فصل‌نامه علمی ـ پژوهشی پژوهش‌نامهٔ تاریخ اسلام
سـال هفتم، شماره بیست و هشتم، زمستان ۱۳۹٦
صفحات ۲۷ – ٤۳

اقدامات و اهداف خلفای عباسی در توسعه کشتیرانی در رودخانه‌های عراق (۱۳۲-۲۳۲ق)[۱]

نعمت‌الله زکی پور[۲]
مجید شموسی مطلق[۳]

چکیده

خلفای عباسی که قرن‌ها بر سرزمین‌های اسلامی حکمرانی کردند، به توسـعه راه‌هـای آبی به‌ویژه در رودخانه‌ها توجه داشتند. در این میـان آنهـا از دو رودخانـه مهـم دجلـه و فرات در کشور عراق، استفاده‌های نظامی، تجاری و توریستی فراوانی می‌کردند و با حفر آبراهه‌ها، کانال‌های متعدد و برداشتن موانع در رودخانه‌های عراق، علاوه بر استفاده‌های تجاری، حمل‌ونقل کالاها و مواد غذای به پایتخت، در برابر هجوم مخالفان خلافت نیـز از آن‌ها بهره می‌بردند و از طریق آنها شورش‌های بزرگـی را سـرکوب کردنـد. پرسـش اصلی پژوهش این است که اقدامات خلفای عباسی در توسعه کشتیرانی چه بوده است؟ و خلفای عباسی از رونق کشتیرانی در رودخانه‌های عراق چه اهدافی را دنبال می‌کردند؟ این نوشتار با رویکرد توصیفی- تحلیلی از داده‌های تـاریخی نشـان مـی‌دهـد، خلفـای عباسی با درکی منطقی و معقول از نقش راه‌های آبی و رودخانه‌ای در تثبیـت و تحکـیم دستگاه خلافت، کمابیش از همهٔ ظرفیت‌های سیاسی، نظامی، اقتصـادی، کشـاورزی، و فرهنگی توسعهٔ این مسیرها بهره‌برداری کردند. مجموع این اقدامات افزایش درآمدها و عایدات حکومت، پیشرفت کشاورزی و زراعت، رونـق شهرنشـینی در شـهرهایی چـون بغداد، موصل، بصره، و ابلهٔ، ارتباط و تعامل با ملل دیگر، انتقال علوم و فنـون بـه مرکـز خلافت، و تقویت نیروی دریایی را در پی داشت.

کلیدواژه‌ها: تجارت دریایی، دجله، راه‌های آبی، فرات، عباسیان.

۱. فیش برداری مقاله از نسخه‌های عربی منابع تاریخی در کتابخانه دانشکده تاریخ بصره و کتابخانه تاریخ دانشگاه نجف در کشور عراق انجام گرفته است.

۲. استادیار گروه تاریخ دانشگاه یاسوج (نویسنده مسئول) nematzakpoor@yahho.com
۳. کارشناس ارشد تاریخ اسلام majid.sh4676@gmail.com

تاریخ دریافت : ۹٦/۱۰/۱۲ تاریخ پذیرش: ۹٦/۱۲/۲۰

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]
[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

مقدمه

در تعبیری عام، رودخانه‌ها را اولین مدارس دریانوردی خوانده‌اند که از طریق آن‌ها انسان‌ها توانستند فنون شنا و ورود به دریاها را یاد بگیرند. توجه به راه‌های دریای برای خلافت اسلامی نیز در نشر، توسعه، و انتقال فرهنگ به دیگر مناطق و سرزمین‌ها از الزامات و ضروریات بود. هرچند بیشترین ارتباط خلافت اسلامی با سرزمین‌های هم‌جوار از طریق مسیرهای خشکی صورت می‌گرفت، در دورهٔ امویان، به‌ویژه حکومت شاخهٔ مروانی آن، نشر و انتقال اسلام از مناطق هم‌جوار پا فراتر گذاشت و خلفای اموی، برای رفع موانع فتوحات، ازجمله دریاها و رودخانه‌ها، به کشتیرانی در آب‌ها هم توجه نشان دادند. خلفای اسلام برای گسترش جغرافیای خلافت، جنگ‌های دریای چندی با امپراتوری بیزانس در دریای مدیترانه، و با امپراتوری ساسانی در خلیج‌فارس داشتند و توانستند سیطره و تسلط خود را بر آب‌های خلیج‌فارس و بخشی از دریای مدیترانه تثبیت کنند. شمال آفریقا و منطقهٔ آندلس (اسپانیای امروزی) نیز از طریق راه دریای فتح شد. در این بین، خلفای عباسی تلاش‌های زیادی در ایجاد شبکهٔ راه‌های دریای و توسعهٔ کشتیرانی، به‌ویژه در رودخانه‌های عراق، داشتند و با رونق کشتیرانی تعاملات و ارتباطات با مناطق دور و نزدیک را تسهیل و هموار کردند و همین ارتباطات دستاوردهای فرهنگی، تجاری، و نظامی فراوان برای خلافت عباسی به همراه داشت. سرزمین عراق، به‌عنوان پایتخت خلافت عباسی، هم به دریا راه داشت و هم درون آن رودخانه‌های زیادی جاری بود و از این نظر، از اهمیت زیادی برای خلفای عباسی برخوردار بود. با وجود پژوهش‌های فراوان دربارهٔ خلافت عباسیان، این موضوع مهم، کمتر موردتوجه محققان قرار گرفته‌است. پژوهش حاضر، که از بررسی‌های تاریخ خُرد[1] به شمار می‌آید، در پی پاسخ‌گویی به این پرسش اساسی است که تلاش‌های خلفای عباسی (۱۳۲-۳۳٤) در توسعه و رونق کشتیرانی در رودخانه‌های عراق، چه نتایج و پیامدهای برای خلافتشان و نیز سرزمین عراق داشته‌است؟ فرض مقاله آن است که رونق و گسترش صنعت کشتیرانی، پیشرفت‌های قابل‌توجهی در حوزه‌های امنیتی،

1. Microhistory

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]
[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

اقتصادی، نظامی، و کشاورزی برای سرزمین عراق در عصر عباسی به دنبال داشت.

برخورداری از راه آبی و رودخانه‌ای از دلایل انتخاب بغداد، به‌عنوان تختگاه خلافت عباسی

خلیفهٔ اول عباسی، ابوالعباس سفاح (حک: ۱۳۲–۱۳۶)، پس از بیعت با وی، به منطقهٔ الأنبار، که مرکز تجاری مهمی در شرق فرات بود، نقل‌مکان کرد و آنجا را پایتخت خود قرار داد. بعد از سفاح، ابوجعفر منصور (حک: ۱۳۶–۱۵۸) خلیفه شد و پس از جلوس بر کرسی خلافت، به‌دنبال انتخاب مکانی به‌عنوان مرکز خلافت برآمد و ازاین‌رو، کنار فرات، بین کوفه و حیره، منطقه‌ای را برگزید و کاخی در آن بنا کرد که «هاشمیه» خوانده می‌شد. دلیل عمدهٔ انتخاب این محل، اهمیت رودخانهٔ فرات و شرایط مساعدش برای کشتیرانی بود. بعدها منصور، به علل مختلفی، از جمله نزدیکی به کوفه، که مرکز تشیع و بستر شورش‌ها به حساب می‌آمد، هاشمیه و مرکز خلافتش را ترک کرد. وی مکانی در کنارهٔ دجله برگزید که برای ساخت دارالخلافه در آن لازم بود شرایط مناسب، ازجمله زیرساخت‌های اقتصادی‌اش را، تدارک ببیند. منصور عباسی تمام تلاش خود را در فراهم آوردن امکانات زیرساختی و رفاهی این منطقه به کار گرفت که از جملهٔ آن، ایجاد راه‌هایی ارتباطی بود که شامل مسیرهای آبی دجله و دیگر رودخانه‌های متصل به منطقه نیز می‌شد. این‌چنین بود که بغداد پایه‌گذاری و به شهری بزرگ و باعظمت بدل شد. به‌گفتهٔ یعقوبی (۱۰–۱۱)، بغداد شهری بوده‌است «که از تمام نقاط دنیا، کشتی‌ها به سمت آن در حرکت بودند و هرآنچه از بصره، ابلهٔ، اهواز، فارس، عمان، و یمامه و بحرین به‌وسیلهٔ کشتی‌ها حمل می‌شد، در بغداد تخلیه می‌شد و کشتی‌ها از بغداد به دیگر مناطق، در رودخانه در حرکت بودند. همچنین آنچه از موصل و سرزمین ربیعه و آذربایجان و ارمنستان به‌وسیلهٔ کشتی‌ها در دجله حمل می‌شد و آنچه از سرزمین مضر و رقّهٔ و شام و ثغور و مصر و مغرب در فرات با کشتی حمل می‌شد، در بغداد خالی می‌شد». مسیرهای کشتیرانی، بغداد را به دیگر نقاط و شهرهای عراق و سرزمین‌های اطراف آن متصل، و آن را به بازار بزرگی تبدیل کرده بود (نک. ابن‌فقیه، ٤٧). گفته شده مردم بغداد در ستایش منصور عباسی، به وی می‌گفتند که کشتی‌ها با بارهای مواد

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]

[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

غذایی و کالاها از راه فرات، و کاروان‌هایی از مصر، شام، و بادیه و همچنین کالاهای چین و روم از راه دریا، به عراق و از راه دجله، به سمت او می‌آیند (مقدسی، ۱۰۷). همچنین به او می‌گفتند که ای امیرالمؤمنین، مواد غذایی از راه فرات به‌دست تو می‌رسد (طبری، ٦١٩/٧). بنا به همین اهمیت رودخانه‌های عراق، که شبکه‌های اصلی مواصلاتی آن را شکل می‌دادند، هم بود که منصور عباسی تصمیم گرفت آنجا را به‌عنوان پایتخت و مرکز خلافت خود انتخاب کند و نظر به همین‌ها بود که می‌گفت اهمیت این منطقه از دید پادشاهان دوران جاهلیت و خلفای اسلامی قبل از وی، پنهان بوده‌است (نک. یعقوبی، ۱۰).

ایجاد آبراهه‌ها و کانال‌ها در رودخانه‌ها

عباسیان فواید مهم و بسیار رودخانه‌ها را درک کرده بودند. ازجمله، منصور و دیگر خلفای عباسی به ظرفیت درآمدی راه‌های مواصلاتی رودخانه‌ها توجه وافر نشان دادند؛ این مسیرها فعالیت‌های تجاری بین بغداد و دیگر شهرهای عراق را تسهیل می‌کردند و به‌نوعی، از منابع درآمدی به‌شمار می‌آمدند (ابن‌تغردی‌بردی، ٤٥/١). دجله و فرات و رودهای فراوانی که از آن دو منشعب می‌شدند، به عباسیان امکان می‌داد تا با حفر کانال ها و آبراهه‌های فراوان، با سرزمین‌های اطراف ارتباط برقرار کنند. مقدار آب فرات از آب دجله کمی بیشتر بود و به همین دلیل، کشتی‌ها می‌توانستند در رودخانه‌های فرعی و منشعب از فرات آسان‌تر به سمت مشرق رفت‌وآمد کنند (متز، ٣٩٤/٢).

از مهم‌ترین و معروف‌ترین رودخانه‌هایی که عباسیان حفر کردند، رود عیسی بود که امیر عیسی بن علی در منطقهٔ الأنبار، در شمال غرب بغداد، انشعابش داد (سهراب، ۱۳۲–۱۳۳). رود دیگری به‌نام «صرصر»، که در قسمت بالادست مدائن، در نزدیکی بغداد، به دجله متصل می‌شود نیز توسط عباسیان حفر شد (متز، ٤٢٨/٢). رودخانهٔ «ملک» نیز، که در پایین‌دست مدائن و در نزدیکی بغداد به دجله منتهی می‌شد، چنین بود (یعقوبی، ٢٤٢). عباسیان فقط به حفر کانال‌ها و آبراهه‌ها در مناطق نزدیک پایتخت اکتفا نکردند، بلکه در مناطق دوردست هم، با ایجاد کانال‌ها و آبراهه‌های کوچک و بزرگ، رودخانه‌های عراق را به هم پیوند دادند. اصطخری، جغرافی‌نگار مشهور، به این مهم اشاره داشته و گفته‌است: «بین بغداد و کوفه سرزمین به‌هم‌پیوسته و یک‌پارچه‌ای

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]
[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

وجود دارد که رودهایی از فرات آن را می‌شکافند و کشتی‌ها در آن‌ها، در رفت‌وآمدند» (اصطخری، ۵۹).

رودخانهٔ مهم دیگری که عباسیان به حفر آن اهتمام ورزیدند، «ابوالأسد»، در منطقهٔ بطائح، است که ابوالأسد، فرماندهٔ نیروهای عباسی در دورهٔ منصور، آن را منشعب کرد و توسعه داد. حفر آن برای رفع مشکل تردد کشتی‌ها در آبراهه‌های تنگ و باریک منطقهٔ بطائح بود. در دورهٔ خلافت مهدی (۱۵۹–۱۶۹) نیز، رود «صله»، به‌دستور وی، حفر شد (بلاذری، ۲۹۷). این رودخانه در جنوب واسط قرار داشت و دلیل نام‌گذاری‌اش این بود که مهدی عباسی می‌خواست درآمد حاصل از آن را به خانوادهٔ خود و دیگر نزدیکان خاندان خلیفه، به‌عنوان صله، اعطا کند (طبری، ۱۶۷/۸). در دورهٔ هارون‌الرشید (خلافت: ۱۷۰–۱۹۳)، رودخانهٔ «قاطول» حفر شد که مبلغ هزارهزار درهم (یک‌میلیون)، برای ایجاد آن هزینه شد. از آنجا که این رودخانه اراضی سپاهیان را سیراب می‌کرد، به رود الجند (سربازان) هم معروف بود (بلاذری، ۲۹۱).

عباسیان هزینه‌های حفر کانال‌ها و آبراهه‌ها و لایروبی آن‌ها را از بیت‌المال می پرداختند (صابی، ۴۰). ابویوسف تأکید کرده که حکومت باید هزینه‌های حفر رودها و ایجاد سدها و ساخت سواحل کناری رودهای بزرگ، همچون دجله و فرات، و مسئولیت تعمیر و ترمیم آنها را بپذیرد. همچنین اشارت داشته که هارون‌الرشید مردی خبره و معتمد را به میان مردم فرستاده تا نیازهای آن‌ها به منابع آبی را بررسی و تحقیق کند (ابویوسف، ۱۱۸). جالب آنکه خلفای عباسی گاهی برای تأمین نیروهای متخصص در پروژه‌های ایجاد کانال‌ها و سدها، افرادی را از چین، که به مهندسان آب معروف بودند، استخدام می‌کردند (جاحظ، ۲۶).

اهمیت ارتباطی رودخانه‌ها نزد خلفای عباسی

کثرت راه‌های آبی مواصلاتی از زمینه‌های توسعه و رونق شهرها به‌حساب می‌آید، زیراکه همواره ارتباط با دیگر مناطق و کشورها زمینه‌ساز آشنایی با علوم، فنون، و فرهنگ‌های آن سرزمین‌ها و از ضروریات پیشرفت بوده‌است (نک. سلمان، ۱۲۲). به‌دلیل ارتباط تنگاتنگ حوزه‌های اقتصادی و نظامی در هر نظام سیاسی و حکومتی، توجه به بخش اقتصادی و درآمدزا، موردتوجه مضاعف حکومت‌ها بوده‌است. عباسیان

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]
[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

نیز گاه به‌دلایل نظامی، مکان‌هایی را برای استقرار خلافت خـود انتخـاب مـی‌کردنـد و تمام تلاش خود را به کار می‌بستند تا آن محل را از لحاظ اقتصادی کارآمد کنند. بـرای نمونه انگیزهٔ معتصم، خلیفهٔ عباسی (خلافت: ۲۱۸–۲۲۷)، از انتخاب شهر سامرا به‌عنوان مرکز خلافت، بیشتر نظامی بوده‌است چراکه وی قصـد داشـت آنجـا را مرکـز اسـتقرار سپاهیانش قرار دهد (مسعودی، ٤٦٦/٣). درعین‌حال، وی از ظرفیت‌هـای اقتصـادی آن شهر نیز غافل نبود و به ساخت لنگرگاه و اسکله در کنار دجله در سامرا اهتمام ورزیـد و در آن، خیابان‌های بزرگی ساخت که به اسکله و لنگرگاه منتهـی مـی‌شـدند. در ایـن لنگرگاه، کشتی‌های رسیده از مناطق مختلف پهلو می‌گرفتنـد و همـین باعـث رونـق و رونق تجارت و اقتصاد سامرا شد (یعقوبی، ۳۰).

افزون‌براین، رودخانه‌های عراق در ایجاد ارتباط بین شهرهای بزرگـی چـون بغـداد، بصره، و کوفه بسیار نقش داشتند و به‌علاوه ارتبـاط ایـن منـاطق بـا روسـتاهای دور و نزدیک و هماهنگی و انسجام شهرهای بزرگ و روستاها و قرابت فرهنگی و اجتمـاعی بین جوامع آنها را نیز میسر می‌کردند. دربارهٔ حرکت کشتی‌ها بـین شـهرها و روسـتاها، ابن‌رسته (۸۹) آورده‌است: «کشتی‌ها در راستای دجله به حرکت درمی‌آمدنـد و سـپس، وارد منطقهٔ بطائح می‌شدند و از آبراهه‌های هور، که پر از نیزار بود، عبور می‌کردنـد تـا به رود ابوالأسد می‌رسیدند و از آنجا، به سرریز دجله در بصره و از آن وارد رود معقـل می‌شدند و از راه عبادان [آبادان] و از مسیر رودخانهٔ ابلهٔ به خلیج فارس می‌رفتند».

تأمین امنیت رودخانه‌ها

حرکت کشتی‌ها در راه‌های پرخطر رودخانه‌ها به امکانات امنیتی و تشـکیلاتی بـرای حراست آن‌ها نیاز داشت. عباسیان برای حفاظت از ایـن کشـتی‌هـا، کالاهـای آن‌هـا، و بارهای مسافران از خطر راهزنان و دزدان، تمهیدات تأمینی چندی بـه کـار مـی‌بسـتند. به‌خصوص در منطقهٔ بطائح، که شامل کمینگاه‌های طبیعی فراوانی می‌شـد، راهبردهـایی برای مقابله با دزدان اتخاذ کردند. به‌گفتهٔ ابن‌رسته (۱٦۱)، «عباسیان برای تـأمین امنیـت مسافران در رودخانه‌ها، پاسگاه‌هایی میان نی‌زارهای فراوان بطائح ساختند، چراکه راه‌ها در آنجا، باریکه و شامل کوچه‌های میان نی‌زارها بود که راهزنان مـی‌توانسـتند در آنهـا، کمین کنند. مکان‌هایی نیز، مانند دکان‌های کوچک محلی، برای پاسداری از قـایق‌هـا و

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]
[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

کشتی‌های در تردد، ساختند و در هریک، پنج نفر مسلح قرار دادند که مسئول حراست بودند. آن مکان‌ها را، برای حفظ سربازان از نیش پشه‌ها، به‌صورت کندوی زنبور و بی‌پنجره می‌ساختند تا پشه‌ها به آنها نفوذ نکنند». در ورودی‌های رودخانه‌ها نیز محل هایی برای حراست ساخته بودند که از ورود کشتی‌ها و قایق‌های مشکوک جلوگیری می‌کردند؛ برای نمونه، در دهانه‌های رودخانهٔ ابلهٔ در آبادان، از این محل‌های حراستی ساخته بودند (همان‌جا).

رفع موانع طبیعی در رودخانه‌ها

عباسیان با اتصال رودخانه و دریا و رفع موانع حرکت کشتی‌ها و تسهیل عبور و مرور آن‌ها در رودخانه‌های متصل به دریا، کشتیرانی رودخانه‌ای را گسترش دادند. هرچند ارتباط رودخانه با دریا تبعاتی هم در پی داشت؛ ازجمله اینکه آب دریاها به‌واسطهٔ مَد، وارد رودخانه‌ها می‌شد یا امواج دریا، در دهانهٔ رودخانه‌هایی که به دریا می‌ریختند، با تشکیل «خور»های خطرناک، در فعالیت کشتی‌ها اختلال ایجاد می‌کرد. به‌گفتهٔ اصطخری (۵۷)، «در جایی از رود ابلهٔ، خور بسیار بزرگی وجود دارد که چه‌بسا کشتی‌هایی که در دریاها و دیگر رودخانه‌ها در امان بوده‌اند، در این خور گرفتار و غرق شده‌اند». گاهی کشتی‌ها در این خورها چندین روز گرفتار می‌ماندند تا نجات یابند یا غرق شوند (نک. ابن‌حوقل، ۲۳۷). مؤلف *صورة الارض* از شیوه‌های اتخاذی عباسیان در رفع مشکل خورها، که از موانع طبیعی کشتیرانی در رودخانه‌ها بوده، گزارش‌هایی آورده‌است. برای مثال گفته که زنان بنی‌العباس قایق‌هایی می‌خریدند و آن‌ها را از سنگ‌های بزرگ پُر می‌کردند و درون خور، رها می‌ساختند تا در گرداب آن غرق شوند و به این ترفند، خورهای گرداب‌خیز را پُر می‌کردند (همان، ۲۳۷). به‌این‌ترتیب، افزون بر مقامات و مسئولان حکومتی، مردم عادی نیز در رفع موانع کشتیرانی در رودخانه‌ها می‌کوشیدند و چه‌بسا متمولان و ثروتمندان هم در رفع این موانع و کمک به تسهیل تجارت و بازرگانی از طریق مسیرهای آبی و دریایی مشارکت داشتند (نک. عسکری، ۹۱).

خلفای عباسی برای لایروبی رودخانه‌ها هم تمهیداتی داشتند و با برطرف کردن گِل‌ولای بستر رودها، از به گِل نشستن کشتی‌ها مانع می‌شدند. در ورودی‌های شط

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]
[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

العرب در خلیج بصره، گِل‌ولای و رسوبات فراوانی وجود داشت که باعث می‌شد کشتی‌های بزرگ به کف رودخانه برخورد کنند و افزون بر خسارت‌های مالی، مسافرانشان نیز در خطر غرق قرار گیرند. مقدسی (۲٦) آورده که از هر چهل نفر مسافری که از آن مناطق عبور می‌کردند، تنها یک نفر به‌سلامت بازمی‌گشت. در مقابله با این تهدیدها و برای دور کردن کشتی‌ها از این خطر، برای مثال بین ابلهٔ و عبادان (آبادان)، چراغ‌هایی برای هشدار و راهنمایی روشن می‌کردند (مسعودی، ۱۲۱/۱). جهانگرد معروف، ناصرخسرو (۱۵۱)، در شرح این چراغ‌ها آورده که در چهار ستون و از چوب ساج ساخته می‌شدند. به‌شکل منجنیق بودند و قاعدهٔ مربع‌شکل داشتند و از بالا به‌صورت تُنگ ساخته شده بودند. از سطح دریا، چهل ذراع ارتفاع داشتند و قسمت بالایشان از سنگ و خشت پخته بود که روی عمودهای چوبی سوار می‌شد و نگهبانان در آنجا می‌ایستادند (ناصرخسرو، ۱۵۱). از نظر ناصرخسرو، این مکان‌ها به دو دلیل ساخته می‌شد؛ یکی آنکه محل انباشت گل‌ولای را به کشتی‌ها نشان بدهد تا به آن نزدیک نشوند. به این منظور، معمولاً چراغ‌ها را در دهانهٔ رودخانه‌ها و ابتدای محل اتصال رودخانه به دریا می‌ساختند و آنها را شب‌ها روشن می‌کردند و درون شیشه قرار می‌دادند تا وزش باد، خاموششان نکند و ملوانان از دور آنها را ببینند و جانب احتیاط در پیش بگیرند. دیگر آنکه ملوانان، به‌راهنمایی این چراغ‌ها، راه درست را تشخیص دهند و همچنین بتوانند راهزنان و دزدان را ببینند و در فرصت مناسب، مسیر کشتی را تغییر دهند (همان‌جا).

این تدابیر کشتی‌هایی را که از طریق دجله به بغداد، مرکز بزرگ تجاری آن زمان، می‌رفتند، حفظ می‌کرد. عباسیان، راه‌های رودخانه‌ای را به بخش‌هایی تقسیم و برای راهنمایی، ستون‌هایی چوبی با نام رودخانه، شهر، و روستاهای مسیر در حاشیه نصب کرده بودند. ابن‌حوقل (۲۳۷) دربارهٔ این تابلونوشته‌ها گفته‌است: «آن‌ها [علائم] را به‌شکل صلیب ساخته بودند. این علامت‌ها از کنار دریا نصب شده بودند و تا بغداد ادامه داشتند. در بعضی جاها، بیش از یک علامت قرار می‌دادند. به‌خصوص در منطقهٔ بطائح، که سمت راست بصره واقع شده‌است. اسامی روستاهای اطراف بر آنها نوشته شده بود و مشاغل، حرفه‌ها، و صنایعی که در آنجاها رواج داشت، بر تابلوها نگاشته

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]
[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

می‌شد». این علامت‌ها کشتی‌ها را از مناطق کم‌عمق و پُرگِل‌ولای و رسوبات نیز آگاه می‌کردند. از دیگر اقدامات عباسیان در رونق کشتیرانی رودخانه‌ای، قرار دادن مقیاس‌هایی در حاشیهٔ رودها برای آگاهی از مقدار حجم آب رودخانه‌ها در طول فصول مختلف سال بود. در ۲۹۳، در دو طرف دجله، مقیاسی به‌طول ۲۵ ذراع قرار داده بودند و در فاصلهٔ هر پنج ذراع از آن، صفحه‌ای مربع نصب کرده بودند که مقدار آب اضافه‌شده بر آن نگاشته می‌شد (ابن‌جوزی، ٥٧/٦).

برای دفع خطر سیلاب، گاهی پل‌ها را تخریب می‌کردند. کاهش میزان آب رودخانه ها هم از دیگر موانع حرکت کشتی‌ها بود. هنگام پایین رفتن آب رودخانه‌ها، حمل بار یا تخلیهٔ آن دشوار می‌شد و برای حل این معضل، پله‌هایی سنگی در کناره‌های رودخانه ها می‌ساختند تا بتوانند به رودخانه‌ای که آب آن پایین رفته بود، بروند و کالاها را انتقال دهند یا کشتی‌ها را باربندی کنند. گاهی برای ساخت این پله‌ها در کناره‌های رودخانه ها، مبالغ هنگفتی صرف می‌شد و برای نمونه، پله‌هایی که در حاشیهٔ رود ابلهٔ ساخته بودند، چنین بود (نک. ناصرخسرو، ۱۵۷).

رفع موانع انسانی

از دیگر تدبیرات خلفای عباسی در رونق تجارت از طریق مسیرهای آبی، اقدامات تضمین‌کننده‌ای بود که امنیت کشتی‌ها را در مقابله با تهاجمات دزدان دریای و رودخانه‌ای تأمین می‌کرد. ازجمله در مواقع شورش‌های سیاسی و درگیری‌های نظامی، گاهی کشتی‌های پشتیبانی نظامی مسلحی با کشتی‌های تجاری همراه می‌کردند (طبری، ٤٧٨/٩). گاهی در این مواقع، حراست از کشتی‌ها و قایق‌ها به نگهبانان اجیری واگذار می‌شد (ابن‌عبدربه، ٢٠٨/٦). ابن‌اثیر (٢١٢/٧)، با اشاره به شورش زنگیان، آورده‌است که در ۲۵۵، زنگیان به محلی که در آنجا ۱۹۰۰ کشتی وجود داشته، حمله کرده‌اند و شماری از نیروهای عباسی، به حراست و حمایت از آن‌ها پرداخته‌اند.

در دورهٔ عباسی، برای توسعهٔ تجارت در مسیرهای آبی، در مورد عوارض و مالیات های فعالیت‌های کشتیرانی، که امروزه از آن‌ها به عوارض گمرکی تعبیر می‌شود، تسهیلات و تسامحاتی در نظر گرفته می‌شد. برای اخذ این‌گونه مالیات‌ها، مکان‌ها و مراکزی با عنوان اسکله و لنگرگاه ایجاد شده بود که عبارت بود از زنجیرها یا طناب

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]

[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

هایی که بر عرض رودخانه می‌بستند و با آنها، کشتی‌ها را متوقف می‌ساختند. ازجمله در دجله، برای اخذ عوارض از کشتی‌هایی که وارد یا خارج می‌شدند، چنین ایستگاهی وجود داشت (نک. ابن‌رسته، ۱۵۸). عوارض و مالیات‌ها مطابق دستورهایی که از مرکز به این ایستگاه‌ها ابلاغ می‌شد، اخذ می‌شد. از تاجران مسلمان در طول سال، یک‌چهارم از یک‌دهم مال‌التجارهٔ آن‌ها را به‌عنوان مالیات می‌گرفتند و از تاجران اهل ذمه، یک‌دوم از یک‌دهم مال‌التجاره را. تاجرانی هم که از دارالحرب و سرزمین‌های غیرمسلمان اطراف می‌آمدند، یک‌دهم مال‌التجاره مالیات می‌پرداختند، زیرا در ممالک آنها نیز همین مقدار از تاجران مسلمان گرفته می‌شد (قدامه، ۲٤۱-۲٤۲). بر طبق شریعت اسلام، یک‌دهم اموال را فقط یک‌بار در سال اخذ می‌کردند، حتی اگر تاجر بارها با مال‌التجارهٔ خود از محل عوارض عبور می‌کرد، مگر اینکه مال‌التجارهٔ وی به حد نصاب قانونی، یعنی ۲۰ دینار یا ۲۰۰ درهم، می‌رسید (ابویوسف، ۱۳٤). عباسیان برای اخذ این مالیات‌ها، که از منابع مهم درآمدی‌شان به شمار می‌آمد، شیوه‌هایی برگزیده بودند که مبالغ پرداختی از هرگونه دستبرد در امان باشد و به‌راحتی به خزانهٔ خلافت انتقال یابد (ابن‌آدم، ۲٤۱). تاجران، در قبال پرداخت عوارض و مالیات، ورقهٔ پرداخت عوارض دریافت می‌کردند و به‌مدت یک سال، از پرداخت دوبارهٔ مالیات معاف بودند (اوسی، ۳۱). با توجه به رونق تجارت و حمل‌ونقل در مسیرهای آبی در این دوره و حجم کالاهای مبادلاتی، عوارض یادشده ثروت فراوانی را عاید خلافت عباسی می‌کرد و افزون‌برآن، این تجارت‌ها معیشت مردمان بومی مناطق بین مسیر را هم بهبود بخشیده بود. چنان‌که شمار کشتی‌ها و لنج‌هایی که در دجله رفت‌وآمد می‌کردند، در سرشماری زمان خلافت معتمد (۲۵٦-۲۷۹)، سی‌هزار عدد گزارش شد و درآمدی که از آن‌ها حاصل می‌شد، بالغ بر نودهزار درهم در روز بود (خطیب بغدادی، ۱۱۷/۱).

ساخت پل‌ها و گذرگاه‌ها بر رودخانه‌ها

با ساخت بغداد، ضروری بود که دو طرف شرقی و غربی دجله در بغداد، به‌وسیلهٔ پل‌ها و گذرگاه‌ها به هم مرتبط شوند. رودخانه‌ها و کانال‌هایی هم که از دجله منشعب می‌شدند، نیاز به گذرگاه‌ها بودند. عباسیان، افزون بر پل‌ها و گذرگاه‌های کوچک و بزرگی که بر این رود ایجاد کردند، پل‌های متحرکی هم ساخته بودند که در مواقع

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]
[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

ضرورت، به کار می‌آمدند. برخی از این پل‌های متحرک شبیه پل‌های شناور امروزی بود و برخی از آنها نیز درواقع، شامل مجموعه‌ای از کشتی‌های کوچک و قایق‌ها می‌شدند که برای تسهیل عبور از آن‌ها، با تخته‌هایی چوبی پوشیده شده بودند (قلقشندی، ٣٣٣/٤). قابلیت جابه‌جایی این پل‌ها به کشتی‌ها امکان می‌داد از میانشان بگذرند. برای مثال، در قسمت شرقی دجله در بغداد، پل‌های متحرکی از قایق‌ها و کشتی‌ها وجود داشتند که هنگام ضرورت، جابه‌جا می‌شدند (متز، ٣٩٩/٢). این پل‌ها در دیگر شهرهای عراق، همچون واسط، نیز ساخته و به کار گرفته می‌شدند (نک. مقدسی، ١٠٦). پل‌ها فقط روی رودخانه‌های با عرض زیاد، همانند دجله و فرات و برخی شعبه‌های آن‌ها، که اتصال دو طرفشان به‌آسانی ممکن نبود، بسته می‌شدند. طبیعتاً ساختشان نیز نیازمند هزینه و تجهیزات فراوان بود. در گزارشی از بلاذری (٢٨٥) دربارهٔ خالد قسری، والی عراق در زمان هشام بن عبدالملک اموی، آمده‌است که در سال ١٠٥، خالد از هشام درخواست کرد گذرگاهی روی دجله بسازد، اما هشام در پاسخ به درخواست او نوشت که «اگر این امکان وجود داشت، پارس‌ها قبل از ما، آن را ساخته بودند، ولی اگر گمان می‌کنی که امکان‌پذیر است، آن را بساز». خالد آغاز به کار کرد و هزینهٔ هنگفتی صرف ساخت شد، اما پس از آن، آب، پل را از بین برد و هشام هم وی را جریمه کرد.

معمولاً پل‌های بزرگ در شهرهای بزرگ، که جمعیت فراوانی روزانه می‌بایست از آنها عبور می‌کردند، ساخته می‌شدند و نه در روستاها و مناطق دوردست و دور از مراکز شهری. در سال ١٥٧، ابوجعفر منصور، به ساخت پلی بر دجله دستور داد (ابن‌عماد، ٢٤١/١) و بعد از آن هم به ساخت سه پل دیگر، که یکی از آن‌ها برای عبورومرور زنان و دو تای دیگر، برای خود و همراهانش بود (بغدادی، ١١٥/١). خلیفه مهدی نیز دو پل در پایین‌دست بغداد ساخت و هارون‌الرشید نیز دو پل، در دروازهٔ شماسیهٔ بغداد بنا کرد (همان‌جا). تا زمان مأمون (خلافت: ١٩٨–٢١٨)، تنها یکی از این پل‌ها خراب شده بود (همان، ١١٥/١–١١٦).

عباسیان به ترمیم و مرمت پل‌ها نیز پیشرفت اهمیت می‌دادند و برای مثال، با اختصاص بودجه‌هایی از بیت‌المال، پل‌های متحرک را در بازه‌هایی زمانی، با طناب‌های

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]
[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

محکم و نو ترمیم می‌کردند تا موجب اخلال در عبورومرور مردم و نیز کشتی‌ها نشوند (صابی، ٢٦). کشتی‌های هم که خراب می‌شدند، به بیرون از آب منتقل می‌شدند تا مانع حرکت دیگر کشتی‌ها نباشند. ملوانان در دجله، روش خاصی برای انتقال چنین کشتی‌هایی داشتند و طناب‌هایی را که به قرقره‌هایی در ساحل بسته شده بودند، به دور کشتی می‌بستند و آنها را به ساحل می‌کشیدند (متز، ٣٩٩/٢).

پل‌ها هم، مانند مسیرها و کشتی‌ها، اغلب حراست و نگهبانی می‌شدند (یعقوبی، ٢٠–٢١). رئیس شرطه، که به وی «صاحب» هم گفته می‌شد، مسئول این حراست و امنیت بود (طبری، ١٨١/٩). سندی بن شاهک، صاحب پل در زمان هارون‌الرشید، جایگاهی در ابتدای پل در قسمت غربی داشت که متخلفان و جنایتکاران را در آنجا مجازات می‌کرد. معمول بود که صاحبان شرطه شب‌ها هم در اتاق‌های خاص محل خدمتشان بمانند (ابن‌طیفور، ٣٨، ٩٩). صاحب پل افرادی را برای مراقبت و حراست از پل‌ها و بازرسی آنها و باز کردن موانع جانبی‌شان هنگام عبور کشتی‌ها، تعیین می‌کرد (مقدسی، ١١٨). همچنین از عبورومرور مردم از رودخانه‌ها، هنگام سیلاب‌ها و طوفان‌ها و گردبادها، به‌علت خطراتی که برای مردم داشت، جلوگیری می‌کرد (ابن‌جوزی، ٢٧).

عباسیان پل‌ها را از سنگ و گچ و آجر، به‌صورت قوسی‌شکل و کمانی می‌ساختند (غالب، ٣١٩). برخی از پل‌ها تکیه‌گاه‌ها و ستون‌هایی در آب داشتند، همانند پلی که در روستای دِمِما، بر دهانهٔ رود عیسی، نزدیک به محل اتصال با فرات، ساخته شده بود؛ این پل بر ستون‌هایی با پنج دروازه، که یکی از آن‌ها بزرگ و چهار تای دیگر کوچک بودند، قرار داشت و در اواخر قرن سوم مرمت شد. دروازهٔ بزرگ آن ٢٢ ذراع و دروازه های کوچکش هشت ذراع پهنا داشتند و این برای آن بود که کشتی‌ها بتوانند از بینشان عبور کنند (صابی، ١٨٩–١٩٠). در روستاها نیز، به‌روشی ساده‌تر، از نی و گِل و خاک، پل می‌ساختند (مسکویه، ٤٠٦/٦). خلفای عباسی به اهمیت نظامی پل‌ها و گذرگاه‌ها و کاربردهای پیش‌گیرنده یا پیش‌بَرندهٔ آنها در جنگ‌ها واقف بودند و ازاین‌رو، بعضاً جایگاه‌هایی برای حراست از آنها تدارک می‌دیدند یا مأمورانی را در چادرهایی کنار پل‌ها موظف به مراقبت از آنها می‌کردند (ابن‌خلدون، ٣٤٧/١). مسئولانی که به این مهم، موظف می‌شدند و گاه به آن‌ها «صاحب» گذرگاه گفته می‌شد، با بررسی مدارک هویتی

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]
[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

و گذرنامه‌ها، بر عبورومرور در گذرگاه‌ها نظارت داشتند (طبری، ٦٢٥/٧).

تسهیلات و امتیازات تخصیصی تجارت رودخانه‌ای

انتقال پایتخت به بغداد سبب شد تا عراق شاهرگ حیاتی ارتباطی با دیگر مناطق و سرزمین‌های اسلامی شود (قدامه، ٤٥٩). در راه‌های رودخانه‌ای عراق، کشتیرانی، به‌خصوص کشتیرانی تجاری، رونق داشت و به‌دلیل اهمیت مبادلات و ارتباطات حاصل از آن و برای تشویق و ترغیب تاجران بیگانه به بازرگانی در این مسیرهای آبی، عباسیان تسهیلات و امتیازاتی در نظر گرفته بودند (نک. دوری، ١٦٤). برای مثال، واثق عباسی (خلافت: ٢٢٧-٢٣٣) مالیات بر کشتی‌هایی را که از دریا می‌آمدند، لغو کرد (طبری، ١٥٠/٩). بسط تجارت دریایی و رودخانه‌ای نیازمند ایجاد انبارها و مخازنی بود که تاجران کالاهایشان را در آنها، ذخیره کنند. همچنین، به استراحتگاه‌هایی برای اسکان مسافران در کناره‌های رودخانه‌هایی که کشتی‌ها در آنها لنگر می‌انداختند، نیاز بود. عباسیان هم در ساخت این اماکن می‌کوشیدند. برای مثال، در بغداد، برای تاجرانی که از موصل، بصره، و دیگر مناطق عراق کالا می‌آوردند، اتراقگاه‌هایی در کناره‌های دجله ایجاد شده بود (تنوخی، ١٣٢/٨).

اقدامات خلفای عباسی (١٣٢-٣٣٤) برای توسعه و رونق کشتیرانی در رودخانه‌های عراق

نام خلیفه	اقدامات	اهداف	نتایج
ابوالعباس سفاح	ایجاد و حفر رودخانه‌های عیسی، صُرصُر، و ملک؛ تعمیر و مرمت گذرگاه‌ها و پل‌های رودخانه‌ها	تأمین نیاز روستاهای بصره به آب شرب؛ اتصال رودخانه‌های عراق به هم؛ تسهیل رفت‌وآمد	تأمین اب شرب روستاهای بصره؛ رونق بازرگانی و کشاورزی
ابوجعفر منصور	انتخاب بغداد به‌عنوان پایتخت خلافت؛ حفر رودخانهٔ ابوالأسد	دسترسی به راه رودخانه‌ای؛ اتصال شهرهای عراق به هم؛ تسهیل در تردد کشتی‌ها؛ ایجاد و تقویت نیروی دریایی؛ جلوگیری از تحرکات دزدان رودخانه‌ای	تمرکز قدرت؛ ارتباط سریع با دیگر شهرهای عراق و مناطق همجوار؛ رونق تجارت و کشاورزی؛ انتقال علوم مختلف به مرکز خلافت و پیشرفت بیت‌الحکمهٔ

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]

[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

نام خلیفه	اقدامات	اهداف	نتایج
مهدی	حفر رودخانهٔ صله؛ رفع موانع طبیعی، مانند خورها، در رودخانه‌ها؛ لایروبی رودخانه‌ها؛ ایجاد دکل‌های نگهبانی در رودخانه‌ها؛ نصب تابلوهای راهنمایی در مسیرهای رودخانه‌ها	کسب درامد؛ تسریع تردد کشتی‌ها؛ برقراری امنیت عبور کشتی‌ها؛ شناسایی مسیرهای رودخانه‌ای؛ کاهش عوارض مالیاتی کشتی‌رانی	افزایش درامدهای خلیفه؛ رونق و تسریع حرکت کشتی‌ها؛ برقراری نسبی امنیت؛ مهار نسبی دزدان رودخانه‌ای؛ افزایش فعالیت‌های بازرگانی
هادی	–	–	–
هارون‌الرشید	حفر رودخانهٔ قاطول؛ ساخت چندین سد بر رودخانه‌های عراق؛ ایجاد آبراهه‌ها؛ نظرخواهی از مردم در مورد چگونگی استفاده از منابع آبی؛ پذیرش مهندسان آب از چین	تأمین اب اراضی نواحی شرق دجله و زمین‌های متعلق به نظامیان؛ تسریع تردد کشتی‌ها؛ ساخت پل، گذرگاه، و آبراه و انتقال فن به بومیان	ابرسانی به اراضی شرق دجله و اراضی نظامیان؛ رونق تجارت در شهرهای عراق و مناطق همجوار؛ ایاب‌وذهاب آسان کشتی‌ها؛ ساخت پل‌ها بر رودخانه‌ها
امین	تعمیر و مرمت پل‌ها	ازسرگیری فعالیت مجدد کشتیرانی؛ تردد کشتی‌ها و مردم	تداوم فعالیت‌های کشتیرانی
مأمون	تعمیر و مرمت پل‌ها	ازسرگیری فعالیت مجدد کشتیرانی؛ تردد کشتی‌ها و مردم	تداوم فعالیت‌های کشتیرانی
معتصم	حفر نهر اسحاقی؛ انتخاب شهر سامرا به‌عنوان پایتخت؛ ساخت لنگرگاه و اسکله در کنارهٔ دجله	انتقال آب دجله به بخش غربی شهر سامرا؛ کاستن از منازعات قومیتی و اقلیتی؛ ایجاد یک پادگان جدید نظامی	تأمین آب مناطق غربی شهر سامرا؛ کاهش بعضی نزاع‌های قومیتی و اقلیتی در عراق
واثق	لغو مالیات بر کشتیرانی؛ ساخت انبارها، مخازن، و استراحتگاه‌ها	حمایت از فعالیت‌های کشتیرانی	افزایش درامدهای حاصل از فعالیت‌های کشتیرانی

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]
[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

نتیجه

بر پایهٔ آنچه بیان شد، خلفای عباسی با درکی منطقی و معقول از نقش راه‌های آبی و رودخانه‌ای در تثبیت و تحکیم دستگاه خلافت، کمابیش از همهٔ ظرفیت‌های سیاسی، نظامی، اقتصادی، کشاورزی، و فرهنگی توسعهٔ این مسیرها بهره‌برداری کردند. از ابتدای تسلط عباسیان، سرزمین عراق، به‌عنوان اقلیمی با موقعیت حساس سیاسی و تجاری و برخوردار از رودخانه‌ها و آب‌های جاری فراوان و به‌ویژه به‌سبب امکان کشتیرانی در این آب‌ها، مورد توجه ایشان بود. در دورهٔ خلافت منصور، بغداد به‌عنوان پایتخت انتخاب شد که راه‌های آبی آن، دسترسی به دیگر مناطق را تسهیل می‌کرد. خلفای بعدی عباسی با حفر رودخانه‌ها، لایروبی آنها، ساخت پل‌ها و گذرگاه‌ها، تسهیلات و معافیت‌های عوارضی و سیاست‌های مناسب مالیاتی راجع به کشتیرانی در آب‌راه‌ها، و ایجاد آبراهه‌ها و کانال‌هایی انشعابی، همچون نهرهای عیسی، صُرصُر، ملک، ابوالأسد، صله، و قاطول بر رونق و توسعهٔ کشتیرانی در رودخانه‌های عراق افزودند. برخی از این خلفا، با استخدام مهندسانی از دیگر سرزمین‌ها و برای مثال، از چین، از تجارب و روش‌های آبرسانی و کشتیرانی دیگر ملل نیز سود جستند. در دورهٔ عباسیان، امنیت رودخانه‌ها با تدابیری همچون ساخت مکان‌های حراستی و دکل‌های نگهبانی در رودخانه‌ها و برخوردهای قاطع با دزدان و مخلان امنیت مسیرهای آبی تأمین می‌شد. مجموع این اقدامات افزایش درآمدها و عایدات حکومت، پیشرفت کشاورزی و زراعت، رونق شهرنشینی در شهرهایی چون بغداد، موصل، بصره، و ابلهٔ، ارتباط و تعامل با ملل دیگر، انتقال علوم و فنون به مرکز خلافت، و تقویت نیروی دریایی را در پی داشت.

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]

[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

منابع

ـ ابن‌آدم، یحیی القرشی، *الخراج*، بیروت، دار المعرفة، ۱۹۷۹م.

ـ ابن‌اثیر، عزالدین ابوالحسن شیبانی، *الکامل فی التاریخ*، بیروت، دار الکتب العلمیة، ۱۹۵٦م.

ـ ابن‌تغردی‌بردی، جمال‌الدین بن یوسف الاتابکی، *النجوم الزاهرة فی ملوک مصر و القاهرة*، قاهره، دار الکتب المصری، ۱۹۵۵.

ـ ابن‌جوزی، عبدالرحمن بن علی، *المنتظم فی تاریخ الملوک و الامم*، حیدرآباد دکن، ۱۹۳۷.

ـ ابن‌حوقل، ابوالقاسم محمد البغدادی النصیبی، *صورة الأرض*، لیدن، ۱۹۳۸.

ـ ابن‌خلدون، عبدالرحمن بن محمد، *العبر و دیوان المبتداء و الخبر*، بیروت، مکتبة المدرسة و دار الکتاب اللبنانی، ۱۹٦٦.

ـ ابن‌رسته، ابوعلی احمد بن عمر، *الاعلاق النفیسة*، بیروت، دار صادر، ۱۸۹۲.

ـ ابن‌طیفور، احمد بن طاهر الکاتب، *بغداد فی تاریخ الخلافة الاسلامیة*، بغداد، دار المعارف، ۱۹٦۸م.

ـ ابن‌عبدربّه، عمر بن احمد، *العقد الفرید*، قاهره، ۱۹٦۷م.

ـ ابن‌عماد، عبدالحی الحنبلی، *شذرات الذهب فی اخبار من ذهب*، بیروت، ۱۹۹٤م.

ـ ابن‌فقیه، محمد بن اسحاق، *بغداد، مدینة السلام*، بیروت، دار احیاء التراث العربی، ۱۹۷۷م.

ـ ابویوسف، یعقوب بن ابراهیم، *کتاب الخراج*، بیروت، ۱۹۸۱م.

ـ اصطخری، ابواسحاق ابراهیم بن محمد، *المسالک و الممالک*، بیروت، دار صادر، ۱۹۲۷م.

ـ آلوسی، عادل محیی‌الدین، *تجارة العراق البحریة مع اندونیسیا الی اواخر القرن السابع*، بغداد، وزارة الثقافة و الإعلام، ۱۹۸٤م.

ـ بلاذری، احمد بن یحیی، *فتوح البلدان*، بیروت، دار الهلال، ۱۹۸۸م.

ـ تنوخی، ابوعلی محسن بن علی، *نشوار المحاضرة و اخبار المذاکرة*، بیروت، ۱۹۷۱م.

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]

[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]

ـ جاحظ، ابوعثمان عمرو بن بحر، *التبصر بالتجارة*، قاهره: مکتبهٔ الخانجی، ۱۹۹٤م.
ـ خطیب البغدادی، احمد بن علی، *تاریخ مدینة السلام*، بیروت، دار الغرب الاسلامی، ۲۰۰۱م.
ـ دوری، عبدالعزیز، *تاریخ العراق الاقتصادی*، بیروت، ۱۹۹۹م.
ـ سلمان، عبدالماجد احمد، *الموصل فی العهدین الراشدی و الاموی*، موصل، ۱۹۸۵م.
ـ صابی، ابوالحسن هلال بن محسن، *تحفة الامراء فی تاریخ الوزراء*، قاهره، دار احیاء الکتب العربیهٔ، ۱۹۸۵م.
ـ طبری، محمد بن جریر، *تاریخ الرسل و الملوک*، قاهره، دار المعارف، ۱۹٦۷م.
ـ عسکری، سلیمان، *التجارة و الملاحة فی الخلیج الفارسی فی العصر العباسی*، قاهره، ۱۹۷۲م.
ـ قزوینی، زکریا بن محمد، *آثار البلاد و اخبار العباد*، بیروت، دار صادر، ۱۹۹۸م.
ـ قلقشندی، احمد بن علی، *مآثر الاناقة فی معارف الخلافة*، کویت، ۱۹۸۵م.
ـ مسعودی، ابوالحسن علی بن الحسین، *مروج الذهب و معادن الجوهر*، بیروت، دار صادر، ۱۹٦٦م.
ـ سهراب، *عجایب الاقالیم السبعة الی نهایة العمارة*، وین، ۱۹۲۹م.
ـ غالب، عبدالرحیم، *موسوعة العمارة الاسلامیة*، بیروت، بی‌نا، بی‌تا.
ـ قدامهٔ بن جعفر، ابوالفرج، *الخراج و صناعة الکتابة*، بغداد، دار النهضهٔ، ۱۹۸۱م.
ـ لسترنج، گای، *بلدان الخلافة الشرقیة*، بغداد، ۱۹۵٤م.
ـ متز، آدام، *الحضارة الاسلامیة فی القرن الرابع الهجری*، ترجمهٔ محمد عبدالهادی ابوریدهٔ، بیروت، دار الکتب العربی، ۱۹٦۷م
ـ مسکویه، احمد بن محمد، *تجارب الامم*، بیروت، دار الکتب العلمیهٔ، ۲۰۰۳م.
ـ مقدسی، ابوعبدالله احمد بن محمد، *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*، قاهره، مکتبهٔ مدبولی، ۱۹۹۱م.
ـ ناصرخسرو علوی، *سفرنامه*، بیروت، دار الکتب الجدید، ۱۹۸۳م.
ـ یعقوبی، احمد بن اسحاق، *البلدان*، بیروت، دار الکتب العلمیهٔ، ۲۰۰۲م.

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-11]
[DOR: 20.1001.1.22519726.1396.1.28.2.8]