



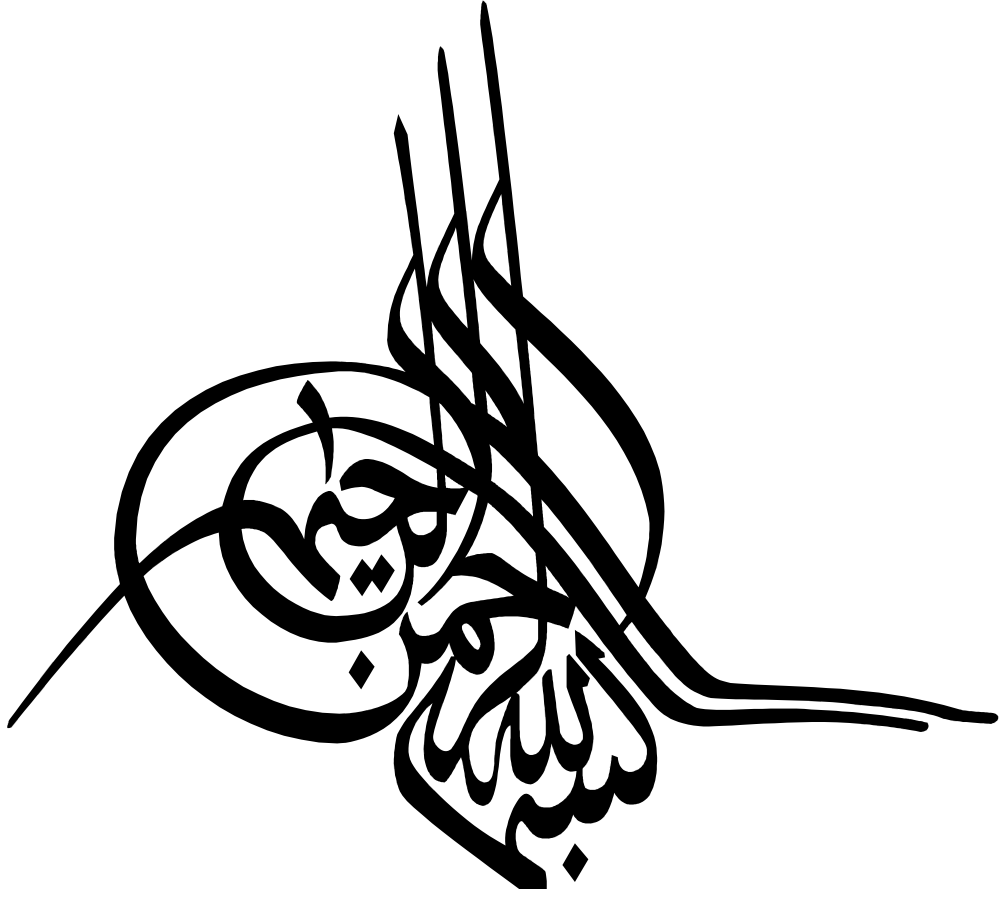
جامعة قناة السويس
كلية الآداب والعلوم الإنسانية
قسم التاريخ والحضارة

المؤتمر الدولي الرابع العلاقات العربية الصينية " التاريخ والحضارة "

يومي الثلاثاء والأربعاء

الموافق ١٣ - ١٤ من شهر مارس ٢٠١٢ م.

١٤٣٣هـ / ٢٠١٢م



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مقدمة

انطلاقاً من اهتمام قسم التاريخ والحضارة وعنايته بالعلاقات المصرية والعربية بالعالم شرقيه وغربيه يقوم بعقد مثل هذه المؤتمرات، ونحن اليوم بصدد إخراج بحوث مؤتمر العلاقات العربية الصينية.. التاريخ والحضارة إلى النور. لقد توثقت العلاقات بين العرب والصين منذ أكثر من خمسة عشر قرناً من الزمان، فلم تكن العلاقة وليدة الإسلام فحسب بل سبقت ظهور الإسلام، وقد دل التراث الإنساني في بلاد العرب وفي أرض الصين على الأثر الفاعل والتأثير المتبادل عبر العصور، كما دلت الآثار الحضارية التي احتفظ بها الصينيون في تراثهم على ذلك الأثر للعرب، وقد توطدت بينهما العلاقات التجارية والاقتصادية، حتى أصبح العرب هم شركاء رئيسيون للصينيين في الميدان التجاري، وأن العرب هم واسطة التجارة الصينية إلى غرب آسيا وأوروبا وإفريقيا، وتوثقت علاقات التأثير والتأثر في شتى فروع العلم والمعرفة، وأصبح للترجمة أيضاً دور فاعل في توطيد العلاقات، وكذلك البعثات العلمية والتبادل السياحي، ولا تزال مجالات التعاون والجهود المشتركة موصولة ومستمرة في دعم القضايا الدولية، وإبراز معالم حضارة الآخر ومعارفه وثقافته. من هذا المنطلق يقوم قسم التاريخ والحضارة بكلية الآداب والعلوم الإنسانية بجامعة قناة السويس بطباعة بحوث المؤتمر. وانطلاقاً من أهمية التواصل بين شعوب العالم، وإيماناً منا بضرورة التعرف على تجارب الأمم والاستفادة منها يهدف هذا المؤتمر إلى:

تسليط الضوء على أهمية العلاقات التاريخية والحضارية بين العرب والصين عبر العصور المختلفة. إبراز مظاهر التأثير والتأثر بين العرب والصين في شتى فروع العلم والمعرفة. إلقاء مزيد من الضوء على دور الترجمة في توطيد العلاقات العربية الصينية. تبيين الدور الذي لعبته البعثات العلمية المتبادلة للنهوض بالمتعلمين العرب والصينيين. تعظيم أهمية العلاقات التجارية والاقتصادية بين العرب والصين. إلقاء الضوء على جهود الدبلوماسية المشتركة بين العرب والصين في دعم القضايا الدولية. تتقدم بخالص الشكر والتقدير لأصحاب المعالي والسعادة الأستاذة العلماء المشاركين بالبحوث من المملكة العربية السعودية، والعراق والأردن واليمن وفلسطين والجزائر واليابان وماليزيا، والشكر موصول للأستاذة الأجلاء المصريين المشاركين بالبحوث على تشريفهم وإثرائهم لهذا المؤتمر. إن هذا الكتاب يضم بين دفتيه البحوث المشاركة في هذا المؤتمر، والذي نأمل أن يكون فيه الخير والفائدة لجميع الباحثين والدارسين.

اللجنة العليا للمؤتمر:

- ١- أ.د/ حسن يوسف، عميد كلية الآداب والعلوم الإنسانية.
- ٢- أ.د/ محمد محمد فرحات قسم التاريخ والحضارة.
- ٣- أ.د/ أسامة السيد على قسم التاريخ والحضارة.
- ٤- أ.د/ محمد محمد شركس قسم التاريخ والحضارة.
- ٥- أ.د/ كرم حلمي فرحات قسم التاريخ والحضارة.

الصلات التجارية بين شمال شبه جزيرة العرب والصين قبل الإسلام

أ.م.د. قيس حاتم هاني الجنابي

المقدمة

ارتبطت شبه جزيرة العرب بعلاقات مختلفة مع محيطها القريب والبعيد، وكانت التجارة على رأس الصلات التي ربطتها مع جنوب شرق آسيا، لاسيما الهند والصين، احتلت منطقة الشرق الأدنى القديم أهمية بالغة في تاريخ البشرية، وتكمن هذه الأهمية في بروز حضارات عريقة مهمة كانت هي الأبرز في حضارات العالم عموماً لما أنتجته في شتى المجالات، فضلاً عن بروزها كحلقة وصل بين الشرق والغرب نقلت البضائع التجارية ما بين مراكز وموانئ التجارة في تلك المناطق، وكانت شمال شبه جزيرة العرب هي الأبرز في مجال نقل التجارة من الهند والصين إلى موانئ البحر المتوسط وبالعكس، الأمر الذي أثرى هذه المنطقة وأدى إلى بروز ممالك مهمة فيها كمملكة الأنباط ومملكة تدمر ومملكة الحيرة.

كان للمؤثرات الجغرافية والبشرية والتاريخية والسياسية أهمية بارزة في الحركة التجارية، وكانت الطرق التجارية عاملاً مهماً من عوامل نشأت المدن والممالك في شمال شبه جزيرة العرب، والطرق البرية أوضح تأثيراً في تفاعل القبائل العربية إلى حد كبير من الطرق البحرية، ويمكن لنا أن نلاحظ تعدد المراكز والمحطات التجارية في شمال شبه جزيرة العرب ارتباطها بشبكة من الطرق التجارية مما يدل على سعة النشاط التجاري.

برز نجم ممالك الأنباط وتدمر والحيرة في مجال التجارة الدولية من خلال المراكز التجارية التي كانت تابعة لهم، والتي توافرت فيها بعض المزايا التي أهلتها لتنبؤاً هذه المكانة المرموقة في التجارة العالمية، ولعل الموقع هو أهم الأسباب التي ساعدت على قيامها بهذه المهام، ولم يقتصر النشاط التجاري لهذه الممالك على المراكز التجارية التي كانت تابعة لهم حسب، بل امتد ليعطي معظم المراكز التجارية المعروفة في العالم يوم ذلك، فكان لهم وجود في الموانئ الفينيقية والموانئ الأوربية وموانئ الخليج العربي وموانئ الهند والصين، وقد تنوعت البضائع التجارية التي توجر بها مع الصين، إذ استوردوا ما أنتجته بلاد الصين، وصدروا القسم الأكبر من هذه البضائع الواردة من الصين إلى موانئ أوروبا وشمال إفريقيا.

حدود منطقة شمال شبه جزيرة العرب: تشمل منطقة شمال شبه الجزيرة العربية بلاد الشام وجزء من العراق، أي ما يعرف بالهلال الخصيب، إذ أن الهلال الخصيب امتداد لا يمكن فصله عن شبه جزيرة العرب، وهو جزء لا يتخلف من حيث طبيعته الصحراوية، وخواصه عن سائر أنحاء بلاد العرب(١).

والحدود الشمالية لشبه جزيرة العرب حسيما يراه (ابن الفقيه الهمداني)(٢) تمتد من مجرى نهر الفرات الأسفل في الشمال الشرقي إلى شواطئ فلسطين على ساحل البحر المتوسط في الشمال الغربي، في حين أن (الهمداني)(٣) يرى أن الحدود الشمالية لجزيرة العرب تشتمل على شبه جزيرة سيناء وفلسطين والجزء الأكبر من سورية وبادية العراق، ويؤكد المستشرق الروسي (بلياييف)(٤) في أن بادية الشام كانت جزءاً من شبه الجزيرة العربية، وأن الحدود السياسية بين الإمبراطوريتين الساسانية والبيزنطية، في القرنين الخامس والسادس الميلاديين، كانت مرسومة على نحو يقي بادية الشام في حوزة سكانها الأصليين، وهذا ما تؤيده التسمية التي أطلقها العرب على بلادهم (جزيرة العرب) لأن الماء يحيط بها من جميع الجهات، وهي بذلك ضمت معظم بلاد الشام كما ضمت جزء من أراضي العراق مما يقع غرب نهر الفرات.

(١) العلي، صالح أحمد، محاضرات في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الكتب، الموصل (١٩٨١م)، ص ١٣.

(٢) ابن الفقيه أبو بكر محمد بن إبراهيم(ت ٢٩٠هـ)، مختصر كتاب البلدان، تحقيق: دي غويه، مطبعة بريل، ليدن(١٨٨٥م)، ص ٣٦-٣٨.

(٣) الحسن بن أحمد بن إبراهيم(ت ٣٥٠-٣٦٠هـ)، صفة جزيرة العرب، تحقيق: محمد بن علي الأكوغ، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد (١٩٨٩م)، ص ٨٤-٨٥.

(٤) العرب والإسلام والخلافة العربية في القرون الوسطى، ترجمة: أنيس فريجة، بيروت (١٩٧٣م)، ص ٧٢.

وتسمية بلاد الشام التي أطلقت على القسم الأكبر من شمالي شبه الجزيرة العربية، إنما كانت تعني الشمال في لفظ العرب، وكانت لفظة اليمن تعني الجنوب، ويطلق اسم الشام في الوقت الحاضر على الحدود الشمالية للسعودية المحاذية للأردن، وما تقدم يبدو أن لفظة الشام واليمن كذلك لم تكن قبل الإسلام دلالة على تسمية لرقعة جغرافية محددة، إنما كانت تمتد لتشتمل على مساحات غير محددة تقع على شمال أو يمين الكعبة أو الحجاز عموماً، وهذا ما تشير إليه تسمية القسم الشمالي من الدار في بعض مناطق الجزيرة بـ(شام الدار)(١).

رأي العرب في التجارة: التجارة حرفة قديمة، عني بها العرب في شبه جزيرتهم منذ زمن بعيد، وأسهموا فيها بقدر كبير، وخاصة أهل اليمن الذين كان لهم دور ريادي في التجارة العالمية حيث اشتغل بها الملوك والأقيال ورجال الدين والحاضر والباد مما حدا ببعض الباحثين إلى الاعتقاد بأن الحضارة اليمنية قامت على التجارة مع البلدان الأخرى، وكانت سلع البخور في نظرهم هي عماد هذه التجارة(٢).

أدت التجارة دوراً بارزاً في حياة سكان شبه جزيرة العرب قبل الإسلام، وقد نظر العرب إلى التجارة بكل احترام وتقدير، ولذلك أشار الله تبارك وتعالى في القرآن الكريم إلى مواضع كثيرة إلى التجارة(٣)، وضرب بها الأمثال في مواقف متعددة لما لها من وقع وتأثير في حياة العرب قبل الإسلام وخلاله، وعدو التجارة كأفضل مهنة للارتقاء(٤)، والتجارة في رأي العرب: ((محاولة الكسب بتنمية المال بشراء السلع بالرخص وبيعها بالغلاء))(٥)، وريح التجارة يأتي ((إما أن يخترن السلعة ويتحين بها حوالة الأسواق من الرخص إلى الغلاء فيعظم ربحه وإما بأن ينقله إلى بلد آخر تنفق فيه تلك السلعة أكثر من بلده الذي اشتراها فيه فيعظم ربحه))(٦)، فالتجارة هي عملية شراء من زاهد أو مضطر وبيع إلى راغب أو محتاج(٧)، محتاج(٧)، وقد عرفوا حقيقة التجارة في كلمتين ((اشترى الرخيص وبيع الغالي فقد حصلت التجارة))(٨)، والتجار ثلاثة أصناف: الخزان الذي يشتري البضائع من أصحابها بصورة مباشرة ويخزنها في أماكن خاصة إلى أن يبيعها على الصنف الثاني من التجار وهو (الركاض)، الذي يقوم بعملية شراء البضائع من الأسواق التي تتوافر فيها ونقلها إلى أسواق أخرى تطلب هذه البضائع، فيبيعها إلى الصنف الثالث وهو (المجهز) الذي يستقبل البضائع المستوردة وبيعهما في السوق(٩).

الطرق التجارية الرئيسية في شبه جزيرة العرب: تتحكم بالطرق مجموعة من العوامل الجغرافية التي تؤثر في وجود الطريق التجاري، ويعد عنصر الأرض بتضاريسها وانحداراتها وصخورها وترتبتها أهم هذه العناصر، فضلاً عن وجود المياه الصالحة للشرب وتوافره على مسافات كافية في محطات على الطريق، أما العلف والطعام بصفتهما عناصر مؤثرة فيمكن أن ينقلا مع القوافل إن قضت الضرورة بذلك، وكانت المسافات الخالية من المرعى ومحطات التزود بماء طويلة، أما المؤثرات البشرية والتاريخية والسياسية فإنها وإن كانت ذات أهمية بارزة في الطرق والحركة على امتدادها وحمايتها وصيانتها، إلا أن أثرها كان أقل من العناصر الجغرافية، وكانت الطرق التجارية عاملاً مهماً من عوامل نشأت المدن والممالك في شمال شبه

(١) العمري، عمر غرامة، بلاد رجال الحجر، الرياض(١٣٩٨هـ)، ص١٥٨.

(٢) موسكاتي، سبتينو، الحضارات السامية القديمة، ترجمة: يعقوب بكر، دار الكتاب العربي، مصر(د.ت)، ص١٩٧.

(٣) سورة البقرة، آية ٢٨٢؛ سورة النساء، آية ٢٩؛ سورة التوبة، آية ٢٤؛ سورة النور، آية ٣٧؛ سورة فاطر، آية ٢٩؛ سورة الصافات، آية ١٠؛ سورة الجمعة، آية ١١.

(٤) الدمشقي، أبي الفضل جعفر بن علي (القرن ٦هـ)، الإشارة إلى محاسن التجارة، تحقيق: البشري الشوربجي، مكتبة الكليات الأزهرية، القاهرة(١٩٧٧م)، ص٦٩.

(٥) ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد بن خلدون الحضرمي المغربي(ت٨٠٨هـ)، المقدمة، مؤسسة الأعلمي، بيروت(١٩٧١م)، ص٣٤٩.

(٦) المصدر نفسه، ص٣٤٩.

(٧) الدمشقي، الإشارة إلى محاسن التجارة، ص٦٦.

(٨) ابن خلدون، المقدمة، ص٣٩٤.

(٩) الدمشقي، الإشارة إلى محاسن التجارة، ص٧٠-٧٥.

جزيرة العرب، والطرق البرية أوضح تأثيراً في تفاعل القبائل العربية إلى حد كبير من الطرق البحرية، ويمكن أن ننتدي إلى الطرق البرية ومعرفتها بمعالم أهمها: وجود مدن ذات ارتباط تاريخي في منطقة من المناطق، وفي خط يغلب أن يكون متصلاً، وهذا نجد له مثلاً في الطريق التجاري بين جنوبي الجزيرة العربية وشمالها، وهناك علامة أخرى تعرف بها على الطريق البري وهي النقوش أو الكتابات من حيث كثرتها (١)، أما أشهر الطرق الرئيسية التي مرت في شبه جزيرة العرب فهما طريق البخور وطريق الحرير:

١. **طريق البخور:** وهو أحد الطرق التجارية الرئيسية الذي يربط بلاد العرب ببلدان الشرق والغرب، ويشكل البخور السلعة الرئيسية التي توجر بها على هذا الخط، إذ يشكل البخور عنصراً مهماً في الطقوس الدينية التي كانت متبعة في العالم القديم (٢)، ويبدأ هذا الطريق في بلاد العرب الجنوبية من منطقة ظفار، ويمر بعدة مناطق منها: شبوة ومأرب وتمنع وقرناو، وتلتقي بمختلف اتجاهاتها في نجران، وعندها يتفرع الطريق إلى اتجاهين: الأول نحو الشمال الشرقي عبر قرية الفاو في وادي الدواسر، ثم عبر اليمامة إلى جرها على الخليج العربي، ثم إلى جنوب وادي الرافدين (٣)، والطريق الرئيس يستمر من نجران نحو شمال شبه جزيرة العرب إلى أن يصل إلى ديدان (العلا) ثم إلى البتراء ثم يتفرع إلى فرعين أحدهما يذهب إلى غزة على البحر المتوسط، والثاني يذهب إلى تدمر، والثالث إلى مصر، وقد استحدث فرع آخر فيما بعد يصل بين إيالة (العقبة) ثم تدمر ماراً بربة عمون وبصرى، ولاقى الفرع الثالث عناية خاصة من ولاة الشام في بلاد الشام، إذ أقاموا له نقاط حراسة ومراكز استراحة على امتداد الطريق إلى الحدود الفاصلة بين الشام والحجاز (٤)، ويلاحظ على طريق البخور البخور أنه لم يكن مستقراً بصورة دائمة، بل كان يزدهر ويختلف تبعاً للظروف المختلفة (٥).

٢. **طريق الحرير:** تعد طريق الحرير البرية واحد من أهم الطرق القديمة وأطولها وأشهرها في العالم، امتد من الصين إلى سواحل البحر المتوسط الشرقية وإلى منطقة بيزنطيوم واليونان، لمسافة تقدر بنحو (٩٠٠٠ كم)، وترجع شهرة الطريق إلى القرن الثاني قبل الميلاد، واستمر نشاطه حتى القرن الثامن الميلادي، أي قرابة الألف سنة، وهو بذلك يعد الطريق التجاري الرئيس الثاني الذي يربط بلاد العرب ببلدان الشرق والغرب، وبلاد العرب هنا بمثابة محطة وصل واستراحة لهذا الطريق (٦)، إذ كانت الصين الموطن الأصلي للحرير الذي يصدر عبر هذا الطريق إلى حوض البحر المتوسط (٧)، وكان الحرير يصنع في بعض مدن شمال شبه جزيرة العرب ثم صدر إلى الخارج، إلا أن ذلك لا يعني بالضرورة أن يكون كل الحرير المصنع الذي يصل إلى أوروبا وغيرها قد صنع في بلاد العرب، إلا أن وقوع شمال شبه جزيرة العرب على طريق الحرير بعدها أقرب نقطة تصل بين مدن حوض الفرات وبين الساحل الغربي لحوض البحر المتوسط جعل منها المستفيد الأكثر من هذه التجارة، فضلاً عن أن الطريق المار عبر أراضيها أكثر سهولة وأفضل عبوراً ومروراً وأكثر أمناً وسلاماً للقوافل التجارية، وربما كان هذا سبباً في تفوق طريق الحرير البري على طريق البخور البحري (٨)، ويرتبط طريق الحرير بشمال

(١) الأنصاري، عبد الرحمن الطيب، لمحات عن بعض المدن القديمة في شمال غربي الجزيرة العربية، مجلة الدارة، ١٤، الرياض (مارس ١٩٧٥م)، ص ص ٧٧.

(٢) شعث، شوقي، طريق البخور والحرير، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج ٤٢، دمشق (١٩٩٦م)، ص ١٥٢.

(٣) البكر، منذر عبد الكريم، العرب والتجارة الدولية منذ أقدم العصور إلى نهاية العصر الروماني، مجلة المربد، جامعة البصرة، ٤٤، البصرة (١٩٧٠م)، ص ص ٤٩-٥٠.

(٤) يحيى، لطفي عبد الوهاب، العرب في العصور القديمة، مدخل حضاري في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار النهضة العربية، بيروت (١٩٧٨م)، ص ٣١٦.

(٥) زهدي، بشير، طريق الحرير وتدمر مدينة القوافل، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج ٤٢، دمشق (١٩٩٦م)، ص ١٣٩.

(٦) شعث، طريق البخور، ص ١٥١.

(٧) حتي، فيليب، تاريخ سوريا ولبنان وفلسطين، ترجمة: جورج حداد وعبد الكريم رافق، دار الثقافة، بيروت (١٩٥٨م)، ج ١، ص ٣٩١.

(٨) زهدي، طريق الحرير، ص ١٣٩.

شبه جزيرة العرب عن طريق فرعي يأتي من بلاد فارس، فبعد أن يمر طريق الحرير بـ(سمرقند(١)) ينعطف إلى جهة الجنوب الغربي ليصل بلاد فارس ثم إلى (مرو(٢)) التي كانت ملتقى الطرق البرية، ثم يتجه إلى (طيسفون(٣)) ثم (هيت) على نهر الفرات ومنها إلى تدمر، ومنها إلى مدن الساحل الغربي للبحر المتوسط، ومنها تنقل إلى أوربا(٤)، وكان للأمان الذي وفره سكان شمال شبه جزيرة العرب للقوافل التجارية أثرٌ في تفضيلها سلوك هذا الطريق، إذ أن الطرق التجارية عموماً لم تكن ثابتة المسالك بحسب الحالة الأمنية، وقد برع العرب في تكوين فرق لقيادة القوافل التجارية في الطرق الصحراوية التي خربوها جيداً(٥)، ويربط بلاد العرب ببلدان الشرق والغرب، وكان الحرير يصنع الصيني والمصنع في تدمر ثم صدر إلى الخارج، فضلاً عن الحرير المصنع في المدن السورية الأخرى التي اشتهرت بالصناعات النسيجية، إلا أن وقوع تدمر على طريق الحرير جعل منها المستفيد الأكثر من هذه التجارة، ويرتبط طريق الحرير بتدمر عن طريق فرعي يأتي من بلاد فارس إلى هيت على نهر الفرات ومنها إلى تدمر، ثم إلى مدن الساحل الغربي للبحر المتوسط، ومنها تنقل إلى أوربا(٦)، وكما أشرنا سابقاً فقد كان للأمان الذي وفره التدمريون للقوافل التجارية دورٌ في تفضيلها سلوك هذا الطريق، إذ أن الطرق التجارية عموماً لم تكن ثابتة المسالك بحسب الحالة الأمنية، وقد برع التدمريون في تكوين فرق لقيادة القوافل التجارية في الطرق الصحراوية التي خربوها جيداً(٧)، ويعد طريق الحرير البري الذي يمر بالعراق عبر أراضيها أكثر سهولةً وأفضل عبوراً ومروراً وأكثر أمناً وسلاماً للقوافل التجارية، وربما كان هذا سبباً في تفوق طريق الحرير البري المار عبر الأراضي العراقية على طريق البخور البحري(٨)، فبعد أن يمر طريق الحرير بسمرقند ينعطف إلى جهة الجنوب الغربي ليصل بلاد فارس ثم إلى مرو التي كانت ملتقى الطرق البرية، ثم يتجه إلى طيسفون ثم هيت على نهر الفرات ومنها إلى تدمر، ومنها إلى مدن الساحل الغربي للبحر المتوسط، ومنها تنقل إلى أوربا(٩).

ومن الطرق التجارية المهمة التي تربط بين المراكز التجارية في شمال شبه جزيرة العرب والصين:

❖ **طريق البتراء - شمال سوريا:** وهو يمتد من البتراء إلى شمال سوريا عبر (الطريق السلطاني) القادم من الصين والذي يرتبط بطريق الحرير، ويمر هذا الطريق في الطفيلة ثم الكرك ثم إلى ذيبان ثم مأدبا ثم عمان ثم جرش فالمفرق ثم إلى درعا ثم بصرى ثم من هناك إلى دمشق وشمال سوريا(١٠)، وقد سيطر الأنباط في امتدادهم إلى الشمال على (الطريق السلطاني) الممتد بين دمشق والبحر الأحمر، واتجاههم نحو النقب فتح لهم الطريق إلى غزة والطريق خلال سيناء إلى مصر عن طرق غزة والعريش، والذهاب في العمق ربطهم حين استولوا على مدائن صالح بطريق تجارة الخليج وبحسب بلاد العرب، كذلك جعلتهم الحجر قرييين من الحوراء على البحر الأحمر وهذا يصلهم بالطريق البحرية إلى الهند(١١).

(١) وهي مدينة الصغد وراء جيحون، يشير الإخباريون إلى أن الملك الحميري (شمر يرعش) قام بدمها وسميت (شمر كند) أو (شمر كنداي) أي (شمر خربها) بلغة الفرس، ثم عبرت إلى (سمرقند). (وهب بن منبه، كتاب التيجان في ملوك حمير، مركز الدراسات والبحوث اليمنية، صنعاء(١٣٤٧هـ)، ص ٢٣٣-٢٣٨).

(٢) مدينة معروفة في بلاد فارس، والمراد تعني المرج. (البكري، أبي عبيد عبد الله بن عبد العزيز الأندلسي (ت ٤٨٧هـ/١٠٩٤م)، معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، تحقيق: مصطفى السقا، ط ٣، عالم الكتب، بيروت، ١٩٨٣م، ج ٤، ص ١٢١٦).

(٣) هي مدينة كسرى التي فيها الأيوان، بينها وبين بغداد ثلاثة فراسخ، وأصلها طوس فنوعرت بعد طيسفون. (الحموي، شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله(٦٢٦هـ)، معجم البلدان، دار إحياء التراث العربي، بيروت (١٩٧٩م)، ج ٤، ص ٥٥).

(٤) زهدي، طريق الحرير، ص ١٣٤؛ حتى، تاريخ سوريا، ج ١، ص ٢٩٨.

(٥) فيل، أرنست، تدمر وطريق الحرير، ترجمة: إيمان سندان، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج ٤٢، دمشق(١٩٩٦م)، ص ٩٣.

(٦) زهدي، طريق الحرير، ص ١٣٤؛ حتى، تاريخ سوريا، ج ١، ص ٢٩٨.

(٧) فيل، تدمر وطريق الحرير، ص ٩٣.

(٨) زهدي، طريق الحرير، ص ١٣٩.

(٩) المصدر نفسه، ص ١٣٤؛ حتى، تاريخ سوريا، ج ١، ص ٢٩٨؛ البكر، العرب والتجارة الدولية، ص ٧٩-٨١.

(١٠) Bowersock, G.W. Roman Arabia, Harvard University Press, 1983, p. 28.

(١١) عباس، إحسان، تاريخ دولة الأنباط، دار الشروق، الأردن(١٩٨٧م)، ص ١٠٨.

❖ **طريق البتراء -جرها:** وهو طريق تجاري مهم يصل الخليج العربي بمدينة البتراء، حيث يربط البتراء مع مدينة (جرها) على الخليج العربي، ولم يكن شأن هذه المدينة في التجارة أقل من شأن البتراء، حيث تصل البضائع الواردة إلى (جرها) منالصين والهند، وحاصلات إيران والعربية الشرقية لتنتقل إلى البتراء ثم توزع في الشام ومصر وموانئ البحر المتوسط، وقد عمل ملوك الأنباط بكل ذكاء على الاستفادة من هذه الطرق واستغلالها لمصلحتهم ومصلحة مملكتهم(١)، وأشار سترابو إلى قدم العلاقة بين مينائي إيلة وجرها حيث ذكر أن نشاط الأنباط التجاري يمتد من خليج إيلة حتى جرها على الطرف الآخر في القرن الأول قبل الميلاد(٢).

❖ **طريق نهر الفرات:** كانت بعض القوافل التجارية القادمة من الصين والهند تستخدم نهر الفرات عبر ميناء خاراكس ثم تمر في منطقة أهوار جنوب بلاد الرافدين التي لا يمكن احتيازها بغير طريق النهر، وقد وجدت مرافئ على هذا النهر ومنها المرفأ الموجود على عانة، وقد جهزت هذه المرافئ بالحمايات، وكانت البضائع تحمل على أطواف وكذلك المسافرين، وكانت هذه الأطواف مجهزة بجلود ماعز منفوخة لتعويجها(٣).

❖ **طريق تدمر -العراق:** هناك ثلاثة طرق تربط تدمر ببلاد ما بين النهرين، الطريق الأول يخرج من تدمر إلى (أرك(٤)) ثم عين الطيبة ثم الرصافة ثم سورا على نهر الفرات(٥)، والطريق الثاني يبدأ من تدمر إلى أرك ثم البير الجديد ثم ثم الصالحية (دورايبوس) ويسير بمحاذاة نهر الفرات إلى (عانة(٦)) ثم (كرخ ميسان(٧)) ثم إلى الخليج العربي(٨)، أما أما الطريق الثالث فيبدأ من تدمر ثم البازورية ثم أم العمدة ثم ملكة ثم أم الصلابيخ في وادي المياه ثم قصر صواب ثم الكعرة ثم إلى هيت على الفرات ومنها إلى ميسان، ومنها يتفرع إلى فرعين: الأول بحري يصل (باربارايكون) والثاني بري يجتاز بلاد فارس شرقاً، وربما كان هناك طريق رابع يربط تدمر بفرات البصرة (فورت)(٩)، ويرى (خالد الأسعد)(١٠) أن طريق تدمر يلتقي بالفرات عند مدينة الكفل (فلغاشيا) ويتفرع إلى فرعين: الأول يسير بمحاذاة الفرات حتى مدينة هيت، والثاني يتجه نحو قرية كبيسة التي تعد من المحطات التجارية لتدمر، وينقسم قبل أن يصل إلى هيت قسمين، الأول يجاذي الفرات صعوداً حتى يصل إلى مدينة الصالحية، والثاني يتجه غرباً عبر البادية ماراً بقصر خباز ثم عالج ثم ملوسا ثم حلقوم ثم بئر الملوحي ثم سيجري ثم حوفا ثم تدمر.

❖ **طريق مباشر بين خاراكس عبر اقليم بكتريا:** ويعرف هذا الطريق بطريق الحرير الصيني.

-
- (١) علي، جواد، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ط٢، دار الملايين، بيروت، ج٣، ص٢٢.
- (٢) زيادين، فوزي، تدمر البتراء البحر الأحمر وطريق الحرير، مجلة الحوليات الأثرية العربية السورية، مج٤٢، دمشق، ١٩٩٦م، ص١٤٤.
- (٣) غافيكوفسكي، ميشيل، تدمر وتجارها التدمرية، ترجمة: عدنان البني، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج٤٢، دمشق، ١٩٩٦م، ص١١٦.
- (٤) مدينة صغيرة في طرف برية حلب قرب تدمر، وهي ذات نخل وزيتون(الحموي، معجم، ج١، ص١٥٣)؛ ربما يكون الاسم مشتق من أركت الإبل بمكان كذا وكذا، أي لزمت المكان، فلم ترح. (ابن السكيت، ترتيب إصلاح المنطق، تحقيق: الشيخ محمد حسن بكائي، مؤسسة الطبع والنشر في الأستانة الرضوية المقدسة، طهران(١٤١٢هـ)، ص٢٥).
- (٥) موصل، لويس، الفرات الأوسط، مطبوعات المجمع العلمي العراقي، بغداد(١٩٩٠م)، ص٥١٨.
- (٦) بلد مشهور بين الرقة وهيت يعد في أعمال الجزيرة وجاء في الشعر عانات كأنه جمع مما حوله ونسبت العرب إليه الخمر . . . وهي مشرفة على الفرات قرب حديثة النورة وبها قلعة حصينة(الحموي، معجم، ج٤، ص٧٢).
- (٧) كورة بسواد العراق تدعى أستراباذ، وهي غير أستراباذ التي بطبرستان(المصدر نفسه، ٤/٤٤٩)؛ وهي مملكة عربية ازدهرت في القرن الأول الميلادي وامتدت أرضها من ساحل الخليج العربي إلى منطقة شط الفرات، عاصمتها خاراكس. (للمزيد ينظر: البكر، منذر عبد الكريم، دولة ميسان العربية، مجلة المورد، مج١٥، ع٣، بغداد(١٩٨٦م)).
- (٨) الأسعد، خالد، طرق القوافل التدمرية، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج٤٢، دمشق(١٩٩٦م)، ص٨٩.
- (٩) سفر، فواد، كتابة من كبيسة، مجلة سومر، مج٢٤، بغداد(١٩٦٨م)، ج١، ص٢٥.
- (١٠) طرق القوافل التدمرية، ص٨٩.

وسائل النقل: تعدُّ وسائل النقل من أهم العوامل التي مهدت لنشوء وتطور طرق التجارة وازدهارها لأنها أحد المكملات الرئيسية في العملية التجارية، وكانت وسائل النقل تعتمد على الحيوانات المهيأة للقيام بمثل هذه الأعمال، وكانت الحمير أول وسيلة نقل استخدمت لنقل القوافل التجارية، وربما تكون الحمير قد استعملت في نقل البضائع منذ الألف الثالث قبل الميلاد، وهذا ما توحى به بعض الإشارات الأثرية والتاريخية (١)، وقد بقيت الحمير وسيلة النقل الوحيدة لقطع المسافات البعيدة حتى أواخر الألف الثاني قبل الميلاد عندما حل محلها الجمال (٢).

أما البغال فإنها من الحيوانات المعروفة بتحملها للمشاق، وقدرتها على السير في الأراضي المتموجة والمناطق الجبلية الوعرة، وقد استعملت في نقل البضائع في مثل هذه المناطق، وكذلك في نقل الأشخاص، وهي تؤدي خدمات في هذه المناطق يعسر على الجمال القيام بها، وقد يعجز عنها، ويبدو أن البغال لم تكن كثيرة الاستعمال في شبه جزيرة العرب حتى ظهور الإسلام (٣)، إلا أن ذلك لا يعني أنها لم تستخدم إطلاقاً، فقد استخدمت في المناطق التي ذكرناها، وقد ورد ذكرها مع الخيل في القرآن الكريم بقوله تعالى: ﴿والخيل والبغال والحمير لتركبوها وزينة . . .﴾ (٤).

وعلى الرغم من اشتهاار شبه جزيرة العرب بجمال خيولها وبتربيتها لأحسن أنواع الخيول، وبتصديرها لها، فإن الخيل فيها إنما هو من الحيوانات المهجنة الدخيلة الواردة إليها من الخارج، من العراق أو بلاد الشام أو مصر، وقيل إن موطنها الأصيل هو بحر قزوين (٥)، فضلاً عن وجود نوع يعد من أهم أنواع الخيول في بلاد اليمن يعرف بـ(الكحيلان العربي) يتميز عن سائر الخيول ببنائه وسرعته وتجاوبه (٦)، ومع ذلك فإن مساهمة الخيل في نقل البضائع كانت محدودة جداً وربما اقتصر على المسافات القصيرة بسبب حاجتها إلى عناية ورعاية وطعام جيد للمحافظة على صحتها، وهي لا تستطيع تحمل العطش كما الحمل، ولا تستطيع السير في رمال البوادي المهلكة المتعبة لمسافات بعيدة (٧).

ومع أن (الحمير والبغال والخيل) استعملت في نقل البضائع التجارية إلا أنها لم يكن لها أثر تاريخي في نشاط وتطور تجارة القوافل (٨)، حيث أن نقل البضائع لمسافات طويلة عملية شاقة وعسيرة عليها، فضلاً عن عدم جدواها الاقتصادية، لصغر حمولتها ويطئ سيرها وحاجتها إلى ماء الشرب من حين لآخر (٩)، لذلك كان الجمال وراء الانعطاف الكبير في تاريخ تجارة القوافل وطرقها وأصحابها وثرواتها (١٠)، وكان لدوره في نقل التجارة عبر الصحاري الشاسعة التي تفصل بين المراكز التجارية أثر في ديمومة وتطور القوافل التجارية، لذا لقب الجمال بـ(سفينة الصحراء) (١١)، وهو من أقدم الحيوانات التي سمعنا بها عند العرب (١٢)، فالجمال هو الذي فتح لأهل جزيرة العرب آفاق البوادي، وصار أهم وسيلة لنقل البضائع في الطرق البرية الطويلة التي تربط أجزاء الجزيرة بعضها ببعض، وتربط طرق الجزيرة مع الطرق الخارجية (١٣)، وقد أشار

(١) الهاشمي، رضا حواد، تجارة القوافل في التاريخ العربي القديم، من كتاب تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر، مؤسسة الخليج، الكويت (١٩٨٤م)، ص ٩.

(٢) مرعي، عيد، تدمير محطة هامة على طريق القوافل خلال الألف الثاني قبل الميلاد، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج ٤٢، دمشق (١٩٩٦م)، ص ١١١.

(٣) دلو، برهان الدين، جزيرة العرب قبل الإسلام، دار الفارابي، بيروت (١٩٨٩م)، ج ١، ص ٩١.

(٤) سورة النحل، آية ٨.

(٥) علي، المفصل، ج ١، ص ١٩٨.

(٦) ترسيبي، عدنان، بلاد سبأ وحضارات العرب الأولى، ط ٢، دار الفكر المعاصر، بيروت (١٩٩٠م)، ص ٢٤٩.

(٧) علي، المفصل، ج ١، ص ١٩٩-٢٠٠؛ دلو، جزيرة العرب قبل الإسلام، ص ٨٩-٩٠.

(٨) الهاشمي، تجارة القوافل، ص ٩.

(٩) الغساني، عبد القادر بن سالم بن احمد، ظفار أرض اللبان، من بحوث ندوة الدراسات العمانية، سلطنة عمان (١٩٨٠م)، ص ٥٣.

(١٠) الهاشمي، تجارة القوافل، ص ٩.

(١١) Rostovtzeff, M, Caravan cities, AMS press, New York, 1971, p. 10.

(١٢) دلو، جزيرة العرب قبل الإسلام، ص ٨٦.

(١٣) علي، المفصل، ج ١، ص ١٩٨.

القرآن الكريم إلى ذلك بقوله تعالى: ﴿وتحمل أُنثالكم إلى بلد لم تكونوا بالغيه إلا بشق الأنفس﴾ (١)، وبفضله اتصل العرب العرب بعضهم ببعض، وقامت مستوطنات في مناطق نائية منعزلة من بلاد العرب، وتمكن الجمل من احتراق الطرق البرية الطويلة بغير كلل (٢)، وكان للمزايا التي اتصف بها الجمل دور في ارتباطه بالتجارة البرية عند العرب، وبروزهم كقوة تجارية كبيرة نشطت في تجارة القوافل (٣)، فقد أعد الجمل بفضل تكوينه البيولوجي والجسماني إعداداً تاماً ليعيش في المناطق الحارة الجافة (٤)، فالجمل يستطيع أن يسير نحو (٢٥ يوماً) في الشتاء، ونحو (٥ أيام) في الصيف دون أن يشرب الماء، لأنه يخزن الماء في جوفه ويعيش عليه (٥)، وتصل حمولته إلى نحو (٥٠٠ كغم)، وتسير قوافل الإبل التي يصل تعدادها أحياناً إلى ألف بغير بسرعة (٤ كم/ساعة)، وعليه فإن لبعضها القدرة على قطع مسافة تصل إلى نحو (٤٠٠ كم) من دون أن تتزود بالماء (٦)، وقد ميز العرب نوعان من الإبل: الأول الذلول التي يستعملها مطايا، والثاني الإبل التي يستعملها في حمل الأثقال وهي الكثرة المعروفة من الجمال (٧).

وكانت الجمال تقوم بنقل البضائع الواردة من سواحل الخليج العربي إلى البحر الأحمر والخليج العربي وبالعكس (٨)، وقطعت المسافات الطويلة بين بلاد الشام واليمن محملة بالبضائع عبر مكة ويثرب، ومنها رحلتا الشتاء والصيف التي أشار لها القرآن الكريم (٩)، ونقل البضائع كذلك عبر الطريق الذي يربط غربي شبه جزيرة العرب بالعراق عبر نجد واليمامة (١٠)، وكان من نتيجة ذلك أن تعلق العرب بالجمال لدرجة كبيرة، ويصف طرفه بن العبد ناقتة بقوله (١١):

مؤللتان تعرف العتق فيهما كسامعتي شاة بحومل مفرد

وقد تحدث الشعراء العرب عن الإبل وسرعتها وشدتها، وقد أشار إلى ذلك زهير بن أبي سلمى في قوله (١٢):

يقطعن أجواز أميال الفلاة كما يَغشَى النَوَاتِي غِمَارَ اللَّحِّجِّ بِالسُّفُنِ
يَخْفِضُهَا الآلَ طَوْرًا ثُمَّ يَرْفَعُهَا كالدُّومِ يَعْميِدُنَ لِإِشْرَافِ أَوْ قَطْنِ

وكان الشعراء يتحدثون عن الجبال في أثناء حديثهم عن قطع المفاوز، وقدرتهم على اختراقها وعبورها بناقة تقرب

البعيد وتصل ما تباعد من الجبال، ويتجلى ذلك في قول امرؤ القيس (١٣):

حالت لتصر عني فقلت لها أقصري
فجزيت خير جزاء ناقة واجدٍ
إني امرؤ صرعي عليك حرام
وكأنما بدر وصيل كتيفةٍ
ورجعت سالمة القرا بسلام

(١) سورة النحل، آية ٦.
(٢) علي، المفصل، ج ٥، ص ٣٣٩.
(٣) الهاشمي، تجارة القوافل، ص ١١٠-١١١.
(٤) دلو، جزيرة العرب قبل الإسلام، ص ٨٦.
(٥) علي، المفصل، ج ٥، ص ٣٣٩؛ دلو، جزيرة العرب قبل الإسلام، ص ٨٦.
(٦) الهاشمي، تجارة القوافل، ص ١١.
(٧) دلو، جزيرة العرب قبل الإسلام، ص ٨٨-٨٩؛ للمزيد ينظر: الصانع، محمد عبد الله، الإبل العربية، مطابع كويت تائمز، الكويت (١٩٨٣م).

(٨) Rostovtzeff, op, cit, p, 5.

(٩) سورة قريش، آية ١-٢.

(١٠) دلو، جزيرة العرب قبل الإسلام، ص ٨٨.

(١١) ديوان طرفه بن العبد، تحقيق: علي الجبدي، مؤسسة الرسالة، بيروت (١٩٥٨م)، ص ٣١٤.

(١٢) ديوان زهير بن أبي سلمى، دار الكتب، بيروت (١٩٤٤م)، ص ١١٨-١١٩.

(١٣) الكندي، ابن حجر، ديوان امرؤ القيس، تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم، دار المعارف، مصر (١٩٥٨م)، ص ١١٦.

وكانت البضائع التجارية ترد إلى الموانئ بوساطة السفن، وهناك نوعان من السفن عرفها العرب في تلك الحقبة التاريخية وهما: سفن الشرق الأقصى ومن بينها السفن الصينية والإندونيسية والهندية، وسفن الخليج العربي، فضلاً عن السفن الصغيرة السريعة التي كانت تحمل البضائع الخفيفة بين الموانئ القريبة(١).

مراكز شمال شبه جزيرة العرب التجارية البرية مع الصين: تميزت منطقة شمال شبه جزيرة العرب بنشاط تجاري واسع مع الصين، وكان طريق الحرير نقطة الاتصال الرئيسية بينهما، وفي شمال شبه جزيرة العرب برزت العديد من المراكز التجارية المهمة جداً في التجارة الدولية في العالم القديم، وكانت هذه المراكز حلقة وصل بين الصين والعالم القديم. والأنباط(٢) إحدى الممالك التي ظهرت في شمال غرب شبه جزيرة العرب في منطقة شملت الأردن وأجزاء من سوريا وفلسطين والمملكة العربية السعودية حالياً، وحضارة الأنباط قامت أساساً على التجارة(٣)، وشعب الأنباط من الشعوب العربية التي جمعت ثروة عظيمة، واكتنرت الذهب والفضة بفضل اشتغالها بالتجارة، حيث موقعها الممتاز الذي تلتقي عنده جملة من الطرق التجارية البرية التي كانت عماد طرق القوافل في ذلك الزمان، فتحمل إليها تجارة الهند والصين، وحاصلات إيران والدويلات العربية الشرقية لتوزع منها في الشام ومصر وموانئ البحر المتوسط(٤)، وتجدر الإشارة إلى أن أهم المواد التي كان يتاجر بها في العالم القديم هي لؤلؤ الخليج العربي وذهب السودان وتوابل الهند وحرير الصين(٥). وقد امتد النشاط التجاري للأنباط إلى مناطق نائية، فقد عثر على آثار تجارهم في سلوقية والإسكندرية ورودم وميلتوسوديلوس وموانئ سوريا(٦)، وتمكن الأنباط من استغلال موقع بلدهم لممر شرايين التجارة بين الدويلات العربية الجنوبية وبلاد الشام بها(٧)، وعمل ملوك الأنباط بكل ذكاء على الاستفادة من هذه الطرق واستغلالها لمصلحتهم ومصلحة ميناء جرها على الخليج العربي، وخاراكس عند ملتقى نهر الكارون بنهر دجلة، لذا نجد أن الأنباط اتصلوا بصورة مباشرة مع تجارة الهند دون الحاجة إلى وساطة(٩).

وربما كان الأنباط في بدايات الأمور لم يكونوا أكثر من أصحاب قوافل ينقلون السلع لحساب غيرهم، ثم تطور بهم الحال فأصبحوا هم أنفسهم تجاراً وشركاء في التجارة(١٠)، وفرض الأنباط ضرائب على التجار وعلى التجارة التي عادت

(١) المياح، علي محمد، صلات العراق التجارية مع جنوب شرقي آسيا في العصور الإسلامية، مجلة دراسات تاريخية، ع٢٤ (نيسان-حزيران)، السنة ٢، بيت الحكمة، بغداد(٢٠٠٠م)، ص ٩٢-٩٣؛ للمزيد عن السفن التي استخدمت في التجارة وأنواعها وتسميتها. ينظر: الألوسي، عادل محي الدين، تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري، دار الحرية للطباعة، بغداد (١٩٨٤م)، ص ٩٣-١٠٦.

(٢) نشأت دولة الأنباط في القسم الشمالي الشرقي من شبه جزيرة العرب، في المكان الذي عرف عند اليونان والرومان باسم (العربية الحجرية Arabia Petraea)، وامتدت الأراضي التي خضعت للأنباط في الجنوب الشرقي من فلسطين، بدأً من حدود فلسطين هناك إلى رأس خليج العقبة، ويجاذبها من الغرب وادي العربية، ومن الجنوب بداية الحجاز، ومن الشرق بادية الشام، ومن الشمال فلسطين، هي بذلك ضمت رقعة جغرافية واسعة، إلا أن الاتساع التجاري قد تجاوز هذه الرقعة كثيراً، إذ يشمل على موانئ البحر المتوسط، وسيناء وموانئ مصر، وساحل البحر الأحمر شرقي النيل، واستمرت دولة الأنباط من أواسط القرن الثاني قبل الميلاد حتى عام ١٠٦م إذ خضعت لحكم الرومان. (إحسان عباس، تاريخ دولة الأنباط، ص٧٣).

(٣) سالم، السيد عبد العزيز، دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار المعارف، الإسكندرية (١٩٦٧م)، ص ٢٤٠.

(٤) علي، المفصل، ج٣، ص ٢٢.

(٥) زهدي، تدمر وطريق الحرير، ص ١٣٨.

(٦) سالم، دراسات، ص ٢٤٠.

(٧) علي، المفصل، ج٣، ص ٥.

(٨) المصدر نفسه، ج٣، ص ٢٢.

(٩) Rostovtzeff, op, cit, p. 28

(١٠) عباس، تاريخ دولة الأنباط، ص ٣٣.

عليهم بفوائد كثيرة، وقاموا بالوساطة في نقل التجارة القادمة من الصين والهند إلى بلاد الشام ومصر ومواقع من جزيرة العرب، فدرت هذه الوساطة عليهم أموالاً طائلة جعلتهم من الشعوب العربية الغنية بالنسبة إلى غيرهم ممن يسكنون البوادي، والمواقع المقفرة المنعزلة (١)، الأمر الذي أدى إلى طمع العديد من الدول المجاورة في السيطرة على هذه الطرق التجارية ومن ثم السيطرة عليهم، وكانت هذه المحاولات تتم بين البطالمة والسلوقيين ومن ثم الرومان (٢).

لقد وصف المؤرخ سترابو هذه المنطقة بأنها مركز تجاري (سوق) كبير للتجارة القادمة من الصين والهند، وأشار إلى عملية نقلها من ميناء ليوقة قومة إلى البتراء بوساطة قوافل الجمال الكبيرة التي تتحرك ذهاباً وإياباً بين الموقعين بأمان ويسر (٣)، وهذا ما يشير بوضوح إلى أن الأنباط استفادت كثيراً من التواصل التجاري مع الصين والهند، لذا نراهم وفروا طريق نقل مكوكية بين العاصمة البتراء التي كانت مركز استقبال تلك البضائع، وبين المراكز التجارية التابعة لها لاسيما الموانئ التي تصلها القوافل باستمرار، ويشير هذا النص إلى توفير الحماية اللازمة لهذه القوافل لتمارس عملها بيسر وأمان.

أما في دولة تدمر التي ظهرت في بداية الشام في القرن الأول قبل الميلاد واستمرت حتى دمرها الرومان عام ٢٧٣م (٤)، ٢٧٣م (٤)، فكان للنشاط التجاري الذي تميزت به أثر في نظامها النقدي، إذ رافق التطور الاقتصادي الذي شهدته الأسواق التدمرية تطور في النظام الصيرفي، وكان هذا التطور في خدمة العلاقات التجارية التي ربطت تدمر مع بعض دول العالم القديم، وأضحت تدمر مركزاً مهماً لأعمال الصيرفة، والعاصمة المالية للجزء الشرقي من العالم القديم (٥).

أشارت المصادر التاريخية ومنها النقوش والآثار والرسوم والمنحوتات التدمرية إلى وجود صناعات متعددة في تدمر، وقد ورد في النقش الموسوم (C 4258) عبارة (سيد الصناع) (٦)، وقد عرفت تدمر بنشاطها الواضح في الصناعات النسيجية، لاسيما المنسوجات الحريرية، ويبدو أن التدمريين كانوا يستوردون الحرير الخام من الصين، ثم يحضرونه بطريقتهم الخاصة ويصنعونه بمهارة، ثم يصدرون الأقمشة الحريرية التي صنعوها إلى الخارج، وقد عثر علماء الآثار على نماذج مختلفة من المنسوجات التدمرية في مناطق متفرقة من أوروبا (٧)، وقد برع التدمريون في مزج الخيوط الذهبية مع نسيج نسيج الخيوط الحريرية، وصبغوا أقمشتهم بالصبغ الأرجواني المستورد من سواحل بلاد الشام (٨)، وقد استعملت المنسوجات الحريرية التدمرية في لف المومياء في بعض القبور (٩)، وتجدر الإشارة إلى أن المنسوجات التدمرية لم تقتصر على الحريرية بل أن هناك منسوجات صوفية وقطنية وكتانية، وقد تميزت هذه المنسوجات عموماً بالزخارف النباتية، أما

(١) علي، المفصل، ج ٣، ص ٥.

(٢) الصمادي، طالب عبد الله، التجارة النبطية والمضايقات الرومانية خلال القرن الأول قبل الميلاد وحتى القرن الثاني الميلادي، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، مج ١٥، ع ٢٤، الإمارات العربية المتحدة (١٩٩٩م)، ص ١٢٤.

(٣) نقلاً عن: Kirwan, Sir Laurence, Where to search for the Ancient Port of Leuke Kome, p. 55، بحث منشور باللغة الإنكليزية في مجلة دراسات تاريخ الجزيرة العربية، الكتاب الثاني، جامعة الملك سعود، الرياض (١٩٨٤م).

(٤) تدمر عبارة عن واحة شكلها منبسط، تقع في طرف البادية التي تفصل الشام عن العراق، تبعد مسافة نحو (٢٤٢ كم) إلى الشمال الشرقي من دمشق، وهي على العموم منبسطة السطح تحيط بها جبال تفصل بينها وبين البادية، وساعدت مياه هذه الواحة على رفع منزلة تدمر من محطة منعزلة في البادية تنزل بها القوافل إلى مكانة مدينة من الدرجة الأولى، وسوقاً للتجارة تكدست فيه أنفاس البضائع وأثمنها، وتجمعت فيها رؤوس الأموال، ويعد (السوتيون) من أقدم الأقوام التي سكنت تدمر، وكانوا من البدو، واستوطنتها قبائل آرامية نصف بدوية يسمنون في المصادر الآشورية (أحلامو) مفرداها (حلم) أي (حلف) فهم إذن (الأحلاف)، وهذا ما يشير إلى أن هذه المنطقة كانت من الأراضي العربية التي استوطنتها العرب منذ القدم، ثم سكنته قبائل عربية مختلفة في أزمان متعاقبة. (هورست كلينغل، تدمر والتجارة العالمية في العصر البرونزي، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج ٤٢، دمشق، ١٩٩٦م، ص ١٢٨-١٣٠، Arab Net, Syria Tour Guid, Palmyra, P.2٠٠٤).

(٥) فيليب حتي، تاريخ سوريا ولبنان وفلسطين، ترجمة: جورج حداد وعبد الكريم رافق، دار الثقافة، بيروت، ١٩٥٨م، ص ٤٤٣.

(٦) Hillers, Op, cit, p.133, 340.

(٧) شعث، طريق البحور، ص ٢٤٠.

(٨) زهدي، طريق الحرير، ص ١٣٥.

(٩) ستاركوي والمنجد، جان وصلاح الدين، تدمر عروس الصحراء، مطبوعات مديرية الآثار العامة، دمشق (١٩٤٧م)، ص ٢٠.

صناعة الملابس في تدمر فقد تأثرت بأزياء من مناطق مختلفة نتيجة لموقعها التجاري الذي كان يؤمه تجار من أصقاع شتى، فكان من نتيجة ذلك أن تنوعت الأزياء التدمرية، وكان طراز اللباس خاضعاً باستمرار لتأثير الأزياء الحديثة بغض النظر عن مصدرها(١)، وقد صدرت الملابس والأزياء التدمرية إلى خارج تدمر فتأثرت بها صناعة الملابس المصرية، وأصبحت مثلاً أعلى يقتدى به في روما، لما حملته من دقة في الصنع وجمالية في الشكل والموضوع(٢).

ويؤيد المؤرخ الكلاسيكي أبيان في أن التدمريين: ((تجار كانوا يجلبون من بلاد الفرس منتجات الهند والصين وشبه الجزيرة العربية لبيعونه مجدداً للرومان)) (٣)، وهذا هو أقدم الأدلة على المتوافرة التي تشير إلى كون التجارة الدولية هي النشاط الرئيس للتدمريين، وقد أدت تدمر دوراً مهماً في نقل التجارة بين المدن اللبنانية المنتجة لشجر الأرز وبين العراق القديم الذي كان يستورد هذه الأشجار(٤)، لاسيما وأن عبر تدمر يمر أحد الطريقين التجاريين اللذين يصلان العراق بسوريا منذ الألف الثاني قبل الميلاد، ويمتد من ضفاف نهر الفرات الغربية شرقاً حتى سواحل البحر المتوسط الشرقية غرباً(٥)، وتعد تدمر إحدى أهم المحطات التجارية التي تطورت إلى مدن تجارية(٦)، لاسيما بعد سقوط البتراء عاصمة الأنباط بيد الإمبراطور الروماني تراجان عام (١٠٦م)، وهذا التطور الجديد في الأوضاع السياسية عاد بالفائدة على تجار تدمر، إذ فتح لهم أسواق الجزيرة العربية ومصر على البحر الأحمر، وفتح طريق جديد باسم طريق تراجان التي رصفت ما بين السنوات ١١١-١١٤م من البحر الأحمر وحتى بصرى، وهذا ما نشط التبادل التجاري بين المدن السورية وباقي مدن شبه جزيرة العرب، لاسيما وأن المحطات التجارية العائدة للأنباط احتلت من قبل الرومان بدأً من الحجر (مدائن صالح) وحتى الجوف (دومة الجندل) في وادي السرحان(٧)، وهذا ما يوضح طبيعة الظروف التي مكنت تدمر من أن تظهر في الوسط الاقتصادي، لاسيما التجاري، بهذا المظهر القوي المسيطر على مفاتيح التجارة الدولية في تلك الحقبة.

وتطورت أهمية تدمر التجارية فيما بعد لتصبح وسيطاً تجارياً بين الشرق ومدن البحر المتوسط، لاسيما بعدما تراجع دور سلوقية في نهاية القرن الثاني ومطلع القرن الأول قبل الميلاد، فكان لها الدور الأكبر في توزيع البضائع الواردة من الشرق، مما دعاها إلى السيطرة على طريق الفرات، فاكسبت من عمليات البيع والشراء وضرائب المرور (الترانسيت) ثروة طائلة(٨)، فضلاً عن تزويد القوافل والمسافرين بما كانوا يحتاجونه من معدات ومؤون، أو بعملهم كأدلاء لديهم معرفة كبيرة كبيرة بطرق الصحراء ومسالكها الأمنية، فكانوا والحالة هذه قد حصلوا على إيرادات إضافية لشريحة لا بد وأن تكون قد عملت بهذه المهنة، لاسيما وأن الدارس لدور التدمريين بالتجارة يجد حالة من التكامل الاقتصادي في مجال التجارة فيستنتج المدى الواسع الذي تميز به التدمريون في هذا المجال.

وقد أنشأت تدمر العلاقات التجارية التي ربطتها مع غيرها من البلدان كبلاد وادي الرافدين ووادي مصر والجزيرة العربية والهند والصين وبكتيريا (أفغانستان) وآسيا الصغرى، وروابط من العلاقات الاقتصادية بين تلك الشعوب ومهدت لإقامة علاقات سياسية واجتماعية وثقافية وفنية فيما بعد(٩)، كما وجد الحرير الصيني في قبر تدمري يعود إلى سنة (٨٣م)، مما يدل على دور تدمر في التجارة مع الشرق الأقصى واحتكارهم لها(١٠)، وأقام التدمريون علاقات تجارية مع

(١) خياطة، محمود، علاقات تدمر الخارجية تجارياً ودينياً، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج ٤٢، دمشق(١٩٩٦م)، ص ١٦٤.

(٢) زهدي، الفن المهنسي، ص ٥٦-٥٧؛ خياطة، علاقات تدمر، ص ١٦٣.

(٣) نقلاً عن: فيل، تدمر وطريق الحرير، ص ٩٣.

(٤) عبد الله، تدمر، ص ١٠٤.

(٥) مرعي، تدمر محطة هامة، ص ١٠٩.

(٦) موسكاتي، تاريخ، ص ٣٠١.

(٧) زيادين، تدمر البتراء، ص ١٤٦؛ دلو، جزيرة العرب قبل الإسلام، ص ١٤٧.

(٨) شعث، طريق البخور، ص ١٥٢-١٥٣.

(٩) شعث، طريق البخور، ص ٢٤١؛ زهدي، طريق الحرير، ص ١٤١.

(١٠) البكر، العرب والتجارة الدولية، ص ٩٤.

الفرثيين، حيث كان للتدمريين فندق خاص بهم في مدينة (اولوشيا) الواقعة على الفرات بالقرب من بورسبا جنوب بابل، وقد بنى قائد القوافل التدمري الشهير (سوادا) معبداً للأباطرة، وكان تابعاً مخلصاً للرومان في قلب البلاد الفرثية، كذلك كان ذو حظوة حسنة لدى السلطنة الفرثية(١).

وقد ازدادت أهمية تدمر كمركز تجاري مهم منذ القرن الأول الميلادي، بسبب تصدع قوة الأنباط وهجر طريقهم التجاري شيئاً فشيئاً، والتحول إلى طريق الفرات، فزاد هذا من أهميتها كمحطة تجارية واقعة على الطريق بين دمشق والفرات(٢)، وأصبح التدمريون في القرن الثاني للميلاد وبعد زوال دولة الأنباط (١٠٦ م) يُصَرَّفون لوحدهم تقريباً أغلب شؤون التجارة العالمية بين الشرق الأقصى لاسيما الصين من جهة وأوروبا من جهة أخرى(٣). وقد برع التدمريون في التجارة الدولية التي أصبحت النشاط الرئيس لهم، فكانوا يجلبون منتجات الهند والصين المنقولة براً عبر شمال بلاد فارس ويصدرونها إلى بلاد الرومان(٤)، ودفعهم ذلك إلى محاولتهم تحويل كل الطرق التجارية لجعلها تمر في تدمر.

أما اللحيانيون الذين اتخذوا من الحجر (مدائن صالح) عاصمة لهم واستمر حكمهم لغاية عام (١٦٠ ق.م) وشكلوا قوة سياسية عرفت باسمهم(٥)، فقد كانوا تجاراً كأكثر شعوب شمال شبه جزيرة العرب(٦)، وكانت تجارتهم مع مصر بالدرجة بالدرجة الأولى(٧)، حيث تردد في الوثائق المصرية من العصر البطلمي أسماء لتجار لحيانيين ومعينيين عدو من الشخصيات الشخصيات البارزة في المجتمع المصري(٨)، وربما كان ذلك بسبب مكانتهم الاجتماعية التي وفرتها لهم ثرواتهم الطائلة من ممارستهم للتجارة، وقد كان للتجار اللحيانيين والمعينيين قرية سكنوا بها تعرف باسم (بونيس) في إقليم (منف)(٩).

كان للتجار اللحيانيين دور في نقل التجارة القادمة من الصين والهند، وقد درت عليهم أعمال التجارة هذه أرباح طائلة مكنتهم من مد نفوذهم في منطقة واسعة، وتسمية خليج العقبة باسم خليج لحيان يدل على أن اللحيانيين تمكنوا من السيطرة على الطريق البحري الذي يصل إلى إيلة، فضلاً عن سيطرتهم على الطريق البري في شمال غرب شبه جزيرة العرب، وكان البحارة والتجار الإغريق يدفعون الجزية للجبابة اللحيانيين(١٠)، وكان اللحيانيون ناقلين للتجارة فضلاً عن كونهم تجاراً(١١)، وذكرت التوراة(١) أن أهل ددان تاجروا بالعاج والأبنوس وأقمشة السروج والذهب والفضة والماشية،

(١) فيل، تدمر وطريق الحرير، ص ٩٥.

(٢) خياطة، علاقات تدمر، ص ١٦٤.

(٣) شعث، طريق البخور، ص ١٥٣.

(٤) فيل، تدمر وطريق الحرير، ص ٩٣.

(٥) لم تكن لحيان كنظيراتها من الممالك العربية من حيث العظمة والاتساع، بل كانت مملكة صغيرة نسبياً، تقع أرضها جنوب شرق أرض الأنباط، في شمال غرب شبه جزيرة العرب، وهي تشتمل على معظم وادي القرى، وتتوافر فيها واحات خصبة مهمة تجهز القوافل التجارية بما تحتاج من مؤن، وبهذا الموقع هيمنت على الطرق التجارية القادمة جنوب شبه جزيرة العرب والمنتجهة نحو الشمال، فضلاً عن أن طريق البخور الدولي يمر بأراضيها، وقد برزت فيها العديد من المراكز التجارية المهمة مثل ديدان أو ددان (العلا)، و(الحجر) مدائن صالح، وتيماء، ودومة الجندل.

Al-Ansary, A.A.A critical and comparative study of Lihyante personal names, unpublished

Ph.D. thesis Presented to the University of Leeda, 1966, p.21. عبد الرحمن، بعض مدن

القوافل في شمال المملكة العربية السعودية، جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٩٠م، ص ١٧.

(٦) علي، المفصل، ج ٢، ص ٢٤٥؛ مهرا، دراسات، ص ٥٢٧.

(٧) علي، المفصل، ج ٢، ص ٢٤٥؛ مهرا، دراسات، ص ٥٢٧.

(٨) الناصري، سيد أحمد علي، الصراع على البحر الأحمر في عصر البطلمة، دراسات تاريخ الجزيرة العربية، جامعة الملك سعود، الكتاب الثاني، الرياض(١٩٨٤م)، ص ٤٣١.

(٩) المصدر نفسه، ص ٤٢٤.

(١٠) حتي، تاريخ العرب، ج ١، ص ٤؛ مهرا، دراسات، ص ٥٢٧.

(١١) Al-Ansary and Abu Al-Hassan, op, cit, p. 21.

والماشية، وتاجروا بالبخور والأحجار الكريمة، وخشب الصندل، ولا بد أن يكون اللحيانيون قد وفروا كل ما من شأنه تسهيل سير القوافل التجارية عبر المراكز التجارية العائدة لهم، شأنهم شأن بقية الدول التي يقوم اقتصادها على التجارة بصورة رئيسة. والحيرة (٢) التي ظهرت فيها دولة المناذرة (أواسط القرن ٣ واستمرت حتى عام ٦١٣م) ونشأت في وسط العراق، كان لها هي الأخرى دور في التجارة الدولية التي ربطت شمال شبه جزيرة العرب بالصين.

كان للموقع الإستراتيجي لوادي الرافدين فضلاً عما حوته هذه الأرض من خيرات لاسيما أرضه الخصبة ووفرة مياهه عبر دجلة والفرات وسهولة التنقل في أرضه، أثر بارز في الرقي الحضاري والانتعاش الاقتصادي، وبلاد وادي الرافدين بموقعه المتميز بين قارات العالم القديم جعل منه جسراً لعبور التجارة بين الشرق والغرب، وكان لازدياد طلب البيزنطيين على بضائع الشرق لاسيما بضائع الصين والهند وبضائع جنوب شبه جزيرة العرب، أثر في بروز دور العراق كحلقة وصل مهمة تربط موانئ البحر المتوسط بالصين والهند في عصر لم يعرف فيه رأس الرجاء الصالح (٣)، واتخذ تجار الحيرة مجاري الأنهار لنقل بضائعهم، فاتحدت سفنهم في نهر الفرات إلى دجلة العوراء (٤) ومنها عبر الخليج العربي إلى الهند والصين، أو تذهب شمالاً عبر الموصل مركز محافظة نينوى حالياً إلى شمال إيران ومنه إلى الصين، يحملون معهم أنواع السلع ومنها منتجات العراق وما ترد إليه من بلاد سورية والروم واليونان مثل الحديد والنحاس والأسرب والقصدير، فيبيعون هذه المواد في جنوب شرق أفريقيا أو في الهند ويجلبون معهم الحرير والإستبرق والقرنفل والدارصيني والفلفل والزعفران والمهيل والصبغ والصدف والعاج والدر والمرجان والعطر وغيرها من منتجات الصين، فتفرغ السفن محمولاتها في موانئ العراق ويأخذ سكان المنطقة احتياجاتهم ويصدر غالبية إلى سورية ومصر وموانئ البحر المتوسط حيث يصدر من هناك إلى أوروبا (٥).

ويشير (البكري) (٦) إلى أهمية موقع الحيرة ودورها في نقل التجارة من الصين والهند قائلًا: ((واتصل بالمزارع والجنان والمتاجر العظام، لأنها كانت من ظهر البرية على مرفأ سفن البحر، من الصين والهند وغيرهما)).

التجارة البحرية: قام التجار في شمال شبه جزيرة العرب بنقل بضائعهم عبر الطريق البحري المار عبر الخليج العربي أو البحر الأحمر مع أهم فضلاً الطريق التجارية البرية بقدر المستطاع، لأن الطرق البحرية معرضة إلى الكثير من الأخطار

(١) سفر حزقيال، إصحاح ٢٧، آية ١٥ وآية ٢٠، إصحاح ٣٨، آية ١٣؛ (ورودس) في العبرية عني (ددان) (الكتاب المقدس، جمعية الكتاب المقدس، لبنان (١٩٩٦م)، ص ١٠٧٠).

(٢) تقع الحيرة في ضمن منطقة السهل الرسوبي لوادي الرافدين عند الأطراف الشمالية الغربية لبادية الشام، ومنطقة الحيرة تشتمل على الجزء الجنوبي الغربي من القسم الشمالي للسهل الرسوبي، وهي تبعد عن مسافة (١٥ كم) إلى الجنوب الغربي من مدينة الكوفة، وقد اشتهرت الحيرة بمناظرها الطبيعية رائعة الجمال، وخصوبة تربتها، وتتمثل أهمية الحيرة بموقعها في السهل الرسوبي لوادي الرافدين، والسهل الرسوبي يتميز عموماً بانبساطه، ويربط فيما بين الخليج العربي ومنطقة شمال وسط العراق، وهذا يعني سهولة الحركة والتنقل في هذه المنطقة، ووفرة الأراض الخصبة والمياه جعل من هذه المنطقة مركزاً للاستقرار البشري منذ أمد بعيد، وسكن هذه المنطقة قبائل عربية مختلفة هاجرت إليها منذ أزمان بعيدة، كان في مقدمتها هجرت الأكديين الذين أسسوا أول دولة مركزية موسعة في التاريخ، ثم أعقبها هجرت عربية كبيرة أخرى كانت امتداداً للهجرت السابقة لاسيما تلك التي حدثت في زمن ملوك الطوائف. (أندرية بارو، بلاد آشور، نينوى - آشور، ترجمة: عيسى سلمان وسليم طه التكريتي، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٨٠م، ص ٣٣١. للمزيد عن ملوك هذه السلالة وسني حكمهم ينظر: روتشتاين، تاريخ السلالة اللخمية، ترجمة: منذر البكر، مجلة كلية الآداب، جامعة البصرة، ع ١٥-١٦، البصرة، ١٩٧٩-١٩٨٠م، ص ٢٣٧-٢٦٦؛ جواد علي، تاريخ العرب قبل الإسلام، مطبعة المجمع العلمي العراقي، بغداد، ١٩٥٤م، ع ٤، ص ٢٨-١٠٤؛ يوسف رزق الله غنيمه، الحيرة المدينة والمملكة العربية، مطبعة دنكور الحديثة، بغداد، ١٩٣٦م، ص ١٣٠-٢٢٤).

(٣) كمال، أحمد عادل، الطريق إلى المدائن، دار النفائس، بيروت (١٩٧٢م)، ص ١٣١.

(٤) اسم لدجلة البصرة (الحموي، معجم، ج ٢، ص ٤٤٢). وهو شط العرب حالياً.

(٥) غنيمه، الحيرة المدينة، ص ٩١-٩٢.

(٦) معجم، ج ٢، ص ٤٧٩.

الطبيعية مثل العواصف والدوامات والحيوانات البحرية أو الشعاب المرجانية، فضلاً عن الأخطار البشرية كالقراصنة البحر(١).

مارس الأنباط التجارة البحرية على نطاق واسع، وبرعوا بها وكانوا ماهرين في صناعة السفن، وفي تسخير البحر لنشاطهم وخدمتهم في شؤون الملاحة(٢)، وأخذت سفنهمتمر عبر البحر الأحمر لتنقل البضائع من موانئ اليمن إلى موانئ الأنباط في شمالي البحر الأحمر، لاسيما ميناء الأنباط الرئيس على الساحل الشرقي للبحر الأحمر المعروف باسم (ليوقة قومة)، ومن هناك تنقل إما براً إلى البتراء أو تستمر بحراً إلى أيلة(٣)، والطريق البحري الثاني الذي سلكته السلع النبطية هو الطريق القادم من الخليج العربي عبر بحر العرب إلى باب المندب ومن هناك عبر البحر الأحمر إلى الميناء النبطي (ليوقة قومة)(٤)، وبذلك تضاعفت قدراتهم التجارية، وازدادوا بسطة في البتراء(٥)، وورد في المصادر الصينية أن تجارة الصين كانت تصل إلى مكان يدعى (لي- فن) وهو يذكر بلفظة (رقيم) -وقد يكون الاسم القديم للبتراء- وذلك يرجح أن تجارة الصين كانت تجيء عن طريق البحر الأحمر، فضلاً عن مجيئها خلال الخليج العربي(٦).

وتشير الكتابات المكتشفة في الساحة العامة في تدمر إلى وجود علاقات مباشرة بين تدمر وبلاد (السلثيين)(٧) في شمال شمال غرب الهند، حيث كانت مرفأً للسفن التجارية القادمة من موانئ الخليج العربي(٨)، وهذا ما يشير إلى تنظيم التدمريون لرحلات تجارية بحرية عبروا فيها مسافات شاسعة، وقد أشارت النقوش التدمرية إلى قيام تجار عائدتين من الهند على متن سفينة تدمرية بإقامة تمثال لأحد التجار التدمريين ويدعى (مرفوس أوليبوس ياحاي) وقد أقيم هذا التمثال في خاراكس (أي في ميسان وهي في الوقت الحاضر القرنه)(٩)، وكان هذا البحار الجريء يعود محملاً بالبضائع الثمينة التي كان من بينها الأقمشة القطنية والأحجار الكريمة مثل اللازورد والفيروز فضلاً عن الحرير الصيني(١٠)، وفي نقش آخر يكرم نفس الشخص من قبل تجار عادوا من الهند في مركب حنين بن حدودان لمساعدته لهم(١١)، ويشير هذا النقش إلى المساعدة التي قدمها هذا البحار للتجار الذين ذهبوا إلى برباريكوم الواقع على مصب نهر الهندوس(١٢)، ويبدو أن البضائع الصينية المنشأ التي كان التجار يجلبونها من الهند كانت تستورد إلى الهند عبر وسطاء تجاريين، أي أن الهنود عملوا كوسطاء للتجارة بين الصين وشبه جزيرة العرب فضلاً عن تصديرهم لما ينتجونه من بضائع.

لم يقتصر النشاط التجاري البحري لتدمر عبر الخليج العربي والمحيط الهندي بل امتد باتجاه الغرب عبر البحر المتوسط والبحر الأحمر، حيث كانوا حلقة الوصل بين المراكز التجارية في العالم القديم وأشرنا من قبل، فقد وصل التجار التدمريون ببضائعهم إلى (بوتولي) في إيطاليا وإلى بريطانيا واليونان، ووصلوا إلى المجر (هنكاريا) وإلى فرنسا وإسبانيا، بل كان لهم في

(١) العلي، محاضرات، ص ٣٧.

(٢) عباس، تاريخ دولة الأنباط، ص ٣٣.

(٣) الصمادي، التجارة النبطية، ص ١٢٤.

(٤) غوانمة، يوسف، إيلة (العقبة) وأهميتها التاريخية والاستراتيجية، دار هشام، اربد(١٩٨٤م)، ص ١٩.

(٥) عباس، تاريخ دولة الأنباط، ص ٣٣.

(٦) زيادين، فوزي، تدمر البتراء البحر الأحمر وطريق الحرير، مجلة الحوليات الأثرية العربية السورية، مج ٤٢، دمشق(١٩٩٦م)، ص ١٤٤.

(٧) وهو الاسم الذي تعرف به قبائل (الساكا)، حيث كونت قبائل الساكاس دوليات متحدة بين سنة (١٥٠-١٤٠ ق.م) وكونت مملكة كوشان القوية التي دامت حتى سنة (٢٢٦م). (للمزيد ينظر: اوليري، دي لاسي، انتقال علوم الاغريق الى العرب، مطبعة الرابطة، بغداد(١٩٥٨م)، ص ١٣٩).

(٨) سيريف، هنري، بحث في مصادر الحضارة التدمرية، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج ١، دمشق(١٩٥١م)، ص ٦١.

(٩) ستاركي والمنجد، تدمر عروس الصحراء، ص ٣١؛ غافيكوفسكي، تدمر، ص ١١٩.

(١٠) زيادين، تدمر البتراء، ص ١٤٤.

(١١) سيريف، بحث، ص ٦٨؛ غافيكوفسكي، تدمر، ص ١١٩.

(١٢) زيادين، تدمر البتراء، ص ١٤٤.

هذه البلدان جاليات ووكالات تجارية، حيث عثر هناك على مدافن ومعابد ونقوش تعود لتجار تدمريين(١)، وكان للتجار للتجار التدمريين حضور في الساحل الجنوبي للبحر المتوسط وفي أفريقيا، وهذا ما أشارت له الآثار المكتشفة في تلك المناطق، فحملوا إلى تلك البلدان ما وردهم من بضائع صينية وهندية فضلاً عما أنتجوه من مواد صالحة للتجارة. وقد كانت السفن التجارية القادمة من الهند والصين تعبر الخليج العربي ثم نهر دجلة ثم تصل إلى سلوقية، ثم تخرج القوافل عبر البر في طريقين يذهبان إلى سورية الأول من الفرات ماراً بمدينة (الصالحية) إلى إنطاكية(٢)، والثاني من دجلة ماراً بالجزيرة ثم نصيبين ثم إلى الرها ثم إلى إنطاكية أو دمشق(٣)، وكلا الطريقين لا بد وأن يمرا بمدينة تدمر حيث تستريح القوافل وتتزود بالمؤن(٤).

السلع التجارية: تشير الأدلة الأثرية إلى أن تجار شمال شبه جزيرة العرب كانوا يتاجرون بعدد من السلع المستوردة من مصادر متعددة لاسيما الصين والهند، وفي مقدمتها البخور وهي مادة ضرورية في حياة الناس وعبادتهم، وكان هو والمر يستعملان في تركيب العقاقير، ويستعمل المر وحده في صناعة مواد التجميل والعطور وفي شؤون الدفن، ولا ينازع هاتين السلعتين ببعض القيمة من الحاصلات المحلية إلا البلسم والقار(٥)، حيث كانوا يحملون القار إلى مصر على وجه الخصوص الخصوص لتستخدمه في التحنيط(٦)، فضلاً عن الاتجار بالعطور والطيوب المستورد من اليمن والذي يصدر إلى مناطق مختلفة من العالم ممن يحتاج إليها(٧)، وهذه العطور من مختلف الأنواع وتعد سلع عالية القيمة(٨)، فضلاً عن التوابل التي كانت تستورد من الهند(٩)، وتاجر الأنباط بمادة الصمغ(١٠)، وقد درت عليهم هذه المتاجرة بثروات طائلة لما لهذه السلع من أهمية بارزة في حياة شعوب العالم القديم.

وتاجروا بالمنسوجات الحريرية التي كانت تستورد من الصين، والحناء العسقلاني واللائي التي كانت تورده من الخليج العربي(١١)، وكان الحرير يأتي من الصين ويصل إلى البتراء، وتصدر إلى الصين في مقابل ذلك المطرقات، كما كان يذهب إلى الصين الحنا والزجاج واللؤلؤ والمرجان والسجاد والذهب والفضة(١٢)، وهنا لا نستبعد حصول نوع من المقايضة بين التجار الأنباط وبين التجار الأجانب، لاسيما أن هذا النوع من التبادل التجاري كان وما زال سائداً في عمليات البيع والشراء.

وتاجر الأنباط بالزجاج والأرجوان من صور وصيدا، والخزف من روما، فضلاً عن متاجرتهم بنبات (هبات الأذن) وهو نبات صمغي، ونبات القصب المعصر Scented reed، ونبات الحلبينة Galbanum وهو أيضاً نبات صمغي(١٣).

(١) شعث، طريق البخور، ص ١٥٣؛ Condurachi, M., State Funerairies Palmyrenienines, Petra the caravan cities, Amman, 1990, p. 185.

(٢) حتي، تاريخ سوريا، ج ١، ص ٢٩٨.

(٣) البكر، العرب والتجارة الدولية، ص ٧٨-٨٠.

(٤) Rostvtzeff, Op, cit, p, 92.

(٥) عباس، تاريخ دولة الأنباط، ص ١١٢.

(٦) زيدان، العرب قبل الإسلام، ص ٩٠.

(٧) حتي، تاريخ سوريا، ج ١، ص ٤٢٥.

(٨) Kirwan, op, cit, p. 56

(٩) الصمادي، التجارة النبطية، ص ١٣٧.

(١٠) Rostvtzeff, op, cit, p. 61.

(١١) حتي، تاريخ سوريا، ج ١، ص ٤٢٥.

(١٢) عباس، تاريخ دولة الأنباط، ص ٨٧.

(١٣) الصمادي، التجارة النبطية، ص ١٣٧.

وتاجر الأنباط بعض المنتجات المحلية كزيت السمسم والذهب والفضة ويصدر إلى الخارج فيما بعد(١)، وأن تصنيع الخزف على نطاق واسع وبالرقمي الذي ذكرناه آنفاً يشير إلى احتمال تصديره إلى خارج بلاد الأنباط، واستوردوا الأختام الصينية والقناديل الرومانية(٢)، ومن الأنباط انتقلت المصنوعات النحاسية والحديدية المصنوعة في بلاد اليونان أو الشام أو في البتراء إلى اليمن(٣).

كانت القوافل التدمرية تنقل إلى شبه جزيرة العرب وموانئ الخليج العربي الزجاج والأدوات المطلية بالمينا، والأقمشة الناعمة والأرجوان والخمر وزيت الزيتون والتين والجوز والجنجف، وكثيراً منها كان يأتي من الصين(٤). ومن السلع الأخرى التي تاجر بها التدمريون الطيوب، والتوابل(٥)، والقرفة(٦)، والبخور(٧)، والمر(٨)، واللبان(٩)، واللبان(٩)، والصمغ، والصبر، وأخشاب الزينة وقد استوردوها من اليمن التي اشتهرت بإنتاج مثل هذه البضائع(١٠)، وأن اليمن كانت هي الأخرى محطة رئيسة على طريق التجارة القادم من الصين والهند وكانت تصدر هذه البضائع إلى شمال شبه جزيرة العرب ومنها تدمر تصدر إلى أسواق مصر وبلدان أوربا(١١)، فقد نقلت اليمن بضائع الهند والصين إلى باقي أرجاء شبه جزيرة العرب ومنها شمال شبه جزيرة العرب، ومن هذه البضائع فضلاً عما ذكرناه الذهب والعاج والأحجار الكريمة والقصدير وخشب الصندل والأقمشة الحريرية والقطنية والكتانية والآنية الفضية والنحاسية، فضلاً عن منتجاتها الأخرى(١٢).

واستورد التدمريون من الأبله وخاراكس وفورت البضائع القادمة من الهند والصين، مثل الدهون والبهار والحرير الصيني والنحاس وخشب الصندل وخشب الأبنوس، واستوردوا من الخليج لآلئ البحرين، وكانوا يستعملون بعضاً منها أما القسم الأكبر فقد كان يصدر مرة أخرى إلى أسواق حوض البحر المتوسط(١٣)، واستوردوا من أفريقيا الشرقية الذهب والعاج والجلود وخشب الأبنوس وريش النعام والعبيد(١٤).

(١) حتي، تاريخ سوريا، ج١، ص٤٢٥.

(٢) عباس، تاريخ دولة الأنباط، ص١١١.

(٣) علي، المفصل، ص٣، ص١٨.

(٤) خياطة، علاقات تدمر، ص١٦٥؛ حتي، تاريخ سوريا، ج١، ص٣١٩.

(٥) نباتات عشبية تستعمل في التحنيط والشعائر الدينية (اوليري، دي لاسي، جزيرة العرب قبل البعثة، وزارة الثقافة، عمان(١٩٩٠م)، ص٥١).

(٦) وهو نبات الدارسين (خياط، يوسف، معجم المصطلحات العلمية والفنية، دار لسان العرب، بيروت(د.ت)، ص٥٣٠).

(٧) من البضائع الثمينة التي كان يوازي سعره سعر الذهب في الوقت الحاضر، لذا فقد كان لا يشتريه لغلائه سوى رجال الدين لاستعماله في المعابد والطقوس الدينية التي تستترف القسم الأكبر منه، ويستعمله الملوك والأثرياء لحرقه في المناسبات وفي اجتماعاتهم(علي، المفصل، ج٢، ص٦٦؛ علي، صالح أحمد، تاريخ العرب القديم والبعثة النبوية، شركة المطبوعات، بيروت(٢٠٠٠م)، ص١٩-٢٠).

(٨) وهو من المنتجات الغالية والتمينة، يستخدم في التحنيط ولعلاج بعض الأمراض(شهاب، حسن صالح، أعضاء على تاريخ اليمن البحري، دار العودة، ط٢، بيروت(١٩٨١م)، ص١٤٠).

(٩) من المنتجات المهمة التي اشتهرت بها اليمن بزراعتها، يوصف بأنه صمغ يحرق فيصدر منه دخان كثيف ذو رائحة طيبة، ويستخرج من شجرة تعرف بشجرة اللبان، واستعمل اللبان في تحنيط الموتى لاسيما في مصر، كما يدخل في صناعة الأدوية(مولر، ولتر، طريق اللبان القديم، تر: محمد يوسف عبد الله، نشر ضمن كتاب أوراق، صنعاء(١٩٨٥م)، ج٢، ص٤٥).

(١٠) شعث، طريق البخور، ص١٥٢.

(١١) نخلة، مني يوسف، علم الآثار في الوطن العربي، جروس برس، طرابلس، لبنان(١٩٩٩م)، ص٨٧.

(١٢) علي، المفصل، ج٤، ص١١٥.

(١٣) موسكاتي، تاريخ، ص١٩٧.

(١٤) دلو، جزيرة العرب قبل الإسلام، ص١٣٨-١٣٩.