

فصلنامه علمی - پژوهشی تاریخ اسلام

سال بیست و سوم، شماره نود

تابستان ۱۴۰۱

عوامل مؤثر در کاهش کارایی اقتصادی فعالیت‌های کشتیرانی رودخانه‌های عراق در عصر عباسیان (۱۳۲-۳۳۴ق)

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۱۱/۳۰

تاریخ تأیید: ۱۴۰۰/۱۰/۲۱

۱ نعمت‌اله زکی پور

۲ جعفر نوری

۳ مجید شموسی مطلق

عباسیان، در طول دوران خلافت خود، به پیشبرد و توسعه کشتیرانی رودخانه‌ای در عراق، توجه ویژه‌ای داشتند و از دو رودخانه دجله و فرات، استفاده‌های نظامی، تجاری و گردشگری فراوانی نمودند. با وجود این، پاره‌ای موانع، اثر منفی بر فعالیت‌های کشتیرانی در این دو رودخانه گذاشت. پرسش اصلی که این پژوهش در پاسخ به آن شکل گرفته، این است که چه عواملی سبب کاهش فعالیت‌های کشتیرانی در رودخانه‌های دجله و فرات در دوره خلافت عباسی در بازه زمانی ۱۳۲ تا ۳۳۴ق بوده است؟

یافته‌های پژوهش، نشان می‌دهد عوامل انسانی همچون: شورش‌های داخلی، سرقت‌های داخلی و خارجی، افزایش عوارض گمرکی و عوامل

۱. استادیار تاریخ ایران اسلامی، دانشگاه یاسوج: (nematzakpoor@yahoo.com).

۲. استادیار تاریخ و ایران‌شناسی، دانشگاه میبد: (nouri.jafar21@yahoo.com).

۳. دانش‌آموخته کارشناسی ارشد تاریخ اسلام، دانشگاه یاسوج: (majid.sh4676@gmail.com).

طبیعی مانند: باده‌ها، سیلاب‌ها و گل‌ولای رودخانه‌ها، در کاهش کارایی اقتصادی فعالیت‌های کشتیرانی تأثیرگذار بوده است.

کلیدواژگان: تاریخ اقتصادی، خلافت عباسی، کشتیرانی، رود دجله، رود فرات.

مقدمه

رودخانه‌ها و دریاها، همواره نقش مهمی در حیات سیاسی و اقتصادی ملت‌ها و جوامع ایفا کرده‌اند. در وصف این اهمیت، همان بس که نخستین تمدن‌های بشری در کنار رودخانه‌ها شکل گرفته و به رشد رسیده‌اند. رودخانه‌ها، کارکردهای مختلف نظامی، اقتصادی، تجاری و فرهنگی دارند. با توجه به این اهمیت بود که خلافت عباسی (۱۳۲-۶۵۶ق) نیز همچون سایر حکومت‌ها، به رودخانه‌ها و راه‌های آبی توجه نشان دادند. در واقع، رودخانه‌ها برای خلافت عباسی به دلیل قرار گرفتن در جوار رودخانه‌ها، از اهمیت دوچندانی برخوردار شده بود. به همین جهت، خلفای عباسی تلاش‌های زیادی در ایجاد شبکه راه‌های دریایی و توسعه کشتیرانی، به‌ویژه در رودخانه‌های دجله و فرات، داشتند.

پیشینه پژوهش

تاکنون انجام پژوهشی مستقل که تنها موضوع آن بیان عوامل مؤثر در کاهش فعالیت‌های کشتیرانی رودخانه‌های عراق در عصر عباسیان سال‌های ۱۳۲-۳۳۴ق باشد، انجام نگرفته است. تنها در بررسی‌هایی که به‌صورت مقاله، کتاب، مدخل دانشنامه و پایان‌نامه‌های دانشگاهی که پیرامون رودخانه‌های عراق و یا وضعیت اقتصادی خلافت عباسی به نگارش درآمده، اشارات پراکنده‌ای به کشتیرانی در رودخانه‌های دجله و فرات و موانع آن شده است.

بخش اول پیشینه پژوهش، کتاب‌هایی هستند که در باب تاریخ دولت عباسی به نگارش درآمده‌اند. از جمله این آثار، می‌توان به الحضارة الاسلامیة فی القرن الرابع

الهجری اثر آدام متز^۱ (متوفای ۱۹۱۷م) اشاره کرد. متز در ضمن بررسی‌های خود، به رودخانه‌های عراق در دوره عباسی پرداخته است. به گفته وی، بیشتر رودخانه‌های عراق که از دو رود دجله و فرات منشعب می‌شوند، این امکان را به عباسیان می‌داد تا با حفر کانال و آبراه‌های متعدد بین این دو رودخانه و شعبه‌های آنها، حرکت کشتی‌ها را به راحتی از جایی به جای دیگر میسر کنند.^۲ اثر دیگر در این زمینه، *تاریخ العراق فی عصور الخلافة العربیة - الاسلامیة* اثر فاروق عمر فوزی (۱۹۸۸م) می‌باشد که در آن، از اهتمام دولت عباسی به داشتن نیرویی دریایی نیرومند برای مواجهه با دشمنان خارجی همچون رومی‌ها و ساختن کشتی‌های جنگی و سلطه بر دریاها و رودخانه‌های مهمی همچون دجله و فرات و ورود نیل سخن رانده است. علاوه بر آثار فوق‌الذکر، آثاری همچون: *العصر العباسی الأول* اثر عبدالعزیز الدوری، *عباسیان طقوش و کتاب تاریخ خلافت عباسی از آغاز تا پایان آل بویه* نوشته سید احمد رضا خضری که در باب کل تاریخ عباسیان به نگارش درآمده، اشاراتی کوتاه و پراکنده به رودخانه‌های عراق و فعالیت کشتیرانی در آن داشته اند.

بخش دوم پیشینه پژوهش، مقالاتی هستند که در باب رودخانه و فعالیت‌های مرتبط با آن در عصر عباسیان به نگارش درآورده‌اند. از جمله این مقالات، می‌توان به مقاله «تحول و تطور در نیروی دریایی مسلمانان تا پایان خلافت عباسی» اثر اصغر قائدان (۱۳۸۰) اشاره کرد که به بررسی دریانوردی مسلمانان در دوره اموی و دوره عباسی پرداخته و در گذر این بررسی کلی، به کشتیرانی در رودخانه‌ها عراق در عصر عباسیان اشاراتی پراکنده کرده است. مقاله دیگر در این باب، «جغرافیای تاریخی شبکه آب‌های بین‌النهرین

۱. شرق‌شناس شهیر آلمانی: Adam mez.

۲. آدام متز، *الحضارة الاسلامیة فی القرن الرابع الهجری*، ترجمه: محمد عبدالهادی، ج ۲،

(بخش اول: محور دجله)^۱ اثر محمد دشتی می‌باشد که جغرافیای تاریخی و طبیعی رودخانه دجله و انشعابات آن را در سرزمین عراق مورد بررسی قرار داده است؛ اما نقش عوامل و موانع در رونق، توسعه کشتیرانی و اقتصادی در رودخانه‌های عراق را مورد دقت قرار نداده است. دیوید وینز در مقاله‌ای با عنوان «بحران‌های داخلی عباسیان در قرن سوم»، در دو بخش، علل و عوامل کاهش تولیدات کشاورزی در عراق و شورش زنگیان و جنبش قرامطه را در قرن سوم هجری و نقش آنان را در تضعیف و فروپاشی خلافت عباسیان در قرن سوم و اوایل قرن چهارم هجری بررسی و تبیین نموده است.^۲

نوشتار قابل ذکر دیگر در این باره، مقاله‌ای تحت عنوان «اقدامات و اهداف خلفای عباسی در توسعه کشتیرانی در رودخانه‌های عراق»^۳ از نگارندگان همین مقاله است که این اثر، با رویکرد توصیفی - تحلیلی به بیان نقش راه‌های آبی و رودخانه‌ای در توسعه کشتیرانی پرداخته است؛ اما عوامل و موانع اثرگذار در کاهش کارایی اقتصادی رودخانه‌های دجله و فرات را بررسی نکرده است. مقاله پیش رو، می‌کوشد پاسخی مستدل به این پرسش دهد.

بخش سوم پیشینه پژوهش، پایان‌نامه‌های دانشگاهی هستند که در باب وضعیت اقتصادی عباسیان و یا رودخانه‌های دجله و فرات به نگارش درآمده است؛ از جمله،

۱. محمد دشتی، «جغرافیای تاریخی شبکه آب‌های بین‌النهرین (بخش اول: محور دجله)»، نامه تاریخ پژوهان، بهار ۱۳۸۴، ش ۱.

2. David Waines, The Third Century Internal Crisis of the Abbasids, Journal of the Economic and Social History of the Orient, Vol. 20, pp282-306, No. 3 (Oct., 1977).

۳. نعمت‌اله زکی پور و مجید شموسی مطلق، «اقدامات و اهداف خلفای عباسی در توسعه کشتیرانی در رودخانه‌های عراق (۱۳۲-۲۳۲ق)»، پژوهش‌نامه تاریخ اسلام، سال هفتم، زمستان ۱۳۹۶،

پایان نامه «دجله و فرات و تأثیر آن بر اقتصاد بین‌النهرین سفلی در عصر خلافت عباسیان (از آغاز تا پایان عصر آل‌بویه)» اثر پگاه توانگر رنجبر که به تأثیر دو رود دجله و فرات بر مؤلفه‌های اقتصادی عصر عباسی، از جمله: کشاورزی، تجارت و صنعت پرداخته است و در نهایت، به منابع درآمدی عباسیان که وابستگی فراوانی به این سه مؤلفه اقتصادی داشت، می‌پردازد. پایان‌نامه دیگر در این باره، رساله دکترای علی یحیایی تحت عنوان «بررسی تحلیلی ساختار اقتصادی آل‌بویه (۳۲۲-۴۴۷ق)» می‌باشد که در بحث از اقتصاد آل‌بویه، به خصوص حوزه غربی قلمرو آل‌بویه، یعنی بغداد، اشاراتی به تأثیرات اقتصادی رودخانه‌های دجله و فرات در کشاورزی و تجارت منطقه داشته است. آخرین پایان‌نامه در این خصوص، نوشته مجید شموسی مطلق تحت عنوان «کشتیرانی و اهمیت نظامی رودخانه‌های عراق در دوره عباسیان از آغاز خلافت سفاح تا پایان خلافت مستکفی (۱۳۲-۳۳۴ق)^۱» می‌باشد که در چهار فصل، به کشتیرانی و اهمیت نظامی رودخانه‌های عراق در دوره عباسیان می‌پردازد؛ اما پژوهش حاضر، در پی واکاوی موانع مهم کارایی اقتصادی رودخانه‌های دجله و فرات برای خلافت عباسیان می‌باشد.

بخش چهارم پیشینه پژوهش، مقالات تألیفی در باب دجله و فرات در دانشنامه‌ها و دائرةالمعارف‌هاست. دو مدخل «دجله» و «فرات» در *دانشنامه جهان اسلام*، به بررسی توصیف رود دجله و فرات در سفرنامه‌ها و شعبات رودخانه‌های دجله و فرات پرداخته است و مطالب قابل توجهی در باب کشتیرانی و موانع آن در دجله و فرات یافت نمی‌شود. مدخل قابل ذکر دیگر در این باب، مدخل «دریانوردی» در *دانشنامه جهان اسلام* است که

۱. مجید شموسی مطلق، «کشتیرانی و اهمیت نظامی رودخانه‌های عراق در دوره عباسیان از آغاز خلافت سفاح تا پایان خلافت مستکفی (۱۳۲-۳۳۴ق)»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد تاریخ اسلام، دانشگاه یاسوج، دی‌ماه ۱۳۹۶.

اطلاعات کلی در باب دریانوردی و کشتیرانی مسلمانان در تمام نواحی جهان اسلام ارائه می‌دهد و به موانع کشتیرانی در دجله و فرات پرداخته است.

الف. عوامل انسانی مؤثر در کاهش کارایی اقتصادی فعالیت‌های کشتیرانی رودخانه‌های عراق

عوامل انسانی متعددی در کاهش کارایی اقتصادی فعالیت‌های کشتیرانی در رودخانه‌های عراق تأثیرگذار است که می‌توان به موارد ذیل پرداخت:

۱. شورش‌ها و آشوب‌های داخلی

شورش‌ها و آشوب‌های داخلی در دوره عباسیان، بر کشتیرانی در رودخانه‌های سرزمین عراق امروزی و شهرهای مختلف آن، تأثیرات ژرفی گذاشت. عباسیان برای جلوگیری از گسترش این آشوب‌ها و کنترل بهتر امور، گاهی از فعالیت و تردد کشتی‌ها به مناطق آشوب، ممانعت می‌ورزیدند. در سال ۱۴۵ق در روزگار منصور خلیفه عباسی (خلافت: ۱۳۶-۱۵۸ق)، ابراهیم بن عبدالله علوی (متوفای ۱۴۵ق)، برادر نفس‌الزکیه، در بصره قیام کرد. یکی از ندیمان و غلامان منصور، به او خبر داد که تعدادی از کشتی‌های منطقه موصل به همراه گروهی از المَبِیْضِیْهِ [سفیدجامگان]، برای پیوستن به ابراهیم در بصره به حرکت درآمده‌اند. منصور نیز نیروهایی را در اختیار آن غلام قرار داد و در روستای باحْمَشَا، در نزدیکی بغداد، با آنها روبه‌رو گردید و بسیاری از آنان را به قتل رساند.^۱

بعد از مرگ هارون الرشید (خلافت: ۱۷۰-۱۹۳ق) و در جریان جنگ میان دو برادر، یعنی امین و مأمون بر سر جانشینی، طاهر بن حسین برای تسلط بر شهر بغداد، دستور بستن راه‌های منتهی به بغداد و ورودی‌های رودخانه‌ها را صادر کرد و همچنین، بر حرکت کشتی‌ها نظارت شدیدتری اعمال نمود. طبری در گزارشی آورده است: طاهر، ملوانان را از

۱. طبری، تاریخ الرسل والملوک، ج ۷، ص ۶۳۲.

ورود به بغداد منع کرد؛ مگر آنچه متعلق به نیروهای آنها بوده و بر آنها نیز نظارت داشتند و کشتی‌هایی را که از بصره برای بغداد آرد حمل می‌کردند، به بصره عودت می‌دادند.^۱

شورش قابل ذکر دیگر که در عصر حاکمیت عباسیان مانعی مهم بر سر راه کشتیرانی در رودخانه‌های عراق ایجاد کرد، شورش زُط‌ها بود. شورش زط‌ها در روزگار خلافت معتصم عباسی (خلافت: ۲۱۸-۲۲۷ق) در مناطق بندری عراق رخ داد. بنا بر گزارش بلاذری در *فتوح البلدان*، زط‌ها به دلیل وضع نابسامانی که در معیشت داشتند، به همراه گروهی از بردگان و موالی که به دور آنها جمع شده بودند، سر به شورش و غارتگری برداشته و کشتی‌هایی را که در رودخانه‌ها در حرکت بودند، غارت می‌کردند.^۲ شورشیان زط در دوران بعد از مرگ هارون الرشید، به دلیل مشغول بودن عباسیان به درگیری‌های میان دو برادر، یعنی مأمون و امین، قدرت بیشتری پیدا کردند؛ به گونه‌ای که وجود آنها در دوره خلافت مأمون (خلافت: ۱۹۸-۲۱۸ق)، به خطری جدی برای راه‌های مواصلاتی و امنیت مناطق جنوبی عراق تبدیل شد. زط‌ها بر راه‌های رابط بین بغداد و بصره تسلط یافتند و هر آنچه کشتی‌ها از بصره به بغداد حمل می‌کردند، توقیف می‌نمودند.^۳ به دلیل باریکی و تنگی راه‌های رودخانه‌ای و مهارت شورشیان در کار خود، خلافت عباسی از تعقیب آنها ناتوان بود. با وجود تلاش‌های بسیار که از سوی عباسیان برای پایان دادن به فتنه آنها صورت گرفت، اما می‌توان ناتوانی خلیفه مأمون در تقابل با آنها را از نامه نصرین‌شبت (متوفای ۲۱۰ق) که از هواداران امین (خلافت: ۱۹۳-۱۹۸ق) بوده و بعدها در سال ۲۰۹ق علیه مأمون شورش کرد، استنباط نمود. نصرین‌شبت، در این نامه از ناتوانی

۱. همان، ج ۸، ص ۴۵۵.

۲. بلاذری، *فتوح البلدان*، ص ۳۶۴.

۳. همان.

مأمون در سرکوب شورشیان زطها گلایه نموده بود.^۱ جدی بودن خطر شورشیان زط برای عباسیان و تهدید آنها برای کشتیرانی و فعالیت‌های اقتصادی، به حدی بود که برخی سرکوب «شورش زطها» را یکی از دستاوردهای دوران خلافت معتصم دانسته‌اند.^۲

در منازعه قدرت بین مستعین (خلافت: ۲۴۸-۲۵۲ق) و معتز (خلافت: ۲۵۲-۲۵۵ق) در سال ۲۵۱ق فرماندهان ترک که پشتیبان و طرفدار معتز بودند، مانع از تردد کشتی‌ها به سوی بغداد شدند. طبری روایت می‌کند که فرماندهان ترک، ملوانانی را که کشتی خود را اجاره داده بودند، دستگیر کرده، مورد ضرب و شتم قرار می‌دادند و سپس آنان را از دکل کشتی‌ها به دار می‌آویختند. این مجازات، سبب شد تا عبور و مرور کشتی‌ها به سوی بغداد به صورت پنهانی صورت گیرد. وضعیت بغداد، به همین منوال بود؛ به طوری که نیروهای المستعین از حرکت کشتی‌هایی که حامل مواد غذایی از سوی بغداد به سامرا در حرکت بودند، جلوگیری می‌کردند.^۳

از دیگر شورش‌هایی که ضررهای فراوانی به کشتیرانی رودخانه‌ای وارد کرد، شورش زنگیان بود که در فواصل سال‌های ۲۵۵ تا ۲۷۰ق، تهدید بزرگی برای خلافت عباسی محسوب می‌شد. شورشیان زنگی، به لحاظ سیاسی و اقتصادی، خلافت عباسی را تحت فشار قرار دادند. در واقع، زنگیان، فعالیت‌های اقتصادی و کشتیرانی رودخانه‌ایی را به چالش کشاندند و به شهرهای بصره و آبله، خسارات زیادی وارد کردند.^۴ زنگیان، از مشکلات عباسیان با ترکان و همچنین درگیری‌های ترکان با همدیگر بر سر قدرت، برای

۱. ابن اثیر، *الکامل فی التاریخ*، ج ۶، ص ۳۸۹.

۲. ابن الفقیه همدانی، *البغداد؛ مدینه السلام*، ص ۵۴.

۳. طبری، *تاریخ الرسل والملوک*، ج ۵، ص ۲۸۲.

۴. شمس‌الدین احمد بن عثمان الذهبی، *دول الاسلام*، ج ۱۲، ص ۵۴۱.

بسط نفوذ خویش و فشار بر خلافت عباسی جهت کسب منافع اقتصادی استفاده نمودند.^۱ شورشیان زنگی، به تمام کشتی‌های تجاری، چه آنهایی که در دریاها سیر می‌کردند و چه آنهایی که در رودخانه‌های مرتبط با خلیج فارس بودند، حمله‌ور می‌شدند و آنها را غارت می‌کردند. طبری در گزارشی آورده است که رهبر شورشیان زنگی، تعداد بیست و چهار کشتی از کشتی‌هایی را که از راه دریا به بصره آمده بودند، به تصرف درآورد و آنها را به هم وصل نموده و با خود به رودخانه دجله آورد.^۲

همچنین، ابن اثیر ذکر کرده که زنگیان بر دویست کشتی که آرد حمل می‌کردند، مستولی گشته، آنها را غارت نمودند.^۳ به همین دلیل، عباسیان برای امنیت کشتی‌ها از قایق‌های جنگی استفاده می‌کردند؛ چنان که طبری آورده است فرمانده نیروهای عباسی، منصور بن خیاط که فرمانده عملیات نظامی بر ضد شورشیان زنگی را در بصره بر عهده داشت، مسئولیت تأمین امنیت کشتی‌هایی را که از دریا می‌آمدند و در رودخانه‌ها به راه خود ادامه می‌دادند، بر عهده گرفت و با حراست و حمایت کامل به وسیله قایق‌های جنگی، به سوی بصره راهی می‌کرد.^۴

زنگیان مدت مدیدی کشتیرانی رودخانه‌ای را مختل کرده بودند؛ آن چنان که طبری درباره شهر الموفقیه که توسط خلیفه عباسی الموفق (۲۵۶-۲۷۸ق) بنا شده بود، می‌نویسد: «تجار و بازاریان و تولیدکنندگان کالاها، از سرزمین‌های دیگر به وسیله کشتی‌های خود به آن شهر می‌آمدند و قبل از آن، به مدت ده سال زنگیان این فعالیت‌ها را قطع کرده

۱. تقی‌الدین احمد بن علی بن محمد المقریزی، *المواعظ والاعتبار*، ج ۱، ص ۱۷.

۲. طبری، *تاریخ الرسل والملوک*، ج ۹، ص ۴۷۱.

۳. ابن اثیر، *الکامل فی التاریخ*، ج ۷، ص ۲۱۱ و ۲۱۲.

۴. طبری، *تاریخ الرسل والملوک*، ج ۹، ص ۴۷۸.

بودند.^۱ با توجه به اینکه بندر بصره عراق در آن زمان، تنها بندری بود که تاجران بیگانه با کشتی‌های خود از راه دریا به سوی آن می‌آمدند و از بصره به سوی بغداد و دیگر شهرهای عراق در رودخانه‌ها به حرکت درمی‌آمدند، می‌توان دریافت که شورشیان زنگی تا چه حدی بر فعالیت‌های تجاری رودخانه‌ای آسیب رسانده‌اند.^۲ کشتیرانی رودخانه‌ای پس از فرو خواباندن شورش زنگیان، با خطر جدیدی به نام شورش قرمطی‌ها روبه‌رو شد که راه‌های مواصلاتی را قطع نموده، کشتی‌ها را غارت می‌کردند و در سال ۲۹۳ق، به شهر هیت حمله کردند و آنجا را غارت نمودند.^۳

شورش دیگری که سبب اختلال در کشتیرانی رودخانه‌ای شد، شورش ترکان در دوره خلافت المقتدر (۳۱۷-۳۲۰ق) بود؛ آن هم در روزگار المقتدر، هنگامی که در بغداد در سال ۳۱۷ق ترک‌ها برای مطالبه حقوق بیشتر از دربار عباسیان سر به شورش برداشتند. محمد بن یاقوت که صاحب شرطه بغداد بود، برای اینکه بتواند شورش را سرکوب کند، به عده‌ای از غلامان خود دستور داد با تردد کشتی‌های خویش در رودخانه‌ها، از عبور و مرور مردم در رودخانه جلوگیری کنند و مخالفان را به قتل برسانند و هر کشتی که بخواهد از پُل عبور کند، مانع عبور آن گردند.^۴

۲. دزدان دریایی

دزدی توسط دزدان داخلی و خارجی، از دیگر موانع کشتیرانی در رودخانه‌ها بود:

۲-۱. دزدان خارجی و راهکارهای مبارزه با آن

اهمیت اقتصادی و تجاری بندر بصره، سبب شد که برخی از سارقان و دزدان، چشم طمع به این شریان مهم و حیاتی اقتصادی خلافت عباسیان بدوزند. از جمله

۱. همان، ج ۹، ص ۵۸۵ و ۵۸۶.

۲. فیصل السامر، ثورة الزنج، ص ۱۷۷.

۳. طبری، تاریخ الرسل والملوک، ج ۱۰، ص ۶۲۳.

۴. سعد القرطبی بن عریب، صلة تاریخ الطبری، ص ۱۰۴.

دزدان دریایی خارجی، گروهی به نام «مید» بودند که اصالتاً از منطقه سند بودند و کشتی‌هایی داشتند که با استفاده از آنها، راه کشتی‌های تجاری در مسیر هند و چین و دریای روم را قطع می‌کردند و آنها را غارت می‌نمودند. مؤلف فتوح البلدان درباره این گروه می‌نویسد: «گروه مید، کسانی بودند که راه‌های دریایی را قطع می‌کردند و این کار را به صورت شغلی دائم برای خود در مدت دو قرن، [یعنی] قرون دوم و سوم هجری، اتخاذ کرده بودند و بصره را کانون تهاجمات، حمله‌ها و غارت‌های خود قرار داده بودند.»^۱

خطر دزدان دریایی موسوم به مید، در همان اوایل خلافت عباسیان، یعنی روزگار خلافت منصور عباسی به صورت گسترده افزایش یافت؛ به طوری که حملات آنها به شهر بندری بصره رسیده بود. میدها، کشتیرانی را در بندر بصره از رونق انداختند و فعالیت تجاری در بندر بصره را مختل نمودند. خلیفه بن‌خیاط که خود از مورخان اهالی بصره بود، دلیل افزایش فعالیت‌های دزدان دریایی را ضعف ناوگان دریایی عباسیان در خلیج فارس و ناتوانی آنها در حمایت از رونق اقتصادی بندرها و جلوگیری از تهاجمات این دزدان می‌داند.^۲

خطر حمله‌های دزدان دریایی به کشتی‌هایی که راه دریا را پیش می‌گرفتند، سبب شد تا منصور، خلیفه عباسی، منصب جدیدی در بصره تأسیس کند. رئیس این منصب جدید را «امیر دریا» می‌نامیدند. منصور عباسی نیرویی را به فرماندهی امیر دریا، برای مقابله با میدها روانه دریا کرد؛ اما شکست خوردند. این حادثه سبب شد تا میدها ترغیب به حملات بیشتر شوند؛ به طوری که به رود دجله بصره (اروند رود) حمله کردند و در سال بعد نیز این تهاجمات ادامه پیدا نمود؛ اما مقاومتی از سوی امیر دریا در برابر آنها صورت نگرفت و از

۱. بلاذری، فتوح البلدان، ص ۴۲۳.

۲. ابو عمرو و خلیفه بن‌خیاط، تاریخ خلیفه بن‌خیاط، ج ۲، ص ۴۵۴ و ۴۵۵.

آنها شکست خورد و کشتی‌های وی در دریا غرق گردیدند.^۱ در سال ۱۵۲ق، خطر میدها دوباره به رودخانه‌های بصره بازگشت. میدها در این مرحله وارد رودخانه امیر در دجله بصره شدند و قتل عامی بزرگ به راه انداختند.^۲ در واقع، فعالیت‌های دزدان دریایی مید از دریا به بصره و رودخانه‌های عراق گسترش پیدا کرده بود و حمله‌های آنها به پادگان‌های مستقر در رودخانه‌ها همچون بصره و عبادان (=آبادان) رسیده بود که به نظر می‌رسد، نوعی فشار اقتصادی از طرف میدها بر خلافت عباسیان باشد تا خلافت عباسی از مقابله با آنها انصراف دهد.

۲-۲ دزدان و سارقان داخلی و راهکارهای مبارزه با آن

در قرن چهارم هجری، راهزنی به‌عنوان یک حرفه مرسوم شده بود و عده‌ای در آن، صاحب حرفه و مهارت شده بودند. دزدان در رودخانه‌ها در کمین کشتی‌ها بودند تا بتوانند به آنها حمله کنند و آنچه از مال و کالاها در آنها حمل می‌شد، به غارت ببرند. در سال ۳۰۳ق، عده‌ای از دزدان به ریاست شخصی به نام مُخْرِز بن رباح بعد از دریافت خبر رسیدن سه کشتی با مبلغ سیصد هزار دینار، در کمین این کشتی‌ها نشستند؛ اما کشتیبانان متوجه کمین آنها گردیدند و توانستند از خطر بگریزند و به سوی بصره بازگشتند.^۳ در سال ۳۳۰ق نیز دزدی به نام الْكَرْخِی به همراه گروهی از راهزنان، راه رودخانه‌های واسط به بغداد را - بستند و با کشتی‌های بسیاری به همراه تیراندازان و اسلحه و تجهیزات کامل، به‌مانند یک سپاه بزرگ، در رودخانه‌ها در رفت‌وآمد بودند.^۴ بنا بر گزارش مؤلف کتاب *اخبار الرضی والتمقی* «برادر امیر توزون، فرمانده نیروهای نظامی در عهد دو امیر، بجکم غلام ترک

۱. همان، ص ۴۵۳ - ۴۵۶.

۲. همان.

۳. ابن عربی، *صلة تاریخ الطبری*، ص ۳۸.

۴. ابوعلی محسن بن علی بن ابی‌الفهم التنوخی، *نشوار المحاضرة واخبار المذاكرة*، ج ۴، ص ۷۵-۷۷.

(متوفای ۳۲۹ق) و ناصرالدوله حمدانی (متوفای ۳۵۸ق)، به همراه سپاه خود در سال ۳۳۱ق وارد تکریت شد و شهر را غارت و کشتی‌ها و لنج‌هایی را که اموال تاجران در آن بودند، به سرقت بردند.^۱

در همان سال، دزد دیگری به نام ابنُ حَمْدی به غارت و دزدی در منطقه بین واسط و بغداد می‌پرداخت.^۲ بر کشتی‌هایی که به واسط وارد و یا از آن خارج می‌شدند، سلطه یافت و از این راه، ثروت زیاد و کالاهای فراوانی جمع کرد.^۳ ابن شیرزاد امیرالأمرا (متوفای ۳۳۵ق) که توان مقابله با ابن حمدی را نداشت، در سال ۳۳۲ق او را به‌عنوان والی بر شاهراه واسط - بغداد قرار داد؛ به شرط آنکه هر ماه پانزده هزار دینار از آنچه او و یارانش به سرقت می‌بردند، پرداخت نماید.^۴ ابن شیرزاد علاوه بر همراهی و همداستانی با ابن حمدی، با گروهی دیگر از دزدان دریایی به رهبری مَمْرَج نیز همراه و همداستان شد. مَمْرَج در سال ۳۳۳ق به همراه گروهی از راهزنان حرفه‌ای، شب و روز اموال مردم را در رودخانه دجله مورد غارت قرار می‌دادند. ابن شیرزاد که یارای مقابله با او را نداشت، با او همکاری کرد؛^۵ به‌گونه‌ای که دوری تحلیل می‌کند، تمام فعالیت‌های مَمْرَج با اطلاع و هماهنگی ابن شیرزاد صورت می‌گرفته است.^۶ صولی، به‌عنوان یکی از مورخان قرن چهارم هجری، از گسترش راهزنی در رودخانه‌های عراق که اموال خود وی مورد دستبرد همین راهزنان قرار

۱. الصولی، اخبار الرازی بالله والمتقی بالله یا اخبار الدولة العباسیة، ص ۲۴۴.

۲. ابوعلی مسکویه رازی، تجارب الامم و تعاقب الهمم، ج ۵، ص ۲۶۰.

۳. الصولی، اخبار الرازی بالله والمتقی بالله یا اخبار الدولة العباسیة، ص ۲۴۳.

۴. ابوعلی مسکویه رازی، تجارب الامم و تعاقب الهمم، ص ۲۶۰.

۵. الصولی، اخبار الرازی بالله والمتقی بالله یا اخبار الدولة العباسیة، ص ۲۷۷.

۶. عبدالعزیز الدوری، تاریخ العراق الاقتصادي، ج ۵، ص ۲۶۰.

گرفته بود، گزارش داده است: «راهزنان آنچه را که کشتی‌ها حمل می‌کردند، به یغما می‌بردند.»^۱

راهزنی فقط به صورت حمله و هجوم مسلحانه به کشتی‌ها نبوده؛ بلکه از خدعه، حيله و راه‌های مشخصی در انجام سرقت‌ها بر روی کشتی‌ها با استفاده از روش‌های مؤثر در جلب نظر مسافران و کسب اعتماد آنها استفاده می‌شده است؛ به طوری که گفته‌اند: «راهزنان با پایین آوردن قیمت کرایه‌ها، سعی در فریب مسافران و کشاندن آنها به درون کشتی‌ها می‌کردند و به این صورت، عمل می‌کردند؛ [چنان] که شخصی پیر، در مسیر تظاهر به کوری می‌کرد و قرآن می‌خواند. پس هنگامی که کشتی‌بان از او درخواست می‌کرد که سوار کشتی شود، امتناع می‌ورزید؛ اما با اصرار صاحب کشتی سوار می‌شد و با قرآن خواندن، مسافران را مشغول می‌کرد و دوستانش با ترفند به سرقت اموال مسافران می‌پرداختند و به شخص دیگری که در درون آب در انتظار آنها بود، اشیای قیمتی را به او می‌دادند و او شناکان از محل دور می‌شد.»^۲

۳. افزایش عوارض گمرکی

افزایش عوارض گمرکی، از دیگر موانع فعالیت کشتیرانی در رودخانه‌های عراق به شمار می‌آید. اگرچه مراکز اخذ عوارض گمرکی برای گرفتن عوارض، نظارت و بازرسی به وجود آمده بودند، اما تعداد زیاد این مراکز و تعدد نیروهایی که در این مراکز گماشته می‌شدند، به دلیل ضعف خلافت عباسیان در دوره دوم (۳۳۳-۳۳۲ق)، خود مانعی در راه گسترش کشتیرانی گردید. در واقع، در دوره دوم خلافت عباسی، شعبه‌هایی از مراکز گمرکی در مناطق مختلف دایر گردید؛ به خصوص آن مناطقی که ورودی‌های تجاری دریایی و رودخانه‌ای بود. با توجه به اینکه بصره، یکی از این ورودی‌های مهم به شمار

۱. الصولی، اخبار الرازی بالله والمتقی بالله یا اخبار الدولة العباسیة، ص ۲۷۷.

۲. التنوخی، نشوار المحاضرة واخبار المناکرة، ج ۲، ص ۲۵۱-۲۵۴.

می‌رفت، این مراکز در مناطق مختلف آن، از جمله: آبله، رود معقل و اروند شکل گرفت.^۱ این مناطق، در تابعیت بصره بودند و این، چیزی است که مقدسی به آن اشارت دارد.^۲ همچنین، مراکز گمرکی در جاهای مختلفی از رودخانه دجله نیز وجود داشتند. در این باره، مؤلف *الأعلاق النفیسه* در خصوص راه‌های رودخانه‌ایی بین بصره و بغداد، اشاراتی دارد.^۳ ابن‌المعتز عبدالله بن‌المتوکل که خود شاعر و ادیب بوده است، در ابیاتی در زمان خلیفه المعتضد (خلافت: ۲۷۹-۲۸۹ق)، از کثرت مراکز گمرکی و عوارض در رود دجله و رفتارهای شنیع دستگاه خلافت با مردم سخن گفته است.^۴ مقدسی یادآور می‌شود که در بصره، بازرسی بسیار سخت و همراه با رفتارهای تند بازرسان بوده است و همچنین، در منطقه البطائح کالاهای ارزیابی و مورد بازرسی قرار می‌گرفتند.^۵ بنابراین، بازرسی‌ها خود نیز مانعی بزرگ در برابر فعالیت کشتیرانی در رودخانه‌ها بوده‌اند.

مسعودی تأثیر منازعات مأمون و امین بر مراکز گمرکی را چنین توصیف کرده است: «مأمون، هرثمة بن‌اعین (متوفای ۲۰۰ق) و زهیر بن‌المسیب (متوفای ۲۰۱ق) از فرماندهان خود را به قسمت شرقی فرستاد و بر مراکز عوارض و مالیات در مناطق کلوادی که یک‌دهم از اموال کشتی‌هایی که کالاهای تاجران را از بصره به سمت واسط حمل می‌کردند، اخذ نمود.»^۶ هنگامی که برخی به ساخت مراکز مالیاتی و عوارضی جدیدی برای خود مشغول بودند، در واقع، موانع جدیدی در برابر فعالیت کشتیرانی در رودخانه‌های عراق

۱. همان، ص ۱۹۸ و ۱۹۹.

۲. ابو عبدالله احمد بن محمد مقدسی، *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*، ص ۱۰۳.

۳. ابوعلی احمد بن عمر ابن‌رسته، *الأعلاق النفیسه*، ص ۱۶۱ و ۱۶۲.

۴. احمد بن محمد بن ابی‌بکر ابن‌خلکان، *وفیات الاعیان و انباء الزمان*، ج ۲، ص ۲۶۳.

۵. مقدسی، *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*، ص ۱۱۸ و ۱۱۹.

۶. ابوالحسن علی بن‌الحسین المسعودی، *مروج الذهب و معادن الجواهر*، ج ۳، ص ۴۰۲.

ایجاد می‌کردند. ابن‌رائق (متوفای ۳۳۰ق)، یکی از معروف‌ترین فرماندهان ترک که فرماندگی شُرطه بغداد را بر عهده داشت، به سال ۳۲۵ق یک مرکز مالیاتی در بغداد تأسیس کرد.^۱

به نظر می‌رسد، مالیات‌هایی که وضع شده بود، بسیار زیاد بوده است؛ به طوری که ابن‌اثیر از آن مالیات‌ها به‌عنوان اموال فراوان یاد می‌کند.^۲ از تاجران به‌اندازه میزان صادرات و واردات کالاها، که در آن زمان در عراق و سایر مناطق جهان به تجارت می‌پرداختند، مالیات اخذ می‌کردند. این مبالغ در آن دوران با توجه به وسعت قلمرو عباسیان و مقدار اموال و ثروت فراوانی که از سرزمین‌های فتح‌شده به بغداد گسیل می‌کردند، از اهمیت فراوانی برخوردار نبود.^۳ در دوره خلافت الواثق (خلافت: ۲۲۷-۲۳۳ق)، مردم از پرداخت این مالیات‌ها معاف شدند.^۴

مؤلف *نشوار المحاضرة واخبار المذاكرة* روایت می‌کند: «یک روز صبح به خدمت ابن فرات رسیدم و ضعف مالی و تهیدستی خویش را با او در میان گذاشتم. ابن فرات گفت که از سوی هند کشتی‌هایی آمده است. پس، به بصره برو و آنها را بازرسی کن و حق بیت‌المال را بگیر و آنچه حق ما هست را نیز بگیر. پس، برفتم و کشتی‌ها را بازرسی نمودم و حق وزیر را به بغداد آوردم. سپس، به من گفت که حق بیت‌المال را تحویل بده و سهم ما را بگیر و بگو چقدر بود؟ گفتم که ۲۵ هزار دینار.^۵ مسئولیت اخذ مالیات و عوارض را معمولاً به یکی از کارگزاران بزرگ می‌دادند. آنها نیز از جایگاه خود سوءاستفاده می‌کردند،

۱. ابن‌الفقیه الهمدانی، *البغداد؛ مدینة السلام*، ص ۱۰۲.

۲. ابن‌اثیر، *الکامل فی التاریخ*، ج ۷، ص ۳۱۱.

۳. عبدالعزیز الدوری، *تاریخ العراق الاقتصادية*، ج ۱، ص ۲۸.

۴. طبری، *تاریخ الرسل والملوک*، ج ۹، ص ۶۵۰.

۵. التنوخی، *نشوار المحاضرة واخبار المذاكرة*، ج ۷، ص ۲۳۷.

تا به اهداف شخصی برسند. صولی در سال ۳۳۳ق گزارش می‌کند که امیر توزون، مسئولیت کشتی‌های یدک‌کش را که «طوف» نامیده می‌شدند، به ابوالوفاء داد.^۱ بعضی مواقع، میزان مالیات و عوارض اخذشده بر کشتی‌ها و کالاهای آنها، به حدی زیاد بود که ادامه تجارت برای تاجران مقرون به‌صرفه نبود. به همین جهت، کشتی را با بار عودت می‌دادند. بنا بر گزارش صولی، در سال ۳۳۱ق یوسف بن وجیه از عمان با کشتی‌های بسیار و کالاهای فراوان به بصره آمد؛ اما به خاطر زیاده‌های عوارض و مالیات‌هایی که آل برید بر کشتی‌ها قرار داده بودند، مجبور به بازگشت شد.^۲ مقدسی در این خصوص معتقد است که این مالیات‌ها بسیار سنگین بوده و مشکلات زیادی در خشکی و رودخانه‌ها به وجود آورده بود.^۳ باز در گزارشی دیگر از صولی آمده است که مالیات‌هایی که مربوط به رودخانه دجله بودند، در سال ۳۳۳ق و در زمان امیر توزون، به مقدار پانصد دینار بود.^۴ این مقدار پول، مبلغ قابل توجهی محسوب می‌شد.

ب. عوامل طبیعی مؤثر در کاهش کارایی اقتصادی فعالیت‌های کشتیرانی رودخانه‌های عراق

۱. باد

شدت و جهت وزش باد، در مواردی مانعی جدی در حرکت کشتی‌ها به شمار می‌رفت. نقش این موضوع در کشتیرانی را ابن عماد در شرح حوادث سال ۳۲۴ق چنین توصیف نموده: «پس، گفتند که به آن محله پناه ببریم که باد، مانع حرکت ماست.»^۵ جهت حرکت

۱. همان، ص ۲۷۹.

۲. همان، ص ۲۴۴.

۳. مقدسی، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ص ۱۱۸.

۴. الصولی، اخبار الرازی بالله والمتقی بالله یا اخبار الدولة العباسیة، ص ۲۷۶.

۵. احمد بن علی بن ابی بکر الخطیب البغدادی، تاریخ مدینة السلام، ص ۲۹ و ۳۰.

بادها و شدت آنها، با توجه به موقعیت و مکان وزش که از آنجا آغاز می‌گردید، متأثر می‌شد؛ چراکه بادها بر ایجاد طوفان و آنچه از پیامدهای منفی این طوفان‌ها حاصل می‌شد، نقش داشت و گاهی دید را کاهش می‌داد و حرکت کشتی‌ها را با مشکل مواجه می‌ساخت. شکی در آن نیست که حرکت کشتی‌ها در چنین شرایطی، غیرممکن بود و گاهی نیز مدت‌ها به طول می‌انجامید. مؤلف *شدرات الذهب فی اخبار من ذهب* در بیان حوادث سال ۳۲۴ق/۸۴۸م آورده است: وزش بادهای شدید که به‌مانند آنها از قبل برای مردم آن زمان در عراق مشهود نبوده؛ به‌طوری‌که مدت پنجاه روز ادامه داشته و مناطق بغداد، بصره، کوفه و واسط را در بر گرفته و محصولات کشاورزی را از بین برده و تا منطقه موصل امتداد می‌یافت. این بادها زندگی مردم را مختل می‌نمود و بازارها را به تعطیلی می‌کشاند.^۱ وزش بادها گاهی چنان شدید و با قدرت بود که درختان و نخل‌ها را از جا برمی‌کند. در سال ۲۸۵ق، بادهای شدیدی در بصره وزیدن می‌گرفت؛ به‌طوری‌که پانصد اصله نخل را در کناره رود الحسین در پایین‌دست رود قندل برکنند و از کناره‌های رود قندل نیز یکصد اصله نخل را از بین برد.^۲ حرکت و سیر کشتی‌ها در چنین وضعیتی، احتمال غرق شدن را افزایش می‌داد. در ذکر حوادث سال ۲۹۷ق نیز آمده است که قهرمانه، مادر المقتدر خلیفه عباسی، در کشتی تفریحی خود در زیر پل به علت وزش باد شدید غرق شد.^۳

۲. سیلاب‌ها

سیلاب‌ها نیز در برخی مواقع، نقش مهمی در تعطیل کردن کشتیرانی در رودخانه‌های عراق داشتند؛ به‌طوری‌که افزایش میزان آب رودخانه‌ها و بالا رفتن آن، سبب تخریب

۱. ابوفلاح عبدالحی الحنبلی بن عماد، *شدرات الذهب فی اخبار من ذهب*، ج ۳، ص ۱۵۷.

۲. طبری، *تاریخ الرسل والملوک*، ج ۱۰، ص ۶۸۰.

۳. محمد بن عبد الملک بن ابی الفضل الهمدانی، *صلة تاریخ الطبری*، ص ۹.

پل‌ها و گذرگاه‌ها شده و سیر و حرکت کشتی‌ها را به تعطیلی می‌کشاند. بعضی مواقع، به دلیل احتمال ریزش ناگهانی پل‌ها و گذرگاه‌ها در زمان سیلاب، از حرکت کشتی‌ها در رودخانه‌ها جلوگیری می‌شده است. ابن عماد حنبلی چنین گزارش داده که در سال ۲۱۵ق/۸۳۱م در روزگار خلافت مأمون، آب رودخانه دجله سیلابی شد؛ به گونه‌ای که پل‌ها و گذرگاه‌ها را تخریب نمود.^۱

با وجود اینکه کشتی‌ها به‌عنوان وسیله نجاتی که مردم به آنها پناه می‌بردند، به شمار می‌رفت، اما سوار شدن بر آنها در هنگام سیلاب‌ها، با خطراتی همراه بود و یکی از موانع در برابر کشتیرانی به حساب می‌آمد. در حوادث سال ۱۸۶ق، که رودخانه دجله به‌شدت سیلابی شده بود از عبور و مرور مردم در رودخانه‌ها برای حفاظت از آنها ممانعت شد.^۲ از روایت می‌توان استنباط کرد که کشتیرانی در چنین شرایطی، به‌سختی امکان‌پذیر بوده است.

۳. گِل ولای رودخانه‌ها

گِل ولای موجود در آب‌ها، بر سرعت و حرکت کشتی‌ها در رودخانه‌ها تأثیر بسیاری داشت. گِل ولای و ماسه زیاد موجود در دهانه ورودی دجله که دجله کور یا شط‌العرب^۳

۱. ابوفلاح عبدالحی، *شذرات الذهب فی اخبار من ذهب*، ص ۳۰؛ عبدالرحمن بن علی بن الجوزی، *المنتظم فی تاریخ الملوک والامم*، ص ۳۱۶. مؤلف المنتظم، خبر از تخریب دو گذرگاه از رود صراه در اثر سیلاب سال ۳۳۰ق خبر می‌دهد.

۲. همان، ص ۲۷.

۳. یکی از پیامدهای طغیان رودهای دجله و فرات و شکست سدها در اواخر عصر ساسانی و اوایل دوره اسلامی، بروز تغییر عمده در مسیر انتهایی دجله و فرات بود. پیش از آن، دجله و فرات و نیز کارون به طور جداگانه وارد خلیج فارس می‌شدند و مصب دجله و فرات، خلیجی باتلاقی در پایین‌دست شهر قدیمی اُبله، واقع در شمال بصره کنونی بود؛ اما در پی بروز دگرگونی‌های مورد

(اروندرو) نامیده می‌شد، مانع از حرکت کشتی‌ها و ورود آنها به دهانه دجله می‌شد.^۱ در گوشه‌ای از آبله در رودخانه‌های آن، خور^۳ بسیار خطرناکی وجود دارد؛ چه بسیار که گرفتار این خور و گرداب آن می‌شدند و غرق می‌گردیدند. آن خور، به خور آبله معروف است.^۴ جریان رودخانه دجله در قسمت‌های جنوبی شهر واسط، گل‌آلود بود و کشتیرانی در آن قسمت‌ها را با دشواری همراه کرده بود. مقدسی، به‌صراحت به این مانع مهم اشاره کرده و می‌نویسد: «رود دجله بعد از گذشت از واسط، گسترده و وسیع گشته و حرکت در آن تا پایین دست بصره، به‌سختی میسر می‌شد و کشتی‌ها گاهی در آن محل به گل می‌نشستند و یا واژگون می‌شدند.»^۵ کشتی‌ها در حرکت خود در رودخانه‌های پُرسوب و گل‌مداوم، با

اشاره، مصب قدیم دجله و فرات با رسوبات انبوه این دو رود پُر شد و مسیر سفلی دجله و فرات تغییر یافت و دو رود در منطقه‌ی قرنیه امروزی به یکدیگر پیوستند و از مجموع آنها، «دجله کور» (شط العرب) و دلتای جدید آنها در نقطه‌ای شمالی‌تر از مصب پیشین به وجود آمد.

۱. ابواسحاق ابراهیم بن محمد الاصطخری، *المسالک والممالک*، ص ۵۷.

۲. مقدسی، *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*، ص ۱۰۶. مقدسی، موقعیت شهر «آبله» را این گونه توصیف می‌کند: «آبله، شهری است که بر روی رودخانه دجله در دهانه رودخانه بصره از سمت شمال قرار دارد.»

۳. خور یا خلیج کوچک، پدیده طبیعی می‌باشد که در دهانه رودخانه‌ها ایجاد می‌شود و در واقع، پیشروی آب دریا به صورت بریدگی پهنی در خشکی می‌باشد و در جایی که رودخانه به دریا می‌ریزد یا در محلی که جزر و مد آب دریا و یا جریان آب رودخانه‌ها به هم می‌رسند، تشکیل می‌شود (پریدخت فشارکی، فرهنگ جغرافیا، مدخل «دجله»؛ *دانشنامه جهان اسلام*، مدخل «دجله»، معصوم علی پنجه)

۴. اصطخری، *المسالک والممالک*، ص ۵۷.

۵. مقدسی، *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*، ص ۱۱۱.

جریان آب رودخانه‌ها عمل می‌کردند؛ به طوری که در حرکت خود، آب فراوان را از سمت ابتدای کشتی به جلو می‌راندند؛ در حالی که آب در قسمت عقب کشتی‌ها کم می‌شد و قسمت سنگین کشتی که در عقب کشتی بیشتر از قسمت جلو بوده، به کف رودخانه می‌نشست. علاوه بر گِل ولای و رسوبات آب که در بعضی مناطق به عنوان مانع در برابر حرکت کشتی‌ها و قایق‌ها عمل می‌کرد، باتلاق‌ها و هورها نیز که پُر از نیزار و علفزار بودند نیز به عنوان سد و مانعی در برابر جریان آب و شدت آن عمل می‌نمودند و در نتیجه، سبب کاهش سرعت حرکت کشتی‌ها می‌شدند.^۱ به علت آنکه سرعت حرکت کشتی بسیار پایین می‌آمد، صاحبان کشتی‌ها مجبور بودند از قایق‌هایی که با چوب‌های بلند به نام «مَرْدی» هدایت می‌شدند، استفاده کنند؛ زیرا کوچک‌تر و سبک‌تر بودند و حرکت با آن در آب‌های کم‌عمق برای آنها ساده‌تر بود. آنها شبیه قایق‌هایی هستند که امروزه در تالاب‌ها و هورهای جنوب عراق به نام «مَجَاحِیْف» مورد استفاده مردم هورنشین می‌باشد.^۲ در حوالی بصره و روستاهای نزدیک به آن، نیزارها و علفزارهای به هم پیچیده و دریاچه‌هایی پُر از آب وجود داشت که حرکت کشتی‌های بزرگ را کُند می‌کرد. برای همین، از قایق‌های کوچک که به وسیله چوب‌های بسیار بزرگ و بلندی به جلو رانده می‌شدند، استفاده می‌شد.

میزان عمق آب و شدت جریان رودخانه‌ها نیز تأثیرات خاص خود را بر حرکت کشتی‌ها در رودخانه‌های عراق می‌گذاشت؛ به گونه‌ای که برخی از جاهای رودخانه‌ها غیرقابل کشتیرانی بود. با وجود اینکه رودخانه فرات به عنوان رودخانه طویل و وسیع معروف بود، اما قسمت‌های جنوبی آن، بعد از منطقه الأنبار، به شُعب متعددی تقسیم می‌گردید و در نتیجه، آب رودخانه کم‌عمق می‌شد؛ به طوری که این کم‌عمق بودن در

۱. سعید حسین علی الحکیم، حوض الفرات فی العراق، ص ۱۱۰.

۲. عبدالعزیز الدوری، تاریخ العراق الاقتصادي، ص ۱۶۵.

برخی از قسمت‌های آن، به‌عنوان مانعی مهم در برابر کشتیرانی به شمار می‌رفت.^۱ قسمت‌های بالادستی آن نیز به دلیل عمق کم، برای کشتیرانی مناسب نیست.^۲ همچنین، رودخانه فرات در شمال شهر عانه،^۳ دارای حوضه‌های گسترده‌ای است که در این حوضه‌ها جزایر ماسه‌ای که از شدت و قدرت جریان آب رودخانه می‌کاهند، وجود دارند و این عامل، تا اندازه‌ای سبب بسته شدن راه حرکت کشتی‌ها شده است.^۴ این جزیره‌ها معبرهایی را به وجود می‌آوردند که مناسب برای عبور هر نوعی کشتی نبود.^۵

نتیجه

بر پایه آنچه گفته شد، سیر و حرکت کشتی‌ها در رودخانه‌های عراق در دوره عباسیان، با وجود آشوب‌های مخالفان، با خطرات و موانع بسیاری همراه بوده است و برای استفاده مردم از کشتی‌ها برای عبور و مرور و یا تجارت، موانعی ایجاد می‌شد. از جمله این عوامل، می‌توان کاهش کارایی فعالیت‌های اقتصادی رودخانه‌های عراق و سرقت‌های دریایی را نام برد که مانع بزرگی در برابر فعالیت‌های کشتیرانی در رودخانه‌های عراق بوده است؛ چون فعالیت‌های این دزدان، به رودخانه‌های عراق و پادگان‌های مستقر در رودخانه‌ها و حتی به مناطق مجاور رودخانه‌ها همچون بصره و آبادان رسیده بود. عوارض گمرکی، از دیگر موانع کارایی اقتصادی رودخانه‌ها و رونق کشتیرانی در عراق بوده است. با وجود اینکه مراکزی برای اخذ عوارض، نظارت و بازرسی تأسیس کرده بودند، اما تعداد زیاد این

۱. صالح احمد العلی، *البغداد؛ مدینة السلام*، ص ۱۰۸.

۲. عبدالعزیز الدوری، *تاریخ العراق الاقتصادية*، ص ۱۴۱.

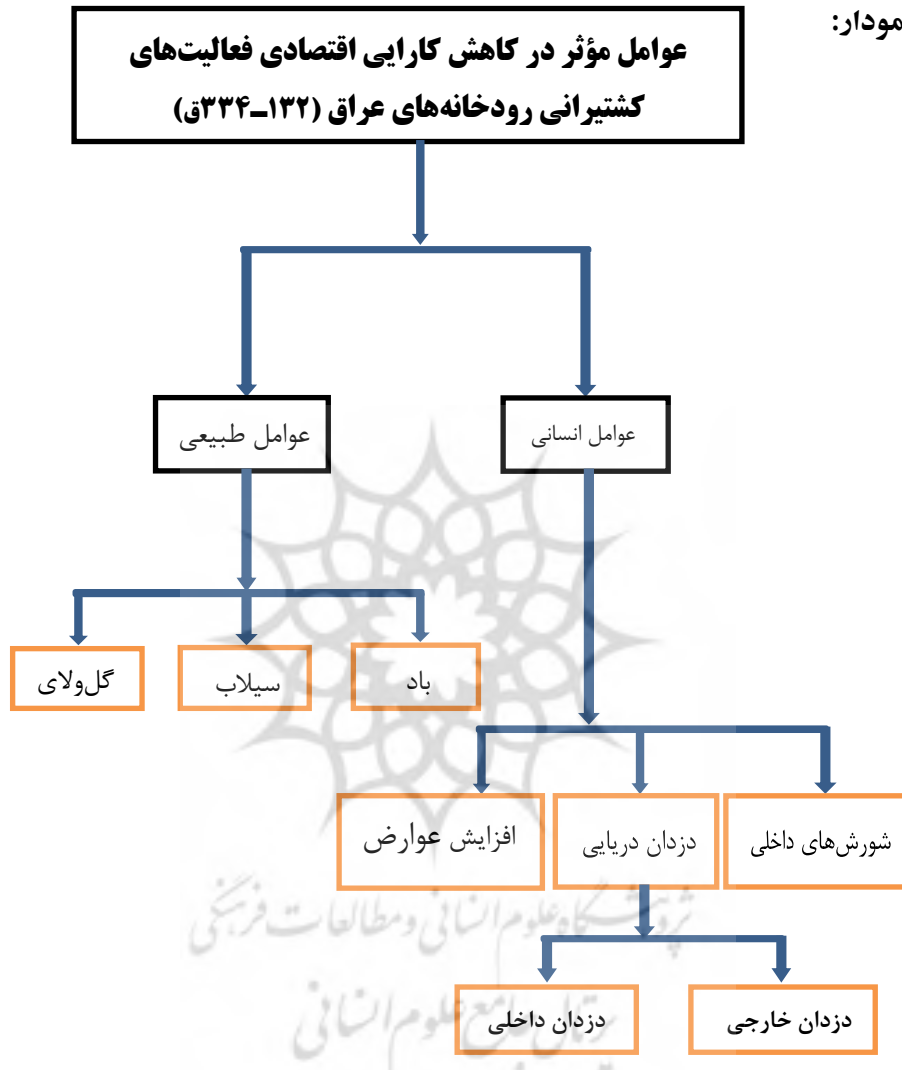
۳. شهر باستانی عانه، هم‌اکنون منطقه مسکونی در استان انبار عراق فعلی است.

۴. عبدالعزیز الدوری، *تاریخ العراق الاقتصادية*، ص ۱۴۱.

۵. طبری، *تاریخ الرسل والملوک*، ج ۹، ص ۵۸۳ و ۵۸۴.

مراکز و تعدد نیروهایی که در آن مراکز گماشته می‌شدند، ضعف خلافت عباسیان و پریشانی اوضاع، به‌طورعام، خود مانعی در راه گسترش کشتیرانی می‌گردید. در این باره، خلفای عباسی نتوانستند اقدامات اساسی در برداشتن این موانع انجام دهند؛ البته موانع طبیعی، شامل: بادهای سیلاب‌ها و گل‌ولای رودخانه‌ها، نسبت به عوامل انسانی، نقش کم‌رنگ‌تری در کاهش کارایی اقتصادی رودخانه‌های عراق داشتند؛ از جمله می‌توان به وزش بادهای و شدت آنها اشاره کرد که گاهی به‌عنوان مانعی بزرگ در برابر فعالیت‌های کشتیرانی محسوب می‌شدند؛ چراکه کشتی‌ها گرفتار طوفان‌ها و امواج آب‌ها در رودخانه‌ها می‌شدند. سیلاب‌ها نیز در برخی مواقع، به تعطیل کردن کشتیرانی در رودخانه‌های عراق منجر می‌شدند و از موانع طبیعی در کاهش کارایی فعالیت‌های اقتصادی کشتیرانی در رودخانه‌های عراق عرب در عصر عباسیان (۱۳۲-۳۳۴ق) به‌شمار می‌رفت.

نمودار:



منابع

الف. کتاب

۱. —، ۱۹۸۵، *بغداد؛ مدينة السلام*، بغداد، مجمع علمی عراق.
۲. ابن الاثير، عزالدین ابوالحسن الشيباني، ۱۹۵۶، *الکامل فی التاريخ*، بیروت، دار الکتب العلمیة.
۳. ابن الجوزی، عبدالرحمن بن علی، ۱۹۳۷، *المنتظم فی تاریخ الملوک والامم*، حیدرآباد دکن، بی نا.
۴. ابن الفقیه، محمد بن اسحاق بن ابراهیم المعروف الهمدانی، ۱۹۷۷، *بغداد؛ مدينة السلام*، بیروت، دار احیاء التراث العربی.
۵. ابن حوقل، ابوالقاسم محمد البغدادی النصیبی، ۱۹۳۸، *صورة الارض*، لیدن، بی نا.
۶. ابن خردادبه، عبدالله بن احمد الخراسانی، ۱۹۹۲، *المسالك والممالک*، بیروت، دار صادر.
۷. ابن خلدون، ابوزید ولی الدین عبدالرحمن بن محمد، ۱۹۶۶، *العبر وديوان المبتداء والخبر*، بیروت، مکتبة المدرسة و دار الکتب اللبنانی.
۸. ابن خلکان، احمد بن محمد بن ابی بکر، ۱۹۷۳، *وفیات الاعیان وانباء الزمان*، بیروت، بی نا.
۹. ابن رسته، ابوعلی احمد بن عمر، ۱۹۹۲، *الاعلاق النفیسة*، بیروت، دار صادر.
۱۰. ابن عماد، ابوفلاح عبدالحمی الحنبلی، ۱۹۹۴، *شذرات الذهب فی اخبار من ذهب*، بیروت، بی نا.
۱۱. ابن کثیر، عمادالدین اسماعیل بن عمر دمشقی، ۱۹۸۸، *البداية والنهاية*، چاپ چهارم، بیروت، دار احیاء التراث.
۱۲. ابویوسف، القاضی یعقوب بن ابراهیم، ۱۹۸۱، *کتاب الخراج*، بیروت، بی نا.
۱۳. الاضطری، ابواسحاق ابراهیم بن محمد، ۱۹۲۷، *المسالك والممالک*، بیروت، دار صادر.
۱۴. البلاذری، احمد بن یحیی بن جابر البغدادی، ۱۹۸۸، *فتوح البلدان*، بیروت، دار الهلال.
۱۵. التنوخی، ابوعلی محسن بن علی بن ابی الفهم، ۱۹۷۱، *نشوار المحاضرة واخبار المذاكرة*، بیروت، بی نا.
۱۶. جهشیاری، محمد بن عبدوس، ۱۹۸۸، *الوزراء والکتب*، بیروت، دار الفکر الحدیث.
۱۷. الحکیم، سعید حسین علی، ۱۹۷۶، *حوض الفرات فی العراق*، بغداد، بی نا.

١٨. الخطيب البغدادي، احمد بن علي بن ابي بكر، ٢٠٠١، تاريخ مدينة السلام، بيروت، دار الغرب الاسلامي.
١٩. خليفة بن خياط، ابو عمرو، ١٩٦٧، تاريخ خليفة بن خياط، نجف، بي.نا.
٢٠. الدوري، عبدالعزيز، ١٩٩٩، تاريخ العراق الاقتصادي، چاپ چهارم، بيروت، بي.نا.
٢١. الذهبي، شمس الدين احمد بن عثمان، ١٩٤٤، دول الاسلام، چاپ دوم، حيدرآباد، بي.نا.
٢٢. السامر، فيصل، ١٩٧١، ثورة الزنج، چاپ دوم، بيروت، دار احياء التراث العربي.
٢٣. الصابي، ابو الحسن هلال بن محسن، ١٩٨٥، تحفة الامراء في تاريخ الوزراء، قاهره، دار احياء الكتب العربية.
٢٤. الصولي، ابو بكر محمد بن يحيى البغدادي، ١٩٣٥، اخبار الراضي بالله والمتقى بالله يا اخبار الدولة العباسية، قاهره، بي.نا.
٢٥. الطبري، محمد بن جرير، ١٩٦٧، تاريخ الرسل والملوك، ج ٣، ٤، ٧، ٨، ٩، چاپ دوم، قاهره، دار المعارف مصر.
٢٦. الطبري، محمد بن جرير، ١٩٦٧، تاريخ الرسل والملوك، جلد ٣، ٤، ٧، ٨، ٩، چاپ دوم، قاهره، دار المعارف مصر.
٢٧. عريب بن سعد القرطبي، بي.تا، صلة تاريخ الطبري، بيروت، مؤسسه الاعلمي.
٢٨. العلي، صالح احمد، ١٩٧٩، المواصلات والجسور في بغداد، چاپ هشتم، بغداد، بي.نا.
٢٩. متز، آدام، ١٩٦٧، الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمه: محمد عبدالهادي، بيروت، دار الكتب العربي.
٣٠. محمد، سوادى عبد، ١٩٨٩، الاحوال الاجتماعية والاقتصادية في بلاد الجزيرة الفراتية، بصره، چاپخانه آموزش عالي.
٣١. المسعودي، ابو الحسن علي بن الحسين، ١٩٦٦، مروج الذهب ومعادن الجوهر، بيروت، دار صادر.
٣٢. مسكويه رازي، ابو علي، ٢٠٠٣، تجارب الامم وتعاقب الهمم، بيروت، دار الكتب العلمية.
٣٣. مقدسى، ابو عبدالله احمد بن محمد، ١٩٩١، احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، چاپ سوم، قاهره، مكتبة مدبولي.

۳۴. المقریزی، تقی‌الدین احمد بن علی بن محمد، ۱۹۹۶، *المواعظ والاعتبار*، مصر، بی‌نا.

۳۵. الهمدانی، محمد بن عبدالملک بن ابی‌الفضل، ۱۹۶۱، *صلة تاریخ الطبری*، بیروت، چاپخانه کاتولیک.

ب. پایان‌نامه

۱. توانگر رنجبر، پگاه، ۱۳۹۴، «دجله و فرات و تاثیر آن بر اقتصاد بین‌النهرین سفلی در عصر خلافت عباسیان (از آغاز تا پایان عصر آل‌بویه)»، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) قزوین، دانشکده الهیات و معارف اسلامی.

۲. یحیایی، علی، ۱۳۸۹، «بررسی تحلیلی ساختار اقتصادی آل‌بویه (۴۴۷-۳۲۲ق)»، دکترای تاریخ، گرایش ایران دوره اسلامی، دانشگاه اصفهان، دانشکده ادبیات و علوم انسانی.

۳. شموسی مطلق، مجید، ۱۳۹۶، «کشتیرانی و اهمیت نظامی رودخانه‌های عراق در دوره عباسیان از آغاز خلافت سفاح تا پایان خلافت مستکفی (۱۳۲-۳۳۴ق)»، دانشگاه یاسوج، دانشکده ادبیات و علوم انسانی.

ج. مقاله

۱. دشتی، محمد، بهار ۱۳۸۴، «جغرافیای تاریخی شبکه آب‌های بین‌النهرین (بخش اول: محور دجله)»، *نامه تاریخ پژوهان*، شماره ۱.

۲. زکی‌پور، نعمت‌اله و شموسی مطلق، مجید، زمستان ۱۳۹۶، «اقدامات و اهداف خلفای عباسی در توسعه کشتیرانی در رودخانه‌های عراق (۱۳۲-۲۳۲ق)»، *پژوهش‌نامه تاریخ اسلام*، سال هفتم، شماره بیست‌وهشتم.

3. The Third Century Internal Crisis of the Abbasids, David Waines, *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 20, No. 3 (Oct., 1977).

