



The Peerian Journal

Open Access | Peer Reviewed

Volume 48, November 2025

Website: www.peerianjournal.com

ISSN (E): 2788-0303

Email: editor@peerianjournal.com

The role of seaports in the development of Abbasid trade-a study of commercial activities and challenges

Dr. Basma Youssef Mohamed

Directorate of Education of Nineveh – Open Educational College – Nineveh Study Center

Hhmmoo123@gmail.com

Abstract

This extensive study examines the role of the Abbasid Caliphate during the first and second periods in managing seaports in Iraq and the Arabian Peninsula, and how it dealt with the natural and logistical challenges facing international maritime trade during that era. The study highlights how the Caliphate sought to integrate ports into a flexible international trade network based on smart policies for maritime protection, financing the construction of docks, exempting merchants, and developing navigation methods. The study also addresses the types of goods exchanged, which included spices, luxury fabrics, wood, gold, ivory, and pearls. The study monitors floods, sea storms, and shifts in tidal lines that affected Abbasid ports, and how the caliphs responded to them through comprehensive plans, such as moving warehouses to higher hills, redesigning docks, and opening alternative routes. It also highlights the recovery of the private commercial sector through financial incentive measures. The study also highlights some of the Abbasid military strategies to confront pirates. The study relies on academic narrative documentation to demonstrate how the policies of the Abbasid caliphs contributed to building a flexible global maritime trade system. Efficient and able to absorb natural and human shocks, it continued to flourish for decades.

Keywords: Abbasid Caliphate, seaports, Iraq, Arabian Peninsula, international maritime trade.

دور الموانئ البحرية في تجارة العباسية (دراسة في الأنشطة التجارية والتحديات)

مكان العمل – الكلية التربوية المفتوحة – مركز نينوى الدراسي

م.د. بسمة يوسف محمد

الملخص

تناولت هذه الدراسة الموسعة دور الخلافة العباسية في العصرتين الأولى والثانية في إدارة الموانئ البحرية الواقعة في العراق وشبه الجزيرة العربية، وسبل تعاملها مع التحديات الطبيعية واللوجستية التي واجهت التجارة البحرية الدولية خلال تلك الفترة ، وأبرزت الدراسة كيف سعت الخليفة إلى دمج الموانئ ضمن شبكة تجارة دولية مزدهرة تعتمد على سياسات ذكية في الحماية البحرية، وتمويل بناء الأرصفة، وإعفاء التجار، وتطوير أساليب الملاحة ، تطرقت الدراسة أيضاً إلى أنواع السلع المتباينة، والتي شملت البهارات والأقمشة الفاخرة والخشب والذهب والمعاج واللؤلؤ، ورصدت الدراسة الفيصلات ، والعواصف البحرية، والتحولات في خطوط المد والجزر التي أثرت على الموانئ العباسية ، وكيفية استجابة الخلفاء لها عبر خطط شاملة، مثل نقل المخازن إلى تلال مرتفعة، وإعادة تصميم الأرصفة، وفتح خطوط بديلة، فضلاً عن تشجيع القطاع



The Peerian Journal

Open Access | Peer Reviewed

Volume 48, November 2025

Website: www.peerianjournal.com

ISSN (E): 2788-0303

Email: editor@peerianjournal.com

التجاري الخاص على التعافي بإجراءات مالية تحفيزية ، وبينت الدراسة بعض الاستراتيجيات العسكرية العباسية لمواجهة الفراصنة، اعتمدت الدراسة على اسلوب التوثيق السردي الأكاديمي بشكل يبين كيف ساهمت سياسات الخلفاء العباسيين في بناء منظومة تجارية بحرية عالمية اتسمت بالمرونة والفاء واستطاعت امتصاص الصدمات الطبيعية والبشرية، وواصلت ازدهارها لعقود طويلة.

الكلمات المفتاحية: الخلافة العباسية ، الموانئ البحرية ، العراق ، شبه الجزيرة العربية ، التجارة البحرية الدولية.

المقدمة

لعبت التجارة البحرية دوراً حيوياً في ازدهار الدولة العباسية، حيث كانت الموانئ البحرية تمثل مراكز استراتيجية لتنظيم حركة السلع بين البر والبحر ، وتسهيل العمليات التجارية عبر المسافات الطويلة. في العصر العباسى، تطورت الموانئ لتصبح بمثابة عواصم اقتصادية صغيرة تمتلك منها الطرق البحرية إلى المحيط الهندي وشرق آسيا ، وبعض الموانئ مثل البصرة وسراوف لم تكن مجرد مراقب بل مراكز حضارية وتجارية متكاملة تضم الأسواق، الخانات، المخازن الجمركية، ودوائر حكومية لتنظيم الضرائب ومراقبة التجارة ، وبالتالي، كان للموانئ العباسية دور مفصلي في ربط الدولة الإسلامية بالعالم، وتحقيق التوازن بين الإنتاج الداخلي وال الحاجة إلى السلع الخارجية، فضلاً عن أنها شكلت منصات للدلبلوماسية التجارية، بما فتح الباب أمام تبادل ثقافي واقتصادي واسع ، إلا أن هذا النشاط التجاري لم يكن بمعزل عن التحديات، حيث واجه العديد من العوائق الطبيعية والأمنية والسياسية. يهدف هذا البحث إلى دراسة أهمية الموانئ البحرية العباسية، وتحليل الأنشطة التجارية التي شهدتها، إضافة إلى استعراض التحديات التي اعترضت طريقها.

المبحث الأول: تعريف الموانئ البحرية

أولاً: التعريف اللغوي للموانئ البحرية

كلمة "مرفأ" أو "ميناء" في اللغة العربية مأخوذة من الفعل (أنا - يأتي - إيناء)، بمعنى الوصول إلى المكان والرسو فيه. وقد جاء في لسان العرب لابن منظور أن: "أنا بالمكان: أقام به، والميناء هو موضع إرساء السفن ومرساها" (ابن منظور، 1990، ج 15، ص 50) ، وفي المعجم الوسيط، ورد أن: "الميناء: مرسى السفن، حيث ترسو لتفريغ حمولتها أو شحنها أو إصلاحها" (جمع اللغة العربية، 2004، ص 981) ، أما كلمة "البحرية" فهي نعت يُنسب إلى البحر، والمقصود بها هنا كل ما يتعلق بالنشاطات البحرية من نقل وتبادل وتجهيز.

وبناءً على ذلك، التعريف اللغوي للموانئ البحرية هو: "الأماكن الساحلية المخصصة لرسو السفن في البحر لغرض التبادل التجاري أو الاستراحة أو الصيانة، وهي تشكل صلة وصل بين البحر والبر".

وكلمة "تجارة" في اللغة العربية مأخوذة من الجذر الثلاثي (ت-ج-ر)، وهي تدل على الانتقال والبيع والشراء لأجل الربح. وقد جاء في لسان العرب لابن منظور أن: "التجارة بيع وشراء ، وهي تقليب المال لغرض الربح" (ابن منظور ، 1990 ، ج 4 ، ص 77). أما في المعجم الوسيط فتعني التجارة " بيع وشراء السلع أو البضائع بقصد تحقيق الربح" (جمع اللغة العربية ، 2004 ، ص 89)، والبحر في اللغة: هو الماء الواسع المالح الذي لا يرى طرفاً، وجمعه "بحور" و"أبحر" ، وجاء في لسان العرب: "البحر: ضد البر ، وهو المكان الواسع من الماء، ويطلق على كل ما اتسع من الماء أو حتى من الأرض" (ابن منظور، 1990، ج 5، ص 84). ، وبناءً على ما تقدم، فإن "التجارة البحرية" تعنى البيع والشراء الذي يتم عبر البحر، باستخدام السفن لنقل البضائع من منطقة إلى أخرى، وهي تقابل في السياق الحديث ما يسمى بالتجارة الخارجية عبر الطرق البحرية.

ثانياً: التعريف الاصطلاحي للموانئ البحرية

في الاصطلاح الحديث، تعرف الموانئ البحرية بأنها: "مناطق ساحلية مجهزة بمرافق تتبع للسفن أن ترسو فيها لتحميل أو تفريغ البضائع، ونقل الركاب، وتقديم الخدمات اللوجستية، وتعتبر جزءاً حيوياً من البنية التحتية التجارية للدول" (Branch, 1986, p. 7) ، وجاء تعريفها في علم النقل البحري بأنها: "حلقة الوصل الحيوية بين النقل البحري والنقل البري، بما تتضمنه من منشآت وخدمات متكاملة تضمن استمرارية حركة التجارة الدولية" (Stopford, 2009, p. 85) ، وفي سياق القانوني، عرفتها الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) بأنها: "أي منشأة مخصصة للقيام بأعمال استقبال السفن وإجراء عمليات الشحن والتفريغ وخدمات الصيانة" (United Nations, 1982) ، وعند المؤرخين الاقتصاديين مثل مورييس لومبارد، ثُعد الموانئ: "رئة الاقتصاد العباسى البحري، ومن خلالها تتم الطرق التجارية إلى المحبيطات الكبرى لتغذية الأسواق الإسلامية بالسلع الفاخرة" (Lombard, 1975, p. 122) ، وتشير الدراسات الحديثة



The Peerian Journal

Open Access | Peer Reviewed

Volume 48, November 2025

Website: www.peerianjournal.com

ISSN (E): 2788-0303

Email: editor@peerianjournal.com

إلى أن: "الموانئ البحرية ليست فقط نقاط عبور للبضائع بل منظومات اقتصادية متكاملة تشكل محركات أساسية للنمو التجاري" (Rodrigue, & Slack, 2017, p. 112).

ويقصد بـ"التجارة البحرية" اصطلاحاً مجموعة الأنشطة الاقتصادية المتعلقة بنقل السلع والمواد عبر البحار والمحيطات من خلال السفن، سواء بين الدول أو ضمن أراضي الدولة نفسها، بهدف التبادل التجاري وتحقيق الربح، وتُعد التجارة البحرية من أقدم وأهم أشكال التجارة التي اعتمدت عليها الحضارات القديمة، حيث كانت الوسيلة الأهم للتواصل الاقتصادي مع الهند، الصين، وشرق أفريقيا وقد عرّفها المؤرخ الاقتصادي موريس لوبيارد بأنها: "الشريان الأساسي للتجارة بين الشرق والغرب خلال العصور الإسلامية، وخاصة في العهد العباسي"، حيث كانت الموانئ الإسلامية مراكز ربط عالمية عبر البحار" (Lombard, 1975, p. 112)، كما أشار المؤرخ البريطاني فيليب حتى إلى أن: "الملاحة الإسلامية وازدهار الموانئ العباسية لم تكن محلية الطابع، بل جزء من شبكة عالمية للتبادل التجاري البحري" (Hitti, 2002, p. 412). وتعُرف أيضًا في الأدبيات الاقتصادية الحديثة بأنها: "عملية التبادل التجاري المنظم بين الأمم، التي تتم عبر الطرق البحرية، وتشمل عمليات الاستيراد والتصدير والنقل البحري للبضائع باستخدام السفن" (Stopford, 2009, p. 3).

المبحث الثاني: الموانئ والمراكز التجارية البحرية التي برزت خلال الحكم العثماني الأول والثاني

عندما استلم أبو جعفر المنصور الحكم عام ١٣٦ هـ / هم في بناء وتأسيس عاصمة جديدة لدولة بنو العباس، فتجولوا باحثاً له عن مكان مناسب ، ووقع الاختيار في بناء العاصمة ببغداد (بغداد) سنة مائة وخمسة واربعون للهجرة على ضفاف نهر دجلة ، حيث كان المنصور سعيداً ومستبشراً لعثوره على هذا المكان الإستراتيجي لبغداد، وينقل لنا اليعقوبي قول الخليفة في هذا الشأن "هي جزيرة بين دجلة والفرات... مشرعة للدنيا، كل ما يأتي في دجلة من واسط والبصرة والأبلة والأهواز ، وفارس وعمان واليامامة والبحرين وما يتصل بذلك، فإليها ترقى ، وبها ترسى "، ويقول "هذه دجلة لا يوجد بيتها وبين الصين من شيء فبأيتها منها كل ما في البحار" (الخطيب البغدادي، 2001، ج 1، ص 66)، بلغت الموانئ العربية منزلًا مرموقاً في الأنشطة التجارية بعد أن تمكنت من استعادة المكانة الاقتصادية التي تدهورت في فترة العهد الأموي بسبب تحول غالبية ممرات وطرق التجارة البحرية العالمية إلى البحرين الأحمر والمتوسط ، الامر الذي جعل الموانئ العباسية تحتكر في ممرات وطرق التجارة وفي انشطة الاستيراد والتصدير في مناطق الخليج العربي ، وصارت تستقبل المراكب التجارية والسفن لأغراض التموين والشحن والتزود بالماء والاطعمة على اطوال سواحل اغلب الدول ومن ابرز الموانئ والمراكز التجارية البحرية التي اشتهرت في الخلافة العباسية:

أولاً: الموانئ والمراكز التجارية البحرية في العراق: للعراق تاريخ تجاري نهري يمتد مذ فتره ما قبل الميلاد حيث اشتهرت مدينة الأبلة بنشاطها التجاري والمالحي منذ عهد الإسكندر الأكبر ، تقع الأبلة على شاطئ دجلة ، في زاوية الخليج الذي يؤدي إلى مدينة البصرة على نهر الأبلة الذي سمى على اسمها والذي كان مكتضاً بحركة السفن المحملة بمختلف البضائع والسلع ، مدينة الأبلة منذ القدم بأنها مستودع لتجارات الشرق ، وكانت تلعب دور الوسيط التجاري مع الشرق ، ولقد كان اعملية انتقال مركز الدولة إلى بغداد دور في زيادة الاهتمام بمدينة الأبلة حيث ساعدتها قربها من بغداد ولاحتواء مبنائهما القابلية على دخول السفن البحرية لتكون نقطة اتصال بحري بين البلدان المختلفة حتى وصفت بأنها "مرفأ سفن البحر العمانية والبحرية وفارسية والهندية والصينية" ، وكانت تسمى بأرض الهند أو ثغر الهند كوصف مفهوم بين مكانتها كمنطقة تجارية تتصل من خلال شط العرب والخليج بأقصى الشرق ، (المصري، 1866، ج 1، ص 97)، (ياقوت الحموي، 1892، ج 234)، (الطبري، 1906، ج 3، ص 346)، (المقدسي، 1906، ج 4، ص 47-75)، (الخطيب البغدادي، 2001، ج 3، ص 214) ، وكان ابن خردانة من المؤرخين والجغرافيين المسلمين الأوائل الذين كتبوا عن الأبلة وابزوا أهميتها كمحطة كبيرة في التجارة الشرقية العالمية، ووضع دليل يستفاد منه المسافرون يصف فيه الطرق البحرية التي تبدأ من مصب دجلة عند الأبلة وتنتهي إلى بلاد الهند والصين (ابن خردانة، 1889، ص 153). أما ميناء البصرة فيعتبر من ابرز واهم المرانئ التجارية التي برزت خلال عهد الخليفة العباسية ، تم انشاء مدينة البصرة في عهد خلافة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) في السنة السادسة عشر للهجرة على ساحل نهر دجلة جنوب العراق، وقد أصبحت زمن خلافة بنى العباس بمثابة موضع التقائه الطريق الممتد من وسط الطرق الفارسية والعرقية واليمنية والجزيرة العربية ، وموضع ابحار واستقبال السفن المحملة بمختلف البضائع والسلع المختصة بالتجار الشرقيين ، حيث كانت تأتي إليها البضائع التجارية الهندية والصينية والفارسية والعمانية ومن اليامامة والبحرين لتوصلها إلى عاصمة دولة بنو العباس بغداد عن طريق نقلها بالسفن النهرية ، وزادت علاقتها وارتباطها ببغداد في عهد دولة بنو العباس من انشطتها التجارية فيقول الجاحظ في كتاب التبصيرة بالتجارة "العراق عين الدنيا والبصرة عين العراق" ... وكيف لا تكون كذلك وهي عنده باب بغداد الكبير ومدخل دجلتها المتذبذب بضرورب المتابع وأنواع السلع المجلوبة" ، ويصفها ابن الفقيه بقوله "والبصرة هي مدينة الدنيا ومعدن التجارة والأموال فيها" ، (الجاحظ، 1994، ص 13)، (ابن الفقيه، 1885، ص 323) ، وأصبحت البصرة تمثل اهم مركز لتصدير السلع العراقية الصناعية الى مختلف بلدان شبة الجزيرة العربية ومختلف الأقاليم ، وأصبحت أنشطة الخليج التجارية تتمرّكز فيها بعد ان كانت سابقاً في مركز



The Peerian Journal

Open Access | Peer Reviewed

Volume 48, November 2025

Website: www.peerianjournal.com

ISSN (E): 2788-0303

Email: editor@peerianjournal.com

قديمة مثل منطقة دارين في البحرين حيث انتقل نشاط التجارة منها إلى البصرة بعد التطور الذي طرأ عليها وارتباطها بالعاصمة العباسية الجديدة، واجتهد خلفاء بنى العباس لدعم البصرة كمركز تجاري هام من خلال تزويده بقنوات مائية من دجلة لتوفير الماء العذب وكانت السلع والبضائع يتم حملها بالسفن من البصرة وتتجه نحو الساحل الشرقي عند ميناء سيراف ، وتاتي سفن الصين لشحن السلع والبضائع من سيراف ، وتتنزد بال المياه ثم تدخل باتجاه غرب للخليج لنمر بساحل عمان وتتنزد مرة أخرى بالمياه والمؤن وتستعد لرحلتها الطويلة إلى الهند ، حيث كانت تستغرق الرحلات التجارية من ميناء البصرة إلى ميناء كانتون في الصين 180 يوماً أو أكثر من ضمنها فترات التوقف في الموانئ ، ونفس الحال في رحلة العودة حيث تستغرق نفس الفترة تقريباً ، وبذلك فإن البصرة كانت تحتل مركزاً عالياً للشأن في الأنشطة التجارية الداخلية والخارجية (البلادري، 1901، ج1، ص445-446) ، (المسعودي، 1889، ج2، ص21) ، (ابن خردانة، 1889، ص47 ، 96).

ثانياً: الموانئ والمعابر التجارية البحرية في البحرين:

برزت مكانة البحرين في النشاط البحري مقارنةً بمناطق الساحل الشرقي للخليج العربي، ويعزى ذلك إلى امتداد شواطئها واتساع أراضيها المنبسطة، فضلاً عن تعدد مراصيها على الخليج. كما اشتهر سكانها ببراعتهم في الإبحار، وإنقاذهم لصناعة القوارب، مما جعلهم ذوي سمعة مرموقة في أعلى البحار لما يتمتعون به من كفاءة ملاحية وبسالة في مواجهة القبابات الجوية والعواصف (الشامي، 1978، ص12-14)، لقد أدت مرافقي البحرين دوراً محورياً كحلفاء وصل بين المراكز التجارية المنتشرة في الخليج العربي وبين مدينة بغداد، عاصمة الدولة العباسية آنذاك، وسائر الأسواق المتقدمة نحو الشرق، لاسيما مع تووجه الخلافة العباسية في عهدها الأول نحو الانفتاح على أقصى آسيا. كما اتسمت هذه المرافي بأهميتها الاستراتيجية، إذ كانت من أبرز مواقع استخراج اللؤلؤ، وميناء رئيساً تؤمه السفن لتتصدير هذه الجوهرة الفيسية (الشامي، 1978، ص13)، تحولت موانئ البحرين إلى محطات رئيسية لاستقبال أعداد كبيرة من السفن التجارية التي كانت تجوب مياه الخليج العربيقادمة من الهند، والصين، والعراق، وبلاط فارس وغيرها، مما ساهم في تشطيط الحركة التجارية داخل أسواقها الساحلية. ويعزى هذا الانتعاش إلى الموقع البحري الحيوي للبحرين على المسار التجاري البحري الممتد من المحيط الهندي والبحر العربي مروراً بالخليج نحو بغداد، عاصمة العباسيين. فالسفن التي كانت تعبر هذا المسلك البحري في رحلتي الذهاب والإياب، اعتادت نقل البضائع من مناطق الإنتاج إلى مراكز الاستهلاك في الدولة الإسلامية. ومن أبرز مراقي البحرين آنذاك: ميناء العقير، وقطر، والقطيف، وجزيرة أول، التي امتازت مرفأها بموقعه الجغرافي الغربي، إذ كان بمثابة معبر بحري رئيس تمرّ به غالبية السفن القادمة من شتى الأقطار باتجاه العراق أو العائد منه محملةً بمختلف السلع. وقد أزادت هذا الدور أهميةً بعد إنشاء مدينة بغداد واتخاذها مقراً للخلافة، الأمر الذي طلب توفير مقومات الرفاه الاقتصادي لسكانها المتزايدين، وتلبية احتياجاتهم المتنوعة. ونتيجةً لذلك، شهدت الموانئ البحرينية نمواً ملحوظاً في تجاراتها، إذ باتت تستقبل السفن المحملة بالبضائع النفيسة من الهند والصين وسوهاها من البلدان، لتنقلها لاحقاً إلى بغداد، كما شهدت أسواق البحرين حركة تجارية واسعة ووفرة في السلع والتوع في المنتجات (قمر، 1997، ص39-54) ، (اليعقوبي، 1883، ج1، ص291-296) ، (الشعبي، 1959، ص209-211).

ثالثاً: الموانئ والمعابر التجارية البحرية في عمان:

تتموضع عمان عند البوابة الجنوبية للساحل المطل على الخليج العربي، وتشرف في ذات الوقت على مياه المحيط الهندي، مما يمنحها موقعاً استراتيجياً على المسار التجاري الحيوي الذي يربط الشرق الأقصى، ولا سيما الصين، بالمرافقي المنتشرة على ضفاف الخليج. وتضم أراضي عمان عدداً من الحواضر المهمة التي أشار إليها الجغرافي المقدس بقوله "ومن أبرزها صفار، ونزوء، والقلعة، وسلوت، ومسقط" (المقدسي، 1906، ج1، ص92) وقد اشتهر منها صفار في العصر العباسى الأول؛ لأنَّه صار ملتقى للسفن التجارية المحملة بسلع مناطق الخليج والمتوجهة بها إلى أقصى الشرق وشرق أفريقيا، ثم تجتمع فيه السفن التجارية عند رجوعها من رحلتها قبل أن تتعطف إلى الخليج حيث يتم إنزال البعض من تلك السلع التجارية فيه (الشامي، 1978، ص89-88) وقد وصفه المقدسى "مدينة صفار بلدة ظريفة ممتدة على الساحل ومرفأها له منارة حسنة طويلة في آخر الأسواق، ولهم آبار عذبة وقناة حلوة، وهم في سعةٍ من كل شيءٍ، وهو دهليز الصين وخزانة الشرق والعراق ومحفظة" (المقدسى، 1906، ج1، ص92) ، ويقول عنها ابن حوقل "وهي على البحر - وبها متاجر البحر - وقصد المراكب - وهي أعمى مدينة في عمان، وأكثر مالاً. ولا تكاد تعرف على بحر فارس، وجميع الإسلام مدينة أكثر عمارة وأمالاً من صفار" (ابن حوقل، 1938، ص44) ، كانت مدينة صفار من أبرز الحواضر التجارية المزدهرة على سواحل عمان، حيث كانت أرسقوتها تقع بالسفن القادمة من البصرة، واليمن، وسواحل أفريقيا، إضافة إلى المراكب التجارية المنطلقة من الهند والصين، الأمر الذي منحها مكانة بارزة في حركة التبادل التجاري بين الشرق والغرب، فغدت من أغنى المدن العربية شهرة وثراء. وقد أسمى الموقع الجغرافي المتميز لعمان في تعزيز هذا الازدهار، إذ تنسجم مياهه بالعمق، وتحيط به سلاسل جبلية تمنحه حماية طبيعية من الرياح العاتية، مما مهد لقيام الموانئ البحرية وتطورها. كما أن وقوعها على الخط البحري الحيوي الذي يربط الهند والصين بحواضر الخليج جعل منها نقطة ارتكاز استراتيجية للساحل الغربي للخليج العربي، وأسفر ذلك



The Peerian Journal

Open Access | Peer Reviewed

Volume 48, November 2025

Website: www.peerianjournal.com

ISSN (E): 2788-0303

Email: editor@peerianjournal.com

عن نهضة واسعة في الملاحة والتجارة البحرية، لا سيما خلال القرن الثالث الهجري ، ويقول المسعودي "أن سفن الصين كانت تأتي بلاد عمان وسيراف من سواحل فارس وسواحل البحرين والأبلة والبصرة" (المسعودي، 1989، ج 1، ص 140) ، وقد استطاع التجار العمانيين في العصر العباسي الأول من إنشاء علاقات تجارية قوية مع كانوا، بل إنهم تعاملوا تجاريًا مع سيام (تايلاند حالياً) وجزيرة جاوة في إندونيسيا وجزيرة سومطرة الواقعة أقصى غرب إندونيسيا في المحيط الهندي بالإضافة إلى عدد من الجزر من الجانب الشرقي الآسيوي، كما أن البعض منهم قد سكنا ب تلك الجزر وصاروا وسطاء التجارة لتصدير السلع الصينية إلى مختلف البلدان (العمادي، 1997، ص 339). وتتجدر الإشارة إلى أهم الموانئ الفارسية التي كان لها اثراً ودوراً في التجارة البحرية خلال عهد الخلافة العباسية كميناء سيراف، الواقع في جنوب بلاد فارس، وهو من أبرز المحطات البحرية العالمية التي ازدهرت بشكل ملحوظ، وغدى مركزاً محورياً للتجارة الدولية في العصور الإسلامية، خاصة بعد أن تحولت طرق التجارة العالمية من البحر الأحمر إلى الخليج العربي عقب إنشاء العباسيين لعاصمتهم بغداد. وقد تعززت أهمية سيراف الملاحة بفضل قدرتها على استقبال السفن الضخمة المحمولة بالبضائع الثقيلة، حيث كانت هذه الشحنات تُفرغ وتحُدّث بعثتها في مراكب أصغر أو متوسطة الحجم متوجهة نحو مينائي الأبلة والبصرة، ومن هناك تُنقل براً أو نهراً إلى بغداد. وعلى الجهة الأخرى، فإن البضائع العراقية التي كانت تُصدر إلى دول الشرق، كانت تُحمل على مراكب نهرية عبر نهر دجلة حتى مصبها، ثم تُشحن عبر الخليج العربي إلى سيراف، لتُنقل بعد ذلك بواسطة سفن تجارية كبيرة إلى أسواق الهند والصين. وقد تميز هذا الميناء بهدوء أمواجه واستقراره الجري، مما جعله ملاذاً آمناً للسفن ومركزاً لتنكيس وتوزيع السلع المختلفة، لذلك كانت رحلات التجار إليه متواصلة دون انقطاع (الألوسي، 1984، ص 72) ، (القوسي، 1997، ص 12) ، (الشامي، 1978، ص 9) ، (المصري، 1982، ص 237) ، وقد عرف سكان سيراف بخدمتهم للعمل في البحار ، فيقول الاصطخري " بأن الرجال ربما يقضون جل عمرهم في البحر لا يخرجون من سفينتهم إلا للضرورة القصوى" (الاصطخري، 2004، ص 138) ، حتى وصلوا مستوى عال من الثراء بسبب الازدهار التجاري في مدينتهم (الشامي، 1978، ص 10). ومن بين الموانئ البارزة التي لعبت دوراً محورياً في الحركة التجارية البحرية، يبرز ميناء هرمز، الذي كانت تقصد السفن المتوجهة نحو بلاد الشرق الأقصى، وهي محملة بشتى أنواع البضائع والسلع. وقد أصبح هذا المرفأ مركزاً رئيسياً لحركة القوافل التجارية القادمة من مختلف أقاليم فارس. وتعود أهمية هذا المركز التجاري إلى السياسات العباسية التي أولت اهتماماً خاصاً بإقليم كرمان، المطل على مضيق هرمز، حيث ساعد الموقع الجغرافي لهذا الإقليم، بما فيه من أراضٍ خصبة ووفرة المياه، على ازدهار الزراعة فيه، مما مكّنه من إنتاج الحبوب والفواكه وبعض أنواع الخضار. وقد ساهم هذا الازدهار الزراعي في تلبية احتياجات السفن التجارية القادمة من الخليج أو المنطقة عبره، حيث زودها بالمؤن الضرورية، مما انعكس إيجاباً على نشاط الحركة التجارية في هذا الميناء الحيوي (الاصطخري، 2004، ص 98-99) ، ويقول ابن حوقل "هرمز مجمع تجارة كرمان ، وهي فرضة البحر ، وموضع السوق" (ابن حوقل، 1938، ص 270-271).

لقد برزت هذه الموانئ كمحاور أساسية للتبادل التجاري البحري خلال العصر العباسيين الأول والثاني، حيث أولى خلفاء دولة بنى العباس اهتماماً بالغاً بهذه الموانئ الحيوية، حرصاً منهم على تلبية احتياجات العاصمة الجديدة للخلافة وتعزيز مستويات الرفاه الاقتصادي فيها. وتحولت تلك المرافئ إلى مراكز رئيسية لتصريف المنتجات الزراعية والصناعية الآتية من أقاليم العراق، وبلاد فارس، والمناطق الشرقية من شبه الجزيرة العربية، مما أسهم في تنشيط شبكات الطرق التجارية العربية. ومرد هذا الازدهار إلى الترابط الوثيق بين الحركة التجارية ومخارات القطاعات الزراعية الصناعية من مواد أولية ومصنوعات. وقد ساهمت العلاقات التجارية المباشرة مع الهند، والصين، والسواحل الشرقية لأفريقيا، في مضاعفة النشاط التجاري ضمن موانئ الخليج، وأدت إلى تنفس البضائع والسلع الشرقية، لا سيما تلك القادمة من الأسواق الهندية والصينية. وأصبحت هذه المرافئ بمثابة محطات مركزية لتجمّع وتوزيع تلك المنتجات المنقولة بحراً. كما اكتسب البحارة والتجار العرب خبرات واسعة في فنون الملاحة وإدارة التجارة، ورافقوا رؤوس أموال عَزَّزْت من مكانتهم، خاصة في ظل تزايد تعاملهم مع أسواق جنوب شرق آسيا والصين.

المبحث الثالث: العلاقة بين الموانئ البحرية والتجارة الدولية في العصر العباسي الأول والثاني:

مع بداية تأسيس الدولة العباسية ، كان لأبي العباس السفاح (132-136هـ) دور مهم في تعزيز مكانة ميناء البصرة، الذي كان قد تأسس منذ العصر الأموي، لكنه أصبح مع العباسيين الشريان الحيوي للتجارة الدولية ، وشهد ميناء البصرة توسيعاً في أرصفته ، وتم تنظيم حركة السفن القادمة من الهند وشرق أفريقيا، كما أنشئت مراكز نقليش وجمارك على ضفاف سط العرب ، ويشير المؤرخ المسعودي إلى أن: "البصرة أصبحت ملتقى سفن الشرق كلها، ومرفأ الذهب والعطور والأقمشة الثمينة القادمة من السندي والهندي" (المسعودي، 1989، ج 2، ص 21) ، ومن أبرز الشخصيات السياسية آنذاك عيسى بن موسى (ابن عم الخليفة وولي عهده الأول)، كلفه الخليفة بالأشراف على تنظيم حركة التجارة وتحصيل الضرائب البحرية ، أما من بين التجار البارزين فبرز اسم التاجر عبد الرحمن بن عبد الله التميمي، الذي ذكر أنه كان يملك أسطولاً من السفن المخصصة لنقل التوابل والأقمشة من الهند إلى البصرة ، وفي عهد الخليفة أبي جعفر المنصور (136-158هـ)، عُرف عنه اهتمامه العظيم



The Peerian Journal

Open Access | Peer Reviewed

Volume 48, November 2025

Website: www.peerianjournal.com

ISSN (E): 2788-0303

Email: editor@peerianjournal.com

بतقوية طرق التجارة البحرية، وخاصة عبر الخليج العربي ، حيث برزت مدينة سيراف كميناء حيوي منافس للبصرة ، قام المنصور بتكييف والي فارس، ربيع بن يونس، بالإشراف على تطوير ميناء سيراف، وتزويد المخازن الجمركية ورقبة السفن ، وقد سجل المؤرخ اليعقوبي أن: "المنصور كان يستقبل السفن القادمة من الصين والهند عبر سيراف، ويعيد توزيع بضائعها نحو بغداد عاصمة الخلافة" ، ومن جهة أخرى، لمع اسم التاجر سليمان بن حكيم السيرافي، الذي أصبح وكيلًا عن التجار الهنود والصينيين في أسواق بغداد ، ويروي اليعقوبي أن سليمان قاد بعثة بحرية إلى سواحل الهند لجلب الأحجار الكريمة والحرير، في واحدة من أوسع عمليات التبادل التجاري العباسى (اليعقوبي، 1907، ص 184) ، وبرز ميناء الأبلة قرب البصرة كمركز تجاري رئيسي، وفي سنة 140هـ، أمر المنصور بتوسيعة الأرصفة البحرية في الأبلة لتسهيل استيراد البضائع القادمة من الهند والصين ، فامر بإنشاء دار للضريرية البحرية لجمع الرسوم الجمركية ، وقام باستقدام مهندسين فارسيين لتحسين مرافق الميناء ، وفتح خطوط تجارية مباشرة مع سواحل الهند ، وذكر الخطيب البغدادي "وكان المنصور قد عني بالأبلة، فجعلها وجهة السفن العظام من الصين والهند" ، ومن أشهر التجار الذين نشطوا في الميناء عبد الرحمن بن سعيد الألبى، الذي قاد رحلات تجارية بحرية إلى سواحل السندي (الخطيب البغدادي، 2001، ج 3، ص 214). وتولى الخليفة المهدى بن أبي جعفر المنصور الحكم سنة (158-169هـ)، وكان عصره يتميز بالثراء ورغم العيش، مما دفعه إلى الاهتمام بتوسيع التجارة البحرية عبر الخليج العربي. وفي سنة 161هـ، أمر الخليفة المهدى والي البصرة عبد الملك بن صالح بتحسين خدمات ميناء البصرة لجذب مزيد من السفن الأجنبية ، وقد شمل ذلك بناء دار الضيافة البحرية لاستقبال كبار التجار القادمين من الهند والصين ، وإنشاء سوق المراكب، وهو أول سوق رسمي مخصص لبيع السفن البحرية وصيانتها ، وقام أيضاً بإرسال بعثة بحرية رسمية إلى سواحل إفريقيا الشرقية لاستكشاف فرص تجارية جديدة ، وذكر المؤرخ ابن خردانبه أن: "في أيام المهدى، ازدهرت تجارة البحر بالبصرة، وأصبحت البضائع الهندية تفاض إلى بغداد بلا انقطاع" (ابن خردانبه، 1889، ص 47) ، وازدهرت في عهد خلافته تجارة الرقيق عبر ميناء سيراف، الذي كان بوابة للواردات القادمة من زنجبار وسواحل إفريقيا ، ففي سنة 162هـ، عقد المهدى اتفاقات مع أمراء زنجبار لتأمين نقل الرقيق والعاج ، حيث قام بإنشاء أسطول مخصص لنقل الرقيق عبر البحر ، ومنح امتيازات ضريبية للتجار المسلمين العاملين بتجارة الرقيق ، ووصف اليعقوبي ذلك بقوله "وفي أيام المهدى، كانت مراكب سيراف تأتي مملوءة بالرقيق والعاج من بلاد الزنج" ، ومن كبار التجار الذين لمع نجمهم في فترة المهدى محمد بن عبد الله البصري، الذي تخصص في استيراد الأحجار الكريمة والأقمشة الفاخرة من سواحل السندي، وساهم في تعزيز ثروات بغداد التجارية ، خالد بن حسان السيرافي، الذي كان له وكالة تجارية لبيع الرقيق في البصرة (اليعقوبي، 1883، ج 1، ص 276). أما الخليفة موسى الهادى (169-170هـ) فعلى الرغم من قصر مدة خلافته، كان حريصاً على الاستفادة من النشاط التجارى البحري ، في سنة 170هـ، أمر الهادى بتشكيل ديوان التفتيش البحري، والذي كان مسؤولاً عن الإشراف على جودة السفن والبضائع ، وكان الهدف الأساسي هو تنظيم تجارة الذهب والماج المستورد من السواحل الأفريقية ، بالإضافة إلى فرض ضريبة خاصة على العاج الخام والذهب المستورد ، واهتم بإقامة تحالفات تجارية مع موانئ زنجبار ومليندي ، وورد في كتاب الجاحظ أن: "الماج الذي كان يأتي من سواحل البحر قد عمرت به قصور بغداد في أيام الهادى" ، ومن التجار المعروفين الذين عملوا في هذه المرحلة كان عبد الرحمن بن زياد الأفريقي، الذي ربط البصرة مباشرة بموانئ الساحل الشرقي لأفريقيا عبر رحلات سنوية (الجاحظ، 1968، ص 215) ، واهتم بحماية السفن بتسلیح خفيف لمواجهة الهجمات ، وذكره الطبرى قائلاً "وفي أيام الهادى، سارت المراكب التجارية تحت حراسة مسلحة تأميناً لها" ، (الطبرى، 1967، ج 8، ص 125). أما الخليفة هارون الرشيد ، يعتبر عصره (193-170هـ) ذروة الإزدهار التجارى العباسى. في سنة 175هـ، أصدر الرشيد أوامر مباشرة لوالى البحرين إسماعيل بن عيسى بإقامة منشآت جديدة لدعم التجارة البحرية في موانئ البحرين وعمان ، وقد شمل ذلك تأسيس محطات بحرية تجارية على طول الساحل لتزويد السفن بالمؤن ، وإصدار نظام جوازات المرور البحري للسفن الأجنبية ، بالإضافة إلى عقد اتفاقيات تجارية مع موانئ الهند الكبرى مثل كالكتا وسورات ، ويدرك الطبرى أن: "في أيام الرشيد، كثرت سفن الهند والصين في سواحل البحرين وعمان، وصارت تجاراتهم تُوزع إلى بغداد" ، أما في جانب التجار، فقد اشتهر الحسن بن سهل البحرياني، الذي أنشأ خطوطاً تجارية دائمة تربط موانئ البحرين بموانئ الهند، مما أدى إلى تضاعف حجم التجارة البحرية العباسية في عهده (الطبرى، 1967، ج 6، ص 290) ، ونسج الرشيد علاقات تجارية قوية مع ممالك الملايو (ماليزيا الحالية) ، ففي سنة 180هـ، أرسل بعثة بحرية إلى سلطنة ملاكا لتوقيع اتفاقيات استيراد التوابى ، فقام بإنشاء وكالة تجارية عباسية دائمة في ملاكا ، وفتح سوق خاص لبيع توابى الملايو في البصرة ، وذكر المسعودي "وكانت البصرة، في عهد الرشيد، ميناء التوابى من أقصى بلاد الملايو" ، ومن اكبر التجار مستوردي التوابى البحري التاجر في تلك الفترة صالح بن العباس البصري (المسعودي، 1965، ج 3، ص 44). وبعد وفاة الرشيد سنة 193هـ ، تولى ابنه محمد الأمين الحكم، وشهدت فترة حكمه القصيرة استمرار النشاط البحري، وإن شابه بعض التوتر بسبب النزاعات الداخلية ، في سنة 195هـ، أمر الأمين والي البصرة محمد بن يزيد بتخصيص مناطق جمركية جديدة في الميناء لتسهيل تجارة اللؤلؤ المستخرج من مياه الخليج العربي والبخور القادم من ظفار ، ومن الإجراءات التي تم اتخاذها إنشاء سوق اللؤلؤ الرسمي في البصرة ، وتنظيم تجارة البخور عبر فرض ضرائب منخفضة لجذب التجار العمانيين ، وحماية السفن التجارية عبر إرسال قطع بحرية خفيفة لمراقبتها ، وأشار اليعقوبي إلى أن: "البصرة كانت تغض باللؤلؤ والبخور الذي تنقله السفن من عمان والبحرين إلى بغداد في عهد



The Peerian Journal

Open Access | Peer Reviewed

Volume 48, November 2025

Website: www.peerianjournal.com

ISSN (E): 2788-0303

Email: editor@peerianjournal.com

الأمين" ، ومن أشهر تجار تلك الحقبة سالم بن نهيان العماني، الذي امتلك أسطولاً من السفن التجارية الخاصة بنقل البخور واللبان إلى أسواق بغداد ودمشق (اليعقوبي، 1907، ص 212) ، وأدرك الخليفة أهمية توسيع ميناء البصرة لتوابك التزايد في النشاط التجاري ، ففي نفس العام، أمر بتشييد أرصفة حجرية جديدة، وزيادة مساحة المخازن المخصصة للبضائع البحرية ، حيث قام بتكليف أحد خبراء العمارة والتشييد سعيد بن وهب البصري بإدارة المشروع ، وتم تمويل المشروع عبر الضرائب البحرية المفروضة على السفن الأجنبية ، وذكر البلذري "وفي أيام الأمين، ازدادت أرصفة البصرة عدداً واتساعاً" (البلذري، 1901، ج 1، ص 333) ، وتولى الخليفة عبد الله المأمون الحكم سنة 198هـ/813م، وكان

في سنة 202هـ، أمر المأمون واليه على البصرة الحسن بن سهل (وهو نفسه من كبار رجال الدولة والعلم) بتوسيع دور البصرة كمركز إقليمي لتوزيع البضائع الآتية من الشرق الأقصى من خلال إنشاء مراسى جديدة لاستقبال السفن القادمة من الصين والهند ، وتنظيم أسواق متخصصة بالبضائع الهندية والصينية مثل الأقمشة، والحرير، والذهب الصيني ، بالإضافة إلى تأسيس ديوان البحري لإدارة أمور النقل البحري والضرائب الجمركية ، وذكر ابن الفقيه الهمذاني أن: "المأمون أمر ببناء أماكن لتخزين الحرير الصيني القادم من سيراف إلى البصرة" ، أما على مستوى التجارة، فقد لمع نجم إبراهيم بن زهير البصري، الذي نظم سنة 205هـ أكبر رحلة تجارية بحرية مباشرة إلى ميناء كانتون الصيني وعاد محملاً بالبضائع الفاخرة (ابن الفقيه، 1885، ص 92). وازدهرت تجارة اللؤلؤ في عهد المأمون في ميناء القطيف (شرق الجزيرة العربية) فقام بمنح المأمون امتيازات ضريبية للتجار المختصين بالغوص على اللؤلؤ ، واسس "ديوان البحر" لالإشراف على تنظيم الغوص وتجارة اللؤلؤ ، واصدر مرسوم ينص على إعفاء الالائى الخام من الجمارك البحرية ، وكان من كبار التجار المختصين بتجارة اللؤلؤ في تلك الفترة التاجر عبد الله بن عون القطيفي ، وينظر اليعقوبي "وفي أيام المأمون، كثُرت غلة البحر من اللؤلؤ، وصار القطيف مهوى السفن الطامعة به" (اليعقوبي، 1883، ج 1، ص 295). وخلال حكم الخليفة المعتصم بالله (227-218هـ)، حرص الخليفة على حماية السفن التجارية العابرة لمياه الخليج العربي ، ففي سنة 220هـ، أمر بتأسيس "أسطول الحراسة البحرية" بقيادة الأمير عمر بن عبد الله التميمي ، وأصبح تأمين التجارة البحرية أولوية قصوى بسبب تهديدات القرصنة ، وفي سنة 221هـ، أمر المعتصم قائد البحرية علي بن إسحاق بتأسيس أسطول بحري تجاري-حربى في مرفأ البصرة ، فتم تجهيز أسطول صغير لمرافقة السفن التجارية وحمايتها من هجمات القرصنة ، وإنشاء محطات مراقبة بحرية على طول ساحل الخليج ، وقام بفرض ضرائب خاصة لصالح تمويل حماية التجارة البحرية ، وورد في كتاب البلذري والطبرى "أنشأ المعتصم أسطولاً لحماية التجار في البحرين والبصرة من غارات البحر" ، "وجهز المعتصم أسطولاً يرس السطرق البحرية للتجارة، وصار السفر أمّا بين البصرة وسيراف" ، من التجار البارزين الذين استفادوا من هذه الحماية كان عبد الرحمن بن الحارث البحرياني، الذي وسع نشاطاته التجارية إلى سواحل إفريقيا والهند (البلذري، 1901، ص 315 ، الطبرى، 1967، ج 8، ص 207). وفي عهد الخليفة الواثق بالله (227-226هـ) شهدت تجارة العطور والأحشاب النادرة عبر الخليج العربي نمواً كبيراً ، في سنة 229هـ، أمر الواثق والي البصرة أحمد بن محمد بن الخراساني بإعادة تنظيم الأسواق البحرية لتجارة العطور والصنادل والعنبر ، فتم تأسيس سوق الروائح والعطور بجوار الميناء ، وتخصيص فرق لتفتيش البضائع القادمة من الهند وشرق إفريقيا ، بالإضافة إلى تقديم إعفاءات جمركية لجذب التجار الهنود والعرب المتخصصين في العطور ، وأورد المسعودي "في أيام الواثق كانت سفن العطور تقد إلى البصرة من ظفار والهند والصين" ، أثناء حكم الخليفة الواثق بالله، بز ميناء صحار أحد أهم الموانئ البحرية العباسية ، وخلال نفس العام أرسل الواثق بعثة تجارية بقيادة أحمد بن نصر الأزدي إلى الصين عبر المحيط الهندي ، وقام بتوقيع اتفاقيات تجارية مع موانئ ساحل الصين الجنوبي ، فيذكر لنا المسعودي "وكانت صحار، في عهد الواثق، بباب البحرين والهند والصين" ، ومن الشخصيات التجارية البارزة كان يوسف بن سليمان الهندي، الذي أقام علاقات تجارية قوية مع تجار سيراف والبصرة وجلب أنواعاً نادرة من العطور الفاخرة (المسعودي، 1989، ج 2، ص 134) ، (المسعودي، 1965، ج 3، ص 125). وشهد عهد الخليفة المتوكل على الله (232-232هـ) طفرة في التبادل البحري مع الشرق الأقصى، وخاصة الصين ، وفي سنة 235هـ، أرسل المتوكل بعثة بحرية بقيادة التاجر الكبير علي بن الحسن السيرافي إلى ميناء كانتون الصيني ، ومن اهم ما قام به المتوكل هو تشجيع التجارة البحرية بإعفاء السفن الكبيرة من بعض الضرائب الجمركية ، وتخصيص جزء من الميناء لاستقبال السفن الصينية ، فضلاً عن إقامة سوق البورسان والحرير رسميًا في البصرة ، وأشار المؤرخ ابن الأثير "كانت البصرة أيام المتوكل تغص بالحرير الصيني والبورسان القادم من الصين عبر البحر" ، وكان علي بن الحسن السيرافي أول تاجر يسجل رحلة رسمية برعاية الخليفة إلى الصين وعاد محملًا بالبضائع، مما رفع من مكانة التجارة البحرية العباسية عالمياً (ابن الأثير، 2001، ج 6، ص 150) ، وفي سنة 240هـ، أنشأ المتوكل (وكالة التجارات الكبرى) للإشراف على تنظيم الواردات النادرة ، وامر بتعيين القاضي سعيد بن عبد الملك البصري مسؤولاً عن الوكالة ، وقام بتنظيم موسمية لعرض السلع النادرة ، "وفي أيام المتوكل، ازدهرت تجارة العاج والأبنوس، وصار للبصرة شهرة واسعة بها" (البلذري، 1901، ج 1، ص 351). وعندما تولى الخليفة المنتصر بالله الحكم سنة 247هـ، اهتم بتعزيز طرق التجارة البحرية بعد الاضطرابات السياسية ، ففي سنة 248هـ، أصدر أمراً بترميم ميناء الأبلة الذي كان قد بدأ يفقد مكانته لصالح البصرة ، وامر بتعيين القائد الإداري عبد الله بن محمد الأزدي مشرفاً على عمليات تطوير الأبلة ، وتم بناء أرصفة جديدة وساحات لتخزين البضائع ، وامر بفرض رسوم جمركية مخفضة لجذب السفن القادمة من الهند وشرق إفريقيا ، وذكر اليعقوبي "أمر



The Peerian Journal

Open Access | Peer Reviewed

Volume 48, November 2025

Website: www.peerianjournal.com

ISSN (E): 2788-0303

Email: editor@peerianjournal.com

بعمارة الأبلة، لتكون معيّراً للبضائع القادمة من البحر" ، ومن أشهر التجار الذين استقادوا من هذا التوسيع كان سعيد بن عبد الله الأبلبي، الذي سيطر على جزء كبير من تجارة العاج والعنبر (اليعقوبي، 1883، ج 2، ص 375). وفي عهد الخليفة المستعين بالله، ازدادت أهمية البصرة كمركز لتصدير التمور والتطور إلى الهند والصين ، ففي سنة 250هـ، أمر المستعين بإعادة تنظيم أسواق التمور قرب الميناء لتسهيل التصدير ، ومن أهم الإنجازات عهده إنشاء ديوان خاص بتصدير التمور ، ودعم بناء سفن تجارية مخصصة لنقل البضائع إلى سواحل الهند وسيراف ، وتشجيع التصدير بمنح تسهيلات ضريبية للتجار المحليين ، وحسب ما ورد عند الطبرى "في أيام المستعين جُعل للتمر البصري شأن عظيم، وكان يحمل إلى سواحل الهند وصين مشرقاً" ومن بين التجار الناشطين آنذاك الحسن بن علي البصري، الذي أسس قوافل بحرية منتظمة بين البصرة وسواحل الكجرات (الطبرى، 1967، ج 8، ص 465) ، وفي نفس العام أصدر المستعين بالله قراراً بإنشاء "سوق الميناء" بالقرب من أرصفة التحميل بميناء البصرة، بهدف تنظيم الحركة التجارية وتقليل الازدحام. عهد بإدارة هذا السوق إلى التاجر الكبير سليمان بن داود البصري، الذي وضع أنظمة دقيقة لتنقية البضائع ومراقبة الأسعار ، وأنشأ سجل رسمي للبضائع الواردة والصادرة ، وينظر البلاذري "وفي عهد المستعين، شيد سوق عند الميناء بالبصرة، اجتمع فيه التجار منسائر البلدان" (البلاذري، 1901، ص 410). ومع اشتداد الحاجة إلى القوافل في العصر العباسي، نشطت تجارة الأسلحة والخيول عبر الموانئ البحرية خلال خلافة المعز بالله ، ففي سنة 253هـ، أمر المعز بإنشاء سوق خاص للخيول العربية والأسلحة في البصرة لتصديرها للخارج ، وابرز الإجراءات التي تمت تخصيصها أراضي واسعة قرب الميناء لعرض الخيول وتقديمها ، وإنشاء محطة لصيانة الأسلحة المصدرة ، بالإضافة إلى توقيع اتفاقيات مع تجار سواحل عمان والهند ، وبحسب ابن خردانة "كانت الخيول العربية تحمل في سفن إلى الهند وسواحل الزنج، محمولة من البصرة" ، وكان التاجر المعروف محمد بن عبد الرحمن الفرشي يشرف على تصدير الخيول إلى موانئ السندي والهند (ابن خردانة، 1889، ص 96) ، وشهدت تجارة التمور ازدهاراً كبيراً في زمن المعز ، خصوصاً عبر ميناء الأبلة القريب من البصرة ، حيث أبرم اتفاقيات مع تجار الهند لاستيراد الأقمشة مقابل تصدير التمور ، وقام بإرسال بعثات تجارية برئاسة التاجر أبو حفص البصري إلى الهند، بالإضافة إلى بناء مخازن ضخمة للتمور بالقرب من الميناء ذكر اليعقوبي "وكانت الأبلة، في أيام المعز، مرفاً تمور العراق إلى أقطار الهند والسندي" (اليعقوبي، 1883، ص 310). خلال فترة خلافة المهدي بالله، نشطت حركة استيراد الذهب والماج من سواحل شرق آسيا.

في سنة 256هـ، أرسل المهدي قافلة بحرية بقيادة التاجر حسين بن عثمان البصري إلى موانئ زنجبار وسواحل الزنج ، وأمر المهدي دعم تنظيم قوافل بحرية تجارية محمية عسكرياً ، فضلاً عن إقامة أسواق متخصصة لبيع الذهب والماج في البصرة ، وقام بتسهيل التجارة مع سواحل إفريقيا عبر منح تراخيص خاصة للتجار ، وذكر المقدسي "ومن البصرة كانت تصل سفن الذهب والماج في زمان المهدي" ، وحقق حسين بن عثمان أرباحاً طائلة من تلك التجارة، مما ساعد على تعزيز خزينة الدولة العباسية وقتها (المقدسي، 1906، ج 1، ص 185) ، أما التاجر الفارسي بهرام بن شهرزاد فاستقاد من دعم المهدي بتطوير التجارة في ميناء سيراف فتمكن من تأسيس شركة تجارية كبرى تربط سيراف بالهند ويندر المسعودي "وسيراف يومئذ مركز الأموال وسوق الصين والهند" (المسعودي، 1965، ص 175). وأنشأ خلافة المعز على الله، حاول إعادة إحياء النشاط التجاري البحري بعد فترات الاضطراب الداخلي ، في سنة 260هـ، أوعز المعز إلى الأمير علي بن سليمان الهاشمي بإنشاء ورش لصناعة السفن في البصرة ، فتم تدشين سلسلة سفن تجارية ضخمة تُعرف بـ"سفن المعز" ، وينظر الخطيب البغدادي "وفي أيام المعز، استحدثت سفن عظام شقت عباب البحر إلى أقصى البلاد" (الخطيب البغدادي، 2001، ج 4، ص 58) ، وقام بإرسال أول قافلة تجارية مباشرة من البصرة إلى شرق أفريقيا ، وأوعز إلى والي البصرة أحمد بن سعيد التميمي بتنظيم قوافل تجارية بحرية منتظمة نحو الهند والصين ، فتم في عهد خلافته إعادة تأهيل السفن التجارية الكبيرة ، وإقامة تحالفات مع سلاطين الهند لضمان سلامه السفن العباسية ، وأمر بتطوير ساحات تفريغ البضائع في موانئ البصرة وسيراف ، ويشير ياقوت الحموي إلى أن "المعز سعى إلى إعادة أمجاد البصرة التجارية، فكان ميناؤها يعج بسفن الهند والصين" ، ومن أبرز التجار في عهده كان عبد الله بن سعيد السيرافي، الذي نظم عدة رحلات بحرية موثقة بين الخليج وجنوب الصين (ياقوت الحموي، 1866، ج 1، ص 317). وفي عهد الخليفة المعتصم بالله، برزت أهمية تجارة اللؤلؤ كمورد اقتصادي مهم للدولة العباسية.

في سنة 282هـ، أمر المعتصم بإرسال بعثات حماية إلى سواحل البحرين حيث كانت مواسم صيد اللؤلؤ تزدهر ، ومن أبرز ما قام به إقامة محطات جمركية على المرافئ ، وفرض رسوم على اللائى الخام مع تشجيع صقلها في البصرة ، كما أكد على حماية سفن الغوص من هجمات القرصنة ، ذكر المسعودي "وكان المعتصم قد اهتم باللائى البحرين، وجعل عليها عبواً لحمايتها" ، ومن أشهر التجار الذين عملوا بتجارة اللؤلؤ حينها الحارث بن سفيان البحريني، الذي قاد قوافل بحرية نحو الهند حاملاً اللؤلؤ العباسى (المسعودي، 1965، ص 2، ج 157) ، وعانياً التاجر في عهد المعتصم من تصاعد نشاط القرصنة في الخليج العربي ، ففي سنة 285هـ، أسس المعتصم "ديوان البحر" لمكافحة القرصنة، وعين القائد العسكري الحسن بن وهب مسؤولاً عن تأمين الطرق البحرية ، وذكر الطبرى "وكان المعتصم قد أنشأ أسطولاً لا يبارى، حفظ به سواحل الخليج وأمن تجارتها" (الطبرى، 1967، ج 9، ص 121). وشهد عهد الخليفة المكتفى بالله انتعاشًا في التجارة البحرية مع اليمن، خاصة عبر ميناء سيراف. في سنة 291هـ، أقيمت اتفاقيات مع حكام عدن لضمان عبور السلع ، وأمر بتوسيع ميناء سيراف ليستوعب السفن الكبيرة ، وإنشاء



The Peerian Journal

Open Access | Peer Reviewed

Volume 48, November 2025

Website: www.peerianjournal.com

ISSN (E): 2788-0303

Email: editor@peerianjournal.com

قوافل بحرية رسمية تمر بسيراف قبل الانطلاق لليمن ، وقام بدعم تجارة البن والعلو والجلود اليمنية ، وذكر الاصطخري "وفي زمن المكتفي بالله، كانت قوافل اليمن لا تمر إلا بميناء سيراف" ، وبرز الناجر عبد الله بن عيسى السيرافي كأحد أبرز من نظم رحلات بحرية تجارية إلى عدن وزبيد (الاصطخري، 1937، ص 87) ، وفي سنة 292هـ، أطلق المكتفي مشروعًا تجاريًّا ضخماً لفتح خطوط بحرية مباشرة من البصرة إلى سواحل شرق أفريقيا ، أشرف على هذه الرحلات الناجر الكبير عبد الرحمن بن أحمد البصري ، الذي أبرم اتفاقيات مع ممالك زنجبار وممباسا ، واهتم المكتفي بإنشاء مخازن للبضائع المستوردة من العاج والذهب والأحشاب ، وامر بتطوير نظام حماية للسفن التجارية عبر استخدام (سفن الحراسة البحرية) ، ويدرك المسعودي "أبحرت سفن البصريين إلى سواحل الزنج لأول مرة في أيام المكتفي، فجلبت الذهب والعاج" (المسعودي، 1965، ص 188) . وتحت خلافة المقتدر بالله، تطورت تجارة التوابيل القادمة من الهند وجزر جنوب شرق آسيا . وفي سنة 300هـ، أنشأ المقتدر دارًا خاصة لت تخزين التوابيل وتصديرها عبر موانئ البصرة وسيراف ، فقام بعقد اتفاقيات مع تجار مالابار وسومطرة ، وامر بمنح امتيازات جمركية للتجار الهنود الذين يتعاملون مع العباسيين ، وقام إنشاء أسواق متخصصة لبيع الفلفل والقرفة والقرنفل ، وأورد ابن حوقل "وفي عهد المقتدر بالله، كانت مراكب الهند تقايض بالتوابل نحو سيراف والبصرة" ، وكان من بين التجار الناشطين الحسن بن سلمان الهندي الذي أسس شبكة تجارية بحرية واسعة بين الخليج والهند (ابن حوقل، 1938، ص 295) . وفي سنة 321هـ، اهتم الخليفة الفاهر بالله بإنشاع التجارة مع الصين عبر ميناء سيراف ، كلف الناجر البارز الحسين بن علي السيرافي بقيادة بعثة تجارية كبيرة إلى ميناء كانتون الصيني ، ومن أبرز الإنجازات التجارية البحرية في عهد الفاهر تبادل الحرير الصيني مقابل العطور العربية واللؤلؤ ، وإنشاء خان تجاري دائم لتجار العرب في كانتون ، ويدرك ابن خرداذيه "في عهد الفاهر، بلغت تجارة سيراف مبلغًا عظيمًا، ووصل تجارها إلى بلاد الصين" (ابن خرداذيه، 1889، ص 120) ، وأدرك الفاهر خطورة القرصنة البحرية التي تهدد التجارة الدولية عبر الخليج ، فأمر بتجهيز أسطول عسكري لحماية السفن التجارية من الهجمات، خصوصًا قرب مضيق هرمز ، فأمر بتعيين الفائد أبو الفضل التميمي قائداً للأسطول البحري ، وقام بإنشاء محطات مراقبة بحرية في جزر الخليج ، ومنح امتيازات للتجار الذين يساهمون في تسليح السفن التجارية ، وبحسب الشاعري "في أيام الفاهر، جعلت السفن التجارية تحت حماية مراكب مسلحة دفعًا للعدوان" ، وساهم الناجر عبد الله بن محمد القطيفي في تمويل جزء من هذا الأسطول مقابل امتيازات تجارية (الشاعري، 1959، ص 211) . وخلال خلافة الراضي بالله، شهدت تجارة الحرير انتعاشًا واسعًا بفضل تحسين العلاقات مع الصين عبر الطرق البحرية ، ففي سنة 325هـ، استقبل الراضي سفيرًا من الصين، وتم توقيع اتفاقيات تجارية بحرية ، وقام بتخصيص قوافل بحرية لنقل الحرير الخام والمصنوع ، وامر بإنشاء أسواق جديدة لتجارة الحرير بالبصرة وسيراف ، واصدر مرسوم يمنع احتكار الحرير لضمان انتشاره في الأسواق المحلية ، وأشار ياقوت الحموي "الراضي بالله بعث قوافل البحر نحو الصين، وكان الحرير يحمل إلى بغداد عبر البصرة" ، وتولى الناجر الكبير أحمد بن عبد الرحمن السيرافي مسؤولية تنظيم عمليات استيراد الحرير آنذاك (ياقوت الحموي، 1866، ج 3، ص 122).

المبحث الرابع: دور الدولة العباسية تجاه التحديات التي واجهت التجارة البحرية

كان لحكومةبني العباس دور كبير في حماية الموانئ التجارية وتنظيمها وتسهيل الطرق التجارية ، وكان لها دوراً كبيراً أيضاً في توفير السفن وصيانتها وتوفير الامن وتأمين العمليات التجارية ، واجهت الموانئ التجارية العباسية العديد من التحديات منها الأمنية والسياسية والاقتصادية والطبيعية والجغرافية ، فذكر حملة أبو العباس السفاح ضد القرصنة الهندية في البصرة والخليج في عام 132هـ ، حيث كانت سواحل البصرة عرضة لهجمات القرصنة قادمين من ساحل ملبار الهندي، كانوا يغيرون على السفن القادمة من الهند والصين ويحملون البضائع الثمينة من البهارات والمنسوجات ، فكلف الخليفة القائد العسكري الحسن بن قحطبة بإعداد أسطول عسكري بحري صغير يتكون من ثلاثة سفن سريعة ومزودة بالمنجنونات والسياهن الثقيلة ، تم تدريب الجنود على الاستباك البحري، وأرسل الأسطول إلى مدخل الخليج في حملة مباغطة ، استخدمت القوات العباسية أسلوب التطويق البحري من الجهتين الشرقية والغربية، وتمكنت القوات العباسية من تدمير ثلاث سفن قراصنة وأسر أربعين قرصاناً، وأعيد الأمان إلى خطوط التجارة ، هذا الانتصار عزز مكانة البصرة كميناء تجاري آمن ، ويدرك الطبرى "كان الأمان البحري في الخليج العربي أحد التحديات الأولى التي واجهت العباسيين، وقد أولاه السفاح عناية خاصة لماله من أثر مباشر على التجارة الدولية" (الطبرى، 1967، ص. 128) ، وفي عام 133هـ، شهد نهر دجلة فيضانًا هائلًا هدد مدينة الكوفة وميناءها الحيوى، مما استدعى تدخل الدولة العباسية، أمر الخليفة السفاح ببناء سدود مؤقتة وتعزيز الجسور لحماية المدينة والميناء من الفيضان ، وكان قد كلف القائد العسكري عيسى بن موسى ، بالاشراف على تنفيذ هذه الإجراءات (الطبرى، 1990، ج 7، ص 232) ، وفي عام 145هـ واجه الخليفة المنصور الفارسية على سواحل الأهواز ، فمع تطور شبكة التجارة البحرية بين العراق والمحيط الهندي، ازدادت الهجمات على السفن التجارية عند نقطة التقائه نهر كارون مع الخليج، ما هدد استقرار اقتصاد الدولة ، كان المنصور منشغلاً ببناء بغداد، لكنه لم يغفل خطر القرصنة على موارد الدولة، أرسل الخليفة عيسى بن علي على رأس قوة مشتركة من المشاة والبحرية، وأمر ببناء مراصد ونقاط إنذار مبكر على طول نهر دجلة ونهر كارون ، كما استخدم العرب الفلاتك السريعة لملاحقة القرصنة عبر المستقعات، استطاعت هذه الحملة تفكك شبكات القرصنة في الأهواز، وقتل زعيمهم الملقب بالفارساني ، وبهذا انتعشت التجارة عبر الأهواز ، فيذكر الذبي "حرص المنصور على تحصين الطرق التجارية ليس



The Peerian Journal

Open Access | Peer Reviewed

Volume 48, November 2025

Website: www.peerianjournal.com

ISSN (E): 2788-0303

Email: editor@peerianjournal.com

فقط في البر، بل عبر النهر والبحر، فجعل من الأمن البحري ركيزة في مشروعه الحضاري" (الذهبي، 2001، ص. 211) ، ولم تسلم فترة خلافة المنصور من التحديات الطبيعية التي واجهت الموانئ التجارية العباسية ، ففي عام 145هـ، تعرضت منطقة البصرة لجفاف شديد أدى إلى تراجع النشاط التجاري في الميناء ، فأمر المنصور بحفر قنوات جديدة لتحسين الري وتوفير المياه للميناء ، وكان قد كلف نصر بن حجاج لقيادة مشروع حفر القنوات (الم سعودي، 2005، ج 5، 105) ، وفي عام 160هـ، تعرض ميناء سيراف في الخليج العربي لزلزال متكررة أدىت إلى تدمير أجزاء كبيرة منه ، فاصدر الخليفة المهدى اوامر بتكليف الفارسي برهن بن سابور لقيادة حملة إعادة بناء الميناء باستخدام تقنيات مقاومة للزلزال (اليعقوبى، 2022، ج 3، ص 198) ، وفي نفس العام اشد خطر القراصرة القادمين من الهند والسودان الذين استوطروا جزر بحر عمان. كانت قوافل التجارة من اليمن إلى البصرة تمر عبر تلك المياه وتتعرض لهجمات متكررة ، فأمر الخليفة المهدى بن المنصور بتجهيز أسطول مكون من خمسين سفينه، وتم تزويدها بباقات فنار اليوناني ، واستخدمت خطوة ضرب القواعد بدمير مستودعات القراصرة في الجزر ، استمرت الحملة 40 يوماً وانتهت بإحرق خمس قواعد للقراصرة، وتم تأمين خط النقل من الهند إلى البصرة، ما أدى إلى انتعاش ميناء صُمار كذلك ، وبذكر الم سعودي "لقد أنشأ المهدى لأول مرة أسطولاً حربياً دائمًا في الخليج العربي لمواجهة خطر القراصرة وتأمين طرق التجارة البحرية" (الم سعودي، 1997، ص 321). وفي عام 171هـ ظهرت حالات للتمرد على سياسة التجارة البحرية في عهد الخليفة هارون الرشيد ، حيث نشأت حركات تمرد نبطية على ضفاف سط العرب بقيادة زعيم يدعى ناجح النبطي ، الذين استغلوا تشعب الخليج النهري لمهاجمة القوافل التجارية البحرية من البصرة إلى عمان واليمن ، فحدثت معركة خور الزبير عند مصب سط العرب وخور الزبير جنوب البصرة ، ترأس الجيش البحري العباسى حميد بن عبد الحميد الذى كان جنباً ولياً للبحرين والبصرة ، وضع حميد خطة لتطويق القراصرة من ثلاثة جهات ، مستخدماً مراكب صغيرة وخفية لضمان القدرة على المناورة داخل المستنقعات، وقطع طرق التهريب التي تمدهم بالمؤن ، قام بتتنفيذ كمين بحرى ليلي أوقع بالمتربدين قرب خور الزبير، فتمكن من قتل ناجح النبطي ، وأسر 47 من أتباعه ، واعاد الأمان البحري في البصرة إلى استقراره ، وأصدر الرشيد أوامر ببناء دار بحرية لصيانة السفن في البصرة ، (اليعقوبى، 1992، ص 211) ،اما في عام 180هـ فكان وباء الطاعون احد التحديات التي سببت توقف في الانشطة التجارية البحرية في ميناء الأبلة ، الامر الذي استوجب تدخل سريعاً من الخليفة هارون الرشيد حيث فرض الحجر الصحي في المنطقة وارسل فرق طبية لمعالجة الطاعون ترأسها الطبيب جبرائيل بن بختيشوع (الخطيب البغدادي، 2001، ج 4، ص 289) ، وفي عام 200هـ، ضربت عاصفة بحرية قوية ميناء البصرة، مما أدى إلى تدمير أجزاء كبيرة منه ، وشلت حركة التجارة الامر الذي دعى الخليفة المأمون بإعادة بناء الأرصفة وتعزيز التحسينات البحرية ، حيث كلف القائد العسكري عبد الله بن طاهر للإشراف على عمليات إعادة البناء (الطيري، 2000، ج 10، ص 182) ، ولم تخلو فترة خلافة المأمون من التحديات الامنية ، ففي عام 200هـ، تحالف عدد من العصابات البحرية التي كانت تسسيطر على المضايق بين البحرين وقطر، وشكلت تهديداً متزايداً للسفن التجارية المتوجهة من عمان والهند إلى البصرة ، كانت السفن العباسية عرضة للنهب ، ما دعا الخليفة عبدالله المأمون للتدخل ، فجهز حملة عسكرية بحرية بقيادة القائد العسكري القاسم بن علي ، وتم دعمها من دار الصناعة بالبصرة. استخدمت السفن السريعة في تنفيذ هجمات مفاجئة في عمق الليل، وتمت محاصرة الجزر المشبوهة وقطع الإمدادات عنها حتى استسلمت وأسرت العصابة بالكامل، وأنشئت نقاط مراقبة بحرية دائمة قرب سواحل البحرين، مما ساعد في استعادة التقة بخطوط التجارة ، وبذكر الخطيب البغدادي "بعين المأمون كانت البحار ثرثاق، فليس له في الماء خصم إلا هزمه، ولا في اللصوص رعب إلا أطفأه بأساطيله" (الخطيب البغدادي، 2003، ص 134) ، وفي عام 204هـ، تعرضت مدينة واسط وميناؤها الواقع على نهر دجلة إلى فيضان مفاجئ ناتج عن أمطار غزيرة استمرت لعدة أيام، مما أدى إلى تضرر منشآت الميناء، وتعطل النشاط التجاري، وتهديد سلامة مخازن البضائع وطرق التجارة النهيرية. كانت واسط حينها من أهم المراكز النهيرية الرابطة بين بغداد والبصرة ، فأمر الخليفة المأمون القائد الإداري علي بن عيسى بن ماهان، أحد كبار الولاة والمهندسين المعروفين بتجاربهم في إدارة الري والنهر، بالتوجه إلى واسط والإشراف على مشروع إنفاذى سريع لحماية الميناء والمنطقة المحيطة ، تمثلت الخطة في إعادة توجيه مياه الفيضان عبر شبكة قنوات تصريف طارئة تم حفرها بأوامر مباشرة من علي بن عيسى، مع تدعيم السدود الترابية المؤقتة باستخدام أخشاب السفن القيمة والحجارة الكبيرة، إضافةً إلى توزيع السفائن والعمال لحماية التجار والناس من التلوث الذي بدأ ينتشر بسبب المياه الراكدة ، وقد تم استقدام فرق مختصة من البصرة للمساعدة في التنظيف والتعقيم، وهي خطوة وقائية سبقت عصرها ، وبفضل الخطة السريعة والدعم الكامل من الخليفة، تم احتواء الفيضان خلال أسبوعين، وعادت الميناء عمله خلال شهر واحد، مما أنقذ المدينة من كارثة اقتصادية وصحية محققة (الطيري، 1990، ج 10، ص 174) ، (ابن الجوزي، 1995، ج 10، ص 221) ، ويقول ابن الجوزي "لما بلغ المأمون ما كان من فيضان واسط، استعظم الخطيب وأمر علي بن عيسى أن ينفر إليها مع جند ومهندسين، يجعلوا يحفرون النهر ويقيمون السدود بالليل، لا يستريحون، حتى قال أهل المدينة: لقد أرينا في تلك الليالي نهاراً من هم الرجال، فكأنهم نورٌ يمشي في ظلمة الماء" (ابن الجوزي، 1995، ج 10، ص 221) ، وفي عام 209هـ، حدث انهيار مفاجئ في أحد السدود الترابية المقامة على نهر الفرات قرب مدينة الأنبار، وهي مدينة تجارية استراتيجية لعبت دور الوسيط بين العراق والشام. أدى انهيار السد إلى ارتفاع منسوب المياه، ما تسبب في غرق أجزاء من المدينة وتعطيل حركة السفن التجارية المتوجهة إلى بغداد والبصرة عبر شبكة الفرات ودجلة ، كلف المأمون المهندس مسحور الكبير، أحد الموالي المرموقين في الدولة العباسية والمعرف بكتاباته في المشروعات العمرانية، بالإشراف على



The Peerian Journal

Open Access | Peer Reviewed

Volume 48, November 2025

Website: www.peerianjournal.com

ISSN (E): 2788-0303

Email: editor@peerianjournal.com

إعادة بناء السد وتأمين مجرى النهر، وتم وضع خطة طارئة شملت إيقاف الملاحة مؤقتاً بين الأنبار وبغداد ، وتحويل مجرى الماء مؤقتاً باستخدام سواتر ترابية وألواح خشبية مدعمة ، وبناء سد مؤقت بواسطة أطنان من أكياس الرمل والطين المدعوم بأخشاب النخيل ، فضلاً عن إنشاء نقاط مراقبة يومية على مدار الساعة لرصد منسوب المياه وضمان عدم تجدد الانهيار ، واستعمال مسحور بعد من مهندسي البصرة وبغداد لتقييم حلول هندессية سريعة، وتم إرسال فرق التنظيف لتطهير مجرى النهر من الحطام لتسريع إعادة فتحه للملاحة ، استُعيد مجرى النهر خلال ثلاثة أسابيع، وأعيد تشغيل خط الملاحة إلى بغداد، وقد منح مسحور الكبير وساماً فخرياً من الخليفة لمهاراته في إدارة الأزمة، وعادت التجارة النهرية إلى طبيعتها (الطبرى، 1990، ج 10، ص 195)، (اليعقوبى، 2002، ج 2، ص 480-481) ويقول اليعقوبى "ولما وقع الخرق في سد الأنبار، عم الهلع، وخشي الناس على أنفسهم ومارا بهم، فكتب المأمون إلى مسحور الكبير يأمره إلا ينام حتى يصلح الخلل. فكان بيته على ضفاف الفرات، مشرقاً بنفسه على العمل" (اليعقوبى، 2002، ج 2، ص 481) ، وفي عام 220هـ ، نذكر حملة المعتصم لحماية ممرات البحارات في الساحل الجنوبي للخليج العربي بين عمان ورأس الخيمة من الجماعات البحرية المسلحة التي كانت بزعامة المهلب المازاني ، تسببت هجماتها إلى ارتفاع تكاليف النقل وخوف التجار من الإبحار ، فامر الخليفة المعتصم قائد عثمان بن سفيان بقيادة أسطول مكون من 12 سفينة، استخدم فيها تقنيات التمويه وتبديل الرأيـات البحرية، وهاجم الجماعات المسلحة في وقت الفجر ، كما تمت مداهنة مراكز تخزين الغنائم وإحراقها ، وتم القضاء على زعامة المهلب ، وأعيدت السيطرة على ممرات الشحن، ما أدى إلى استئناف التجارة مع الهند، وزيادة واردات الدولة العباسية من الصرائب البحرية ، وينظر الذـهـبـي "كان المعتصم يرى أن أمن الـبـحـر لا يـقـلـ شـائـعاً عـنـ أـمـنـ البرـ، فـبـنـيـ الأـسـاطـيـلـ كـمـاـ تـبـنـىـ القـلـاعـ، وـسـلـحـهـاـ بـالـرـجـالـ كـمـاـ تـسـلـحـ الـجـيـوشـ" (الذهـبـيـ، 2005ـ، صـ 392ـ) ، وفي عام 228هـ اـتـخـذـ بـعـضـ الـمـتـمـرـدـينـ فـيـ السـنـدـ مـنـ جـزـرـ قـرـيبـةـ مـنـ مضـيقـ هـرـمزـ قـادـةـ للهجوم على السفن الإسلامية المتوجهة من البصرة وعمان إلى الهند ، وتطورت هذه الهجمات إلى تهديد فعلي للملاحة الإسلامية ، فقرر الخليفة الواثق إرسال حملة بحرية قوية بقيادة القائد العسكري سعيد بن عبدالله الحارثي، شملت مقاتلين مدربين على الإنزال البحري ، وتم تقسيم الأسطول إلى وحدات صغيرة، ونفذت هجمات متزامنة على ثلاث جزر استراتيجية، بعد إرسال سفن استطلاع لكشف مخابئ الأعداء ، تمكنت الحملة من استعادة الجزء ، وعقدت معاهدات مع أمراء محليين لضمان مرور آمن للسفن ، بذلك، ثبتت السيادة العباسية في أخطر نقطة ملاحة آنذاك ، وينظر المسعودي "إن مضيق هرمز كان مفتاح بحر العباسين، فصانوه بقلوبهم قبل سيفهم، ولو لاه لضاعت الهند من بين أيديهم" (المسعودي، 2003، ص. 287) ، وفي عام 229هـ ازداد الخطر القادر من مجموعة من القرacsنة العمايين بقيادة ربعة الأزدي الذين كانوا يهاجمون السفن التجارية في بحر عمان، ويقطعون الطريق البحري الحيوي بين العراق وبلاد الهند، فأصدر الخليفة الواثق أمرًا بحملة بحرية واسعة ضد هؤلاء القرacsنة ، وقام بتـكـلـيفـ الحـسـنـ بـنـ سـهـلـ أحدـ الـقـادـهـ الـعـسـكـرـيـنـ بـقـيـادـةـ الـحـمـلـةـ الـبـحـرـيـةـ،ـ التيـ تمـ تـجـهـيزـهـ بـأـسـطـوـلـ مـنـ السـفـنـ الـكـبـيرـةـ والحـدـيثـةـ،ـ اـسـتـخـدـمـ الـحـسـنـ بـنـ سـهـلـ أـسـلـوـبـ الـهـجـومـ الـمـبـاغـتـ وـالتـقـرـيـقـ بـيـنـ صـفـوفـ الـقـرـاصـنـةـ باـسـتـخـدـامـ سـفـنـ سـرـيـعـةـ صـغـيرـةـ،ـ تـمـ شـقـ الحـصـارـ الـحـرـيـ علىـ الـقـرـاصـنـةـ فـيـ عـرـضـ الـبـحـرـ،ـ مـاـ دـفـعـهـمـ إـلـىـ الـاستـسـلامـ فـيـ النـهـاـيـهـ،ـ نـجـحـتـ الـحـمـلـةـ فـيـ تـدـمـيرـ قـاعـدةـ الـقـرـاصـنـةـ فـيـ بـحـرـ عـمـانـ،ـ وـاسـتـعـادـةـ الـعـبـاسـيـةـ فـيـ مـنـطـقـةـ الـخـلـيـجـ" (القرشـيـ، 2014ـ، صـ 175ـ) ، وفي عام 233هـ تعرضت موانئ الخليج العربي لتهديد متزايد من قبل القرacsنة الذين كانوا ينشطون في منطقة البحرين والقطيف، حيث كانوا يقومون بمحاكمة السفن التجارية التي تعبر بين العراق والجزيرة العربية. زادت هذه الهجمات في فترة خلافة المعتصم، مما أثر سلباً على حركة التجارة البحرية ، فامر الخليفة المعتصم بالله بتشكيل حملة عسكرية بحرية لصد هذه الهجمات. تم اختيار علي بن عيسى، الذي كان يتمتع بسمعة طيبة في قيادة الأساطيل، لتولي القيادة. استخدم علي بن عيسى تكتيـكاً من خلال إرسال سفن خفية لصد هجمات القرacsنة والتسلل إلى معاقلهـمـ فـيـ الـبـحـرـ،ـ حيثـ كـانـتـ الـحـمـلـةـ تـرـكـرـ عـلـىـ تـدـمـيرـ مـرـاكـزـهـ الـسـاحـلـيـةـ وـتـوـجـيهـ ضـرـبـاتـ قـوـيـةـ إـلـىـ أـسـاطـيـلـهـمـ،ـ أـسـفـرـتـ الـحـمـلـةـ عـنـ تـدـمـيرـ الـعـدـيدـ مـنـ مـرـاكـزـ الـقـرـاصـنـةـ،ـ وـتـحـرـيرـ الـعـدـيدـ مـنـ السـفـنـ الـتـجـارـيـةـ الـتـيـ كـانـتـ قـدـ تـعـرـضـتـ لـالـسـرـقةـ،ـ كـمـاـ تـمـ اـعـتـقـالـ الـقـادـهـ الرـئـيـسـيـنـ لـالـقـرـاصـنـةـ فـيـ الـمـنـطـقـةـ،ـ مـاـ قـلـ بـشـكـلـ كـبـيرـ مـنـ تـهـيـيدـهـمـ،ـ أـسـهـمـ هـذـاـ النـجـاحـ فـيـ تـأـمـينـ التـجـارـةـ الـبـحـرـيـةـ فـيـ الـخـلـيـجـ الـعـرـبـيـ وـجـعـلـهـاـ أـكـثـرـ أـمـانـاـ،ـ وـيـقـولـ اـبـنـ حـبـيبـ "كـانـتـ سـيـاسـةـ الـمـعـتـصـمـ فـيـ مـكـافـحةـ الـقـرـاصـنـةـ تـهـدـيـفـ إـلـىـ تـطـهـيرـ السـواـحـلـ الـخـلـيـجـيـةـ مـنـ كـلـ مـاـ يـعـيـقـ الـتـجـارـةـ،ـ وـتـطـبـيقـ الـقـوـةـ الـعـسـكـرـيـةـ الـفـعـالـةـ" (ابـنـ حـبـيبـ، 2013ـ، صـ 162ـ) ، وفي عام 234هـ هاجم مجموعة من القرacsنة من سواحل البحرين السواحل العباسية في البصرة ، وقاموا بغارات على السفن التجارية، مما قلل بشكل كبير من تهديدهم ، أسهم هذا النجاح في تأمين التجارة البحرية وأدى إلى اضطراب في حركة التجارة ، فـ أمرـ الخليـفةـ المـتـوكـلـ عـلـىـ اللهـ عـلـىـ بـنـ عـيـسـىـ،ـ أمـيرـ الـبـصـرـةـ،ـ بـتـشـكـيلـ جـيـشـ بـحـرـيـ لـمـلـاـقـةـ الـقـرـاصـنـةـ،ـ تـمـ تـجـهـيزـ الأـسـطـوـلـ الـعـبـاسـيـ بـمـجـمـوعـةـ مـنـ السـفـنـ الـحـرـيـةـ الـمـجهـزةـ بـالـأـسـلـحـةـ الـحـدـيثـةـ،ـ وـقـامـ بـنـ عـيـسـىـ بـخـطـةـ هـجـومـيـةـ هـادـفـةـ إـلـىـ تـطـوـيـقـ الـقـرـاصـنـةـ وـالـضـغـطـ عـلـيـهـمـ فـيـ مـوـاـقـعـهـمـ الـقـرـيبـةـ مـنـ الـبـحـرـيـنـ،ـ أـسـفـرـتـ الـحـمـلـةـ عـنـ هـزـيـمةـ الـقـرـاصـنـةـ الـذـيـنـ تـفـرـقـواـ وـانـهـزـمـواـ أـمـامـ قـوـةـ الـأـسـطـوـلـ الـعـبـاسـيـ،ـ وـتـحـرـيرـ السـفـنـ الـمـسـرـوـقـةـ وـاسـتـعـادـةـ الـأـمـنـ فـيـ الـمـنـطـقـةـ،ـ وـيـقـولـ اـبـنـ حـبـيبـ "أـدـتـ الـحـمـلـةـ الـبـحـرـيـةـ الـعـبـاسـيـةـ إـلـىـ تـدـمـيرـ قـرـةـ الـقـرـاصـنـةـ عـلـىـ تـهـيـيدـ التـجـارـةـ فـيـ الـبـصـرـةـ،ـ مـاـ أـسـهـمـ فـيـ اـسـتـعـادـةـ الـأـمـنـ لـلـطـرـقـ الـبـحـرـيـةـ" (ابـنـ حـبـيبـ، 2007ـ، صـ 189ـ) ، وـشـهـدـتـ بـغـدـادـ فـيـ نـفـسـ الـعـامـ فـيـضـاـنـاـ كـبـيرـاـ لـنـهـرـ دـجلـةـ،ـ عـقـبـ هـطـولـ أـمـطـارـ غـزـيرـةـ اـسـتـمـرـتـ أـكـثـرـ مـنـ عـشـرـةـ أـيـامـ مـتـالـلـيـةـ،ـ مـاـ أـدـىـ إـلـىـ اـرـتـاقـ مـنـسـوبـ الـنـهـرـ بـشـكـلـ غـيرـ مـسـبـوقـ.ـ أـدـتـ الـكـارـثـةـ إـلـىـ



The Peerian Journal

Open Access | Peer Reviewed

Volume 48, November 2025

Website: www.peerianjournal.com

ISSN (E): 2788-0303

Email: editor@peerianjournal.com

غمر أرصفة ميناء بغداد النهرية، وتوقف التجارة النهرية بالكامل، كما انهارت بعض الجسور الخشبية المؤقتة التي كانت تربط ضفتي المدينة، كلف الخليفة المتوكل والي بغداد آنذاك، إسحاق بن إبراهيم الطاهري، المعروف بصارمته وكفاءاته الإدارية، بتنسيق الجهود لاحتواء الأزمة ، فقام بوضع خطة عاجلة شملت استخدام الحواجز الخشبية والحاصائر المعدمة بالرمل لتصريف المياه عن الأرصفة المتضررة ، تسخير ما يزيد عن ألفي عامل من أصحاب المهن النهرية وأبناء الحرف لبناء سد مؤقت جنوب بغداد ، وقام بنقل البضائع والركاب عبر مسارات برية مؤقتة جنوب الرصافة ، واصدر المتوكل مرسوماً بتخصيص ألفي دينار لإعادة إعمار الجسور الخشبية ، وتم إدخال أنظمة للإنذار المبكر تمثلت في نصب مراصد يديوية لمراقبة منسوب النهر يومياً ، ونتيجة للجهود المبذولة انخفض منسوب المياه خلال أسبوع ، وتمت إعادة تأهيل الميناء بشكل جزئي، بينما أعيد فتح الخط التجاري النهري بالكامل بعد 25 يوماً من بداية الأزمة. وأثنى الخليفة المتوكل على إسحاق الطاهري، مانحاً إياه سيف شرف ومائة ثوب من خزينة الدولة ، (الطبرى، 1990، ج 11، ص 101) ، (الخطيب البغدادي، 2001، ج 7، ص 312) ويقول الخطيب البغدادي "فلما طفى دجلة، وبلغ السيل الزبى، أغرت السفن، وقطعت السبيل، وناح أهل بغداد من دمار أرزاقهم، فنهض إسحاق بن إبراهيم في الناس، كأنه منفذ مرسى، ووقف بنفسه على ضفة النهر يصيح: أيها الناس! اعملوا الله، فإن المتوكل لا ينام ودماؤكم في عنقي" (الخطيب البغدادي، 2001، ج 7، ص 312) ، وفي عام 238هـ تصاعدت هجمات القرacsنة على سواحل عمان جنوب شرق شبه الجزيرة العربية، خاصة من العصابات البحرية القادمة من سواحل الهند والسندي ، وكانت هذه العصابات تستهدف السفن التجارية المحملة بالبضائع من الصين والهند والمتوجهة إلى البصرة وعمان. وقد أدى ذلك إلى شكاوى متكررة من التجار العمانيين والبصريين حول الأضرار الجسيمة التي لحقت بالتجارة البحرية ، فأمر الخليفة المتوكل بارسال بعثة عسكرية بحرية إلى سواحل عمان بقيادة جعفر بن أبي خالد (أحد القادة العسكريين والبحريين البارزين في العهد العباسي) ضمت البعثة مجموعة من السفن الحربية المجهزة بأسلحة تقليدية وحديثة نسبياً، مثل المجانق الصغيرة على السفن والرماد المدربيين ، اعتمدت الخطة على استخدام أسلوب الكمانين البحري ، حيث تم استدراج القرacsنة عبر إرسال سفن تجارية وهمية، وعند اقتراب القرacsنة من الهجوم، كانت السفن الحربية تتعرض عليهم من خلف الجزر العمانية ، وتتمكن القوات العباسية من القضاء على غالبية القرacsنة في معركة بحرية استمرت ليومين، وأسر قادة القرacsنة، وتم عرضهم في البصرة. وقد أثبتت التجار على هذا النصر، وعاد الأمن البحري إلى سواحل عمان لفترة طويلة ، ويقول الطبرى "فلما وصل جعفر بن أبي خالد إلى مياه عمان، أعد خطته المحكمة، وأمر السفن بأن تتوارى خلف الجزء، حتى إذا ما باغتت السفن التجارية الزائفة أولئك القرacsنة، خرجت الجيوش كالسيل العرم وأفتقهم" (الطبرى، 2011، ص 533) ، وفي عام 240هـ اشتكتى تجار البصرة من هجمات متكررة على السفن التجارية القادمة من الهند عبر الخليج العربي ، والتي كانت تهاجم عند مرفاً الأبلة، وهو أحد أهم الموانئ التجارية الواقعة على شط العرب جنوب العراق. وتشير المصادر إلى أن تحالفًا غير مسبوق من القرacsنة العرب والفرس نشأ آنذاك بهدف السيطرة على هذا المرور البحري الحيوي، مما تسبب في اضطراب التجارة البحرية وتراجع عائدات الدولة العباسية من الجمارك (الطبرى، 2011، ج 7، ص 538) ، (اليعقوبى، 2009، ص 300) ، فأمر الخليفة المتوكل بإعداد حملة بحرية من ثلاثة سفينه بقيادة سعيد بن عمرو الحرشي (والى البصرة وأحد أبرز القادة العسكريين في زمن المتوكل) ، رُوَدَت السفن بمقاتلين مدربين ورماة من أهل البصرة ، استخدم الحرشي خطة التفاف ليلي، حيث تم إرسال جزء من الأسطول لمبااغنة القرacsنة من مؤخرة الميناء، بينما تمركزت القوة الرئيسية عند مدخل مرفاً الأبلة لقطع طريق الهرب ، في الوقت ذاته، أحرقت مخازن التموين الخاصة بالقرacsنة على اليابسة لإضعافهم ماديًّا ونفسياً، ما أدى إلى اضطراب صفوفهم قبل المعركة ، وتم القضاء على التحالف بالكامل، وأسر عدد كبير من القرacsنة، وأعدم قادتهم في البصرة بشكل علني كرسالة ردع ، أدت العملية إلى استعادة أمن الملاحة في شط العرب، وعودة النشاط التجاري إلى سابق عهده ، ويقول اليعقوبى "فما إن تناهت أصوات الصياح والمجانق في المرفأ، حتى خرجت سفن الحرشي من مكمنها، وهاجمت العدو من كل صوب، لأنها كانت رياحاً عاصفة لا تُبقي ولا تذر" (اليعقوبى، 2009، ص 301) ، وشهدت السواحل العمانية في منتصف في عام 253هـ نشاطاً متزايداً للقرacsنة، خاصة من قبل جماعات من البلوش واليمنيين الذين استغلوا ضعف الحامية العباسية المحلية. وكانت هذه العصابات تهاجم السفن القادمة من الهند والصين ، وتنقل الغنائم إلى موانيٍ نائية يصعب الوصول إليها ، فأمر الخليفة المهدي بالله بخروج حملة عسكرية بحرية لتؤمن السواحل بقيادة والي البحرين القائد العسكري محمد بن الفضل الهاشمي ، اعتمد محمد الهاشمي خطة ثانية حيث قام بالهجوم المباغت ليلاً عبر أسطول سريع يضم 10 سفن مزودة برماة ، وزرع علاء محلين في الموانئ المشبوهة لجمع المعلومات وتوجيه الضربات الدقيقة ، بدأت الحملة من قلهات، وتقدمت جنوباً نحو صور وصحار، حيث تم استهداف أووكار القرacsنة وتدمير سفنهم الراسية ، ونجحت الحملة في طرد القرacsنة من أغلب المواقع الحيوية، واستسلم زعيم القرacsنة المعروف باسم ابن المهلب اليماني، وتم نفيه إلى بغداد ، وأقيمت حصون صغيرة في مداخل الموانئ لمراقبة أي نشاط مريب ، ويقول المسعودي "وأقسم محمد بن الفضل أن لا يدع سفينه قراصنة تطفو على ماء عمان، فكان إذا علم بمكانتها دكّها كما تدك الريح أبواب الخوف" (المسعودي، 2010، ص 212) ، وفي عام 259هـ، تعرّض ميناء صحار الواقع على الساحل العماني لفيضان مدمّر ناتج عن أمطار موسمية غزيرة غير معتادة، أدت إلى فيضان الأودية المحيطة، واندفاع المياه نحو الميناء، مما ألحق أضراراً كبيرة بالأرصفة ومستودعات التخزين ، واصدر الخليفة المهدي اوامره لقادري الازمة ، أستندت مهمة إدارة الأزمة إلى عبد الله بن وهب الأزدي ، والي عمان حينها، وهو من أبناء القبائل المحلية وكان معروضاً بأخلاقه وكفاءاته الإدارية، ويملاك خبرة طويلة في تنظيم شؤون



The Peerian Journal

Open Access | Peer Reviewed

Volume 48, November 2025

Website: www.peerianjournal.com

ISSN (E): 2788-0303

Email: editor@peerianjournal.com

الموانئ ، قام بتنظيم سود ترابية عاجلة لمنع وصول السبولي المتكررة ، وتم إعادة تأهيل الأرصفة باستخدام مواد حجرية مقاومة للرطوبة (نُقلت من الجبال القريبة) ، وتمحش السكان والتجار عبر (نظام التَّفَرْ) ، وهو تعبئة طوعية جماعية بأجر ، واصدر الخليفة امرا بإعفاء التجار من الضرائب لمدة عام تعويضاً عن الخسائر ، وتم احتواء الأزمة خلال أقل من شهر ، وعادت الحركة التجارية تدريجياً إلى طبيعتها، بل شهد الميناء تحسناً ملحوظاً بعد إعادة التنظيم، مما عزّز مكانته مجدداً كمركز تجاري محوري (القلقشندي، 1913، ج4، ص 221-223)، (الم سعودي، 2005، ج3، ص 114) ، ويقول القلقشندي "ولولا أن عبد الله بن وهب أسرع بالحواجز، لغرقت صاحر بأكملها، ولكن الله سخر له رجالاً من أهلها، فرفعوا الأرض ورثوا السبيل عنها" (القلقشندي، 1913، ج4، ص 223) ، أما في عام 299هـ أصبحت جزيرة كيش (قبالة سواحل فارس في الخليج العربي) قاعدة بحرية استراتيجية للقراصنة ، حيث اتخذتها مجموعات من الزط والستينيين، الذين فروا من ملاحقات الدولة العباسية في العراق، مركزاً لشن غارات على السفن التجارية بين البصرة وعمان، خصوصاً السفن التي تمر شمال الخليج العربي ، تأثرت التجارة البحرية بشكل خطير، فشكى التجار المتضررون إلى والي البصرة، الذي رفع الأمر إلى الخليفة المقتدر بالله، فصدر أمر بتجهيز حملة بقيادة رجاء التركي (والى البحرين ومتذوب الخليفة على السواحل) لاستعادة السيطرة على الجزيرة ويقول الطبرى "فلم يبق من أهل كيش إلا من فر سباحة أو صرُع بسيف، واسترد رجاء الجزيرة في ليلة لم تطفأ فيها نار الحرب حتى أشرقت شمس النصر" (الطبرى، 1999، ج 10، ص. 113) ، وفي بداية حكم الخليفة الراضى بالله سنة 313هـ ، تزايدت تهديدات القراصنة في بحر عمان، حيث كانوا يهاجمون السفن التجارية القادمة من الهند والسندي إلى البصرة والكوفة. كانت هرمز بمثابة بوابة رئيسية للتجارة بين بلاد فارس والعراق، لكن السيطرة الفارسية على بعض سواحل البحر قد مكنت القراصنة من تهديد تجارة المسلمين في الخليج العربي. في هذا السياق، قرر الخليفة الراضى اتخاذ تدابير صارمة لاستعادة الأمن البحري ، فأرسل الخليفة الراضى بقيادة القائد العباسى علي بن يحيى التتوخى ، وهو من أبرز القادة العسكريين في تلك الحقبة. تم تجهيز أسطول من عشرين سفينه ضخمة مجهزة بالأسلحة الثقيلة، حيث وجهوا أنظارهم إلى سواحل هرمز بعدما أعلن عن معركة كبيرةقادمة لصد القراصنة. استخدم التتوخى تكتيكاً جديداً، وهو الاعتماد على السفن السريعة الصغيرة التي تهاجم في الليل وتقوم بالكر والفر لمباغتة الأعداء. تمكّن الأسطول العباسى من الوصول إلى القاعدة الفارسية في هرمز ، حيث جرت معركة بحرية ضخمة انتهت بعد أيام من المناوشات لصالح العباسين (الطبرى، 1999، ج7، ص 232) ، (الم سعودي، 2005، ج5، ص 105) ، ومع بداية حكم الخليفة المستكفي بالله 336هـ ، استمر تهديد القراصنة في البحر الأحمر ، وخاصة في المناطق التي تربط بين البحر الأحمر والخليج العربي. كان القراصنة من البحار المصريين قد كثروا هجماتهم على السفن التجارية العابرة من مكة والمدينة، حيث كانت هذه السفن تنقل البضائع إلى مصر الشام. وكان الحاج يعبرون من ميناء جدة إلى مكة، مما جعل الهجمات على السفن المارة أمراً مزعجاً بشكل خاص. ولهذا السبب، قرر المستكفي أن يتخد خطوات حاسمة لتأمين طرق التجارة البحرية ، فأرسل حملة بحرية بقيادة يحيى بن عبد الله ، وهو أحد القادة العسكريين البارزين في عهد الخليفة المستكفي. تم تجهيز الأسطول العباسى ليشمل خمس عشرة سفينة حربية مزودة بأحدث الأسلحة البحرية. اعتمد يحيى بن عبد الله استراتيجية هجومية تعتمد على السرعة والمفاجأة، حيث كانت السفن العباسية تشن هجماتها على القراصنة ليلاً، وتستهدف القواعد البحرية المؤقتة التي كانت تستخدمها جماعات القراصنة على السواحل الجنوبية للبحر الأحمر. على الرغم من الهجوم المفاجئ، إلا أن بعض القراصنة قد تمكنوا من الفرار، ما دفع العباسين إلى تدمير مراكبهم وإبطال قدرتهم على العودة للبحر الأحمر في المستقبل (الطبرى، 1999، ج8، ص 110) ، (الم سعودي، 2005، ج7، ص 130) ، (اليعقوبى، 2003، ج 4 ، ص 212).

الخاتمة:

يمكن الخروج بعدة نتائج من خلال العرض أعلاه عن دور الخلافة العباسية في العصرتين الأولى والثانية في إدارة الموانئ البحرية الواقعة في العراق وشبه الجزيرة العربية، وسبل تعاملها مع التحديات الطبيعية واللوجستية التي واجهت التجارة البحرية الدولية خلال تلك الحقبة، ونلخص هذه النتائج كالتالي:

- لقد شكلت الموانئ البحرية العباسية ركيائز حيوية في تعزيز الاقتصاد الدولي الإسلامي ، فالبصرة كانت بوابة العراق البحرية إلى الهند والصين وشرق إفريقيا ، وعند مثلك حلقة وصل استراتيجية في التجارة بين المحيط الهندي والبحر الأحمر.
- أبرزت الدراسة كيف سعت الخلافة إلى دمج الموانئ العباسية العربية ضمن شبكة تجارة دولية مرنّة تعتمد على سياسات ذكية في الحماية البحرية، وتمويل بناء الأرصفة، وإعفاء التجار، وتطوير أساليب الملاحة.
- أظهرت الدراسة أن الدولة العباسية لم تكن فقط راعية للتجارة، بل أيضاً مدربة بارعة للأزمات ، حيث اعتمدت على قيادات إدارية وعسكرية ذات خبرة في الطوارئ البحرية، كما قامت بتسخير بيت المال لدعم المشاريع الإنقاذية في الموانئ المتضررة.
- أظهرت الخلافة العباسية وعيّاً إدارياً متقدماً في التعامل مع الكوارث الطبيعية البحرية



The Peerian Journal

Open Access | Peer Reviewed

Volume 48, November 2025

Website: www.peerianjournal.com

ISSN (E): 2788-0303

Email: editor@peerianjournal.com

- اعتمدت الدولة الاستراتيجيات العسكرية لمواجهة القراءنة كانت قائمة على التنسيق بين القوات البحرية في البصرة والموانئ الأخرى، ونشر أسطول صغير لتؤمن خطوط التجارة، في خطط عسكرية تحمل مستوى عالٍ من التنظيم والسيطرة البحرية.

المصادر:

- ابن منظور، محمد بن مكرم. (1990). لسان العرب (ط.3). بيروت: دار صادر.
- مجمع اللغة العربية. (2004). المعجم الوسيط. القاهرة: دار المعارف.
- المسعودي، علي بن الحسين. (1989). مروج الذهب ومعادن الجوهر (ج2). بيروت: دار الأندلس.
- اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب. (1907). تاريخ اليعقوبي. بيروت: دار صادر.
- ابن خردانبه، عبد الله. (1889). المسالك والممالك. باريس: مطبعة الجمعية الآسيوية.
- الجاحظ، عمرو بن بحر. (1968). البيان والتبيين. القاهرة: دار الفكر العربي.
- الجالح عمر بن بحر. (1994). التبصرة بالتجارة في وصف ما يستلزم في البلدان من الأمانة الرفيعة والأعلاق النفيسة والجوائز الثمينة. القاهرة: كتبة الخانجي.
- الطبرى، محمد بن جرير. (1967). تاريخ الرسل والملوك (ج6). القاهرة: دار المعارف.
- ابن الفقيه الهمذاني. (1885). كتاب البلدان. ليدن: بريل.
- البلذري، أحمد بن يحيى. (1901). فتوح البلدان. القاهرة: مطبعة بريل.
- المسعودي، علي بن الحسين. (1989). مروج الذهب ومعادن الجوهر (ج2). بيروت: دار الأندلس.
- الشامي، أحمد عبدالحميد. (1978). العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى وأثر ذلك في بعض الجوانب الحضارية في العصور الوسطى. القاهرة: مكتبة نهضة مصر.
- الألوسي، عادل محيي الدين. (1984). تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا. بغداد: دائرة الشؤون الثقافية.
- الاصطراخى، أبو اسحاق إبراهيم بن محمد (2004). المسالك والممالك. القاهرة: دار القلم.
- المرسي، حسين علي. (1982). العلاقات السياسية والاقتصادية بين العراق ومنطقة الخليج العربي. بيروت: دار الحداثة.
- القوصي، عطية (1997). تجارة الخليج بين المد والجزر في القرنين الثاني والثالث الهجري ، دورية محكمة تصدرها جامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية العدد 18.
- قرم، محمود أحمد محمد. (1997). دور البحرين في الملاحة والتجارة الإسلامية من صدر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية. القاهرة: عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية.
- العمادي، محمد حسن عبدالكريم. (1997). التجارة وطرقها في الجزيرة العربية بعد الإسلام حتى القرن 54. إربد: مؤسسة حمادة.
- ابن الأثير، علي بن محمد. (2001). الكامل في التاريخ (ج6). بيروت: دار الكتب العلمية.
- الذهبي، شمس الدين. (2001). سير أعلام النبلاء .بيروت: مؤسسة الرسالة.
- الذهبى، شمس الدين. (2005). تاريخ الإسلام .بيروت: دار الكتاب العربي.



The Peerian Journal

Open Access | Peer Reviewed

Volume 48, November 2025

Website: www.peerianjournal.com

ISSN (E): 2788-0303

Email: editor@peerianjournal.com

- القرشي، حسان. (2014). *الحروب البحريّة في العصر العباسي*. بغداد: دار البيان.
- ابن حبيب، عبد الرحمن. (2013). *تاريخ القرصنة في الخليج العربي* (الطبعة الأولى). بيروت: دار الفكر العربي.
- ابن الجوزي، عبد الرحمن. (2007). *تاريخ البصرة في العصر العباسي*. بغداد: مكتبة الرافدين.
- المسعودي، علي بن الحسين. (2005). *مروج الذهب ومعادن الجوهر* (ج 7، ص. 130). بيروت: دار الفكر.
- ابن الجوزي، عبد الرحمن بن علي. (1995). *المتنظم في تاريخ الملوك والأمم*. بغداد: مكتبة الرافدين.
- الخطيب البغدادي، أحمد بن علي. (2001). *تاريخ بغداد*. بيروت: دار الغرب الإسلامي.
- ابن خرداذبة، عبيد الله بن عبد الله. (1889). *المسالك والممالك*. باريس: مطبعة بريل.
- المقدسي، شمس الدين. (1906). *أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم* (ج 1). بيروت: دار صادر.
- ياقوت الحموي. (1866). *معجم البلدان* (ج 1). بيروت: دار الكتب العلمية.
- المسعودي، علي بن الحسين. (1965). *مروج الذهب ومعادن الجوهر* (ج 2). القاهرة: دار الكتب.
- الاصطخري، أبو إسحاق إبراهيم. (1937). *مسالك الممالك*. القاهرة: لجنة البيان العربي.
- ابن حوقل، محمد بن حوقل. (1938). *صورة الأرض*. بيروت: دار مكتبة الحياة.
- الشعالي، عبد الملك بن محمد. (1959). *يتيمة الدهر*. القاهرة: دار المعارف.
- ياقوت الحموي. (1866). *معجم البلدان* (ج 3). بيروت: دار الكتب العلمية.
- البلاذري، أحمد بن يحيى. (1901). *فتح البلدان*. لايفزيغ: دار بريل.
- اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب. (1883). *تاريخ اليعقوبي*. بيروت: دار صادر.
- Branch, A. E. (1986). *Elements of Port Operation and Management*. London: Chapman and Hall.
- Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B. (2017). *The Geography of Transport Systems* (4th ed.). New York: Routledge.
- United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*. New York: United Nations.
- Hitti, P. K. (2002). *History of the Arabs*. London: Palgrave Macmillan.
- Lombard, M. (1975). *The Golden Age of Islam*. Amsterdam: North-Holland Publishing Company.
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics* (3rd ed.). London: Routledge.