

العلاقات التجارية بين العرب والصين  
في القرون الوسطى  
مبحث مستل من رسالة الماجستير

الدكتور عبد المنعم رشاد  
المشرف

اليد الطارق فتحي سلطان  
مدرس مساعد

این صفحه در اصل مجلد ناقص بوده است

## مقدمة

كانت للعرب صلات تجارية مع بلاد الصين في القرون الوسطى ، اذ كان للعرب دور كبير في استيراد وتصدير السلع من والى الصين ، كما لعب العرب دور الوسيط في نقل السلع بين بلاد الصين وغيرها من الاقطار ، ونظراً لاهمية هذه العلاقات التجارية فقد تناولنا علاقة الصين التجارية مع الاقطار الاسلامية وغيرها مع اعطاء الاولوية للعلاقات العربية الصينية من حيث التبادل التجاري :

### ١- الطرق إلى الصين :

ارتبطت الصين بالدول المجاورة ، عبر طريقين ، الطريق البري ، والطريق البحري . وكان هذان الطريقان يستخدمان لايصال البضائع التي تحتاجها الصين من الدول المصدرة لها ، ولتصدير فائض الانتاج من السلع الصينية ، بالإضافة إلى استخدامها للانتقال من بلد إلى آخر لاغراض متعددة ، كالأغراض الدينية ، وكانت هذه الطرق تتأثر سلبياً أو ايجابياً بالاضطرابات أو الاستقرار :

### أ- الطريق البري :

ارتبطت الصين بالدول المجاورة لها ، بعدة طرق برية ، كانت تتخذ عدة اتجاهات أهمها الطريق المتجه من الصين غرباً والمعروف بطريق الحرير Silk - Road ، وفيه كانت الصين تصدر منتوجاتها الفائضة عن حاجتها ، وتستورد الكثير مما تحتاجه من السلع ، وكان هذا الطريق يمر بعدة مراحل ابتداء من الصين نفسها إلى التركستان الصيني ، ثم بلاد ماوراء النهر ، فخراسان فايران ، ثم إلى العراق ، حيث كانت طيسفون (المداين) في زمن الدولة الساسانية هي المركز الذي تنتهي إليه تجارة المشرق ومنها تتفرع الطرق إلى بقية البلاد باتجاه بلاد سورية ومصر والامبراطورية البيزنطية :

أما في الفترة الاسلامية ، ابان الخلافة العباسية ، فكانت بغداد هي مركز المواصلات ، حيث كان الطريق الشرقي أو طريق الحرير ، يتجه شرقاً باتجاه النهروان (١) التي تبعد عن

(\*) هذا البحث مستل من رسالتي للماجستير تحت عنوان «العرب والصين في القرون الوسطى» تحت اشراف الدكتور عبد المنعم رشاد محمد التي اجيزت في كلية الاداب بجامعة الموصل سنة ١٩٨٠ .  
(١) لسترانج ، كي : «بلادان الخلافة الشرقية» مطبعة الرابطة بغداد ١٩٥٤ ص ٥٠ اما في الفترة المغولية فقد اصبحت السلطانية هي المركز الذي تتفرع منه طرق المواصلات باعتبارها عاصمة الدولة الايلخانية . ( نفس المصدر ص ٢٦٥ ) .

بغداد أربعة فراسخ (١) ، ثم انحرف هذا الطريق عن النهر وأن باتجاه الشمال ماراً ببعثوبة (٢) ، ثم تليها مدينة جلولاء التي تبعد عن النهر وأن ١٩ فرسخاً . ثم خانقين على بعد ٧ فراسخ ، ومنها إلى قصر شيرين أربعة فراسخ ، ومن قصر شيرين إلى حلوان خمسة فراسخ ، ثم إلى ملي درواستان أربعة فراسخ ، ومنها إلى كرمشاه (قرماشين) خمسة وعشرين فرسخاً ، ومن كرمشاه إلى الدكان ستة فراسخ ، وإذا أراد المسافر الاتجاه إلى نهاوند واصبهان أخذ من الدكان على اليمين إلى ماذران ثم نهاوند . ومن الدكان إلى قصر اللصوص سبعة فراسخ ، ثم إلى خندا سبعة فراسخ ، ومن خندا إلى همذان ثمانية فراسخ ، ومن همذان إلى قزوین أربعين فرسخاً ، ومن قزوین إلى الري ٣٧ فرسخاً ، ومن الري إلى نيسابور ١٤٤ فرسخاً (٣) . ومن نيسابور إلى مدينة طوس ١٥ فراسخ ، ومن أراد هراة يتجه إلى الجنوب الشرقي (٤) . ومن نيسابور إلى مرو ١٥ مراحل (٥) ومن مرو إلى بلخ ١١ مرحلة (٦) . وإلى يمين مدينة بلخ تقع مدينة ترمذ التي تبعد عن الصغانيان أربعة مراحل ومن الصغانيان إلى مملكة المختل (المختل) ثلاثة مراحل (٧) ، ثم يعبر الطريق نهر جيحون (أمودريا) حيث يصل إلى بخارى وسمرقند ، وتبعد سمرقند عن اشروسنة خمسة مراحل ومنها إلى فرغانة مرحلتين ، ومن فرغانة إلى الشاش (طشقند) خمسة مراحل ، وإذا أخذنا من سمرقند إلى الشاش كانت المسافة ١١ مرحلة مارة بخجندة ، ومن الشاش إلى نغر اسبيشاب مرحلتان (٨) ثم يدخل الطريق بعد ذلك بلاد الترك حيث يتجه إلى الصين عبر حوض التاريم (٩) :

(١) ابن رسته : العلاقات النفوسية : ليدن ١٨٩١ ص ١٦٣ .

(٢) لسترانج : المصدر السابق ص ٨٥ .

(٣) ابن رسته : المصدر السابق ص ١٦٤ - ١٦٩ ، (الفرسخ ثلاثة أميال حوالي ٦ كم) ف لتر

منتس : المكاييل والاوزان الاسلامية ص ٩٤ ، مطبعة القوات المسلحة الاردنية ١٩٢٠ .  
( المرحلة هي المسافة التي تقطعها القافلة في يوم واحد اي بحدود ١٥ كم ) .

(٤) نفس المصدر : ص ١٧٢ - ١٧٣ .

(٥) الجعقوبي : البلدان ، ليدن ١٨٩١ ص ٢٧٩ .

(٦) نفس المصدر ص ٢٩١ .

(٧) نفس المصدر : ص ٢٩٢ .

(٨) نفس المصدر : ص ٢٩٣ - ٢٩٥ .

(٩) كوستنسن : المصدر السابق ص ١١٥ .

وكانت هنالك ثلاثة منافذ للدخول إلى الصين :

١ - معبر تولوكورت (تيرك) : وهو الذي يربط مدينة ريياجي السوفيتية (في جمهورية قرغيزيا) والكائنة على الساحل الغربي لبحيرة إسكول، بمدينة نارين القرغيزية التي تقع على احد فروع نهر سيحون (سريداريا) وإلى الجنوب من هذا المعبر تقع مدينة كاشغر على مسافة ١٤٠ كم :

٢ - المعبر الذي يربط مدينة سمرقند بمدينة خوجنده (لنين آباد حالياً) بفرغانة ثم يسير شرقاً إلى مدينة أوزكند في قرغيزيا، ويعبر الحدود إلى الصين من نفس المعبر السابق،  
٣ - المعبر الذي يربط هضبة بامير عن جبال بكننوة عند اعالي نهر فخش، الذي يقع إلى الغرب من كاشغر، والكائن شمال بحيرة قراقول (شمال شرق جمهورية تاجكستان السوفيتية) (١) :

وكان طريق خراسان يتحرف في بعض الجهات ، اذ يتحرف بين مرو وبلخ مسافة طويلة تقدر بـ ٣٠٠ كم، فيدور حول نهر بلخ حتى يصل إلى مرو الروذ، بعدها يصل إلى الطالقان، ليصل إلى بلخ، ثم يعبر بعدها نهر جيحون بقرب ترمذ، ثم يصل إلى فرغانة عند الراشت (٢).

وعندما يجتاز طريق خراسان المسافة من بلاد ما وراء النهر إلى الصين ، كان سلوكه يتوقف على الامن والاستقرار في هذه الجهات ، حيث كان الصينيون يفضلون سلك الطريق المار عبر فرغانة إلى حوض التاريم ، لكن البعض من سكان فرغانة العليا ، يفضلون سلوك ممر اطياس ، على اجتياز ممرات هملايا، على الرغم من تساقط الثلوج فيه ، ثم يصلون بعد ممر اطياس إلى بحيرة يسك، ويتصل هذا الطريق بالطريق الذي يربط سمرقند بالصين (٣).

وقد كان هنالك طريقان يتجهان من بلاد ماوراء النهر إلى الصين ، الأول يسير من الشاش (طشقند) ويمر بتلاس واكسو Aqsu ، أما الثاني فيسير من فرغانة إلى كاشغر ثم إلى برفند ،

(١) عماش : المصدر السابق ص ٤٨ - ٤٩ .

(٢) متز، آدم : الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري ج ٢ ص ٣٠٩ .

(٣) نفس المصدر ص : ٣٠٥ .

ثم إلى كوتان ، ويلتقي هذان الطريقان في مدينة Teuen - houang ، حيث يصبحا طريقاً واحداً يقود إلى سور الصين العظيم ، ثم يدخل إلى الصين (١) .  
وقد كانت الطرق في بلاد ماوراء النهر خاضعة للتغيير بسبب الظروف المحيطة بها ، فقد سلك ماركو بولو وأبوه وعمه ، طريقاً غير الطريق الذي سلكه من قبل والده وعمه ، فقد ذهبوا إلى روسيا وانحدروا نحو الصين ، باتجاه الجنوب ، إلى سمرقند ويورمجي وهامي (٢). ويستدل من هذا انه طريق آخر يؤدي إلى الصين عبر اراضي جنوب روسيا .  
كما ارتبطت الصين بطرق برية ربطتها ببورما ، وقد كان هذا الطريق يستخدم ، قبل قيام امبراطورية التانغ ، فيمر من شسوان في إقليم يونان ، ثم ينقسم في أعالي ايروادي Irrawaddy في بورما ، وينتجه الطريق الآخر إلى البنغال ، وقد سمعت حكومة التانغ لاحتلال يونان لأجل السيطرة على هذا الطريق ، لما فيه من منافع تجارية ، إلا أنها فشلت في ذلك (٣) :

وقد كان للصين علاقة مع بلاد البنغال في القرن الثاني ق.م ، وقد استخدمت الصين هذا الطريق ، كما استخدمته الهند للوصول إلى مستعمراتها في بورما (٤) .  
وارتبطت الصين ببلاد التبت عبر طريق وعر (٥). وكان هذا الطريق عرضة للانقطاع بسبب الحروب التي نشبت بين سكان التبت ، بعد أن تأسست في التبت امارة مستقلة في أوائل القرن السابع الميلادي (٦). ومن الطبيعي أن تتأثر التجارة بسبب الحرب بين الدولتين . إلا أن هذه الطرق التي تربط الصين ببلاد التبت ، قد اعيد استخدامها في القرن التاسع

(١) Lombard, Maurice : The Golden Age of Islam. Vol. 2  
New York 1975. P.45.

(٢) ماركو بولو : مغامراته واستكشافاته ص ٢٩ .

(٣) Schafer : op. cit. p. 14.

(٤) Simkin : op. cit. p. 21.

(٥) الفيل ، محمد رشيد : الصين والعراق في العصور الوسطى (مجلة الجمعية الجغرافية العراقية) مجلد ٢ ، السنة ٢ ، ١٩٦٤ ص ٩٠ .

(٦) Bushell, S.W. : The early History of Tibet J.R.A.S Vol.  
12 1880. p. 435 FF.

والعاشر ، بسبب اعتناق سكان منطمة التبت للديانة البرذية غير العدوانية ، التي افقدت سكان أهل التبت تكتيكهم العسكري ، إضافة إلى ان اصحاب القوافل التجارية أخذوا يستخدمون الحراس الأتراك عند اجتيازهم هذه المناطق الوعرة ، للدفاع عنها ضد الاعتداءات المحتملة (١). لكن يرجح انه حتى في فترات الحروب بين التبت والصين ، كانت التجارات تستمر إذ كانت لا تنقطع ابداً ، إذ أن سكان التبت هم بحاجة إلى منتجات السهول المجاورة ، التي تنتج لهم المواد الغذائية والأنسجة ، كما وكان عليهم تصريف منتجاتهم الفائضة عن حاجتهم (٢). وكان سكان التبت يستفيدون من مرور التجارة عبر أراضيهم لأنها تشكل لهم مورداً مالياً مهماً من العشور التي تفرض عليها .

أما أهم وسائل النقل التي استخدمت عبر الطريق البري الموصل إلى الصين ، فكان أغلبها عبارة عن حيوانات النقل ، فاستخدمت الجمال البكتيرية ذات السنامين ، التي كانت تتكاثر في أجزاء الخلافة الشرقية (أي في التركستان) حيث كانت تصدر من هناك بأعداد كبيرة ، واستخدمت الخيول كذلك للركوب (٣) :

أما استخدام العربات في نقل البضائع عبر طريق الحرير ، فقد كان نادراً ، بالنظر لوعورة الأراضي التي تمر بها التجارة وكثرة الأراضي الصحراوية التي تجتازها القوافل . وكانت القافلة التجارية الواحدة تضم اعداداً كبيرة من الجمال قد تربو على المئة ، أو أكثر خصوصاً في أيام السلم ، وتحمل هذه الجمال السلع التجارية ، وبعض المواد الغذائية لأوقات الحاجة ، إذ كانت القافلة تجد ما تحتاج اليه من المواد الغذائية في المخازن أو المنازل ، التي تنتشر على طول الطرق التجارية ، كما أن المخازن كانت توفر الحماية للقوافل ليلاً خوفاً من النهب (٤) . وتتخذ هذه القوافل الحراس لها

---

(١) Lombard : op. cit. pp. 45-46.

(٢) راجع نفس الفصل : السلع التجارية ص ١٦٥ (من الرسالة) .

(٣) Richards : op. cit. p. 18.

(٤) E.I/II S.V : Khan .

من المرتزقة او المبيد لحمايتها من قطاع الطرق، او ان اصحاب القوافل ، كانوا يقدمون نوعاً من الهدايا إلى شيوخ او رؤساء القبائل التي تمر بها قوافلهم ، لقاء حمايتهم من قطاع الطرق. اضافة إلى بعض الفوائد التي يحصلون عليها لقاء تقديمهم بعض الخدمات للقوافل التجارية كتقديم الطعام والشراب لهم ولماشيتهم، وتوفير بعض المواد التي تحتاجها القوافل من الحبال والاكياس وحيوانات الحمل، اضافة إلى تلبية احتياجاتهم من السلع التي تحملها القوافل، وتصريف ما يزيد عن حاجتهم من السلع المستجدة محلياً.

## ب - الطريق البحري :

كان الطريق الثاني الذي يؤدي إلى الصين هو الطريق البحري، فكانت السفن تنطلق من الخليج العربي والبحر العربي والبحر الاحمر، قاصدة بلاد الصين، حاملة معها البضائع التي بندر وجودها في الصين، او التي تحتاجها للصين حاجة ماسة. وتعود هذه السفن محملة بالبضائع الصينية التي تجد لها رواجاً في الاسواق المنتشرة على طول الطريق البحري من الصين إلى بلاد العرب، ومن ثم إلى بقية المناطق الاخرى .

وكانت هناك مراكز متعددة تنطلق منها السفن باتجاه الصين، ومن هذه المراكز كانت الابله وسيراف وصحار وغيرها من الموانئ المنتشرة على السواحل العربية، لكن سيراف ظلت هي اهم هذه المراكز (فكان المتاع يحمل من البصرة وعمان وغيرها إلى سيراف، فيعبأ في السفن الصينية بسيراف) (١). ثم تنطلق المراكب منها باتجاه سقط التي تبعد عن سيراف مسافة ٢٠٠ فرسخ (٢)، وتتجه السفن بعد ذلك إلى منطقة كولم ملي ، والمسافة من سقط إلى كولم ملي شهر على اعتدال الربيع (٣)، ثم تتجه السفن إلى بحر هركند (خليج البنغال) فإذا جاوزوه ساروا إلى موضع يقال له (انجبالوس) (٤) (لينج بالوس) : ثم تخطف المراكب إلى موضع يقال له كلاه بار (٥) (جاوة في اندونيسيا) ... وهي مملكة

(١) السيرافي : المصدر السابق ص ٣٤ .

(٢) نفس المصدر : ص ٣٤ .

(٣) السيرافي : المصدر السابق ص ٣٥ - ٣٦ ، كولم ملي (Quilon) الدوري : تاريخ ص ١٤٧ .

(٤) جزيرة من جزر النيكوبار، الدوري : تاريخ ص ١٤٧ .

(٥) كله بار ( Keda في ملقا ) الدوري : تاريخ ص ١٤٧ .



الزايغ متيامنه عن بلاد الهند... ومسافة ما بين كولم ملي وكلاه هي قريبة من هر كند إلى كله بار شهر. ثم تسير المراكب إلى موضع يقال له تيومه (١)، وبها ماء عذب لمن اراده والمسافة اليها عشرة أيام، ثم تخطف المراكب إلى موضع يقال له كورنج (كندرنج) (٢)... عشرة أيام ثم تسير المراكب إلى موضع يقال له صنف (٣) (جام با - انا و كوشنشين) مسيرة عشرة ايام (ثم يخطفون) إلى موضع يقال له صندرفولات (٤) وهي جزيرة في البحر والمسافة اليها عشرة ايام وفيها ماء عذب. ثم تخطف المراكب إلى بحر يقال له صجي، ثم إلى ابواب الصين (٥) لتصل بعد مسيرة شهر مدينة خانفو (كانتون) : ويتبين لنا ان السفن المتاجرة مع الصين كانت تمر بالجزء الجنوبي لشبه جزيرة ميلان (مرنديب) ثم تقوم بالدوران حول شبه جزيرة الملايو لتنتقل بعد ذلك إلى مياه الصين (٦) : وكانت الوسيلة الوحيدة التي تستطيع بواسطتها السفن الابحار هي استخدام الرياح

الموسمية ، التي كان العرب يعرفون مواعيد هبوبها واتجاهاتها :

فكانت السفن المتجهة إلى الصين من البحار الجنوبية عليها أن تسير مع الرياح لجنوبية الغربية من نهاية شهر تشرين الاول إلى شهر كانون الأول، ولهذا نجد أن النشاط الذي تشهده الموانئ الصينية يتركز في الأشهر من مايس إلى شهر تشرين الاول (٧) . كما أن على السفن التي تريد مغادرة الصين ، عليها أن تترك موانئ الصين في أواخر الخريف أو بداية الشتاء . أي قبل هبوب الرياح الموسمية (٨). وكان ربابنة السفن يستخدمون البوصلة اضافة إلى استخدام الرياح الموسمية (٩). كما كانت لديهم خرائط أو مخططات يعولون عليها ، وقد اشار المقدسي إلى ذلك ، فقال : وورأيت معهم (التجار) دقائر ... يتدارسونها

(١) تيومه (سومطرة) نفس المصدر ص ١٤٧ .

(٢) كدرانج (تقع دلتا نهر المكيونج) نفس المصدر ص ١٤٧ .

(٣) الصنف (كبوديا) نفس المصدر ص ١٤٧ .

(٤) صندرفولات (Poulo Condore) وبعدها تصل السفن الى Lung Pien في

Tong king واخيراً الى خانفو (كانتون ميناء العظيم) نفس المصدر ص ١٤٧ .

(٥) السيرافي : المصدر السابق ص ٣٤٤ - ٣٨ .

(٦) الفيل : المصدر السابق ص ٨٩ .

Files : op. cit. p. 15.

Schafer : op. cit. p. II; Files : op. cit. p. 15.

(٩) متر : المصدر السابق ج ٢ ص ٣٢٧ .

ويعولون عليها ، ويعملون بما فيها» (١). واستخدم ربابنة السفن الادلاء الذين كانت لديهم طرق خاصة في معرفة مواقعهم في البحار ، فاستخدموا البلد ، وهو رصاصة ثقيلة يعرف بها مقدار عمق الماء ، وتواء الجبال الغاطسة في القمر ، حتى أن البعض من هؤلاء الادلاء يشم طين الترار لمعرفة الموضع (٢) ، كما جرى استخدام النجوم في المسير ليلا كنقاط دلالة (٣) :

لقد ذكرت المصادر العربية السفن الصينية في أكثر من موضع ، والتي كانت تستخدم لنقل البضائع بين بلاد الصين وبلاد العرب ، فهل كانت هذه السفن عربية في ملكيتها أم صينية ؟

يستبعد هيرث وروكهيل في مقدمة كتاب Chau Ju - Kua أن تكون المراكب التي كانت ترد إلى المياه العربية هي سفن صينية ، لان الصينيين أنفسهم ، لم يعرفوا المراكز التجارية العربية التي كانت منتشرة على السواحل العربية كعدن وسيراف كما أن العرب أنفسهم لم يذكروا شيئاً عن الملاحين الصينيين ، أو عن قدوم المراكب الصينية ، ويقصد هنا ( بالسفن الصينية ) هي مراكب صينية يملكها العرب ، ويستخدمونها للتجارة مع بلاد الصين (٤) :

لكن ملكية السفن لم تقتصر على العرب فقط دون الصينيين ، فقد شارك أهل الصين التجار العرب في اتخاذهم السفن فمنهم من (تكون له المراكب الكثيرة ، يبعث بها وكلاءه إلى البلاد) (٥). ومن المحتمل أن يكون بعض من هؤلاء الوكلاء من التجار العرب والمسلمين الذين لديهم معرفة جيدة بالملاحة وبالمعاملات التجارية ، أفضل من الصينيين أنفسهم. وكانت المراكب الصينية ، تصنع في الصين ، من خشب الكافور والصنوبر ، وتكون هذه المراكب واسعة ، بحيث تشمل على أماكن لمبيت التجار ومخازن للبضائع (٦) :

(١) المقدسي : احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم ، ليدن ١٩٠٦ ص ١٠ ، العبارة ، صالح :

(دور الابل في تجارة الخليج) (المؤرخ العربي) العدد ٤ مطبعة حكومة الكويت ، ص ٤٩ .

(٢) البيروني ، ابي الريحان : كتاب تحديد نهايات الاماكن لتصحيح مسافات المساكن ، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر ، القاهرة ١٩٦٤ ص ٣٣ - ٣٥ .

Filesi : op. cit. p. 12.

(٣) متر : المصدر السابق ج ٢ ص ٣٢٥ هامش (٢) .

(٥) ابن بطوطة : المصدر السابق ص ٥٦٦ .

(٦) ابن سعيد : المصدر السابق ص ٥٦ .

كما أن السفن كانت تصنع في الصين منذ فترة مبكرة ، إذ كانت تصنع فيها منذ القرن الأول الميلادي ، حيث كانت تتكون من ثلاثة سواري أو أكثر (١) . كما أنه قد جرى صنع السفن في الصين في القرن السابع الميلادي (٢). وقد أشارت المصادر الصينية إلى أن السفن الصينية المليئة بالسلع التجارية ، كانت تأتي من سيلان ، وهي من الكبر بحيث يبلغ طول الواحدة بحدود ٢٠٠ قدم وتتسع لـ ٦٠٠ - ٧٠٠ رجل ، وكانت هناك مدن عديدة تبنى فيها السفن كمدينة الزيتون و Chuan-Chou و Syn-Cafar ، وكانون ، حيث وصفها ابن بطوطة بأنها كانت تبنى بعدة طبقات قد تبلغ الأربعة (٣).

لقد أثرت بعض الآراء التي تشير إلى أن السفن العربية التي تنطلق من الموانئ العربية هي نفسها التي تصل الصين ، والرأي الثاني يشير إلى أن التجار العرب ينطلقون بسفن صغيرة تسير بهم إلى الجنوب ، حتى ساحل (كويون أو ملبار) ومن ثم ينتقلون إلى سفن كبيرة تنقلهم إلى بالمبايح (سومطرة) (٤) :

لقد اعتبر العرب بعض الموانئ في الخليج العربي كالابلة بأنها (مرفئ سفن البحر من عمان والبحرين وفارس والهند والصين) (٥)، وكذلك سيراف التي اعتبرت مركزاً وميناءً مهماً في الخليج العربي لسفن الصين ، لما تمتاز به من موقع جيد (٦). اذن يتبين لنا بأن السفن العربية كانت تقطع المسافة من الخليج العربي وغيره من البحار العربية قاصدة الصين . صحيح أنه كانت هنالك أنواع مختلفة من السفن ، لكن هذا لا يمنع من وجود السفن الكبيرة التي كانت تشحن في سيراف ، حيث تنقل بواسطة السفن الصغيرة ، إلى مراكز التجميع للسلع التجارية ، بالإضافة إلى استخدام السفن الصغيرة للنقل في مياه الخليج العربي نفسه . لذلك يبدو أن العرب كانوا يتجنبون الإبحار بالسفن الصغيرة من

(١) Filesi : op. cit. p. 13.

(٢) Ibid : p. 5.

(٣) ابن بطوطة : المصدر السابق ص ٥٦٥-٥٦٦ ، Filesi : op. cit. p. 13 ،

(٤) متر : المصدر السابق ج ٢ ص ٣٢٦-٣٢٧ .

(٥) الدينوري : الاخبار الطوال ط ١ القاهرة ١٩٦٠ ص ١١٧ .

(٦) السيرافي : المصدر السابق ص ٣٤ .

مياه الخليج العربي ، والبحر العربي إلى منطقة ملبار ، مادامت السفن الكبيرة متوفرة ، وتستطيع توفير الامان للسلع ، والحماية للتجار أكثر من السفن الصغيرة نفسها . وقد كانت هنالك نوعين من السفن تستخدم في التجارة بين الصين وبلاد العرب ، الاولى مصنوعة على شكل الراح مصفوفة ، تثقب من اطرافها لتدق فيها المسامير الخشبية ، وتشد بالياض النخيل ، ثم تطلّى قيعانها بزيت السمك ولها سارية واحدة ، ولا تستخدم المراسي الحديدية ، بل تستخدم الحبال في الارساء (١) .

وهذه السفن تلائم طبيعة بعض مواقع الخليج العربي والبحر الاحمر ، نظراً للمواصفات التي تمنع بها المياه العريية ، من حيث كثرة الصخور وضحالة المياه في بعض جهاتها ، وكذلك كثرة التعرجات والشعب المرجانية .

اما النوع الثاني من السفن فهي مراكب كبيرة ، كانت تستطيع اجتياز ما يجتازه غيرها من السفن الصغيرة ، من المضائق والمعرات ، كما ان المكوس المفروضة عليها ، كانت تبلغ عشرة اضعاف ما يؤخذ من السفن الاخرى ، وكانت لكبرها تثير اعجاب اهل خانقو (كانتون) في القرن الثامن الميلادي ، اذ تكون مرتفعة ، إلى حد يضطر إلى استخدام السلام للصعود إلى سطحها ، ولم يكن ربابتها من اهل الصين (٢) ، وكان يستخدم في بناء هذه السفن الحديد (٣) . وتكون هذه السفن على ثلاثة انواع الكبار منها تسمى الجنوك والمتوسط منها يسمى الزو ، اما الصغار فتسمى الككم ، ويوجد في السفن الكبيرة منها اثنا عشر قلعاً إلى حد ثلاثة قلع ، حيث تكون قلعها من قضبان الخيزران منسوجة كالحصر ، ولا تخفض هذه القلوع ابدأ ، بل تدور بحسب اتجاه الرياح ، واذا رسمت السفن تركت كما هي (٤) .

(١) ماركوبولو : المصدر السابق ص ٥٨ ، الحمارة : المصدر السابق ص ٤٥ ، حيث يذكر صالح الحمارة ان سفن الخليج ومراكب البصرة بيضاء لأنها تستخدم الشمع والنورة في طلاؤها .

(٢) متر : المصدر السابق ص ٣٢٤ ، الحمارة : المصدر السابق ص ٤٥ .

(٣) Mereland : The Ships of the Arabian Sea about 1500 A.D. (٣)  
J.R.A.S. 1939 p. 63

(٤) ابن بطوطة : المصدر السابق ص ٥٦٥ .

(ويخدم في المركب منها ألف رجل منهم البحرية ستمائة، ومنهم أربعمائة من المقاتلة، تكون فيهم الرماة واصحاب الدرنى والجرخية، وهم الذين يرمون بالنفط) (١) ويرجح بأن هذه المراكب التي يمرجدها فيها المقاتلة كانت تستخدم لحماية القوافل التجارية البحرية من قراصنة البحر لذا كان قراصنة البحر يحذرون هذه السفن (٢).

ويشير السعدي إلى ذلك فيقول : (فلا يطمع فيهم ويطمع في مواهم وفتال سفينتهم) (٣). كما كانت هنالك أنواعاً أخرى من السفن تتخذ لحماية القوافل البحرية، ومن هذه السفن الجاكر، وهي نوع من السفن التي كانت تجتاز إلى الصين، حيث كان يحمل معه (نعمسون رابياً، وخمسرون من المقاتلة الخبشة، وهم زعماء هذا البحر، وإذا كان بالمركب أحدٌ منهم تحاماه لصوص الطنود وكفارهم) (٤) أما العكبري (٥) فيقول مستوفياً ومجداً ويستدل عند القتال حتى لا ينال الجلائق شي من السهم والنجارة (٥). ويبدو ان العكبري كانت تنقل فيه صانع تجارية، او كان يتخذ للمناورة، للدفاع عن السفن التي تتعرض للهجوم.

وكانت السفن الكبيرة تلبق بها ثلاثة مراكب صغيرة (٦) لتقديم بعض الخدمات، التي قد يحتاجها المركب الكبير، وللملاحظة سلامته من العيوب، وكان نسم من السفن الكبيرة يصنع في مدينة الزيتون او بصين كلان وهي صين الصين، وتستخدم هذه السفن المجاذيف كوسيلة مساعدة لها في الابحار، وتكون هذه السفن الكبيرة حيث تتوفر فيها البيوت الخاصة للتجار بمطبخاتها، وكان البعض من البحرية يسكنون فيها مع اولادهم ويزرعون الخضار والبقول في احواض الخشب (٧).

(١) نفس المصدر : ص ٥٦٥ .

(٢) متر : المصدر السابق ص ٣٢١ .

(٣) السعدي : اخبار الزمان ص ٦٢ .

(٤) ابن بطوطة : المصدر السابق ص ٥٥٣ .

(٥) نفس المصدر : ص ٥٥٣ .

(٦) نفس المصدر : ص ٥٦٥ .

(٧) نفس المصدر : ص ٥٦٥ - ٥٦٦ .

ويلحق بهذه المراكب الكبيرة عدد من الغواصين ، لمعالجة الشقوق التي تحدث بها جراء ارتطامها بالصخور ، ويتزلون إلى الماء بعد ان يطنوا اجسامهم بالزيت ، ويسدون الثوب التي تحدث في المركب بالشمع (١) . وغالباً ما يكلف بهذا العمل العبيد (٢) . وكانت السفن التجارية تسير على نفس غرار القوافل ، لتوفر لنفسها الامان من جهة ، والمساعدة من جهة ثانية ، فنجد أن ابن بطوطة عندما أراد السفر إلى الصين ، وجد في ميناء قالقوت ١٣ جنكا صينياً (٣) . وكان هناك شخص مسؤول عن القافلة يسمى أمير المركب له هبة واحترام ( وإذا نزل إلى البر ، مشت الرماة والحبشة بالحرايب والسيوف والاطبال والأبواق والأنفار أمامه ، وإذا وصل إلى المنزل الذي يقيم فيه ركزوا رماحهم على جانبي بابه ، ولا يزالون كذلك مدة اقامته ) (٤) .

كما أن بعض السفن لا يملكها التجار أنفسهم ، بل كانت تؤجر لهم ، فعندما أراد ابن بطوطة السفر إلى الصين ، لم يفلح في اكتراء مصرية فيها سنداس ، لان معه بعض الجوارى ، لهذا نجده ينتقل إلى سفينة أخرى لان (تجار الصين قد اكتروا المصارى ذاهبين وراجعين) (٥) ، ويبدو من هذا النص بأن التجار لم تكن لهم ملكية السفن لهذا نجدهم يؤجرون بعض القواطع في السفن التجارية لاستخدامها ، ويتبين لنا من هذا النص أن بعض الناس كان يستخدم امواله في بناء المراكب وتأجيرها للمسافرين أوالتجار . ان السفن التي تمخر مياه البحر ، كانت دائماً بحاجة إلى أعمال الصيانة نتيجة تعرضها للمياه أو لارتطامها بالصخور ، لذا يرجح أن يكون هناك في المراكز التجارية المنتشرة على طول الطريق البحري ، مراكز للادامة حيث يتولى البعض من العمال مهنة تصليح السفن المعطوبة (ويقوم بأعمال الاصلاح في السفينة ملاحون فينوج ، يستطيعون الغرض في الماء وعيونهم مفتوحة) (٦) :

(١) متر : المصدر السابق ج ٢ ص ٣١٦ .

Filesi : op. cit. p. 22.

(٢)

(٣) ابن بطوطة : المصدر السابق ص ٥٦٦ (ميناء يقع في غرب الهند) . (Calicut)

(٤) نفس المصدر : ص ٥٦٦ .

(٥) نفس المصدر : ص ٥٦٦ .

(٦) الدوري : تاريخ ص ١٤٥ .

كما كانت في المراكب مسؤوليات موزعة على المراكب فمنهم الناخوذه وهو صاحب السفينة، والربان الذي هو صاحب سكان المراكب البحري، والاشتيايم اي رئيس الملاحين، والاولى اي كبير الملاحين، والملاح الذي هو العامل في السفينة، والكراني الذي هو كاتب المراكب، وكان يسجل ما يحمله المراكب، بالاضافة إلى تواجد عدد من الصناع والمقاتلة (١).

## ٢ - المراكز التجارية :

كان لابد للتجارة وللتجار من ان يتخذوا لهم محطات عبر طريقهم الطويل إلى الصين ، فكانت هذه المحطات بمثابة اماكن للراحة وللتموين يجد فيها التجار المسافرين احتياجاتهم بالاضافة إلى الهدوء والراحة، وكانت هذه المحطات منتشرة على طول الطرق البرية والبحرية، واهم هذه المراكز هي :-

### ١ - الابله :

وهي بلدة (على شاطئ دجلة البصرة العظمى (شط العرب)، في زاوية الخليج ، وهي اقدم من البصرة... وكانت الابله حينئذ مدينة فيها مسالح من قبل كسرى، وقائد (٢) : وكانت الابله مرفأ لسفن الصين والهند وعمان والبحرين وفارس (٣) . حيث كانت تتمتع بمركز تجاري مرموق (٤) وعندما فتحها المسلمون، وجدوا فيها سفناً صينية (٥)، وكانت توجد فيها فنارات لارشاد السفن، لمنع السفن من الارتطام بالصخور ليلا (٦)، ويقول البيروني عنها نقلاً عن احد التجار : (كنا في بعض المرات بالابله ، فقد اصلحنا شأن السفن إلى الصين) ، كما ان بعض التجار عاد من الصين اليها، وهو يحمل بضاعة قدر ثمنها عند البيع بـ ٧٠٠ دينار (٧).

(١) السعدي : المصدر السابق ص ٢٨٤ - ٢٨٦ .

(٢) ياقوت : المصدر السابق ج١ ص ٧٧ .

(٣) الدينوري : المصدر السابق ص ١١٧ .

(٤) Arnold : The Persian Gulf p. 68.

(٥) كراتشكوفسكي ، اغناطيوس : تاريخ الادب الجغرافي العربي ، ترجمة صلاح الدين عثمان ،

القسم الاول ، القاهرة مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر ١٩٦٣ ص ١٣٨ .

(٦) Arnold : op. cit. p. 59.

(٧) البيروني : الجماهر ص ٢٦٠ ، امل : المصدر السابق ص ٢٤٣ .

## ٢ - البصرة :

تقع في جنوب العراق وهي قاعدة الطرق (١) . وكان لها مركز تجاري جيد فكانت تأتيها السفن، وتضع حمولتها فيها، وهذا يعطي البصرة مكانة مرموقة في التجارة لما يدره مرور البضائع والسفن فيها من فوائد ، فعلى سبيل المثال قدرت حمولة احدى السفن القادمة من الصين والتي وصلت البصرة بـ ٥٠٠,٠٠٠ دينار (٢) .

## ٣ - عبادان :

(وهو تحت البصرة قرب البحر المالح ، فان دجلة اذا قاربت البحر انفردت فرقتين عند قرية تسمى المُحرزى، ففرقة يركب فيها إلى ناحية البحرين... وهي اليمنى ، فأما اليسرى فيركب فيها إلى سيراف... وعبادان في هذه الجزيرة التي بين النهرين فيها مشاهد ورباطات) (٣).

وكان في عبادان مركزاً لجباية العشور (رسوم المراكب) بالاضافة إلى وجود حامية لمكافحة القرصنة ، ووجود نقاط دلالة لتوجيه السفن للابتعاد عن المناطق الخطرة

ليلا (٤) :

## ٤ - سيراف :

(مدينة على ساحل الخليج العربي، كان فيها ميناء صالح لرسو السفن) (٥) . وفيها اسواق جيدة ، حتى فضلها بعض السكان على البصرة (وكانت حينئذ دهليز الصين دون عمان، وخزانة فارس وخراسان) (٦). وتم خلالها صادرات وواردات فارس، كما تقصدها المراكب من جميع البلاد وقد اعتبرت فرضة لبضائع الصين (٧) . حتى ان بضائع اليمن التي كانت تصدر إلى الصين ترسل من خلال مينائها، فاصبحت سيراف مركزاً لتجميع

(١) الحسين ، اسحق بن : كتاب آكام المرجان في ذكر المدائن المشهورة في كل مكان، مخطوطة مصورة في قسم التاريخ كلية الاداب - جامعة الموصل بدون رقم ص ١٥ .

(٢) Lombard : op. cit. p. 148.

(٣) ياقوت : المصدر السابق ٤ ص ٧٤ .

(٤) متز : المصدر السابق ج ٢ ص ٣٢٣ .

(٥) ياقوت : المصدر السابق مجلد ٣ ص ٢٩٤ - ٢٩٥ ، الادريسي : المصدر السابق ص ١٤٠

(٦) الشاري ، المتدسي : أحسن التقاسيم في معرفة الاقاليم ص ٤٢٦ .

(٧) Gray : op. cit. p. 13; Arnold : op. cit. p. 68.

(٨) متز : المصدر السابق ج ٢ ص ٣٢١ - ٣٢٢ .



السلع للميزات التي يتمتع بها موقعها من هدوء الموج وعمق المياه ، التي تفتقده الموانئ الأخرى (١) . وظلت سيراف تتمتع بهذا الموقع حتى دمرها زلزال عام ٣٦٦ م أو ٥٣٦٧ / ٩٧٧ م (٢) . وتقابل سيراف في موقعها الحالي مدينة طاهري Tahiri الواقعة في جنوب إيران (٣) .

#### ٥ - قيس (كيش) :

جزيرة في بحر عمان يبلغ محيطها اربعة فراسخ وتعتبر قيس مرفأً لجميع مراكب الهند وبر فارس (٤) . وكانت هذه الجزيرة في بداية الامر تابعة لميناء سيراف (٥) ، الا انه بعد حدوث الزلازل في سيراف اخذت مكانتها (٦) . بالاضافة إلى اتخاذ امير قيس ركن دولة خمارة تكئين سيراف مركزاً لبناء سفنه الحربية (٧) . وظلت قيس مركزاً تجارياً إلى المئة السادسة للهجرة (٨) قبل نشوء مدينة هرمز واتخاذها مركزاً تجارياً (٩) :

#### ٦ - دارين :

(وهي فرضة بالبحرين، يجلب اليها المسك من الهند، والنسبة اليها دارى) (١٠) . وكانت دارين من المراكز المهمة في صدر الاسلام، اشتهرت بالمسك الدارى ، وقد ضعف مركزها بانشاء مدينة البصرة (١١) :

(١) السبراني : المصدر السابق ص ٣٤ .

لسترانج : المصدر السابق ص ٢٩٤

(٢) E.I/I S.V. Kays ;

(٣) Arnold : op. cit. p. 58 .

(٤) ياقوت : المصدر السابق مجلد ٤ ص ٤٢٢ .

(٥) Arnold : op. cit. p. 96 .

(٦) E.I/II S.V. , Kays .

(٧) لسترانج : المصدر السابق ص ٢٩٤ .

(٨) لسترانج : المصدر السابق ص ٢٩٣ .

(٩) نفس المصدر : ص ٢٠ .

(١٠) ياقوت : المصدر السابق مجلد ٢ ص ٤٣٢ .

(١١) العمالي : صالح احمد : التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الاول الهجري

دار الطليعة بيروت ١٩٦٩ ص ٢٥٨ ، العاني ، عبد الرحمن عبد الكريم : عمان في

العصور الاسلامية الاولى ودور اهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي ، دار الحرية

بغداد ١٩٧٧ ص ١٧٢ - ١٧٣ .

## ٧ - صحار :

(أو هي قصبة عمان :::: وليس على بحر الصين بلد اجل منه ، عامرأهل ، حسن طيب ، نزه ذو يسار وتجار وفواكهه أجل من زبيد وصنعاء ... وهو دهليز الصين وخزانة الشرق والعراق ومعونة اليمن) (١) وتكثر في اسواقها مختلف السلع والبضائع الواردة من الصين ، باعتبارها مركزاً تجارياً مع الشرق ، بالاضافة إلى كونها مركزاً له اهميته في تجارة اليمن ، وبلغ طول مرسى مينائها فرسخاً في عرض فرسخاً ، وقد ضعف مركزها التجاري هذا بعد ان وجهت الخلافة العباسية حملات عسكرية ضدها ، كما اثرت عليها هجمات القرامطة ، فانتقلت اهميتها إلى ميناء هرمز (٢) : وذكرها ماركو بولو باسم اسكير ، وكان يصدر منها اللبان الابيض (٣) وكان فيها مركزاً لجمع العشور (٤) ، وذكرتها المدونات الصينية باسم yung man وونغ مان Wony man التي تشير إلى منطقة عمان (٥) :

## ٨ - هرمز :

(مدينة في البحر اليبهاخور ، وهي على ضفة ذلك البحر ، وهي على بر فارس ، وهي فرضة كرمان ، واليها ترفأ المراكب ، ومنها تنقل امتعة الهند إلى كرمان وسجستان وخراسان) (٦) ، وكانت مدينة رائجة التجارة (٧). وقد وصفها ماركو بولو في كتابه (٨) ،

## ٩ - صور و قلهاة :

وهما مدينتان على ساحل الخليج العربي ، وأكبر مدن عمان على ساحل هذا البحر ، وكان في قديم الزمان تسافر الناس في المراكب في البحر من فارس إلى الصين ، ثم انقطع

- (١) ياقوت : المصدر السابق مجلد ٣ ص ٣٩٣ - ٣٩٤ ، الادريسي : المصدر السابق ص ٦٨ .
- (٢) كرومان ادولف : صحار (دائرة المعارف الاسلامية) مجلد ١٤ ص ١٤٦ - ١٤٨ نشر طهران .
- (٣) ماركو بولو : المصدر السابق ص ٣٣٨ .
- (٤) الحمارة : المصدر السابق ص ٤٦ .
- (٥) زيادة : المصدر السابق ص ١٣٩ .
- (٦) ياقوت : المصدر السابق مجلد ٥ ص ٤٠٢ .
- (٧) لسترانج : المصدر السابق ص ١٩ .
- (٨) ماركو بولو : المصدر السابق ص ٥٨ - ٥٩ .

ذلك وسببه ان الخليج العربي مما تقابل جزيرة كيش ، واليها عامل جاير فصار يقطع الطريق على مراكب التجارة التي تمر من هناك ، فأضعف أهل تلك النواحي ، ولم يترك لهم مالا فلهذا قد انقطعت السفن من عمان وعادت إلى عدن (١). أما ياقوت الحموي فيذكر قلهاث دون ذكر صور فقال (قلهاث وهي مدينة بعمان على ساحل البحر اليها ترفأ أكثر سفن الهند) (٢) :

#### ١٠ - مرباط :

وهي فرضة مدينة ظفار ، وتتمتع مرباط بموقع طبيعي جعل منها ميناء صالحا لسفن السفن أفضل من ظفار ، وتبعد عن ظفار خمسة فراسخ (٣)، وقد عرف هذا الميناء لدى المؤرخين الصينيين باسم مولي با 莫里巴 Mu-Li-pa أو مولوبا Mo-Lo-pa أي مرباط (٤) :

#### ١١ - عدن :

من المراكز التجارية المعروفة على ساحل البحر العربي، وكانت تؤم هذا الميناء سفن الهند (٥) اضافة إلى سفن العراق والسند والصين والحبشة وفارس : الا ان هذا الميناء كان يتعرض لكثرة الامواج (٦) ونظراً لاهميتها التجارية فقد سميت بدهلير الصين (٧) :

#### ١٢ - زبيد :

(مدينة مشهورة باليمن احدثت ايام المأمون) (٨) ، وهي مدينة كبيرة كانت تضم التجار من الحجاز والحبشة ومصر، ويجلب اليها اهل الحبشة عبيدهم، كما تخرج منها ضروب الاناوية ومتاع الصين وغير ذلك (٩) :

- 
- (١) مجهول : كتاب عجائب البلدان مخطوط / مكتبة المتحف رقم ٢١٨١ تاريخ ص ١٧ - ١٨ .  
(٢) ياقوت : المصدر السابق مجلد ٤ ص ٣٩٣ . E.I/II S.V : KALHAT ;  
(٣) نفس المصدر : مجلد ٥ ص ٩٧ . Kua : op . cit . p. 25 ;  
(٤) رابع الخريطة في نهاية كتاب Kua : op . cit .  
(٥) ياقوت : المصدر السابق مجلد ٤ ص ٨٩ .  
(٦) امل : المصدر السابق ص ٢٥٣ .  
(٧) مجهول : مختصر النزعة للادريسي ص ٤٣ ، متر : المصدر السابق ص ٣٢١ .  
(٨) ياقوت : المصدر السابق مجلد ٣ ص ١٣٢ .  
(٩) مجهول : مختصر النزعة ص ٢٢ .

### ١٣ - جدة :

وهي ميناء مكة ومن موانئ البحر الاحمر المهمة (١)، وكانت تصلها السفن من سيراف، حيث تفرغ حمولتها بها لان سفن سيراف لا تستطيع الابحار شمالا إلى مصر، بل تحمل الامتعة بمراكب خاصة ببحر القلزم (٢) :

### ١٤ - عيذاب :

(وهي بليدة على ضفة بحر القلزم، وهي مرسى المراكب التي تقدم من عدن إلى الصعيد) (٣) وتعتبر عيذاب ميناء مهماً على الساحل الشرقي لافريقيا، فكانت محط انظار السفن القادمة من جنوب الجزيرة العربية وشرق افريقيا والصين (٤) :

### ١٥ - كولسم :

من المراكز التجارية في المحيط الهندي، وكان فيها مركزاً لجباية العشور، حيث كان حكامها يأخذون العشر عن العدد الذي يجمع من السواحل (٥) : وتقع على ساحل الهند الغربي :

### ١٦ - كاله :

من المراكز التجارية (وهي فرضه بالهند) (٦) وتقع في النصف من طريق الصين او نحو ذلك واليها تنتهي مراكب اهل الاسلام من السيرافيين والعنانيين... فيجتمعون مع من يرد من اهل الصين في مراكبهم (٧) :

### ١٧ - قابلقوط :

من المراكز التجارية التي كانت تنطاق منها السفن إلى بلاد الصين (٨) وتقع في غرب الهند على ساحل البحر :

(١) ياقوت : المصدر السابق مجلد ٢ ص ١١٤ .

(٢) حسن ، زكي محمد : الصين وفنون الاسلام دار الاثار العربية، القاهرة، مطبعة دار الكتب المصرية ١٩٣٧م ٥١٣٥٦ ص ١٣ .

(٣) ياقوت : المصدر السابق مجلد ٤ ص ١٧١ .

(٤) Goitein, Shelomo Dov. A mediterranean Society California (٤) 1967 p. 133 .

(٥) ياقوت : المصدر السابق مجلد ٣ ص ٤٤٧ .

(٦) نفس المصدر : مجلد ٤ ص ٤٧٨ .

(٧) المسعودي : المصدر السابق ج ١ ص ١٥٨ ، E.I/II.S.V:KALAH,

(٨) ابن بطوطة : المصدر السابق ص ٥٦٣ .

اما اهم مراكز الصين التجارية فهي : -

١ - انزيتون : ( تشوان - تشو )

وتعرف باسم تسو - تسونغ ، وتقع في اقليم فوكين (١) ، وقد استقر فيها المسلمون (٢) :

٢ - كانتون ( خانفو ) ( صين الصين ) :

وفي كانتون مرفأ عظيم وفيها اسواق للتجار الغرباء ، ويقصد هذه المدينة التجار  
الفرس والعرب (٣).

وقد عملت الحكومة الصينية في عام ١٩٩٩م على انشاء دواوين جديدة للتجارة في  
ثغري هانجشون ومانجشون ، اضافة إلى ماكان منتشرأ في الموانئ التجارية ، وذلك  
إجابة لطلب التجار الاجانب ، لتوفير اسباب الراحة لهم (٤).

اما اهم المراكز التجارية المنتشرة على الطرق البرية فهي : -

١ - اصبهان :

من المدن التي كانت تجتازها القوافل التجارية الذاهبة إلى الصين ، ( وهي مدينة  
مشهورة من اعلام المدن واعيانها ) (٥).

٢ - تبريز :

تقع مدينة تبريز في منطقة اذربيجان (٦) ( تقع الان في شمال غرب ايران ) وقد  
نشأت هذه المدينة في الفترة الاسلامية (٧) ، واصبحت مركزا من المراكز التجارية المهمة  
في الفترة المغولية (٨) حيث كانت تتفرع منها الطرق إلى بقية انحاء العالم الاسلامي .

(١) العاني ، نوري : العراق في العهد الجلايري ص ٣٦٠ .

(٢) متز : المصدر السابق ص ج ٣٢٦ .

(٣) العاني ، عبدالرحمن : المصدر السابق ص ٢٠١ .

(٤) متز : المصدر السابق ج ٢ ص ٣٢٦ .

(٥) ياقوت : المصدر السابق مجلد ١ ص ٢٠٦ .

(٦) Mustawfi, Hamd-Allah: Nuzhat Al Qulub, p. 62 ;

ياقوت : المصدر السابق مجلد ٢ ص ١٣ ، القزويني : آگار ص ٢٣٧ .

(٧) Ibid : pp. 78-79.

(٨) العاني ، نوري : المصدر السابق ص ٣٦٤ - ٣٦٥ .

### ٣- السلطانية :

أنشئت هذه المدينة في الفترة المغولية ، اذ بنيت في عهد ارغون خان ، وأكمل بناءها السلطان اولكاتيو ، وقد اتخذت عاصمة للدولة الايلخانية وكانت طرق المواصلات تتفرع منها باتجاه بقية انحاء الدولة (١) : وتقع مدينة السلطانية في منطقة اذربيجان في ايران في اقليم الجبال (٢) :

### ٤- بخارى :

من مدن ماوراء النهر ، وكانت تمر بها القوافل ، وقد اتخذتها الدولة السامانية عاصمة لها (٣) ، وللمدينة سبعة ابواب يفضي احدها إلى الصين ويسمى درب سمرقند (٤) :

### ٥- سمرقند :

وهي قصبة الصغد (٥) ، وكانت سمرقند مركزا تجاريا فيها اسواق في ربضها ، واهما باب في الشمال يفضي إلى الصين عرف بباب الصين ، وقد كانت سمرقند عاصمة السامانيين قبل ان ينقلوا عاصمتهم إلى بخارى (٦) .  
ويضاف إلى هذه المراكز البصرة وبغداد اللتين كانتا ملتقى طرق القوافل البرية والبحرية . فقد بنيت بغداد ايام الخليفة المنصور بين نهري دجلة والفرات وقد كان لاختيارها عوامل عدة منها موقعها الوسطي في طرق المواصلات حيث كانت تجلب لها الميرة من خراسان والهند والصين وديار ربيعة وارمينية واذربيجان (٧) :

Mustawfi : op. cit. pp. 61-62

- (١)
- (٢) لسترانج : المصدر السابق ص ٢٢٠ خارطة (٥) .
- (٣) ياقوت : المصدر السابق مجلد ١ ص ٣٥٣ .
- (٤) الاصطخري : المصدر السابق ص ١٧١-١٧٢ .
- (٥) ياقوت : المصدر السابق مجلد ٣ ص ٢٤٦ .
- (٦) الاصطخري : المصدر السابق ص ١٧٧-١٧٨ .
- (٧) القزويني آثار ص ٢٠٩ .