



Afrah Thajeel Issa
College of Science,
University of Baghdad.

* Corresponding Author

Email:

Afrah.th@sc.uobaghdad.edu.iq

Keywords:

Riverboats, City of
Baghdad, Abbasid Caliphs

Article history:

Received: 2024-09-02

Accepted: 2024-10-14

Available online: 2025-02-01



River boats of Baghdad (132-232 AH / 749-848 AD)

ABSTRACT

The article discusses riverboats during the early Abbasid period, beginning with an exploration of the significance of selecting Baghdad's location along the Tigris and Euphrates rivers. This strategic placement endowed the city with substantial advantages. The article highlights the vibrant commercial activity facilitated by these rivers, both domestically and internationally, as they served as vital connections between cities, particularly those situated along the riverbanks.

The primary focus of the article is on the riverboats of Baghdad, examining the Abbasid caliphs' interest in their construction, the variety of names and forms they adopted, and their diverse uses. These vessels functioned as river transport for various purposes: private transport for caliphs and princes to conduct affairs, for leisure, or as a display of opulence; public transport for moving people and goods between cities; facilitating trade; or serving military purposes, such as in their wars against the Zanj, as well as recreational activities.

DOI: <https://doi.org/10.31185/wjfh.Vol21.Iss1/Pt1.830>

المراكب النهرية لمدينة بغداد
(132-232 هـ / 749-848 م)

م.م افراح ثجيل عيسى
كلية العلوم ، جامعة بغداد

المُستخلص

يتناول المقال المراكب النهرية في العصر العباسي الأول ففي البداية تناولت أهمية اختيار موقع بغداد على نهري دجلة والفرات، ولما أعطى هذا الموقع من ميزة عظيمة للمدينة . ونشاط الحركة التجارية سواء كانت الداخلية او الخارجية باعتبار هذين النهرين همزة الوصل بين المدن وخاصة الواقعة على ضفاف الأنهار، ومن ثم تناولت الموضوع الأساس وهو السفن والمراكب النهرية لمدينة بغداد من حيث اهتمام الخلفاء العباسيين بصناعتها وتعدد أسمائها وتنوع أشكالها واستخداماتها كوسائل نقل نهريّة للنقل الخاص للخلفاء والأمراء في قضاء أمورهم او للنزهة والتباهي ، أو للنقل العام كنقل الناس والبضائع بين المدن او في التجارة او في حروبهم مع الزنج او للتنزه.

الكلمات المفتاحية: المراكب النهرية ، مدينة بغداد ، الخلفاء العباسيون

المقدمة

يعد بناء مدينة بغداد المدورة من أعظم ما وصل إليه البناء في تاريخ العرب والمسلمين في العصور الإسلامية حيث أصبحت العاصمة المركزية الجديدة التي أثبتت مكانتها وإصالتها وأصبحت مقر للحكم العباسي بعد سقوط الخلافة الأموية في دمشق عام (132هـ / 750م) ، كما أن موقعها الاستراتيجي أعطاه أهمية كبيرة وجعل منها سوقا مركزيا رئيسا للبضائع القادمة من مناطق متنوعة سواء كان عن طريق النقل البري او النهري عبرنهري دجلة والفرات وفروعه بواسطة السفن والمراكب النهرية .

أهمية الموضوع :

تكمن أهمية الموضوع باعتباره جزءا مهما من تاريخ الحضارة العربية الإسلامية لأنه يوضح مدى أهمية وسائل النقل النهرية والبحرية في العصر العباسي الأول .

أهداف البحث :

- محاولتنا إبراز مدى أهمية الموقع في تطوير صناعة وسائل النقل النهري والبحري .
- إبراز الاهتمام و التنافس بين الخلفاء والأمراء في اقتناء المراكب النهرية والتفنن في صناعتها .
- لإظهار الأثر الإيجابي لهذه المركب ومدى فائدتها.

منهج البحث :

كان المنهج المتبع في جمع المادة العلمية لهذا البحث ، هو المنهج الذي يقوم على الرصد والجمع للمادة العلمية ، وقد تم جمع المادة العلمية من مصادر متعددة على الرغم من قلتها وإن وجدت فقد تكون متناثرة في أثناء الأسطر .

مشكلة البحث:

من خلال اطلاعي على الدراسات في هذا الموضوع وجدت أن كثيرا من الباحثين ركزوا في الدراسة والتحليل على صناعة السفن والمراكب النهرية في مصر والخليج العربي ومناطق أخرى في العصور العباسية وأفادوا بالمعلومات في هذا الجانب مهملين الحديث عن المراكب النهرية لبيد؛ لذلك وضعت بعض التساؤلات وحاولت الإجابة عليها قدر الإمكان ومنها

- ما هي الدوافع لصناعة السفن والمراكب النهرية والبحرية ؟
- ما مدى مساهمتها في مجالات الحياة العامة ؟
- ما هو اثر الموقع على التشجيع الصناعة السفن والمركب النهرية ؟

الدراسات السابقة :

أما بالنسبة لموضوع البحث فلم أجد دراسة جادة عن هذا الموضوع ما عدا هذا البحث:

-جميل عبد حمزة العمري،صناعة السفن في الخليج العربي دراسة في الجغرافية التاريخية ، بحث منشور في مجلة القادسية،تناول البحث شروحات وتفاصيل هامة عن السفن وصناعتها في الخليج العربي ، وقد افادني في بعض المعلومات عن موضوع بحثي

- حسين . مهدي عبد الحميد ،2013م ، " الخليفة ابو جعفر المنصور في بناء بغداد،مجلة اداب الفراهيدي ،ع15.

أهمية نهري دجلة والفرات لمدينة بغداد :

لما تولى الخليفة أبو جعفر المنصورالخلاقة (136-158هـ / 754-775م)، بدأ بالعمل على تأسيس عاصمة جديدة لدولته، فقام بالتفكير والبحث عن موضع مناسب ، فوقع اختياره على بناء عاصمة بغداد عام (145هـ/762م) على ضفاف نهر دجلة سماها مدينة السلام . (البغدادى،2001م ،ص375. راضي،2002م،ص72 - 74)، ويقال إن تسمية بغداد بهذا الاسم مأخوذ من دجلة الذي كان يسمى بنهر السلام) . (التويري، دبت ، ص249). وهذه المنطقة التي وقع عليها اختيار الخليفة أبو جعفر المنصور، تقع بين نهري دجلة والفرات، ويحدها نهر دجلة شرقاً والفرات غرباً . (اليعقوبي، 2002م، ص22).

كان الخليفة أبو جعفر المنصور مسروراً باكتشاف موقع بغداد الاستراتيجي. ويذكر اليعقوبي ما قاله المنصور في هذا الصدد « --- كل ما ينزل في دجلة من وسط والبصرة والابلّة والأهواز وفاس وعمان واليمامة والبحرين، وكل ما يتصل فيها يرسى بها --- الحمد لله الذي حفصها لي، واغفل عنها كل من سبقني» (اليعقوبي،2002م،ص22-24)..

كما وضع أبو جعفر المنصور عند اختياره لموقع بغداد نصب عينه الموقع من الناحية التجارية لانتعاش دوائر الدولة وتنمية مواردها الاقتصادية . (العميد،1967م، ص140 - 141)، فأخذ يتتبع دجلة ولم يتتبع نهر الفرات لأنه أدرك أن الموقع على نهر دجلة له منافع كثيرة ، أبرزها أن الأرض التي تقع على جانبي النهر تكون خصبة تكثر

فيها المزارع والبساتين (حسين، 2013م ، ص300)، وأن العمارة على نهر دجلة تقع على جانبي النهر، بينما العمارة على نهر الفرات تقتصر على الضفة الشرقية للنهر . (الموسوي، 1982م، ص130) .

ونظر للمزايا العديدة التي تمتع بها الموقع فقد تحدث الطبري عن المدينة وموقعها على شاطئ دجلة ومرور السفن فيها من الصين ،والهند ،وبصرة، وواسط بدجلة وتجيئها المؤنة من الروم والجزيرة والموصل . (الطبري، 1967م ، ص614).

فقد أعطى موقع بغداد على نهري دجلة والفرات ميزة عظيمة للمدينة، ووصف المنصور هذا الموقع بقوله: « هذه دجلة ليس بيننا وبين الصين شيء ، يأتيها منها كل ما في البحر ، وتأتيها الميرة من الجزيرة ، وأرمينية وما حول ذلك وهذا الفرات يجيء منها الكثير بالشام والرقعة (*) » (انظر : ابن منظور، د.ت، ص14، 11، البكري، 1949م، ص666، البيهقي، د.ت، ص236) ، (الطبري، 1967م ، ص614). وهناك العديد من الشواهد التي تؤيد أهمية النهرين للمدينة ذلك نذكر منها قول المقدسي : « ان العراق ليس ببلد رءاء ولكن جل وعمر بهذين النهرين وما يحمل فيها » . (المقدسي، 1991م ، ص124) وقول أحد الباحثين: « ولولاها لكانت الجزيرة قطعة من الهضبة الصحراوية الغربية » . (سواوي ، 1989م ، ص182).

وقد أتاح دجلة والفرات، مع العديد من الأنهار المتفرعة منه والأنهار الأخرى التي تصب فيه، سهولة وحرية حركة القوارب النهرية إلى مختلف أنحاء البلاد، كما ساعد على ربط بغداد بالتجارة البحرية بين الشمال والجنوب في الخليج العربي عبر نهري عيسى (*) (انظر : الحميري، 1980م، ص36، الأديسي، 1409هـ ، ص67) ، وصرصر (*)، (انظر: الاصطخري، 2004م ، ص85 ، الحميري، 1980م، ص357) . (المقدسي ، 1991م، ص124. سلمان ، د.ت، ص82-83) وعبر شبكة مهمة من طرق النهرية وبفضل صلاتها بالخليج العربي، أصبحت مدينة بغداد مركزاً تجارياً دولياً. وكانت عاصمة الدولة العربية الإسلامية على اتصال مباشر بالخليج العربي وبحر العرب من خلال نظام مائي يعتمد على نهري دجلة والفرات اللذين يصبان في الخليج العربي . (مقبول، 1974م، ص121). وقد سعى خلفاء الدولة العباسية الأولى إلى تشجيع التجارة . (حسن، 1966م ، ص310) وتوفير الحماية وكل ما من شأنه تنشيط التجارة الداخلية والخارجية ، وبذلك ازدهرت اسواق بغداد بكل غريب ونادر من نفائس الشرق والغرب (متر، د.ت، مج2، ص371) وقد وصفها الجاحظ بقوله: « قد اجتمع فيها ما هو متفرق من جميع الاقاليم من انواع التجارات والصناعات » . (الجاحظ ، د.ت، ص40).

أولاً - صناعة السفن والمراكب النهرية :

استخدم الإنسان في البداية جنوع الأشجار وأغصانها كوسيلة لنقل المائي من مكان إلى آخر، إذ كان يعيش بما يعرف بعصر الصيد . وفيما بعد، طور ذلك تدريجياً بحفر جنوع الأشجار الكبيرة وربطها ببعضها لزيادة مساحتها السطحية، لتطفو فوق سطح الماء لتخزين ونقل ما يحتاجون إليه (الشيرواي، د.ت، ص29-30).

ثم أخذ بتطويرها شيئاً فشيئاً حتى غدت صناعة السفن والمراكب النهرية وتعدد استخداماتها وأغراضها جزءاً مهماً في حياة الدولة العربية الإسلامية وتاريخها الحضاري، فقد برع المسلمون ومنذو القدم في صناعتها ، وتفننوا في أشكالها وأنواعها وأحجامها حسب الوظيفة التي تؤديها سواء كانت للأستخدام الخاص او العام . كما ارتبطت صناعة السفن بطبيعة وجغرافية المياه التي تسير او تعمل فيها ، فمثلا إن مياه الخليج العربي

والمحيط الهندي امتازت بكثرة الخلجان والمضايق وعلى ذلك يتطلب تخصصا في صناعة السفينة وخشبها وأليافها وأشكالها . (موسي، 1971م، ص17 - 18) ، ومن المعروف أن المادة الأساسية لصناعة السفن والمراكب هو الخشب لذلك فمن الضروري توفير هذه المادة وخاصة خشب الساج والنارجيل (جوز الهند) ، لامتياز هذا النوع من الاخشاب بالصلابة والمتانة وتحمل العوامل والتأثيرات الجوية والبحرية القاسية، بحيث لا يتأثر بالماء رغم بقاءه مدة طويلة (العمرى، 2009م، ص178) ، وتجلب هذه الأخشاب من الهند والصين وأندونيسيا وشرق أفريقيا . (عثمان، 1990م، ص159) ، لكون منطقة الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية مناطق فقيرة بالغطاء الغابي (عثمان، 1990م، ص159) ،

وزدادت صناعة السفن والقوارب الخشبية في العراق في العصر العباسي ، لسعة استعمالها في السفر والنقل النهري والنزهة، فأصبح لها دور خاصة لصناعتها، وتركزت في الأبله جنوب العراق . (غنيمة، 1941م، ص532) ، والبصرة وبغداد وواسط ، والعراق أول من عمل السفن التي تحرز بالمسامير والسفن المطلية بالقيصر ، (كجه، 2002م، ص101) ، وتعددت أنواع السفن حتى بلغت (ستة وثلاثين) إذ تصنع بعض هذه المراكب من خشب الساج (الزركاني، 2015 م ، العدد الأول ، ص17) .

وعلى الرغم غنى العراق بأشجار النخيل إلا أن جذوع أشجاره لا تصلح للصناعات الخشبية، وإنما اقتصر استخدامها كروابط خشبية للسقوف ، او عبارات لجداول المياه في بساتين النخيل وغيرها، فقد كانوا يستوردون الأخشاب من الأقطار المجاورة وقد استوردوا اخشاب الأرز والصنوبر من سوريا ولبنان، بينما أخشاب الساج وغيرها من الهند والبلدان المجاورة لها . (كجه، 2002 م ، ص101) ، وكانت صناعة السفن تتم عن طريق حرز الألياف وشدها دون استخدام المسامير ،حيث يوضع الهراب ويكون على شكل لوح طولي والذي يمثل قعر السفينة على الارض ، وبعد ذلك توضع الألواح الخشبية الأفقية وتربط اليه بخيوط الليف وذلك بعد ان تنتشعب هذه الألواح بكل عناية بواسطة الحبال المفنولة والتي تصنع من قشور جوز الهند الخارجية وذلك بعد نقعها بمياه البحر لا في المياه العذبة بعد ذلك يتم فتلها ، (عثمان ، 1990م، ص91-92) ، وكان استخدام الألياف (الحبال) لشد اجزاء السفينة سمة مميزة اتصفت بها هذه الصناعة بدلا من استخدام المسامير المعرضة للتآكل والتلف ، (المسعودي، 1973م ، ص16. الدوري، 1995م، ص168. عثمان، 1990م، ص90) ، وتميزت مراكب البصرة ببياضها وذلك لشهرتها بأستخدام النورة وتطلى بالزيت . (المسعودي، 1973م، ص163. الدوري، 1995م، ص169) .

ثانيا - اسماء المراكب واشكالها :

اهتم الخلفاء العباسيين بأثناء المراكب النهرية، وانفقوا عليها اموالا طائلة، (الطبري، 1967م، ص5) ، وتعددت اسمائها واشكالها حيث تذكر لنا المصادر التاريخية العديد من اسماء تلك المراكب منها الزنايب ، البرمات ، الكندوريات، الشذوات ، المالست ، الجعفریات، الشبارت، الورحيات، الواسطية المنسوبة الى مدينة واسط ، (الازدي، 1902م، ص107) ، وقد ذكرها البشاري انها كانت تتجه الى بغداد احيانا وتتبعها المراكب الخيطية . (المقدسي ، 1991م، ص31-32) ، ومن اسماء المراكب ايضا الطيارات ، والزلاوات (انظر : العمرى: 2009 ، ص187) ، والسميريات، والبالوعات، والطبباب والقوارب ، (الازدي، 1902م، ص107) ، والحراقات ، كما بلغت قدرتهم التقنن في بناء سفنهم بأشكال مختلفة حيث يذكر ان الخليفة محمد الأمين (193 - 198 هـ / 809 - 813م) ، امر بأثناء خمس

حراقات وكانت هذه المراكب مصنوعة على خلفة الاسد والفيل والعقاب والحية والفرس (الطبري، 1967م، ص509)، وقد شوهدت هذه المراكب بكثرة في نهر دجلة وكلها للنزهة والأبهة (الطبري، 1967م، ص509)، كما كان للأمين اضافة الى ذلك الدلفين والغرابية والكوثرية مما يدل انها مراكب على هيئة الدلفين والغراب والجراد (العبيبي، 2022م) ، كما اشارالطبري (ت 310هـ/ 922 م) ان الأمين ابتنى سفينة انفق عليها ثلاثة الاف درهم واتخذ اخرى على هيئة الدلفين (الطبري، 1967م، ص509).

ثالثاً - مراكب العامة والخاصة واستخداماتها:

استخدمت الدولة العباسية سفناً متنوعة، سواء في الحرب أو التجارة أو في مجال النقل والسياحة، وكان لكل طبقة سفنها البحرية الخاصة بها، فخصصوا السفن المناسبة لكل مجال. وتختلف في الحجم والسرعة والإمكانيات والمعدات، فكما كان لعامة الناس مراكب لتقلاتهم واسفارهم كذلك كان للأمرء والوزراء والولاة وكبار التجار سفنهم ومراكبهم الخاصة بهم يستعملونها في قضاء أمومهم، كما تعدد استخدام النوع الواحد.

ولأهمية موقع بغداد على طرق التجارة البحرية والنهرية جعل منها مركزاً لأجتذاب السكان باعتبارها العاصمة التي تتركز فيها العوامل والفعاليات الاقتصادية والاجتماعية ، يصف لنا المقدسي حركة تلك السفن بقوله : «والناس ببغداد يذهبون ويحبون ويعبرون في السفن ، وترى لهم جلبه وضوضاء » (المقدسي، 1991م، ص124).

ويذكر الشباشتي ما وصلت له الملاحة في العصر العباسي، حيث اشتغل المرتزقة بالملاحة وقتلوا من أجلها حتى أصبحوا أمة ، بكبارهم وصغارهم ، . فلما كان عرس المأمون ببوران كان عددهم حوالي ثلاثة آلاف. وكان الملاح يقوم بمجموع الرحلات كل يوم ، (الشباشتي، 1980م، ص158)، وأفادنا أبو الحسن الصابئي في تحفة الأمرء ، وذلك بأن في بداية القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي كانت ارزق الملاح على متن المراكب من الطيارات، والسميريات ، والحراقات ، والزلايات ، وزوارق المعابر ، وغيرها من أنواع السفن يبلغ خمسمائة دينار ، (الصابئي، د.ت، ص24) .

كما ذكر الخطيب البغدادي في كتابه "تاريخ بغداد" بعض الإشارات حول دخول النقل النهري إلى العراق، وذكر أن السميريات والمعبريات في نهر دجلة ، في عهد الأمير طلحة الموفق (ت278هـ/891م) (*) (انظر: الزركلي، 2002م، ص229) وصلت الى ثلاثون الفا جزءا مما يكسبه ملاحها والذي يصل الى تسعون الف درهم يوميا . (البغدادي، 2001م، ص438) . فضلا عن استخدام الطيارات والزلايات في النقل النهري لنقل البضائع والسلع والأشخاص، يستخدمها الأمرء أيضاً للتنزه والرياضة.

ومن السفن التي كانت تستخدم في التجارة ايضاً سفن الدقيق (الطبري، 1967م، ص10)، وكذلك من وسائل النقل النهري المستخدمة في نهر دجلة هي الحراقات . (ابن طيفور، 2002م، ص35)، وفي حروبهم النهريه ضد الزنج في العراق. فقد استخدم العباسيون العديد من السفن في نهري دجلة والفرات، منها الشداوات ، والسميريات ، والصلاغ وكذلك المعابر والسنايك والشبارات (عبادة، 1913م، ص25). ومن السفن التي استخدمت في القتال أيضاً البوارج ، (الغراهيدي، د.ت، ج6، ص115). وقد استفادوا بطريقة صناعتها من الهنود. كما يذكر الطبري في تاريخه، وفي هذه السنة (251هـ/865م) كانت هناك عشر سفن تسمى بوارج من السفن البحرية دخلت بغداد من البصرة، بكل واحدة منها اشتيام (رئيس الملاحين)، وثلاثة من النفاطين ، ونجار واحد وخباز، وتسعة وثلاثون من

الجذافين والمحاربة، أي خمسة وأربعون رجلاً في كل سفينة ، (الطبري، 1967م، ص 306 - 307). كما ذكر ابن الأثير في كتابه الكامل في التاريخ انه في عام 269هـ/882م ، حشد قائد الجيش الأمير طلحة الموفق قواته البحرية لمهاجمة اصحاب الثورة الزنجية في الجنوب من العراق. وأحصى ما في السفن من ملاحين فكانوا حوالي عشرة آلاف ملاح ، وكان كل ما ينفق على هذه السفن سواء السفن التي تنقل الميرة او السفن الحربية او التي يستعملها الناس في قضاء حوائجهم يكون من بيت المال(رواتب شهرية) كل من كان يحصل على طعام من الخزينة العامة (راتب شهري) ، (بن الأثير، 19976، ص413).

وفي التنزه استخدمت الكثير من وسائل النقل ففي عيد دير أشموني المسيحي الذي اعتبر من الأيام العظيمة حيث كان أهل بغداد يجتمعون كأجتماعهم الى بعض أعيادهم ولا يبقى أحد من أهل الطرب واللعب، فمنهم من كان يخرج في الطيارات والزبازب والسميريات كل حسب قدرته ويتنافسون فيما يظهرون هناك من زينتهم ويتباهون ، (الشابشتي، 1980م، ص46. الزهيري، 2024م، ص207) كما كان المنتزهون من أهل بغداد يذهبون بالسميريات الى دير مر جرجس ويقع على شاطئ دجلة للترج والتنزه ، (الشابشتي، 1980م، ص46)، ولم يقتصر اقتناء السفن على فئة معينة وإنما كان اقتنائها مباحا لمن شاء .

فكما كان لعامة الناس سفن لتقلاتهم واسفارهم كذلك كان لذوي اليسار والأمرء والوزراء والولاء وكبار التجار مراكبهم الخاصة التي يستعملونها في النزهة والتباهي والمناسبات .

وكان لكل من ذوي اليسار والجاه من اهل بغداد من بيوتات الشرف ولديهم ثروات كبيرة ، (الزهيري، 2024م، ص212)، دابة في أسطبله ، وطيارة في النهر، يتنقلون بها على الماء ، (مترجم، ص379)، من السفن النهرية التي عرفها العباسيون واستخدمها هارون الرشيد (170-193هـ / 786-809م) والمتوكل العباسي (232-247هـ / 847-861م) للنزهة الزوا (*) ، (انظر: الطبري، 1967م، ص10، 297)، وقد ذكرها ابن بطوطة ضمن مراكب الصين (العمرى، 2009م، ص186 - 187) ، كما ذكر الشابشتي بأنه ذكر أن أحد أولاد الرشيد انتهى التمتع بالترج والتنزه في الماء ، فأراد أن يبني له زلالا يجلس فيه ، فلم يرض إسحق وقال : ((هذا شيء لا نحب ان يعمل مثلها لا بامر امير المؤمنين وأذنه)). فكتب الى المعتصم بالله (218 - 227 هـ / 819 - 843 م) يستأذنه في ذلك، فخرج الأمر الى إسحق بأطلاقه له ، (الشابشتي، 1980م، ص8) ، كما استخدم الخلفاء العباسيون مراكبهم الخاصة في المراكب العامة والخاصة لأظهار قوة وهيبة الخلافة فقد كان للخليفة محمد الأمين مركبة يتجول فيها في نهر دجلة وعلى جانبي النهر مراكب الناس العامة ، وعلى يمينه وشماله سفن او مراكب نهرية صغيرة لحمايته (ابن اعثم، د.ت، ص406) ، ولحضور دعوة وليمة لعرس المأمون (198-218 هـ / 813-819م) ببوران ، أمر الخليفة المأمون جنده بإحضار السفن للسماح للخواص من الناس بركوبها على ضفاف نهر دجلة في بغداد للوصول الى قصور الخليفة لحضور الدعوة ، (كشاجم، 1954م، ص38-39)، وكانت مراكب السفن الحراقا تتبع تلك السفن . (كشاجم، 1954م، ص39).

وكما كان للخلفاء مراكبهم الخاصة ، فان لنساء الخلفاء ايضا مراكبهم الخاصة التي يستعملنها للتنزه وخير دليل على ذلك سفينة السيدة زبيد ، (الشابشتي، 1980م، ص45)، اجتازتها حراقة وهي سفينة حربية (58) (الشابشتي، 1980م،

ص45)، والغالب أنها كانت لحمايتها، كما ذكر ابن كثير أنه في عهد المقتدر بالله ، ماتت فاطمة القهرمانية في طيارة لها في نهر دجلة (ابن كثير، دت، ص118).

الخاتمة

من خلال دراستنا لموضوع المراكب النهرية لمدينة بغداد في العصر العباسي الأول استوقفتنا بعض النقاط المهمة:

- إن اختيار الخليفة أبي جعفر المنصور لموقع بغداد بين دجلة والفرات ، أعطى هذا الموقع الاستراتيجي أهمية كبيرة لمدينة بغداد، فقد نشط الحركة التجارية سواء كانت الداخلية او الخارجية.
- كذلك إن وجود نهري دجلة والفرات والأنهر الفرعية شجع على صناعة السفن والمراكب النهرية ، والتي تعددت استخداماتها واصبحت جزءا مهما في حياة الدولة العربية الإسلامية وتاريخها الحضاري.
- كما لاحظنا أن الخلفاء العباسيين انفقوا أموالا طائلة في بناء السفن ، وتقنوا في أشكالها وأنواعها وأحجامها طبقا للوظيفة التي تؤديها .
- ووجدنا أيضا أن الاتفاق على بناء السفن يكون من قبل الدولة وذلك لاستخداماتها العامة سواء لنقل الناس او البضائع ، او في التجارة او الحرب ، او من قبل الاشخاص من التجار او الاغنياء وذوي اليسار او من قبل الخلفاء والأمراء للأستخدام الخاص.
- كما أن بناء السفن في العصر العباسي الأول لم يكن كما نتصوره، فقد تقنن الخلفاء والأمراء في اشكالها على هيئة حيوانات مختلفة لأن ذلك يعطي هيبة وسلطان للخليفة او الأمير.

الملاحق

- قائمة بأسماء الخلفاء التي وردت اسمائهم في البحث :
- الخليفة ابو جعفر المنصور (136-158هـ / 754-775م) .
- هارون الرشيد (170-193هـ / 786-809م) .
- الخليفة محمد الأمين (193 - 198هـ / 809 - 813م) .
- المأمون (198-218هـ / 813-819م) --
- المعتصم بالله (218 - 227هـ / 819 - 843 م)



قائمة المصادر :

- 1- ابن الاثير، ابو الحسن علي بن ابي الكرم محمد بن محمد. (1997م). الكامل في التاريخ . ط 1. ج 6. تحقيق عمر عبد السلام تدمري ، دار الكتاب العربي ، بيروت .
- ابن أعثم الكوفي ، ابي محمد احمد، (د.ت) . الفتوح . د.ط . ج 2.8
- 3- ابن طيفور، ابو الفضل احمد بن ابي طاهر . (2002م) . كتاب بغداد، ط3 ، تحقيق: السيد عزت العطار الحسيني . مكتبة الخانجي . القاهرة .
- 4- ابن كثير ، ابو الفداء اسماعيل بن عمر . (د.ت) . البداية والنهاية ، د.ط ، ج 11. مطبعة السعادة . القاهرة.
- ابن منظور، جمال الدين بن مكرم الانصاري، (1994 م) ، لسان العرب ، ط3، دار صادر ، بيروت 5.

- 6-الأدريسي محمد بن محمد بن عبد الله بن ادريس. (1409هـ)، نزهة المشتاق في اختراق الأفاق، ط1، ج2، الناشر: عالم الكتب، بيروت.
- 7-الأزدي، محمد بن احمد ابي المطهر. (1902م). حكاية ابي القاسم البغدادي، د.ط، مطبعة كرل ونتر، هيدلبرج .
- 8-الاصطخري، ابراهيم بن محمد بن اسحق. (2004م)، المسالك والممالك، د.ط، الناشر: دار صادر، بيروت.
- 9-البغدادي، صفي الدين عبد المؤمن بن عبد الحق الفطيعي. (د.ت)، مرصد الاطلاع على اسماء الامكنة والباق، ط1، ج2، الناشر: دار الجيل، بيروت .
- 10-البكري، ابو عبيد عبد الله بن عبد العزيز الاندلسي، (1949م)، معجم ما استعجم من اسماء البلاد والمواضع، ط1، تحقيق: مصطفى السقا، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر.
- 11-الجاحظ، ابو عثمان بن عمر بن بحر. (د.ت). التبصير بالتجارة، د.ط، تحقيق: حسن حسني عبد الوهاب، الناشر: مكتبة الخانجي، القاهرة .
- 12-الحميري، ابو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم، (1980م)، الروض المعطار في خبر الاقطار، ط2، تحقيق احسان عباس، الناشر: مؤسسة ناصر للثقافة، بيروت .
- 13-الخطيب البغدادي، ابي بكر احمد بن علي بن ثابت، (2001م). تاريخ مدينة السلام، ط1، مج1. تحقيق : الدكتور بشار عواد معروف، الناشر: دار الغرب الإسلامي.
- 14-الشابشتي، ابي الحسن علي بن محمد. (1986م). الديارات، ط3، تحقيق: كوركيس عواد، دار الرائد العربي، بيروت .
- 15-لصابئي، ابو الحسن الهلال بن المحسن. (د.ت). تحفة الامراء في تاريخ الوزراء، د.ط، تحقيق: عبد الستار احمد فراج. الناشر: مكتبة الاعيان.
- 16-الطبري، ابو جعفر محمد بن جرير. (1967م). تاريخ الرسل والملوك، تحقيق: محمد ابو الفضل ابراهيم ط.ج2. دار المعارف. مصر .
- 17-الفراهيدي، ابي عبد الرحمن الخليل بن احمد. د.ت. العين. ج6، تحقيق: مهدي المخزومي و ابراهيم السامرائي، الناشر: دار ومكتبة الهلال
- 18- كشاجم، ابي الفتح محمود بن الحسن الكاتب. (1954م)، المصايد والمطارد، د.ط، تحقيق: محمد اسعد اطلس، مطبوعات دار اليقظة، بغداد.
- 19-المسعودي، ابي الحسن علي بن الحسين بن علي، (1973م). مروج الذهب ومعادن الجوهر، ط5، ج1، تحقيق: محمد محي الدين عبد الحميد، الناشر: دار الفكر .
- المقدسي، شمس الدين محمد بن احمد. (1991م)، احسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط3، مكتبة مدبولي، القاهرة. 20
- 21-النويري، شهاب الدين احمد بن عبد الوهاب. (د.ت). نهاية الأرب في فنون الادب، د.ط، ج1، تحقيق: مفيد قميحة.
- الزركلي، خير الدين بن محمود بن محمد بن علي بن فارس، (2002م)، الاعلام، ط5، الناشر: دار العلم للملايين -. 22
- 23- اليعقوبي، احمد بن ابي يعقوب اسحاق بن جعفر بن وهب بن واضح. (2002م). كتاب البلدان، ط1. وضع حواشيه: محمد امين ضناوي، دار الكتب العلمية، بيروت .
- المراجع:
- 1- حسن، حسن ابراهيم. (1966م). تاريخ الإسلام السياسي والديني والثقافي والاجتماعي. ط14. ج2 مكتبة النهضة المصرية، القاهرة .
- 2- الدوري، عبد العزيز. (1995م). تاريخ العراق الأقتصادي في القرن الرابع الهجري، د.ط، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت.
- راضي، عبد الحكيم، وآخرون. (د.ت). اوراق بغداد، د.ط، الشركة الدولية للطباعة. القاهرة. 3
- 4- زيات، حبيب. (1950م)، معجم المراكب والسفن، د.ط، المطبعة الكاثوليكية، بيروت.

- 5- سوادى ، عبد محمد. (1989م) . الاحوال الاجتماعية والاقتصادية في بلاد الجزيرة الفراتية خلال القرن السادس الهجري، دت، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد.
- 6- سلمان ،ابراهيم، (دت) ، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، د.ط ، مطبعة المدني ، القاهرة
- السيد مقبول ، احمد . (1974 م). العلاقات العربية الهندية ،د.ط الدار المتحدة للنشر 7.
- الشيرواي ،يوسف احمد. (دت).الاتصالات والمواصلات في الحضارة الإسلامية ،د.ط ، رياض ريس للكتب والنشر ، لندن 8
- 9-عثمان ، شوقي عبد القوي. (1990 م)، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية ،د.ط ، سلسلة عالم المعرفة . الكويت .
- 10-عبادة ،عبد الفتاح. (1913م). سفن الاسطول الإسلامي وانواعها ومعداتھا في الإسلام، د.ط ، مطبعة الهلال، مصر.
- العميد ، طاهر مظفر .1967م. بغداد مدينة المنصور المدوره، د.ط ، مطبعة النعمان ، النجف الاشرف 11.
- لعبيبي ، شاكرا . (2022م) حفريات في تاريخ الفن. القوارب العباسية وسابقاتها الاشورية ، الطريق الثقافي. 21
- 13-كجه جي ،صباح اسطيفان ، (2002م). الصناعة في تاريخ وادي الرافدين، د.ط .
- 14-محمد مرسي ،ابو اليل . (1971م). الهند والخليج العربي تاريخ وتقاليد جغرافيات ،د.ط ، مطبعة دار السلام ، القاهرة.
- 15- متز ،ادم ، (دت) . الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ، تعريب :محمد عبد الهادي ،مج2 ، ط 5 ، دار الكتاب العربي ، بيروت .
- 16-الموسوي ،مصطفى عباس . (1983م). العوامل التاريخية لنشأة وتطور المدن العربية الإسلامية ،د.ط ، دار الرشيد للنشر.
- البحوث:
- 1-الزركاني ، خليل حسن . 2015م. "الصناعة في بغداد للفترة (334هـ/ 935م -555هـ/ 1160م) ". مجلة التراث العلمي العربي. العدد الأول.
- 2- الزهيري، عبيد حمد. 2024م. "الحياة الاجتماعية والمعيشية للمجتمع العراقي خلال العصر العباسي المتأخر (447-656هـ/ 1055م/1258م) ". لارك 52. (1).
- 3347 . Iss 52 . voll . lark / 31185 . 10 /org. doi /https
- 3-العمرى ،جميل عبد حمزة . 2009م. " صناعة السفن في الخليج العربي،دراسة في الجغرافية التاريخية ". مجلة القادسية في الاداب والعلوم التربوية ،مج8، ع4 .
- 4- غنيمه، يوسف رزق الله . 1941م، "صناعات العراق في عهد العباسيين " ، مجلة غرفة تجارة بغداد. ج 8. السنة الرابعة . بغداد .
- 5- حسين . مهدي عبد الحميد ، 2013م ، " الخليفة ابو جعفر المنصور في بناء بغداد،مجلة اداب الفراهيدي ،ع15.

List of resources

- Ibn al-Athir, Abu al-Hasan Ali. 1997. al-Kamil fi al-history. Dar al-Kitab al-Arabi, Beirut.
- Ibn Atham al-Kufi, Abu Muhammad Ahmad, D.T. Al-Futuh. 2
- Ibn Tayfur, Abu al-Fadl Ahmad. 2002. The Book of Baghdad, Al-Khanji Library, Cairo.

- Ibn Kathir, Abu al-Fida Ismail. D.T., Al-Sa'ada Press. Cairo.
- Abn Manzoor, Jamal al-Din. 1994, Sanan al-Arab, Dar al-Sadr, Beirut.
- Al-Adrisi, Muhammad, 1409 AH, Nuzhat al-Mushtaq in Penetrating the Horizons, Publisher: World of Books, Beirut.
- Al-Azdi, Muhammad. 1902 AD. The story of Abu al-Qasim al-Baghdadi, Karl Winter Press, Heidelberg.
- Al-Astakhri, Ibrahim. 2004, Al-Maslak and Al-Mamelak, Publisher: Dar Sadr, Beirut.
- Al-Baghdadi, Safi al-Din, Mirasad al-Iraqiya on the names of places and spots, Publisher: Dar al-Geel, Beirut: Dar Al-Geel, Beirut.
- Al-Bakri, Abu Ubayd Abdullah, 1949, Ma'jam Ma'astajam of the names of countries and places, the printing of the Committee of Composition, Translation and Publication.
- Al-Jahaz, Abu Othman. Al-Tabasir al-Tijarah, Publisher: Al-Khanji Library, Cairo.
- Al-Humairi, Abu Abdullah Muhammad, 1980, Al-Rawd Al-Maatar in Khabar Al-Aqtar, Publisher: Nasser Foundation for Culture, Beirut: Nasser Foundation for Culture, Beirut.
- Al-Khatib al-Baghdadi, Abu Bakr Ahmed, 2001. History of the City of Peace, Publisher: Dar al-Gharb al-Islami.
- Al-Shabashti, Abul Hasan Ali. 1986. Al-Diyarat, Dar al-Ra'id al-Arabi, Beirut.
- Sabi'i, Abu al-Hasan al-Hilal. D.T. Tahfat al-Amir in the History of Ministers, Publisher: Al-Ayyan Library.
- Al-Tabari, Abu Ja'far Muhammad ibn Jarir. 1967. History of Messengers and Kings, Dar al-Maarif, Egypt.
- Al-Farahidi, Abu Abd al-Rahman al-Khalil. Publisher: Crescent House and Library
- Kashagem, Abi al-Fath Mahmoud. 1954, Al-Mas'ud, Dar Al-Yaqda, Baghdad.
- Al-Masudi, Abu al-Hasan Ali, 1973. Muruj al-Ghahab and Ma'aden al-Jawhar, Publisher: Dar al-Fikr.
- AL-Maqdisi, Shams al-Din Muhammad. 1991, Ahsan al-Taqasim in the knowledge of the regions, Madbouli Library, Cairo.
- Al-Nuwairi, Shihab al-Din Ahmad ibn Abd al-Wahhab. End of Al-Arb in the Arts of Literature, Dr.
- Al-Zarkali, Kheir al-Din, 2002, Al-Alam, Publisher: Dar al-Alam al-Malayin. -22
- Al-Yaqoubi, Ahmad. 2002. The Book of Countries, Dar al-Kutub al-Alamiya, Beirut.

References:

- Hassan, Hassan. 1966. Political, Religious, Cultural and Social History of Islam. Egyptian Renaissance Library. Cairo.
- Hourani, George Fadlo. 1985. Arabs and navigation in the Indian Ocean, Dar Al-Kitab Al-Arabi Press, Cairo.

- Al-Douri, Abdul Aziz. 1995. The economic history of Iraq in the fourth century AH, Center for Arab Unity Studies, Beirut.
- Radi, Abdul Hakim, et al. D.T. Baghdad Papers, International Printing Company. Cairo.
- Zayyat, Habib, 1950, Dictionary of boats and ships, D.T., Catholic Press, Beirut.
- Sawadi, Abdul Muhammad. 1989. Social and economic conditions in the Euphrates Peninsula during the sixth century AH, General Cultural Affairs House, Baghdad.
- Salman, Ibrahim, Trade and Navigation in the Arabian Gulf in the Abbasid era, Al-Madani Press, Cairo
- Mr. Maqbool, Ahmed. 1974. Arab-Indian relations, United Publishing House. 8 -
- Shirawi, Yusuf Ahmed...Communications and Transportation in Islamic Civilization, Riyadh Rees Books and Publishing, London.
- Osman, Shawqi Abdul Qawi. 1990, Indian Ocean trade in the era of Islamic sovereignty, World of Knowledge Series. Kuwait .
- Abada, Abdel Fattah. 1913. The ships of the Islamic fleet, their types and - equipment in Islam, Al-Hilal Press, Egypt.
- Amid, Tahir. 1967. Baghdad, the city of al-Mansur al-Mudawara, al-Nu'man - Press, Najaf al-Ashraf. 12
- Luaibi, Shaker. 2022 excavations in the history of art. Abbasid boats and their - Assyrian predecessors, Cultural Road. 13
- Kajeh Ji, Sabah Estefan, 2002. Industry in Mesopotamian History, d.i. -
- Abu al-Yalil, Muhammad, 1971. India and the Arabian Gulf: History, Traditions and Geographies, Dar al-Salam Press, Cairo.
- Metz, Adam, (D.T.). Islamic Civilisation in the Fourth Century AH, Dar al-Kitab - al-Arabi, Beirut.
- Musawi, Mustafa. 1983. Historical factors of the emergence and development of Arab Islamic cities, Dar Al-Rashid Publishing House
- :The research
- AD 935 AH / 334. "Industry in Baghdad for the period (2015- Al-Zirkani, Khalil. AD)". Arab Scientific Heritage Journal. The first issue.1160 AH / 555- AD. "The social and living life of Iraqi society during 2024- Al-Zuhairi, Obaid .).1(52 AD)". Lark .1258 AD / 1055 AH / 656 - 447the late Abbasid era (3347 . 52/lark. voll . Iss 31185. 10https/ doi.org/
- . "Shipbuilding in the Arabian Gulf, a study in historical 2009-Al Omari, Jamil. .4, No. 8geography". Al-Qadisiyah Journal of Arts and Educational Sciences, Vol. , "Industries of Iraq during the Abbasid era", Journal of the 1941-Ghnaïma, Yusuf. Baghdad Chamber of Commerce. Fourth year. Baghdad.
- Hussein. Mahdi, 2013, 'Caliph Abu Jaafar Al-Mansour in the construction of - Baghdad,' Journal of Al-Farahidi Literature, Issue 1