مجلة العلوم الانسانية

مجلة بابل للعلوم الانسانية هي مجلة علمية محكمة تأسست في عام 2010 وتعنى بنشر البحوث في مجال العلوم الانسانية وهي مجلة فصلية اربعة اعداد في السنة.

السنة: 2014 المجلد: 1 العدد: 20

صلات العراق القديم التجارية مع الخليج العربي حتى ظهور الإسلام

أ.م.د. قيس حاتم هاني الجنابي

صلات العراق القديم التجارية مع الخليج العربي حتى ظهور الإسلام

د. قيس حاتم هاني الجنابي

قسم التأريخ/كلية التربية الأساسية/ جامعة بابل

المقدمة

تمتعت بلاد النهرين (العراق) بموقع مهم على رأس الخليج العربي، وارتبطت بروابط وثيقة اشتملت على الجوانب السياسية والإدارية والاقتصادية، وهيمن الرافدينيون على أقاليم الخليج العربي، وكان لهم أثر مهم في تجارة الخليج من خلال الموانئ التي أقاموها على الخليج العربي أو من خلال إبحارهم عبر الخليج إلى موانئ جنوب آسيا، لاسيما وأن العراق له تأريخ هو الأعرق في الشرق الأدنى القديم، وهو الأكثر إنجازاً حضارياً في تأريخ البشرية، وامتد بنفوذه على الخليج العربي ردحاً طويلاً من الزمن، لذا كان من المنطقي أن يستغل الإمكانات الاقتصادية التي يوفرها الخليج لاسيما التجارة. ابتدأ البحث بإيجاز يبين الأصل في تسمية الخليج العربي وموقعه وحدوده وخصائصه، وعرجنا على الصلات القديمة التي ربطت بلاد النهرين بالخليج العربي، ثم فصلنا في موانئ بلاد النهرين، إذ كان لهذه البلاد موانئ مهمة على الخليج العربي والتي تمتد على ضفاف شط العرب الذي يصب في الخليج ويعد منتهى ومبتدأ الرحلات التجارية القادمة أو المغادرة عبر الخليج العربي، ومن أهم هذه الموانئ والتي كان لها أثر في اقتصاد بلاد النهرين وذكرت في المصادر التاريخية: ميناء مدينة (خاراكس)، وميناء مدينة (فورات)، وميناء مدينة (الأبلة)، وعلى الرغم من كون ميناء (جرها) يقع في البحرين إلا أننا ارتأينا وضعه ضمن هذه الدراسة كونه يمثل امتداداً طبيعياً لتجارة بلاد النهرين، لاسيما وأن البحرين (دلمون قديماً) كانت تخضع لسيادة بلاد النهرين.

وبيَّنَّا أهم الطرق البحرية التي تربط موانئ العراق بالموانئ الهندية، وأنواع البضائع التجارية التي نقلت عبر هذه الموانئ والنظام النقدي الذي كان سائداً فيها والضرائب التي كانت تجبى من السفن أو البضائع التجارية، فضلاً عن علاقة هذه الموانئ مع الموانئ والمدن التجارية في الخليج العربي.

الخليج العربي (التسمية والموقع والحدود والخصائص):

لم يتفق الباحثين القدامى والمعاصرين على تسمية الخليج، إذ أطلق على الخليج في النصوص المسمارية لبلاد النهرين تسمية (البحر الأدنى) في مقابل تسمية (البحر الأعلى) التي أطلقت على البحر المتوسط[i]، إذ أطلقت عليه تسميات مختلفة عبر الحقب التأريخية من قبل الشعوب المطلة على سواحله، الأمر الذي يشير إلى أهميته في حياة هذه الشعوب التي تنافست من أجل السيطرة عليه، والاستفادة من موقعه الجغرافي الذي يعد واحداً من اكبر الطرق التجارية في العالم القديم والحديث[ii].

وعرف الخليج العربي في نصوص بلاد النهرين لاسيما الأكديون والبابليون والآشوريون بأسماء مختلفة كالبحر الجنوبي والبحر الأسفل والبحر التحتاني والبحر الأدنى وكان يقابله عندهم من الناحية الأخرى البحر الأعلى وهو البحر المتوسط[iii]، إذ كان الرافدينيون يهيمنون ولقرون عديدة سبقت الميلاد على المناطق الممتدة من حافات الخليج العربي جنوباً وحتى سواحل البحر المتوسط شمالاً، وكانوا يعدونه امتداداً طبيعياً لأرض بلاد مابين النهرين، ولهذا نجد أن الملوك الأقوياء الذين ظهروا في بلاد النهرين يحرصون على إبقاء منطقة الخليج العربي تحت سلطتهم المركزية[iv]، كما أطلقوا عليه اسم البحر المر أو البحر المالح (نارموت) بالآشورية نسبة إلى ما عرف عنه من ملوحة مياهه[v]، ومن التسميات الأخرى التي أطلقها عليه سكان بلاد النهرين تسمية بحر الشروق، وسماه الكلدانيون[vi] باسم البحر الكلدي[vii]. وعندما مر به الأسطول الإغريقي بقيادة أمير البحر نيارکوس من جهة سواحله الشرقية العميقة في نحو سنة 325ق.م، أطلق عليه هذا الأمير تسمية (الخليج الفارسي)، أما سبب تسميته للخليج بهذه التسمية فتكمن في عدم تعرفه على السواحل العربية للخليج، ويبدو أن هذه التسمية أثرت في المدونات التي تلت هذه الحقبة، إذ أطلق بطليموس[viii] على الخليج تسمية الخليج الفارسي أيضاً متأثراً بنيارکوس، ثم أخذ الجغرافيون العرب هذه التسمية من بطليموس بعد أن ترجم كتابه إلى العربية، والذي أصبح المصدر الرئيس للجغرافيين العرب[ix]، وعلى الرغم من أن مؤرخين كلاسيكيين آخرين أطلقوا على الخليج اسم (الخليج العربي) كسترابون (ت19م) وبليني (ت79م)، إلا أن تسميتهم لم تنتشر بسبب عدم معرفة الجغرافيين المسلمين بها[x].

كما أطلق العرب على الخليج العربي تسمية بحر عمان وبحر العرب[xi]، وكان الفرس يطلقون عليه اسم الخليج الفارسي أو البحر الفارسي، وبذات التسمية أيضاً سماه اليونان أبّان فتوح الإسكندر المقدوني[xii] (336–323ق.م) الذي أطاح بالإمبراطورية الفارسية في عام 323 ق.م[xiii]، ويبدو أن اعتبارات سياسية كانت وراء تسمية اليونان للخليج بـ(الخليج الفارسي)، إذ أنه من وجهة

نظر اليونان يعد الخليج جزءاً من الممتلكات الفارسية التي استولوا عليها، على الرغم من عدم إخضاع الساحل الغربي للخليج لنفوذهم المباشر[xiv].وأشار العالم الدانماركي (كارستن نيبور) الذي قام برحلة إلى الخليج العربي في سنة 1761م إلى خطأ الجغرافيين الذين يتصورون ((أن جزء من الجزيرة العربية كان خاضعاً للفرس لأن العرب وخلافاً لذلك هم الذين يمتلكون جميع السواحل البحرية بالإمبراطورية الفارسية، وبالرغم من أن المستعمرات الواقعة على السواحل الفارسية كانت لا تخص الجزيرة العربية ذاتها إلا أنها كانت مستقلة عن بلاد فارس وأن لأهلها لسان العرب وعادتهم))[xv]، وذكر برستد أن دارا الأكبر[xvi] أراد ((أن يجعل من بلاد فارس دولة قوية ذات قوة بحرية عظيمة وأن يجعل الساحل الفارسي يساهم في النشاط التجاري المطرد بين الهند وعالم البحر المتوسط))، ولم يجر الأمر كما كان يخطط له دارا الأكبر إذ ((لم يكن يسيراً على أمة تقطن قلب اليابسة ومكونة من جماعات من الرعاة والفلاحين وتفصلها عن البحر شواطئ صحراوية أن تسيطر على البحر وتسوده)) [xvii]وتجدر الإشارة إلى أن الخليج العربي عرف بتسميات متأخرة أخرى كـ(خليج البصرة) و(خليج القطيف)[xviii]، ويبدو أن هذه التسميات أطلقت تأثراً بالمدن المهمة التي اشتهرت في الخليج، أي أنها تسميات محلية نوعاً ما. ويرى الجيولوجيون أن الخليج العربي تكون نتيجة خسف أصاب بلاد العرب بعد تعرضها لهزات عديدة في جهاتها الشرقية والجنوبية والغربية، والتي كان من نتيجتها ظهور البحار المحيطة بها كالبحر الأحمر والخليج العربي والبحر العربي، وكانت هذه الهزات والتصدعات استجابة لتصدعات واهتزازات حدثت في الشمال على مقربة من حدود بلاد الشام وامتدت إلى وادي الأردن والبحر الميت، فوادي عربة[xix] والى خليج العقبة[xx]، وتشير المصادر التاريخية إلى الخليج العربي كان يمتد شمالاً إلى أكثر من نصف ارض العراق حالياً، إذ كانت مغمورة بمياه الخليج العربي، وأخذ الخليج بالتناقص والانحسار التدريجي حتى وصل إلى الحد الذي نراه اليوم[xxi].ويقع الخليج العربي بين خطي عرض ˚24 شمالاً و ˚29.30 شمال خط الاستواء، وبين خطي طول ˚47 و˚57 شرقاً، أما طول حوض الخليج العربي فيبلغ نحو 800 كم من مصب شط العرب (العراق) في الشمال حتى الساحل الشمالي الشرقي لمنطقة الرؤوس في سلطنة عمان، وأقصى عرض لحوض الخليج العربي يبلغ اتساعه نحو 190 كم، في حين يبلغ عرض الخليج العربي عند مضيق رأس مسندم نحو 47 كم[xxii]، وأقصى عمق للخليج يبلغ نحو 100م قرب جزيرة هرمز[xxiii]، أما مساحة الخليج العربي فتبلغ نحو (239 ألف كم^2)، ويبلغ حجم مياه الخليج نحو (8500كم^2)[xxiv].ويمثل الخليج العربي النصف الجنوبي من الحدود الشرقية للوطن العربي، الذي لا تفصله عنه أي حواجز طبيعية[xxv]، ويحد حوض الخليج العربي من الجهة الشمالية أقاليم العراق والأحواز، أما من الجنوب فهو يُعدّ جزءاً مكملاً لخليج عمان عند نقطة التقاءهما في منطقة مضيق رأس مسندم، ومن الجهة الشرقية تحده إيران حتى خليج عُمان، أما من الجهة الغربية فتحدُّهُ شبه الجزيرة العربية والتي تعد جزءاً منه[xxvi].وتمتع الخليج العربي بأهمية بالغة منذ القدم بسبب موقعه الجغرافية الاستراتيجي الذي توسط بين حضارات العالم القديم التي قامت في بلاد النهرين وبلاد فارس ومصر وبلاد سوريا، الأمر الذي مهد لحركة تجارية واسعة شهدها هذا الخليج منذ أقدم العصور[xxvii]، فكان الخليج العربي بمثابة همزة الوصل بين المحيط الهندي والبحر الأحمر وشرق أفريقيا والهند والصين، وشجعت خواصه المتمثلة بصلاحية مياهه وهدوء رياحه وخلو سواحله من الشعاب المرجانية التي تعيق الملاحة البحرية سكانه على الإبحار فيه منذ القدم[xxviii].

والواقع الجغرافي والتأريخي للخليج العربي وطبيعة السكان على شواطئه الشمالية والشرقية والغربية المتشابهة في جوانب اللغة والعادات ونمط الحياة ومعظمهم من القبائل العربية يشير إلى امتلاك عدد من الموانئ في الساحل الفارسي للخليج العربي، فضلاً عن أن العرب كانوا يشكلون نسبة كبيرة من عمال الموانئ وربابنة السفن التي تبحر عبر الخليج العربي[xxix]، لأن الفرس لم يكونوا راغبين في العمل الملاحي، إذ أنهم (الفرس) يخشون المغامرة في اقتحام البحار، وأشار العالم الدنيماركي كارستن نيبور الذي قام برحلة إلى الخليج العربي في عام 1761م إلى أن الفرس في عهده لم يكونوا يمتلكون سفناً، بل كانوا يعيشون على حرفة الزراعة[xxx]، وهذا ما يدل وبوضوح إلى أن الخليج العربي كان قد اكتسب الصبغة العربية منذ القدم[xxxi].

<u>صلات بلاد النهرين القديمة بالخليج العربي:</u>

يحتل الخليج العربي ومراكزه التجارية مكان الصدارة والقدم في التعاملات والاتصالات التجارية لبلاد النهرين، إذ ساعدت سواحله الغربية وجزره على إبحار وسائل النقل الرافدينية القديمة في مياه الخليج العربي صوب المراكز التجارية المختلفة[xxxii].

تشير المصادر التأريخية إلى أن نهري دجلة[xxxiii] والفرات[xxxiv] كانا يصبان بشكل منفصل في الخليج العربي، ولا يعرف متى كان التقاء هذين النهرين وتكوينهما لشط العرب[xxxv]، ولما كان الخليج العربي يمثل الحدود الجنوبية لبلاد النهرين لذا كان من

الطبيعي أن تكون الصلات ما بين بلاد النهرين والخليج قديمة قدم استيطان الإنسان لجنوب بلاد النهرين[xxxvi]، وهذا ما تشير إليه المكتشفات الأثرية في مراكز الخليج العربي القديمة وفي مدن جنوب بلاد النهرين التي تؤكد أن الصلات الوثيقة بين العراق والخليج العربي تعود إلى أوائل الألف الرابع قبل الميلاد[xxxvii].وأشير إلى الخليج العربي في النصوص المسمارية بـ(البحر الأسفل) و(بحر شروق الشمس)[xxxviii]، وكان من الطبيعي أيضاً أن ترتبط بلاد النهرين بأقاليم الخليج العربي، إذ كانت دلمون (البحرين) من بين المراكز التجارية المهمة التي اتصل بها الرافدينيون، الأمر الذي أدى نوع من التواصل التجاري والحضاري بين المنطقتين عبر الخليج العربي[xxxix]، ولم يقتصر الأمر عند هذا الحد بل وعبر الخليج العربي اتصلت بلاد النهرين ببلدان أخرى كبلاد السند[xl].

وتشير النصوص المسمارية السومرية والأكدية إلى قيام علاقات تجارية بين سكان بلاد النهرين وبين سكان الخليج العربي لاسيّما أهل دلمون (البحرين) وعمان[xli]، ويبدو أن افتقار الخليج العربي للمنتجات الزراعية كان أحد أهم الأسباب التي دفعت التعاون التجاري بين العراق القديم والخليج العربي[xlii].ويبدو أن أغلب العلاقات التي ربطت بلاد النهرين بأقاليم الخليج العربي أو عبره كانت علاقات تجارية، وتحولت بعض مدن بلاد النهرين الجنوبية الواقعة على الطريق التجاري الذي يتصل بالخليج العربي إلى موانئ، إذ تحولت مدينة أور[xliii] إلى ميناء رئيس للبلاد لاستقبال السلع التجارية القادمة من دلمون (البحرين) عبر الخليج العربي[xliv]، وصدر من هذا الميناء مختلف السلع التي تنتجها بلاد النهرين إلى الخليج العربي وما وراءه عن طريق البحر وبواسطة السفن، لذا احتلت مدينة أور مكانة اقتصادية مهمة، وأصبحت السيطرة على طرق ومسالك مدينة أور تدخل في ضمن حسابات ملوك بلاد النهرين[xlv].

وفي نصوص تعود إلى القرن الخامس والعشرين قبل الميلاد وردت من مدينة لكش السومرية في جنوب بلاد النهرين وردت إشارات إلى مراكز نشطة على الخليج العربي كدلمون (البحرين) ومكان (عمان)[xlvi].واستعمل الرافدينيون السفن في رحلاتهم البحرية عبر الخليج العربي، إذ ورد ذكر السفن التي أبحرت عبر الخليج العربي في العديد من النصوص المسمارية تعود إلى مدد زمنية مختلفة[xlvii]، كما تفاخر سرجون الأكدي (2370–2316 ق.م) في نصوص أخرى بورود المزيد من السفن التجارية عبر الخليج إلى من دلمون ومكان وميلوخا (يرجح أن يكون ميناء في بلاد السند[xlviii]) لترسوا في رصيف مدينة (أكد[xlix])[l]، ومن النصوص المسمارية التي تشير إلى الرحلات البحرية التي قامت بها سفن بلاد النهرين عبر الخليج العربي نص مسماري يعود إلى العصر الأكدي أيضاً يرجح انه من مدة حكم الملك سرجون الأكدي نص جاء فيه: ((استخرج الحجر الأسود من الجبال عبر البحر الجنوبي في سفن وارسو بها في ميناء أكد))[li]، وذكر الملك مانشتوسو (2258–2245ق.م) وهو ابن الملك سرجون في نص مسماري ينسب له، أنه قام بتجهيز حملة عسكرية عَبر خلالها البحر السفلي (الخليج العربي) واخضع جميع أقاليمه هناك حتى وصل إلى جبال الفضة، ويبدو أنه استخدم سفن ذات أحجام كبيرة في حملته هذه[lii]. وفي نص مسماري آخر يعود لمملكة (لكش الثانية[liii]) من مدة حكم كوديا[liv] (2144–2124 ق.م) دون على احد تماثيله كتابة تشير إلى حجم السفن المبنية من خشب الأرز الذي كان يجلب من جبال لبنان لاستخدامه في صناعة السفن والقوارب، وجاء في هذه الكتابة: ((لقد جلب (الأمير كوديا) من جبال امنانوم شجر الأرز أخشاب الأرز طـــــول (الجـــــذع) الواحـــــد 50 ذراعـــــاً [كمـــــا جلـــــب] أخشـــــاب الســـــرو طـــــول [الواحـــــدة] 25 ذراعاً وعملها [أولاً] أعمدة جلبها من جبالها))[lv]. وأسهم سكان الخليج العربي في إدامة الترابط التجاري وتوسيعه وازدهاره بينهم وبين بلاد النهرين، لاسيما خلال مدة العهد البابلي القديم (2006–1595ق.م)، ومن مظاهر الارتباط التجاري بين بلاد النهرين والخليج العربي هو شيوع مصطلح (أليك تلمون كي) أي (المسافر إلى دلمون) وأصبح هذا المصطلح مرادفاً للفظة (تجارة) في بلاد النهرين، ويلاحظ أن التجارة بين بلاد النهرين والخليج العربي تعرضت إلى انتكاسة أو ضعف بعد سقوط سلالة بابل الأولى في عام 1595ق.م بسبب تعرض البلاد لغزو الحثيين والعيلاميين والكشيين على التوالي، وعلى الرغم من اهتمام الآشوريين بحماية الطرق البرية المرتبطة بالخليج العربي إلا أن اهتمامهم الأكبر انصب نحو الطرق التجارية البرية شمال البلاد التي تربطهم بالأناضول وسوريا ومصر، ثم تلت ذلك ظهور الفرس الأخمينيين الذين سعوا إلى تنشيط الطرق التجارية البرية بين الشرق والغرب، فضلاً عن ازدهار تجارة القوافل العربية التي أسهمت هي الأخرى في ضعف التجارة بين بلاد النهرين والخليج العربي في أواسط الألف الأول قبل الميلاد، ومع ذلك بقيت بعض الموانئ الرافدينية تمارس النشاط التجاري مع الخليج العربي[lvi]، ولتنشط موانئ رافدينية أخرى على الخليج العربي فيما بعد، وكما سنوضحه في المباحث اللاحقة.

موانئ العراق القديم على الخليج العربي:

1- ميناء خاراكس Charakes:

وهي من المدن التجارية المهمة على الخليج العربي، ويقع ميناء خاراكس عند رأس الخليج العربي الشمالي على موضع عند التقاء شط العرب بنهر الكارون[lvii]، ويعرف هذا الموضع اليوم بخليج البصرة ويقع على يمين هذا الميناء نهر دجلة[lviii]، وعرفت مدينة خاراكس بعدة أسماء منها (كرخا) و(كرخ ميسان) ويعتقد أنها المحمرة حالياً[lix]، وتعرف الآن باسم المحمرة[lx].

وكان الإسكندر الأكبر قد بنى عند مصب نهر دجلة في سنة (324ق.م) مدينة وميناء سميت بالإسكندرية[lxi]، كما بنى الإسكندر حوضاً كبيراً بمثابة مرسى للسفن التجارية ويعد ذلك خطوة أخرى نحو السيطرة على الساحل الشرقي للخليج العربي وأسكنها أتباعه وجنوده ومواطني المدينة الملكية[lxii]، واستقرت في هذه المدينة فضلاً عن سكانها الأصليين جاليات من تدمر[lxiii] ومن بلدان أخرى مثل الأنباط[lxiv] واليونان والرومان ومن جرها على الخليج العربي، ومختصون آخرون بطرق الصحراء[lxv]، ويبدو أن استقرار مثل هذه الجاليات في هذه المدينة كان لأغراض اقتصادية، تقف التجارة على رأسها[lxvi]. وتجدر الإشارة إلى أن الإسكندر كان قد خصص مهندسين وفنيين وعمالاً بغية دراسة وتحسين طرق الاتصال بين بابل والخليج العربي، وحاول إزالة كل ما من شأنه أن يعرقل حركة الملاحة في مياه الخليج العربي، لذا أنشأ هذه المدينة عند مصب نهر دجلة في الخليج العربي، واتخذها مركزاً تجارياً يربط الموانئ المهمة الواقعة على الخليج العربي، وقام بإنشاء حوضاً كبيراً ليكون بمثابة مرسى للسفن التجارية، وهذه هي الخطوة التالية التي قم بها الإسكندر للسيطرة على الساحل الشرقي للخليج العربي، كما أنه شرع في بناء العديد من السفن الحربية في بلاد فينيقيا[lxvii] ونقلها إلى الفرات وذلك رغبة منه في ربط بحر الخليج العربي بمصر والدوران حول الجزيرة العربية[lxviii]، أي أنه أراد بالفعل أن يجعل من مدينة بابل المحور وأهم مركز تجاري وبحري في آسيا، فضلاً عن أنه قام بدراسة الطرق المائية في الفرات وروافده ومدى استغلالها في تنشيط الملاحة وتوطيد طريق الملاحة الجديد بين الهند وبابل[lxix]. وكان اختيار الإسكندر لإنشاء هذه المدينة في هذا الموقع جاء متوافقاً مع مطامعه، إذ أن يمتاز هذا الموقع بمميزات جيدة، فكانت السفن المحملة من بابل وبلاد الشام عبر نهري دجلة والفرات تقصد هذا الميناء من جهتي الشمال والغرب، في حين قدمت إلى هذا الميناء من جهة الشرق قوافل آسيا الوسطى عبر طريق الحرير المشهور بطريق سمرقند[lxx]، أما من جهة الشمال الشرقي فتأتي القوافل التجارية عبر نهر الكارون، في حين يتصل ميناء خاراكس بالخليج العربي وموانئه المشهورة آنذاك، لذا يبدو واضحاً أن الإسكندر الأكبر أراد أن يجعل من هذا الميناء مرسىً لسفن الهند والصين ومصر وأفريقيا[lxxi]، كما أراد أن يجعله محطة لتبادل البضائع المختلفة الثمينة القادمة من الشرق ومن أفريقيا والتي كان اليونانيون على ما يبدو شغوفين بها آنذاك، ولاسيّما الإسكندر نفسه، إلا أن خاراكس تعرضت بعد وفاة الإسكندر للإهمال وخربت عدة مرات بسبب الفيضانات المتكررة لنهر الكارون[lxxii].وأعيد بناؤها مرة أخرى وسميت باسم خاراكس ميسيني (Carax-messene)، في عهد السلوقيون[lxxiii] على يد الملك انطيوخس الأول[lxxiv]، إذ يشير بليني إلى مدى الاهتمام الذي أولاه هذا الملك للتجارة البحرية في الخليج العربي، لاسيما الطرق التجارية لسواحل الهند، ومن دلائل اهتمام هذا الملك بالتجارة قيامه بتجهيز الحملات البحرية بنفسه لتأمين الطريق الملاحي إلى الهند من القرصنة البحرية، ويبدو أن أنطيوخس الأول هدف من أعادة بناء خاراكس منافسة تجارة الجرهائيين[lxxv] لاسيما وأنهم كانوا مركزاً لاستقطاب التجارة في الخليج العربي آنذاك، إلا أن خاراكس لم تتمكن من منافسة الجرهاء[lxxvi]وتعرضت خاراكس للخراب مرة ثانية بعد زوال حكم السلوقيين بسبب الفيضانات أيضاً، ويشير بليني إلى أن أحد ملوك العرب المجاورين تمكن من إعادة بناءها في حدود القرن الثاني قبل الميلاد، وتذكر المصادر الكلاسيكية أن اسم هذا الملك هو (سباسينس)، وتشير هذه المصادر أيضاً إلى أن هذا الملك قام ببناء سد لحماية مدينة خاراكس من الفيضانات وسمى هذه المدية باسمه[lxxvii]، وبعد أن حصلت هذه المدينة على الاستقلال عن السلوقيين تمكنت من تكوين دولة عرفت باسم (دولة ميسان)[lxxviii]، والتي تسمى أيضاً باسم (دولة ميسان العربية)، وعرفت هذه الدولة بنشاطها التجاري الواسع، لاسيّما بعد ضعف قوة السلوقيين، وفي العصر الروماني سيطرت دولة ميسان العربية على التجارة في شمال الخليج العربي، وقامت صلات تجارية بينها وبين الرومان، فضلاً عن علاقات مماثلة نشأت بينها وبين الأنباط والتدمريين، إذ ارتبطت خاراكس بعلاقات تجارية من خلال الطرق البرية التي ربطت مدينة خاراكس مع كل من البتراء وتدمر، إذ تشير المصادر التاريخية إلى أن من بين سكان خاراكس جاليات من اليونان والتدمريون والأنباط والرومان[lxxix]، ويبدو أن تواجد هذه الجاليات كان لأغراض تجارية تمثلت في إدارة المصالح التجارية لتلك الدول والمدن.

ولم تخضع خاراكس للفرس الفرثيين[lxxx] إذ تمتعت المدينة وميناؤها باستقلال ذاتي، وجدر الإشارة إلى تجارة الخليج العربي طوال عهد الرومان كانت في أيدي مدن صغيرة تقوم بدور الوسيط التجاري، ومن أهم هذه المدن هي خاراكس والأبلة وتدمر[lxxxi]، إذ يشير بليني إلى أن خاراكس كانت في عصره مدينة في بلاد العرب تقع على حدود بارثيا، ويبدو أنها خضعت إلى سيطرة ملك الرومان تراجان الذي عين عليها أميراً عربياً[lxxxii]، وهذه إشارة واضحة إلى أن العرب كانوا يمثلون معظم سكان خاراكس في هذه الحقبة، وهذا ما دفع الرومان إلى أن يولوا عليها حاكماً عربياً، واستمر الوضع في خاراكس على هذا النحو حتى جاء الساسانيون، إذ ألحقت بحكمهم المباشر وأصبحت تدار من قبلهم إلى أن فتحها العرب المسلمين في منتصف القرن السابع الميلادي، إذ دخلت ضمن حدود الدولة العربية الإسلامية[lxxxiii].ويعد ميناء خاراكس ذو أهمية اقتصادية بالغة بحكم موقعه على رأس الخليج العربي، فكانت بعض السفن القادمة من الهند صوب موانئ الخليج العربي تحط في هذه المدينة، لذا نرى أن تجار هذه المدينة جنوا أرباحاً طائلة من ممارستهم للتجارة عبر الخليج العربي، وأصبحت مسرحاً للتنافس على بضائعها بين التجار التدمريين والأنباط[lxxxiv]، وتعد خاراكس سوقاً للبضائع القادمة براً عبر إيران فضلاً عن البضائع القادمة من بلاد الشام عبر نهر الفرات[lxxxv]، وتشير المصادر التاريخية إلى أن الأنباط كانوا قد تمكنوا من تكوين علاقات تجارية مع خاراكس الأمر الذي أدى إلى اتصال الأنباط بصورة مباشرة مع تجارة الهند دون الحاجة إلى وساطة[lxxxvi]وتشير النصوص التاريخية إلى أن ميناء خاراكس كان في عهد الإسكندر وخلفاءه وفي عهد الاشكانيين[lxxxvii] يستقبل السفن الوافدة إليه من الهند والصين وإفريقيا ومصر، ويتم تصدير البضائع الواردة إليه من هذه السفن عبر الفرات والكارون وعبر الطرق البرية إلى أسواق الشمال ولاسيّما أسواق بلاد الشام وموانئ البحر المتوسط[lxxxviii]، وتشير النصوص التدمرية إلى امتلاك التجار التدمريون مخازن تجارية في هذه المدينة لحفظ البضائع القادمة لهم من أقصى الشرق[lxxxix]، وكان فيها حي تدمري أسهم التجار التدمريون في إنشائه[xc]، وكان للجالية التدمرية في خاراكس رئيس منتخب ولها معبد تعبد فيه الآلهة التدمرية[xci]، وصنع التدمريون أطواف القرب (الكلك) التي تستعمل في الأنهار للتنقل، وكانت آخر محطة للقوافل التجارية بين خاراكس وتدمر تنتهي في أهوار العراق الجنوبية، فكان التجار يجتازون نهر الفرات بوساطة أطواف القرب هذه مع ما يحملون من بضائع، واستعان صناع أطواف القرب بجلد الماعز المنفوخ ليساعد على تعويمها[xcii].وأشارت النقوش التدمرية إلى قيام تجار عائدين من الهند على متن سفينة تدمرية بإقامة تمثال لأحد التجار التدمريين ويدعى (مرقوس أولبيوس ياحاي)، وأقيم هذا التمثال في خاراكس[xciii]، وكان هذا البحار الجريء يعود محملاً بالبضائع الثمينة التي كان من بينها الأقمشة القطنية والأحجار الكريمة مثل اللازورد والفيروز فضلاً عن الحرير الصيني[xciv].وذكر (الدكتور منذر البكر)[xcv] الطرق التجارية البرية التي تخرج من خاراكس محملة بالضائع القادمة أو الذاهبة عبر الخليج العربي، وهذه الطرق هي:

1. طريق خاراكس . فلغاشيا (الكفل) . تدمر.
2. طريق خاراكس . جرها: ويبدو أن هذا الطريق كان بحري أكثر منه نهري.
3. طريق مباشر بين خاراكس عبر بادية العراق إلى ديدان (العلا).
4. طريق خاراكس . سلوقيا . نصيبين . الرها . انطاكيا.
5. طريق مباشر بين خاراكس والبتراء: ويمر هذا الطريق عبر الصحراء، واستعمل منذ القرن الأول قبل الميلاد.
6. طريق مباشر من خاراكس يرتبط بطريق الحرير الصيني بالقرب من الموصل.

2- ميناء الأُبلة[xcvi] Apologus:

تقع إلى الجنوب من مدينة فرات على الضفة الغربية لنهر دجلة, وكانت مركزا تسويقيا دوليا[xcvii]، وميناء الأُبلة من الموانئ المهمة جداً بسبب موقعه على رأس الخليج العربي في الحافة الشمالية، إذ جعل هذا الموقع الجغرافي المميز من ميناء الأُبلة محطة مهمة على طريق المواصلات البحرية، أي أنه أصبح حلقة وصل بين أسواق الشرق وأسواق حوض البحر المتوسط[xcviii]، وعرفت مدينة الأُبلة في الكتابات الأكدية باسم (ابولم)، وتعرف الأُبلة في المصادر الكلاسيكية باسم (ابولوجوس)، وتقع قرب خاراكس ونهر الفرات، مقابلة لمدينة فورات[xcix]، وتقع على الشاطئ الغربي لنهر دجلة، ويسقيها أيضاً فرع من نهر الفرات[c].

ويعد ميناء الأُبلة من الموانئ القديمة في بلاد النهرين، ويعود تاريخ إنشاءه إلى مدة حكم البابليين، ويعتقد بعض المؤرخين أن ميناء الأُبلة هو نفسه ميناء (تريدون) الذي كان ميناءً لمدينة بابل عند مصب نهر الفرات وأول من بناه الملك نبوخذنصر الثاني[ci] (604-561ق.م) في المستنقعات ليقوم بوظيفة المرفأ[cii]، ومن ميناء الأُبلة تنطلق رحلات الرافدينيين حول الجزيرة العربية والى

سواحل الهند، وحضا ميناء الأُبلة باهتمام الإسكندر المقدوني عندما سيطر على بابل، إذ كان من بين الموانئ الخليجية التي اهتم بها الإسكندر لخدمة أسطوله البحري، وأجرى عليه بعض التحسينات المناسبة، وقام باستئجار الفنيين الفينيقيين للعمل في الملاحة البحرية في الخليج العربي، فضلاً عن قيامه ببناء السفن من أشجار السرو[ciii] ، كما اجتهد في تحسين الملاحة النهرية لاسيما في نهر الفرات بهدف السيطرة على الطرق التجارية في بحار الشرق والتي كانت بيد العرب[civ]، ومع كل ما عمله الإسكندر وخلفائه من بعده إلا أنهم لم يتمكنوا من السيطرة على تجارة الشرق كما كانوا يخططون له، بل يذهب البعض إلى أن الأُبلة فقدت أهميتها عندما أعاد السلوقيين تشييد ميناء (تريدون)[cv].وذكر صاحب كتاب الطواف أن الأُبلة كانت ميناءً تابعاً لمدينة خاراكس في عهد الفرس الفرثيين، كما ذكر بأن هذه المدينة كانت سوقاً من أسواق الفرثيين، وتخرج منها لرحلات التجارية إلى موانئ الهند حاملة معها حاصلات العراق وبلاد الشام وآسيا الصغرى وأوربا، وتستورد من تلك المناطق مختلف المنتجات ومنها أخشاب الصندل والأبنوس ومنتجات سيلان والصين، كما كان ميناء الأُبلة يصدر إلى موانئ اليمن الكثير من اللؤلؤ والأرجوان والتمر والذهب والعبيد[cvi]. وفي مدة حكم الساسانيين[cvii] (226–651م) أصبح ميناء الأُبلة أحد أهم الموانئ على رأس الخليج العربي[cviii]، إذ كان هذا الميناء منطلق السفن الساسانية في رحلاتها نحو سواحل الهند وأفريقيا، فضلاً عن أن الساسانيين كانوا ينطلقون بحملات العسكرية من خلاله، إذ تشير المصادر التاريخية إلى أن الجيش الفارسي أرسله الملك الساساني قباذ الأول (488–531م) لمساعدة أهل اليمن في سنة (522م) كان قد انطلق من ميناء الأُبلة[cix]وشهدت هذه المدة سيطرت الساسانيين على الطرق التجارية وعلى الموانئ البحرية في الخليج العربي، كما احتكر الساسانيون للتجارة القادمة من الصين والهند، بل حاول البعض أن يجعل اسم الصين مشتق من (تسينيان) وهي تسمية ذات صبغة فارسية[cx]، وتشير المصادر التاريخية إلى أن السفن الصينية والهندية كانت ترسو في ميناء الأُبلة لغرض التبادل التجاري، بل أن بعض السفن الهندية لا يستبعد أن تكون قد واصلت رحلتها نحو المدائن عاصمة الساسانيين عبر نهري دجلة والفرات[cxi]، إلا أننا لا يمكن أن نجزم في وصول سفن الصين إلى ميناء الأُبلة في عهد الساسانيين، مع أن هذا ليس بالأمر المستبعد إطلاقاً، ويرى (جورج فضلو حوراني)[cxii] بناءاً على ما أورده بعض الكتاب الكلاسيك عدم وجود ما يثبت قيام السفن الصينية برحلات مباشرة إلى ارض شبه جزيرة العرب قبل الإسلام، بل يذهب إلى أن هذه الرحلات لم تتحقق حتى بعد ظهور الإسلام بعدة قرون، ويعتقد أن الفرس (وربما بمشاركة العرب والهنود) هم الذين كانوا يجلبون بضائع الصين إلى بلاد شبه جزيرة العرب. إن الرد على مثل هذه الكتابات التي تحاول أن تبعد العرب عن الدور الحقيقي الذي مارسوه في التجارة الدولية يأتي على لسان الكتاب الكلاسيكيين أنفسهم، وهم يشيرون بوضوح لفضل العرب وأثرهم في التجارة في التأريخ القديم، بل أن العرب عرفوا على أنهم أمة تاجرة، ونقل عن (سترابو) أن كل عربي تاجر وأن العرب أول من زاول التجارة، بسبب امتلاكهم ناصية الإبل وخبرتهم في مسالك الأرض العربية[cxiii]، والعرب أغنى أمم العالم ثروة كما ذكر (بليني) تدفقت عليهم من الرومان والفرس، وتكدست بين أيديهم، ويمكن أن يشار للقرن السادس قبل الميلاد بداية مرجحة لمرحلة ازدهار تجارة القوافل العربية القديمة[cxiv]، وأشار بليني إلى الدور الكبير الذي كانت تؤديه بلاد العرب في الجانب التجاري، حيث ذكر: ((أن الهند والصين وشبه جزيرة العرب تأخذ من الرومان في كل عام مئة مليون سترك (Seterce[cxv]) ... وهذا هو ما يكلفنا ترفنا ونساؤنا))[cxvi].وكان ذلك سبباً في التحالف الذي قام بين الفرثيون والرومان لإنهاء الدور العربي في التجارة الدولية، وحاولوا منع سيطرتهم على الطرق التجارية، ولهذا الغرض قام الملك الفرثي ميثرادتس الثاني (123–88 ق.م) في سنة (92 ق.م) بإرسال سفارة إلى الرومان تحمل عرضاً للتحالف، إلا أن العرب ظلوا المسيطرين الحقيقيين على التجارة[cxvii]. ويذكر (المسعودي)[cxviii] أن أهل الحيرة حلفاء الفرس كانوا من التجار المشهورين، ولا يستبعد أن يكونوا قد نقلوا قوافلهم التجارية عبر ميناء الأُبلة على اعتبار أن الحيرة تقع في ضمن إقليم العراق والأُبلة هي أقرب الموانئ على الخليج العربي، ومنها يبحرون حاملين معهم حاصلات العراق ومنتجاته الصناعية إلى سواحل الهند شرقاً والى موانئ البحرين وعدن غرباً، ويستوردون منها ما يلزمهم من بضائعها، أما (جورج فضلو حوراني) فيرى أن أهل الحيرة لم يكن لهم سواحل في البحر وينفي ما تردد ومن ورود سفن في بحر النجف، ويقول أن بحر النجف لم يكن له وجود في عهد الساسانيين، ويرى أن ما ذكره المسعودي يعد ضرباً من الخيال ليس له ما يثبته في ارض الواقع[cxix]، ومع أن هذا الرأي فيه من الصحة الشيء الكثير إلا أن هذا لا يعني أن قوافل الحيرة لم تنطلق من ميناء الأُبلة أو أي ميناء آخر على الخليج العربي، وبالتأكيد فإن القوافل التجارية تخرج من الموانئ الأقرب وميناء الأُبلة هو الأقرب بالنسبة للحيرة.ذكر (الحموي)[cxx] أن الأبلة ((بلدة على شاطئ دجلة البصرة العظمى في زاوية الخليج الذي يدخل إلى مدينة البصرة ... وكانت الأبلة حينئذ مدينة فيها مسالح من قبل كسرى وقائد، وكان خالد بن صفوان يقول: ما رأيت أرضا مثل الأبلة مسافة، ولا أغذى

نطفة، ولا أوطأ مطية، ولا أربح لتاجر، ولا أخفى لعائذ، وقال الأصمعي: جنان الدنيا ثلاث: غوطة دمشق، ونهر بلخ، ونهر الأبلة))، وميناء الأُبلة من أقدم موانئ البصرة يبعد عنها مسافة أربعة (فراسخ[cxxi])[cxxii]، وليس أدل على أهمية موقعها من قول الخليفة الراشدي الأول عندما أمر خالد بن الوليد في التوجه إلى تحرير العراق طالباً منه أن يبدأ بـ(فرج الهند)[cxxiii] أو (فرج السند والهند)[cxxiv] وهي الأبلة، ويصف (ابن خلدون)[cxxv] الأبلة بأنها مرفأ للسفن من الصين، مما يشير إلى تنوع السفن القادمة إلى الأبلة من الهند والصين كذلك، وكانت الأبلة تستقبل السفن التجارية الهندية باستمرار وبكثافة لدرجة أن أطلق عليها (أرض الهند)[cxxvi]، وأشار (القلقشندي)[cxxvii] إلى أن المنطقة الواقعة بينها وبين البصرة تعد أحد متنزهات الدنيا، لوجود القصور والبساتين والمدن بينهما على خط واحد كأنها بستان واحد، ويذكر (الطبري)[cxxviii] أن أردشير بهمن ابتنى بكور دجلة مدينة وسماها (بهمن أردشير) وهى الأبلة، كما ذكر أن الأُبلة كانت مرفأ السفن القادمة من الصين[cxxix]، وأشار إليها (الدينوري)[cxxx] فقال: ((مرفأ سفن البحر من عمان والبحرين وفارس والهند والصين)).وتعد الأُبلة بالفعل مدينة عامرة بالمنازل قبل الإسلام، وكان سكانها خلال هذه الحقبة هجين من العرب والفرس، ويديرها حاكم فارسي يوليه ملك الساسانيين، ويبدو من خلال المصادر التاريخية أن القراصنة الهنود كانوا يتعرضون للملاحة في الخليج العربي، وكان حاكم الأبلة يخرج لمحاربة هؤلاء القراصنة[cxxxi]. وكانت الأُبلة بالفعل مركزاً رئيساً للتجارة في الخليج العربي تصلها السفن المحملة بالبضائع الشرقية القادمة من الهند الصين، ولا تقل أهمية الأبلة عن تدمر في المجال التجاري إن لم تكن تتفوق عليها في بعض المجالات[cxxxii]، إذ تعد الأُبلة الميناء الرئيس لدولة ميسان التي كانت مسيطرة على التجارة في الخليج العربي[cxxxiii]، وتعد الأُبلة المخرج الرئيس للبضائع الواردة والصادرة إلى العراق عبر الخليج العربي[cxxxiv]، ووصفت بأنها ميناء كبير ومخزن للبضائع[cxxxv].ويبدو أن الأُبلة كانت من أكبر موانئ الخليج العربي بل ومن كبرى الموانئ العالمية[cxxxvi]، لذلك كانت الدولة الفارسية تحرص على إيجاد مواطئ قدم لها في الأُبلة من خلال عمليات الاستيراد والتصدير التي يمارسها التجار الفرس في ميناء الأُبلة[cxxxvii]، إلا أن الفرس لم يتمكنوا من تحقيق هدفهم هذا على الرغم من ضعف دولة ميسان بسبب انتقال التجارة إلى البحر الأحمر، ولم يحققوا هدفهم إلا بعد سقوط دولة ميسان عام (225م)[cxxxviii]، وكانت الأُبلة تمثل وتدمر وسيطاً تجارياً بين المراكز التجارية المهمة الواصلة من خاراكس إلى تدمر، وكانت الأُبلة محطة مهمة على الطريق الواصل بينهما[cxxxix]، وهذا ما تشير إليه الكتابة التي عثر عليها في تدمر، حيث جاء فيها أن رجلاً قاد قافلة من مدينة الكرخة ومن مدينة الأُبلة (أبو غولس) الواقعة مقابل فورت عبر شط العرب إلى تدمر[cxl]، وضربت في ميسان عملة خاصة بها استخدمت بالتأكيد في الأُبلة، وسمحت باستعمال عملة البلدان الأخرى[cxli]، مما يشير إلى الدور المهم الذي لعبته الأُبلة في التجارة الدولية، فكانت مركز دولي معترف به، وسوق للمتاجرة مع الهند وبلاد العرب[cxlii]، إذ كانت السفن التجارية تصلها بانتظام، وكانت تصدر البضائع إلى اليمن[cxliii]، وبالأُبلة تعمل ثياب الكتان الرفيعة على عمل القصب وبالكوفة عمائم الخز والبنفسج في غاية الجودة[cxliv].وفضلاً عن التجارة التي برع بها أهل الأُبلة مارس سكان الأبلة الزراعية، وساعدت خصوبة أرضهم ووفرة المياه على ممارستهم لمهنة الزراعة، إذ يشير الاصطخري إلى أن الأُبلة كانت أرضاً خصبة وفيها منازل عامرة[cxlv]، واشتهرت الأبلة بإنتاج التمور وصناعة ثياب الكتان الرفيعة على عمل القصب[cxlvi].وكانت الأُبلة تنعم بالاستقرار والأمان عندما فتحها المسلمون، إذ يصف (خالد بن صفوان) عندما دخل المسلمون إليها قائلاً: ((ما رأيت أرضاً مثل الأُبلة مسافة ولا أغذى نطفة ولا أوطأ مطية ولا أربح لتاجر ولا أخفى لعائذ))[cxlvii]، وعلى الرغم من إنشاء المسلمين لميناء البصرة إلا أن ميناء الأُبلة بقي يحظى بنفس المكانة في التجارة البحرية، لاسيما وأن ميناء الأُبلة كان عل عكس ميناء البصرة قادراً على استقبال السفن الكبيرة لأن ميناء البصرة لا يمكن أن يستقبل هذا النوع من السفن لوجود دوامة كبيرة عند مدخل القناة المؤدية إلى الميناء، لذا ترسو هذه السفن نتيجة لذلك في ميناء الأبلة عند مصب القناة[cxlviii].

<u>ميناء فورات:</u>

عرفت في المصادر العربية باسم فرات ميسان[cxlix], وتعرف بـ(فرات البصرة) و(بهمنشير) نسبة إلى (بهمن أردشير) بنيت عبر شط العرب باتجاه الأبلة بين واسط والبصرة[cl]، وهي مدينة البصرة حالياً[cli]، وأصبحت مدينة فرات خلال القرن الخامس الميلادي العاصمة الإقليمية, إذ جاء في التاريخ الكنسي النسطوري السرياني, أن فرات ميسان أصبحت المدينة الرئيسة بين الأعوام (410-605م)[clii].تقع فورات على أسفل نهر دجلة في جنوب وادي الرافدين، على بعد نحو (19كم) جنوب خاراكس[cliii]، وفورات من المدن التجارية المهمة التابعة لدولة ميسان، ودولة ميسان التي سبق أن نوهنا عنها من الدول المهمة التي بناها الإسكندر الكبير سنة 324ق.م، عند ملتقى نهر الكارون بشط العرب، وكان غرض الإسكندر من بنائها أن تكون الميناء التجاري الرئيس والمخزن المهم لتجارة الشرق والغرب، واسكن فيها بعضاً من جنوده المقدونيين[cliv]، لذا سميت أحياناً بالإسكندرية[clv]، وأدت الموانئ التابعة لدولة

ميسان كميناء خاراكس والأبلة وفورات دوراً متميزاً في النشاط التجاري بسبب موقعها على رأس الخليج العربي[clvi], وأصبحت ميسان تنعم بازدهار كبير بسبب تصاعد نشاطها التجاري مع الشرق[clvii], واحتفظت ميسان بعلاقات تجارية متميزة مع الصين ومع دولة تدمر ودولة الأنباط وعرب شبه الجزيرة العربية, وكان للتدمريين حوضاً لبناء السفن على سواحل دولة ميسان[clviii], وأصبحت مكانة ميسان في التجارة الدولية من الأهمية بحيث سمحت بتداول نقود البلدان المجاورة وبصورة حرة[clix]، وأكدت النقوش الميسانية والكتابات التي دونتها القوافل التجارية في تدمر وغيرها إلى أن اقتصاده ميسان كان يعتمد بصورة أساسية على النشاط التجاري[clx]، وهذا ما يشير إلى الأهمية الكبيرة التي وفرتها الموانئ التابعة لدولة ميسان ومنها ميناء فورات. وتشير المصادر التاريخية إلى أنه سبب إنشاء ميناء فورات يعود إلى اتساع النشاط التجاري في ميناء خاراكس ففكر ملوك دولة ميسان في إنشاء ميناء آخر بالقرب من ميناء خاراكس لاستيعاب الحركة المتزايدة في التجارة التي كانت تمر عبر هذا الميناء، لذا قاموا بإنشاء ميناء آخر على نهر الفرات عرف باسم (ميناء فرات)[clxi]، ويبدو أن هذا الميناء أنشأ على أطلال ميناء تريدون البابلي الذي ربما كان مهملاً فأعيد ترميمه في هذا العهد، وهكذا نجد أن كل من الميناءين اختص بجهة معينة، إذ يرجح أن تكون وظيفة ميناء خاراكس هي استقبال السفن القادمة من بلاد الشام عبر الفرات وتحميلها ببضائع الشرق التي كانت تفرغ في ميناء خاراكس ثم تنقل براً إلى ميناء فرات، وأشارت النصوص التدمرية إلى مدينة أن مدينة فرات كانت من المدن التجارية المهمة التي كان التدمريون يتاجرون معها، وتقع على مصب نهر الفرات السفلي وعلى بعد 12 ميلاً إلى الجنوب من خاراكس، وذكر بليني أن: ((مدينة فرات تابعة لملك ميسان))[clxii].وتظهر أهمية فورات التجارية في أنها الميناء الذي تنطلق منه خطوط تجارية بحرية ونهرية، وأهمها الطريق البحري الذي يربط مدينة خاراكس وميناء فورات ثم ابولوغوس (الأبلة) ثم جزيرة فيلكا ثم إلى باراباريكون عند نهر السند، والخط الثاني يربط مدينة فورات بمدينة سلوقية على نهر دجلة الذي كان صالحاً للملاحة إلى هذه المدينة، أما الطريق الثالث فيربط مدينة فورات بمدينة بابل عبر نهر الفرات[clxiii]، وارتبطت فورات بعلاقات تجارية متميزة مع تدمر، ويتضح ذلك من خلال النصوص التدمرية التي ذكرتها بصفتها مركز تاجر معه التدمريون[clxiv]، وتعود العلاقات التجارية بين فورت وتدمر إلى عام (19م) حيث أنشأ التجار التدمريون مراكز تجارية في مدينة فورت مارسوا من خلالها نشاطهم التجاري[clxv]، وجاء في كتابة تدمرية تعود لسنة (140م) أن حاكم مدينة فورت قرب خاراكس كرم قافلة بقيادة ملكو بن عزيزو قادمة من خاراكس وفلغاشيا (الكفل)[clxvi]، وبلغ من قوة الصلات التجارية بين فورت وتدمر أن ظهرت على الحياة السياسية تولى التدمريون مناصب إدارية في فورت حتى أن حاكم مدينة فورت في فترة من الفترات كان تدمرياً[clxvii].واضمحلت أهمية بابل كمركز جاري عالمي بسبب النزاعات المستمرة بين القادة المقدونيين والإغريق والملوك السلوقيين وما تبع ذلك من مدة اضطرابات مرت بها بلاد النهرين تعرضت خلالها بابل للنهب والتدمير مرات عدة[clxviii]، لذا أسس السلوقيين مدينة سلوقية كعاصمة جديدة لهم أخذت اسمها من اسم مؤسسها سلوقس الأول، ويرجح أنها أقيمت على أنقاض مدينة (اوبس) البابلية والتي تعرف بقاياها اليوم باسم (تل عمر) على الضفة الغربية لنهر دجلة[clxix]، وأصبحت سلوقية مركز توزيع للتجارة بالنسبة لبابل عبر مياه الخليج العربي[clxx].

ميناء جرها Gerrha:

ترد جرها باسم هجر أو الجرعاء أحياناً في المصادر العربية، وارتأينا وضعها في ضمن منطقة موانئ العراق لأنها تقع في منطقة دلمون (البحرين) والتي تعد جزء من بلاد النهرين في مدة التأريخ القديم، وميناءً تمرُ به التجارة القادمة عبر الخليج العربي للموانئ العراقية، ويقع الميناء على مقربة من ميناء العقير[clxxi]، ويبدو أن الرافدينيين كانوا قد شيدوا هذا الميناء في وقت مبكر عندما كان امتدادهم السياسي يشمل الشاطئ الغربي للخليج العربي، إذ عثر على بقايا الميناء القديم إلى جوار الميناء الذي أنشأ في القرن السادس الميلادي واكتسب فيما بعد شهرة واسعة كأحد موانئ البحرين في القرن السادس الميلادي[clxxii]، ويرى احد الباحثين إن مركز جرها الداخلي مدينة ثاج وميناؤها البحري في منطقة (الجُبيل الحالية) خاصة وانه يوجد طريق بين المنطقتين، ويظهر أن موضع وميناء جرها كان يحمل عبر الحقب التاريخية أسماء المدن التي تتولى الزعامة التجارية في ساحل الإحساء[clxxiii].ومن التسميات التي أطلق على هذا الميناء تسمية (هجر)، وقيل في أصل تسمية هجر أنها نسبة إلى هجر بنت مكنف من العماليق[clxxiv]، وذكر (الحموي)[clxxv] أن الهجر بلغة حمير والعرب العاربة القرية، وأن من الناس من يزعم ناحية البحرين كلها هجر، وبينها وبين اليمامة عشرة أيام، وبينها وبين البصرة خمسة عشر يوما على الإبل، ويقام في هجر أحد أشهر أسواق العرب قبل الإسلام، ويكون في شهر ربيع الآخر[clxxvi]، وفي حديث جاء فيه: ((عجبت لتاجر هجر وراكب البحر))[clxxvii] إشارة واضحة لمكانة هجر، والحديث هنا يعني إن تاجرها وراكب البحر سواء في الخطر، وربما جاء ذلك من اشتهار تجارها بالمغامرة. وتعد مدينة جرها من المدن التاريخية القديمة، إذ حظيت هذه المدينة بأهمية تجارية بسبب موقعها القريب من البحر، وميناؤها يقع على خطوط التجارة البحرية في الخليج العربي، ومع أن تاريخ تأسيس ميناء جرها لا يزال غير معروف إلا أنه يرجح أن يكون قد أسس مع زمن ظهور إمارة الجرهائيين التي ظهرت في ساحل الإحساء في نحو القرن السابع قبل الميلاد[clxxviii]، وعلى الرغم من وجود موانئ أخرى مجاورة لميناء جرها كميناءي اكيلا وتاروت إلا أنها كانت موانئ صغيرة لا ترقى في مستوى نشاطها البحري إلى مستوى ميناء جرها[clxxix].وكان لهذا الميناء أهمية أيام ازدهار تجارة الجرهائيين لاسيما في القرن الأول ق.م بعد أن تحولت تجارة العرب لتمر بهذه المدينة التي كان يأتي إليها تجار الشرق من جميع البلاد، وظلت هذه التجارة مزدهرة طيلة القرون الثلاثة بعد الميلاد، وأضفى هذا الميناء أهمية على مدينة جرها خاصة وأنه كان مسئولاً عن المكانة التجارية التي حظيت بها المدينة في العلاقات الدولية آنذاك وعن ثراء أهلها[clxxx]، ففي هذا الميناء كانت تقف

سفن البابليين والآشوريين والهنود والأفارقة ومصر تفرغ حمولتها وبضائعها الثمينة ليقوم أهل جرها بتصديرها عبر طرق القوافل البرية إلى أسواق الداخل أو أسواق البلاد البعيدة عبر البحر[clxxxi]، وأشار ديدروس الصقلي إلى أن الجرهائيين كانوا يصدرون عبر موانئهم تجارة البخور التي كانت من اختصاص موانئ الجنوب العربي وغيرها من أصناف الطيب من جنوب الجزيرة، وهو ما يشير إلى أن الجرهائيين كانوا على صلات تجارية مع السبئيين والمعينيين والحضارمة[clxxxii]. ويذكر بلينيوس (ت113م) جرها على أنها إحدى المدن والموانئ ذات نشاط تجاري بحري على الجانب الشرقي لشبه جزيرة العرب[clxxxiii]، وكانت السفن البحرية القادمة من الهند والصين تستريح في جرها ثم تنطلق إلى العراق عبر الخليج العربي شمالاً نحو نهر الفرات حتى مدينة سلوقية (في المكان الذي أصبح بغداد فيما بعد)[clxxxiv]، حيث كانت السفن المحملة بالطيوب الآتية عبر الخليج العربي تصل إلى جرها ثم تنقل بعد ذلك إلى وادي الرافدين إما براً أو في قوارب تبحر في الخليج العربي حتى تصل إلى نهر الفرات ومن هناك تستأنف رحلتها البرية إلى الأسواق العالمية[clxxxv]، كما أنها كانت ترسل بضائعها إلى دومة الجندل[clxxxvi] ومن هناك ينقلها الأنباط إلى بصرى[clxxxvii] أو تدمر[clxxxviii]، وكان لأهل جرها علاقات تجارية مع (غزة) على الرغم من بعد المسافة ووعورة الطريق، فكانوا يقصدونها حاملين معهم تجارة الهند[clxxxix]، واشتهرت هذه المدينة بصناعة النسيج لاسيما (معقد البحرين) الذي هو نوع من أنواع البرود كان يصنع فيها، وكانت هذه البرود تسمى بالبرود الهجرية[cxc]، وكانت هذه البرود وغيرها من المنسوجات المصنوعة في هجر تصدر إلى الخارج[cxci]، واشتهرت هجر بصناعة الخمور التي ربما يكون وفرة إنتاجها للتمور أثر في نشاط مثل هذه الصناعة[cxcii].وظلت تجارة الجرهائيين نشطة حتى تمكن البارثيون من الإبحار مباشرة من الخليج العربي إلى الهند وسيلان مما أدى إلى إضعاف اقتصاد الجرها بخاصة ومدن الساحل العربي الشرقي عامة[cxciii]، وفقد هذا الميناء أهميته اثر تحول الطرق البحرية عنه إلى موانئ أخرى مثل ميناء خاراكس والأبلة في رأس الخليج العربي.

<u>الطرق البحرية التي تربط موانئ العراق القديم بالموانئ الهندية:</u>

لما كانت شبه جزيرة العرب محاطة بالمياه من معظم جهاتها لذا كان من الطبيعي أن يمارس العرب التنقل عبر الممرات المائية سواء أكانت نهرية أم بحرية، وكان لقوافلهم التجارية مسالك عبر الخطوط الملاحية في المسطحات المائية المحيطة ببلاد العرب كالبحر الأحمر من جهة الغرب والخليج العربي وخليج عمان من جهة الشرق والجنوب والبحر العربي من جهة الجنوب، وعبر هذه البحار اتصلت بلاد العرب مع البلاد الأخرى الواقعة على الأطراف المقابلة لها في هذه البحار من خلال شبكة الطرق البحرية التي كانت تمر بمحاذاة سواحلها وكانت شبكة الطرق البحرية آنذاك[cxciv].كان للموقع الإستراتيجي لبلاد النهرين 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 البضائع الهندية وبضائع جنوب شبه جزيرة العرب، أثر في بروز دور العراق كحلقة وصل مهمة تربط موانئ البحر المتوسط بالهند في عصر لم يعرف فيه رأس الرجاء الصالح[cxcv]، واتخذ التجار مجاري الأنهار لنقل بضائعهم، فانحدرت سفنهم في نهر الفرات إلى دجلة العوراء[cxcvi] ومنها عبر الخليج العربي إلى الهند[cxcvii].وتشير المصادر التاريخية إلى أن استخدام الطرق البحرية في الخليج العربي بدأ منذ فترة مبكرة[cxcviii] ، مع ضرورة الإشارة إلى عدم وجود مصدر عربي يتضمن وصفاً لخطوط الملاحة العربية في العصور التي سبقت الإسلام، وكل ما جاء في مدونات الجغرافيون العرب عبارة عن وصف الرحالة المسلمين للطرق الملاحية في العصر الإسلامي، إلا أننا ومن خلال هذه المدونات يمكن لنا أن نستشف بعض خطوط الملاحة العربية في المدة التي سبقت ظهور الإسلام، فضلاً عن ما جاء من وصف للخطوط الملاحية في مؤلفات الكتّاب الكلاسيك التي تعد بحق مصدراً مهماً لا غنى عنه في معلوماتنا عن الطرق البحرية القديمة لاسيّما وأن معظمهم كان معاصراً أو قريباً من الأحداث، إذ تضمنت الكتب الكلاسيكية روايات عن أثر العرب المبكر في استخدام الطرق البحرية والوصول إلى الموانئ العالمية البعيدة، ومما جاء في الكتابات المبكرة للكتاب الكلاسيكيين إشارة وردت عند أجاثا ارخيدس أشار فيها إلى وجود جاليات عربية في الهند عند قدوم الإسكندر المقدوني في القرن الرابع قبل الميلاد[cxcix]، إذ يقول: ((أن عرب الجنوب استخدموا القوارب الكبيرة لتصدير سلعهم فضلاً عن استخدام القوارب الجلدية لجلب المواد العطرية من الساحل الإفريقي))[cc]، وأشار إلى أن بلاد السبئيين والجرهائين كانت مستودعات لكل السلع القادمة من الشرق وأنهم سبب غنى سوريا في زمن البطالمة[cci].تنطلق الرحلات البحرية المتجهة نحو سواحل الهند الشمالية الغربية والجنوبية الغربية من موانئ خاراكس أو الأُبلة أو فورات وتسير بمحاذاة السواحل الفارسية، وسلكت السفن

الخارجة من موانئ العراق منذ مدة حكم البابليين طريقاً بحرياً عبر نهر الفرات لنقل بضائعهم على قوارب إلى مدينة بابل منذ الألف الثالثة قبل الميلاد[ccii]، ويبدأ الطريق البحري عبر الخليج العربي من موانئ العراق ويسير بمحاذاة الساحل الفارسي حتى يبلغ سواحل الهند[cciii]ووصف البلدانيون العرب مراحل هذا الطريق المهم اعتماداً على وصف الرحالة المسلمين ومنهم سليمان التاجر، فالسفن تتجه بعد مغادرتها مضيق هرمز وهي متجهة نحو الساحل الهندي تمر بمرفأ يعرف بـ (كوكم)، الذي يبعد مسافة شهر عن مضيق هرمز، ثم تدخل السفن بحر الهركند فتصل إلى موضع يعرف بـ(ينج)، وبحر الهركند يقع في أقصى بلاد الهند وهو بين الهند والصين وفيه جزيرة سرنديد التي تعد آخر جزر الهند مما يلي المشرق[cciv]، وهذه الجزيرة تشتهر بإنتاج النارجيل وقصب السكر والموز والعنبر، بعد ذلك تصل السفن إلى موضع يعرف بـ (كلا) أو (كلة) وهي فرضة الهند وتقع منتصف الطريق بين عمان والصين [ccv]، ثم تصل إلى تومق ومن ثم إلى كدرنج، وكدرنج جزيرة تشتهر بإنتاج العود، ثم إلى جزيرة صندرمولات، ثم إلى موضع هو (صنج)، فتصل السفن إلى أبواب الصين، فإذا ما جاوزت أبواب الصين التي هي عبارة عن جبال قائمة في البحر تصل إلى عاصمة الصين خانقو[ccvi]، وكانت السفن تستخدم هذا الطريق عند عودتها أيضاً مستعينة بالرياح الشمالية الشرقية، كما ذكر أن هذا الخط الملاحي كان قد سلكه نيرخوس مبعوث الإسكندر الأكبر في رحلتها الاستطلاعية باكتشاف جزر الهند الشرقية في عام 325ق.م، وذكر نيرخوس أسماء المواضع التي مر بها وسماها بأسماء يونانية وعين مواقعها[ccvii]، وكان هذا الطريق أهم الطرق البحرية المتصلة بالهند قبل اكتشاف العرب لنظام الرياح الموسمية.أما الطريق الثاني الذي سلكته القوافل التجارية فكان يبدأ من قنا في ساحل جنوب شبه جزيرة العرب، ويمر بعدد من الموانئ العربية منها ميناء الشحر[ccviii] وظفار[ccix] وصحار[ccx] ثم إلى موانئ ساحل الإحساء ومنها إلى ميناء الأُبلة ثم إلى ميناء خاراكس على رأس الخليج العربي، ويرجح أن يكون هذا الطريق قد كان مستخدماً في زمن السلوقيين خلفاء الإسكندر الذين اتخذوا من خاراكس ميناءاً تجارياً لهم، ومن خاراكس كانت السفن تنطلق نحو السواحل الهندية وعبر طريق التوابل الذي سبق ذكره وتسير بمحاذاة الساحل الفارسي حتى تصل موانئ الهند ومدة الرحلة في هذا الطريق حوالي أربعين يوماً[ccxi]. 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[ccxii].

<u>البضائع التي توجر بها عبر موانئ العراق:</u>

استوردت بلاد النهرين المواد الرئيسة التي تفتقر إليها لاسيما النحاس والأخشاب والأحجار، وهي مواد أساسية تدخل في معظم نتاج الإنسان كالبناء والزراعة والصناعة، واستوردوا أيضاً السلع الكمالية كالعاج والذهب واللازورد والأحجار الكريمة مثل اللؤلؤ الذي سمي في النصوص المسمارية بـ(عيون السمك)[ccxiii]، ويشتهر الخليج العربي بإنتاجه إلى يومنا هذا.واستوردوا أيضاً بعض المنتجات الزراعية وبعض أنواع الحيوانات والطيور، وتجدر الإشارة إلى أن العاج والعقيق كان يجلب من الهند، واللازورد كان يجلب من أفغانستان[ccxiv]، وهذه المناطق هي الأخرى معروفة بإنتاجها لمثل هذه الأنواع من الأحجار الكريمة لحد الآن.ويشير أحد النصوص المسمارية إلى حجم استيراد بلاد النهرين لمعدن النحاس، إذ يذكر النص أن الكمية بلغت نحو 7–8 أطنان وصلت من تجارة الخليج العربي[ccxv].حمل التجار المنطلقين من موانئ العراق 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[ccxvi].كان لتوافر المياه في بلاد النهرين أثر بالغ في توفر المنتجات الزراعية بمختلف أنواعها، لاسيما وجود نهري دجلة والفرات، وتتميز تربتها بالخصب الذي ساعد على جعلها غنية بمختلف أنواع المحاصيل الزراعية[ccxvii]، واشتهرت هذه المنطقة بإنتاج حاصلات زراعية مهمة كالحنطة والشعير فضلاً عن غزارة إنتاجها لمحصول الرز [ccxviii]، وهذا الإنتاج الوفير لهذا النوع من الحاصلات الصالح للتصدير لا بد وأن يكون مادة مهمة من المنتجات التي تاجر بها سكان بلاد النهرين، لاسيما وأن المناطق القريبة التي تفتقر لهذه المنتجات كانت بأمس الحاجة لهذه المحاصيل الغذائية الرئيسة، واشتهرت هذه المنطقة بزراعة أنواع مختلفة من الفواكه لاسيما الكروم ذات الأصناف الجيدة[ccxix]، كما صدرت بلاد النهرين الزيوت النباتية لاسيما السمسم والسمن الحيواني[ccxx].وعرف العراق أيضاً بزراعة الزيتون[ccxxi]، فضلاً عن زراعته لأشجار النخيل[ccxxii]، والعراق معروف بغزارة إنتاجه للتمور إلى يومنا هذا، وهي مادة رئيسة تصدر إلى الأسواق العالمية، فضلاً عن أن التمور تدخل في العديد من الصناعات مثل صناعة عسل التمر والخل والخمور، إن هذا التنوع في الإنتاج الزراعي ساعد على جذب التجار لشراء المحاصيل التي أنتجتها هذه المنطقة والتي عليها طلب في مناطق أخرى، وبلاد النهرين

مشهورة منذ أمد بعيد بخصب أرضها ووفرة مياهها، مما جعلها مركز استقطاب للتجار للإفادة من الخيرات التي أنتجتها هذه الأرض.وأنتج سكان بلاد النهرين صناعات برعوا فيها وصدرت ولاقت رواجاً كبيراً في مناطق كثيرة من العالم القديم، ومنها صناعة الفخار الذي برع فيه الرافدينيون منذ أزمنة بعيدة، ووصلت صناعة الفخار بنوعيه العادي والمزجج إلى مرحلة كبيرة من الرقي والتقدم[ccxxiii]، كما صدروا الجلود المصنعة وغير المصنعة[ccxxiv]. وفي مدة لاحقة وخلال حكم المناذرة في العراق برع العراقيون في الصناعات النسيجية، لدرجة أن قصور ملوك الحيرة حوت على أجنحة خاصة لعمال النسيج، وهذا ما يشير إليه قول الشاعر عمرو بن كلثوم[ccxxv]:

إذ لا تُرَجِّي سُلَيْمَى أن يكونَ لها مَنْ بِالخَوَرْنَقِ من قَيْنٍ وَنَسَّاجِ

وكان القماش أحياناً موشى بالقصب أو مطرزاً بخيوط الذهب[ccxxvi]، ويشير أحد الشعراء إلى براعة أهل العراق بتطريز منتجاتهم النسيجية بقوله[ccxxvii]:

صرن يرفلن في وشي العراق وفي طرائف الخز من دكن وطاروني

وهذه الشهرة التي اكتسبتها الصناعة النسيجية العراقية لابد وأن يكون قد رافقه طلب على هذه السلع، لذا لا يستبعد أن تكون قد صدرت إلى خارج البلاد لتلبي حاجة مطلوبة على هذه السلع.وبرعوا في صناعة الأسلحة لاسيما السيوف الحارية الذائعة الصيت فضلاً عن صناعة السهام ونصال الرماح[ccxxviii]،كما برعوا أيضاً في حرفة الصياغة، إذ رصعوا ملابسهم بالذهب والفضة والجواهر[ccxxix]، واشتهر الرافدينيون بصناعة الحلي، إذ عثر على حلي مصنوعة من معادن مختلفة مثل الحديد والذهب والفضة والنحاس، مثل الدبابيس المعدنية المدببة، والأقراط المصنوعة من الذهب والفضة، وأطواق مصنوعة من الحديد، وأساور عليها زخرفة بسيطة، وقلائد مصنوعة من خيوط الذهب نظم فيها اللؤلؤ والخرز، وصنعوا الخرز من الأحجار المختلفة بأشكال وأحجام مختلفة، وقام صاغت الحيرة بزخرفة بعض الخرز بشكل نجم أو أشعاع، وصنع الحيريون خواتم مميزة من الذهب أو الفضة أو النحاس أو الحديد[ccxxx]، وصنعوا أدوات الزينة ومنها أعواد الكحل المعروف باسم (الأثمد)، قال عمرو بن معدي كرب[ccxxxi]:

كأن الاثمد الحاري منها يسف بحيث تبتدر الدموع

وقول طفيل[ccxxxii]:

إذ هي أحوى من الربعي خاذلة والعين بالإثمد الحاري مكحول

وفي صناعة الزجاج عثر على قوارير مزخرفة وغير مزخرفة استعملت لحفظ العطور وبعض أنواع الزيوت، ويغلب على هذه القوارير اللون الأخضر والقليل منه أسود أو زيتوني، وهي تشير إلى رقي هذه الصناعة في بلاد النهرين[ccxxxiii]، وعثر على مرايا في هذه المنطقة امتازت بكونها دائرية الشكل وصغيرة الحجم، وتكون هذه المرايا مثبتة في أطر دائرية من الجص، أو مربعة تحمل مرآتين على كل وجه[ccxxxiv]، كما عرفوا صناعة الشمع للاستنارة به[ccxxxv]، فضلاً عن اشتهارهم بالدباغة وصنع الأحذية التي كانت تصنع من الجلد المدبوغ، ويدعونه السبت وينتعل به سادة القوم، قال النمر بن تولب[ccxxxvi]:

فترى النعاج بها تمشى خلفه مشي العباديين في الأمواق[ccxxxvii]

كل هذه الصناعات التي برزت في بلاد النهرين وغزارة إنتاجها يجعلنا نرجح من دون شك قيام التجار بتصدير الفائض منها إلى خارج البلاد لاسيما عبر الخليج العربي إلى مناطق تشح فيها مثل هذه الصناعات أو تكون أقل جودة، وهذه صفة التجار التي أوضحناها في مطلع البحث.وكان التجار يجلبون معهم منتجات الأقاليم الأخرى التي تشتهر بإنتاجها أو تلك التي كانت غير متوفرة في بلاد العرب كالحرير والإستبرق والقرنفل والدارصيني والفلفل والزعفران والهيل والصمغ والصدف والعاج والدر والمرجان والعطر وغيرها من منتجات الهند والصين، فتفرغ السفن حمولاتها في موانئ العراق ويأخذ سكان المنطقة احتياجاتهم ويصدر غالبيته إلى سورية ومصر وموانئ البحر المتوسط حيث يصدر من هناك إلى أوربا[ccxxxviii]، فضلاً عن اللآلئ التي كانت تورد من الخليج العربي[ccxxxix].

الهوامش والمصادر

(i) فؤاد جميل، **الخليج العربي في مدونات المؤرخين البلدانيين الأقدمين**، مجلة سومر، مجلد22، بغداد، 1966م، ج1، ص40.
(ii) **المصدر نفسه**، ص42.
(iii) طه باقر وآخرون، **تاريخ العراق القديم**، مطبعة جامعة بغداد، 1980م، ص148.
(iv) رضا جواد الهاشمي، **التجارة**، من **كتاب حضارة العراق**، دار الحرية للطباعة، بغداد 1985م، ج2، ص199.
(v) جواد علي، **المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام**، ط2، دار الملايين، بيروت، 1968-1978م، ج1، ص140.
(vi) الكلدان أو الكلدانيون: أقوام هاجرت من جنوب شبه جزيرة العرب باتجاه الخليج العربي ثم واصلت هجرتها واستقرت في وسط وجنوبي العراق، وأطلق عليهم في المصادر المسمارية اسم (Kaldu)، كما سميت مستقراتهم (مات كلديا)، وورد ذكرهم في التوراة باسم (الكلدانيون)، وانتقلت هذه التسمية إلى المؤلفات الأجنبية والعربية، وبلاد كلدو كانت تمثل في الحقبة المتأخرة من تأريخ بلاد النهرين المنطقة الجنوبية من بابل أو المنطقة الواقعة ما بين الصحراء العربية غربي شط العرب والخليج العربي، كما ورد اسم الكلدان في التوراة بصور مختلفة مثل (كاسديم) و(كاشديم) و(حسديم) ونسبت إليهم البلاد الواقعة في جنوب شرقي بابل على ساحل البحر حيث كان يبتدئ الخليج العربي وحاضرتها (بيت ياكين)، وتشير التوراة إلى أن اسم الكلدان جاء من رجل اسم كاسد، وتضيف التوراة: أن تسميتهم بـ(كشديم) [الذي يأتي بمعنى الفاتك] فيرجع إلى إنهم كانوا غزاة كما ورد في سفر الملوك الثاني: ((فأرسل الرب عليه غزاة الكلدانيين))، وورد في سفر أيوب: ((الكلدانيون عينوا ثلاث فرق فهجموا على الجمال وأخذوها))، وفي المصادر العربية جاء ذكر الكلدانيون متأثراً بما جاء في التوراة، في أن الكلدانيين هم السريانيون والبابليون، ولم تطلق تسمية الكلدانيون إلا حينما أسس (نابوبلاصر) مملكة بابل الجديدة نحو سنة 626ق.م. ينظر: حياة إبراهيم محمد، **نبوخذنصر الثاني (604-562ق.م)**، دار الشؤون الثقافية العامة، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1983م، ص32؛ مارغريت روتن، **علوم البابليين**، ترجمة: يوسف حبي، دار الرشيد للنشر، بغداد، 1980م، ص11؛ ليو اوبنهايم، **بلاد النهرين**، ترجمة: سعدي فيضي عبد الرزاق، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1981م، ص199.
(vii) أحمد سوسة، **تاريخ حضارة وادي الرافدين في ضوء مشاريع الري الزراعية والمكتشفات الآثارية والمصادر التاريخية**، بغداد، 1986م، ص148.
(viii) هو كلوديوس بطليموس، جغرافي مشهور، نشأ بالإسكندرية في الربع الثاني من القرن الأول الميلادي، توفي في سنة 161م، له كتاب الجغرافية الشهير. محمد شفيق غربال، **الموسوعة العربية الميسرة**، دار النهضة، بيروت، (د.ت)، ج1، ص381.
(ix) فاروق عمر فوزي، **تاريخ الخليج العربي في العصور الوسطى الإسلامية**، ط2، بغداد، 1985م، ص63.
(x) **المصدر نفسه**، ص63 .
(xi) احمد سوسة، **تاريخ حضارة وادي الرافدين**، ص112.
(xii) تمكن الإسكندر من توحيد اليونان في سنة 336ق.م، ثم سار نحو الشرق ففتح بلاد فارس، ووصل إلى السند، ثم فتح الشرق الأوسط، ومات في بابل عام 323ق.م، وعمره نحو 33سنة. طه باقر، **مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة**، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1986م، ج1، ص447.
(xiii) جواد علي، **المفصل**، ج1، ص40.
(xiv) شوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة العربية والإسلامية**، منشورات سلسلة عالم المعرفة، الكويت، 1982م، ص10.
(xv) جاكلين بيرين، **اكتشاف جزيرة العرب**، ترجمة: قدري قلمجي، منشورات الفاخرية، الرياض، (د.ت)، ص66.
(xvi) دارا الأول (522–486ق.م) آخر الملوك العظام من الأسرة الأخمينية الفارسية. طه باقر وآخرون, **تاريخ إيران القديم**، مطبعة جامعة بغداد، بغداد، 1979م, ص ص53-054
(xvii) ج هـ برستد، **انتصار الحضارة (تاريخ الشرق القديم)**، ترجمة: احمد فخري، القاهرة، 1972م، ص275.
(xviii) قدري قلعجي، **الخليج العربي**، دار الكتاب العربي، بيروت، 1965م، ص8.
(xix) (عربة) اسم عبري معناه (قفر) وهو الاسم الجغرافي للمنحدر الذي يجري فيه نهر الأردن، وتتسع فيه بحيرة طبرية والبحر الميت، ويقصد به أحياناً المنطقة بين البحر الميت والبحر الأحمر، والعرب اليوم يسمون هذه المنطقة بالعربة. **قاموس الكتاب المقدس**، مادة عربة.
(xx) عبد الرزاق عباس حسين، **الجغرافية السياسية**، بغداد، 1976م، ص401.
(xxi) فؤاد جميل، **الخليج العربي**، ص40.
(xxii) صبري فارس الهيتي وآخرون، **جغرافية الخليج العربي**، بغداد، 1979م، ص ص10–11.
(xxiii) خالد العزي، **الخليج العربي ماضيه وحاضره**، مطبعة الجاحظ، بغداد، 1972م، ص13.
(xxiv) **المصدر نفسه**، ص13.
(xxv) فاروق عمر، **تاريخ الخليج العربي**، ص64.
(xxvi) صبري فارس الهيتي، **جغرافية الخليج العربي**، ص ص11–12.
(xxvii) عبد الرزاق عباس حسين، **الجغرافية السياسية**، ص402.
(xxviii) صالح احمد العلي، **خطط البصرة ومنطقتها**، مطبعة المجمع العلمي العراقي، بغداد، 1968م، ص248.
(xxix) خالد سالم محمد، **ربابنة الخليج العربي ومصنفاتهم الملاحية**، الكويت، 1982م، ص7.
(xxx) جاكلين بيرين، **اكتشاف جزيرة العرب**، ص166.
(xxxi) شوقي عبد القوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص11.
(xxxii) رضا جواد الهاشمي، **التجارة**، ج2، ص199.
(xxxiii) نهر دجلة: جاء اسم هذا النهر في النصوص السومرية بهيئة (ادكنا- Idigna) وانتقلت إلى اللغة الأكدية على هيئة (دقلت-Diqlat) إذ أضيفت تاء التأنيث إلى الاسم وربما كانت تعني المحيط وأشير إلى الاسم في العهد القديم باسم (حداقل) وفسر معنى هذا الاسم في

المصادر المسمارية بأنه (النهر الجاري أو السريع). طه باقر، **تراثنا اللغوي القديم**، بغداد، 1980م، ص ص169-170.

(xxxiv) نهر الفرات: تسمية قديمة وردت الإشارة إليه في النصوص المسمارية بالصيغة السومرية (بورانن)BURANUN وترادفها الصيغة الأكدية (بوراتم Purattum) و(بوراتو Puratu) التي أصبحت تلفظ باللغة العربية (فرات) إذ أن الباء الخفيفة (p) في الأكدية يقابلها صوت الفاء في العربية حسب القواعد الصوتية المعروفة، وقيل في معناه انه يعني الفرع أو الرافد أو الماء العذب. جمال بابان، **أصول أسماء العراق وأنهاره الرئيسة**، مجلة آفاق عربية، العدد7، بغداد، 1980م، ص ص101-102.

(xxxv) محمد أزهر سعيد السماك وآخرون، **العراق دراسة إقليمية**، الموصل، 1985م،ج1، ص ص50-51.

(xxxvi) فاضل عبد الواحد علي، **من ألواح سومر إلى التوراة**، بغداد، 1989م، ص ص175-176.

(xxxvii) رضا جواد الهاشمي، **التجارة**، ج2، ص199.

(xxxviii) فاضل عبد الواحد علي، **من ألواح سومر**، ص ص175-176.

(xxxix) منير يوسف طه، **اكتشاف العصر الحديدي في دولة الإمارات العربية المتحدة**، بغداد، 1989م، ص220.

(xl) اوتو ادزاد، **عصر فجر السلالات (الشرق الأدنى والحضارات المبكرة)**، ترجمة: عامر سليمان، موصل، 1986م، ص80.

(xli) طه باقر، **علاقات بلاد الرافدين بجزيرة العرب**، بحث منشور في مجلة سومر، مجلد5، 1949م، ج3، ص124.

(xlii) رضا جواد الهاشمي، **التجارة**، ج2، ص199.

(xliii) تقع أور على مسافة (17كم) جنوب غرب مدينة الناصرية مركز محافظة ذي قار, وعلى مسافة (360كم) جنوب شرق بغداد, وتعرف محلياً باسم المقير والتي تعني التل المطلي بالقير, ويرجع تاريخ الاستيطان في المدينة إلى عصر العبيد أي من الألف الخامس قبل الميلاد، حكمت في أور سلالتين، حكم في السلالة الأولى أربعة ملوك حكموا مدة 177 عام، وحكم في السلالة الثانية أربعة ملوك أيضاً لمدة 116 عاماً. للمزيد ينظر: شاه محمد علي الصيواني، **أور بين الماضي والحاضر**, بغداد, 1976م, ص12 وما بعدها.

(xliv) هاري ساكز، **عظمة بابل**، ترجمة: عامر سليمان، الموصل، 1979م، ص313.

(xlv) م.ت لارسن، **آشور القديمة والتجارة الدولية**، مجلة سومر، المجلد35، العددان1و2، بغداد، 1979م، ص345.

(xlvi) رضا جواد الهاشمي، **التجارة**، ج2، ص199.

(xlvii) منير يوسف طه، **اكتشاف العصر الحديدي**، ص219.

(xlviii) رضا جواد الهاشمي، **التجارة**، ج2، ص200.

(xlix) لا يزال موقعها غير معروف لحد الآن، وهذه المدينة اتخذها سرجون الأكدي (2371-2316ق.م) عاصمة لإمبراطوريته (2371-2161ق.م)، وربما تقع في المنطقة الوسطى بالقرب من مدينة المحمودية أو اليوسفية حالياً. طه باقر، **مقدمة في تاريخ الحضارات**، ج1، ص364.

(l) رضا جواد الهاشمي، **التجارة**، ج2، ص199.

(li) منير يوسف طه، **اكتشاف العصر الحديدي**، ص219.

(lii) **المصدر نفسه**، ص220.

(liii) ظهرت هذه الدويلة (2200-2100ق.م) في منطقة الغراف بين العمارة والناصرية. نواله أحمد محمود، **دراسات مسماريه غير منشورة من سلالة أور الثالثة تل مزيد**، حفريات الموسم الثاني1980م، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1986م، ص ص7-8.

(liv) كوديا: الحاكم الثاني عشر من سلالة لكش الثانية، حكم لمدة 20 سنة (2144-2124ق.م) واتسم حكمه بازدهار العلوم والفنون والمعارف وأعمال البناء والعمران، ونشطت التجارة في زمنه وتوسعت منافذها ولاسيما مع بلاد دلمون (البحرين). حسن النجفي، **معجم المصطلحات والإعلام في العراق القديم**، بغداد، 1982م، ص86.

(lv) فوزي رشيد، **وسائط النقل المائية والبرية في العراق القديم**، مجلة النفط والتنمية، العدد7-8، بغداد، 1981م، ص106.

(lvi) رضا جواد الهاشمي، **التجارة**، ج2، ص ص200-201.

(lvii) منذر عبد الكريم البكر، **دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام (تاريخ الدول الجنوبية في اليمن)**، مطبعة جامعة البصرة، 1980م، ص413.

(lviii) جواد علي، **المفصل**، ج1، ص69.

(lix) جواد علي، **المفصل**، ج1، ص69؛ ميشيل غافيكوفسكي، **تدمر وتجارتها التدمرية**، ترجمة: عدنان البني، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مجلد42، دمشق، 1996م، ص115.

(lx) كما عرفت باسم كارخ التي تعني بالآرامية المدينة المسورة. شيلدن آرثر نودلمان، **ميسان دراسة تاريخية أولية**، ترجمة: فؤاد جميل، مجلة الأستاذ، مجلد12،جامعة بغداد, بغداد، 1963/1964م، ص ص435 و445.

(lxi) منذر عبد الكريم البكر، **العرب والتجارة الدولية منذ أقدم العصور إلى نهاية العصر الروماني**، مجلة المربد، جامعة البصرة، ع4، البصرة، 1970م، ص101.

(lxii) جواد علي، **المفصل**، ج2، ص11.

(lxiii) تدمر عبارة عن واحة شكلها منبسط، تقع في طرف البادية التي تفصل الشام عن العراق، تبعد مسافة نحو (242كم) 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 أنفس البضائع وأثمنها، وتجمعت فيها رؤوس الأموال، ويعد (السوتيون) من أقدم الأقوام التي سكنت تدمر، وكانوا من البدو، واستوطنتها قبائل آرامية نصف بدوية يسمون في المصادر الآشورية (أخلامو) مفردها (خلم) أي (حلف) فهم إذن (الأحلاف)، وهذا ما يشير إلى أن هذه المنطقة كانت من الأراضي العربية التي أستوطنها العرب منذ القدم، ثم سكنته قبائل عربية مختلفة في أزمان متعاقبة. كلينغل، هورست، **تدمر والتجارة العالمية في العصر البرونزي**، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج 42، دمشق، 1996م، ص ص128-130.

(lxiv) 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، ويحاذيها من الغرب وادي العربة، 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 يشتمل على موانئ البحر المتوسط، وسيناء وموانئ مصر، وساحل البحر الأحمر شرقي النيل، واستمرت دولة الأنباط من أواسط القرن الثاني قبل الميلاد حتى عام 106م إذ خضعت لحكم الرومان. إحسان عباس، **تاريخ دولة الأنباط**، دار الشروق، الأردن، 1987م، ص73.

(lxv) أرنست فيل، **تدمر وطريق الحرير**، ترجمة: إيمان سنديان، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مجلد42، دمشق، 1996م، ص95.

(lxvi) شيلدن آرثر نودلمان، **ميسان**، ص ص450-451.
(lxvii) وهي تسمية تطلق على سكان السواحل الشرقية للبحر المتوسط، وتسميتها إغريقية الأصل تشير إلى الأصباغ الأرجوانية اللون التي اشتهر بإنتاجه الفينيقيين والذي كان يستخرج من حيوان قشري بحري، ثم شمل اسم الفينيقيين قسماً كبيراً من سوريا وكل فلسطين، ويرى بعض المؤرخين أن أصل التسمية يعود إلى منطقة جغرافية يكثر فيها النخيل وأنها مشتقة من لفظة (فينكس) اليونانية والتي من معانيها النخلة، ومنهم من يرى أنها مشتقة من الكلمة المصرية (فنخو)، وهو مصطلح مصري مجهول المعنى. Beek, M. A., **Atlas of Mesopotamia**, p. 101 .
(lxviii) سيد أحمد الناصري، **الإغريق (تاريخهم وحضاراتهم)**، القاهرة، 1978م، ص ص438-439.
(lxix) **المصدر نفسه**، ص ص438-439.
(lxx) سمرقند: بفتح أوله وثانيه، ويقال لها بالعربية سمران: بلد معروف مشهور في خراسان شمال غرب بلاد فارس، وهي قصبة الصغد مبنية على جنوبي وادي الصغد مرتفعة عليه، بناها شمر أبو كرب فسميت شمر كند أي شمر دمرها فعربت إلى سمرقند، وقيل إن سمرقند من بناء الإسكندر. الحموي، شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله (ت626هـ/1229م)، **معجم البلدان**، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1979م، ج3، ص ص246-247.
(lxxi) جواد علي، **المفصل**، ج2، ص13.
(lxxii) منذر عبد الكريم البكر، **دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام**، ص413.
(lxxiii) انقسمت إمبراطورية الإسكندر الكبير بين قواده على ثلاث ممالك: الدولة السلوقية، أسسها القائد سلوقس، وعاصمتها أنطاكية، وضمت إيران والعراق وسورية وآسية الصغرى، ودولة البطالمة (أو البطالسة)، أسسها القائد بطليموس في مصر، وعاصمتها الإسكندرية، والدولة الانتيغونية، أسسها القائد انتيغون في مقدونية، وعاصمتها بيلا. شوقي أبو خليل، **الحضارة العربية الإسلامية**، طرابلس، ليبيا، 1987م، ص30.
(lxxiv) سيد أحمد الناصري، **الإغريق**، ص439.
(lxxv) وهم أهل ميناء جرها، وسيأتي ذكرها في مبحث لاحق.
(lxxvi) **المصدر نفسه**، ص399.
(lxxvii) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى**، ترجمة: يعقوب بكر، مطابع دار الكتاب العربي، القاهرة، (د.ت)، ص52.
(lxxviii) منذر عبد الكريم البكر، **العرب والتجارة الدولية**، ص101.
(lxxix) سامي سعيد الأحمد، **تاريخ الخليج العربي**، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، (د.ت)، ص200.
(lxxx) الفرثيين: أو البارثيون سمو بذلك نسبة إلى اقليم بارثوا (خراسان) الذي استقروا فيه في منتصف القرن الثالث قبل الميلاد، وسمو بالاشكانيين أو الارشاقيين نسبة إلى ارشك أو ارشق المؤسس الأول لدولتهم والمصادر العربية تسميهم (ملوك الطوائف)، ويعزوا اغلب المؤرخين أصلهم إلى الاسكيثيين ويرون أنهم فرع من قبيلة داهي الاسكيثية التي كانت تسكن المنطقة الواقعة بين بحر قزوين وبحيرة آرال. مالكوم كالج، **اشكانيان (پارتيان)**، ترجمة: مسعود رجب نيا، مطابع هيرمند، طهران، 1380هـ، ص ص21–22.
(lxxxi) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص45.
(lxxxii) جواد علي، **المفصل**، ج2، ص13.
(lxxxiii) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص52.
(lxxxiv) **المصدر نفسه**، ص459.
(lxxxv) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص49.
(lxxxvi) Rostovtzeff, M, **Caravan cities**, AMS press, New York, 1971, p. 28.
(lxxxvii) الاشكانيين تسمية تطلق على الفرثيون نسبة إلى جدهم اشك بن اشكان، ويقال أنهم سمو بذلك نسبة إلى مكان سكناهم الأول وهو مدينة اساك (قوجان)، وربما كان اسم (الاشكانيين) هو الاسم الأول لهم وأنهم سمو به قبل أن يتسموا بالفرثيين، وشغلت دولتهم المدة 247ق.م-116م. محمد وصفي أبو مغلي، **إيران دراسة عامة**، البصرة، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، شعبة الدراسات الفارسية، سلسلة إيران والخليج العربي، العدد24، 1985م، ص120.
(lxxxviii) جواد علي، **المفصل**، ج2، ص13.
(lxxxix) منذر عبد الكريم البكر، **العرب والتجارة الدولية**، ص94؛ ميشيل غافيكوفسكي، **تدمر**، ص116 و119.
(xc) واثق الصالحي، **نشوء وتطور مملكة ميسان**، مجلة المورد، مجلد 15، عدد3، بغداد، 1986م، ص14؛ شوقي شعث، **طريق البخور والحرير**، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مجلد42، دمشق، 1996م، ص153.
(xci) شيلدن آرثر نودلمان، **ميسان**، ص459.
(xcii) ميشيل غافيكوفسكي، **تدمر**، ص116.
(xciii) ستاركي والمنجد، **تدمر عروس الصحراء**، ص31؛ ميشيل غافيكوفسكي، **تدمر**، ص119.
(xciv) فوزي زيادين، **تدمر البتراء البحر الأحمر وطريق الحرير**، مجلة الحوليات الأثرية العربية السورية، مجلد42، دمشق، 1996م، ص144.
(xcv) **دولة ميسان العربية**، مجلة المورد، مجلد15، عدد3، بغداد، 1986م، ص26.
(xcvi) الأُبلة هي الفدرة [الفردة] من التمر. الأهوازي، ابن السكيت، **ترتيب إصلاح المنطق**، رتبه وعلق عليه: محمد حسن بكائي، مؤسسة الطبع والنشر، إيران، 1412هـ، ص6.
(xcvii) منذر عبد الكريم البكر, **دولة ميسان العربية**, ص25؛ جواد مطر الموسوي، **ميسان دولة الأهوار في العراق القديم**، دراسات الندوة الخاصة بالأهوار العراقية، بغداد، 2004م، ص9.
(xcviii) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص27.
(xcix) شيلدن آرثر نودلمان، **ميسان**، ص460؛ منذر عبد الكريم البكر، **العرب والتجارة الدولية**، ص102.
(c) أديب أفندي لحود، **نيل الإرب في تاريخ العرب**، المطبعة السليمية، عمشيت، لبنان، 1914م، ص29.

(ci) أبرز وأقوى ملوك سلالة بابل الحادية عشر، آخر السلالات البابلية، أسسها (نابوبلاصر) في نحو سنة 626ق.م، وأبرز ملوكها الملك نبوخذنصر الثاني (604-562ق.م)، وسقطت هذه بيد الفرس الأخمينين في عام 539ق.م. للمزيد ينظر: حياة إبراهيم محمد، **نبوخذنصر الثاني (604-562ق.م)**، دار الشؤون الثقافية العامة، دار الحرية للطباعة، بغداد(1983م)، ص32 وما بعدها.

(cii) دي لاسي اوليري، **جزيرة العرب قبل البعثة**، وزارة الثقافة، عمان، 1990م، ص80.

(ciii) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص43.

(civ) رشيد احمد علي الناصري، **الإغريق تاريخهم وحضارتهم من حضارة كريت حتى قيام إمبراطورية الإسكندر**، ط2، دار النهضة العربية، بيروت، 1976م، ص514.

(cv) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص47.

(cvi) **The Periplus of Erythren Sea**, Travel and Trade Ocean, By Amerchant of the Firstcentury, Tcanslafted from the Greek and Am Moloted, Ch. 35, p.36.

(cvii) تأسست هذه المملكة في بلاد فارس على يد اردشير بن بابك بن ساسان في سنة 226م، وتمكنت هذه المملكة من فرض السيطرة على معظم أرجاء الشرق الأدنى القديم، واتخذت من طيسفون (المدائن حالياً) عاصمة لها، وكانت نهاية هذه المملكة في عام 651م على يد العرب المسلمون في أثناء فتحهم للعراق. آرثر كرستنسن، **إيران في عهد الساسانيين**، ترجمة: يحيى الخشاب، راجعه: عبد الوهاب عزام، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، 1957م، ص74.

(cviii) فيصل السامر، **الأصول التاريخية للحضارة العربية والإسلامية في الشرق الأقصى**، ط2، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1986م، ص11.

(cix) الدينوري، أبو حنيفة احمد بن دواد (ت282هـ/895م)، **الأخبار الطوال**، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، القاهرة، 1960م، ص64.

(cx) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص91.

(cxi) ابن رستة، أبو علي احمد بن عمر، **الأعلاق النفيسة**، طبع بريل، ليدن، 1891م، ص94.

(cxii) **العرب والملاحة**، ص104.

(cxiii) منذر عبد الكريم البكر، **العرب والتجارة الدولية**، ص58.

(cxiv) بليني الأكبر، **بلاد العرب من تاريخ بلينوس**، ترجمة: محمود شكري، مجلة المجمع العلمي العراقي، مجلد 3، بغداد، 1954م، ج1، ص129.

(cxv) وهي عملة رومانية. لطفي عبد الوهاب يحيى، **العرب في العصور القديمة**، مدخل حضاري في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار النهضة العربية، بيروت، 1978م، ص308.

(cxvi) بليني الأكبر، **بلاد العرب من تاريخ بلينوس**، ج1، ص129.

(cxvii) منذر عبد الكريم البكر، **العرب والتجارة الدولية**، ص92.

(cxviii) أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت346هـ/957م)، **مروج الذهب ومعادن الجوهر**، تحقيق: قاسم الشماعي الرقاعي، دار العلم، بيروت، 1989م، ج1، ص104.

(cxix) **العرب والملاحة**، ص104.

(cxx) الحموي، **معجم البلدان**، ج1، ص ص76-77.

(cxxi) الفرسخ: وحدة قياس المسافات وهي تساوي ثلاثة أميال. ابن منظور، أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم (ت711هـ/1312م)، **لسان العرب**، نشر أدب الحوزة، قم، (1405هـ)، ج3، ص44.

(cxxii) قدامة بن جعفر (ت327هـ/939م)، **نبذة من كتاب الخراج وصنعة الكتابة منشور في نهاية كتاب المسالك والممالك لابن خرداذبة**، مطبعة بريل، ليدن، 1889م، ص194.

(cxxiii) الطبري، محمد بن جرير (ت310هـ/922م)، **تاريخ الأمم والملوك**، دار الكتب العلمية، بيروت، 1407هـ، ج3، ص592.

(cxxiv) **المصدر نفسه**، ج3، ص594.

(cxxv) عبد الرحمن بن محمد بن خلدون الحضرمي المغربي (ت808هـ/1406م)، **تاريخ ابن خلدون المسمى (كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر)**، مؤسسة الأعلمي، بيروت، 1971م، ج2، ص103.

(cxxvi) ابن سلام، أبي عبيد القاسم بن سلام الهروي (ت224هـ/839م)، **غريب الحديث**، تحقيق: محمد عبد المعين خان، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثماني بحيدر آباد – الدكن، الهند، 1964م، ج4، ص166.

(cxxvii) أحمد بن علي (ت821هـ/1418م)، **صبح الأعشى في صناعة الإنشا**، تحقيق: د. علي يوسف الطويل، دار الفكر، دمشق، 1987م، ج4، ص339.

(cxxviii) **تاريخ الأمم والملوك**، ج1، ص333.

(cxxix) **المصدر نفسه**، ج3، ص92.

(cxxx) **الأخبار الطوال**، ص117.

(cxxxi) الطبري، **تاريخ الأمم والملوك**، ج3، ص ص92-93؛ جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص107.

(cxxxii) رضا جواد الهاشمي، **النشاط التجاري القديم في الخليج العربي**، مجلة المؤرخ العربي، العدد12، بغداد، 1980م، ص14.

(cxxxiii) شيلدن آرثر نودلمان، **ميسان**، ص457.

(cxxxiv) أرنولد ويلسون، **الخليج العربي**، ترجمة: عبد القادر يوسف، مكتبة الأمل، الكويت،(د.ت)، ص127.

(cxxxv) سامي سعيد الأحمد، **تاريخ الخليج العربي**، ص364.

(cxxxvi) سهيلة مرعي مرزوق الركابي، **الأبلة في العصور القديمة**، مجلة ديالى، العدد12، سنة (2002م)، ص47.
(cxxxvii) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص47.
(cxxxviii) منذر عبد الكريم البكر، **الجذور التاريخية لعروبة الأحواز**، مطبعة جامعة البصرة، 1981م، ص51.
(cxxxix) منذر عبد الكريم البكر، **دولة ميسان العربية**، ص ص25-26.
(cxl) واثق الصالحي، **نشوء وتطور مملكة ميسان**، ص12.
(cxli) شيلدن آرثر نودلمان، **ميسان**، ص ص447-448.
(cxlii) واثق الصالحي، **نشوء وتطور مملكة ميسان**، ص13.
(cxliii) منذر عبد الكريم البكر، **العرب والتجارة الدولية**، ص ص102-103؛ واثق الصالحي، **نشوء وتطور مملكة ميسان**، ص ص13-14.
(cxliv) المقدسي، شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أحمد(375هـ/986م)، **أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم**، ط2، مطبعة بريل، ليدن، 1906م، ص124.
(cxlv) أبو إسحاق إبراهيم بن محمد (ت341هـ/952م)، مسالك الممالك، تحقيق: محمد جابر عبد العال الحسني، مراجعة: محمد شفيق غربال، مطابع دار القلم، بيروت، 1961م، ص57.
(cxlvi) المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص124.
(cxlvii) الحموي، **معجم البلدان**، ج1، ص77.
(cxlviii) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص205.
(cxlix) ابن رسته, **الاعلاق**, ج7, ص104؛ منذر عبد الكريم البكر, **دولة ميسان العربية**, ص25.
(cl) الحموي، **معجم البلدان**، ج1، ص516.
(cli) حمزة الاصفهاني, أبو الحسن (ت360هـ/971م)، **تاريخ سني ملوك الأرض والأنبياء**، دار مكتبة الحياة، بيروت، (د.ت)، ص143؛ سهيلة مرعي، **الأبلة في العصور القديمة**، ص44.
(clii) منذر عبد الكريم البكر, **دولة ميسان العربية**, ص ص25-26.
(cliii) منذر عبد الكريم البكر، **العرب والتجارة الدولية**، ص103؛ واثق الصالحي، **نشوء وتطور مملكة ميسان**، ص14.
(cliv) منذر عبد الكريم البكر، **دولة ميسان العربية**، ص19.
(clv) شيلدن آرثر نودلمان، **ميسان**، ص432.
(clvi) وداد علي القزاز, **نقود تكشف دولة قديمة في تاريخ العراق القديم**, مجلة المسكوكات, عدد9, بغداد، 1977-1978م ، ج1, ص57.
(clvii) وداد علي القزاز, **نقود تكشف دولة**, ص58.
(clviii) محمد باقر الحسني, **نقود مملكة ميسان**، مجلة المورد، مجلد15، عدد3، بغداد، 1986م, ص33؛ البكر, **دولة ميسان**, ص33.
(clix) **المصدر نفسه**, ص33.
(clx) **المصدر نفسه**, ص33.
(clxi) طه باقر، **علاقات بلاد الرافدين**، ص135.
(clxii) البكر، **دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام**، ص414.
(clxiii) جورج رو، **العراق القديم**، ترجمة: حسين علوان حسين، بغداد، 1984م، ص121.
(clxiv) منذر عبد الكريم البكر، **العرب والتجارة الدولية**، ص103؛ واثق الصالحي، **نشوء وتطور مملكة ميسان**، ص14.
(clxv) محمد باقر الحسني، **نقود مملكة ميسان**، ص33.
(clxvi) ميشيل غافيكوفسكي، **تدمر**، ص118.
(clxvii) منذر عبد الكريم البكر، **العرب والتجارة الدولية**، ص94؛ محمد باقر الحسني، **نقود مملكة ميسان**، ص33.
(clxviii) مؤيد سعيد، **العراق خلال عصور الاحتلال (الاخميني، السلوقي، الفرتي، الساساني)**، من كتاب العراق في التاريخ، بغداد، 1983م، ص ص248-249.
(clxix) طه باقر، **مقدمة في تاريخ الحضارة القديمة**، دار البيان والتبيين، بغداد، 1977م، ج1، ص ص592-593.
(clxx) Cary, M., And Litt, M., A.D, **A History of the Greek Word, from 323 to 146B.C**, London, 1951, p.299.
(clxxi) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص44؛ منذر عبد الكريم البكر، **دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام**، ص399.
(clxxii) جواد علي، **المفصل**، ج2، ص18؛ البكر، **دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام**، ص398.
(clxxiii) Groom Nigel, "**Frankincense And Murrh**", Longman, London, 1981, 6, p. 95.
(clxxiv) البكري، **معجم ما استعجم**، ج4، ص1346.
(clxxv) **معجم البلدان**، ج5، ص393.
(clxxvi) القلقشندي، **صبح الأعشى**، ج1، ص468؛ ويذكر البكري أن في المشقر الذي هو أحد أسماء هجر يقام أحد أسواق العرب. **معجم ما استعجم**، ج4، ص1232.
(clxxvii) ابن الأثير، مجد الدين أبي السعادات المبارك بن محمد (ت606هـ/1210م)، **النهاية في غريب الحديث والأثر**، تحقيق: محمود محمد الطناحي، ط4، مؤسسة إسماعيليان، إيران، 1364ش، ج5، ص246.

(clxxviii) Groom, op, cit, p. 95.
(clxxix) جواد علي، **المفصل**، ج2، ص20.
(clxxx) Groom, op, cit, p. 98.
(clxxxi) جواد علي، **المفصل**، ج2، ص40.
(clxxxii) محمد عبد القادر بافقيه، **تاريخ اليمن القديم**، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1973م، ص190.
(clxxxiii) لطفي عبد الوهاب يحيى، **العرب في العصور القديمة**، ص328.
(clxxxiv) **المصدر نفسه**، ص326.
(clxxxv) برهان الدين دلو، **جزيرة العرب قبل الإسلام**، دار الفارابي، بيروت، 1989م، ص126؛ لطفي عبد الوهاب يحيى، **العرب في العصور القديمة**، ص318.
(clxxxvi) وهى ما بين الحجاز والشام، ودومة الجندل تقع على عشر مراحل من المدينة، وعشر من الكوفة، وثمان من دمشق، واثنتي عشرة من مصر. البكري، **معجم ما استعجم**، ج2، ص564؛ وأشار (الحموي) إلى أنها سميت دومة الجندل لان حصنها مبني بالجندل، وذكر أن دومة الجندل حصن وقرى بين الشام والمدينة قرب جبلي طئ كانت به بنو كنانة من كلب. معجم البلدان، ج2، ص487؛ وتسمى دومة الجندل في الوقت الحاضر الجوف، وكانت تسمى لدى الآشوريين (أدوماتو) وفي التوراة جاءت بلفظ (دومة) أما الجندل فهو الصخر، ودومة الجندل إحدى المحطات التجارية المهمة في شمال شبه جزيرة العرب، وملتقى للطرق التجارية المتجهة من جنوب غرب شبه الجزيرة العربية نحو الشمال الشرقي. عبد الرحمن الطيب الأنصاري، **لمحات عن بعض المدن القديمة في شمال غربي الجزيرة العربية**، مجلة الدارة، عدد1، الرياض، مارس1975م، ص82.
(clxxxvii) بصرى بالشام من أعمال دمشق، وهي قصبة كورة حوران. الحموي، **معجم البلدان**، ج1، ص441؛ وهي مشهورة عند العرب قديما وحديثا، ويقال لبصرى (إسكي شام)، كانت من أجل وأعظم المدن الواقعة شرقي الأردن، وكان بها أسواق رائجة، وتجارة واسعة. أديب أفندي لحود، **نيل الإرب**، ص37.
(clxxxviii) إحسان عباس، **تاريخ دولة الأنباط**، ص ص107-108.
(clxxxix) Wissmann, Gesehish, **Von Saba**, II, p. 29.
(cxc) صالح أحمد العلي، **الأنسجة في القرنين الأول والثاني**، مجلة الأبحاث، مجلد4، بغداد، 1961م، ص555.
(cxci) النووي، يحيى بن شرف (ت676هـ/1278م)، رياض الصالحين من كلام سيد المرسلين، مصر، 1983م، ص528.
(cxcii) ابن قيس، عبد الله بن محمد بن عبيد بن سفيان (ت281هـ/894م)، **قرى الضيف**، تحقيق: عبد الله حمد المنصور، مطبعة أضواء السلف، الرياض، 1997م، ج4، ص54؛ الأصفهاني، أبو الفرج علي بن الحسين (ت356هـ/967م)، **الأغاني**، دار الفكر، بيروت، 1955م، ج6، ص137؛ الأزراري، تقي الدين أبي بكر علي بن عبد الله الحموي (ت837هـ/1434م)، **خزانة الأدب**، تحقيق: عصام شعيتو، دار ومكتبة الهلال، بيروت، 1987م، ج2، ص348.
(cxciii) جواد علي، **المفصل**، ج2، ص20.
(cxciv) نيقولا زيادة، **تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربي مع المحيط الهندي**، مجلة دراسات الخليج العربي والجزيرة العربية، عدد 4، السنة الأولى، الكويت، 1975م، ص68.
(cxcv) أحمد عادل كمال، **الطريق إلى المدائن**، دار النفائس، بيروت، 1972م، ص131.
(cxcvi) اسم لدجلة البصرة. الحموي، **معجم البلدان**، ج2، ص442. وهو شط العرب حالياً.
(cxcvii) يوسف رزق الله غنيمة، **الحيرة المدينة والمملكة العربية**، ص ص91-92.
(cxcviii) سامي سعيد الأحمد، **تاريخ الخليج العربي من أقدم الأزمنة حتى التحرير العربي**، البصرة، 1985م، ص202.
(cxcix) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص33.
(cc) أنور عبد العليم، **الملاحة وعلوم البحار عند العرب**، سلسلة عالم المعرفة، الكويت، يناير 1979م، ص73.
(cci) فيليب حتي، **تاريخ العرب المطول**، ط4، دار الكتب، بيروت، 1965م، ج1، ص63.
(ccii) محمد أمين واصف، **جزيرة تيلوس وارادوس**، مجلة لغة العرب، السنة الرابعة، ج7، ص421.
(cciii) دي لاسي اوليري، **جزيرة العرب قبل البعثة**، ص75.
(cciv) الحموي، **معجم البلدان**، ج5، ص398.
(ccv) **المصدر نفسه**، ج4، ص478.
(ccvi) الهمداني، أبو بكر احمد بن محمد المعروف بابن الفقيه (ت290هـ/903م)، **مختصر البلدان**، مطبعة بريل، ليدن، 1885م، ص11.
(ccvii) عبد الجبار ناجي، **الطريق الملاحي بين العراق والهند والصين عند الرحالة والجغرافيين العرب**، مجلة دراسات تاريخية، بيت الحكمة، عدد 2، نيسان-حزيران، بغداد، 2000م، ص101.
(ccviii) قصبة بلاد مهره تقع إلى الجنوب من حضرموت وأرضها عبارة عن الساحل الممتد على بحر العرب بين اليمن وعمان وقد تضاف لعمان أحيانا فيقال (اشحر عمان). البستاني، ال**قاموس المحيط**، ج3، ص 77؛ وكانت الشحر تعرف في النقوش اليمنية (يمن الساحل). خالد باوزير، **موانئ ساحل حضرموت**، مطابع الشمال، عمان، 1996م، ص33؛ وسميت كذلك بالاسعاء نسبة إلى وادٍ بها يعرف بهذا الاسم. حسن صالح شهاب، **أضواء على تاريخ اليمن البحري**، المركز اليمني للأبحاث، دار العودة، صنعاء، 1981م، ص256.
(ccix) يقع هذا الميناء على ساحل بحر العرب في الطرف الجنوبي الشرقي منه، إلى الشرق من ميناء الشحر. حسن صالح شهاب، **أضواء على تاريخ اليمن البحري**، ص256؛ وهو ميناء مدينة ظفار والتي تعرف أيضاً بـ(ظفار الساحل)، واليها ينسب القسط وهو العود الذي يتبخر به وكانت قد اشتهرت به رغم أنها لم تنتجه وإنما كان يجلب إليها من الهند. الزبيدي، محب

الدين أبي الفيض السيد محمد مرتضى الحسيني الواسطي (ت1205هـ/1791م)، **تاج العروس من جواهر القاموس**، منشورات مكتبة الحياة، بيروت، (د.ت)، ج3، ص369.

(ccx) يقع على ساحل عمان الجنوبي عند ملتقى الطرق البحرية بين جنوب الجزيرة وشرقها، عرف هذا الميناء في المصادر الكلاسيكية بميناء (عمانا). جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص29.

(ccxi) دي لاسي اوليري، **جزيرة العرب قبل البعثة**، ص94.

(ccxii) علي محمد المياح ، **صلات العراق التجارية مع جنوب شرقي آسيا في العصور الإسلامية**، مجلة دراسات تاريخية، عدد 2، (نيسان-حزيران)، السنة2، بيت الحكمة، بغداد، 2000م، ص ص92-93؛ للمزيد عن السفن التي استخدمت في التجارة وأنواعها وتسميتها ينظر: عادل محي الدين الآلوسي، **تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري**، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1984م، ص ص93-106.

(ccxiii) رضا جواد الهاشمي، **التجارة**، ج2، ص ص202-203.

(ccxiv) **المصدر نفسه**، ج2، ص ص202-203.

(ccxv) **المصدر نفسه**، ج2، ص203.

(ccxvi) يوسف رزق الله، **الحيرة المدينة**، ص ص91-92.

(ccxvii) محمد حسن الزبيدي، **الحياة الاجتماعية والاقتصادية في القرن الأول الهجري**، المطبعة العالمية، القاهرة، 1970م، ص140.

(ccxviii) م. ح. كستر، **الحيرة ومكة وصلتهما بالقبائل العربية**، ترجمة: يحي الجبوري، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1976م، ص18.

(ccxix) الشابشتي، أبو الحسن علي بن محمد (ت 388هـ/998م)، **الديارات**، تحقيق: كوركيس عواد، بغداد، 1951م، ص155.

(ccxx) رضا جواد الهاشمي، **التجارة**، ج2، ص203.

(ccxxi) البلاذري، أحمد بن يحيى بن جابر (ت279هـ/892م)، **فتوح البلدان**، مطبعة لجنة البيان العربي، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1379هـ، ج1، ص175.

(ccxxii) ابن حوقل، محمد بن عبد الله النصيبي (ت367هـ/978م)، **صورة الأرض**، مطبعة بريل، ليدن، 1938م، ص215.

(ccxxiii) للمزيد ينظر: عبد المجيد محمد عبد الرحمن الحديثي، **نتائج تنقيبات منطقة الحيرة**، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1989م، ص ص115-129.

(ccxxiv) رضا جواد الهاشمي، **التجارة**، ج2، ص203.

(ccxxv) الأصفهاني، **الأغاني**، ج11، ص61.

(ccxxvi) غنيمة، الحيرة **المدينة والمملكة العربية** ، ص82.

(ccxxvii) الأصفهاني، **الأغاني**، ج14، ص135.

(ccxxviii) **المصدر نفسه**، ج4، ص225؛ الزبيدي، **تاج العروس**، ج3، ص166.

(ccxxix) البكري، **معجم ما استعجم**، ج2، ص596.

(ccxxx) للمزيد ينظر: عبد المجيد محمد عبد الرحمن الحديثي، **نتائج تنقيبات منطقة الحيرة**، ص ص150-153.

(ccxxxi) الحموي، **معجم البلدان**، ج2، ص328.

(ccxxxii) ابن منظور، **لسان العرب**، ج3، ص251.

(ccxxxiii) للمزيد ينظر: عبد المجيد محمد عبد الرحمن الحديثي، **نتائج تنقيبات منطقة الحيرة**، ص ص134-143.

(ccxxxiv) للمزيد ينظر: **المصدر نفسه**، ص ص146-149.

(ccxxxv) الأصفهاني، **الأغاني**، ج15، ص302.

(ccxxxvi) ابن منظور، **لسان العرب**، ج10، ص350.

(ccxxxvii) أمواق جمع موق، وهو نوع من الخفاف اشتهرت الحيرة بإنتاجه. ابن منظور، **لسان العرب**، ج10، ص350.

(ccxxxviii) يوسف رزق الله غنيمة، **الحيرة المدينة والمملكة العربية**، ص ص91-92.

(ccxxxix) فيليب حتي، **تاريخ سوريا ولبنان وفلسطين**، ترجمة: جورج حداد وعبد المنعم رافق، ط2، دار الثقافة، بيروت، 1958م، ج1، ص425.