ونظرا لمميزاتها من الصبر وتحمل العطش والاهتداء إلى المسلك الذي تسير به ولو لمرة واحدة، ان لذلك أثر بالغ في اعتماد الإقليم عليها في نقل الأشخاص والتجارات والبريد أي جوانب الحياة لاقتصادية والاجتماعية والإدارية كافة الخاصة بآسيا العربية.

(١) المصدر نفسه.

(٢) عبد علي الخفاف، المصدر نفسه، ص ٢٣.



ثالثاً: المحطات

كان امتداد المحطات على طول جانبي المسالك البرية ضمن إقليم الدراسة عاملاً مشجعاً على ازدهار تلك المسالك واستمرار نموها، فرحلات القوافل لا تستطيع الاستمرار بالمسير على وتيرة واحدة دون انقطاع أو توقف، فلا بد من التوقف عند نقطة ماء، ولإمداد القافلة باحتياجاتها من ماء وغذاء، خاصة إن أغلب المحطات المنتشرة على طول المسالك البرية هي محطات نشأت بسبب وجود مصدر مائي متمثل بالمياه الجوفية على اختلاف أنواعها، وهو عنصر مهم لاستمرار الرحلة.

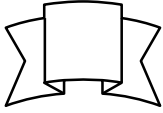
ومن هنا جاء اهتمام الدولة المباشر بتلك المحطات، فقد أولتها عناية مستمرة لضمان استمرار الحركة النقلية فوقها من تمهيد المسالك الوعرة، وبناء الجسور للعبور من منطقة إلى أخرى عبرها، وبناء أحواض المياه والآبار وأهمية الحفاظ على عنصر توفير المياه بشكل دائم يخدم حركة النقل لتلك المسالك. ويفضل تلك العناية تحولت كثير من المحطات إلى مراكز زاخرة بكل أنواع الأنشطة الاقتصادية وغيرها مثل بغداد ودمشق ومكة المكرمة.

إن المسالك التجارية البرية ومسالك النقل عامة تبقى بحاجة إلى محطات لحماية القوافل والسفن التجارية، وإن المستوطنات البشرية ضمن إقليم الدراسة ذات صيت قديم في التجارة وهذه الحقيقة تستوجب أن يكون لها محطات لحماية تجارتها تلك مثل مدينة البصرة أو جدة أو عدن^(١). وهناك حقيقة أساسية في نشأة العمران وقيام المدن واتساعها وهي أهمية الأنهار والروافد والقنوات بوصفها عاملاً مهماً في توزيع وتجمع السكان، وتلبي الأنهار أهمية في تجمع السكان في المناطق الجبلية والتي تتوفر فيها الأمطار وتكثر فيها العيون والأنهار مثل المنطقة الشمالية من العراق^(٢).

وقبل الخوض في الحديث عن موضوع المحطات لابد من التعرف على المسافات الفاصلة بين محطة وأخرى حتى تكون هناك صورة مسبقة عن مدى متطلبات السفر من الزمن وما يترتب عليه من تجهيزات مهمة متمثلة بالكم المطلوب

(١) فوزي رشيد وآخرون، الثقافة الوطنية والقومية، مديرية دار الكتب للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٩٣، ص ٢٣.

(٢) عدي يوسف مخلص المقدسي البشاري، مطبعة النعمان، النجف، ١٩٧٣، ص ١٧٧-١٧٩.



من الغذاء والماء الذي يكون مفقوداً على بعض المسالك وامتداداتها، كذلك مدى أهمية التوقف لإراحة الحيوانات من أجل مواصلة الرحلة بأمان والوصول إلى نهاية الرحلة.

مسافات العراق:

قاعدة العراق بغداد، فمن بغداد إلى الموصل ٦ مراحل (٢٢٥ كم)، ومن بغداد إلى حلوان ٦ مراحل (٢٢٥ كم)، ومن بغداد إلى واسط ٦ مراحل (٢٢٥ كم) ومن بغداد إلى الكوفة ٣ مراحل (١٢٠.٥ كم) ومن بغداد إلى السيروان ٦ مراحل (٢٢٥ كم)، ومن بغداد إلى سر من رأى ٣ مراحل (١٢٠.٥ كم).

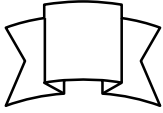
عرض العراق:

من حلوان إلى القادسية ١١ مرحلة (١٢٠.٥ كم)، وعرض العراق على قمة سر من رأى من الدجلة إلى حد شهرزور والجيل نحو ٥ مراحل (١٨٧.٥ كم) والعامر منه أقل من ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، والعرض من واسط إلى نواحي خوزستان نحو ٤ مراحل (١٥٠ كم)، وبين القادسية والكوفة ٢ مرحلة (٧٥ كم) في جهة الغرب، ومن الكوفة إلى واسط ٤ مراحل (١٥٠ كم) على مسلك البطائح، ومن واسط إلى البصرة ٧ كم مراحل (٢٦٢.٥ كم) في مسالك البادية، ومن بغداد إلى شهرزور ٦ مراحل (٢٢٥ كم) ومن بغداد إلى بادوريا على نهر عيسى ٤ فراسخ (٢٤ كم) ومن بغداد إلى مدينة صرصر على نهر صرصر ٣ فراسخ (٨ كم) وبين صرصر ومدينة نهر الملك ٢ فرسخ (٢ كم) ومن نهر الملك إلى مدينة قصر ابن هبيرة مرحلة (٣٧.٥ كم) ومن قصر ابن هبيرة إلى بغداد ٢ مرحلة (٧٥ كم)، ومنه إلى الكوفة مرحلة (٣٧.٥ كم)^(١).

وأما منطقة الجزيرة التي بين دجلة والفرات فتكون حدودها كالآتي:-

فمن مخرج ماء الفرات في حد ملطية إلى سميساط ٢ يوم (٧٥ كم) ومن سميساط إلى جسر منبج (٤ أيام) (١٥٠ كم)، ومن الجسر إلى بالس ٤ أيام (١٥٠ كم)، ومن بالس إلى الرقة ٢ يوم (٧٥ كم)، ومن الرقة إلى الانبار ٢٠ يوماً (٧٥٠ كم)، ومن الانبار إلى تكريت ٢ يوم (٧٥ كم) في البرية نفسها، ومن تكريت إلى الموصل ٥ أيام

(١) إبراهيم شوكة، تحقيق الجزيرة والعراق، المصدر السابق، ص ٣٨، ٢١١.



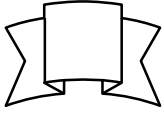
(١٨٧.٥ كم)، ومن الموصل إلى آمد ٤ أيام (١٥٠ كم)، ومن آمد إلى سميساط ٣ أيام (١٢.٥ كم) ومن سميساط إلى ملطية ٣ أيام (١٢.٥ كم) ومن الموصل إلى بلد مرحلة (٣٧.٥ كم)، ومن بلد إلى نصيبين ٥ مراحل (١٨٧.٥ كم) ومن الموصل إلى سنجار ٣ أيام (١٢.٥ كم)، ومن سنجار إلى نصيبين ٥ أيام (١٨٧.٥ كم) ومن نصيبين إلى رأس العين ٣ مراحل (١٢.٥ كم) ومن رأس العين إلى الرقة ٤ أيام (١٥٠ كم) ومن رأس العين إلى حران ٣ أيام (١٢.٥ كم) ومن حران إلى جسر منبج ٢ يوم (٧٥ كم)، ومن حران إلى الرها ١ يوم (٣٧.٥ كم) ومن الرها إلى سميساط ١ يوم (٣٧.٥ كم) ومن حران إلى الرقة ٣ أيام (١٢.٥ كم) ومن الرقة إلى قرقيسيا ٤ أيام (١٥٠ كم)، ومدينة الخانوقة في وسط المسلك ومن الخانوقة إلى عرابان ٤ مراحل (١٥٠ كم) ومن عرابان إلى الحيال ٢ مرحلة (٧٥ كم) ومنها إلى سنجار ٢/١ مرحلة (١٨.٧٥ كم) ومن سنجار إلى ماكسين ٢ مرحلة^(١). (٧٥ كم).

ب. مسافات بلاد الشام:

وأما مسافات الشام فإن طولها من ملطية إلى رفح والمسلك من ملطية على منبج وبينهما ٤ أيام (١٥٠ كم)، ومن منبج إلى حلب ٢ يوم (٧٥ كم) ومن حلب إلى حمص ٥ أيام (١٨٧.٥ كم) ومن حمص إلى دمشق ٥ أيام (١٨٧.٥ كم)، ومن دمشق إلى طبرية ٤ أيام (١٥٠ كم)، ومن طبرية إلى الرملة ٣ أيام (١٢.٥ كم)، ومن الرملة إلى رفح ٢ يوم (٧٥ كم) فجملة المسافة ٢٥ يوماً (٩٣٧.٥ كم).

وعرضها في بعض المواقع أكثر من بعضها الآخر، وذلك أن عرضها طرفاها، واحد طرفيها في الفرات من جسر منبج على منبج، ثم على قورس في حد قنسرين ثم على العواصم في حد انطاكية، ثم يقطع جبل اللكام إلى بياس ثم إلى التينات، ثم على المثقب ثم على المصيصة وعلى أذنه، ثم على طرطوس (طرسوس)، وأما المسلك الآخر فهو من حد فلسطين فيأخذ من البحر من حد يافا

(١) المصدر نفسه، ص ٢١١، ١٩١.



حتى ينتهي إلى الرملة، ثم إلى بيت المقدس ثم إلى أريحا إلى زغر إلى جبال الشراة إلى أن ينتهي إلى معان، ومقداره المذكور ٦ مراحل^(١).

فأما بين هذين المسلكين من الشام فمختصر ولا يزيد عرض موضع الأردن ودمشق وحمص على أكثر من ٣ مراحل (١٢٠.٥ كم)، وذلك لأن في دمشق إلى بيروت على بحر الروم مسيرة ٢ يوم (٧٥ كم) غربا، وإلى أقصى الغوطة من دمشق حتى يتصل بالبادية مشرقا ١ يوم (٣٧.٥ كم)، ومن حمص إلى انطرطوس (طرسوس) التي على بحر الروم مسيرة ٢ يوم (٧٥ كم)، غربا ومن حمص إلى سلمية على البادية مشرقا ١ يوم (٣٧.٥ كم)، ومن طبرية إلى صور التي على البحر غربا ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ومنها إلى أن يجاوز فيق على ديار بني فزارة مشرقا دون ١ مرحلة (٣٧.٥ كم أول أقل)، وهذه المسافات هي طول الشام وعرضه^(٢).

أولا: محطات العراق: (شكل ١٦)

١. بغداد:

تعد من أهم المحطات ضمن إقليم الدراسة، كونها تمثل نقطة الانطلاق والتوقف للرحلات المتجهة صوب بقية أصقاع البلاد المعمورة، أقامها العباسيون واتخذوها قاعدة لهم وعاصمة وحاضرة للخلافة العربية الإسلامية، سنة ١٤٥ هـ، عرفت باسم مدينة أبي جعفر المنصور المدورة وكذلك مدينة السلام، بناها المنصور في الجانب الغربي من دجلة. ولكنها فقدت أهميتها بعد استيلاء المغول عليها سنة ٦٥٦ هـ - ١٢٥٨ م^(٣).

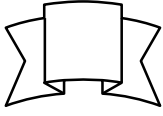
وعندما أراد المنصور بنائها استشار أهل الرأي، فقالوا: نرى أن تنزل أربعة طساسيج* في الجانب الشرقي بوق وكلوذي، وفي الجانب الغربي قطربل وبادوريا.

(١) ابن حوقل، المصدر السابق، ص ١٧٠.

(٢) المصدر نفسه، ص ١٧١.

(٣) بارتول، تاريخ الحضارة الإسلامية، ترجمة: حمزة طاهر، الطبعة الثالثة، دار المعارف، مصر، ١٩٥٨، ص ٧٣.

* شرح المصطلحات.



فتكون قرب نخل وقرب ماء فإن أجذب طسوج أو تأخرت عمارته كان في الآخر فرج^(١)، قبل ان تسميتها مدينة للسلام أنهم أرادوا مدينة الله لأن السلام هو الله^(٢).

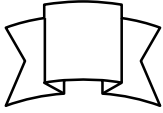
ومن ذلك ظهر أثر الموقع الجغرافي الفريد الذي امتازت به بغداد من حيث توسطها قلب العالم القديم وكونها تمثل جزءاً من الجسر الارضي بين القارات الثلاث آسيا وأفريقيا وأوروبا، وانعكست أهمية هذا الموقع الفريد على الناحية الاقتصادية والعسكرية دون بقية الجوانب الأخرى، وكان اختيار أبي جعفر المنصور لها موففاً حيث أن موقعها على جانب كبير من الأهمية، إذ تقع في وسط العراق ومنها تتفرع المسالك البرية الداخلية والخارجية وبذلك تكون محط رحال القوافل القادمة من داخل العراق وخارجه، إن مثل هذا الموقع يمنح رجالها وجندها القدرة على الحركة وفي الاتجاهات كافة، ولا يخفى أن لبناء المراكز العسكرية أو العواصم في وسط الدولة ميزة دفاعية للمنطقة، حيث تبرز أهمية هذا الموقع على وجه الخصوص بالنسبة للجيش وتحركاته.

ويبرز أثر العامل العسكري في كونها غير مفصولة عن السهل الرسوبي بأي فاصل وعندها تلتقي أقاليم متميزة، فضلاً عن أثر عوامل أخرى ساعدت على ظهور بغداد إلى حيز الوجود منها العامل الإداري والتجاري والديني والثقافي، حيث كان للعامل الإداري الأثر الكبير في نشوء عدة مستوطنات بشرية وتسليط الضوء عليها بوصفها مقر الخلافة، ويبدو من تتبع العواصم وأسباب إقامتها أن هناك ارتباطاً بين تطور السلطة من طبيعتها العامة إلى طبيعتها الأسرية وبين تعدد العواصم التي انتقلت دوماً باتجاه الشمال مرافقة للتوسع الذي شهدته الدولة العربية الإسلامية شمالاً وإلى الشمال الشرقي والغربي من الجزيرة العربية^(٣)، فقد تحولت العاصمة من المدينة

(١) يوسف يحيى طعماس، الموقع والموضع بين الأصالة العربية والمعاصرة، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العدد الخامس والأربعون، ٢٠٠٠، ص ٣.

(٢) محمد بن عبد المنعم الحميري، الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: إحسان عباس، مكتبة لبنان، بيروت، ١٩٧٥، ص ٢١٠.

(٣) خالص الاشعب، المدينة والتحضر، حضارة العراق، الجزء الخامس، بغداد، ١٩٨٥، ص ١٦٨.



المنورة حيث مقر الرسول الكريم والخلفاء الراشدين من بعده الى الكوفة في ولاية علي بن أبي طالب (عليه السلام)، إلى دمشق أيام حكم الأمويين، إلى الأنبار، وذلك في أيام خلافة العباسيين وعلى وجه التحديد زمن السفاح وسماها بالهاشمية، ثم انتقلها أخيرا إلى بغداد، وانتقلها بعد ذلك إلى سامراء، وإلى المتوكلية، لتستقر نهائيا في بغداد^(١).

٢. البصرة:

هي أول المدن الممصرة* في العراق والوطن العربي خارج الجزيرة^(٢). تأسست سنة ١٤ هـ^(٣)، وقالوا أن في شرقيها مياه النهار منفرشة وهي نيف* على ثمانية آلاف نهر، وهي في مستو من الأرض لا جبال فيها^(٤). تقع عند الطرف الشمالي الغربي من الخليج العربي واليه ينتهي المسلك السوقي الرئيس الذي يربط بين المحيط الهندي والبحر المتوسط عبر دجلة والفرات، وينتهي عندها أيضا مسلك رئيس آخر يبدأ من اليمامة في قلب الجزيرة العربية مارا بالنباج وكاظمة. حيث كانت البصرة مركزا رئيسا لتوزيع تجاري يشمل تجارة الصين والهند وشرق أفريقيا من ناحية وتجارة شبه الجزيرة العربية وأوروبا والبحر المتوسط من ناحية أخرى. أن الموقع بالنسبة للبصرة وتغير الواسطة النقلية من السفينة إلى قوافل البر وما يترتب على ذلك من تفريغ وتحميل البضائع والسلع وتوفير خدمات تجارية مهمة ليس من السهل الحصول عليها إلا في مدينة كبيرة، ونتيجة لذلك تزايد عدد سكانها وأصبحت البصرة في القرن الثاني للهجرة مدينة الدنيا ومعدن تجارتها وأموالها^(٥).

(١) أحمد بن علي القلقشندي، صبح الأعشى في صناعة الانشاء، شرح وتعليق: محمد حسين شمس الدين، الجزء الثالث، ص ٢٨٣، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٨٧، ص ٢٨٣.

* شرح المصطلحات .

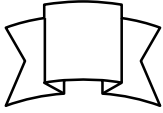
(٢) طاهر مظفر العميد، العمارة العسكرية، حضارة العراق، الجزء السابع، بغداد، ١٩٨٥، ص ١٨٥.

(٣) أبي محمد عبد الله بن مسلم ابن قتيبة، المعارف، تحقيق: ثروت عكاشة، مطبعة دار الكتب، القاهرة، ١٩٦٠.

* النيف: بما معناه ما يقارب.

(٤) الحميري، المصدر السابق، ص ١٠٥.

(٥) علي محمد المياح، العرب والمحيط الهندي في العصور الإسلامية الوسطى، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد الأربعون، الجزء الثالث والرابع، ١٩٨٩، ص ٢٤٥.



وبحكم موقعها بالقرب من شط العرب أصبحت من الأمصار* المعروفة حيث أصبحت مركزا مهما في التجارة البحرية بين العراق والبلدان الأخرى^(١). حيث كانت البصرة تنتهى السفن القادمة من الصين وكان الخليج العربي منذ حقبة زمنية سحيقة هو الممر البحري الرئيس للنقل التجاري إلى بلاد الهند والصين واستعاد فعاليته منذ القرن الثاني للهجرة. هذا الازدهار يعود إلى الطلب على البضائع والمنتجات الشرقية^(٢).

٣. واسط:

بناها الحاج بن يوسف الثقفي والي العراق المشهور أيام خلافة عبد الملك بن مروان الأموي، في نحو سنة ٨٤هـ/٧٣م، وكانت واسط على جانبي دجلة، بينهما جسر سفن، سميت واسط لتوسطها بين الكوفة والبصرة والأهواز، فهي على ٣٠٠ فرسخاً (٣٠ كم) من كل واحدة منها، وقد كانت أعظم مدن طسوج* كسكر، بل كانت إحدى مدن العراق الكبرى قبل بناء بغداد^(٣).

كان الباعث لبنائها عسكريا، حيث اتخذها الحجاج مدينة بين المصريين* ليكون بالقرب منهما، حتى يكون على علم بكل الأخبار والتطورات السياسية والعسكرية، فقد مر بواسط فأعجبه فقال، هذا وسط المصريين^(٤). وبذلك يكون موضعها اقتصاديا حيث تقع في منطقة ذات تربة خصبة، ولقد لعبت الضوابط الطبيعية دورا بارزا في إقامة محطات العراق وتطورها ولم يكن ذلك بالإمكان لو لم يكن للإنسان العربي دور في استيعاب أهميتها، حيث تتصف محطات العراق عموما

* شرح المصطلحات.

(١) عادل محي الدين الألوسي، تجارة العراق مع اندوسيا، جامعة بغداد، كلية الآداب، أطروحة دكتوراه، (غير منشورة)، ١٩٨١، ص ٣٦.

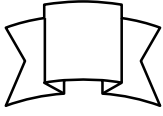
(2) Adelson: medieval Commerce, New york, 1961, PP.224-227.

* شرح المصطلحات.

(٣) كي لسترنج، المصدر السابق، ص ٥٩.

* شرح المصطلحات.

(٤) طاهر مظفر العميد، المصدر السابق، ص ١٨٨.



بأنها تمتلك مواقع ومواضع من نمط خاص مكنها من أن تتحكم بالمسالك التي تمر وتلتقي فيها مما يعطيها أهميتها الوظيفية^(١).

٤. الكوفة:

هي إحدى محطات العراق المهمة التي احتلت أهمية سياسية واقتصادية في تاريخ الدولة الإسلامية بوصفها مدينة تقع على درب الحجيج العراقي إلى مكة المكرمة^(٢). مصرت الكوفة سنة ١٧هـ^(٣)، كان الباعث لبنائها عسكريا لاتخاذها معسكرا للمسلمين^(٤). جاءت تسميتها بسبب استدارة بنائها أخذاً من قول العرب رأيت كوفانا إذا رأو رملة مستديرة وقيل لاجتماع الناس أخذاً من قولهم تكوف الرمل إذا ركب بعضه بعضاً^(٥).

كانت الكوفة مركزاً مهماً وعاصمة لتأسيس الحضارة الإسلامية، ولعل سبب اختيارها كونها تمثل ثغراً من ثغور البادية ومحلاً لتبادل السلع والبضائع وجسراً للاتصال بين أرجاء الدولة العربية الإسلامية^(٦). بلغت الكوفة أوج نشاطها في العصر العباسي الأول (١٣٢هـ-٢٤٧هـ) الذي ازدهرت فيه حياة المدن العربية الإسلامية في المجالات الاقتصادية والتجارية بسبب موقعها بالنسبة للمسالك النقلية البرية خاصة^(٧). لكن ازدهارها لم يستمر طويلاً حيث بدأت تفقد تلك الأهمية تدريجياً، كانت البدايات الأولى قد ظهرت في القرن الثالث الهجري^(٨). إن عدم استفادة الكوفة من موقعها الجغرافي بالقرب من الفرات للنقل التجاري قد يكون عاملاً في عدم استمرارية ازدهارها لصعوبة المرور على المسلك الذي يمر ببطائح الكوفة

(١) خالص الأشعب، المصدر السابق، ص ١٥٧-١٥٩.

(٢) أبو الحسن أحمد بن يحيى بن جابر البلاذري، فتوح البلدان، مراجعة: رضوان محمد رضوان، مطبعة السعادة، مصر، ١٩٥٩، ص ٢٧٤-٢٧٥.

(٣) محمد حسين الزبيدي، المجتمع العراقي في صدر الإسلام، حضارة العراق، الجزء الخامس، ١٩٨٥، ص ٢٧.

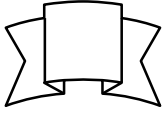
(٤) نزار الحديثي، العراق عند مجيء الإسلام، حضارة العراق، الجزء الخامس، بغداد، ١٩٨٥، ص ١٦.

(٥) إبراهيم شوكة، تحقيق الجزيرة والعراق، المصدر السابق، ص ٦٦-٦٧.

(٦) لويس ماسينيون، خطط الكوفة، ترجمة: تقي محمد المصعبي، تحقيق: كامل سلمان الجبوري، الطبعة الأولى، الأولى، مطبعة العربي الحديثة، النجف، ١٩٧٩، ص ١٥.

(٧) عبد الجبار ناجي، دراسات في تاريخ المدن العربية الإسلامية، مطبعة جامعة البصرة، ١٩٨٦، ص ١٧٢.

(٨) المقدسي، المصدر السابق، ص ١١٧.



كما أن اتخاذ مدينة بغداد عاصمة الخلافة العباسية بعد من العوامل الرئيسية أيضا في تساؤل أهميتها^(١).

٥. الرقة:

إحدى المحطات المهمة الواقعة على مسلك القوافل البرية المتجهة إلى بلاد الشام عبر الفرات^(٢). انشئت عام ١٥٥هـ/٧٢٢م، لتحكي مدينة بغداد في تخطيطها تخطيطها المدور^(٣) والرقة كل أرض إلى جنب وادي ينبسط عليها، بينها وبين حران ٣ أيام (١٢.٥ كم)، وهي معدودة في بلاد الجزيرة لأنها من جانب الفرات الشرقي ويقال لها الرقة البيضاء^(٤). وبذلك فهي ضمن إقليم العراق.

٦. الرافقة:

وفي سنة ١٥٥هـ/٧٢٢م، شرع المنصور ببناء مدينة الرافقة على نحو ٣٠٠ ذراع* من الرقة قد بنيت الرافقة على غرار مدينة السلام بغداد، فكانت مدينة مدورة سرعان ما خربت مدينة الرقة القديمة وشيدت أبنية جديدة على الأرض الفضاء بين الرقة والرافقة فكانت الأخيرة ربا لها التي بطل اسمها بمرور الزمن، فكانتا مدينتين متلاصقتين، وبذلك فأن الرقة قد خربت وغلب اسمها على الرافقة، وصار اسم المدينتين الرقة. وكانت الرافقة من المحطات المهمة على المسالك المؤدية إلى حلب ودمشق^(٥) وتقع الرافقة على ضفة الفرات وهي من أعمال الجزيرة وهي مدينة كبيرة^(٦).

(١) عبد الجبار ناجي، المصدر السابق، ص ١٧٢-١٧٣.

(٢) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الثالث، ص ٥٩.

(٣) خالص الأشعب، المصدر السابق، ص ٢٠٧.

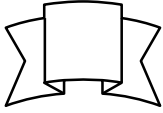
(٤) محمود شيت خطاب، بلاد الجزيرة قبل الفتح الإسلامي وفي أيامه، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد

السادس والثلاثون، الجزء الأول، ١٩٨٥، ص ٢٤.

*شرح المصطلحات.

(٥) المكان نفسه.

(٦) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الثالث، ص ١٥.



ومن المحطات الأخرى الواقعة على المسالك المؤدية إلى بقية محطات العراق مدينة الرها وتقع بين الموصل والشام^(١) وحران، والرحبة وهي محط القوافل بين العراق والشام^(٢).

٧-الموصل- تم فصل الموصل عن الجزيرة في أيام العباسيين سنة ١٣٢هـ، وبذلك برزت الموصل وحدة إدارية قائمة بذاتها حتى نهاية القرن الثالث الهجري حيث اندمجت مرة أخرى مع ولاية الجزيرة^(٣). جاءت تسميتها على ذلك النحو لأنها وصلت بين العراق والجزيرة^(٤). وقيل وصلت بين دجلة والفرات وقيل لأنها وصلت بين سنجار والحديثة وقيل لاتصال روافد نهر دجلة فيها. أن الموصل هي إحدى المحطات المشهورة ولحدى قواعد بلاد الإسلام، فهي محط رحال الركبان ومنها يقصد إلى جميع البلدان، فهي باب العراق ومفتاح خراسان، ومنها يقصد إلى أذربيجان وكثيرا ما قيل: أن بلاد الدنيا العظام ثلاثة: نيسابور لأنها باب الشرق، ودمشق لأنها باب الغرب، والموصل لأن القاصد إلى الجهتين قل ما لا يمر بها^(٥). تأتي أهميتها لكونها مركزا تجاريا نشيطاً يمتلك مقومات تعدد الثروات فضلا عن موقعها الجغرافي الذي اكسبها تلك الأهمية^(٦). وهي ملتقى الكثير من المسالك التي تربطها بالأقاليم المجاورة وبعض هذه المسالك قديم جدا وسالكة منذ العهد الآشوري^(٧).

٨. بارما:

(١) المصدر نفسه، ص ١٠٦.

(٢) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٤١-١٤٣.

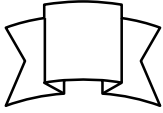
(٣) جهادية القرةغولي، العقلية العربية في التنظيمات الإدارية والعسكرية في العراق والشام، الطبعة الأولى، ١٩٨٦، ص ٤٨٦.

(٤) شمس الدين عبد الله بن أبي طالب الدمشقي شيخ الرتبة، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، الطبعة الأولى، الأولى، بطبروخ، ١٨٦٥، ص ١٩٠.

(٥) محمود شيت خطاب، المصدر السابق، ص ٧.

(٦) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٣٦.

(٧) عبدالمجود احمد السلطان، الموصل في العهد الراشدي والاموي، الطبعة الاولى، مطابع جامعة الموصل،



أحدى المحطات المهمة التي تمر بها القوافل، وتقع شرقي دجلة، وإليها تنسب السن، فقبل سن بارما. وهي بلد يلحق جبل بارما، ويعرف أيضا بتلال حميرين، وهو مرتفع بين تكريت والموصل فمن جنوب السن كان المسلك إلى سامراء وبغداد يساير ضفة دجلة اليسرى مارا أولا ببارما.

حيث أن السن هي بلدة على بعد ميل تحت ملتقى الزاب الأسفل بدجلة وكان يقال لها سن بارما تميزا لها من غيرها من المدن المعروفة بالسن^(١).

٩. نصيبين:

هي إحدى المحطات التي تقع على جادة القوافل من الموصل إلى الشام، وهي مدينة عامرة من بلاد الجزيرة، بينها وبين سنجار ٩ فراسخ (٥٤ كم)، وبينها وبين الموصل ٦ أيام (٢٢٥ كم) تقع على نهر الهرماس (نهر نصيبين)، وجبل نصيبين هو جبل الجودي الذي يقال أن سفينة نوح عليه السلام استقرت عليه، وتكثر في المنطقة المياه والبساتين وهي أعظم مدن الجزيرة شأنًا.

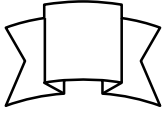
١٠. حران:

كانت حران منذ الألف الثاني (قبل الميلاد)، قاعدة إقليم كبير وظلت عامرة حتى المئة السابعة الهجرية (١٣ م)، افتتحها المسلمون سنة ١٨ هـ (٦٣٩ م) تقع حران عند ملتقى المسالك التجارية في شرق الفرات ولا سيما مسلك الشام ومسلك الجزيرة، قرب منبع نهر البليخ، بينها وبين الرها ١ يوم (٣٧.٥ كم)، وبينها وبين الرقة ٢ يوم (٧٥ كم)، وهي على مسلك الموصل والشام والروم.

١١. الرحبة:

مدينة بينها وبين دمشق ٨ أيام (٣٠٠ كم) ومن حلب ٥ أيام (٨٧.٥ كم)، وإلى بغداد ١٠٠ فرسخ (٦٠٠ كم)، وإلى الرقة نيف وعشرون فرسخا (٢٠ كم)، وهي بين

(١) محمود شيت خطاب، المصدر نفسه، ص ١٣.



الرقعة وعانة، وهي اليوم محط رحال القوافل بين العراق والشام، بينها وبين قرقيسيا ٣٠ فرسخ^(١). (١٨ كم).

١٢. سامراء (سر من رأى):

إحدى محطات العراق بين بغداد وتكريت على شاطئ دجلة من الشرق وهي في المسلك الصاعد من بغداد إلى الموصل^(٢)، أنشئت عام ٢٢١ هـ/ ٨٣٦ م، في زمن المعتصم حيث كان الباعث لبنائها سياسيا وظلت سامراء محتفظة بأهميتها إلى أن أعيدت العاصمة إلى بغداد مرة ثانية^(٣).

وعموما فإن محطات العراق تمتلك مواقع ومواضع من نمط خاص مكنتها من أن تتحكم بالمسالك التي تمر وتلتقي فيها مما منحها أهمية وظيفية، إذ يمثل النهران دجلة والفرات محورين للجذب الوظيفي فتقام مدن العراق دوما على كتوف الأنهار لارتفاعها عما يجاورها^(٤). إن جميع المدن سواء كانت مدن ما بين النهرين أو مدن المحطات تستمد حياتها من التجارة ومن الحركة الدائبة لرجالها، ومن البضائع والأفكار التي تحرك العالم الإسلامي حينذاك^(٥). إلا أن نظرة سريعة على العوامل التي تقف وراء نشوء المدن الإسلامية وفي مقدمتها العوامل السياسية والإدارية والدينية والاقتصادية، تمثل لنا أهمية تلك العوامل في قيام مدن دون أخرى وفي مواضع منتخبة.

ثانياً : محطات بلاد الشام:

امتدت محطاتها على طول المدن، حيث كانت مدن الشام الرئيسة محطات عالمية كبرى، حيث تنتهي فيها المسالك الآتية من الشرق والخليج العربي والبحر

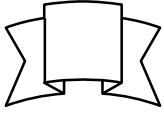
(١) محمود شيت خطاب، المصدر نفسه، ص ١٦-٢٧.

(٢) ناجية عبد الله إبراهيم، المعايير المميزة للريف والحضر في العصور الإسلامية مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد التاسع والثلاثون، الجزء الأول، ١٩٨٨، ص ١٩٠.

(٣) اليعقوبي، المصدر السابق، ص ٢٥٩.

(٤) خالص الأشعب، المصدر السابق، ص ١٥٨.

(٥) جمال حمدان، جغرافية المدن، القاهرة، بدون سنة طبع، ص ١١٣.



الأحمر والمسالك القادمة من آسيا الصغرى وأوروبا وأيضا المسلك البحري الرئيس من غرب أوروبا وإيطاليا^(١). برزت مدن الشام إلى حد بالغ الأثر في كونها محطات للقوافل على مر العصور، وكان لها دور كبير في قيام علاقات اقتصادية مع بقية أقاليم المجاورة وحتى البعيدة، ولقد احتفظ المسلمون بالتقسيم الإداري الذي كان سائدا في الشام قبل الفتح الإسلامي، وكان هذا النظام ذا طابع خاص يجمع فيه حاكم الإقليم إلى جانب مهامه المدنية سلطات حربية، فأبقى المسلمون هذا الوضع وأطلقوا على الأقسام الإدارية تسمية (الأجناد)^(٢). (شكل ١٦).

١. دمشق:

تقع في الجزء الخامس من الإقليم الثالث، وهي قصبة الشام، وأجل مدينة فيها^(٣)، كان لاختيار الأمويين لها أهمية كبيرة في تطور شأنها حيث أصبحت مواكب الحجيج تخرج منها باتجاه الكعبة المشرفة بوصفها عاصمة المسلمين فضلا عن مرافقة حجاج مصر، واهتم الخلفاء بتوفير المياه على طول امتدادات المسلك الخارج منها والواصل إلى المدينة المنورة لتسهيل مهمة مرور الحجيج^(٤). وبذلك أصبحت محطة رئيسة من محطات القوافل فضلا عن مركزها السياسي^(٥).

٢. حمص:

تقع على المسالك المؤيدة إلى حلب ودمشق، وهي أوسع مدن الشام وفي مستو من الأرض^(٦). ولعبت الطبيعة الدور الفعال في إبراز هذه المدينة كإحدى

(١) راشد سليم أحمد مصطفى، العلاقات التجارية بين العرب في بلاد الشام ومصر، جامعة بغداد، كلية الآداب، أطروحة دكتوراه، (غير منشورة)، ١٩٨٢، ص ٩٥.

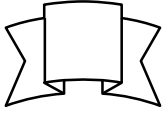
(٢) جهادية القره غولي، المصدر السابق، ص ٥٣.

(٣) الأصبخري، المصدر السابق، ص ٤٥.

(٤) إبراهيم بن اسحاق بن إبراهيم أبو اسحاق الحربي، المناسك وأماكن وطرق الحج ومعالم الجزيرة، تحقيق: حمد الجاسر، دار اليمامة، الرياض، (بدون سنة طبع)، ص ٣٣٢، ٢٩٧.

(٥) خالص الأشعب، المصدر السابق، ص ١٦٨.

(٦) الأصبخري، المصدر السابق، ص ٤٦.



المحطات الهامة على المسالك الشامية نظرا لخصوبتها وتوفر أهم عناصر قيام الرحلة وهو الماء حيث تعتمد المنطقة على مياه الأمطار وتوجد فيها مسطحات مائية غنية كافية لإمداد المسافرين. بين حمص وسلمية ٦ فراسخ (٣٦ كم)^(١).

٣. حلب:

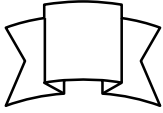
إحدى محطات الشام المهمة، وهي من المدن القديمة، تقع عند مفترق المسالك المؤدية إلى الثغور وسائر الشام. ومع سعتها لكنها مدينة من مدن قنسرين^(٢). تتمتع بموقع جغرافي منحها القدرة على التحرك النشط في المجال الاقتصادي فهي ملتقى المسالك التجارية البرية التي تصل مدن بلاد الشام بالأخرى. فمن أراد أن يسلك من حلب إلى الثغور، ثم المغرب يخرج منها إلى قنسرين^(٣)، حيث أن قنسرين هي إحدى أجناد الشام الخمسة الرئيسة. ثم حماة ثم حمص ومن حمص إلى دمشق^(٤)، ومسلك آخر من الجزيرة إلى السواحل يبدأ من الرقة ينتهي بطرابلس ثم بيروت، صيدا، صور^(٥).

٤. بالس:

تقع غرب الرقة عند حد أرض صفين حيث يتجه الفرات شرقا بعد جريانه إلى الجنوب. وهي مركز الكثير من مسالك القوافل^(٦)، اكتسبت أهميتها من موضعها على الفرات، فلم يزل الفرات يشق عنها قليلا قليلا حتى صار بينهما ٤ أميال (٨ كم). وذلك في القرن السادس الهجري. ومن الطبيعي أن تفقد المدينة أهميتها بعد أن تحول مجرى الفرات وابتعد عنها^(٧). وتحول مسالك القوافل عنها في سنة ٣٥٦ هـ بسبب انتقال مركز الخلافة إلى بغداد.

٥. بيت المقدس:

(١) الحميري، المصدر نفسه، ص ١٩٩.
(٢) ابن حوقل، المصدر السابق، ص ١٦٣.
(٣) اليعقوبي، المصدر السابق، ص ٣٢٣-٣٢٥.
(٤) المكان نفس.
(٥) ابن خردادبة، المصدر السابق، ص ٩٧-٩٨.
(٦) محمود شيت خطاب، المصدر السابق، ص ٣٣.
(٧) ابن حوقل، المصدر السابق، ص ١٦٥.



هي محطة في درب الحاج الشامي الذي تحول إلى أكثر المسالك حركة ونشاطاً حيث أن الحج واحد من الأركان الأساسية في الإسلام وتأتيه فريضة على كل مسلم ومسلمة من استطاع إليه سبيلاً وبذلك تكررت هذه الظاهرة سنوياً فنشطت حركة الانتقال إلى مكة المكرمة وكانت هذه المحطة من المحطات التي تمر بها القوافل، حيث تحتفظ بيت المقدس بأهمية دينية وخاصة لدى المسلمين والنصارى فيؤمها الحجاج في موسم الحج^(١).

ومن المدن التي برزت كمواقع على مسالك النقل مدينة (أذرح) وهي في أطراف الشام^(٢). وهي مدينة متطرفة حجازية شامية^(٣)، وهذا دليل على موقعها الانتقالي بين الشام والحجاز مما يضيف لموقعها أهمية بالنسبة لمسالك النقل. وكذلك مدينة منبج التي بنيت سنة ١٨٣ هـ^(٤). ومدينة طرسوس وهي تمثل نقطة انطلاق المسلمين للجهاد فضلاً عن أهميتها التجارية^(٥).

ثالثاً : محطات شبه جزيرة العرب:

امتدت في شبه جزيرة العرب أعداد هائلة من المحطات التي انتشرت على طول المسالك التي ربطت المنطقة مع بقية الأقاليم المجاورة، وهذه المحطات هي في حقيقة الأمر مدن نشأة على أثر موقعها المهم على المسالك البرية الموصلة بين أرجاء المنطقة لتمثل محطات استراحة للقوافل المتجهة عبر البادية الشامية أو بادية الجزيرة، أو القوافل المتجهة صوب المسطحات المائية المحيطة بالمنطقة، ومن هذه المحطات ما يأتي:- (شكل ١٦).

١. مكة المكرمة:

وهي واحدة من المحطات المهمة التي اتخذتها القوافل منذ قديم الزمان لوقوعها على المسلك البري الواصل بين اليمن والشام، وترجع أهميتها إلى علو شأن

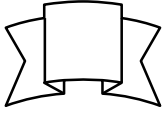
(١) ناصر خسرو، سفرنامه، ترجمة: يحيى الخشاب، دار الكتاب الجديد، بيروت، ١٩٧٠، ص ٥٥.

(٢) ياقوت، الحموي، المصدر السابق، الجزء الأول، ص ١٢٩.

(٣) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٧٨.

(٤) البلاذري، المصدر السابق، ص ١٧٥.

(٥) ياقوت، الحموي، المصدر السابق، الجزء الرابع، ص ٢٨.



البيت الحرام فيها على الرغم من أنها بواد غير ذي زرع، وبفضلها أصبح الحجاز أعظم مركز ديني في شمال الجزيرة تؤمها قوافل الحجيج كل عام بأعداد كبيرة^(١). ولمكة المكرمة أهمية متميزة في تاريخ العرب والإسلام فكانت (قبل بزوغ الإسلام) من أهم مراكز التجارة والدين في شبه جزيرة العرب، وفيها ولد الرسول الكريم (صلى الله عليه وآله وسلم)^(٢).

ولاسم مكة اشتقاقات عديدة وآراء مختلفة تتناول الدراسة باختصار بعضها، قال تعالى: ﴿إِنَّ أَوَّلَ بَيْتٍ وُضِعَ لِلنَّاسِ لَلَّذِي بِبَكَّةَ مُبَارَكًا وَهُدًى لِلْعَالَمِينَ﴾^(٣) قيل أنها سميت بكة لأنها تبك أعناق الجبابرة إذا أحدثوا فيها شيئاً وهي بين شعاب الجبال وطولها من جهة الجنوب إلى الشمال نحو ٢ ميل (٤ كم)، ومن أسفل جبل الجياد إلى ظهر جبل قيعقان مثل ذلك^(٤).

ومكة المكرمة مدينة من بين شعاب الجبل^(٥). ليس بها ماء جار^(٦). وتبرز أهمية مكة المكرمة كمحطة تجارية يتم تبادل السلع والبضائع فيها، وكذلك التزود باحتياجات القوافل منها نظراً لأهميتها الدينية بالنسبة للمسلمين.

المدينة المنورة (يثرب):

من حواضر الحجاز المهمة، تمر بها مسالك الحجيج القادمة من العراق وبلاد الشام، وجاء ذكرها في القرن الكريم ﴿وَإِذْ قَالَتْ طَائِفَةٌ مِنْهُمْ يَا أَهْلَ يَثْرِبَ لَا مُقَامَ لَكُمْ فَارْجِعُوا﴾^(٧). وهي مدينة الرسول الكريم وسماها طيبة^(٨). وتعد إحدى

(١) أبو الحسن علي بن الحسين بن علي المسعودي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق: محمد محي الدين عبد الحميد، الجزء الثاني، مطبعة السعادة، مصر، ١٩٥٨، ص ٢٨١.

(٢) صالح أحمد العلي، المعالم العمرانية في مكة المكرمة، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد الأربعون، الجزء الأول، بغداد، ١٩٨٩، ص ٥-٧.

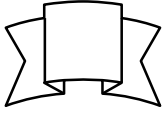
(٣) سورة آل عمران، الآية: ٩٦.

(٤) الحميري، المصدر السابق، ص ٩٣.

(٥) الأصبخري، المصدر السابق، ص ٢١.

(٦) ابن حوقل، المصدر السابق، ص ٣٧.

(٧) سورة الأحزاب، أية: ١٢.



المحطات الرئيسية التي تتوقف عندها رحلات القوافل لكونها تتميز بالطابع الديني حيث تقصدها القوافل لغرض الزيارة والتبرك، فضلاً عن كونها مكاناً لتبادل السلع والبضائع فضلاً عن عامل مهم وهو توفر المياه الذي يعد المرتكز الأساس لنشوء أي مدينة داخل إقليم الدراسة.

تقع المدينة المنورة في واحة زراعية تحيط بها البساتين والمياه العذبة وتمتد حولها القرى العامرة بالسكان^(٢). وتقع بالقرب من وادي العقيق في المسلك المؤدي إلى مكة المكرمة الذي يتميز بمياهه العذبة^(٣). ويحيط بها جبال، وبحر القلزم منها على ٣ أيام (١٢٠.٥ كم)، وفي ساحله موضع يقال له الجار، وإليه ترسو السفن التي تحمل الطعام من مصر^(٤). جاءت أهميتها لكونها تمثل محطة لإمداد القوافل وخاصة بسبب موقعها على المسلك التجاري الذي يربط بين اليمن والشام عبر مكة المكرمة، بالماء والمأكّل، فكان لهذا الموقع أثره في نشأة الحركة التجارية فيها^(٥).

٢. معدن النقرة:

هي قرية كبيرة عامرة يجتمع بها حجاج البصرة وحجاج الكوفة ومن أراد المسير إلى المدينة المنورة سار ذات اليمين إلى العسيلة حيث العسيلة فنزل، فيه آبار مالحة بينه وبين معدن النقرة ٦ ميلاً (٩٢ كم). وهناك أيضاً بطن نخل وهي قرية كبيرة كثيرة الماء والنخل بينها وبين العسيلة ٣٦ ميلاً (٧٢ كم)^(٦).

الطائف:

تقع على جبل غزوان جنوب شرق مكة المكرمة على بعد ٢٠ كم تقريباً، وإقليم الطائف الجبلي الذي يرتفع عن سطح البحر ٥٠٠٠ قدم خصيب للغاية، جيد المناخ فيه عيون جارية وأودية تحوي أصنافاً من الفاكهة والحدائق، ومن أوديته وادي ليه

(١) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الخامس، ص ٤٣٠.

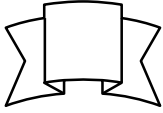
(٢) المقدسي، المصدر السابق، ص ٨٩.

(٣) ابن حوقل، المصدر السابق، ص ٣٨.

(٤) اليعقوبي، المصدر السابق، ص ٣١٢.

(٥) أحمد إبراهيم الشريف، مكة والمدينة في الجاهلية وعصر الرسول، الطبعة الثانية، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٦٧، ص ٣١٧-٣٢٠.

(٦) إبراهيم شوكة، جزيرة العرب، المصدر السابق، ص ٤٧.



ومن عيونها (اسيل) وهو نهر يجري دائما على ١ مرحلة (٣٧.٥ كم) من الطائف وكان يسمى ذات عرق^(١). سميت باسمها هذا نسبة إلى الحائط المبني الذي حولها المحقق بها ويمكن القول أنها سميت بذلك من الطواف حول البيت ويقصد بذلك بيت اللات معبودهم الرئيس في الطائف (قبل الإسلام)^(٢).

فيد:

تقع في المنحدر الشرقي من جبل سلمى وعلى المسلك المؤدي إلى بريده^(٣). اكتسبت أهمية خاصة لكونها أصبحت محطة تجارية في منتصف المسلك الواصل بين مكة المكرمة والكوفة (أي درب الحجيج)، فهي المدينة التي ينزلها عمال مسلك مكة المكرمة^(٤)، وهي عامرة واسعة المياه^(٥).

تبوك:

تقع شمال مدائن صالح، وتقع بين الحجر وبين أول الشام ومنها على ٤ مراحل (١٥٠ كم) في نحو منتصف مسلك الشام، ولها عيون ماء وبها نخل كثير.

تيماء:

شمال شرقي مدائن صالح وعلى الحافة الغربية الجنوبية من صحراء النفوذ تقع بين أول الشام ووادي وادي القرى على مسلك حاج الشام ودمشق، وفيها عين ماء في جزيرة العرب، يبلغ اتساع فوهة هذه العين أكثر من ٥٠ قدما. وبينها وبين تبوك ٤ مراحل (١٥٠ كم)، وبين تيماء وأول الشام ٣ أيام (١٢٠.٥ كم) وبها مياه ونخيل.

تبالة:

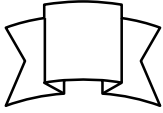
(١) عبد المنعم الغلامي، المصدر السابق، ص ١٨.

(٢) عبد الجبار منسي العبيدي، مدينة الطائف، جامعة الكويت، كلية الآداب، رسالة ماجستير غير منشورة، ١٩٧٦، ص ٦-٧.

(٣) عبد المنعم الغلامي، المصدر نفسه، ص ٣٠.

(٤) اليعقوبي، المصدر السابق، ص ٣١٢.

(٥) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٠٨.



من مخاليف مكة المكرمة وبينهما ٤ مراحل (١٥٠ كم)، وهي صغيرة وبها عيون متدفقة ومزارع ونخل وبين تبالة وبيشة ٥٠ ميل (١٠٠ كم)، ومن تبالة إلى سوق عكاظ ٣ مراحل (١٢٠٥ كم)^(١).

بريده:

وهي مركز إقليم القصيم أحد أقاليم نجد، تقع في الوسط تقريبا وعلى الجانب الأيسر من وادي الرمة، وفيها عين ماء تسمى (العين الزرقاء) غزيرة المياه وما يزيد على مئة عين أخرى، ومنها العين الواقعة في ضواحي (الطرفية) شرق بريده، وتمتد البساتين في بريده أكثر من ٥ كم، باتجاه وادي الرمة^(٢). وتعد بريده إحدى المحطات الطبيعية لاتصالات العراق القادمة من وادي البطن من منطقة شط العرب، كما أنها تعد كذلك لحد ما، بالنسبة لبعض الاتصالات القادمة إليها من وادي الفرات عن طريق لينة وعن طريق الحضر، والاتصالات العراقية بصفة عامة لها في بريده اتجاهان رئيسان. الأول نحو عالم البحر الأحمر (القلزم) وله مسلكان: مسلك يتبع منخفض وادي الرمة ووادي أضمر وعن طريق المدينة المنورة والمسلك الآخر هو الدرب السلطاني وعن طريق مكة. أما الاتجاه الآخر أي الثاني: فنحو بلاد اليمن عن طريق مكة المكرمة أو عن طريق الرياض ولهذا الاتجاه أهمية كبرى لأن خلاله يمكن أن تنقل بعض منتجات بلاد اليمن، وكذلك بعض منتجات عالم البحر العربي^(٣). (شكل ١٦).

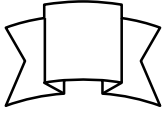
شكل (١٦)

المحطات ومسالك القوافل في آسيا العربية في القرن الرابع الهجري.

(١) إبراهيم شوكة، جزيرة العرب، المصدر السابق، ص ٣٣-٣٦.

(٢) عبد المنعم الغلامي، المصدر السابق، ص ٢٨-٢٩.

(٣) إبراهيم شريف، المصدر السابق، ص ٢٢٢.



١. مسالك التجارة:

تتمتع آسيا العربية بموقع جغرافي فريد وسط العالم القديم، ففي جنوبها تقع اليمن، وإلى شمالها الشام والعراق، وغربها شرم * أيلية وماطردته من سواحل إلى القلزم * وفسطاط مصر، وشرقيها عمان والبحرين والخليج العربي وكاظمة والبصرة، ووسطها الحجاز وأرض نجد والعروض، وهذا الموقع المتميز ساعد العرب ومكنهم من احتلال مكانة متقدمة ومرموقة في مجال التجارة والسيطرة على مسالكها الرئيسة خاصة تلك المارة بمكة المكرمة.

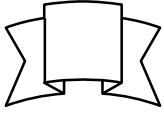
ولاشك في أن التجارة ومواردها، تعتمد اعتماداً أساسياً على ما تنتجه الزراعة من حاصلات، وما تنتجه الصناعات الحرفية من سلع، فضلاً عن الثروات الطبيعية والحيوانية ونتيجة للتفاوت بين وجود هذه المواد وندرتها بين الأقاليم مما يؤدي إلى قيام عملية التبادل التجاري، هذا وأن النشاط التجاري يحتاج إلى مسالك مطروقة سواء كانت برية أم بحرية^(١). ولمسالك العرب (قبل الإسلام) امتدادات تاريخية قديمة، تلك تشكل مرحلة ازدهار تجارة القوافل العربية القديمة، وكان العراق القديم محطة رئيسة على مسلك التجارة العالمية القديمة، وللوضع الذي أحاط التجارة ومسالكها القديمة أثره الكبير في ابتعاد تلك المسالك عن بؤر الصراع العسكري^(٢). لذلك وجدت التجارة في مسالك الصحراء المنعزلة أفضل المسالك وأحسن التجارة، وكان العرب بسبب امتلاكهم الإبل وخبرتهم العالمية في مسالك الأرض العربية خير الناس في نقل التجارة.

* الشرم: الشق. وشرم أيلية، هو شرم الشيخ اليوم، وأيلية ميناء مشهور وتسمى العقبة أو عقبة مصر وهو وميناء الأردن والحجاز وفلسطين، ياقوت الحموي، مصدر سابق، الجزء الثالث، ص ٣٣٨.

* القلزم: مدينة على ساحل البحر الأحمر من أرض مصر، وبها سمي بحر القلزم (البحر الأحمر). ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الرابع، ص ٣٨٧.

(١) سعد عبود سمان، ابن حوقل، جامعة البصرة، كلية الآداب، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٨٧، ص ١٤٣.

(٢) رضا جواد الهاشمي، المصدر السابق، ص ١٤-١٦.



حيث أن القوافل كانت تأتي من جهة الشرق محملة بالمواد الأولية عن طريق المسالك البرية والمائية^(١). وفي عصر (ما قبل الإسلام) نشط العرب في عالم التجارة مثل غيرهم من الشعوب السامية وتكاد تكون التجارة الحرفة الوحيدة عند العرب التي لم ينظر إليها وإلى المشتغل بها نظرة استهجان وازدراء وانتقاص^(٢). لقد كان لازماً على التجارة اللجوء إلى نظام القوافل ومسالكها^(٣). فيعبرون عن المسافات التي تقطعها القافلة بين منزل* وآخر ب (مسيرة) فيقولون مسيرة يوم، أو مسيرة نهار، كما عرفوا الأبعاد بالفرسخ* والنزل* (المنزل) والميل*، ولم تكن الأبعاد بين هذه المنازل متساوية إذ تتوقف أبعادها على الماء^(٤).

تمثل أقاليم منطقة البحث أقاليم غنية خصبة تحيط بها المسطحات المائية من أغلب جهاتها، كانت منذ أقدم العصور مركزاً لحضارة راقية، وساعدت خصوبة التربة فيها ووفرة مياهها على ازدهار الزراعة وازدحام السكان وظهور المدن وتكون الدول، وكان يحتاج أيضاً إلى استيراد بعض البضائع من الهند وشرق أفريقيا وجنوب البلاد العربية^(٥). لقد نزحت من شبه جزيرة العرب منذ القدم أقوام وشعوب انتشرت بهيئة هجرات أو موجات متعاقبة في أزمان مختلفة وتشكل مصادر المياه (والآبار، العيون، الوديان)، فضلاً عن العشب والكأ منازل على المسلك وتحولت بمرور الوقت إلى مراكز تجارية متميزة^(٦).

تميزت التجارة في بلاد العرب بنشاطها منذ عصر (ما قبل الإسلام) وساعدها على ذلك موقعها الجغرافي الوسط بين الأقاليم وموقعها على مياه بحر القلزم والبحر

(١) طه باقر، مقدمة في جغرافية العراق التاريخية، مجلة الأقاليم العراقية العدد الحادي عشر، ١٩٧٠، ص ٤٣٩-٤٤٠.

(٢) جواد علي، المصدر السابق، ص ٢٢٧.

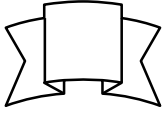
(٣) المصدر نفسه، ص ٢١٩-٢٤٢.

* شرح المصطلحات.

(٤) المكان نفسه.

(٥) صالح أحمد العلي، محاضرات في تاريخ العرب، المصدر السابق، ص ٣٦.

(٦) أنور الرفاعي، النظم الإسلامية، دار الفكر، دمشق، ١٩٧٣، ص ٢٦٢.



العربي وغب عدن^(١). مما كان له الأثر في ازدهار التجارة، وتميز الحجاز موطن الدعوة الإسلامية بموقعه بين الشام واليمن والتهائم^(٢). باتصاله بعدة مسالك إلى الكوفة ودمشق^(٣). مما مكنه من احتلال دور متقدم في التجارة وموقع العراق وسط بين بلاد الترك والهند والصين وبلاد الشام والحجاز والروم^(٤). عزز النشاط التجاري للإقليم كما أن لمكة المكرمة (قبيل الإسلام) نشاطاً تجارياً ملحوظاً بسبب موقعه الجغرافي على مسالك القوافل التجارية ومكانته المقدسة لوجود البيت الحرام. الذي تشد إليه رحال الحجاج والمعتنمين سبب في ظهور الأسواق التجارية وازدهار التجارة فيها، وكانت قبائل العرب (قبل الإسلام) تنزل سوق (دومة الجندل) للبيع والشراء كونها تقع في نقطة متوسطة بين الشام والخليج العربي والمدينة المنورة على منتصف الخط الواصل بين العقبة والبصرة تقريباً^(٥). لذا كانت للعرب ثلاث عشر سوقاً قبل الإسلام، منها يقوم في الأشهر الحرم ولا يقوم في غيرها^(٦). وكانت لقريش رحلتان تجاريتان في الشتاء إلى الجنوب (اليمن) والأخرى صيفاً نحو الشمال (الشام) لقوله تعالى: ﴿لأيلاف قريش أيلافهم رحلة الشتاء والصيف﴾^(٧). ثم لقريش عبر هذه الرحلة الرحلة عدة تحالفات مع رؤساء القبائل الذين يتحكمون بالمسالك التجارية لتأمين قوافلها كما أكسبهم خبرة تجارية كبيرة، كما أن ازدهار التجارة وسيطرة العرب على التجارة العالمية كان نتيجة تنمو البنية الاقتصادية متمثلة بازدهار الزراعة ونمو إنتاجيتها إلى جانب نمو الصناعات والحرف كمهنة مستقلة ومتفاعلة مع الزراعة من جهة أخرى، وليس كما يذهب بعضهم إلى أن الازدهار التجاري في الجزيرة العربية

(١) الأضطخري، المصدر السابق، ص ٢٠.

(٢) المسعودي، المصدر السابق، ص ٦٢.

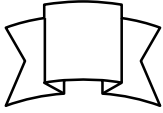
(٣) أبين حوقل، المصدر السابق، ص ٤٦.

(٤) شيخ الربوة، المصدر السابق، ص ٢٥.

(٥) سعيد الأفغاني، أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، الطبعة الثانية، مطابع دار الفكر، دمشق، ١٩٦٠، ص ١٩٥.

(٦) لغدة الحسن بن عبد الله الأصفهاني، الأزمنة والأمكنة، مطبعة دائرة المعارف، حيدر آباد الدكن، ١٣٣٢هـ، ص ١٦١.

(٧) سورة قريش، آية: ١-٢.



كان نتيجة لدور الوسيط بين المراكز التجارية الدولية آنذاك، كما تؤكد ذلك كثرة وسعة وتنوع الأسواق الموسمية والدائمية في مختلف أنحاء الجزيرة إذ يتوافد إليها الناس من مختلف أنحاء الجزيرة^(١).

استمرت عمليات التحرير العربية خلال العصر الأموي (سنة ٦٠هـ)^(٢)، وكان الأمويون قد اهتموا بالمسالك التي تربط بلاد الشام بالعراق والحجاز لتسهيل عملية الانتقال من مكان لآخر وذلك لأسباب فرضتها عمليات التحرير والاستقرار، وذلك رغم كونهم لا ينظرون للتاجر بعين التقدير لأنهم كانوا جيلاً من المحاربين وأمراء اللقطائع حتى لا نجد لطبقة التجار شأنًا في تاريخهم^(٣). وبذلك قامت الدولة بحراسة المسالك التجارية والقضاء على اللصوص وقطاع الطرق الذين يحاولون تعكير أمن وسلامة هذه المسالك حيث استعمل الحجاج بن يوسف الثقفي المناظر* لحماية المسلك بينه في واسط وبين بحر الخزر (قزوين). وحتى أن الأمويين كانت لهم وحدات بحرية في البحر الأحمر (القلزم) مهمتها حماية المسالك التجارية^(٤).

ويمجيء العباسيين (سنة ١٣٢هـ)^(٥)، ازداد اهتمامهم بالنشاط التجاري، خاصة بعد شعورهم بالحاجة إلى إيجاد عاصمة جديدة مهمة قريبة من الشرق بدلاً من دمشق^(٦). وتمكن العباسيون من تحقيق ذلك فاختر المنصور بغداد وبنائها سنة ١٤٥هـ، وكان اختيارهم لموقع بغداد دلالة على اهتمامهم بالتجارة، حيث ربطت العاصمة لأول مرة مباشرة بمسلك مائي بالبحر العربي عبر موانئ الخليج العربي

(١) سعيد الأفغاني، المصدر السابق، ص ٣٢٥.

(٢) محمد بن علي بن محمد المعروف بابن العمراني، الأنباء في تاريخ الخلفاء، تحقيق وتقديم: قاسم السامرائي، لايدن، ١٩٧٣، ص ٤٩.

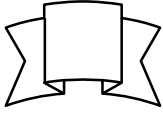
(٣) آدم متز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة: محمد عبد الهادي أبو ريدة، الجزء الثاني، الطبعة الرابعة، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٦٧، ص ٣٧٠.

* شرح المصطلحات.

(٤) شيماء سالم عبد الصاحب، التجارة الخارجية في العصر الأموي، جامعة بغداد، كلية الآداب، أطروحة دكتوراه، (غير منشورة)، ٢٠٠١، ص ٧٧-٨٨.

(٥) ابن العمراني، المصدر نفسه، ص ٥٧.

(٦) الطبري، المصدر السابق، ص ٦١٤.



(كالأبله)^(١). وكان لابد من وجود محطات بمثابة أماكن للراحة ولتجهيز القوافل باحتياجاتها، وبذلك انتشرت على طول المسالك البرية محطات كان لها صيغ ذاع على مرور الزمن وخاصة على صعيد التجارة ومن المراكز الآتية.

أولاً: المراكز التجارية في العراق:

١- بغداد :

هي إحدى أهم المراكز التجارية العالمية، ازدادت أهميتها لكونها حاضرة الخلافة العربية الإسلامية في أيام خلافة العباسيين، تخرج منها البضائع إلى مختلف أرجاء المعمورة لتصل إلى الصين، وكذلك فهي تستقبل مختلف البضائع والسلع الوافدة إليها من مختلف الأقاليم المجاورة لها والبعيدة عنها حيث كانت بغداد مركزاً تجارياً عالمياً تحدد فيه أسعار السلع وغالباً ما تكون مسالك التجارة هي في الأصل مسالك بريدية تسلك من قبل عمال البريد يومياً لإدارة شؤون الدولة، وقد التقت عند بغداد وهي أهم مراكز العراق التجارية خمسة مسالك رئيسة تؤدي إلى مختلف أنحاء البلاد.

١. المسلك الأول: يتجه شمالاً إلى الموصل والجزيرة الفراتية.

٢. المسلك الثاني: يتجه جنوباً إلى واسط والبصرة.

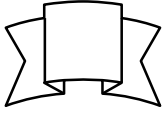
٣. المسلك الثالث: جنوبي غربي يتجه نحو الكوفة ومنها إلى شبه جزيرة العرب (مسلك الحجاج العراقيين).

٤. المسلك الرابع: يتجه إلى الرقة ومنها إلى بلاد الشام ومصر.

٥. المسلك الخامس: شرقي يتجه نحو حلوان ومنها إلى بلاد فارس وأواسط آسيا (المسلك المعروف طريق الحرير)^(٢). وسبق أن ناقشنا المسالك الأربعة في الرسالة لذا فأننا سنحاول أن نعطي إيجازاً عن أهمية المسلك الخامس حيث يعد المسلك الأخير (طريق الحرير) من أعظم المسالك التجارية التي تربط أكتاف المشرق العربي وأقاصي خراسان بالعاصمة العباسية بغداد قلب العالم الإسلامي المتمدد

(١) البلاذري، المصدر السابق، ص ٢٩٣.

(٢) سعدي علي غالب، طرق القوافل في محافظة الأنبار، المؤتمر العلمي الأول لجامعة الأنبار، ١٩٩٢،



نظراً لطول مسافته وكثرة تفرعاته وتعدد مسالكه. ومن المعروف أن هذا المسلك أخذ تسميته من التجارة الرئيسة التي كانت تنقل عبره وهي (مادة الحرير). فهو مسلك مباشر يصل الدولة العربية الإسلامية بالصين.

يبدأ المسلك الخامس المعروف بطريق الحرير من بغداد^(١)، أخذاً مساره الى النهروان بعد ٤ فراسخ (٢٤ كم) ثم إلى جلولاء ١٩ فرسخاً (١٤ كم)^(٢). ومنها يتجه إلى خانقين ٧ فراسخ (٢٤ كم)^(٣)، ثم إلى قصر شيرين^(٤)، وينتهي إلى الصين. ويتفرع من سمرقند الى فرعين يصلان إلى الصين، ويبدو أن المسلك الثاني كان التجار المسلمون لا يرغبون فيه لعدم توافر الأمن فيه، إذ كانوا يفضلون المسلك الأول عبر الشاش في تركستان لتوفر الأمن فيه بشكل أكبر، إذ كان الترك يؤمنون فيه الخفارات^(٥). فضلا عن أن المسلك الثاني تكتشفه صعوبات طبيعية من جبال وشدة الحرارة في الصيف، وكثرة الثلوج شتاءً^(٦). (شكل ١٧)

(١) أبين خرددابة، المصدر السابق، ص ١٥٥.

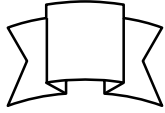
(٢) أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز البكري الأندلسي البكري، معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، تحقيق: مصطفى السقا، الجزء الثاني، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، ١٩٧٤، ص ٤٨٤—٤٨٥.

(٣) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الرابع، ص ٣٥٨.

(٤) المصدر نفسه، الجزء الخامس، ص ٣٤.

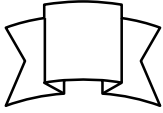
(٥) آدم متر، المصدر السابق، ص ٤١٤.

(٦) المسعودي، المصدر السابق، الجزء الأول، ص ١٥٦.



شكل (١٧)

المسلك البري التجاري الرئيسي بين الدولة العربية والمشرق (طريق الحرير)



٢. البصرة:

تقع جنوب العراق وهي قاعدة المسالك البرية والبحرية، وكان لها مركز تجاري جيد، فكانت تاتيها السفن، وتقع حمولتها فيها، وهذا يعطي البصرة مكانه مرموقة في التجارة لما يدر مرور البضائع والسفن فيها من فوائد^(١). تعد مدينة البصرة من أهم المراكز التجارية التي تقع على شط العرب بينها وبين البحر ٢٠٠ كم^(٢)، أي أنها تقع عند الطرف الشمالي للخليج العربي واليها ينتهي ويبدأ منها المسلك السوقي الرئيس الذي يربط المحيط الهندي والبحر المتوسط عبر نهري دجلة والفرات^(٣). كما أنها محط للقوافل الآتية من وسط الجزيرة العربية^(٤). وفي ضوء ذلك يمكن أن تعد مركزاً رئيساً يستقدم البضائع الآتية من الصين والهند وشرق أفريقيا من ناحية وتجارة شبه الجزيرة العربية وأوروبا والبحر المتوسط من ناحية أخرى، وإعادة تصديرها إلى مدن وأقاليم أخرى^(٥)، وقد احتلت البصرة هذه الأهمية منذ إنشائها سنة ١٤٠٤ هـ/١٦٣٤ م. مما أدى إلى تساؤل أهمية الأبله التي كانت مركزاً للتجارة الدولية التي أصبحت مجرد ميناء ثانوي للتجار البصريين^(٦). فأصبحت البصرة محط رحال السفن التجارية والقوافل التجارية البرية.

وهنا تبرز أهمية الموقع الجغرافي الذي تمتعت به البصرة وأشرافها على الخليج العربي، ولعل كثرة ما يجمع فيها من اللالي والجواهر الآتية من شتى أنحاء العالم، أدى إلى أن توصف بأنها معدن اللالي والجواهر^(٧). التي تصدرها إلى أنحاء كثيرة من العالم ولم يقتصر نشاط البصرة الاقتصادي على التجارة بل أن

(١) طارق فتحي سلطان، العرب والصين في القرون الوسطى، جامعة الموصل، كلية الآداب، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٨٠، ص ٣٠.

(٢) آدم منتر، المصدر السابق، ص ٤٤٠.

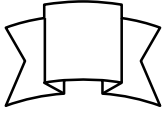
(٣) علي محمد المياح، المصدر السابق، ص ٢٤٥.

(٤) رمزية عبد الوهاب خيرو، تجارة الخليج العربي وآثارها في الحياة الاقتصادية في منطقة الخليج والعراق منذ صدر الإسلام حتى نهاية القرن الرابع، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٨٧، ص ٧٤.

(٥) علي محمد المياح، المصدر نفسه، ص ٢٤٦.

(٦) صالح أحمد العلي، التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة، المصدر السابق، ص ٢٣٢.

(٧) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٢٨.



الصناعة كان لها دورها المتميز في هذه المدينة أيضاً، ويمكننا أن نقول أن النشاط التجاري الكبير لهذه المدينة مع ارتفاع المستوى المعاشي فيها انعكس إيجابياً على نشاط الحركة الصناعية فيها، فقد أكدت النصوص العديدة اشتهاً البصرة بصناعات كثيرة ولاسيما منها النسيجية والعطرية^(١).

حيث كانت البصرة منتهى السفن القادمة من الصين وكان الخليج العربي منذ حقب زمنية سحيقة هو الممر البحري الرئيس للنقل التجاري إلى بلاد الهند والصين واستعاد فعاليته منذ القرن الثاني للهجرة، هذا الازدهار يعود إلى الطلب على البضائع والمنتجات الشرقية^(٢). حيث كانت البصرة في تلك الحقبة الزمنية من التاريخ مركز نشاط المسالك البحرية التي تتجه إلى الهند وشرق أفريقيا، لها غلات كثيرة من القطن محمولة إلى أفريقيا، كذلك القمح والشعير^(٣).

وبتوحيد أركان الدولة الإسلامية ونشر الإسلام والسلام في ربوعها تحولت التجارة تدريجياً من بحر القلزم (البحر الأحمر) فصارت تسلك خليج البصرة، الذي كان أقصر واسلم وأقل كلفة ولاريب في أن هذا التغيير كان لمصلحة التجار العراقيين الذين احتفظوا بتنظيماتهم ومؤسساتهم ثم أنهم استطاعوا أن يوسعوا نشاطهم التجاري إلى الشام^(٤). وهذا التحول عبر الخليج العربي كان إيذاناً بزيادة ملحوظة في التبادل التجاري بواسطة المسالك البحرية^(٥). وقد كانت المسالك المائية عموماً هي المفضلة بالنسبة للتجار الذين يتاجرون مع البلدان البعيدة كالهند والصين، أكثر من المسالك البرية لأسباب عدة منها حجم البضائع المنقولة مقارنة بالمسالك البرية، وتعدد

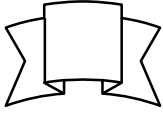
(١) المكان نفسه.

(٢) ناجي عبد الجبار، دراسة مقارنة للأحوال التجارية لموانئ الخليج العربي والجزيرة العربية في القرن الرابع الهجري، مجلة دراسات الخليج العربية، العدد السادس والخمسون، السنة الرابعة عشر، الكويت، ١٩٨٨، ص ١٧٤-١٧٥.

(٣) ابن حوقل، المصدر السابق، ص ٢١٤.

(٤) صالح أحمد العلي، التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة، المصدر السابق، ص ٢٣٠.

(٥) حمدان الكبيسي، أسواق بغداد، وحتى بداية العصر البويهي، دار الحرية، بغداد، ١٩٧٩، ص ١٨٣.



الموانئ الساحلية التي يمر بها المسلك بين البصرة-الهند-الصين. فضلاً عن سلامة هذه المسالك من المخاطر واللصوصية، وقلة العوارض الصعبة^(١).

لكن تحول المسالك البحرية إلى البرية كان حالة فرضتها بعض العوامل فالمسالك البحرية لم تكن الوسيلة المفضلة لدى التجار في ذلك الوقت إذ أعاقتها ضوابط طبيعية سلبية، مما جعل المسالك البرية تمتلك زمام التفوق لسهولة اجتيازها وسلامة محطاتها خلافاً للأولى، ويمكن القول أن الطابع العام للتجارة كان برياً في الغالب^(٢). وهناك بعض الحالات التي يصبح فيها المسلك البري هو المسلك الرئيس الأكثر نفعاً للتجار والمسافرين من المسلك البحري، فمجاميع التجار كانوا يفضلون مرافقة الحجيج سنوياً لأداء فريضة الحج والمتاجرة أيضاً، فالقوافل الجماعية توفر لهم الأمان وسلامة الوصول^(٣).

٣. الإبله:

هي بلد على شاطئ دجلة العوراء (شط العرب) في زاوية الخليج العربي، وهي أقدم من البصرة، وكانت الإبله حينئذ فيها مسالح^(٤). وكانت الإبله مرفأً لسفن الصين والهند وعمان والبحرين وفارس، وذلك حينما كانت تتمتع بمركز تجاري مرموق^(٥). وعندما فتحها المسلمون وجدوا فيها سفناً صينية^(٦). وكانت توجد فيها فنارات لإرشاد السفن لمنع السفن من الارتطام بالصخور ليلاً^(٧).

احتلت الإبله أهمية كبيرة في مجال النشاط التجاري بالنسبة للعراق، حيث كانت هي الميناء الوحيد للعراق ولكن أهميتها تلاشت بعد أن غمرت مدينة

(١) ابن حوقل، المصدر السابق، ص ٥٣.

(٢) ناجي عبد الجبار، المصدر السابق، ص ١٧٧.

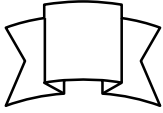
(٣) صالح أحمد العلي، محاضرات في تاريخ العرب، المصدر السابق، ص ٣٧.

(٤) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الأول، ص ٧٧.

(٥) طارق فتحي سلطان، المصدر السابق، ص ١٥٧.

(٦) أغناطيوس كراتشكوفسكي، تاريخ الأدب الجغرافي العربي، ترجمة: صلاح الدين عثمان، القسم الأول، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، ١٩٦٣، ص ١٣٨.

(٧) طارق فتحي سلطان، المصدر نفسه، ص ١٥٨.



البصرة^(١). وتعد الأيالة أهم ميناء للتجارة الهندية التي يرجع تاريخها إلى عهد الأسكندر الأكبر، ونظراً للعلاقة بين هذا الميناء والهند، فقد أطلق العرب على منطقة الأيالة (أرض الهند)، وعلى ركن الأيالة في نهرا خور عظيم الخطر، وربما سلمت السفن من سائر الأماكن في البحر وغرقت في هذا الخور، والذي يعرف بخور الأيالة^(٢). وهي مرفأ السفن في الصين وما دونها، ظلت الأيالة مركزاً للتجارة حتى بعد حفر قناة الأيالة التي كانت تربط هذا الميناء بالبصرة^(٣).

ثانياً: المراكز التجارية في بلاد الشام:

١. إنطاكية:

تأتي إنطاكية في مقدمة المراكز التجارية في بلاد الشام، فهي من أهم الموانئ الواقعة شمال بحر الروم (البحر المتوسط)، وكانت بعد دمشق أنزه بلاد الشام^(٤)، والتجار يخرجون منها إلى الجابية بـ ٣ مرحل (١٢.٥ كم)، ثم يركبون في الفرات إلى بغداد منها إلى دجلة إلى الأيالة^(٥): أما صيدا وبيروت فهما مدينتان على الساحل خصبتان، وكذلك طرابلس، إلا أنها أجل^(٦). أما بيروت فهي فرضة* دمشق وساحلها وتجارات البحر عليها كثيرة^(٧). وتوصف صوراً باستدارة الحائط على مينائها، وكذلك كانت عكا مدينة خصبة على البحر كبيرة^(٨)، ويمكن تقسيم مدن بلاد الشام إلى أربعة أصناف تبعاً لوظائفها:

أولاً: مدن الموانئ الساحلية وتمتد مع شاطئ البحر.

(١) الحسن بن أحمد بن يعقوب الهمداني، صفة جزيرة العرب، تحقيق: محمد بن علي الأكوخ، مطابع دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٨٩، ص ٨٤.

(٢) الأصبخري، المصدر السابق، ص ٥٧.

(٣) صالح أحمد العلي، المصدر السابق، ص ٢٣١-٢٣٢.

(٤) ابن حوقل، المصدر السابق، ص ١٦٥.

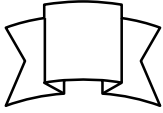
(٥) ابن خرد ذابة، المصدر السابق، ص ١٥٣.

(٦) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٦٠.

* شرح المصطلحات.

(٧) ابن حوقل، المصدر نفسه، ص ١٦٣.

(٨) المقدسي، المصدر نفسه، ص ١٦٢.



ثانياً: مدن الجبل، ذات شجر وذات قرى وعيون ومزارع.

ثالثاً: مدن الأغوار، ذات قرى وأنهار ونخيل ومزارع.

رابعاً: مدن الموانئ الصحراوية. (مدن القوافل).

وأصبحت هذه المدن تقوم بتجارة مستعرة من الشرق إلى الغرب، كعمان ومآرب وأذرعات ودمشق وحمص وتدمر وحلب^(١). حيث أن ازدهار مدن الشام انطلق من ازدهار التجارة التي تشجع على الحياة في المدينة ومن ذلك برزت صنف المدينة التي تقع كميناء ساحلي على شاطئ البحر وصنف يمكن أن تسميه بالموانئ الصحراوية على طول الحد الصحراوي^(٢). أو ما يطلق عليه أسم (مدن القوافل)^(٣). لقد شجعت الحركة التجارية على نشوء المدن في قلب الصحراء وعلى ضفاف الأنهار وسواحل البحار التي تمر بها المسالك بأنواعها فوفرت هذه الفعالية الحيوية لمدن بلاد الشام فرصاً في الازدهار والنمو، كون الإقليم يمثل ممراً بين الشرق والعرب.

٢. دمشق:

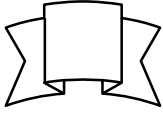
من المراكز التجارية المهمة لبلاد الشام، اكتسبت أهميتها بوصفها مركزاً تجارياً مهماً بسبب موقعها المهم على مسلك القوافل الخاصة بالحجاج وتحديدًا المسلك الرئيسي، حيث أن الحجاج كانوا يجتمعون فيه عند ذهابهم إلى مكة لأداء فريضة الحج، وعند عودتهم إليها بعد أداء الفريضة، مما ساعد على تدفق السلع إلى أسواقها، وكان كثير من حجاج المسلمين يحجون بيت المقدس بعد أداء فريضة الحج في مكة المكرمة، فينتقلون مع المسيحيين وبذلك أصبحت هذه المدينة سوقاً نافقة للتجارة بين الشرق والغرب^(٤). ولعبت العوامل الجغرافية دوراً بارزاً في ازدياد النشاط التجاري لبلاد الشام عامة واستمراره ونموه وتطوره خلال الفترات التاريخية المختلفة

(١) المصدر نفسه، ص ١٨٦.

(٢) جونز أ. ه. م، مدن بلاد الشام، ترجمة: إحسان عباس، الطبعة الأولى، دار الشروق للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٨٧، ص ٩.

(٣) جمال حمدان، المصدر السابق، ص ٢٠.

(٤) حسن إبراهيم حسن، تاريخ الإسلام، الطبعة السابعة، الجزء الثالث، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٦٥، ص ٣٢٩—٣٣٠.



ومنها الموقع الجغرافي للإقليم جعل منه منفذاً رئيساً لاستقبال الاستيرادات من مختلف أنحاء العالم. ولتصدير المنتجات المحلية^(١)، حيث كانت دمشق وخاصة في العهد الأموي مركزاً لالتقاء القوافل التجارية القادمة من آسيا الصغرى وبلاد ما بين النهرين ومصر وشبه الجزيرة العربية، كما كانت سوقاً تجارية تتجمع فيها البضائع المختلفة القادمة من شرق الدولة والهند (سنة ٦١هـ-١٣٢هـ)^(٢).

٣. طرسوس:

تأتي أهميتها من كونها تقع على حدود الروم حيث تشرق على درب الموصل إلى القسطنطينية الذي سلكه سعاة البريد ووفود القيصر والخليفة والجيوش. وكان أحد المسالك التجارية المهمة إلى الدولة البيزنطية وبهذا تكون طرسوس قد حظيت بأهمية تجارية وعسكرية في آن واحد^(٣). ساعدها موقعها على أن تكون وبقية مدن الثفور* مركزاً كبيراً للاستهلاك لأن السوق العسكرية فيها تخلق طلباً واسعاً على السلع مثل الخيول، والأغذية والنياب، والأسلحة، ومواد البناء، وثمة احتياجات أخرى، وامتازت طرسوس في أن سكانها خلأط من العرب واليهود والصقالبة والأرمن والمسلمين من غير العرب، وهذه الخاصية تمتعت بها كل المراكز التجارية تقريباً فقد ساعدت الحركة التجارية الواسعة فيها فضلاً عن كونها منطقة حدودية على هذا الاختلاط^(٤).

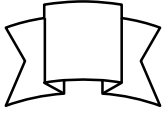
(١) حسن سيد أحمد أبو العينين، دراسات في جغرافية لبنان، دار النهضة المصرية، بيروت، ١٩٦٨، ص ٣٥٦.

(٢) غوستاف لويون، حضارة العرب، ترجمة: عادل زعتر، الطبعة الثانية، دار إحياء الكتب العربية، ١٩٦٩، ص ٢٠٨.

(٣) كي لشرنج، المصدر السابق، ص ١٦٤-١٦٦.

* شرح المصطلحات.

(٤) شيماء ساكم عبد الصاحب، المصدر السابق، ص ٢٤٩.



ثالثاً: المراكز التجارية في شبه الجزيرة العربية:

- ايلة (العقبة):

وهي ميناء يقع على رأس خليج العقبة من بحر القلزم فهي أول الشام وآخر الحجاز^(١). بسبب هذا الموقع أصبحت ملتقى المسالك من الشام ومصر باتجاه الحجاز لاداء فريضة الحج واكتسبت أهمية تجارية كبيرة^(٢). وهي عامرة بها زرع يسير^(٣)، أي أنها ظلت تحتفظ بالدور التجاري الذي سار موازياً لنشاط الخليج العربي رغم أن الدولة العباسية عملت على تفوق الخليج إلا أن موانئ الخليج (البصرة-الابلّة) كثيراً ما تعرضت للتوقف، لا بل للدمار والخراب لسنين طويلة ولأسباب داخلية كانت تحدث في المنطقة، لذا يمكن القول أن (أيلة) وخليج العقبة وأصلاً دورهما التجاري النشط والهام حتى فترة متأخرة من الزمن^(٤).

وتعد الجار وجدة أهم موانئ هذا المسلك الذي يتجه نحو بحر الروم، ناحية الشمال ثم إلى القسطنطينية من ناحية وإلى إنطاكية من ناحية أخرى، ثم يسير ثلاث مراحل إلى إيجابية (١٢.٥ كم) ثم ركوب الفرات إلى بغداد-دجلة، ويعود مرة أخرى إلى الأيلة، ومنها إلى عمان والسند والهند والصين^(٥).

- اليمن:

اشتهرت اليمن كونها أحد المراكز التجارية الهامة في تجارة البخور، وعرف فيها مسلك مهم ذاع صيته وأصبح المسلك الأول في قائمة المسالك التي عرفها العرب منذ عصر (ما قبل الإسلام) واستمر إلى ما بعد ذلك لفترة طويلة، وجاءت تسميته من التجارة التي كانت رائجة عليه وهي البخور^(٦).

(١) ياقوت، الحموي، المصدر السابق، الجزء الرابع، ص ٣٨٨.

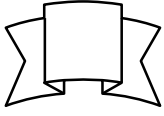
(٢) المصدر السابق، الجزء الأول، ص ٢٩٢.

(٣) البلاذري، المصدر السابق، ص ٧١.

(٤) أبين حوقل، المصدر السابق، ص ٥٣.

(٥) البلاذري، المصدر نفسه، ص ٣٦٨.

(٦) محمد عبد القادر بافقيه، تاريخ اليمن القديم، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، سوريا، ١٩٨٥، ص ١٧٣.



حيث كانت لمصر وما بين النهرين علاقات تجارية قوية مع بلاد العرب الجنوبية وخاصة اليمن منذ أزمنة متغلطة في القدم^(١). واليمن كانت نقطة الاتصال بين الهند ومصر منذ حوالي القرن ١٥ ق.م، أن لم يكن قبل ذلك والذي كان يجذب التجار المصريين وغيرهم إلى اليمن نفسها هو البخور. لاستعماله في المعابد في العالم القديم. وحضرموت هي البلاد الوحيدة في العالم القديم التي كانت تنتجه، ومنها تنقل أما بمسلك البحر الأحمر (القلزم) أو بمسلك الحجاز ومن ثم توزع في أقطار العالم القديم ومصر والعراق وسوريا وآسيا الصغرى والعالم اليوناني وإيطاليا وغيرها.

وكانت ظفار (في حضرموت) المكان الذي يجمع فيه البخور وتنقل بواسطة وادي حضرموت إلى اليمن وهي توزعه، وعلى هذا المسلك قامت عدة دول كبرى ومنها معين وسبأ وحمير، وكانت التجارة على هذا المسلك الذي سمي بمسلك البخور لأهمية هذه التجارة وهي الزيوت والأقمشة واللؤلؤ والجواهر والأرز والبهارات والعاج والخمور والطيب والأصداف وكانت السفن هناك تتبادل بحمولتها وأثقالها، وقد كان من الطبيعي أن يتصل العرب بالصين بحراً عن طريق البحر الأحمر (القلزم) وبحر العرب ولكن هذا جاء في أخريات القرن الثاني للهجرة، وكان أهم ما ينقل من الصين إلى العالم الروماني هو الحرير، لكنه كان مسلكاً برياً^(٢).

٣. عدن:

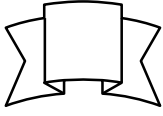
من المراكز التجارية المعروفة على ساحل البحر العربي، وكانت تأتي لهذا الميناء سفن الهند^(٣). فضلاً عن سفن العراق والسند والصين والحبشة وفارس، إلا أن هنا الميناء كان يتعرض لكثرة الأمواج، ونظراً لأهميتها التجارية فقد سميت بدهلينز الصين^(٤). حظيت بموقع ستراتيغي مهم جعل منها مركزاً لتجارة الشرق والغرب ما

(١) المكان نفسه.

(٢) نقولا زيادة، الجغرافية والرحلات عند العرب، مكتبة المدرسة ودار الكتاب اللبناني، بيروت، ١٩٦٢، ص ٢١٥-٢١٩.

(٣) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الرابع، ص ٨٩.

(٤) طارق فتحي سلطان، المصدر السابق، ص ١٦٢.



قبل الإسلام^(١). حيث موقعها عند مدخل الحبر الأحمر الجنوبي^(٢)، واستقطبت تجارة السند والهند والصين والخليج العربي ومصر وشرق أفريقيا^(٣). لذلك فقد كانت مركزاً تجارياً كبيراً لتبادل أنواع متعددة من سلع هذه الدول كالعنبر والعود والمسك، وعلى الرغم من أن عدن لم يكن بها نشاط زراعي إذ أن الزراعة بها فقيرة جداً^(٤). حيث أنه لا زرع بها ولا ضرع إلا أن التجارة كانت كافية لارتفاع المستوى المعاشي لأهلها ومن سكنها^(٥). ولعل مما زاد أهميتها أن في بحرها اللؤلؤ^(٦). وهي بالطبع من التجارات المربحة جداً، وقد استمرت عدن بأداء دورها التجاري حتى عصور متأخرة.

٤. زيد:

مدينة مشهورة باليمن أحدثت أيام المأمون^(٧). وهي مدينة كبيرة كانت تضم التجار من الحجاز والحبشة ومصر، ويجلب إليها أهل الحبشة عبيدهم كما كانت تخرج منها ضروب الأفاوية ومتاع الصين وغير ذلك^(٨). وازدهرت في اليمن صناعات عديدة وفي ميادين كثيرة كصناعات الأنسجة والثياب والعطور والجلود وصناعات التعدين والصناعات الدقيقة التي تعتمد على المعادن الثمينة والمجوهرات والصناعات النسيجية أكثر أنواع الصناعات تطوراً ورواجاً في اليمن^(٩).

٥. البحرين:

(١) محمد كريم إبراهيم، الفعاليات الاقتصادية لميناء عدن خلال القرنين الخامس والسادس الهجريين، مجلة المؤرخ العربي، العدد الخامس والثلاثون، ١٩٨٨، ص ١٧٩.

(٢) نعيم زكي فهمي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٣، ص ١٣٦.

(٣) أبين خردذابة، المصدر السابق، ص ٦١.

(٤) المكان نفسه.

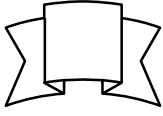
(٥) المقدسي، المصدر السابق، ص ٨٥.

(٦) الأصطخري، المصدر السابق، ص ٢٦.

(٧) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الثالث، ص ١٣٢.

(٨) طارق فتحي سلطان، المصدر السابق، ص ١٦٢.

(٩) محسن خليل، في الفكر الاقتصادي العربي الإسلامي، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨٢، ص ٤٦—٤٧.



إن وقوع البحرين في الخليج العربي واتصالها جنوباً بالتجارات القادمة من الصين والهند وجزر الهند الشرقية واتصالها شمالاً بالتجارات القادمة والذاهبة إلى حاضرة الخلافة العربية الإسلامية، بغداد جعلها ملتقى المسالك^(١). وقد جعلها هذا الموقع منطقة تجارية مهمة ومحطة لتبادل السلع والبضائع وظلت كذلك حتى العصور الحديثة، إذ تستورد احتياجاتها وتصدر ما يفيض عن حاجات السكان. ومن أهم السلع المصدرة التمر فهو من المحاصيل الأساس وخاصة الجيد ومنها والتي نالت به البحرين شهرة^(٢). حيث كان يصدر إلى الصين والهند اللتين تعدان من المناطق التي تستهلك كميات كبيرة منه^(٣).

٦. صحار:

هي قصبة عمان ومن أجل المدن على خليج عمان^(٤). وقد ساعدها موقعها الجغرافي كونها أقرب الموانئ العربية لرسو السفن الآتية من الهند إلى الخليج العربي والمتجهة إلى البصرة على أن تصبح فضلاً عن كونها ميناء مركزاً للتجارة مع الهند وأفريقيا^(٥). فأصبحت مرسى سفن السند والهند والصين والزنج^(٦). فهي خزانة المشرق المشرق والعراق ومغوة اليمن^(٧). ولم يقتصر نشاطها الاقتصادي على التجارة بل كانت مدينة ذات خيرات كثيرة^(٨). مما يدل على أن الزراعة كانت نشطة كما نمت فيها بعض الصناعات وخاصة صناعة النسيج^(٩). وكانت منسوجاتها تسمى الصحارية^(١٠).

(١) اليعقوبي، المصدر السابق، ص ٢٣٧.

(٢) محمود طه أبو العلا، جغرافية شبه جزيرة العرب، الجزء الثاني، الطبعة الثالثة، ١٩٧٥، ص ٣٠٣.

(٣) المكان نفسه.

(٤) المقدسي، المصدر السابق، ص ٩٢.

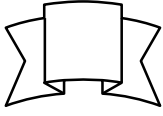
(٥) صالح أحمد العلي، التنظيمات الاقتصادية والاجتماعية في البصرة، المصدر السابق، ص ٢٣١.

(٦) أبو الفداء، المصدر السابق، ص ٩٩.

(٧) المقدسي، المصدر نفسه، ص ٣٤، ٩٢.

(٨) المصدر نفسه، ص ٩٢.

(٩) المكان نفسه .



الصحارية^(١)، ونظراً لموقعها الجغرافي المنعزل فإن الحياة الاقتصادية لم تتطور فيها لدرجة لدرجة تهدد سيادة البصرة بل ظلت مجرد محطة وقوف السفن التجارية مع الهند^(٢).

٧. جدة:

هي ميناء مكة المكرمة، ومن موانئ البحر الأحمر (القلزم) المهمة تردها المراكب بالبضائع^(٣). وكانت تصلها السفن من سيراف، حيث تفرغ حمولتها بها لأن سفن سيراف لا تستطيع الإبحار شمالاً إلى مصر تحمل الأمتعة بمراكب خاصة ببحر القلزم^(٤)، وتقطع على ٢ مرحلة (٧٥ كم) من الجار على شط البحر وكانت عامرة كثيرة التجارات والأموال ولم يكن بالحجاز بعد مكة المكرمة أكثر أموالاً وتجارة منها^(٥). وهي على ٢ مرحلة (٧٥ كم) من مكة المكرمة^(٦). تتميز المدينة بنشاط اقتصادي كبير يتمثل بحركة التصدير والاستيراد والتعامل التجاري والسلعي مع حركة دائبة للسفن في الميناء وهي خزانة مكة المكرمة ومطرح اليمن ومصر^(٧). وكان للموقع الجغرافي الأثر الكبير في اكتساب الأهمية التجارية، فلولا أن في مؤخرها مكة المكرمة ومما يرتبط من فريضة الحج المقدسة ما عرفها المسلمون جميعاً، فما تزال صعوبة النزول بهذا الساحل ماثلة إلى اليوم^(٨). حيث كانت تزداد نشاطاً في موسم الحج إذ يزدحم الأف الحجاج من أنحاء العالم الإسلامي^(٩)، وهذا بالتأكيد كان سبباً في يسارها وعمل أهلها بالتجارة منذ عهد بعيد وزاد نشاطهم منذ قيام الدولة العربية الإسلامية^(١٠) الأمر الذي أدى إلى ارتفاع المستوى المعاشي لأهل نجد^(١١).

(١) صالح أحمد العلي، المصدر السابق، ص ٢٣١.

(٢) الحميري، المصدر السابق، ص ٣٥٤.

(٣) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الثاني، ص ١١٤.

(٤) طارق فتحي سلطان، المصدر السابق، ص ١٦٢.

(٥) أبين حوقل، المصدر السابق، ص ٣٩.

(٦) الأصبخري، المصدر السابق، ص ٢٣.

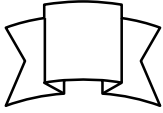
(٧) ياقوت الحموي، المصدر نفسه، ص ١١٤.

(٨) المقدسي، المصدر السابق، ص ٧٩.

(٩) شيماء سالم عبد الصاحب، المصدر السابق، ص ٢٢٧.

(١٠) المقدسي، المصدر السابق، ص ٧٩.

(١١) المكان نفسه.



٨. المدينة المنورة (يثرب):

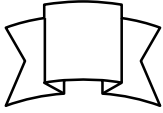
واحدة من أهم مراكز التجارة في الحجاز، جاءت أهميتها من وقوعها على مسلك الحجيج العراقي ومسلك الحجيج القادمين من بلاد الشام، لم تتميز بنمط إنتاجي معين ولكن اقتصادها تراوح بين الزراعة والتجارة، فضلاً عن بعض الصناعات اليدوية، ساعدها على ذلك تربتها البركانية الخصبة والمروية من مياه الآبار والسيول المتجمعة في الوديان المحيطة بها، فضلاً عن موقعها الجغرافي، أي أنها لم ترتبط عضوياً بمصدر واحد على نحو يهدد الاكتفاء الذاتي فيها، أن التقويم العام للتكوين الاقتصادي والحضري في الحجاز ينتهي إلى إبراز مجموعة من الحقائق وفي طبيعتها الحقيقة الجغرافية، التي تقرر أهمية الموقع في وسط مصادر لتجارة وأسواقها، ثم اختياره كمنطقة آمنة، بديلة لخط الفرات المضطرب، فضلاً عن ركود الملاحة في بحر القلزم، وما قبل ذلك من انتعاش المسلك البري المتاخم له، أضحت المدينة الأم لكل المدن الإسلامية بعد ذلك، وكانت إيذاناً بميلاد المدينة الإسلامية^(١).

٩. مكة المكرمة:

كانت مكة المكرمة منذ أواخر القرن السادس الميلادي العاصمة التجارية^(٢)، والمركز المالي للجزيرة العربية، كما كانت الجزيرة العربية بمراكزها التجارية المنتشرة بما فيها مكة المكرمة تسيطر على التجارة الدولية آنذاك، حتى كانت تجارة العالم كله تخضع لإشراف العرب وكانت أهم المراكز التجارية العالمية في تلك الفترة تتمثل بالإمبراطورية الرومانية والفارسية، وبلاد الحبشة والهند والصين، وقد ارتبطت تلك المراكز بصلات تجارية وثيقة مع الجزيرة العربية، لوقوع الجزيرة العربية على المسالك التجارية الرئيسية التي كانت تمر في أطرافها الغربية والشرقية وتخرقها من الجنوب

(١) أحمد إبراهيم الشريف، المصدر السابق، ص ٣١٧-٣٢٠.

(٢) أحمد عباس صالح، اليمين واليسار في الإسلام، الطبعة الثانية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ١٩٧٣، ص ١٩٣.



إلى الشمال وبالعكس، فالجزيرة العربية تتوسط العالم القديم وتربط بين قاراته، فأصبحت صلة الوصل بين الشرق والغرب^(١).

لقد أسهمت عوامل عديدة في بزوغ مكة المكرمة وتفوقها على مراكز الحجاز الأخرى فكان لها الدور التجاري الأول وسط حركة التجارة العالمية فضلاً عن أنها تشكل حلقة كبرى في النقل، وأخرى أقل أهمية في التجارة الداخلية، فإذا ما أضفنا إلى تلك، كان الحج من مصادر الثروة في مكة المكرمة فهو إلى جانب كونه مظهرًا دينيًا للعرب في الجاهلية ووسيلة إلى الاجتماع كان وسيلة من وسائل التكسب، فتحوّلت مكة المكرمة إلى سوق تجارية تلبي حاجات السكان بالمبادلة والاستهلاك^(٢). لجأت مكة المكرمة تحت ضغط ظروفها الجغرافية القاسية إلى ربط مصيرها بالاقتصاد التجاري أول الأمر، فتحوّلت إلى سوق محلي يعتمد على القبائل المجاورة إلى سوق تتمحور فيها تجارة الشرق، ولكي تتجح مكة المكرمة في حفظ هذا التوازن، ولعله إحدى الظواهر المبتكرة دخلت في نظام الإيلاف الشهير^(٣). لحماية التجارة المكية وتأمين مسالكها، عبر التحالف مع القبائل، فارتفعت مكانة مكة المكرمة في الجزيرة، وسمت منطقة سوق عكاظ فأصبحت ملتقى التيارات الفكرية في الجزيرة^(٤). وحققت لنفسها نوعاً من التوازن انطلاقاً من الشروط الآتية:

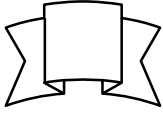
١. نشأتها كمركز ديني لعبادات القبائل المحيطة بها ووجود الكعبة المشرفة فيها.
٢. وقوعها على مفترق مسالك القوافل البرية بين الخليج العربي والعراق والحبشة واليمن وبلاد الشام.
٣. تطورها إلى محطة مرور على غرار المحطات التي يتوفر فيها الماء، حيث مسالك الحجيج تتخذها منازل للتوقف والراحة باتجاه الكعبة المشرفة ومدينة الرسول (صلى الله عليه وآله وسلم).

(١) سعيد الأفغاني، المصدر السابق، ص ٢-١٦.

(٢) فيليب حتي أدورد جرجي جبرائيل جبور، المصدر السابق، ص ١٤٤-١٤٥.

(٣) إبراهيم بيضون، الحجاز والدولة الإسلامية، الطبعة الأولى، بيروت، ١٩٨٣، ص ٧٦.

(٤) صالح أحمد العلي، محاضرات في تاريخ العرب، المصدر السابق، ص ٩٦.



٤. التركيب السكاني المتجانس (لغة واحدة، وديانة واحدة، الوثنية قبل الإسلام، الأصل السامي).

٥. العقل القرشي المتدرب على التجارة إلى درجة باتت مهنة الجميع.

٦. وأخيراً كان النظام (الايلاف) القوة المحركة التي دفعت مكة المكرمة إلى النهوض كنقطة متوسطة تستوعب البداوة إلى جانب التحضر^(١). (شكل ١٨)

١٠. الجار:

تقع على ساحل بحر القلزم، بينها وبين المدينة المنورة ١ يوم وليلة (٦٠٢ كم) وهي فرضة* ترفاً إليها من أرض الحبشة ومصر وعدن والصين وسائر بلاد الهند^(٢). أصغر من جدة^(٣). محصنة بثلاثة حيطان وبها دور شاهقة^(٤). أهله عامرة وكانت قريبة من جدة والمراكب إليها قاصدة ومعلقة ومنه إلى جدة نحو ١٠ أيام (٣٧٥ كم) في البر بطول الساحل^(٥). وهي ميناء قديم وموقعه يدعى (الرايس) أسفل بدر^(٦). (شكل ١٨).

٢. المراكز التجارية:

نشأت على أثر التجارة أماكن كانت تؤدي وظيفة البيع والشراء والمقايضة والإيواء للتجار العاملين فيها والقادمين إليها ببضائعهم وأموالهم ودوابهم وما يتصل بذلك من خدمات واتخذت هذه المنشآت أشكالاً متعددة: أهمها: الأسواق، القياسر

(١) أبو محمد عبد الملك بن هشام بن أيوب الحميري ابن هشام، السيرة النبوية، تحقيق: مصطفى السقا وآخرون، الجزء الأول، مطبعة البابي الحلبي، مصر، ١٩٣٦، ص ١٩٩.

* شرح المصطلحات.

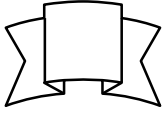
(٢) محمد أحمد حسونة بك، الجغرافية التاريخية الإسلامية، لجنة البيان العربي، مصر، ١٩٥٠، ص ٩.

(٣) جواد علي، المصدر السابق، ص ٢٧٢.

(٤) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الثاني، ص ٩٢-٩٣.

(٥) ابن حوقل، المصدر السابق، ص ٣٩.

(٦) المقدسي، المصدر السابق، ص ٨٣.



الخانات، الفنادق، الوكالات، وهي أشكال كانت تستلزمها حركة التجارة في المراكز التجارية العامرة بنشاطها الاقتصادي المتنوع.

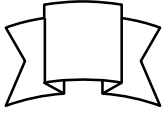
فالخانات أنواع فمنها خانات المدن وأرباضها ومنها خانات السبيل وأخرى تسمى وكالات أو دور طعم وهي لفظة كانت تطلق في بلاد الشام على الفنادق والخانات والقياسر^(١). ولخدمة الإيواء التي قدمتها الخانات ولكون إقامتها دليلاً على قوة الدولة وثروتها فضلاً عن خدماتها الأخرى فقد نشط الخلفاء الأمويين في إنشائها سواء الخارجية منها أو الداخلية، وقد أنشئت في زمن الخليفة الوليد بن عبد الملك^(٢) (سنة ٨٦هـ)^(٣)، النزل والخانات وصهاريج الماء على مسلك المسافرين، وربطت نجد بالحجاز ثم الحجاز وبلاد الشام والعراق واليمن والمغرب بمسالك مريحة لسالكها خدمة للتجارة^(٤).

(١) يوسف جرجيس الطوفي، التنظيمات التجارية في بلاد الشام، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٨٣، ص ٦٢-٩٠.

(٢) عبير عنايت سعيد الدوسكي، الخدمات العامة في الدولة العربية الإسلامية في العصر الأموي، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ٢٠٠٠، ص ٢٠١.

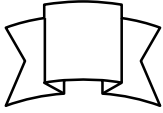
(٣) ابن العمراني، المصدر السابق، ص ٥٠.

(٤) عبير عنايت سعيد الدوسكي، المصدر نفسه، ص ٢٠٢.



شكل (١٨)

أنماط ومراكز التجارة في آسيا العربية خلال القرن الرابع الهجري



وكانت خانات دمشق العاصمة وفنادقها قرب أسواقها. وقد استمرت بأداء وظيفتها في فترة الحكم الإسلامي وأن نظام أسواقها في الأغلب أخذ شكل القياسر والمباني ذات الطابقين حيث يحتوي على الفندق للتجار والبضاعة^(١). والخانات على نوعين فمنها داخل المدن وعرفت بالفندق أو خان التجار ومنها الخارجية وهي التي تقام خارج المدن وعلى مسالكها المؤدية إلهي واستقبلت عامة مستخدمي المسالك^(٢). أما الأسواق فقد اتخذت أشكال عدة منها الأسواق المحلية والدائمية، ومنها الموسمية ومنها الأسبوعية^(٣). فالأسواق هي الأمكنة التي يتم فيها النشاط التجاري والإنتاج الصناعي^(٤). وكان للسوق دور مهم في حياة المدينة العربية حيث كان يمثل مركزاً اقتصادياً واجتماعياً وسياسياً للمدينة^(٥). فالسوق عصب الحياة في المدينة الإسلامية ولقد أدى دوراً كبيراً في حماية الدولة العربية الإسلامية فهو مركز الحياة في المدينة الإسلامية فهو مركز الحياة الاقتصادية والاجتماعية وحتى السياسية أحياناً، لذا أولت الدولة اهتماماً بالأسواق وبالتوسع في إنشائها نتيجة للتوسع التجاري^(٦).

وقد راعت الدولة أهمية كل مدينة من مدن الإقليم الواحد من موقع جغرافي يربط بين أكثر من بلد وتحديداً مدينة الموصل وتوجههم للعناية بها وكذلك الحال بالنسبة لمدينة البصرة التي كانت تستقبل خاناتها الواردين للمدينة وخاصة أهل الأموال والتجار. واحتوت مكة المكرمة أسواقاً وفنادق جديدة بحكم أهميتها وموقعها الديني أنشئت في نجد محطات تجارية على امتداد المسالك التي تربطها بباقي

(١) المصدر نفسه، ص ٢٠٤.

(٢) يوسف جرجيس الطوفي، المصدر السابق، ص ٧٨.

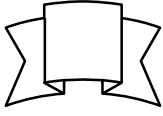
(٣) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الرابع، ص ٢٧٧.

(٤) محمد حسين سلامة محاسنة، الأحوال الاقتصادية في بلاد الشام في العصر الأموي، جامعة بغداد، كلية

الآداب، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٨٦، ص ١٣٦.

(٥) شيما سالم عبد الصاحب، المصدر السابق، ص ٧١.

(٦) عبير عنايت سعيد الدوسكي، المصدر السابق، ص ٢٠١-٢٠٤.



البلدان مع توافر الماء على طول هذه المسالك مثل فيد وتيماء وتبوك وغيره من المحطات الأخرى^(١).

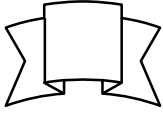
وكان لسعة حدود الدولة العربية وتعدد علاقاتها التجارية مع الدول المحيطة بها أن عملت الدولة على تأمين مسالك التجارة وإدامتها، فأنشأت محطات للاستراحة (الخانات) على امتداد المسالك التي تربط المدن خدمة للقوافل ولسالكي المسالك من المسافرين، فقد تولى رجال الدولة والمسؤولون فيها شق المسالك وتسهيل الثنايا وتأمينها، لقضاء ليلة آمنة بعيدة عن اللصوص ولتشجيع حركة التجارة واستمرارها ولخدمة قوافل الحجيج التي احتاجت لمحطات توقف واستراحة حتى تصل إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة فقد نشط الخلفاء في إقامتها وخاصة على مسلك الشام مخرج الموكب الاموي إلى مكة المكرمة المدينة المنورة، كما أدت الى انشاء كثير من محطات البريد التي نشط الخلفاء في تنظيمها وأصبحت بمثابة محطات استراحة للمسافرين انتشرت في مسالك الدولة كافة وأصبحت تخترق حدودها العديد منها، لأن هذه الخانات غدت بمثابة نقاط دلالة سالكي الصحراء التي لولا وجودها لضل المسافرون في أطراف الصحراء^(٢).

وقد اعتاد المسلمون إقامة الأسواق في أوقات معينة في المدن التجارية المهمة التي تعتمد على الأسواق، وكانت التجارة تعتمد على إقامة الأسواق، وتقيم كل طائفة من التجار في قسم من هذه الأسواق، أما أسواق المدن فكانت تقام في أيام معينة من الأسبوع، وخصصت فنادق للتجار الغرباء كانت أشبه بالأسواق الكبيرة^(٣). أما في بغداد فكانت للأسواق أهميتها الاقتصادية حيث وصلت لدرجة أنها عدت أحد عجائب الإسلام الأربع، حيث أن يوم الجمعة ببغداد كان احد عجائب الاسلام الاربع، وبقي من هذه العجائب يوم الجمعة ببغداد وشهر رمضان في مكة المكرمة، حيث يتم في هذا اليوم إقامة الأسواق الواسعة وتتم فيها المبادلات التجارية من بيع

(١) المكان نفسه .

(٢) المصدر نفسه، ص ١٩٧-١٩٨.

(٣) حسن إبراهيم حسن، المصدر السابق، ص ٣٣٠.



وشراء^(١). أما بالنسبة للبصرة فقد اتخذت القبائل المجاورة منها سوقاً لتصريف البضائع الفائضة وللحصول على حاجاتهم المحدودة^(٢).

٣. أنماط السلع المتبادلة:

من المعروف أن حركة التجارة كانت قائمة في انحاء العالم كافة حتى (قبل الإسلام) الذي نور الأرض بضياءه الساطع، ومجيء الإسلام شجع على ازدهار التجارة وازدياد نشاط الحركة التجارية حيث شجع الإسلام على الربح الحلال وحرم الربا الذي كان سائداً قبل ظهوره وهنا لابد من تناول المناطق في إقليم الدراسة كلاً على حدة لتوضيح عملية التبادل التجاري الخاص بها، وكما يأتي: (شكل ١٩)

١. مكة المكرمة:

تقع مكة المكرمة في منتصف المسافة بين اليمن وذلك في الجنوب والشام وذلك في الشمال، وكانت عير قريش تحمل من أسواق صنعاء ومن موانئ عمان واليمن، الطيب والبخور والذي يكثر استعماله من الناحية الدينية، وكذلك المنسوجات الحريرية والجلود والأسلحة والمعادن النفيسة التي يرد كثير منها إلى موانئ بلاد اليمن من الهند والصين وغيرهما من بلاد الشرق وتحمل من أسواق بصرى ودمشق القمح والمصنوعات وزيت الزيتون والحبوب والخشب والقزو من بلاد الحبشة التوابل ومن مصر المنسوجات المعروفة بالقباطي^(٣).

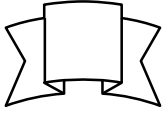
وكانت صادراتها تتألف من الثوم والزبيب والأصباغ وماء الورد واللؤلؤ، أما الواردات تتألف من توابل على اختلاف أنواعها والأخشاب والمواد الصيدلانية والحرير الأبيض وبعض الذهب والقصدير والطيور^(٤). وكان الحرير يأتي إلى مكة المكرمة بواسطة المسلك الذي سلكته قوات الفتح الإسلامي من العراق وبلاد ما وراء

(١) ميخائيل عواد، صور مشرقة من حضارة بغداد في العصر العباسي، دار الشؤون الثقافية العامة، ١٩٨١، ص ٨٣.

(٢) صالح أحمد العلي، التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الأول الهجري الطبعة الثانية، دار الطليعة، بيروت، ١٩٦٩، ص ٢٥٤-٢٥٥.

(٣) حسن إبراهيم حسن، تاريخ الإسلام، الجزء الأول، الطبعة السابعة، مكتبة النهضة المصرية، ١٩٦٤، ص ٦٢.

(٤) بشير حمود كاظم الغزالي، تجارة البحر الاحمر، جامعة بغداد-كلية الآداب، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٨٦، ص ٢١٩.



النهر وهو (طريق الحرير) والذي قامت على أثره محطات تجارية مهمة، تمثلت بالمدن الممتدة على طوله، وكان الحرير في بعض الدول يشتري بوزنه ذهب، وذلك لطول المسلك من الصين، ويحمل العرب معهم العنبر ويمثل مكانة الصدارة بين أنواع العطور الممتازة^(١).

٢. عمان:

كانت عمان تصدر الأسماك واللؤلؤ والفواكه والصمغ والقطن والتمر والجلود وتستورد الأرز والبن والسكر والأقمشة، وكانت مركزاً مهماً لتجارة اللؤلؤ حيث يرد عليها تجار اللؤلؤ من الكويت وقطر والقطيف وسائر السواحل العربية لبيعوا فيها ما تجمع لديهم من اللؤلؤ ثم يصدر إلى الهند وأوروبا وغيرهما.

٣. كاظمة:

تصدر كاظمة اللؤلؤ وتستورد المنسوجات القطنية والحريرية والسكر والبن والشاي والزيوت^(٢). وعموماً فإن أهم صادرات الساحل العربي وخليجه الخيول واللؤلؤ والعنبر والتمور والبخور.

٤. اليمن:

نشطت التجارة بين اليمن وبلاد الشام منذ العصور (السابقة للإسلام) حيث كان الطيب من المواد التي تاجر بها عرب الجنوب وصدروه إلى بلاد الشام، كما صدرت اليمن الأحجار الكريمة والذهب إلى أسواق فلسطين، وجلب تجار الشام

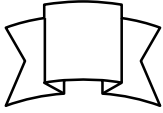
منها المنسوجات والعنبر والسيوف والعصائب والمرايا واللبنان والبهارات وكان تجار اليمن يجلبون قسماً منها من الهند وبعضها من بلادهم^(٣).

٥. بلاد الشام:

(١) نعيم زكي فهمي، المصدر السابق، ص ٢٢٦.

(٢) عمر رضا كحالة، جغرافية شبه جزيرة العرب، المطبعة الهاشمية، دمشق، ١٩٤٤، ص ٣٣.

(٣) محمد حسين سلامة محاسنة، المصدر السابق، ص ١٥٦.



كان لأهل بلاد الشام دور كبير في نقل السلع الواردة من الشرق إلى أسواق أوروبا عن طريق الوسطاء من تجار المدن الإيطالية، وقد كانت أهم هذه السلع هي التوابل كالبهار والزنجبيل والمنسوجات والأحجار الكريمة والمعادن والبلور والفيروز والزمرد واللؤلؤ والذهب والفضة والنحاس والحديد وأنواع الفرو^(١)، والنسيج الدمشقي الذي اشتهرت به مدينة دمشق^(٢).

٦. العراق:

كانت التجارة في العراق نشطة جداً، وكانت منظمة وعامرة، وذلك بسبب الخبرة الطويلة المكتسبة من الممارسة وكان التجار الغريباء يقصدون بغداد من بقاع بعيدة جالبين معهم تجاراتهم ونفائس بلادهم^(٣). وكانت أهم الصادرات الأقمشة القطنية والمنسوجات الحريرية التي تصدر إلى العالم الإسلامي وبضمنها دويلات المشرق^(٤). وكذلك الحال بالنسبة للمنسوجات الصوفية^(٥). حيث كانت الموصل تصدر الستور والمسوح والثياب الحريرية^(٦). أن تجارة إقليم الجزيرة هي الحبوب والعسل والفحم والجبن والشحوم والمن والسماق وحب الرمان والقيز والحديد والسكاكين^(٧). واشتهرت بغداد بإنتاج الطيالس^(٨). ولألبسة أهمية كبيرة في تاريخ الحضارة عموماً فهي من الأدلة على المستوى الذي وصلت إليه الحضارة المادية، وعلى

(١) يوسف جرجيس الطوفي، المصدر السابق، ص ٢١٨.

(٢) صلاح حسين العبيدي، الملابس العربية الإسلامية في العصر العباسي الثاني، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨٠، ص ٦٩.

(٣) بدري محمد فهد، تاريخ العراق في العصر العباسي الأخير، بغداد، ١٩٧٣، ص ٣٥١-٣٥٠.

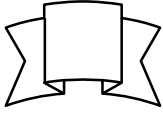
(٤) ميسون هاشم مجيد، علاقة الخلافة العباسية بدويلات المشرق في القرن الثالث الهجري وحتى القرن الخامس الهجري، جامعة الموصل، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٨٣، ص ٢٣٢.

(٥) محمد جاسم حمادي المشهداني، الجزيرة الفراتية والموصل، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير، غير منشورة، ١٩٧٥، ص ١٩٧.

(٦) إبراهيم خليل أحمد، ولاية الموصل، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٧٥، ص ١٢١.

(٧) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٤٥.

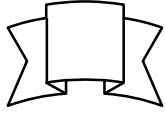
(٨) صلاح حسين العبيدي، المصدر السابق، ص ٧٥.



الطبقات الاجتماعية وتمايزها، والثروة ومداهها وتدل على رقي الصناعات المحلية وازدهار التجارة وكذلك على مستوى الأسعار ومستوى المعيشة وهي تدل على الأذواق وتطورها^(١). وكان اللون الأبيض هو اللون المفضل هو كثير الاستعمال في الألبسة، قال الرسول الكريم (صلى الله عليه وآله وسلم): (ألبسوا من ثيابكم البيض) وقال (خير ثيابكم البياض)^(٢).

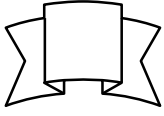
(١) صالح أحمد العلي، الألبسة في القرن الأول الهجري، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد الثالث عشر، ١٩٦٦، ص ٤١.

(٢) صالح أحمد العلي، ألوان الملابس العربية في العهود الإسلامية الأولى، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد السابع والعشرون، ١٩٧٦، ص ٦٢.



شكل (١٩)

النشاط التجاري في القرن الرابع الهجري



٤. التجارة:

احتلت آسيا العربية موقعاً جغرافياً متميزاً كان له بالغ الأثر في رسم خطوط المسالك التجارية وتساعد النشاط الاقتصادي المتمثل بالتجارة وازدهارها على مرور الأزمنة وتطورها. حيث كانت التجارة هي النشاط الاقتصادي القديم الذي مارسه الإنسان منذ عصور سحيقة، ولقد ساعد الموقع الجغرافي على تعزيز هذا النشاط الذي وصل إلى أوجه في القرن الرابع الهجري (العصر الذهبي) حيث نشط العرب في عالم التجارة مثل غيرهم من شعوب العالم الأخرى، وكانت التجارة من الحرف المقبولة لديهم، فكان لزاماً على التجارة اللجوء إلى نظام القوافل ومسالكها، وقد شملت التجارة مختلف أنواع البضائع فلا يكاد إقليم من الأقاليم يخلو من بضائع يصدرها وأخرى يستوردها، أن هذا التنوع في الاستيراد والتصدير في العملية التجارية وكثرة المستوطنات البشرية التي ظهرت على أثر قيام التجارة فيها يوضح أن هناك شبكة كبيرة من مسالك النقل تربط أجزاء العالم الإسلامي سواء كانت مسالك برية أو بحرية أو نهريّة، لنقل هذه المنتجات وإيصالها إلى السكان المستفيدين منها^(١).

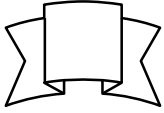
فالتجارة هي تقليب المال بالتصرف فيه لغرض الربح^(٢). فتكون هناك تجارة عند وجود المقايضة، إنتاج مقابل إنتاج، إنتاج لقاء قيمة أو قيمة لقاء أخرى. فلم يكن ضرورياً أن يكرس الناس كل نشاطهم لإجراء المقايضة لأنهم اكتفوا بحقبة طويلة بمبادلة ما يملكون بكثرة مقابل ما كانوا بحاجة إليه دونما واسطة مهنية^(٣).

إن المستوى الذي بلغته التجارة العربية (قبل الإسلام) كان قد تجاوز إطار التبادل القائم على المقايضة والمنحصر في مبادلة الفائض من إنتاج الزراعة والثروة الحيوانية، لقد كان تبادلاً نقدياً، على الرغم من أننا قد نجد لدى قبائل البدو الرحل تبادلاً بسيطاً يقوم على المقايضة وإشباع الحاجات الذاتية، ولكن مع ذلك فإن الطابع

(١) فلاح شاكراً أسود المقدسي، الطبعة الأولى، مطابع دار الشؤون الثقافية العامة، ١٩٨٨، ص ١٤٧.

(٢) محمد عبد الرؤوف المناوي، التوقيف على مهمات التعاريف، تحقيق: محمد رضوان الداية، دار الفكر المعاصر، الطبعة الأولى، الجزء الأول، بيروت، دمشق، ١٤١٠هـ، ص ١٦٠.

(٣) جورج لوفران، تاريخ التجارة، ترجمة: هاشم الحسيني، دار الحياة، بيروت، (بدون سنة طبع)، ص ٥.



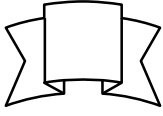
العام للتبادل التجاري ظل طابعاً نقدياً^(١)، أن هذه الحقيقة تجعلنا نميل للقول بأن التبادل التجاري كان تبادلاً نقدياً، هذا من جهة وأن الازدهار في التجارة وسيطرة العرب على التجارة العالمية كان نتيجة لنمو البيئة الاقتصادية متمثلة بازدهار الزراعة ونمو إنتاجيتها إلى جانب نمو الصناعات والحرف كمهنة مستقلة ومتفاعلة مع الزراعة من جهة ثانية. تلك أن النشاط التجاري النقدي كان جزءاً من البيئة الاقتصادية القائمة على ازدهار الزراعة والصناعة، يؤكد ذلك كثرة وسعة وتنوع الأسواق الموسمية والدائمة في مختلف أنحاء الجزيرة حيث يتوافد إليها الناس من مختلف المناطق، وبعض تلك الأسواق يصح أن يطلق عليه (أسواق مركزية) كسوق عكاظ والمجنة وذو المجاز، لأنها تستقطب الناس من مختلف مناطق الجزيرة في حين أن الأسواق الأخرى، كانت إقليمية، أي يتوافد عليها التجار والحرفيون المزارعون من المناطق المجاورة لمحل إقامتهم، هذا إلى جانب الأسواق المحلية، وإلى تلك الأسواق يحمل الإنتاج الزراعي والصناعي وفيما بعد المستورد والمعد للتصدير خارج الجزيرة^(٢).

إن قيام العرب بدور الوسيط في التجارة العالمية لم يكن ممكناً من الناحية الموضوعية لمجرد وقوع بلادهم على مسالك التجارة العالمية، وبمعزل عن تطورهم الاقتصادي، فحتى لو كان للعرب آنذاك من القوة ما يمكنهم من تعطيل حركة التجارة العالمية في مسالكها المارة عبر أراضيهم وعلى أطرافها، فأن من المنطقي أن نتوقع قيام اتفاق بينهم وبين الدول الكبرى (الدولتين الساسانية والبيزنطينية) على احترام تجارة تلك الدول مقابل دفع رسوم مرور لهم أو ما شابه ذلك لكن دور الوسيط العالميين جاء في ظل تطور أوضاعهم الاقتصادية وازدهار تجارتهم الداخلية وخاصة وأنه كان يسمى نفوذ سياسياً واقتصادياً على الحجاز قبل سطو الأحباش والفرس عليها^(٣).

(١) جواد علي، المصدر السابق، ص ٢٩٠-٢٩٣.

(٢) سعيد الأفغاني، المصدر السابق، ص ٣٢٥.

(٣) جواد علي، المصدر نفسه، ص ٢٨٥.



وكانت الحجاز لفترة خاضعة لسيطرة اليمن على أن تأكيد هذا لا يمكن أن يقود إلى إنكار أن الموقع الجغرافي لجزيرة العرب قد لعب دوراً بارزاً وأساسياً في ازدهار تجارتهم وقيامهم بدور الوسيط الدولي والسيطرة على التجارة العالمية^(١)، لقد كان للتجار العرب علاقات واسعة فيما بينهم وقاموا بدور الوكلاء لبعضهم ودخلوا في شراكات مختلفة وخصوصاً تجار مكة المكرمة وبصرى* وغزة وأذرع في بلاد الشام والحيرة والأنبار في العراق حتى قيل ((أنك لا ترى بلداً في الأرض ليس فيها حيري)) وكذلك بالنسبة لظفار وعدن وحضرموت وعمان^(٢).

لقد أدت مشاريع العرب التجارية إلى ارتياد مناطق مجهولة حملتهم إلى أطراف المعمورة، ففتحوا مسالك تجارية جديدة، وصاحب حركة التوسع التجاري الاكتشافات الجغرافية والتي على أثرها اتسع أفق المعرفة الجغرافية في آسيا وأفريقيا وأوروبا^(٣). أن اتساع الفتوحات الإسلامية أدى بدوره إلى ازدهار التجارة العالمية خلال عصر الخلافة الراشدة وما بعدها نجد كثيراً من القيود المفروضة على الاستيراد والتصدير للبضائع بين منطقتي النفوذ الساسانية والبيزنطية قد ألغيت نظراً لتحول المناطق بيد العرب الذين طبقوا حرية التجارة في جميع أنحاء الدولة^(٤). حيث كانت للعرب صلات تجارية مع الصين فكانت حاصلات الشرق تتلقاها بلاد الشام وموانئ بحر الروم (البحر المتوسط) تمر بنسبة هائلة عن طريق بلاد العرب^(٥).

إن بناء مدينة بغداد (سنة ١٤٥ هـ) أدى إلى ازدهار حركة التجارة مع الشرق الأقصى بحيث ارتبطت عاصمة العباسيين ارتباطاً وثيقاً بالمسالك التجارية البرية والبحرية مع تلك الجهات، حيث أصبحت العلاقات التجارية بين العباسيين وبلاد

(١) جواد علي، المصدر نفسه، ص ١١٤.

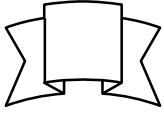
* شرح المصطلحات.

(٢) المكان نفسه.

(٣) فلاح شاكر أسود، الدراسة الميدانية أسلوب البحث المعتمد في المدرسة الجغرافية العربية، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، المجلد الحادي عشر، ١٩٨٠، ص ٥٨—٥٩.

(٤) أرشيالدي لويس، القوى البحرية والتجارية في البحر المتوسط (٥٠٠—١٠٠٠م)، ترجمة: أحمد محمد عيسى، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، (بدون سنة طبع)، ص ١٢٠.

(٥) سعيد الافغاني، المصدر السابق، ص ٣٢٥.



الصين منتظمة منذ القرن الثاني الهجري وزادت انتظاماً في القرن الثالث الهجري، وعندما بنيت بغداد قال المنصور: هذه دجلة ليس بيننا وبين الصين شيء يأتيها فيها كل ما في البحر^(١). ولقد أهتم المسلمون بسبل التجارة فأقاموا الآبار والمحطات في مسالك التجارة وقوافلها وإنشاؤها المنائر* في الثغور*، وأصبحت القوافل تجوب البلاد، وغدت بغداد حاضرة الخلافة العباسية سوقاً نافقة للتجارة وأصبحت دمشق مركزاً مهماً للقوافل الآتية من آسيا الصغرى أو من أقاليم نهر الفرات إلى بلاد العرب ومصر وأصبح نهر الفرات ودجلة وجد أوله شرايين تجارية مهمة في بلاد الدولة العباسية^(٢).

ومن المشاكل التي تواجه التجارة وقوافلها التعرض لقطاع الطرق واللصوص، ويتوقف وجود قطاع الطرق على نشاط الحكومات أو قوتها، ولهذا كانت تتناط مهمة حماية القوافل إلى مالكي القوافل، وما يستخدمونه من إجراءات لمواجهة اللصوص، فكانت القوافل تستأجر لها عدد من الحراس على وفق مسالك عديدة، وكانت المراكز والمحطات التي تمر بها القوافل ذات فوائد مزدوجة فهي من جهة تلبي حاجاتها بما تحتاجه من السلع والبضائع التي تحملها هذه القوافل، وتصدر ما فاض عن حاجتها، كما تجني بعض الأموال جراء تقديم بعض الخدمات للقوافل من ماء وطعام وغير ذلك^(٣). وهناك مسألة عبور الأنهار والحواجز المائية لذا نجد أن جسوراً عديدة بنيت من أجل تسهيل مهمة العبور فضلاً عن أغراض إدارية وعسكرية أخرى^(٤).

وكان قلة الماء في المواضع التي تمر منها القوافل يشك عقبة بوجه التجارة إلا أنها كانت تحل عن طريق حفر الآبار في الصحراء أو الأراضي التي تمر بها هذه القوافل، كما كانت بعض الأواني مثل الحباب تملأ بالماء من مكان بعيد^(٥).

(١) تقي الدين عارف الدوري، تأثيرات العراق الحضارية حضارة العراق، الجزء الثامن، ١٩٨٥، ص ٥٢١.

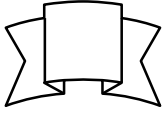
* شرح المصطلحات.

(٢) حسن إبراهيم حسن، تاريخ الإسلام الطبعة الأولى، الجزء الرابع، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٦٧، ص ٤٠٠.

(٣) طارق فتحي سلطان، المصدر السابق، ص ٢٠٥.

(٤) آدم متمر، المصدر السابق، ص ٢٩٩.

(٥) المصدر نفسه، ص ٣٠٦.



فضلا عن انتشار رباطات للزهاد تبنى في المسالك الصحراوية، حيث كان في هذه المسالك ما يزيد عن عشرة آلاف رباط، في كثير منها إذا نزل النازل أقيم علف دابته وطعام نفسه إن احتاج إلى ذلك^(١). فضلا عن انتشار الخانات على مسالك القوافل وتشكل دور استراحة، وأخذت المسالك تعلم بإشارات حتى يستدل عليها وخصوصاً في المناطق الصحراوية أو التي تتساقط فيها الثلوج^(٢).

والخلاصة أن التجارة قد كشفت عن جانب الإنتاج الذي كان موجهاً نحو السوق ولأغراض المبادلة وأن قسماً منها كان يستفيد من تجارة المرور ترانزيت - في حين بقي القسم الآخر. موجهاً لسد الحاجة الداخلية.

٥. وسائل التعامل التجاري:

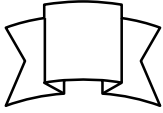
إن الحديث عن التجارة لابد له من إشارة ضرورية إلى أنواع العملات المتداولة في الأسواق التجارية، التي يقوم بها تقدير السلع والبضائع وإعطائها قيمتها، وبها يتم التبادل والتعامل والتصدير في جميع أنحاء الدولة الإسلامية، ولقد استخدم العرب مجموعة من المكايل والأوزان وأكثرها كان موجوداً قبل ظهور الإسلام، وأستمر التعامل بها في زمن الرسول الكريم (صلى الله عليه وآله وسلم)، ومن بعده الخفاء الراشدين مع ما حدث عليها من تعديل، حتى تم ضبطه بشكل نهائي وأصبحت أساساً للتعامل ثم استخدمت المكايل والأوزان في العصور التالية.

وكانت مسألة الأوزان والمكايل ذات أهمية اقتصادية خاصة في المجتمع العربي الإسلامي الوسيط من عدة جوانب فهي تعكس جملة قضايا اقتصادية واجتماعية مرتبطة بحياة الناس اليومية، لذا فقد وجه العلماء والفقهاء اهتماماً كبيراً لهذا الموضوع وحاولوا التوصل إلى أحكام شرعية تقرر القيمة الأساسية الثابتة لوحدات الوزن والكيل، إذ أنه لا يصح لحواضر المسلمين أن تكون أسواقها مختلفة المقاييس والمكايل، وكان دافع المسلمين وراء ذلك، قوله تعالى: ﴿وَيْلٌ لِلْمُطَفِّفِينَ الَّذِينَ إِذَا اكْتَالُوا عَلَى النَّاسِ يَسْتَوْفُونَ وَإِذَا كَالُوهُمْ أَوْ وَزَنُوهُمْ يُخْسِرُونَ﴾^(٣).

(١) الأصبخري، المصدر السابق، ص ١٦٣.

(٢) طارق فتحي سلطان، المصدر السابق، ص ٢٠٧.

(٣) سورة البقرة، آية: ٨٢.



ومما لاشك فيه أن مصدر اهتمام العلماء والفقهاء نابع من مسؤولية الالتزام بتنفيذ ما ورد في القرآن الكريم، من نصوص صريحة تؤكد الوزن والكيل وتأمّر بالعدل والقسط بالميزان وأيفاء الكيل في عدد من الآيات الكريمة، وبعد حركة الفتح في الدولة العربية اتسعت أقاليمها وواجه المسؤولون مرة أخرى مشاكل تنوع الكيل والوزن ووحداتها وتباينها من إقليم إلى آخر بل من مدينة إلى أخرى في الإقليم نفسه بسبب اختلاف ظروفها الطبيعية وتراثها الحضاري والأحوال الاجتماعية والاقتصادية^(١).

إن من يتعرض لدراسة التاريخ الإسلامي يصادف وحدات قياس مختلفة مما يجري به العمل اليوم، فنجد البريد* والفرسخ* والميل* والذراع* وحدات لقياس المسافات والأطوال ونجد الدينار والدرهم وهي وحدات للمعاملات ولابد لمتابعة البحث من الوقوف على الصلة بين هذه الوحدات والوحدات المعلومة لنا، ومن هنا جاءت أهمية معرفة هذه الوحدات.

النقود:

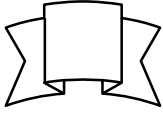
تهتم الشريعة الإسلامية بالنقود في ميدان العبادات والمعاملات وذلك لاتصال النقود بالزكاة والخراج والعشور والجزية والصدقات والعقود والوقف والديات والعقوبات... الخ، وقد مرت النقود في تاريخ المسلمين بأدوار من الزيادة والنقصان في فئة العملة المتداولة، مما استدعى معرفة أنواع العملة ومقدارها في العصر الذي نبجثه، وقد استخدم المسلمون في ذلك العصر نوعين من العملة وهما الدينار والدرهم^(٢).

لقد كانت الدنانير والدرهم هي النقود الرئيسية التي يتعامل بها السكان في البيع والشراء حيث كان للعرب في أيام الجاهلية أوزان معينة واستمر وجودها بعد ذلك، وأقر ما كان عليه بعض الناس بهذه الأوزان، سواء في الجزيرة العربية أو في

(١) عبد الرحمن بن نصر بن عبد الله الشيزري، نهاية الرتبة في طلب الحسبة، تحقيق: السيد الباز العريني، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، ١٩٤٦، ص ١٦-٢٠.

* شرح المصطلحات.

(٢) أحمد عادل كمال، المصدر السابق، ص ١٤٦.

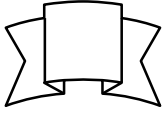


بلاد الشام أو في العراق، فالدينار والدرهم من الأوزان التي تعامل بها الناس^(١). وقد استخدمت في آسيا العربية مكاييل وأوزان متعددة*.

(١) محمد عبد الرؤوف المناوي، النقود والمكاييل والموازين، تحقيق: رجاء محمود السامرائي، دار الرشيد بغداد،

١٩٨١، ص ٣٥.

* من يرغب في الاستزادة مراجعة: فالتر هنتس، المصدر السابق.



برزت للمسالك البرية في آسيا العربية وظائف معينة دون غيرها وتجلت هذه الوظائف في خدمتها للحركة النقلية وممارسة الفعاليات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والدينية كافة حيث كان للرحلة الأثر البارز في حياة العرب عامة والمسلمين خاصة، ولقد اتخذت الوظائف التي خدمتها المسالك البرية ضمن إقليم الدراسة، خدمات وظيفية متعددة يمكن تقسيمها على ما يأتي:-

أولاً: الرحلة.

ثانياً: البريد.

ثالثاً: الحج.

رابعاً: خدمات أخرى.

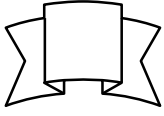
حيث تجلت الأهمية المكانية للمسالك البرية في إقليم الدراسة في خدمتها لتلك الوظائف المهمة لإدارة الدولة والمضي بها قدماً في سبيل زيادة التقدم والمعرفة حتى وصلت إلى قمة التطور والازدهار في القرن الرابع الهجري (العصر الذهبي)، حيث كان لميل العرب وحبهم للترحال والتنقل أثر كبير في دفع عجلة سير الرحلة والمضي بها قدماً، حيث خدمت الرحلة حركة النقل بين الأقاليم ولمختلف الأغراض سواء كان الباعث لها تجارياً أو سياسياً أو بدعمها وبمساندتها للدين الإسلامي في نشر تعاليمه، حيث إن الإسلام بوصفه دولة وضع الرحلة البرية في مكانتها الأفضل التي جاوبت أوضاع التفوق الإسلامي اقتصادياً وسياسياً وكذلك فإن الإسلام بوصفه ديناً بآرك الرحلة وحفل بها وتفهم دورها الوظيفي البناء وقدر مدى ضرورته الحيوية اقتصادياً وسياسياً.^(١)

أولاً: الرحلة:

كان العرب (قبل الإسلام) معتادين الرحلة والتجوال نظراً لطبيعة منطقتهم حيث كانت الجزيرة العربية ذات طبيعة قاحلة^(٢). الأمر الذي دفعهم إلى تتبع مواطن الكلاء والماء، فتوغلوا في بطون الأودية وجابوا القفار إلى منابت الشجر، مشرقين

^(١) صلاح الدين علي الشامي، الرحلة عين الجغرافية المبصرة، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٨٢، ص ٩٢.

^(٢) صبري فارس الهيتي إبراهيم عبد الجبار المشهداني سعدي صالح السعدي، الفكر الجغرافي وطرق البحث، مديرية مطبعة الجامعة، الموصل، ١٩٨٥، ص ٤٢-٤٣.



ومغربين، سدا لاحتياجاتهم من الغذاء والكساء والماء. فاكسبهم ذلك علما واسعا عجبيا بكل بقعة من بقاع وطنهم المتسع الإرجاء والممتد من ريف* العراق إلى أقاصي اليمن وبحر الهند، ومن بحر القلزم إلى عمان. وقد بلغوا من الاهتداء في البر والقفور أنهم كانوا يعرفون أحوال الأمكنة من غير دلالة عليها بالإمارات المحسوسة دلالة ظاهرة أو خفية، فذلك هو شأن سكان الصحراء من العلم بالأمكنة والبقاع، أما سكان الحواضر والقرى، كأهل مكة المكرمة والطائف والمدينة المنورة (يثرب)، فقد تجاوز علمهم بالبلدان إلى ما وراء البوادي العربية، إلى الحبشة واليمن والشام والعراق، وغيرها مما بلغوا برحلاتهم.

ولما نجم الإسلام في العرب وإضاء بنوره الأرض كان هدفه أن ينظم هذه الأرض من مشرقها إلى مغربها^(١) ولأن الإسلام دين حضاري متطور ودولة منفتحة ولأن التحضر والتفتح يكفل التقدم ويؤمن حركة الحياة ويدعمها ويبشر بحياة أفضل، فقد امسك المسلمون بزمام الرحلة وتحمسوا لها ونالت الرحلة الإسلامية حقها الكامل من الاهتمام والأمان من ناحية، واستحقاقها الفعال من قوة الدفع والحوافز على المسلك في البر من ناحية أخرى. وواصل أصحاب الخبرة في الرحلة أداء دورهم الوظيفي والخروج في الرحلة لإنجاز المهام المنوطة بهم في كل رحلة في البر والبحر، ونال الفكر الجغرافي العربي الإسلامي حقه الكامل من الاهتمام والأمان من ناحية واستحقاقه الفعال من قوة الدفع والحوافز المجدية من ناحية أخرى^(٢).

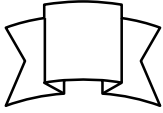
وساهمت عوامل عدة في ازدياد اهتمام العرب بالرحلة ومنها التجارة، وحركة الفتوح والتحرير التي قام بها العرب، طلب العلم، السفارات إلى الأقاليم المجاورة والبعيدة وحركة الترجمة^(٣).

* شرح المصطلحات.

(١) محمد بهجت الأثري، الجغرافيا عند المسلمين والشرىف الادريسي، مجلة المجمع العلمي العراقي، الجزء الثاني، ١٩٥١، ص ٥٠ - ٥٢.

(٢) صلاح الدين على الشامي، المصدر السابق، ص ٩١.

(٣) خليل إبراهيم السامرائي، دراسات في تاريخ الفكر العربي، مديرية دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ١٩٨٣، ص ٢٢٧.



حيث أن رحلة التجارة جاءت لتعمل على تشجيع الأسفار حيث كان لاتساع شبكة النقل والأمن السائد أثرهما في التشجيع على شد الرحال والطواف في البلدان وكانوا يشعرون في أي بلد كأنهم في بلدهم^(١). وكانت قوافل التجارة تستعين بالبالغ والحمير وقد تصل إلى أربعين دابة وتكون جميعها محملة بالبضائع لتحقيق الاستفادة القصوى وخاصة في المناطق الوعرة التضاريس^(٢). إن اتساع نطاق التجارة في العصر العباسي الأول (١٣٢هـ-٢٤٧هـ)^(٣)، واتصال بغداد برا وبحرا بالبلدان القاصية أثر في تسهيل الأسفار وتمهيد السبل أمام الكاشفين والرحالين، فقد قام كثير منهم برحلات مهمة ووضعوا في وصفها كتب الأسفار فخلفوا ثروة هائلة وكبيرة هي خلاصة مشاهداتهم وتجاربهم^(٤)، وعلى أثر حركات الفتوح اتسعت أراضي الخلافة الإسلامية، وبذلك امتدت لتشمل أقاليم جديدة لم يكن للعرب سيطرة عليها من قبل^(٥). وكذلك دعت الحاجة إلى معرفة طبيعة الأراضي المفتوحة بعد فتح البلدان وكذلك القيام بمسحها من أجل التفريق بين الصالح منها للزراعة وعدمه، وذلك لتقدير ضريبة الخراج حيث أن فتح البلاد في الأصل يتطلب معرفة المسالك التي تؤدي إلى المدن والمحطات ومعرفة أسهلها لتجنب الفاتحين المشقة ولتسهيل عملية الفتح، وكان لخروج المسلمين العرب من شبه الجزيرة العربية وانتشارهم في البلاد المفتوحة أن تطلب الأمر معرفة المسالك التي يستخدمونها، سواء كان ذلك في مسالك التجارة أو من أجل أداء فريضة الحج من مكة المكرمة^(٦) إن الفتوح العربية الإسلامية فتحت الأفاق ووسعت من رقعة التجارة وتبادل السلع والمتاجرة وكان التجار يتعرفون على

(١) صبري فارس الهيتي، المصدر السابق، ص ١٩٩.

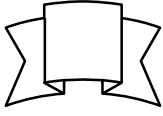
(٢) كلود كوندر وآخرون، رحلات في الأردن وفلسطين، ترجمة: سليمان موسى، الطبعة الأولى، دار ابن رشد للنشر، عمان، ١٩٨٤، ص ٢٨.

(٣) عربية قاسم أحمد الداود، ولاية العراق في العصر العباسي الأول، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٩٣، صفحة العنوان.

(٤) حسن إبراهيم حسن، المصدر السابق، الجزء الثالث، ص ٣٥١.

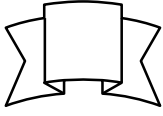
(٥) صبري فارس الهيتي، المصدر السابق، ص ١٩٨.

(٦) أوليا جكبي، الرحلة الحجازية، ترجمة: أحمد المرسي الصفصافي، دار الآفاق العربية، القاهرة، ١٩٩٩،



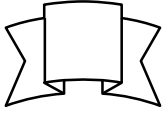
أهل الديار وثقافتهم، وكانت هذه المعرفة تنقل رواية وأخبارا حتى فيض الله لها من يدونها وتصبح جزءا من التراث الأدبي للرحلة^(١). (شكل ٢٠، شكل ٢١، شكل ٢٢، شكل ٢٣).

(١) خليل إبراهيم السامرائي، المصدر السابق، ص ٢٢٧.



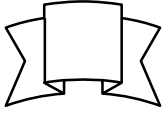
شكل (٢٠)

توسع الدولة الإسلامية خلال القرن الأول الهجري



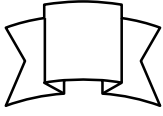
شكل (٢١)

توسع الدولة الإسلامية خلال القرن الثاني الهجري*



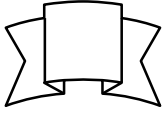
شكل (٢٢)

توسع الدولة الإسلامية خلال القرن الثالث الهجري.



شكل (٢٣)

توسع الدولة الإسلامية خلال القرن الرابع الهجري



وبذلك فقد اتخذت الرحلة الأنماط والأشكال الآتية وهي:-

أ. رحلة طلب العلم:

عمل الدين الإسلامي على تعظيم شأن العلم والعلماء وأهمية الرحلة في طلب العلم، كما شجع الدين الإسلامي على الأسفار لاكتساب كثير من المنافع والفوائد، وهذا ما دعا إلى كثير من المسلمين للتنقل في جميع البلاد وجمع كثير من المعلومات عن أنحاء العالم المعروف آنذاك^(١). ولقد كان للإسلام أثر مهم في تشجيع هذه الرحلة. وهناك عدة أحاديث نبوية لرسولنا الكريم (صلى الله عليه وآله وسلم) تؤكد أهمية طلب العلم، قال رسولنا الكريم (صلى الله عليه وآله وسلم): (أطلبوا العلم ولو كان في الصين)، وقال عليه الصلاة والسلام وعلى آله: (اطلبوا العلم من المهد إلى اللحد)^(٢).

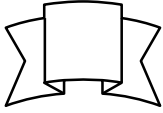
ب. رحلة السفارة:

وفي مجال السفارات فقد كان للعرب تاريخ حافل بهذا النشاط، حيث عرف العرب (قبل الإسلام) نظام السفارات ومارسوه في علاقاتهم السياسية الداخلية والخارجية، فكانوا إذا أرسلوا رسولا أو سفيرا وصوه بالصبر واليقظة والاحتراز ففي مجال العلاقات الخارجية كانت لهم سفارات مع الهند والروم والفرس والصين والوا هذا النوع من العلاقات أهمية تتوازن ومصالحهم مع ملوك تلك الشعوب وكان قيام الدولة العربية الموحدة على يد الرسول الكريم (صلى الله عليه وآله وسلم) ليشمل تنظيم العلاقات الدبلوماسية وإدخالها ميدان العلاقات السياسية الدولية وفق قواعد وأسس جديدة^(٣).

(١) محمد علي الفراء، الفكر الجغرافي في العصور القديمة والوسطى، الطبعة الأولى، مكتبة الفلاح، الكويت، ١٩٨٧، ص ١٤٤.

(٢) باقر أمين الورد، أصحاب الهجرة في الإسلام، مراجعة: وليد الأعظمي، الطبعة الأولى، الدار العربية للموسوعات، ١٩٨٦، ١٤-٢١.

(٣) حسين فاضل زعين، السفارات نظام سياسي وحضاري، حضارة العراق، الجزء السادس، بغداد، ١٩٨٤، ص ٣٣.



ج. رحلة الحج:

للحج أثره الكبير في نشأة وتطور المعرفة الجغرافية عند المسلمين حيث يعد من العوامل التي ساعدت على تزود المسلمين بالمعلومات الجغرافية، فأداء هذه الفريضة سنوياً يحتاج إلى معرفة المسالك والمنازل والظواهر الطبيعية التي تمر بها مسالك الحج وتدفق المسلمين من كل أرجاء الدولة العربية الإسلامية ومتوجهين إلى الكعبة المشرفة، تحتاج إلى معرفة محطات القوافل الواقعة على المسالك المؤدية إلى مكة المكرمة^(١).

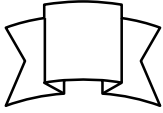
ولكون الحج أحد فرائض الدين الإسلامي لمن استطاع إليه سبيلاً، أصبح المسلمون يفدون من كل جهة من جهات العالم، وكان من الطبيعي أن يقضوا شهراً في سفرهم إلى الديار المقدسة مما يدفعهم إلى التزود بالمعلومات الجغرافية لكونهم يضطرون إلى قطع مئات الآلاف من الأميال مستخدمين الحيوانات في تنقلهم، وتأكيد الدين الإسلامي أهمية هذا المنسك المبارك الذي عمل على تنشيط الرحلة^(٢).

لقد كانت رحلة الحج من أهم العوامل التي دفعت المسلمين من كل فج عميق وعلى كل ضامر إلى الرحلة والانتقال، فالحج كان ولا يزال رحلة يتشوق إلى أدائها المسلمين كافة فهي ليست رحلة مقتصرة على العلماء والفقهاء من المسلمين فقط، حتى أن العديد من الحكام والسلطين أقاموا على المسالك كثير من المحطات لخدمة الحجاج وعهدوا إلى الجنود تأمين مسالك الحج وحماية سالكيه. وعن رحلة الحج يقال أن الحجاج كانوا يتجمعون في قوافل تبدأ صغيرة ثم تنمو كلما تقدم بها المسلك بما ينضم إليها من وفود، حتى يصبح في النهاية للعراق حجاجه وللشام حبيجه، وتسير القافلة في آفة ونظام وتعاطف شامل. يحميها جنود الحكام، ويرحب بها سكان المدن القرى ويزداد الترحيب كلما زاد عدد العلماء ورجال الدين في القافلة^(٣).

(١) ليلي توفيق سلمان العاني، مقاصد البلدانين في مؤلفاتهم في القرنين الثالث والرابع الهجريين، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٩٨، ص ١٧.

(٢) صبري فارس الهيتي، المصدر السابق، ص ١٩٨.

(٣) حسين محمد فهيم، أدب الرحلات، الكويت، ١٩٨٩، ص ٨٨-٩٠.



واهتم الخلفاء ببناء الأبراج على مسلك الحج من الكوفة إلى مكة المكرمة وهو نفسه مسلك بغداد مكة المكرمة (أو درب السيدة زبيدة)، حيث قام الخليفة السفاح بضرب المنائر والاميال* من الكوفة إلى مكة المكرمة، وقد جعل في المسلك منارا يهتدي به السائرون في الظلام، وفي عهد الخليفة المهدي ١٦١هـ/٧٧٧م اهتم بمسلك الحج إلى مكة المكرمة، اهتماما كبيرا فأمر ببناء القصور الواسعة من القادسية إلى زباله، حيث كانت بمثابة محطات على المسلك، وأمر بالرياسة في المصانع، وأمر بتحديد الأميال* الموضوعة على المسالك والبرك وحفر الركيا* مع المصانع^(١).

إن جميع تلك الرحلات خدمتها مسالك واحدة تقريبا، تلك المسالك التي عزز من نشاطها الخلفاء الأمويون ومن بعدهم العباسيون.

ثانيا: البريد:

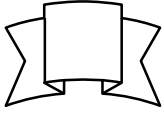
أ. البريد العام:

هو أحد المؤسسات التي أسهمت في تنشيط حركة النقل ورسم خطوط المسالك واتجاهاتها، كما أنه أحد جوانب النظام الإداري السائد في العالم الإسلامي، استفادت منه حركة المقاتلين الواسعة منذ أوائل الفتح الإسلامي في مختلف الجهات التي كانوا يمتلكونها في معرفة المسالك، كما أسهم في ربط أجزاء الدولة العربية الإسلامية بعضها ببعض الآخر، يعود تاريخ البريد إلى الفترة التي شعر بها الإنسان بالحاجة إلى التراسل وهو قديم جدا، حيث أن الحضارة العربية (قبل الإسلام) ازدهرت في بيئات حضرية: (تدمر، المناذرة، الغساسنة، اليمن) وفي هذه المناطق المدنية لا بد من وجود نظام البريد الذي يفرض نفسه على كل المجتمعات^(٢). وبمجيء

* شرح المصطلحات.

(١) نعمان ثابت، الجندية في الدولة العباسية، الطبعة الثانية مطبعة أسعد، بغداد، ١٩٥٦، ص ٣٨-٤٠.

(٢) حسين علي الداقوقي، نظام البريد في الحضارة العربية، مجلة المورد، المجلد الثامن عشر، العدد الأول، بغداد، ١٩٨٩، ص ٨٥-٨٧.



الإسلام زاد الاهتمام بالبريد حتى أن الرسول الكريم (صلى الله عليه وآله وسلم) أمر بأن يرد البريد مع أشخاص تتوافر فيهم حسنى الوجه وجمال الاسم^(١).

وذلك إن دل على شيء فإنما يدل على أهمية شأن البريد منذ بدايات الإسلام الأولى وانبثاقه في أرجاء الجزيرة العربية، إن البدايات الأولى لتنظيم البريد تعود إلى زمن الرسول الكريم (صلى الله عليه وآله وسلم) ومن بعده سار الخلفاء الراشدون على النهج نفسه، ومن ثم جاءت الدولة الأموية لتضفي صيغة جديدة على هذا النظام وذلك بإفراد ديوان خاص له وتنظيم محاطه وترتيب دوابه وذلك في عهد الخليفة معاوية بن أبي سفيان ٤١هـ - ٦٦١م / ٦٠هـ - ٦٨٠م^(٢). وتؤكد المصادر أن العرب أخذوا نظام البريد من الرومان وقد أدخلت عليه تحسينات في العصر الأموي ومن ثم العباسي^(٣).

والبريد هو نظام لنقل الأخبار والإشراف على إيصال أوامر الخليفة إلى العمال والولاة وتلقي ما يرد منهم من تقارير وأخبار^(٤). وكانت الغاية من إنشاء هذا الديوان هو تنظيم البريد وذلك ليسرع وصول الأخبار وصيانة الأموال المنقولة وكان التنظيم أن تتوقف عدة خيول في أماكن متعددة بين بلدين وعندما يصل الفارس مسرعا إلى المنطقة الأولى ويرى فرسه قد أجهد يبدله بالفرس المهيأ المستريح ثم ينتقل مسرعا إلى المنطقة الثانية وهكذا إلى أن ينتهي المسلك^(٥). إن كل سكة من سكك البريد ٢ أميلاً* (٢٤ كم) والمسافة المعلومة بين مركزي بريد

قدرت بـ ٤ فراسخ (٦ كم) والفرسخ* ٣ أميال (٦ كم)، وكانت المسافة بين مرحلة وأخرى ٢ أميلاً* (٢٤ كم)^(١). وسمي البريد وهي مسافة قليلة لا ترهق الفرس، ونرى أن هذا

(١) قيس عبد الواحد المسعودي، الدواوين في العصر العباسي الأول، جامعة بغداد، كلية التربية الأولى (ابن رشد)، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٨٩، ص ٣١.

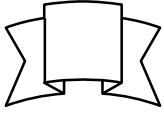
(٢) خولة عيسى صالح الفاضلي، المصدر السابق، ص ١٢٩.

(٣) بارتولد، المصدر السابق، ص ٦٧-٦٨.

(٤) نعي دنبيان عبيد العزاوي، السياسة الداخلية في عهد الخليفة العباسي المأمون، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٩٣، ص ١٩٣.

(٥) رمزية عبد الوهاب خيرو، إدارة العراق في عهد زياد، جامعة بغداد، كلية الآداب رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٧٥، ص ١٧٢-١٧٣.

* شرح المصطلحات.



التنظيم يحقق سرعة وصول الأخبار لأن الفارس لا ينتظر مدة لاستعادة طاقة الفرس المنهوك أو أنه يضطر إلى أن يبطئ في سيره أما صيانة الأموال فربما أن الفارس إذا اضطر إلى المبيت أن تحدث له حوادث كمهاجمة قطاع الطرق فتؤدي إلى سلبه ما يحمل وكانت العاصمة مرتبطة بالأمصار* الإسلامية كما أن أمير مصر* مرتبط بالبريد وعماله^(٢).

حيث كانت وظيفة هذا الديوان نقل الرسائل بسرعة متناهية وتسهيل الاتصال السريع بين الخليفة والولاة، وكانت مضمورات الخيل توضع في أماكن عدة^(٣). لذا يمكن تشبيهه بالعين التي يرى بها الخليفة كل ما يجري في أنحاء الدولة^(٤). وفي زمن الرسول (صلى الله عليه وآله وسلم) بلغ اهتمامه بأمر البريد أن يكون حريصاً، على أن يكون رسله إلى الملوك من الذين تتوفر فيهم قوة الذكاء والفطنة وطلاقة اللسان وبذلك أعطى الرسول (صلى الله عليه وآله وسلم) نموذجاً فذاً في استعمال البريد ووضع أسس النظام الإداري لمؤسسة البريد في الإسلام.

وفي العهد الراشدي تطور نظام البريد فكانت مهمته في نقل أخبار الملوك في عهد الخليفة أبي بكر (رض الله عنه) وظيفة كبيرة في الأخبار والرسائل بين الخليفة وقواده وتطور هذا النظام بشكل جذري في عهد الخليفة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) بعد المباشرة بحروب تحرير العراق وبلاد الشام، وقد أدى البريد

وظيفة مهمة في إيصال أخبار معارك أجنادين والقادسية إلى الخليفة ونقل الرسائل والتعليمات من الخليفة إلى أمرائه وقواده وأشتهر أمره في خلافة عمر بن

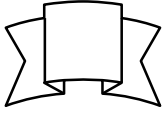
(١) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الأول، ص ٣٧.

* شرح المصطلحات.

(٢) رمزية عبد الوهاب خيرو، المصدر السابق، ص ١٧٣.

(٣) شحادة الناطور، أحمد عودات، جميل ببيضون، الخلافة الإسلامية حتى القرن الرابع الهجري، دار الثقافة للطباعة، الأردن، ١٩٩٠، ص ٢٠٥.

(٤) خالد جاسم الجنابي، البريد العسكري في العصر العباسي، مجلّة المؤرخ العربي، الأمانة العامة لاتحاد المؤرخين العرب، العدد الخامس والثلاثون، السنة الرابعة عشر، بغداد، ١٩٨٨، ص ١٥٣.



الخطاب (رض) وذلك كان البريد فضلا عن البريد الرسمي يحمل الرسائل من الناس إلى ذويهم في ميادين القتال ووضعت أسس نظام البريد ونقل الأخبار والمعلومات والرسائل بأسرع وقت ممكن^(١).

وخلال فترة الحكم الأموي اتسعت الدولة العربية الإسلامية على أثر حروب التحرير فلذلك ظهرت الحاجة إلى إيجاد مؤسسة خاصة بالبريد هي ديوان البريد فكان تنظيم البريد من أجل الحفاظ على الأموال وسرعة وصول أخبار البلاد بين جميع أطرافها والوقوف على مستجدات الأحداث^(٢).

وفي زمن الخليفة معاوية بن أبي سفيان (٤١هـ-٦٦١م/٦٠هـ-٦٨٠م) أولى البريد وسككه أهمية كبيرة وذلك بصيانة مسالكه وتوفير الأمن لها وتهيئة دواب البريد الجيدة والسريعة لضمان سرعة نقل الأخبار من مركز الخلافة وإليه، وتجدر الإشارة إلى أن دوافع هذا النظام كانت عسكرية وأمنية وسياسة لحاجة الدولة خلال تلك المدة لمثل هذا النوع من الخدمات البريدية لمواجهة الظروف والمهمات المحيطة بها^(٣). وفي عهد الخليفة عبد الملك بن مروان (سنة ٦٥هـ) تحسن نظام البريد وتوسع من جراء الأوضاع الداخلية والحركات العسكرية وأمر أن يحضر إليه صاحب البريد وأن لا يحجب عنه متى ما جاء من ليل أو نهار، فربما أفسد على القوم سنة حبسهم البريد ساعة^(٤).

وفي زمن الحجاج بن يوسف الثقفي والي العراق أيام خلافة عبد الملك بن مروان^(٥)، (سنة ٦٥هـ)، أولى عنايته واهتمامه بشؤون البريد، إذ رأى على ما يظهر أن هناك ضرورة لاتصاله الدائم والمأمه السريع بأخبار الجيش العربي في الساحات الشرقية، فقام بتحسين مسالك النقل التي كانت يسير عليها ويسلكها صاحب البريد ويدل على ذلك سرعة وصول الأخبار منه وإليه حيث أن كتب الحجاج كانت ترد

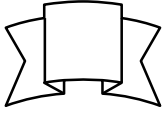
(١) قيس عبد الواحد المسعودي، المصدر السابق، ص ٣١.

(٢) المصدر نفسه، ص ٣٢-٩٦.

(٣) نجم عيدان إبراهيم المسعودي، الدواوين في العصر الأموي جامعة بغداد، كلية التربية الأولى (ابن رشد)، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٨٩، ص ٥٢.

(٤) محمد أسعد طلس، تاريخ العرب، المجلد الأول، الطبعة الثانية، دار الاندلس للطباعة، ١٩٧٩، ص ٢٠١.

(٥) ابن العمراني، المصدر السابق، ص ٥٠.



على القائد العربي محمد بن قاسم الثقفي في بلاد السند، وكتب محمد ترد إليه كل ثلاثة أيام ذهاباً ومثلها إياباً^(١).

كما اتخذ الحجاج من بناء المناظر وسيلة جديدة لتأمين سرعة الاتصال ونقل الأخبار ومعرفة الطريق ليلاً بين واسط وهو مقر ولايته ومدينة قزوين في المشرق، إن هذه الطريقة في المخابرة كانت تستخدم في حالات الحروب وقيام حركات التمرد فيذكر أنه بعد أنه تأتي المخابرة كانت تجرد الخيل إليهم^(٢). حيث كانت المناظر* والمناثر* التي تبنى على المرتفعات العالية تنقل الإشارات بواسطتها عن طريق استعمال النار أو الدخان فيصل الجند عن طريق انتقاله من قنطرة لأخرى^(٣).

وفي العصر العباسي الأول (١٣٢هـ)^(٤)، شهد البريد تطوراً كبيراً حيث أصبح من أكثر المؤسسات في الدولة أهمية، وكان لبناء الخانات وحفر الآبار على طول امتداد المسالك البرية الصحراوية. وكذلك الحفاظ على الأمن فيها، قد شجع السفر على هذه المسالك ولمختلف الغايات^(٥).

وفي سنة (١٦٦هـ) أمر المهدي إقامة البريد بين مدينة الرسول (صلى الله عليه وآله وسلم) ومكة المكرمة واليمن مستخدماً البغال والإبل^(٦). وبذلك يعد المهدي أول من أقام البريد بين هذه المواقع فضلاً عن تطويره للمسلك الآخذ من بغداد إلى الحجاز^(٧). إن استعمال عمال البريد كانت من مميزات حكومة بني العباس وكان أصحاب البريد في الأمصار* بمثابة حراس مرسلات من دار الخلافة إلى جميع النواحي

(١) عبد القادر سلمان المعاضيدي، دواوين العراق، حضارة العراق، الجزء السادس، ١٩٨٥، ص ١٤٥-١٤٧.

(٢) المكان نفسه.

* شرح المصطلحات.

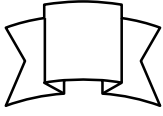
ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الخامس، ص ٣٥٠.

(٤) ابن العمراني، المصدر السابق، ص ٥٧.

(٥) الحربي، المصدر السابق، ص ٣٢.

(٦) الطبري، المصدر السابق، الجزء الثامن، ص ١٦٢.

(٧) جميل نخلة المدور، حضارة الإسلام في دار السلام، القاهرة، ١٩٥٠، ص ١٠٥.



يختارون من أهل الثقة^(١). وكانت محطات البريد تسمى سكك* تزود بالخيول وراكبيها في كل سكة من سكك البريد وكانت مسالك البريد منتشرة في الشرق والغرب وذلك في العصر العباس الثاني ٢٤٧ هـ ٦٥٦ م^(٢).

استفاد العباسيون من أنظمة البريد التي كانت معروفة منذ أقدم الأزمنة، فبنوا المحطات ووضعوها فيها الحاميات وقيست المسافات بكل دقة، وانشئ نظام محكم للمسالك مركزه بغداد، فكانت المسالك القادمة من أقاصي المشرق تعبر دجلة متجهة شطر الحجاز، تسلك من قبل عمال البريد، ومن أراد أداء فريضة الحج، كما انشأوا مسالك أخرى كثيرة، ووضعوها عليها العلامات الحجرية وقسمت إلى مراحل محددة، ووضعت بكل منها الدواب على استعداد لنقل البريد السريع^(٣). وكانت تلك المسالك تؤمن من قبل الدولة بوضع المحارس^(٤).

وكان من جراء اهتمام العباسيين بمسالك البريد أن بنوا فيها مئات المحطات البريدية التي كانت تسمى عندهم بالسكك* وبلغ عددها (٩٣٠ سكة) بينما بلغت نفقات الدواب وأثمانها وأرزاق رجالها (١٥٩.١٠٠) ديناراً في السنة، وكان للبريد في عهدهم خطوط كبرى أي عمومية^(٥).

إن مسالك البريد هي مسالك مطروقة يومياً ليلاً ونهاراً دون انقطاع من قبل العمال عليها وذلك لأمر إداري وسياسي وأمني تخص الدولة، ويدل على ذلك الاهتمام المباشر للخلافة والعناية الدائمة بأمور تلك المسالك من توفر الأمن وبناء المحطات والآبار ذات المياه العذبة الصالحة للشرب، وضرب المنائر* والأميال*، وتحديد

(١) قيس عبد الواحد المسعودي، المصدر السابق، ص ٩٦.

* شرح المصطلحات.

(٢) حسن إبراهيم حسن، علي إبراهيم حسن، النظم الإسلامية، الطبعة الثالثة، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٦٢، ص ٢١٥.

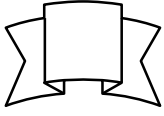
(٣) خولة عيسى محمد صالح، المصدر السابق، ص ٨٨-٩١.

(٤) محمد بهجت الأثري، المصدر السابق، ص ٥٣-٥٤.

* شرح المصطلحات.

(٥) نعمان ثابت، المصدر السابق، ص ٤٤.

* شرح المصطلحات.



المسافات بين محطة وأخرى، حتى يضمن سرعة وصول الأخبار بأسرع وقت ممكن، وكذلك يتضح الدور المهم للبريد من خلال كون المسؤول عنه هو الشخص الوحيد الذي يسمح له بالدخول على الخليفة متى ما جاء في ليل أو نهار. وهو غير مرتبط بالوالي وإنما ارتباطه مباشرة مع الخليفة، وبذلك فإن مسالك البريد كانت مسالك ذات حركة منتظمة غير متقطعة فهي ليست موسمية كالحج الذي يسلك مرة في السنة أو مسالك التجارة التي قد تتوقف نتيجة تغير طبيعة المسلك من بري إلى بحري، فهي مسالك ذات حركة متواصلة دون انقطاع.

ب. البريد الحربي:

بلغ اهتمام العرب بتأمين مسالكهم النقلية وصيانتها وإصلاحها طورا كبيرا، مما مهد السبيل لتذليل العقبات أمام عبور جيوشهم المتدفقة عبر المساحات الإقليمية الشاسعة^(١)، فكانت إحدى المميزات المهمة في تفوقهم العسكري^(٢). وبالتالي سهلت الاتصال البريدي بين القواد العسكريين الميدانيين المتوغلين في حروبهم إلى مناطق بعيدة وبين الخليفة أو الوالي في مركز الدولة، كما أسهمت في الضبط الإداري للدولة من خلال عقد الاتصال بين أقاليمها وحاضرة الخلافة العباسية الإسلامية^(٣).

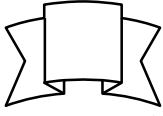
وجاء الاهتمام بالبريد الحربي ليهيء المجال لنقل الأخبار الخاصة بالقتال إلى مناطق بعيدة عن مركز الخلافة بسرعة متناهية ومدهشة ومما يدعم هذا القول ما ورد عن وصول البريد إلى الحجاج بن يوسف الثقفي وهو في واسط عن أخبار عمليات الفتح في الهند، بسرعة تفوق الوصف^(٤). وكانت كتب الحجاج مع القائد محمد بن القاسم في الديبل تستغرق ٣ أيام ذهابا ومثلها إيابا علما أن الديبل هي من ولايات بلاد السند وتقع على مسافة ٦٩٠ فرسخا (٤٠١.٤ كم) أي ما يعادل ٢٠٧ ميلاً (٤٠١.٤ كم) عن واسط. وهذا يعني أن خيل البريد تقطع هذه المسافة بمعدل

(١) خولة عيسى محمد صالح، المصدر السابق، ص ٨٦.

(٢) توفيق البيوزيكي، دراسات في النظم العربية الإسلامية، جامعة الموصل، ١٩٧٩، ص ١٣٧.

(٣) اغناطيوس كراتنشوفسكي، المصدر السابق، ص ٦١.

(٤) البلاذري، المصدر السابق، ص ٤٤٢.



٢٧ ميل/ساعة تقريباً، وإن تنظيمات البريد جندت خدماتها ليلاً ونهاراً لكي يصل الخبر بهذه السرعة المتناهية^(١).

لقد نجحت تلك المسالك في تأمين احتياجات القوات العربية في أوقات الحروب من نقل المؤن والذخيرة والمعدات وإيصالها بواسطة قوافل الإبل والبغال إلى مناطق القتال.

ثالثاً: الحج:

أ. مسالك تخدم حركة الحج:

تكمن أهمية هذه المسالك في كونها تؤمن سهولة الاتصال بين التجمعات البشرية في عدة مناطق، وهي وسيلة مهمة لتعزيز النشاط الاقتصادي بين تلك التجمعات والتي أصبحت منازل للقوافل المارة بها^(٢). ومن أبرز تلك المسالك البريدية التي ربطت مناطق إقليم الدراسة بمكة المكرمة والتي خدمت حركة النقل بالنسبة للحج مسالك بريدية ارتبطت مع مكة المكرمة.

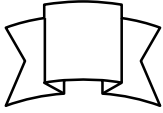
١. مسلك بغداد-الكوفة-مكة المكرمة (درب الحجيج العراقي، أو درب زبيدة):

اكتسب هذا المسلك أهمية خاصة باعتبار مكة المكرمة قبلة المسلمين والمنسك الأعظم لهم حيث حجتهم في بيت الله الحرام، ويبدو أن هذا المسلك هو مسلك الحج من بغداد إلى الكوفة نفسه^(٣). حيث كانت الحيرة قبل أن تؤسس الكوفة (منذ القرن الخامس حتى السابع الميلادي) مركزاً لحركة النقل والتجارة مع أواسط الجزيرة العربية والشام وكان عابروا السبيل على هذا المسلك يجدون ما يلزمهم، برغم أنه يوصف بأنه مسلك غير طبيعي لحد ما، إذ لا توجد ظاهرات جغرافية

(١) خول عيسى محمد صالح، المصدر السابق، ص ١٨٤-١٨٧.

(٢) صالح أحمد العلي، طرق المواصلات القديمة في بلاد العرب، مجلة العرب، الجزء الحادي عشر، السنة الثانية، ١٣٨٨هـ، ص ٩٦٣.

(٣) اليعقوبي، المصدر السابق، ص ٣٠٩.



تحدد بعض أجزائه^(١). وبإمكان عابري السبيل القيام برحلة سريعة إلى درجة تمكن كل ساع ذي مهمة خاصة أن يغطي المسافة بين المدينة المنورة إلى بغداد وفي مدة ٩ أيام (٣٣٧.٥ كم).

استخدم هذا المسلك في بداية العهد الإسلامي المبكر للجنود المسلمين الذي اسهموا في الفتح الإسلامي وقام بعض الصحابة بتوفير المياه بواسطة حفر القنوات والآبار في المحطة المشهورة (زبيدة أو بئر زبيدة) والتي كانت من أهم محطات المسلك في العصور الإسلامية المبكرة^(٢).

كما تميز هذا المسلك بأهمية خاصة لغرض خدمة حجاج بيت الله الحرام، لأنه يعد قمة ما صنعه المسلمون في هذا المضمار* لكونه يعكس معرفة المسلمين لجغرافية الجزيرة العربية، أن هذا المسلك من وجهة النظر الجغرافية البحتة أقدم وأحسن المسالك لاختراقه الجزيرة من جهة الجنوب إلى الشمال^(٣) لقد شاع استخدام هذا الدرب الذي اطلق عليه اسم درب زبيدة او مسلك الحج البري او الصحراوي، واستخدم هذا المسلك لاغراض عديدة اهمها خدمة الاهداف التجارية، اذ يعد الشريان الاقتصادي الذي يربط بلاد الرافدين بالجزيرة وحلقة الوصل الى اعالي الفرات ومنطقة الجزيرة وبلاد الشام^(٤) وكان هذا المسلك البري هو المفضل عند العرب قياساً بالمسلك البحري عن طريق الخليج العربي والبحر العربي ثم بحر القلزم دون أن يكون أحدهما بديلاً للآخر. وأن كان الأول يستفيد من جمود الثاني، ويعوض توقفه عند الضرورة. وكان من الطبيعي أن يرافق انتعاش هذا المسلك ظهور المحطات ذات الأهمية المتفاوتة، تبعاً لما تؤمنه من خدمات للقوافل في منطقة يغلب عليها الطابع الصحراوي الجاف، إذ كان الماء في هذا الحال يحدد مسار المسلك بين محطة وأخرى^(٥). شكل (٢٤)

(١) إبراهيم شريف، المصدر السابق، ص ١٨٤.

(٢) Saad Al-Rashid, Darb Zubaydah, The Pilgrim Road from Kufa to Mecca. Leed, 1977, PP.122-122.

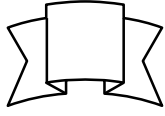
* للمزيد من التفاصيل مراجعة الفصل الثاني، ص ٤٨.

(٣) محمد أحمد حسونة بك، المصدر السابق، ص ١٤.

(٤) عبدالستار العزاوي، الطريق البري (درب زبيدة من لكوفة الى المدينة) مجلة النفط والتنمية، السنة السادسة،

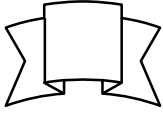
العدد السابع والثامن، بغداد، ١٩٨١، ص ٣١٤ - ٣١٥.

(٥) إبراهيم بيضون، المصدر السابق، ص ٦٠.



شكل (٢٤)

مسالك الحج بين العراق ومكة المكرمة في القرن الهجري الأول



٢. مسلك البصرة-مكة المكرمة:

احتلت البصرة موقعاً استراتيجياً واقتصادياً مهماً، ساعدها على أن تكون مركزاً تمر من خلاله تجارة الأقاليم المجاورة، وترتبط البصرة بمكة المكرمة بمسلك بري سلخته قوافل التجارة وقوافل الحجيج، ويعد هذا المسلك منفذاً مهماً للمسالك التي تصل العراق بالحجاز ولأهل البصرة مسلكان: أحدهما الصحراء عن يسارك والآخر مسلك المنكدر (المكندر) إلى كاظمة عبر اليمامة^(١).

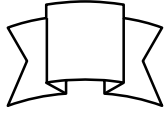
واكتسب هذا المسلك* أهمية خاصة في عصر الخلافة العباسية بعد أن تحولت عاصمتهم إلى بغداد سنة (١٤٥هـ)^(٢)، فسلكه الخلفاء والوزراء، ومنهم الخليفة المنصور بعد مقدمه البصرة منصرفاً من مكة المكرمة، بعد فراغه من حجه سنة (١٥٣هـ)، والبصرة إحدى المحطات الرئيسة التي تجتمع عندها قوافل الحجيج القادمة من المناطق المختلفة وخاصة الأهواز^(٣). (شكل ٢٥)

(١) الأصفهاني، المصدر السابق، ص ٣٣٨.

* للمزيد من التفاصيل مراجعة الفصل الثاني، ص ٤٨.

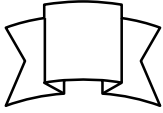
(٢) الطبري، المصدر السابق، الجزء الثامن، ص ٤٢.

(٣) الحربي، المصدر السابق، ص ٥٧٥.



شكل (٢٥)

المسالك البرية من بغداد والبصرة إلى الديار المقدسة



٣. مسلك الشام-مكة المكرمة (مسلك الحجيج الشامي):

يتصل الشام بشبه جزيق العرب اتصالاً مباشراً، من الناحية التضاريسية، فهو امتداد لصحراء النفوذ شمالاً (أي شمال الجزيرة)، فضلاً عن هذه الاتصالات الطبيعية، فأن للشام وشبه الجزيرة العربية صلات تجارية تعود إلى عصر ما قبل الإسلام، تطورت وازدهرت هذه الصلات بعد حركة الفتح الإسلامي باتجاه العراق والشام. أن تلك العوامل الاقتصادية والعسكرية عرفت العرب بمسالك الشام، وحياتها الاقتصادية وأصبح هذا المسلك يستقبل مواكب الاف الحجيج في مواسم الحج^(١).

وهناك ثلاثة مسالك برية تجارية كانت تعبر بلاد الشام أما على شكل مسالك مرور (ترانزيت) أو تجارية وبالعكس وهذه المسالك هي:

أ. دمشق-بصرى-عمان-ايلة (العقبة):

ب. اللجون (ال فلسطينية)-نابلس-القدس-بئر السبع-الخلصة-البتراء.

ج. قيسارية-اللد-غزة-رفح.

ولم يكن العرب بمعزل عن تلك المسالك، فكانوا كبيرى الصلة ببلاد الشام قبل الفتح الإسلامي^(٢). وبمجيء الرومان، أخذت التجارة الخارجية تسلك تدريجياً مسلك العراق، وهو الأقصر، الأمر الذي أدى إلى انتعاشه، أما المسلك المار بغربي الجزيرة، والذي تقع في نهايته (بترا) فقد أخذت أهميته تتضاءل تدريجياً وقد تبع هذا انحاط (بترا) والتي كانت تقع على الطرف الشمالي من هذا المسلك^(٣).

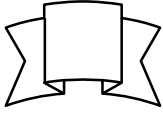
عرف هذا المسلك بـ (التبوكية) في صدر الإسلام إذ سلكته جيوش الفاتحين وهي تتجه لتحرير الأردن ودمشق وحمص من سلطان الروم^(٤)، كما أن هذا المسلك كان العامل الرئيسي للوصل بين عاصمة الخلافة الإسلامية في العهد الأموي، وبين

(١) صالح موسى درادكة، طريق الحج الشامي في العصور الإسلامية، الطبعة الأولى، المطابع العسكرية، عمان، ١٩٩٠، ص ٥١.

(٢) نقولا زيادة، التطور الإداري لبلاد الشام، الندوة الأولى من أعمال المؤتمر الرابع لتاريخ بلاد الشام، عمان، ١٩٨٦، ص ١٣.

(٣) صالح أحمد العلي، محاضرات في تاريخ العرب، المصدر السابق، ص ٤١-٤٢.

(٤) صالح موسى درادكة، البريد وطرق المواصلات في بلاد الشام في العصر العباسي المؤتمر الخامس لتاريخ بلاد الشام، عمان، ١٩٩٢، ص ٢٠٥.



المدينتين الكريمتين، ويظهر أن حجاج الشام تركوا تلك المسلك، بعد زوال الدولة الأموية واضطراب الأمن في الجزيرة، وصاروا يأخذون المسلك الساحلي، الذي يسلكه حجاج مصر ومنهم من كان يسلك مسلك العراق^(١)، فتراجعت العناية بمسلك الحج الشامي لأن المواكب الرسمية أصبحت تخرج ممن بغداد إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة، وتعد دمشق بداية هذا المسلك، وهي في الوقت نفسه ملتقى كل المسالك التي توصل مدن بلاد الشام في الداخل أو الخارج، ساعدها على أهمية هذا الموقع، طبيعتها الجغرافية من سطم ومناخ وتربة صالحة للزراعة. فهي بلد فرقته الأنهار، وأحدثت به الأشجار وكثرت به الأثمار^(٢).

يبدأ المسلك للحجاج والتجار من دمشق نحو مكة المكرمة، فينزل الكسوة وهي ذات ماء جار يتزود منها الحجيج بالمياه لوفرتها^(٣). فهي أول منزل تنزله القوافل بعد دمشق، ثم يرحل الراكب فينزل (الصنمين) في أوائل حوران ثم (دريا) قرية صغيرة يكثر فيها الماء، ثم يرحل الراكب إلى (بصرى)^(٤). هي قرية صغيرة يكثر فيها الماء وهي القرية التي مر بها خالد بن الوليد حين اتجه للعراق^(٥). أو يتجه إلى أذرعات بعد الصنمين^(٦)، وبعد بصرى يرحل إلى تبوك^(٧)، وبعد أذرعات تأتي (الزرقاء) بناحية معان، على نهى يصب في غور الأردن^(٨)، ثم القسطل^(٩).

وبعدها إلى الكرك وفيه حصن من أعجب الحصون وأمنعها وأشهرها^(١٠). ومن الكرك إلى الحسا فيه مياه كثيرة ومعان في مسالك بادية الشام، يقال أنها بوابة الحجاز

(١) محمد أبن طولون، منازل الحج الشامي، مجلة العرب، السنة العاشرة، الجزء الحادي عشر، ١٩٦٧، ص ٨٧.

(٢) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٥٧.

(٣) الجزيري، المصدر السابق، ص ٤٥٣-٤٥٦.

(٤) المكان نفسه.

(٥) البلاذري، المصدر السابق، ص ١٢٠.

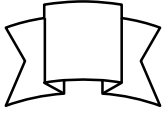
(٦) الحربي، المصدر السابق، ص ٦٥٣.

(٧) البلاذري، المصدر السابق، ص ٧١.

(٨) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الثالث، ص ١٣٧.

(٩) الحربي، المصدر نفسه، ص ٦٥٣.

(١٠) محمد بن عبد الله بن محمد بن إبراهيم الطنجي أبن بطوطة، رحلة أبن بطوطة، دار الكتاب اللبناني، بيروت، دار الكتاب المصري، القاهرة، (بدون سنة طبع)، ص ٨.



قديمة فيها موارد للمياه^(١). ومنها إلى سرخ ومنها إلى تبوك فهي حصن له عين ماء ونخيل ونخيل ومن عادة الحجاج أنهم إذا وصلوها أخذوا أسلحتهم وجردوا سيوفهم وحملوا على المنزل يقيمون فيها ٤ أيام للراحة^(٢). استعداداً لأرض قاحلة مخيفة يمر في وسطها الوادي الأخضر ثم بئر الحجر^(٣).

ثم يصل الركب إلى العلا بعد نصف يوم أو دونه (١٨.٥ كم أو أقل)^(٤)، وهو سوق سوق تتشط حركته أيام الموسم وتتوفر فيه المياه من الآبار^(٥)، فهي محطة تجارية مهمة على هذا المسلك استمرت لمدة طويلة دون أن يتضاءل دورها أو يضعف إذ يلتقي فيها المسلك البري القادم من مصر والمغرب^(٦)، يقيم بها الحجاج ٤ أيام^(٧). ويتجه المسلك بعد بعد العلا نحو الرحبة وفيها تنتشر المزارع التي تمتاز بالنخيل ذات التمر الجيدة^(٨). ثم إلى هدية ثم إلى السويداء وهي على مرحلتين* (٧٥ كم) في المدينة^(٩). ثم ذي خشب على ١ مرحلة (٣٧.٥ كم) من المدينة^(١٠)، ثم مدينة الرسول (صلى الله عليه وآله وسلم)، وبذلك تكون جملة مسافة المسلك من دمشق إلى المدينة المنورة ١٨ مرحلة (٦٧٥ كم) ومن دمشق إلى مكة المكرمة ٣٠ مرحلة (١٢٥ كم)^(١١). (شكل ٢٥)

شكل (٢٦)

مسلك الشام - مكة المكرمة القرن الاول الهجري*

(١) الجزيري، المصدر السابق، ص ٤٥٥.

(٢) ابن حوقل، المصدر السابق، ص ٣٩.

(٣) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الثاني، ص ٢٢١.

(٤) ابن بطوطة، المصدر نفسه، ص ٧٨.

(٥) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الرابع، ص ١٤٤.

(٦) الجزيري، المصدر السابق، ص ٤٥٦-٤٥٩.

(٧) ابن بطوطة، المصدر السابق، ص ٧٩.

(٨) المقدسي، المصدر السابق، ص ٨٣.

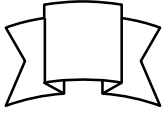
* شرح المصطلحات.

(٩) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الثالث، ص ٢٨٦.

(١٠) البكري، معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، المصدر السابق، ص ٥٠١.

(١١) إبراهيم شوكة، جزيرة العرب، المصدر السابق، ص ٦٢.

* من عمل الباحثة اعتماداً على مصادر الشرح.



٤. مسلك مكة المكرمة-اليمن:

إن هذا المسلك* هو الذي عليه الأميال* وهو مسلك العوامل والعمال أي هو مسلك بريدي في الأصل لكنه يخدم حركة الحجاج السنوية وباستمرار، ويبدأ من الغمرة إلى الجدد حيث هو موضع البريد ومنقسم القوافل، ثم يمر بعده محطات حتى يصل إلى اليمن^(١).

٥. مسلك البحرين-مكة المكرمة:

إن جملة المسافة بين مكة المكرمة والبحرين ٢٣ مرحلة (٨٦٢.٥ كم)^(٢)، وتعد مدينة بيرين أقرب مدن البحرين إلى اليمامة، وتقدر المسافة بينهما بـ ٤ أيام (١٥٠ كم)، لذلك يمكن عد مدينة بيرين المركز التجاري للقوافل المارة من البحرين واليمامة واليهما، وطول المسلك من الحسا إلى اليمامة ٤٠ فرسخاً (٢٤٠ كم) ويقطع في حوالي ١٠ أيام (٣٧٥ كم)^(٣)، والمسلك خالٍ من الآبار والسكان والمراعي وتتعدم فيه المياه في فصل الصيف ولا بد للمسافر من حمل الماء معه والتزود به من بيرين لذلك يفضل المسير في فصل الشتاء حيث تتجمع مياه الأمطار فيشرب الناس^(٤). لقد حفظت المصادر مسلكين تسلكهما القوافل وهما: نجد والقعقاع، والمسلك إذا استمر به فإنه يؤدي بالقوافل إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة ويقطع في ١٥ مرحلة (٥٦٠.٥ كم) ويبلغ طوله من البحرين إلى مكة المكرمة بنحو ٢٣ مرحلة (٨٦٢.٥ كم) ومن البحرين إلى المدينة المنورة بنحو ١٥ مرحلة (٥٦٢.٥ كم)، ولا بد للقوافل التي تقصد مكة المكرمة والمدينة المنورة من المرور عند نقطة تدعى الضرية التي يبدو أنها مركز تجمع للحجاج والمسلك نفسه يجتاز منطقة نجد ويقطع في ٧ مراحل

* للمزيد من التفاصيل مراجعة الفصل الثاني، ص ٤٨.

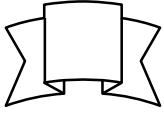
* الاميال: هي علامات توضع على المسلك لغرض الاهتداء.

(١) قدامة بن، المصدر السابق، ص ٨١-٨٣.

(٢) المصدر نفسه، ص ٨٥.

(٣) إبراهيم شوكة، جزيرة العرب، المصدر السابق، ص ٣٠.

(٤) طلال عبد الرزاق علي، المصدر السابق، ص ٢٥٢-٢٥٣.



(٢٦٢.٥ كم) وفي رواية أخرى ٨ مراحل (٣٠٠ كم) ويرجع سبب الاختلاف إلى طبيعة الظروف التي تحيط بالقافلة^(١).

٦. مسلك عمان- مكة المكرمة:

إن جملة المسافة على هذا المسلك هي ١٩ مرحلة (٧١٢.٥ كم)^(٢)، فيكون هذا المسلك من عمان على الساحل ويمر بالمنازل* الاتية:

فرق، عركلان، ساحل مناة، بلاد الشحر، مخاليف* كندة، مخاليف عبد الله بن مدحج، مخاليف لحج، أبين عدن، مغاص اللؤلؤ، مخاليف بني مجيد، المنجلة، مخاليف الركب، المندب مخاليف ربيع زبيد، مخاليف عك، الحردة، مخاليف الحكم، عثر فمن أراد مسلك الجادة أخذ من عثر إلى القرينتين إلى جاز على مسلك الجادة المخاليف. أما المسلك الساحلي فهو مسلك يصعب سلوكه في البرية لكثرة القفار بها وقلة السكان وإنما طريقهم في البحر إلى جدة^(٣). وبذلك فإن هذا المسلك بحري خارج عن موضوع الدراسة.

٧. مسلك مكة المكرمة- الطائف:

ومن مكة المكرمة مسلك الطائف ٣ مراحل (١٢٠.٥ كم)، فمن مكة المكرمة إلى بئر ابن المرتفع ومنه إلى قرن المنازل، قرية يحرم منها أهل اليمن ويعدل منها إلى الطائف يمينه، ومن يخرج من مكة المكرمة ويريد الطائف يأتي عرفات ثم يجوز منها إلى بطن نعمان، وهو ما بين مكة المكرمة والطائف وهو جبل يصعد منه فإذا استوى عليها الصاعد أشرف على الطائف ثم ينحدر ويصعد أيضاً عقبة خفيفة تسمى تنعيم الطائف^(٤).

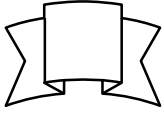
(١) المكان نفسه.

(٢) إبراهيم شوكة، جزيرة العرب، المصدر السابق، ص ٣٠.

* شرح المصطلحات.

(٣) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ٨٧.

(٤) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ٨١.



٨. مسلك اليمامة-مكة المكرمة:

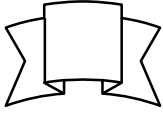
ومن اليمامة إلى العرض ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى الحديقة ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى الثنية ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، وبالقريتين تجتمع المسالك، ومن القريتين إلى رامة ١ مرحلة (٣٧.٥ كم) وثم إلى طخفة ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى ضرية ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى جديلة ١ مرحلة (٣٧.٥ كم) ثم إلى فلجة، ثم إلى الدفينة ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى قبا ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى مران ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى وجرة ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى أوطاس ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى ذات عرق وهي بتهامة ثم إلى بستان ابن عامر ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى مكة المكرمة ١ مرحلة (٣٧.٥ كم). جملة المسلك ١٤ مرحلة (٥٢٥ كم)^(١)، (شكل ٢٥).

٩. مسلك مكة المكرمة-المدينة المنورة:

ومن مكة المكرمة إلى المدينة المنورة التي تسمى يثرب (قبل الإسلام) على مسلك الجادة نحو من ١٠ مراحل (٣٧٥ كم)، وذلك: من مكة المكرمة إلى بطن مر ١٦ ميل (٣٢ كم)، وهو منزل فيه عين ماء في مسيل رمل وحوله نخيلات يأوى إليها قوم من العرب، ومن بطن مر إلى عسفان ٣٣ ميل (٦٦ كم)، وعسفان حصن بينه وبين البحر نحو من ١٠ أميال (٢٠ كم) وبه آبار ماء عذبة وهو مسكون من قبل الأعراب، ومنه إلى قديد ٢٤ ميلاً (٤٨ كم)، وقديد حصن صغير، فيه نخيلات، وبين قديد والبحر ٥ أميال (١٠ كم) ومن قديد إلى الجحفة ٢٦ ميلاً (٥٢ كم)، والجحفة منزل عامر أهل فيه خلق كثير وهو ميقات أهل الشام ومنه إلى البحر نحو ٤ أميال (٨ كم). ومن الجحفة إلى الإيواء ٢٧ ميل (٥٤ كم) والإيواء منزل فيه آبار ومنه إلى السقيا ٢٧ ميلاً (٥٤ كم) والسقيا منزل على نهر جار وبه بستان وحدائق نخل ومن السقيا إلى الرويثة ٣٦ ميلاً (٧٢ كم)، وفيها آبار ماء مشروبة، ومنها إلى ملل ١٧ ميلاً (٣٤ كم)، وهو منزل به آبار غدقة كثيرة الماء، ومنها إلى الشجرة ١٢ ميلاً (٢٤ كم)، جملة المسافة ١٨ ميلاً (٤٣٦ كم)^(٢). (شكل ٢٥)

(١) إبراهيم شوكة، جزيرة العرب، المصدر السابق، ص ٢٤.

(٢) المصدر نفسه، ص ٢٣.



١٠. مسلك معدن النقرة-المدينة المنورة:

تعد معدن النقرة إحدى القرى الكبرى العامرة وهي مكان تجمع حجاج البصرة وحجاج الكوفة ومن أراد المسير إلى المدينة سار ذات اليمين إلى العسيلة وهو منزل به آبار مالحة ٦ ميلاً (٩٢ كم) ومنها إلى بطن نخل وهي قرية كثيرة الماء والنخل ٦٣ ميلاً (٧٤ كم)، ثم إلى الطرف وهو منزل خلا وفيه برك يجتمع بها ماء السماء، ٢٢ ميل (٤٤ كم)، ثم إلى المدينة المنورة، ١٥ ميل (٣٠ كم)^(١). (شكل ٢٥)، (مسلك الحجاج العراقي).

ب. مسالك بريدية أخرى:

أ. من بغداد إلى نواحي المغرب:

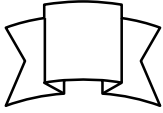
تتخلل آسيا العربية سكك وهي الطريق المسكوكة التي تمر فيها القوافل من بلد إلى آخر، فإذا قيل في الكتب: من بلد كذا إلى بلد كذا سكة، فإنما يعنون الطريق أو المسلك، فيقال من بغداد إلى الموصل خمس سكك، ويعنون أن القاصد من بغداد إلى الموصل يمكنه أن يأتيها من خمس مسالك.... وأن سكك البريد يريدون منازل البريد في كل يوم^(٢).

وتبدأ من بغداد إلى نواحي المغرب سكك، فمن بغداد إلى سر من رأى (سامراء) ١٣ سكة، ومنها إلى الموصل ٣٣ سكة، ثم إلى نصيبين ١٨ سكة، ومنها إلى كفرتوثا ٣ سكك ثم إلى الرقة ٢٥ سكة، ومن الرقة إلى حلب ٢٤ سكة، ثم إلى قنسرين ٣ سكك، ومنها إلى حماة ١١ سكة، ثم إلى حمص ٤ سكك، ثم إلى بعلبك ٩ سكك، ثم إلى دمشق ٩ سكك، فيكون مجموع السكك من بغداد إلى دمشق (١٥٢) سكة. ومن دمشق إلى طبرية (من كور الأردن) ١٣ سكة، ومنها إلى الرملة (قصابة فلسطين) ١٣ سكة^(٣).

(١) إبراهيم شوكة، جزيرة العرب، المصدر السابق، ص ٤٧.

(٢) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الأول، ص ٣٨.

(٣) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ١٢٧-١٢٨.



ب. سكك المسلك العادل من حلب إلى الثغور الشامية:

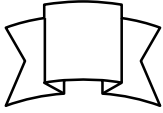
فمن حلب إلى إنطاكية ١١ سكة ثم إلى الاسكندرية ٤ سكة، ومنها إلى طرسوس ١٥ سكة^(١)، وهناك مسالك أخرى متشعبة، تتخللها مثل هذه السكك. فكان بين طبرية وصور ٧ سكة^(٢)، وخط آخر يعدل من كفرتوثا إلى آمد^(٣). ٧ سكة ثم يواصل سيره إلى شمشاط بـ ٨ سكة^(٤).

(١) أبن خردادبة، المصدر السابق، ص ٩٩.

(٢) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ١٢٩.

(٣) الأضطخري، المصدر السابق، ص ٥٣.

(٤) كي لشرنج، المصدر السابق، ص ١٤٧ - ١٤٩.



تحدد بعض أجزائه^(١). وبإمكان عابري السبيل القيام برحلة سريعة إلى درجة تمكن كل ساع ذي مهمة خاصة أن يغطي المسافة بين المدينة المنورة إلى بغداد وفي مدة ٩ أيام (٣٣٧.٥ كم).

استخدم هذا المسلك في بداية العهد الإسلامي المبكر للجنود المسلمين الذي اسهموا في الفتح الإسلامي وقام بعض الصحابة بتوفير المياه بواسطة حفر القنوات والآبار في المحطة المشهورة (زبيدة أو بئر زبيدة) والتي كانت من أهم محطات المسلك في العصور الإسلامية المبكرة^(٢).

كما تميز هذا المسلك بأهمية خاصة لغرض خدمة حجاج بيت الله الحرام، لأنه يعد قمة ما صنعه المسلمون في هذا المضمار* لكونه يعكس معرفة المسلمين لجغرافية الجزيرة العربية، أن هذا المسلك من وجهة النظر الجغرافية البحتة أقدم وأحسن المسالك لاختراقه الجزيرة من جهة الجنوب إلى الشمال^(٣) لقد شاع استخدام هذا الدرب الذي اطلق عليه اسم درب زبيدة او مسلك الحج البري او الصحراوي، واستخدم هذا المسلك لاغراض عديدة اهمها خدمة الاهداف التجارية، اذ يعد الشريان الاقتصادي الذي يربط بلاد الرافدين بالجزيرة وحلقة الوصل الى اعالي الفرات ومنطقة الجزيرة وبلاد الشام^(٤) وكان هذا المسلك البري هو المفضل عند العرب قياساً بالمسلك البحري عن طريق الخليج العربي والبحر العربي ثم بحر القلزم دون أن يكون أحدهما بديلاً للآخر. وأن كان الأول يستفيد من جمود الثاني، ويعوض توقفه عند الضرورة. وكان من الطبيعي أن يرافق انتعاش هذا المسلك ظهور المحطات ذات الأهمية المتفاوتة، تبعاً لما تؤمنه من خدمات للقوافل في منطقة يغلب عليها الطابع الصحراوي الجاف، إذ كان الماء في هذا الحال يحدد مسار المسلك بين محطة وأخرى^(٥). شكل (٢٤)

(١) إبراهيم شريف، المصدر السابق، ص ١٨٤.

(٢) Saad Al-Rashid, Darb Zubaydah, The Pilgrim Road from Kufa to Mecca. Leed, 1977, PP.122-122.

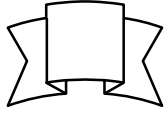
* للمزيد من التفاصيل مراجعة الفصل الثاني، ص ٤٨.

(٣) محمد أحمد حسونة بك، المصدر السابق، ص ١٤.

(٤) عبدالستار العزاوي، الطريق البري (درب زبيدة من لكوفة الى المدينة) مجلة النفط والتنمية، السنة السادسة،

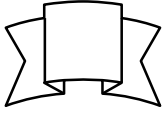
العدد السابع والثامن، بغداد، ١٩٨١، ص ٣١٤ - ٣١٥.

(٥) إبراهيم بيضون، المصدر السابق، ص ٦٠.



شكل (٢٤)

مسالك الحج بين العراق ومكة المكرمة في القرن الهجري الأول



٢. مسلك البصرة-مكة المكرمة:

احتلت البصرة موقعاً استراتيجياً واقتصادياً مهماً، ساعدها على أن تكون مركزاً تمر من خلاله تجارة الأقاليم المجاورة، وترتبط البصرة بمكة المكرمة بمسلك بري سلخته قوافل التجارة وقوافل الحجيج، ويعد هذا المسلك منفذاً مهماً للمسالك التي تصل العراق بالحجاز ولأهل البصرة مسلكان: أحدهما الصحراء عن يسارك والآخر مسلك المنكدر (المكندر) إلى كاظمة عبر اليمامة^(١).

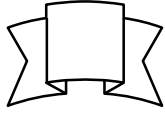
واكتسب هذا المسلك* أهمية خاصة في عصر الخلافة العباسية بعد أن تحولت عاصمتهم إلى بغداد سنة (١٤٥هـ)^(٢)، فسلكه الخلفاء والوزراء، ومنهم الخليفة المنصور بعد مقدمه البصرة منصرفاً من مكة المكرمة، بعد فراغه من حجه سنة (١٥٣هـ)، والبصرة إحدى المحطات الرئيسة التي تجتمع عندها قوافل الحجيج القادمة من المناطق المختلفة وخاصة الأهواز^(٣). (شكل ٢٥)

(١) الأصفهاني، المصدر السابق، ص ٣٣٨.

* للمزيد من التفاصيل مراجعة الفصل الثاني، ص ٤٨.

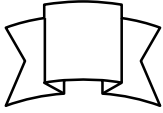
(٢) الطبري، المصدر السابق، الجزء الثامن، ص ٤٢.

(٣) الحربي، المصدر السابق، ص ٥٧٥.



شكل (٢٥)

المسالك البرية من بغداد والبصرة إلى الديار المقدسة



٣. مسلك الشام-مكة المكرمة (مسلك الحجيج الشامي):

يتصل الشام بشبه جزيرة العرب اتصالاً مباشراً، من الناحية التضاريسية، فهو امتداد لصحراء النفوذ شمالاً (أي شمال الجزيرة)، فضلاً عن هذه الاتصالات الطبيعية، فأن للشام وشبه الجزيرة العربية صلات تجارية تعود إلى عصر ما قبل الإسلام، تطورت وازدهرت هذه الصلات بعد حركة الفتح الإسلامي باتجاه العراق والشام. أن تلك العوامل الاقتصادية والعسكرية عرفت العرب بمسالك الشام، وحياتها الاقتصادية وأصبح هذا المسلك يستقبل مواكب الاف الحجيج في مواسم الحج^(١).

وهناك ثلاثة مسالك برية تجارية كانت تعبر بلاد الشام أما على شكل مسالك مرور (ترانزيت) أو تجارية وبالعكس وهذه المسالك هي:

أ. دمشق-بصرى-عمان-أيلة (العقبة):

ب. اللجون (ال فلسطينية)-نابلس-القدس-بئر السبع-الخلصة-البتراء.

ج. قيسارية-اللد-غزة-رفح.

ولم يكن العرب بمعزل عن تلك المسالك، فكانوا كبيرى الصلة ببلاد الشام قبل الفتح الإسلامي^(٢). وبمجيء الرومان، أخذت التجارة الخارجية تسلك تدريجياً مسلك العراق، وهو الأقصر، الأمر الذي أدى إلى انتعاشه، أما المسلك المار بغربي الجزيرة، والذي تقع في نهايته (بترا) فقد أخذت أهميته تتضاءل تدريجياً وقد تبع هذا انحاط (بترا) والتي كانت تقع على الطرف الشمالي من هذا المسلك^(٣).

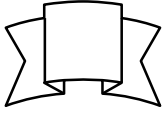
عرف هذا المسلك بـ (التبوكية) في صدر الإسلام إذ سلكته جيوش الفاتحين وهي تتجه لتحرير الأردن ودمشق وحمص من سلطان الروم^(٤)، كما أن هذا المسلك كان العامل الرئيسي للوصل بين عاصمة الخلافة الإسلامية في العهد الأموي، وبين

(١) صالح موسى درادكة، طريق الحج الشامي في العصور الإسلامية، الطبعة الأولى، المطابع العسكرية، عمان، ١٩٩٠، ص ٥١.

(٢) نقولا زيادة، التطور الإداري لبلاد الشام، الندوة الأولى من أعمال المؤتمر الرابع لتاريخ بلاد الشام، عمان، ١٩٨٦، ص ١٣.

(٣) صالح أحمد العلي، محاضرات في تاريخ العرب، المصدر السابق، ص ٤١-٤٢.

(٤) صالح موسى درادكة، البريد وطرق المواصلات في بلاد الشام في العصر العباسي المؤتمر الخامس لتاريخ بلاد الشام، عمان، ١٩٩٢، ص ٢٠٥.



المدينتين الكريمتين، ويظهر أن حجاج الشام تركوا تلك المسلك، بعد زوال الدولة الأموية واضطراب الأمن في الجزيرة، وصاروا يأخذون المسلك الساحلي، الذي يسلكه حجاج مصر ومنهم من كان يسلك مسلك العراق^(١)، فتراجعت العناية بمسلك الحج الشامي لأن المواكب الرسمية أصبحت تخرج ممن بغداد إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة، وتعد دمشق بداية هذا المسلك، وهي في الوقت نفسه ملتقى كل المسالك التي توصل مدن بلاد الشام في الداخل أو الخارج، ساعدها على أهمية هذا الموقع، طبيعتها الجغرافية من سطم ومناخ وتربة صالحة للزراعة. فهي بلد فرقته الأنهار، وأحدثت به الأشجار وكثرت به الأثمار^(٢).

يبدأ المسلك للحجاج والتجار من دمشق نحو مكة المكرمة، فينزل الكسوة وهي ذات ماء جار يتزود منها الحجيج بالمياه لوفرتها^(٣). فهي أول منزل تنزله القوافل بعد دمشق، ثم يرحل الراكب فينزل (الصنمين) في أوائل حوران ثم (دريا) قرية صغيرة يكثر فيها الماء، ثم يرحل الراكب إلى (بصرى)^(٤). هي قرية صغيرة يكثر فيها الماء وهي القرية التي مر بها خالد بن الوليد حين اتجه للعراق^(٥). أو يتجه إلى أذرعات بعد الصنمين^(٦)، وبعد بصرى يرحل إلى تبوك^(٧)، وبعد أذرعات تأتي (الزرقاء) بناحية معان، على نهى يصب في غور الأردن^(٨)، ثم القسطل^(٩).

وبعدها إلى الكرك وفيه حصن من أعجب الحصون وأمنعها وأشهرها^(١٠). ومن الكرك إلى الحسا فيه مياه كثيرة ومعان في مسالك بادية الشام، يقال أنها بوابة الحجاز

(١) محمد أبن طولون، منازل الحج الشامي، مجلة العرب، السنة العاشرة، الجزء الحادي عشر، ١٩٦٧، ص ٨٧.

(٢) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٥٧.

(٣) الجزيري، المصدر السابق، ص ٤٥٣-٤٥٦.

(٤) المكان نفسه.

(٥) البلاذري، المصدر السابق، ص ١٢٠.

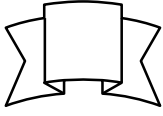
(٦) الحربي، المصدر السابق، ص ٦٥٣.

(٧) البلاذري، المصدر السابق، ص ٧١.

(٨) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الثالث، ص ١٣٧.

(٩) الحربي، المصدر نفسه، ص ٦٥٣.

(١٠) محمد بن عبد الله بن محمد بن إبراهيم الطنجي أبن بطوطة، رحلة أبن بطوطة، دار الكتاب اللبناني، بيروت، دار الكتاب المصري، القاهرة، (بدون سنة طبع)، ص ٨.



قديمة فيها موارد للمياه^(١). ومنها إلى سرخ ومنها إلى تبوك فهي حصن له عين ماء ونخيل ونخيل ومن عادة الحجاج أنهم إذا وصلوها أخذوا أسلحتهم وجردوا سيوفهم وحملوا على المنزل يقيمون فيها ٤ أيام للراحة^(٢). استعداداً لأرض قاحلة مخيفة يمر في وسطها الوادي الأخضر ثم بئر الحجر^(٣).

ثم يصل الركب إلى العلا بعد نصف يوم أو دونه (١٨.٥ كم أو أقل)^(٤)، وهو سوق سوق تنشط حركته أيام الموسم وتتوفر فيه المياه من الآبار^(٥)، فهي محطة تجارية مهمة على هذا المسلك استمرت لمدة طويلة دون أن يتضاءل دورها أو يضعف إذ يلتقي فيها المسلك البري القادم من مصر والمغرب^(٦)، يقيم بها الحجاج ٤ أيام^(٧). ويتجه المسلك بعد بعد العلا نحو الرحبة وفيها تنتشر المزارع التي تمتاز بالنخيل ذات التمر الجيدة^(٨). ثم إلى هدية ثم إلى السويداء وهي على مرحلتين* (٧٥ كم) في المدينة^(٩). ثم ذي خشب على ١ مرحلة (٣٧.٥ كم) من المدينة^(١٠)، ثم مدينة الرسول (صلى الله عليه وآله وسلم)، وبذلك تكون جملة مسافة المسلك من دمشق إلى المدينة المنورة ١٨ مرحلة (٦٧٥ كم) ومن دمشق إلى مكة المكرمة ٣٠ مرحلة (١١٢٥ كم)^(١١). (شكل ٢٥)

(١) الجزيري، المصدر السابق، ص ٤٥٥.

(٢) ابن حوقل، المصدر السابق، ص ٣٩.

(٣) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الثاني، ص ٢٢١.

(٤) ابن بطوطة، المصدر نفسه، ص ٧٨.

(٥) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الرابع، ص ١٤٤.

(٦) الجزيري، المصدر السابق، ص ٤٥٦-٤٥٩.

(٧) ابن بطوطة، المصدر السابق، ص ٧٩.

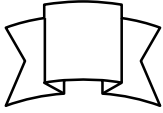
(٨) المقدسي، المصدر السابق، ص ٨٣.

* شرح المصطلحات.

(٩) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الثالث، ص ٢٨٦.

(١٠) البكري، معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، المصدر السابق، ص ٥٠١.

(١١) إبراهيم شوكة، جزيرة العرب، المصدر السابق، ص ٦٢.



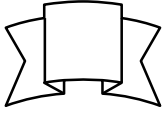
شكل (٢٦)

مسلك الشام - مكة المكرمة القرن الاول الهجري*

* من عمل الباحثة اعتمادا على مصادر الشرح.

١- صالح موسى درادكة، طريق الحج الثاني في العصور الاسلامية، الطبعة الاولى، المطابع العسكرية، عمان، ١٩٩٠، ص ٥١.

٢- صالح موسى درادكة، البريد وطرق المواصلات في بلاد الشام في العصر العباسي، المؤتمر الخامس لتاريخ بلاد الشام، عمان، ١٩٩٢، ص ٢٠٥.



٤. مسلك مكة المكرمة-اليمن:

إن هذا المسلك* هو الذي عليه الأميال* وهو مسلك العوامل والعمال أي هو مسلك بريدي في الأصل لكنه يخدم حركة الحجاج السنوية وباستمرار، ويبدأ من الغمرة إلى الجدد حيث هو موضع البريد ومنقسم القوافل، ثم يمر بعده محطات حتى يصل إلى اليمن^(١).

٥. مسلك البحرين-مكة المكرمة:

إن جملة المسافة بين مكة المكرمة والبحرين ٢٣ مرحلة (٨٦٢.٥ كم)^(٢)، وتعد مدينة بيرين أقرب مدن البحرين إلى اليمامة، وتقدر المسافة بينهما بـ ٤ أيام (١٥٠ كم)، لذلك يمكن عد مدينة بيرين المركز التجاري للقوافل المارة من البحرين واليمامة واليهما، وطول المسلك من الحسا إلى اليمامة ٤٠ فرسخاً (٢٤٠ كم) ويقطع في حوالي ١٠ أيام (٣٧٥ كم)^(٣)، والمسلك خالٍ من الآبار والسكان والمراعي وتتعدم فيه المياه في فصل الصيف ولا بد للمسافر من حمل الماء معه والتزود به من بيرين لذلك يفضل المسير في فصل الشتاء حيث تتجمع مياه الأمطار فيشرب الناس^(٤). لقد حفظت المصادر مسلكين تسلكهما القوافل وهما: نجد والقعقاع، والمسلك إذا استمر به فإنه يؤدي بالقوافل إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة ويقطع في ١٥ مرحلة (٥٦٠.٥ كم) ويبلغ طوله من البحرين إلى مكة المكرمة بنحو ٢٣ مرحلة (٨٦٢.٥ كم) ومن البحرين إلى المدينة المنورة بنحو ١٥ مرحلة (٥٦٢.٥ كم)، ولا بد للقوافل التي تقصد مكة المكرمة والمدينة المنورة من المرور عند نقطة تدعى الضرية التي يبدو أنها مركز تجمع للحجاج والمسلك نفسه يجتاز منطقة نجد ويقطع في ٧ مراحل

* للمزيد من التفاصيل مراجعة الفصل الثاني، ص ٤٨.

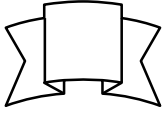
* الاميال: هي علامات توضع على المسلك لغرض الاهتداء.

(١) قدامة بن، المصدر السابق، ص ٨١-٨٣.

(٢) المصدر نفسه، ص ٨٥.

(٣) إبراهيم شوكة، جزيرة العرب، المصدر السابق، ص ٣٠.

(٤) طلال عبد الرزاق علي، المصدر السابق، ص ٢٥٢-٢٥٣.



(٢٦٢.٥ كم) وفي رواية أخرى ٨ مراحل (٣٠٠ كم) ويرجع سبب الاختلاف إلى طبيعة الظروف التي تحيط بالقافلة^(١).

٦. مسلك عمان- مكة المكرمة:

إن جملة المسافة على هذا المسلك هي ١٩ مرحلة (٧١٢.٥ كم)^(٢)، فيكون هذا المسلك من عمان على الساحل ويمر بالمنازل* الاتية:

فرق، عركلان، ساحل مناة، بلاد الشحر، مخاليف* كندة، مخاليف عبد الله بن مدحج، مخاليف لحج، أبين عدن، مغاص اللؤلؤ، مخاليف بني مجيد، المنجلة، مخاليف الركب، المندب مخاليف ربيع زبيد، مخاليف عك، الحردة، مخاليف الحكم، عثر فمن أراد مسلك الجادة أخذ من عثر إلى القرينتين إلى جاز على مسلك الجادة المخاليف. أما المسلك الساحلي فهو مسلك يصعب سلوكه في البرية لكثرة القفار بها وقلة السكان وإنما طريقهم في البحر إلى جدة^(٣). وبذلك فإن هذا المسلك بحري خارج عن موضوع الدراسة.

٧. مسلك مكة المكرمة- الطائف:

ومن مكة المكرمة مسلك الطائف ٣ مراحل (١٢٠.٥ كم)، فمن مكة المكرمة إلى بئر ابن المرتفع ومنه إلى قرن المنازل، قرية يحرم منها أهل اليمن ويعدل منها إلى الطائف يمينه، ومن يخرج من مكة المكرمة ويريد الطائف يأتي عرفات ثم يجوز منها إلى بطن نعمان، وهو ما بين مكة المكرمة والطائف وهو جبل يصعد منه فإذا استوى عليها الصاعد أشرف على الطائف ثم ينحدر ويصعد أيضاً عقبة خفيفة تسمى تنعيم الطائف^(٤).

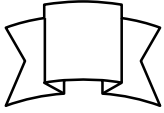
(١) المكان نفسه.

(٢) إبراهيم شوكة، جزيرة العرب، المصدر السابق، ص ٣٠.

* شرح المصطلحات.

(٣) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ٨٧.

(٤) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ٨١.



٨. مسلك اليمامة-مكة المكرمة:

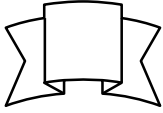
ومن اليمامة إلى العرض ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى الحديقة ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى الثنية ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، وبالقريتين تجتمع المسالك، ومن القريتين إلى رامة ١ مرحلة (٣٧.٥ كم) وثم إلى طخفة ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى ضرية ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى جديلة ١ مرحلة (٣٧.٥ كم) ثم إلى فلجة، ثم إلى الدفينة ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى قبا ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى مران ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى وجرة ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى أوطاس ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى ذات عرق وهي بتهامة ثم إلى بستان ابن عامر ١ مرحلة (٣٧.٥ كم)، ثم إلى مكة المكرمة ١ مرحلة (٣٧.٥ كم). جملة المسلك ١٤ مرحلة (٥٢٥ كم)^(١)، (شكل ٢٥).

٩. مسلك مكة المكرمة-المدينة المنورة:

ومن مكة المكرمة إلى المدينة المنورة التي تسمى يثرب (قبل الإسلام) على مسلك الجادة نحو من ١٠ مراحل (٣٧٥ كم)، وذلك: من مكة المكرمة إلى بطن مر ١٦ ميل (٣٢ كم)، وهو منزل فيه عين ماء في مسيل رمل وحوله نخيلات يأوى إليها قوم من العرب، ومن بطن مر إلى عسفان ٣٣ ميل (٦٦ كم)، وعسفان حصن بينه وبين البحر نحو من ١٠ أميال (٢٠ كم) وبه آبار ماء عذبة وهو مسكون من قبل الأعراب، ومنه إلى قديد ٢٤ ميلاً (٤٨ كم)، وقديد حصن صغير، فيه نخيلات، وبين قديد والبحر ٥ أميال (١٠ كم) ومن قديد إلى الجحفة ٢٦ ميلاً (٥٢ كم)، والجحفة منزل عامر أهل فيه خلق كثير وهو ميقات أهل الشام ومنه إلى البحر نحو ٤ أميال (٨ كم). ومن الجحفة إلى الإيواء ٢٧ ميل (٥٤ كم) والإيواء منزل فيه آبار ومنه إلى السقيا ٢٧ ميلاً (٥٤ كم) والسقيا منزل على نهر جار وبه بستان وحدائق نخل ومن السقيا إلى الرويثة ٣٦ ميلاً (٧٢ كم)، وفيها آبار ماء مشروبة، ومنها إلى ملل ١٧ ميلاً (٣٤ كم)، وهو منزل به آبار غدقة كثيرة الماء، ومنها إلى الشجرة ١٢ ميلاً (٢٤ كم)، جملة المسافة ١٨ ميلاً (٤٣٦ كم)^(٢). (شكل ٢٥)

(١) إبراهيم شوكة، جزيرة العرب، المصدر السابق، ص ٢٤.

(٢) المصدر نفسه، ص ٢٣.



١٠. مسلك معدن النقرة-المدينة المنورة:

تعد معدن النقرة إحدى القرى الكبرى العامرة وهي مكان تجمع حجاج البصرة وحجاج الكوفة ومن أراد المسير إلى المدينة سار ذات اليمين إلى العسيلة وهو منزل به آبار مالحة ٦ ميلاً (٩٢ كم) ومنها إلى بطن نخل وهي قرية كثيرة الماء والنخل ٦٣ ميلاً (٧٤ كم)، ثم إلى الطرف وهو منزل خلا وفيه برك يجتمع بها ماء السماء، ٢٢ ميل (٤٤ كم)، ثم إلى المدينة المنورة، ١٥ ميل (٣٠ كم)^(١). (شكل ٢٥)، (مسلك الحجاج العراقي).

ب. مسالك بريدية أخرى:

أ. من بغداد إلى نواحي المغرب:

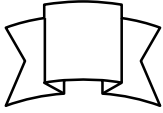
تتخلل آسيا العربية سكك وهي الطريق المسكوكة التي تمر فيها القوافل من بلد إلى آخر، فإذا قيل في الكتب: من بلد كذا إلى بلد كذا سكة، فإنما يعنون الطريق أو المسلك، فيقال من بغداد إلى الموصل خمس سكك، ويعنون أن القاصد من بغداد إلى الموصل يمكنه أن يأتيها من خمس مسالك.... وأن سكك البريد يريدون منازل البريد في كل يوم^(٢).

وتبدأ من بغداد إلى نواحي المغرب سكك، فمن بغداد إلى سر من رأى (سامراء) ١٣ سكة، ومنها إلى الموصل ٣٣ سكة، ثم إلى نصيبين ١٨ سكة، ومنها إلى كفرتوثا ٣ سكك ثم إلى الرقة ٢٥ سكة، ومن الرقة إلى حلب ٢٤ سكة، ثم إلى قنسرين ٣ سكك، ومنها إلى حماة ١١ سكة، ثم إلى حمص ٤ سكك، ثم إلى بعلبك ٩ سكك، ثم إلى دمشق ٩ سكك، فيكون مجموع السكك من بغداد إلى دمشق (١٥٢) سكة. ومن دمشق إلى طبرية (من كور الأردن) ١٣ سكة، ومنها إلى الرملة (قصابة فلسطين) ١٣ سكة^(٣).

(١) إبراهيم شوكة، جزيرة العرب، المصدر السابق، ص ٤٧.

(٢) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الأول، ص ٣٨.

(٣) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ١٢٧-١٢٨.



ب. سكك المسلك العادل من حلب إلى الثغور الشامية:

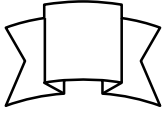
فمن حلب إلى إنطاكية ١١ سكة ثم إلى الاسكندرية ٤ سكة، ومنها إلى طرسوس ١٥ سكة^(١)، وهناك مسالك أخرى متشعبة، تتخللها مثل هذه السكك. فكان بين طبرية وصور ٧ سكة^(٢)، وخط آخر يعدل من كفرتوثا إلى آمد^(٣). ٧ سكة ثم يواصل سيره إلى شمشاط بـ ٨ سكة^(٤).

(١) ابن خردادبة، المصدر السابق، ص ٩٩.

(٢) قدامة بن جعفر، المصدر السابق، ص ١٢٩.

(٣) الأصطخري، المصدر السابق، ص ٥٣.

(٤) كي لشرنج، المصدر السابق، ص ١٤٧ - ١٤٩.

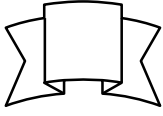


النتائج والتوصيات

النتائج:

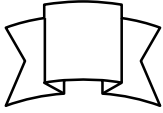
١. كان للضوابط الطبيعية والعوامل البشرية أثرها في رسم خطوط الحركة فوق المسالك البرية ضمن إقليم الدراسة وذلك بحكم التنوع في كل منها. ولعب الماء الدور الرئيس في تحديد مسارات المسالك في مناطق معينة دون غيرها فالماء هبة الحياة من دونه تتوقف الحركة، وعلى أثر وجود مصادر المياه برزت محطات معينة دون غيرها لتكون محطات استراحة للقوافل البرية والتي ذاع صيتها على مر العصور. ولقد كان للعامل الاقتصادي المتمثل بالنشاط التجاري بالغ الأثر في نشاط الحركة النقلية على المسالك البرية وامدادها بالحوافز والعمل على ازدهارها. وعلى أثر ذلك برزت وظائف المسالك البرية عملت على تصاعد أهمية الحركة النقلية للمسالك البرية.

٢. إن المسالك المطروقة في وقتنا الحاضر ما هي إلا مسالك قديمة، أخطتها العرب الأوائل لتكون مركزاً لانطلاق المسالك الجديدة وتطورها، فعلى سبيل المثال لا الحصر جاءت بعض المسالك ضمن البحث لتتطابق في قياساتها الحالية مع القياسات القديمة فعلى سبيل المثال أن مسلك بغداد-الموصل فالمسافة القديمة تقارب القياسات في الوقت الحاضر حيث أن طول المسلك في الفترة الحالية (٤٢١ كم)، أما المسافة القديمة فهي ٦٩ فرسخاً (٤١٥ كم). وهذا يعني أن الطريق الحالي جاء ليطابق اتجاهاته معظمها لاتجاهات الطريق القديم نفسها.



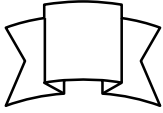
التوصيات:

١. ضرورة الاهتمام بالمسالك النقلية البرية وتهيئة السبل اللازمة كافة لتحقيق الاستمرار والتطور من تذليل المحددات التي تعيق الحركة النقلية من ضوابط طبيعية أو عوامل بشرية، وذلك بإقامة الجسور والقناطر وإنشاء المستوطنات البشرية التي تمثل محطات الاستراحة، وضرورة مراعاة توفر عنصر المياه سواء كانت باطنية أو مياه سطحية.
٢. اهتمام الدولة المباشر لتلك المسالك، لغرض الأمن والنظام وربط المسالك بمركز تتفرع منه بقية المسالك للاتجاهات كافة وحمايتها من اللصوص وقطاع الطرق.
٣. وضع الإشارات والأميال وبناء المناظر والمناظر لغرض الاستدلال على معالم المسالك والسير ضمن المسلك المحدد.
٤. العناية بالوسائل النقلية المتوفرة ومراعاة اختيار الأجود والأسرع.
٥. إن هذه المسالك النقلية ما هي إلا الأساس للمسالك المطروقة في العصور اللاحقة، ومن هنا تأتي أهمية إبراز معالم كل مسلك وربطه مع بقية المسالك البحرية ويتم ذلك من خلال عناية الدولة المباشرة بتلك المسالك من توفير القوافل المحمية من الدولة وبناء الآبار لغرض توفر عنصر المياه.
٦. الاهتمام: بترات الفكر الجغرافي لثرائه بالمعلومات والاجتهادات العلمية التي تطابق الأفكار في العلمية الحديثة الخاصة بالمسافات.

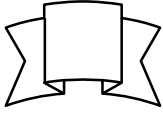


المراجع:

١. إبراهيم بن اسحق إبراهيم أبو اسحق الحربي، المناسك وأماكن وطرق الحج ومعالم الجزيرة، تحقيق: حمد الجاسر، دار اليمامة، الرياض، (بدون سنة طبع).
٢. أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي المعروف بالكرخي الأصبخري، المسالك والممالك تحقيق: محمد: جابر عبد العال، وزارة الثقافة والإرشاد القومي المصرية، القاهرة، ١٩٦١.
٣. أبو الحسن أحمد ابن يحيى بن جابر البلاذري، فتوح البلدان، ترجمة: رضوان محمد رضوان مطبعة السعادة، مصر، ١٩٥٩.
٤. أبو الحسين علي بن الحسين بن علي المسعودي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق: محمد محي الدين عبد الحميد، الجزء الأول والثاني، مطبعة السعادة، مصر، ١٩٥٨.
٥. أبو الفرج قدامة بن جعفر بن زياد البغدادي، الخراج وصناعة الكتابة، شرح وتعليق: محمد حسين الزبيدي، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨١.
٦. أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور، لسان العرب، المجلد الأول والثاني والثالث والحادي عشر والرابع عشر دار صادر، بيروت، ١٩٥٥.
٧. أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله بن خرداذبة، المسالك والممالك نشر: دي غويه بريل، لندن، ١٨٨٩هـ.
٨. أبو القاسم محمد بن علي النصيبي ابن حوقل، صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، (بدون سنة طبع).
٩. أبو جعفر محمد بن جرير الطبري، تاريخ الرسل والملوك، تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم، الجزء الخامس والثامن والتاسع، دار المعارف، مصر، ١٩٧٩.
١٠. أبو عبيد الله بن يزيد القزويني ابن ماجه، سنن ابن ماجه، الطبعة الأولى، المكتب الإسلامي، بيروت، ١٩٦٠.



١١. أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز البكري الأندلسي البكري، معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، تحقيق: مصطفى السقا، الجزء الثاني، مطبعة لجنة التأليف والترجمة، القاهرة، ١٩٤٧.
١٢. أبو علي أحمد بن عمر ابن رسته، الأعلام النفيسة، ليدن، بريل، ١٨٩١.
١٣. أبو محمد عبد الملك بن هشام بن أيوب الحميري، ابن هشام، السيرة النبوية، تحقيق: مصطفى السقا وآخرون، الجزء الأول، مطبعة البابي الحلبي، مصر، ١٩٣٦.
١٤. الحسن بن أحمد بن يعقوب الهمداني، صفة جزيرة العرب، تحقيق: محمد بن علي الأكوع، مطابع دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٨٩.
١٥. أبي محمد عبد الله بن مسلم ابن قتيبة، المعارف، تحقيق: ثروت عكاشة، مطبعة دار الكتب، ١٩٦٠.
١٦. أحمد بن أبي يعقوب بن واضح الكاتب البغدادي، البلدان، بريل، ١٨٩١.
١٧. أحمد بن علي القلقشندي، صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، شرح وتعليق: محمد حسين شمس الدين، الجزء الثالث، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٨٧.
١٨. شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أحمد المعروف بالبشاري المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، الطبعة الثانية، بريل، ليدن، ١٩٠٦.
١٩. شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي البغدادي الحموي، معجم البلدان، خمسة أجزاء، دار صادر للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٦٨.
٢٠. شمس الدين عبد الله بن أبي طالب الدمشقي شيخ الربوة، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، الطبعة الأولى، بطريوغ، ١٨٦٥.
٢١. عبد الرحمن بن نصر بن عبد الله الشيزري، نهاية الرتبة في طلب الحسبة، تحقيق: السيد الباز العريني، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة ١٩٤٦.



٢٢. عبد القادر بن محمد بن عبد القادر بن محمد الأنصاري، درر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة، المطبعة السلفية، القاهرة، ١٣٨٤هـ.

٢٣. عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر أبو الفداء، تقويم البلدان، اعتناء: ماك كوكين ديسلان، دار الطباعة السلطانية، ١٨٤٠م.

٢٤. لغدة الحسن بن عبد الله الأصفهاني، الأزمنة والأمكنة، مطبعة دائرة المعارف، حيدرآباد، الدكن، ١٣٣٢هـ.

٢٥. لغدة الحسن بن عبد الله الأصفهاني، بلاد العرب، تحقيق: حمد الجاسر، صالح العلي، منشورات دار اليمامة، الرياض، ١٩٦٨.

٢٦. محمد بن عبد المنعم الحميري، الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: إحسان عباس، مكتبة لبنان، بيروت، ١٩٧٥.

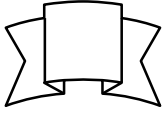
٢٧. محمد بن عبد الله بن محمد بن إبراهيم الطنجي أبن بطوطة، رحلة أبن بطوطة، تأليف، حسين مؤنس، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٠.

٢٨. محمد بن علي بن محمد المعروف بأبن العمراني، الأنباء في تاريخ الخلفاء، تحقيق: قاسم السامرائي، لايدن، ١٩٧٣.

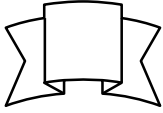
المصادر العربية:

الكتب:

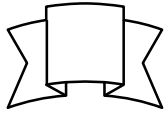
١. إبراهيم بدران، موسوعة نباتات العالم، الطبعة الأولى، ٢٠٠٠.
٢. إبراهيم بيضون، الحجاز والدولة الإسلامية، الطبعة الأولى، بيروت، ١٩٨٣.
٣. إبراهيم شريف، الموقع الجغرافي للعراق وأثره في تاريخه العام حتى الفتح الإسلامي، الجزء الأول مطبعة شفيق، (بدون سنة طبع).
٤. أبي عبيد البكري، جزيرة العرب، من كتاب المسالك والممالك، تحقيق: عبد الله يوسف الغنيم، الطبعة الأولى، المطبعة العصرية، الكويت، ١٩٧٧.
٥. أحمد إبراهيم شريف، مكة والمدينة في الجاهلية وعصر الرسول، الطبعة الثانية، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٦٧.



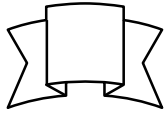
٦. أحمد عادل كمال، الطريق إلى المدائن، الطبعة الأولى، دار النفائس، بيروت، ١٩٧٢.
٧. أحمد عباس صالح، اليمين واليسار في الإسلام، الطبعة الثانية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ١٩٧٣.
٨. آدم مزر، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة: محمد عبد الهادي أبو ريدة، الجزء الثاني، الطبعة الرابعة، دار الكتاب، بيروت، ١٩٦٧.
٩. أرشيبالد لويس، القوى البحرية والتجارية في البحر المتوسط (٥٠٠-١١٠٠م) ترجمة: أحمد محمد عيسى، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، (بدون طبع).
١٠. أغناطيوس كراتشكوفسكي، تاريخ الأدب الجغرافي العربي، ترجمة: صلاح الدين عثمان، القسم الأول، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، ١٩٦٣.
١١. الواموسيل، الفرات الأوسط، ترجمة صديق حمدي وعبد المطلب عبد الرحمن داود، المجمع العلمي العراقي، ١٩٩٠.
١٢. أنور الرفاعي، النظم الإسلامية، دار الفكر دمشق، ١٩٧٣.
١٣. أوليا جلبي، الرحلة الحجازية، ترجمة: أحمد المرسى الصفصافي، دار الآفاق العربية، القاهرة، ١٩٩٩.
١٤. باقر أمين الورد، أصحاب الهجرة في الإسلام، مراجعة: وليد الأعظمي، الطبعة الأولى، الدار العربية للموسوعات، ١٩٨٦.
١٥. بدري محمد فهد، تاريخ العراق في العصر العباسي الأخير، بغداد، ١٩٧٣.
١٦. توفيق اليوزكي، دراسات في النظم العربية الإسلامية، جامعة الموصل، ١٩٧٩.
١٧. جاسم محمد الخلف، جغرافية العراق الطبيعية والاقتصادية والبشرية، القاهرة، ١٩٦٥.
١٨. جمال حمدان، جغرافية المدن، القاهرة، (بدون سنة طبع).
١٩. جميل نخلة المدور، حضارة الإسلام في دار الإسلام، القاهرة، ١٩٥٠.



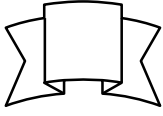
٢٠. جهادية القرة غولي، العقلية العربية في التنظيمات الإدارية والعسكرية في العرق والشام، الطبعة الأولى، ١٩٨٦.
٢١. جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار العلم للملايين بيروت، ١٩٦٨.
٢٢. جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، الطبعة الثانية، مكتبة النهضة، بغداد، ١٩٧٦.
٢٣. جودة حسنين جودة، العالم العربي، دار المعرفة الجامعية، ١٩٨٦.
٢٤. جورج لوفران، تاريخ التجارة، ترجمة: هاشم الحسيني، دار الحياة، بيروت، (بدون سنة طبع).
٢٥. جونز أ.هـ.م. مدن بلاد الشام، ترجمة: إحسان عباس، الطبعة الأولى، دار الشروق للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٨٧.
٢٦. حسن إبراهيم حسن، تاريخ الإسلام، الجزء الأول، الطبعة السادسة، القاهرة، ١٩٦١.
٢٧. حسن إبراهيم حسن، تاريخ الإسلام، الجزء الأول، الطبعة السابعة، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٦٤.
٢٨. حسن إبراهيم حسن، تاريخ الإسلام، الجزء الثالث، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٦٥.
٢٩. حسن إبراهيم حسن، تاريخ الإسلام، الجزء الرابع، الطبعة الأولى، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٦٧.
٣٠. حسن إبراهيم حسن، تاريخ العرب قبل الإسلام، الجزء الأول، الطبعة السادسة، القاهرة، ١٩٦١.
٣١. حسن إبراهيم حسن، علي إبراهيم حسن، النظم الإسلامية، الطبعة الثالثة، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٦٢.
٣٢. حسن سيد أحمد أبو العينين، دراسات في جغرافية لبنان، دار النهضة المصرية، بيروت، ١٩٦٨.
٣٣. حسين محمد فهم، أدب الرحلات، الكويت، ١٩٨٩.



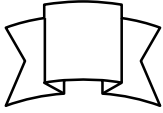
٣٤. حمدان الكبيسي، أسواق بغداد حتى نهاية العصر البويهي، دار الحرية، بغداد، ١٩٧٩.
٣٥. خالص الأشعب، اليمن، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨٠.
٣٦. خطاب صكار العاني، جغرافية الوطن العربي، مطبعة جامعة الموصل، ١٩٨٥.
٣٧. خطاب صكار العاني، إبراهيم عبد الجبار المشهداني، جغرافية الوطن العربي، الطبعة الثانية، مطبعة جامعة الموصل، ١٩٩٩.
٣٨. خليل إبراهيم السامرائي، دراسات في تاريخ الفكر العربي، مديرية دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ١٩٨٣.
٣٩. خليل إسماعيل محمد، أنماط الاستيطان الريفي في العراق، مطبعة الحوادث، بغداد، ١٩٨٢.
٤٠. دولت صادق، علي البنا وسنبل سيد، أسس الجغرافية العامة، الطبعة الخامسة، مكتبة الأنجلو المصرية، (بدون سنة طبع).
٤١. رضا جواد الهاشمي، تجارة القوافل في التاريخ القديم، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، بغداد، ١٩٨٤.
٤٢. رمزية عبد الوهاب خيرو، تجارة الخليج العربي وأثارها في الحياة الاقتصادية في منطقة الخليج والعراق منذ صدر الإسلام حتى نهاية القرن الرابع، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٨٧.
٤٣. ساطع محلي، النقل والمواصلات، دمشق، ١٩٧٤.
٤٤. سعد زغلول عبد الحميد، في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار النهضة، بيروت، ١٩٧٦.
٤٥. سعدي علي غالب، جغرافية النقل والتجارة، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ١٩٨٧.
٤٦. سعيد الأفغاني، أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، الطبعة الثانية، مطابع دار الفكر، دمشق، ١٩٦٠.



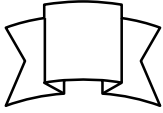
٤٧. سوادى عبد محمد، الأحوال الاجتماعية والاقتصادية في بلاد الجزيرة الفراتية خلال القرن السادس الهجري، الطبعة الأولى، ١٩٨٩.
٤٨. شاكر مصطفى، المدن في الإسلام حتى العصر العثماني، الطبعة الأولى، مطبعة، ذات السلاسل، الكويت، ١٩٨٨.
٤٩. شحادة الناطور، أحمد عودات، جميل بيضون، الخلافة الإسلامية حتى القرن الرابع الهجري، دار الثقافة للطباعة، الأردن، ١٩٩٠.
٥٠. شكري فيصل، المجتمعات الإسلامية في القرن الأول دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٦٦.
٥١. شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية مطابع السياسة، الكويت، ١٩٩٠.
٥٢. صالح أحمد العلي، التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الأول الهجري، الطبعة الأولى، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٥٣.
٥٣. صالح أحمد العلي، التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية البصرة في القرن الأول الهجري، الطبعة الثانية دار الطليعة، بيروت، ١٩٦٩.
٥٤. صالح أحمد العلي، محاضرات في تاريخ العرب، الطبعة الثانية، دار الكتب، جامعة الموصل، ١٩٨١.
٥٥. صالح موسى درادكة، طريق الحج الشامي في العصور الإسلامية، الطبعة الأولى، المطابع العسكرية، عمان، ١٩٩٠.
٥٦. صبري فارس الهيتي، إبراهيم عبد الجبار المشهداني، سعي صالح السعدي، الفكر الجغرافي وطرق البحث، مديرية مطبعة الجامعة، الموصل، ١٩٨٥.
٥٧. صبري فارس الهيتي، صالح فليح حسن، جغرافية المدن، الطبعة الثانية، ٢٠٠٠.
٥٨. صلاح الدين المختار، تاريخ المملكة العربية السعودية، الجزء الأول، مكتبة الحياة، (بدون سنة طبع).
٥٩. صلاح الدين علي الشامي، الرحلة عين الجغرافية المبصرة، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٨٢.



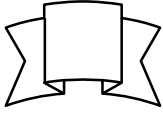
٦٠. صلاح حسين العبيدي، الملابس العربية الإسلامية في العصر العباسي الثاني، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨٠.
٦١. ضياء الدين علوي، الجغرافيا العربية في القرنين التاسع والعاشر الميلادي، ترجمة: عبد الله يوسف الغنيم، طه محمد جاد، الكويت، ١٩٨٠.
٦٢. طه حمادي الحديثي، جغرافية السكان، الطبعة الثانية، مؤسسة دار الكتب للطباعة، الموصل، ٢٠٠٠.
٦٣. عبد الجبار ناجي، دراسات في تاريخ المدن العربية الإسلامية، مطبعة جامعة البصرة، ١٩٨٦.
٦٤. عبد العليم عبد الرحمن خضر، مفاهيم جغرافية في القصص القرآني، الطبعة الأولى، دار الشروق، ١٩٨١.
٦٥. عبد الله زايد، غسان غادري؛ عاشور شريحة، الإبل في الوطن العربي، الطبعة الأولى، دار الكتب الوطنية، ١٩٩١.
٦٦. عبد الله يوسف الغنيم، جزيرة العرب من كتاب المسالك والممالك الطبعة الأولى، ذات السلاسل، ١٩٧٧.
٦٧. عبد القادر سلمان المعاضيدي، واسط في العصر العباسي، دار الشؤون الثقافية، بغداد، ١٩٨٣.
٦٨. عبد الماجود أحمد السلطان، الموصل في العهد الراشدي والأموي، الطبعة الأولى، مطابع جامعة الموصل، ١٩٨٥.
٦٩. عبد المنعم الغلامي، جغرافية شبه جزيرة العرب، دار المنشورات البصري، بغداد، ١٩٦٢.
٧٠. عبد المنعم بلبع، الأرض والإنسان في الوطن العربي، جامعة الإسكندرية، دار المطبوعات الجديدة، (بدن سنة طبع).
٧١. عبد علي الخفاف، جغرافية العالم الإسلامي، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، دار الشروق، ١٩٩٨.
٧٢. عدنان صالح الجنابي، زهير فخري الجليلي، الإبل صفاتها وفسلجتها، جامعة بغداد، ١٩٩٠.



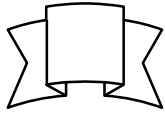
٧٣. عدي يوسف مخلص، المقدسي البشاري، مطبعة النعمان، النجف، ١٩٧٣.
٧٤. علي حسين الشلش، مناخ العراق، ترجمة ماجد السيد ولي، محمد، عبد الله رزوقي كربل، مطبعة جامعة البصرة، البصرة، ١٩٨٨.
٧٥. علي علي البناء، أسس الجغرافية المناخية واللبنانية، دار النهضة، بيروت، ١٩٧٠.
٧٦. علي محسن مال الله، أدب الرحلات عند العرب في المشرق، مطبعة الإرشاد، بغداد، ١٩٧٨.
٧٧. عمر رضا كحالة، جغرافية شبه جزيرة العرب، المطبعة الهاشمية، دمشق، ١٩٤٤.
٧٨. غوستاف لوبون، حضارة العرب، ترجمة: عادل زعيتر، الطبعة الثانية، دار إحياء الكتب العربية، ١٩٦٩.
٧٩. فالترهنتس، المكايل والأوزان الإسلامية، ترجمة: كامل العسلي، منشورات الجامعة الأردنية، عمان، ١٩٧٠.
٨٠. ف. ياروتولد، تاريخ الحضارة الإسلامية، ترجمة: حمزة طاهر، الطبعة الثالثة، دار المعارف، مصر، ١٩٥٨.
٨١. فلاح شاكر أسود، المقدسي، الطبعة الأولى، مطابع دار الشؤون الثقافية العامة، ١٩٨٨.
٨٢. فوزي رشيد وآخرون، الثقافية الوطنية والقومية، مديرية دار الكتب للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٩٣.
٨٣. فيصل السامر، الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، الطبعة الأولى، ١٩٧٧.
٨٤. فيليب حقي، تاريخ العرب، دار الكشف للطباعة، ١٩٥٢.
٨٥. فيليب حتي، أدوردجرجي، جبرئيل جبور، تاريخ العرب، الطبعة الخامسة، ١٩٧٤.
٨٦. فيليب رفته، أحمد سامي مصطفى، جغرافية الوطن العربي، الطبعة الثانية، ١٩٦٥.



٨٧. كاصد ياسر الزبيدي، الطبيعة في القرآن الكريم، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨٠.
٨٨. كلودكوندر وآخرون، رحلات في الأردن وفلسطين، ترجمة: سليمان موسى، الطبعة الأولى، دار ابن رشد للنشر، عمان، ١٩٨٤.
٨٩. كي لشرتج، بلدان الخلافة الشرقية، ترجمة: فرنسيس وكوركيس عواد، مطبعة الرابطة، بغداد، ١٩٥٧.
٩٠. لويس ماسينيون، خطط الكوفة، ترجمة، تقي محمد المصعبي، تحقيق: كامل سلمان الجبوري، الطبعة الأولى، مطبعة الحربي الحديثة، النجف، ١٩٧٩.
٩١. محمد أحمد حسونة بك، الجغرافية التاريخية الإسلامية، لجنة البيان العربي، مصر، ١٩٥٠.
٩٢. محمد أزهر السماك، هاشم خضير الجنابي، جغرافية الوطن العربي، الجزء الأول، جامعة الموصل، ١٩٨٥.
٩٣. محمد أسعد طلس، تاريخ العرب، المجلد الأول، الطبعة الثانية، دار الأندلس للطباعة، ١٩٧٩.
٩٤. محمد السيد غلاب، محمد صبحي عبد الحكيم، السكان ديموغرافياً وجغرافياً، الطبعة الثانية، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٧.
٩٥. محمد رفعت، محمد أحمد حسونة، معالم تاريخ العصور الوسطى، الطبعة السادسة، ١٩٢٨.
٩٦. محمد رياض، جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧٤.
٩٧. محمد صبحي عبد الحكيم وآخرون، الوطن العربي، الطبعة الأولى، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٦٨.
٩٨. محمد عبد الرؤوف المناوي، النقود والمكايل والموازين، تحقيق: رجاء محمود السامرائي، دار الرشيد، ١٩٨١.
٩٩. محمد عبد الرؤوف المناوي، التوقيف على مهمات التعاريف، تحقيق: محمد رضوان، دار الفكر المعاصر، الطبعة الأولى، الجزء الأول، بيروت، ١٤١٠ هـ.
١٠٠. محمد عبد القادر بافقيه، تاريخ اليمن القديم، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، سوريا، ١٩٨٥.



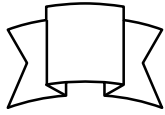
١٠١. محمد علي الفراء، الفكر الجغرافي في العصور القديمة والوسطى الطبعة الأولى، مكتبة الفلاح، الكويت، ١٩٨٧.
١٠٢. محمد محمود الصياد، معالم جغرافية الوطن العربي، المجلد الأول، الكتابان الأول والثاني، دار النهضة بيروت، (بدون سنة طبع).
١٠٣. محمد محمود الصياد، جغرافية الوطن العربي، الجزء الثاني، معهد البحوث والدراسات العربية، ١٩٦٧-١٩٦٨.
١٠٤. محسن خليل، في الفكر الاقتصادي العربي الإسلامي، دار الرشيد للنشر، بغداد، ١٩٨٢.
١٠٥. محمود طه أبو العلا، جغرافية شبه جزيرة العرب، الجزء الأول، مؤسسة سجل العرب، ١٩٧٢.
١٠٦. محمود طه أبو العلا، جغرافية شبه جزيرة العرب، الجزء الثاني، الطبعة الثالثة، ١٩٧٥.
١٠٧. مصطفى عباس الموسوي، العوامل التاريخية لنشأة المدن العربية الإسلامية، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨١.
١٠٨. مضيوف الفرة وآخرون، جغرافية الوطن العربي، وزارة المعارف، قطر، (بدون سنة طبع).
١٠٩. ميخائيل عواد صور مشرقة من حضارة بغداد في العصر العباسي، دار الشؤون الثقافية العامة ١٩٨١.
١١٠. ناصر خسرو، سفرنامه ترجمة: يحيى الخشاب، دار الكتاب الجديد، بيروت، ١٩٧٠.
١١١. نعمان ثابت، الجندي في الدولة العباسية، الطبعة الثانية مطبعة اسعد، بغداد، ١٩٥٦.
١١٢. نعيم زكي فهمي، طرق التجارة الدولية محطاتها بين الشرق والغرب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٣.
١١٣. نقولا زيادة، الجغرافية والرحلات عند العرب، مكتبة المدرسة ودار الكتاب اللبناني، بيروت، ١٩٦٢.



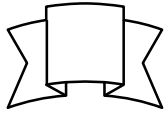
١١٤. نقولا زيادة، عالم العرب، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٨٤
١١٥. هاري هازارد وآخرون، أطلس التاريخ الإسلامي، ترجمة: إبراهيم زكي خورشيد وآخرون، الطبعة الأولى، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٤.
١١٦. ياسين إبراهيم، الجعفري اليعقوبي المؤرخ والجغرافي، دار الحرية، بغداد، ١٩٨٠.
١١٧. يوسف محمد السلطان وسري محمود المدرس، عبد علي الخفاف، جغرافية النقل والتجارة الدولية، مطابع جامعة البصرة، البصرة، ١٩٨٨.

الدوريات:

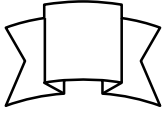
١. إبراهيم شريف، الحرير حضارة دودة القز وصناعة الحرير، الجمعية الجغرافية العراقية، المجلد الحادي عشر، ١٩٨٠.
٢. إبراهيم شوكة، جزيرة العرب، مجلة المجمع العلمي العراقي، العدد الواحد والعشرون، ١٩٧١.
٣. إبراهيم شوكة، تحقيق الجزيرة والعراق، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد الثالث والعشرون، ١٩٧٣.
٤. ابراهيم شوكة، تحقيق سورية ولبنان وفلسطين والأردن، مجلة المجمع العلمي العراق، المجلد الثلاثون، ١٩٧٩.
٥. تقي الدباغ، البيئة الطبيعية والإنسان، حضارة العراق، الجزء الأول، ١٩٨٥.
٦. تقي الدين عارف الدباغ، تأثيرات العراق الحضارية، حضارة العراق، الجزء الثامن، ١٩٨٥.
٧. حسين علي الداقوقي، نظام البريد في الحضارة العربية، مجلة المورد، المجلد الثامن عشر، العدد الأول، بغداد، ١٩٨٩.
٨. حسين فاضل زعين، السفارات نظام سياسي وحضاري، حضارة العراق، الجزء السادس، ١٩٨٥.



٩. خالد جاسم الجنابي، البريد العسكري في العصر العباسي، مجلة المؤرخ العربي، الأمانة العامة لاتحاد المؤرخين العرب، العدد الخامس والثلاثين، السنة الرابعة عشر، بغداد، ١٩٨٨.
١٠. خالص الأشعب، المدينة والتحضر، حضارة العراق، الجزء الخامس، ١٩٨٥.
١١. سعدي علي غالب، واسطة النقل البري وطريقها في القرآن الكريم، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العدد الخامس والأربعون، ٢٠٠٠.
١٢. صالح أحمد العلي، الألبسة في القرن الأول الهجري، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد الثالث عشر، ١٩٦٦.
١٣. صالح أحمد العلي، ألوان الملابس العربية في العهود الإسلامية الأولى، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد السابع والعشرون، ١٩٧٦.
١٤. صالح أحمد العلي، المعالم العمرانية في مكة المكرمة، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد الأربعون، الجزء الأول، بغداد، ١٩٨٩.
١٥. صالح أحمد العلي، طرق المواصلات القديمة في بلاد العرب، مجلة العرب، الجزء الحادي عشر، السنة الثانية، ١٣٨٨هـ.
١٦. صبري فارس الهيتي، الفكر الجغرافي، حضارة العراق، الجزء الثامن، ١٩٨٥.
١٧. طاهر مظفر العميد، العمارة العسكرية، حضارة العراق، الجزء السابع، بغداد، ١٩٨٥.
١٨. طه الهاشمي، خالد بن الوليد في العراق، مجلة المجمع العلمي العراقي، الجزء الأول، المجلد الثالث، ١٩٥٤.
١٩. طه باقر، مقدمة في جغرافية العراق التاريخية، مجلة الأقلام العراقية، العدد الحادي عشر، ١٩٧٠.
٢٠. عبد الستار العزاوي، الطريق البري (درب زبيدة من الكوفة إلى المدينة)، مجلة النفط والتنمية، السنة السادسة، العدد السابع والثامن، بغداد، ١٩٨١.
٢١. عبد القادر سلمان المعاضيدي، دواوين العراق، حضارة العراق، الجزء السادس، ١٩٨٥.



٢٢. علي محمد المياح، العرب والمحيط الهندي في العصور الإسلامية الوسطى، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد الأربعون، الجزء الثالث والرابع، ١٩٨٩.
٢٣. علي محمد المياح، أصالة الفكر الجغرافي العربي ومنهجيته، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد الثاني والأربعون والجزء الأول، ١٩٩٤.
٢٤. فلاح شاكر أسود، الدراسة الميدانية أسلوب البحث المعتمد في المدرسة الجغرافية العربية، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، المجلد الحادي عشر، ١٩٨٠.
٢٥. مجيد حميد عارف، تأثير البيئة والمناخ في مسارات الشعوب، مجلة دراسات الأجيال، العدد الأول، السنة السابعة، ١٩٨٧.
٢٦. محمد بهجت الأثري، الجغرافيا عند المسلمين والشريف الإدريسي، مجلة المجمع العلمي العراقي، الجزء الثاني، ١٩٥١.
٢٧. محمد حسين الزبيدي، المجتمع العراقي في صدر الإسلام، حضارة العراق، الجزء الخامس، ١٩٨٥.
٢٨. محمد كريم إبراهيم، الفعاليات الاقتصادية لميناء عدن خلال القرنين الخامس والسادس الهجريين، مجلة المؤرخ العربي، العدد الخامس والثلاثون، ١٩٨٨.
٢٩. محمود شيت خطاب، بلاد الجزيرة قبل الفتح الإسلامي وفي أيامه، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد السادس والثلاثون، الجزء الأول، ١٩٨٥.
٣٠. ناجية عبد الله، المعايير المميزة للريف والحضر في العصور الإسلامية، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد التاسع والثلاثون، الجزء الأول، ١٩٨٨.
٣١. ناجي عبد الجبار، دراسة مقارنة للأحوال التجارية لموانئ الخليج العربي والجزيرة العربية في القرن الرابع الهجري، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد السادس والخمسون، السنة الرابعة عشر، الكويت، ١٩٨٨.
٣٢. نزار الحديثي، العراق عند مجيء الإسلام، حضارة العراق، الجزء الخامس، بغداد، ١٩٨٥.
٣٣. يوسف يحيى طعماس، الموضع والموقع بين الأصالة العربية والمعاصرة، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العدد الخامس والأربعون، ٢٠٠٠.



البحوث العلمية:

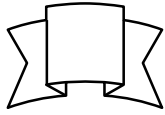
١. سعدي علي غالب، طرق القوافل في محافظة الأنبار، المؤتمر العلمي الأول لجامعة الأنبار، ١٩٩٢.
٢. صالح موسى درادكة، البريد وطرق المواصلات في بلاد الشام في العصر العباسي المؤتمر الخامس لتاريخ بلاد الشام، عمان، ١٩٩٢.
٣. نقولا زيادة، التطور الإداري لبلاد الشام، الندوة الأولى من أعمال المؤتمر الرابع لتاريخ بلاد الشام، عمان، ١٩٨٦.

الرسائل الجامعية:

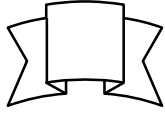
أطاريح الدكتوراه:

١. راشد سليم أحمد مصطفى، العلاقات التجارية بين العرب في بلاد الشام ومصر، جامعة بغداد، كلية الآداب، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، ١٩٨٢.
٢. شيماء سالم عبد الصاحب، التجارة الخارجية في العصر الأموي، جامعة بغداد، كلية الآداب، أطروحة دكتوراه، (غير منشورة)، ٢٠٠١.
٣. عبد الجبار محسن السامرائي، إحياء الأرض واستصلاحها في شبه الجزيرة العربية والعراق حتى نهاية العصر الأموي، جامعة بغداد، كلية الآداب، أطروحة دكتوراه، (غير منشورة)، ٢٠٠٠.
٤. عبد القادر سلمان المعاضيدي، واسط في العصر العباسي، جامعة بغداد، كلية الآداب، أطروحة دكتوراه، (غير منشورة)، ١٩٨٠.
٥. عادل محي الدين الألوسي، تجارة العراق مع أندونيسيا، جامعة بغداد، كلية الآداب، أطروحة دكتوراه، (غير منشورة)، ١٩٨١.
٦. فوزي بونان منصور، المتغيرات البصرية في الخرائط العربية في القرن الرابع الهجري، جامعة الموصل، كلية التربية، أطروحة دكتوراه، (غير منشورة)، ١٩٩٦.

رسائل الماجستير:



١. إبراهيم خليل أحمد، ولاية الموصل، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٧٥.
٢. بشير حمود كاظم الغزالي، تجارة البحر الأحمر، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٨٦.
٣. خولة عيسى محمد صالح الفاضلي، نشأة البريد وتطوره في الدولة العربية الإسلامية، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٨٥.
٤. رائد أحمد سليمان الصمادي، طريق الحرير وأهميته الإدارية والاقتصادية في القرنين الثالث والرابع للهجرة، التاسع والعاشر الميلادي في المشرق الإسلامي، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ٢٠٠٠.
٥. رمزية عبد الوهاب خيرو، ادارة العراق في عهد زياد، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٧٥.
٦. سعد عبود سمان، ابن حوقل، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٨٧.
٧. طارق فتحي سلطان، العرب والصين في القرون الوسطى، جامعة الموصل، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٨٠.
٨. طلال عبد الرزاق محمد علي، البحرين جامعة الموصل، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٨٨.
٩. عبد الجبار منسي العبيدي، مدينة الطائف، جامعة الكويت، كلية الآداب، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، ١٩٧٦.
١٠. عبير عنايت سعيد الدوسكي، الخدمات العامة في الدولة العربية الإسلامية في العصر الأموي، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ٢٠٠٠.
١١. عربية قاسم أحمد الدواد، ولاية العراق في العصر العباسي الأول، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٩٣.
١٢. قيس عبد الواحد المسعودي، الدواوين في العصر العباسي الأول، جامعة بغداد، كلية التربية الأولى (ابن رشد)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٨٩.



١٣. ليلى توفيق سلمان العاني، مقاصد البلدانيين في مؤلفاتهم في القرنين الثالث والرابع الهجريين، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٩٨.
١٤. محمد جاسم حمادي المشهداني، الجزيرة الفراتية والموصل، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٧٥.
١٥. محمد حسين سلامة محاسنة، الأحوال الاقتصادية في بلاد الشام في العصر الأموي، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٨٦.
١٦. محمد صديق حسن، تجارة العراق مع بلدان المشرق، جامعة الموصل، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٨٥.
١٧. ميسون هاشم مجيد، علاقة الخلافة العباسية بدويلات المشرق في القرن الثالث الهجري وحتى القرن الخامس الهجري، جامعة بغداد، كلية الآداب، ١٩٨٣.
١٨. نجم عيدان إبراهيم المسعودي، الدواوين في العصر الأموي، جامعة بغداد، كلية التربية الأولى (ابن رشد)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٨٩.
١٩. نعيم دنيان عبيد العزاوي، السياسة الداخلية في عهد الخليفة العباسي المأمون، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٩٣.
٢٠. يوسف جرجيس الطوفي، التنظيمات التجارية في بلاد الشام، جامعة بغداد، كلية الآداب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ١٩٨٣.

المصادر الأجنبية:

1. Adelson: Medieval Commerce, New York, 1961.
2. Philip's, Modern School Atlas, Son Limited, London, 1984.
3. Gerald Blake, John Dewdney, Jonothan Mitchell, Midle East and North Africa, 1988.
4. Saad Al-Rashid, Darb Zubaydah, The Pilgrim Road from Kufa to Mecca, Leed, 1977.
5. Wiliam Hammond and Others, The World Book Atlas, 1986.

* شرح المصطلحات

١. الفرسخ يتألف من ٣ أميال، كل ميل = ١٠٠٠ باع، كل باع ٤ أذرع شرعية أي أن طول الفرسخ كان حوالي ٦ كم^(١).
٢. الميل = حوالي ٢ كم^(٢).
٣. المرحلة (المنزلة): لفظتان تدلان على المسافة المقطوعة على الناقة أو الفرس في يوم واحد. وتتراوح بين ٦-٨ فراسخ، حسب تضاريس الطريق وقد تقل عن ذلك أو تزيد^(٣).
٤. الذراع: هناك عدد لا يستهان به من الأذرع في الإسلام، ويبلغ طوله ٤٠٤ سم. بالضبط^(٤) والذراع التي مقدارها ٢٤ أصبع، والذراع التي مقدارها ٣٢ أصبع وتدعى الملكية أو الهاشمية نسبة إلى الخلفاء العباسيين^(٥).
٥. البريد = ٢ فرسخ، المسافة بين السكتين بريداً، أي ١٢ ميل^(٦).
٦. المصانع: أحواض تبني وتملأ من مياه الآبار حتى يكون الاستقاء سهلاً على رجال القوافل^(٧).
٧. المنهل: المنزل على الماء ويعادل المرحلة الواحدة^(٨).
٨. الركايا: جمع ركية، وهي البئر التي تحفر^(٩).
٩. المنظرة: وهو الموضع الذي ينظر منه وقد يغلب على المواضع العالية التي يشرف منها على الطريق وغيره^(١٠) وتسمى في هذا العهد (المناطير) وهي قباب

(١) فالترهنتس، المصدر السابق، ص ٩٤.

(٢) المصدر نفسه، ص ٩٥.

(٣) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٠٦.

(٤) فالترهنتس، المصدر نفسه، ص ٨٣.

(٥) مكسمليان شتريك، خطط بغداد وانهار العراق القديمة، ترجمة: خالد إسماعيل علي، مطبعة المجمع العلمي العراقي، ١٩٨٦، ص ١٤-١٥.

(٦) ابن منظور، لسان العرب، المصدر السابق، المجلد الثالث، ص ٦١٩-٦٢٠.

(٧) المصدر نفسه، المجلد الأول، ص ٧٢٢.

(٨) المصدر نفسه، المجلد الحادي عشر، ص ٦٨١.

(٩) المصدر نفسه، المجلد الرابع عشر، ص ٣٣٤.

(١٠) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الثالث، ص ١٦٥.

مبنية على رؤوس الجبال العالية بين كل بلد وآخر بحيث يتقارب بعضه من بعض، ويشرف بعضه على بعض، وكان يقام فيها الحراس المنظار الذي يليهم كذلك وهكذا، حتى يصل الخبر إلى المدينة أو الثغر أو المسلحة في زمن قليل فيسرعون لإمداد الجهة التي أقبل منه العدو^(١).

١٠. الريف: ما قارب الماء من أرض العرب وغيرها، والجمع أرياف أو ريوف^(٢).
١١. السكة: الطريق المسكوكة التي تمر فيها القوافل من بلد إلى آخر وقيل أنها منازل البريد في كل يوم^(٣).
١٢. المنزل: المنهل أو الدار وال طول وجمعها منازل^(٤).
١٣. المحجة: الطريق، وقيل جادة الطريق، ومحجة الطريق، سننه^(٥).
١٤. الفرضة: قيل فرضة البحر، محطة السفن يجوز يعني الموضع، وفرضة الجبل ما أنحدر من وسطه وجانبه^(٦).
١٥. الكورة: هي كل صقع يشتمل على عدة قرى ويطلق على المدينة والجمع كور^(٧).
١٦. الطسوج: هو أقل من الكورة فهو جزءاً من أجزاء الكورة^(٨).
١٧. الاستان: هو والكورة واحد وينقسم الاستان إلى الرساتيق وينقسم الرستاق إلى الطساسيج وينقسم كل طسوج إلى عدد من القرى^(٩).
١٨. رستاق: كل موضع فيه مزارع وقرى^(١٠).
١٩. المخلاف: بمنزلة الكور، والرساتيق في كلام أهل اليمن^(١١).

(١) المكان نفسه .

(٢) أبين منظور، المصدر السابق، المجلد الأول، ص ١٠٧.

(٣) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الأول، ص ٣٨.

(٤) أبين منظور، المصدر نفسه، ص ٤٨٢.

(٥) المصدر نفسه، المجلد الثاني ص ٥٥٧.

(٦) المصدر نفسه، المجلد الثاني، ص ١٧٩.

(٧) أبين منظور، المصدر نفسه، المجلد الثالث، ص ٣١٢.

(٨) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الأول، ص ٣٩.

(٩) المكان نفسه .

(١٠) المصدر نفسه، ص ٣٨.

٢٠. الثغور: كل موضع قريب من أرض العدو يسمى ثغراً، مأخوذ من الثغر وهي الفرجة في الحائط^(٢).
٢١. محجة: كل طريق يكثر الاختلاف عليه، والطريق المدروس (الإيتار) والطريق الضيق (الحبل) وجبال الطريق (أيتارة)^(٣).
٢٢. المصر: مصروا المكان جعلوه مصرّاً، يقال الأمصار كما يقال (مدن المدائن)، وهو ما حجز بين جهتين مثل البصرة والرقّة، وكذلك هو كل بلد جليل وهو تعريف جغرافي يقيس المصر بسعة الأرض وعدد السكان^(٤).
٢٣. القصبة: قصبة البلد مدينته، وقيل معظمه، وقصبة السواد مدينتها، والقصبة جوف الحصن يبني فيه بناء وهو أوسطه،، قصبة البلاد مدينتها^(٥). والقصبة مقر الأمير والسلطان صغيره كانت أم كبيره والقصبة عند الجغرافيين هي ما يسمى الآن بالعاصمة^(٦).
٢٤. مدينة: هو الحصن الذي يبني في أصطمة من الأرض، فكل أرض يبني في اصطمتها أي مرتفع منها حصن فهي مدينة^(٧).
٢٥. بلد: البلدة والبلد: كل موضع أو قطعة مستحيزة عامرة كانت أو غير عامرة، والبلد هو نفس المكان كالعراق والشام، والشام، والبلدة: الجزء المخصص منه كالبصرة ودمشق^(٨).

(١) المصدر نفسه، ص ٣٧.

(٢) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الثاني، ص ٧٩.

(٣) الهمداني، المصدر السابق، ص ٢٩٩.

(٤) شاکر مصطفى، المدن في الاسلام حتى العصر العثماني الطبعة الاولى، مطبعة ذات السلاسل، الكويت، ١٩٨٨، ص ٢٧٢.

(٥) أبن منظور، المصدر السابق، المجلد الثالث، ص ٩٥.

(٦) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٥٥-١٩٣.

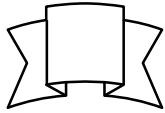
(٧) أبن منظور، المصدر نفسه، المجلد الأول، ص ٢٥٤.

(٨) المصدر نفسه، المجلد الأول، ص ٢٥٤.

٢٦. القرية: أن القرية والقرى هما المساكن والضياع وقد تطلق على المدن^(١).
٢٧. المنائر: هي كالأبراج العالية على المرتفعات، فتتقل الإشارات عليها لاشتعال النار ونحوها، ينتقل الخبر منها من منظر، إلى منظر حتى تبلغ المكان المطلوب^(٢).

(١) فوزي يونان منصور، المتغيرات البصرية في الخرائط العربية في القرن الرابع الهجري، جامعة الموصل، كلية التربية، أطروحة دكتوراه، (غير منشورة)، ١٩٩٦، ص ١٠.

(٢) نعمان ثابت، المصدر السابق، ص ٣٩.

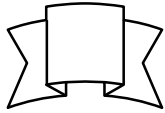


Abstract

Arabs had prominent reputation in trade, which was one of the accepted occupation for them. Naturally, trade demands a system of caravans and ways. The importance of the Arab Penninsula lies in its geographical situation for it ends from the north and west with territories that were centres for ancient civilizations; hence, the needs for ways of communications with other centres and territories. This need increased with the movement of Islamic liberation and conquest and the establishment of new cities. The importance of ways came from the fact that they provided easy communication and traffic between the urban centres and populated communities as well as a significant means for consolidating economic activity between these communities that had become centres for the passing caravan this thing had a great influence on the economic, social, and demographic situation generally. The present study concluded that the Islamic World in the first four higri centuries witnessed a golden era of transfer ways establishment and flourishing. Mecca, Medina, and Baghdad were the centres from which the other ways were branched towards the west and east until they reached the frontiers of China.

The present study falls into four chapters and an appendix illustrating the terms used.

Chapter one deals with the influence of determiners on land ways including the natural controls and human factors as to their collaboration in the rise land decline of land ways. Chapter two discusses the elements of and ways like the means of communication and stations and their contribution to the service of traffic. Chapter three occupies a prominent place in the study being the centre and backbone of the research. In it the lights are shed on the importance of land ways in Arabic Asia and the extent of their role in the activation of the economic factor for the territories. Chapter four centres around the second pivot of the study represented by traffic and its influence on the activity



of land ways through the activity of travel in all its types whether for pilgrimage, war, or mail.

The references cited in the study are various including primary and secondary sources; the primary sources reach to (28), the secondary sources to (117), scientific researches to (3), periodicals to (33), English sources to (5), dissertations to (6), and theses to (20).

The temporal framework of the study is limited to the period of the first four hijri centuries since this period represents the epoch of land ways establishment and traffic development through the direct attention paid by the Arab Islamic State for these ways whether in Iraq, the Levant, or Arab Peninsula.

* شرح المصطلحات

- ١- الاستان: هو والكورة واحد وينقسم الاستان الى الرساتيق وينقسم الرساتاق الى الطساسيج وينقسم كل طسوج الى عدد من القرى^(١).
- ٢- البريد: ٢ فرسخ، المسافة بين السكتين بريداً، أي ١٢ ميل^(٢).
- ٣- الثغور "كل موضع قريب من ارض العدو يسمى ثغراً، مأخوذ من الثغر وهي الفرجة في الحائط"^(٣).
- ٤- الذراع: هناك عدد لا يستهان به من الاذرع في الاسلام، ويبلغ طوله ٥٤.٠٤ سم بالضبط^(٤). و الذراع التي مقدارها ٢٤ اصبع، والذراع التي مقدارها ١٣٢ اصبع وتدعى الملكية او الهاشمية نسبة الى الخلفاء العباسيين^(٥).
- ٥- الركاييا: جمع ركية، وهي البئر التي تحفر^(٦).
- ٦- الريف: ما قارب الماء من ارض العرب وغيرها، والجمع ارياف اوريوف^(٧).
- ٧- السكة: الطريق المسكوكة التي تمر فيها القوافل من بلد الى آخر وقيل انها منازل البريد في كل يوم^(٨).
- ٨- الطسوج: هو اقل من الكورة فهو جزءاً من اجزاء الكورة^(٩).
- ٩- الفرسخ: يتألف من ٣ اميال، كل ميل = ١٠٠٠ باع، كل باع ٤ اذرع شرعية أي ان طول الفرسخ كان حوالي ٦ كم^(١٠).

(١) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الاول، ص ٣٩.

(٢) ابن منظور، لسان العرب، المصدر السابق، المجلد الثالث، ص ٦١٩-٦٢٠.

(٣) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الثاني، ص ٧٩.

(٤) فالتر هنتس، المصدر السابق، ص ٨٣.

(٥) مكسمليان شتريك، خطط بغداد وانها، العراق القديم، ترجمة: خالد اسماعيل علي، مطبعة المجمع العلمي

العراقي، ١٩٨٦، ص ١٤-١٥.

(٦) ابن منظور، لسان العرب، المجلد الرابع عشر، ص ٣٣٤.

(٧) المصدر السابق، المجلد الاول، ص ١٠٧.

(٨) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الاول، ص ٣٨.

(٩) المصدر نفسه، ص ٣٩.

(١٠) فالترهنتس، المصدر السابق، ص ٩٤.

- ١٠- الفرضة: قيل فرضة البحر محطة السفن يجوز يعني الموضع، وفرضة الجبل ما انحدر من وسطه وجانبه^(١).
- ١١- القرية: ان القرية والقرى هما المساكن والضياع وقد تطلق على المدن^(٢).
- ١٢- القصبة: قصبة البلد مدينته وقيل معظمه، وقصبة السواد مدينتها. والقصبة جرف من الحصن يبنى فيه بناء وهو اوسطه^(٣)، والقصبة عند الجغرافيين هي ما ما يسمى الآن بالعاصمة^(٤).
- ١٣- الكورة، هي كل صقع يشمل على عدة قرى ويطلق على المدينة والجمع كور^(٥).
- ١٤- المحجة: الطريق، وقيل جادة الطريق، ومحجة الطريق سننه^(٦).
- ١٥- المخلاف: منزلة الكور والرساتيق في كلام اهل اليمن^(٧).
- ١٦- المصانع: احواض تبنى وتملأ من مياه الآبار حتى يكون الاستقاء سهلاً على رجال القوافل^(٨).
- ١٧- المصر: مصر والمكان جعلوه مصرًا، يقال الامصار كما يقال (مدن المدائن)، وهو ما حجز بين جهتين مثل البصرة والرقعة، وكذلك هو كل بلد جليل^(٩).

(١) ابن منظور، لسان العرب، المجلد الثاني، ص ١٧٩.

(٢) فوزي يونان منصور، المتغيرات البصرية من الخرائط العربية في القرن الرابع الهجري، جامعة الموصل، كلية كلية التربية، اطروحة دكتوراه (غير منشورة)، ١٩٩٦، ص ١٠.

(٣) ابن منظور، المصدر السابق، المجلد الثالث، ص ٩٥.

(٤) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٥٥-١٩٣.

(٥) ابن منظور، المصدر السابق، المجلد الثالث، ص ٣١٢.

(٦) المصدر نفسه، المجلد الثاني، ص ٥٥٧.

(٧) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الاول، ص ٣٧.

(٨) ابن منظور، المصدر السابق، المجلد الاول، ص ٧٢٢.

(٩) شاكور مصطفى، المدن في الاسلام حتى العصر العثماني، الطبعة الاولى، مطبعة ذات السلاسل، الكويت، ١٩٨٨، ص ٢٧٢.

- ١٨ - المرحلة (المنزلة): لفظتان تدلان على المسافة المقطوعة على الناقة أو الفرس في يوم واحد، وتتراوح بين ٦-٨ فراسخ، حسب تضاريس الطريق وقد تقل عن ذلك أو تزيد^(١).
- ١٩ - المنائر: هي كالأبراج العالية على المرتفعات، تنقل الاشارات عليها لاشتعال النار ونحوها، ينتقل الخبر منها من منظر إلى منظر حتى تبلغ المكان المطلوب^(٢).
- ٢٠ - المنزل: المنهل أو الدار والحلول وجمعها منازل^(٣).
- ٢١ - المنظر: وهو الموضع الذي ينظر منه وقد يغلب على المواضع العالية التي يشرف منها على الطريق وغيره^(٤).
- ٢٢ - المنهل: المنزل على الماء ويعادل المرحلة الواحدة^(٥).
- ٢٣ - الميل = حوالي ٢ كم^(٦).
- ٢٤ - بلد: البلدة والبلد: كل موضع أو قطعة مستحيزة عامرة كانت أو غير عامرة، والبلد هو نفس المكان كالعراق والشام، والبلدة: الجزء المخصص منه كالبصرة ودمشق^(٧).
- ٢٥ - رستاق: كل موضع فيه مزارع وقرى^(٨).
- ٢٦ - مدينة: هو الحصن الذي يبنى من اصطمة الأرض، فكل أرض يبنى في اصطمتها أي مرتفع منها حصن فهي مدينة^(٩).

(١) المقدسي، المصدر السابق، ص ١٠٦.

(٢) نعمان ثابت، المصدر السابق، ص ٣٩.

(٣) ابن منظور، المصدر السابق، ص ٤٨٢.

(٤) ياقوت الحموي، المصدر السابق، المجلد الحادي عشر، ص ٦٨١.

(٥) ابن منظور: المصدر السابق، المجلد الحادي عشر، ص ٦٨١.

(٦) فالتر هنتس، المصدر السابق، ص ٩٥.

(٧) ابن منظور: المصدر السابق، المجلد الأول، ص ٢٥٤.

(٨) ياقوت الحموي، المصدر السابق، الجزء الأول، ص ٣٩.

(٩) ابن منظور، المصدر السابق، المجلد الأول، ص ٢٥٤.