

تطور خطوط الملاحة البحرية في جنوب غربي آسيا (بين الألفين الثالث والأول قبل الميلاد)



د/ مهيب غالب احمد كليب*

تمهيد

ساعد الموقع الجغرافي للجزيرة العربية على طريق التجارة الدولية، بين بلدان العالم القديم، في توفير مقومات نمو مراكزها الحضارية وازدهارها خلال العصور التاريخية القديمة بدءاً من نهاية العصر الحجري الحديث، وانتهاءً بعصر التدوين، أي عصر الكتابة. ففي شرقي الجزيرة العربية وعلى طول الساحل الغربي للخليج العربي توافرت المراسي الطبيعية والمرافئ المحمية، والمياه الصالحة للشرب (عيون، آبار الخ)، خاصة في مناطق مثل؛ جزيرة البحرين وأم النار وفيلكا وواحة الإصعاء. وفي جنوبي الجزيرة العربية وجنوب شرقيها توافرت كذلك المرافئ الملائمة للملاحة البحرية والتجارة الدولية (ميناء عدن وميناء قنأ وميناء خورروري وجزر عبد الكوري وغيرها على التوالي من الغرب إلى الشرق). وكان لتوافر المواد الأولية أن ساعد على التبادل التجاري بين أبناء هذه المنطقة وبين سكان وادي السند وكذلك سكان مناطق الهلال الخصيب (بلاد الرافدين وسورية) ومصر، الذين كانوا يحتاجون إلى المواد الأولية الضرورية والسلع الكمالية غير المتوافرة في بلادهم مثل؛ النحاس والمعادن والأحجار الكريمة واللؤلؤ والعقيق والأخشاب والعاج والقطن واللازورد، والبخور والتوابل وغير ذلك. وقد كان سكان دلمون ومجان وجزيرة أم النار وغيرها يزاولون التجارة إما عن طريق البر عبر

* قسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة نمر - اليمن

الهضبة الإيرانية أو عن طريق البحر عبر المياه القريبة من السواحل، " أو كما قال أحد الباحثين " عن طريق المساحلة" (خريطة رقم⁽¹⁾) [علاء الدين عبد المحسن شاهين، الخليج العربي : الموقع والأهمية- خلال العصر البرونزي 1450 - 1000 ق. م. " في مجلد المؤرخ العربي 1999، 71].

إن تتبع مراحل تطور الملاحة البحرية في منطقة جنوب غربي آسيا (جنوب الجزيرة العربية وشرقيها)، وإبراز دور العرب في الملاحة البحرية، متلازماً مع نشاطهم التجاري، خلال الحقبة الزمنية الممتدة بين الألفين الثالث والأول قبل الميلاد والتي لم تدرس بشكل واف. فقد نشرت دراسات عن هذا الموضوع بأشكال مختلفة، لكنها تفنقر إلى التحليل والشمولية بصورتها المنهجية والعميقة. صحيح أن جورج حوراني قد كتب عن الملاحة البحرية في المحيط الهندي بصورة عامة، لكن الصحيح أيضاً أنه لم يتمكن من استخدام المادة العلمية التي وردت في مؤلفه الذي أوردناه هنا في أكثر من موضع، بحيث يشعر القارئ من خلاله بحضور شخصية الباحث وإمكانية توظيفه للمادة العلمية بصورة ممتعة وشيقة. فضلاً عن ذلك فقد نشرت أعمال متقطعة وردت هنا وهناك، وبعبارة أخرى توجد لدينا مادة تاريخية لكنها بحاجة إلى تحليل ودراسة جيدة. أي أننا بحاجة إلى دراسة تاريخية تحليلية معمقة لتاريخ تطور الملاحة البحرية حول جزيرة العرب ومساهمة العرب في ذلك. فضلاً عن مساهمتهم في صناعة السفن (وإن بصورة مقتضبة) وفي تطور التجارة الدولية، خلال الحقبة الزمنية التي حددها البحث، وسنحاول في هذه الدراسة على قلة صفحاتها أن نتجز جزءاً من هذه المهمة. على أننا ربما نوسع هذا الإطار الزمني قليلاً إلى الوراء أو إلى الأمام، إذا كان ذلك ضرورياً.

لمحة سريعة عن المراكب العربية:

اشتهر العرب في جنوبي الجزيرة العربية و شرقيها ببناء القوارب البحرية منذ القدم، فقد صنعوها إما من الجلود أو من لحاء الأشجار وجذوعها، فضلاً عن صناعة القوارب من قصب 'الجرع' وسعف النخيل. ويوجد من يزعم إنه لم تتوفر للعرب فرص الإبحار في مياه بحر الخليج العربي والبحر العربي، ناهيك عن مياه المحيط الهندي، وأنهم كانوا تجار قوافل برية نيس إلا. فالعرب الجنوبيون، مثل غيرهم من الشعوب التي تعيش على شواطئ البحار كانوا قد بدؤوا حياتهم بالمطيل والأطواف والأرماث وزوارق من

الجلد، لكنهم انتقلوا في ما بعد إلى بناء القوارب [حسن صالح شهاب، 1977، 258 ؛ كذلك: مكغريل، 1985، 118-122، في كتاب البحر والتاريخ سلسلة عالم المعرفة أبريل 2005].

والواقع أن ركوب البحر كانت إحدى المهن التي عمل بها معظم العرب الذين سكنوا السواحل البحرية، وكان أولئك البحارة يجلبون من الهند كل ما تحتاجه ليس فقط بلاد العرب في جنوبي الجزيرة العربية وشرقها، ولكن ما تحتاجه تلك المناطق العربية البعيدة مثل بلاد الرافدين وبلاد الشام ومصر. فضلاً عما تحتاجه مناطق حوض البحر المتوسط الغربية. إذ اشتهر العرب الجنوبيون ببناء السفن البحرية من أخشاب كانت تنتج محلياً. يقول ابن جبير - وهذا رد على من ينكر أن بلاد العرب الجنوبية لم تنتج الأخشاب في ذلك الوقت - ؛ إن خشب بناء السفن في عذاب كان يجلب من الهند واليمن [ابن جبير، 1986، 41-42]، ويؤكد نزيه مؤيد العظم في كتابه ' رحلة في بلاد العرب السعيدة ' وعلى شاطئ البحر رأيت النجارين يعملون طيلة النهار في بناء المراكب الشراعية. ويجلبون الخشب لبناء هذه المراكب في (آس) وغيرها من الأصقاع اليمنية المشهورة بأحراجها الكبيرة [نزيه مؤيد العظم، ج1، ط2، 1985]. ومثلما استخدموا الحبال المصنعة من ليف النخيل في شد جذوع الرمث بعضها إلى بعض استعمالها، كذلك، في خياطة جوانب القارب (وهي صناعة استخدمتها كافة الشعوب التي قطنت السواحل البحرية) والأضلاع التي تسند قاع القارب [شهاب، 258]، وهي مرحلة زمنية انتهت بظهور مسامير الحديد وشيوع استخدامها.

وفي المقابل ترى الإنسان العربي في منطقة الخليج يبني زوارق بلغ طول الواحد منها نحواً من عشرة أقدام. وكانت تبني من سعف النخيل، وليس من الخشب، يركب فيها شخص وأحياناً شخصان. و كان يوضع لتلك الزوارق مقدمة ومؤخرة، ويطلق عليها اسم ' هوا يريه ' [Dickson, H. R. P., The Arab of the Desert, p. 480 نقلًا عن شهاب، في ص. 262]، فضلاً عن ذلك بنيت زوارق من القصب. وقد أكدت البعثة الأثرية الكويتية- السلوفاكية المشتركة خلال حفرياتها في موقع ' الخضراء ' ؛ أنه تم العثور على قطعة قار تحمل ختماً مع ' علامات حبل سفينة، وربما كان الغرض من ذلك الختم هو

ختم الحاويات، كما تحمل قطعة القار آثار قصب على أحد جانبيها وآثار قشريات بحرية على الجانب الآخر. وهو دليل على صناعة السفن من القصب ومجهزة بمادة سوداء لتكون مانعة لتسرب المياه [أنظر: مجلة الكويت، العدد 284، الصادر في يونيو 2007].

وأشارت المصادر السومرية إلى ' إن أول ذكر لدلمون في النصوص المسمارية كان في نص لأورنانشة مؤسس سلالة لكش الأولى والذي ذكر أن سفن دلمون كانت تنقل له الأخشاب كجزية من بلاد أجنبية، مما يدل على تملك دلمون لسفن لايد وأنها كانت كثيرة قادرة على السير في أعالي البحار' [محمود شاكر، ج1، 2003، 31].

وتذكر كذلك معلومات من عهد سرجون الأكادي (النصف الثاني من الألف الثالث قبل الميلاد)، حول علاقات هذا الملك بدلمون وملوها (ملوخوا)، واللتين كانتا تمدانه بالمواد الخام [نفسه]. وقد كانت تلك الزوارق تشبه إلى حد كبير الزوارق المصنوعة من نبات البردي التي كان يستعملها المصريون القدماء قبل ذلك بوقت طويل، واستعملها كذلك الأبحاش في بحيرة تانا [National Geographic Magazine, April 1965, Washington,]. على أن جوانب القوارب كان يتم تقويتها من ألواح كانت تشق من جنوع أشجار خاصة كانت تنمو في الأحراج الجنوبية الغربية لبلاد العرب (أي في السهل التهامي). فقد أشار الدكتور جواد علي إلى أنه كان على أصحاب معامل السفن العرب استيراد الخشب القوي الصالح لبناء السفن من الخارج أو شراء السفن الجاهزة من الأسواق الخارجية وفي كلتا الحالتين يتكلف المشتغلون بالتجارة البحرية تكلفاً باهظاً ويكونون عالية في قوتهم وفي أعمالهم على الخارج [جواد علي، المفضل، 7، 256]. ومن المراكب العربية القديمة، والتي استمرت حتى وقت قريب (البطيل) و (البقرة)، وهما من المراكب المعروفة جيداً في منطقة الخليج العربي. ولكل منهما على مؤخرته تمثال لرأس حصان. يختلف البطيل عن البقرة بطرف مقدمته الذي كان يشبه الكمان، ومن ثم بذنب في مؤخرته. وتشير بعض الروايات أن البطيل كان قد استخدم في معارك بحرية كثيرة [Dickson, 479]. وتورد إشارات كثيرة في القرآن الكريم وفي بعض المعاجم العربية عن البحر ووسائل ركوبه، باسم " اليم" [في سورة طه: الآيات 39، 78، 92، وفي سورة القصص: الآية 7؛ وفي سورة الأعراف، 135]. والفلك إشارة إلى سفينة نوح عليه

السلام، والفلك التي تجري في البحري [سورة البقرة، 164]. وذكرت كذلك السفينة [سورة الكهف، 72، 80؛ كذلك: سورة العنكبوت، 15]، وفي المعاجم العربية يتكرر ذكر السفن والمراكب والسواحل والشواطئ إلخ [تاج العروس، 1، 2، 5، 7، 10، وغيره من المعاجم]. الأمر الذي يعني أن العرب وإن لم يكونوا جميعهم على علم بالبحر وركوبه ففي الأقل عرب السواحل يعرفون بصورة جيدة البحر وكيفية التعامل معه.

الملاحة البحرية خلال الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد:

عمل عرب الجزيرة العربية في التجارة البحرية منذ العصور السحيقة، وتاجروا مع جهات مختلفة، سواءً في حوض المحيط الهندي أو في بلاد الشام والعراق وحوض البحر المتوسط. إذ تحدثنا الكثير من المصادر والأدبيات حول النشاط البحري للعرب والمتعلق بالملاحة البحرية وكذلك بالتجارة. إذ تمتلك الجزيرة العربية سواحل طويلة تحيط بها من ثلاث جهات، أما حدها الشمالي فهو أرض تتصل بالعراق وبلاد الشام. وقد عرف أهل السواحل البحر وعركوه، وعملوا على استغلال ثرواته قدر طاقتهم، وتعاملوا مع أهل السفن الذين كانوا يقصدونها من مسافات بعيدة، وركب جمع منهم السفن للتجار مع السواحل المقابلة [جواد علي، المفضل، 7، 244]. إلا أننا لا نستطيع أن نحدد بالضبط متى بدأت صلة سواحل بلاد العرب الجنوبية والشرقية بسواحل الهند الغربية. على الرغم من أنه توجد آراء تقول إنها ربما بدأت في الوقت الذي بدأت فيه العلاقة التجارية بين السومريين وسكان وادي السند [حسن صالح شهاب، 1977، 128]. وبعبارة أخرى فقد بدأت العلاقة بين سواحل بلاد العرب مع الساحل الهندي في الوقت الذي بدت المدن السومرية بحاجة للسلع القادمة من شبه القارة الهندية، مثل الأخشاب والعقيق واللازورد وغيرها. لذلك أكدت بعض الأدبيات العربية على أن النشاط التجاري بين الهند وسواحل بلاد العرب وجنوبي العراق يعود إلى الألف الثالث قبل الميلاد. إذ أقامت جاليات هندية على سواحل الخليج المختلفة في عمان والبصرة وديلمون وغيرها، وفي المقابل أقامت جاليات عربية في مناطق متفرقة من مكرانة و هندوستان [المفضل، 256].

أكدت الأبحاث الأثرية منذ بداية خمسينيات القرن الماضي، التي أجرتها بعثات أوروبية مختلفة؛ في البحرين وفي شبه جزيرة قطر وجزيرة فيلكا وشمال شرقي عمان وفي جزيرة أم النار/ في دبي على أن البحرين (دلمون) هي المنطقة المقدسة لدى

السعودية- آثار المنطقة الشرقية، 5، 2003، 214]. وتشير بعض النصوص السومرية إلى أن دلمون كانت تتمتع بقدسية خاصة. إذ رويت عنها الأساطير الدينية وفاضت، وعبدت فيها الآلهة، مثل بقية مدن بلاد ما بين النهرين. وإن أسطورة انكيدو وتنجرسى، وملحمة جلجامش، فضلاً عن أسطورة الحياة تؤكد بأن اتصالاً طبيعياً كان قائماً بين بلاد الرافدين ومناطق الخليج العربي ومنها دلمون[انظر: الكسندر نيميروفسكي، حكايا العالم القديم، 2006، 47-64]. وجاءت في موسوعة الخليج العربي الفقرة الآتية: "كانت دلمون مشهورة عند السومريين ونعتتها أساطيرهم بالطهر والنقاء وتحذت أسطورة أنكي ونخو وزاك عن علاقة أنكي بها وكونها أرض سلام وأمان وصحة ومياه وافرة، وتتحدث الأسطورة عن اتصال أنكي بزوجه في دلمون، ومن ثم أمره الإله أوتوا(الشمس) أن يملأ الجزيرة بالماء العذب فكان له ما أراد فتحولت دلمون إلى جنة خضراء مليئة بالحقول. فالجنة السومرية حسب هذه الأسطورة كانت في دلمون"[محمود شاكر، ج1، 2003، 30]. ومن خلال ما ذكرته الأسطورة السومرية عن نبتة الخلود التي أخبر بها أوتانا بشتيم جلجامش، فلربما كان المقصود بتلك النبتة هي نبتة اللؤلؤ التي تتوافر بكثرة في دلمون. وتطلق أسطورة الطوفان السومرية على دلمون اسم أرض العبور.. [نفسه، 31]. وأشارت نتائج الأبحاث الأثرية التي أجرتها بعثة كويتية سلوفاكية مشتركة بداية العام 2007 في جزيرة فيلكا أن الموقع الذي تمت الحفريات فيه (موقع الخضر)، كان ممتلئاً " بالصدف والفخار الأحمر وأحجار المباني المبعثرة التي تشكل دليلاً على حضارة دلمون". وقد تطورت تلك الحضارة بفضل الموقع الممتاز على طرق التجارة البحرية، الذي كانت تتمتع به دلمون والتي تربط بلاد ما بين النهرين بحضارة وادي السند، ولتصبح بذلك أحد أكبر المراكز التجارية في العالم القديم. وكانت البحرين مركزاً لثقافة دلمون. على أنها مع أوائل الألفية الثانية امتدت تلك الحضارة إلى مناطق شمالي الخليج العربي بما فيها جزيرة فيلكا" [انظر: مجلة الكويت العدد284، الصادر في يونيو 2007]. وتم العثور كذلك في نفس موقع الخضر على أدوات وأواني فخارية وجرار وأشياء أخرى من النحاس واللؤلؤ والخرز وعدد كبير من الأختام الدلمونية [نفسه].

إن اكتشافات علم الآثار الجديدة في أية منطقة من العالم تضيف معلومات جديدة أكثر وضوحاً على تاريخ هذه المنطقة أو تلك، ومن ثم سيترك أثره دون شك على مجمل الدراسات التاريخية والحضارية. وبعبارة أخرى فإن حدود معرفتنا بالماضي تكون رهينة بما يتم الكشف عنه في أثناء القيام بالحفريات الأثرية ومن ثم فإن ما هو معروف اليوم من تفاصيل أمور عدة يمكن أن يكون غير ذلك غداً بسبب الاكتشافات الجديدة وهكذا [نيقولا زيادة، 1984 / 2 / 259]. وبسبب الموقع الجغرافي الهام الذي تحتله أرض الجزيرة العربية، فقد شككت على الدوام في أراضيها أو في طرقها الساحلية نقاط الاجتياز الأساسية بين مراكز الحضارات القديمة. فقد نال الخليج العربي شهرة كبيرة منذ الألف الثالث قبل الميلاد بسبب قدرته على استيعاب خطوط المواصلات البحرية القديمة [رضا جواد الهاشمي، 1981، 20]. وكانت مهنة التجارة البحرية في هذه المنطقة من العالم القديم، خاصة بسكان السواحل المحيطة بها؛ في بلاد العرب الجنوبية والشرقية، وسواحل الهند. مثلما كانت مهنة التجارة البحرية في الجانب الآخر من بلاد العرب (أي في مناطق حوض البحر المتوسط) محصورة بأيدي الفينيقيين والمصريين والإغريق.

ترافقت معرفة خطوط الملاحة البحرية حول الجزيرة العربية من ناحية الشرق وساحل الخليج العربي مع استيطان مجاميع مهاجرة من بلاد ما بين النهرين شرقي الجزيرة العربية. الأمر الذي يعني أن الإبحار من هناك إلى هذه المنطقة كان قد تم بعد معرفتها بصورة مقبولة. على أنه يجب ألا يغيب عن البال أن البحارة الدلمونيين كانوا قد سافروا خلال حقبة جمدة نصر إلى مناطق بعيدة، وسلكوا دروباً محفوفة بالمخاطر، ومن ثم حصلوا على معلومات غير قليلة عن أماكن ومحطات تجارية بحرية محددة. إن التجارة البحرية بين مناطق السند ووادي الرافدين قديمة العهد... فقد حملت السفن من الهند الأخشاب والعقيق الأحمر والقطن واللآزورد [تذكر النصوص المسمارية إن اللآزورد يستورد من ميلوها، على الرغم من إنه لا يمكن العثور عليه إلا في القسم الغربي من بلاد الهند " في أفغانستان". وهذا ما يرجح كون ميلوها (أو ملوخوا) تطابق مراكز حضارة السند القديمة. وتشير بعض المعلومات التاريخية القديمة إلى أن الملوك الكاشيين (أو الكاشيين) كانوا قد أكثروا من إرسال اللآزورد إلى فراعنة مصر. قارن رضا الهاشمي،

59؛ كذلك: محمود شاكر، 35-36]. وكانت موانئ الخليج العربي؛ هي المحطات التي ترسو فيها السفن، فضلاً عن أن البحارة كانوا يأخذون هناك قسطاً من الراحة قبل مواصلة تنقلاتهم بين المنطقتين.. وبالذات إذا ما علمنا أن السفن كانت تتحاشى الإبحار في عرض البحر، أي أنها كانت تلزم الإبحار بمحاذاة الشواطئ من سواحل بلاد العرب حتى الهند والعودة [قارن؛ الهاشمي، 24]. يصف بليني ساحل الخليج العربي المتاخم لأراضي الجزيرة العربية الشرقية، وهو الساحل الذي كانت تحاذيه الرحلات البحرية دائماً، ويذكر في ذلك جزيرة إيكاروس (فيلكا) ومدينة جرهاء ويؤكد أن منطقة الخليج تشتهر بلؤلؤها الفائق. ويقول إن سبب إطلاق لفظة سعيدة على قسم من أراضي العرب إنما مرجعه إلى اللؤلؤ الذي يأتي من بحر العرب (نكرنا ذلك سابقاً عند الحديث عن الأسطورة السومرية) [Pliny, Natural History ; Loeb Classical Library, London, 100- 41, BK. X11, 1967]. وبعبارة أخرى فقد تمكن البحارة الديلمونيون في تلك الحقبة الزمنية (الألف الثالث قبل الميلاد) على الخروج إلى ما وراء الخليج العربي وأقاموا علاقات تجارية مع ميلوها، الواقعة إلى الشمال الغربي من ساحل هندوستان. ومن هناك نقلوا الأخشاب والقطن والعقيق واللآزورد ومختلف منتجات حضارة الهراية [Гуляев В. И. Послесловие к кн. Дж. Бибби В поисках Дильмуна, с. 361-363; Бонгард-Левин Г. М., Ильин Г. Ф. Древняя Индия. М., 1969, с. 103].

وفي اعتقادنا إن سفن دلمون التجارية كانت قد تمكنت من عبور مضيق هرمز عند أضيق مكان فيه، وواصلت خطها الملاحي بالقرب من ساحل بلوجستان الجنوبي. على أن اللقى الأثرية للحضارة الهرايبانية (Harappa) في البحرين وفي واحة البريمي، فضلاً عن معطيات أخرى كانت قد أكدت على التلاقي الحضاري بين الحضارتين الهندية وحضارة جنوب غربي آسيا. ومن ثم سعيهما إلى وضع التبادل التجاري والثقافي على أرضية ثابتة وطويل الأمد. فبالى الغرب من مركز حضارة الهراية، مازالت آثار المخافر الأمامية التي اشتهرت بها هذه الحضارة، والتي كانت عبارة عن مراسي للسفن القادمة إلى هناك، حتى اليوم واضحة على ساحل بلوجستان ومكرانة (عند مصب وادي نهر دست) [Гордон Чайлд, Древний Восток в свете новых раскопок,

M. ,1956, c. 302; Г. М. Бонгард- Левин, Древняя Индия, с. 92; см. Также Щетенко А. Я. К вопросу об абсолютной хронологии хараппиской культуры.-" Археология Старого и Нового света" , [M, , 1966, c. 176-177. لقد كان البحارة الدلمونيون ماهرين من الدرجة الأولى، فقد أظهرت النصوص المكتشفة في موقع أبلال (تل مردوخ قرب حلب في شمال سورية) استعمال السكان فيها لوزن المانا (المن) الدلموني في معاملاتهم. وهو ما يدل على قوة العلاقة بين المنطقتين [محمود شاكر، 32].

وفيما يخص الساحل الشرقي للخليج فقد كتب كرسطن نيبور في سنة 1761 ما يلي: " أخطأ جغرافيوننا عندما صوروا لنا بأن الإمبراطورية الفارسية تسيطر على جزء من الجزيرة العربية، في حين أن الوضع على النقيض من ذلك فإن العرب يسيطرون على جميع الإمارات المطلة على حوض الخليج الفارسي من أعلى الخليج وحتى أسفل المضيق". إن " المستعمرات القائمة على الأطراف الفارسية وحتى أطراف الجزيرة العربية في حوض الخليج الفارسي، أي لا نعلم بالتحديد متى نشأت، خصوصاً كونها منفصلة عن فارس وتستخدم نفس اللغة ما عدا بعض التقاليد والعادات، كونهم من سكان الجزيرة العربية. لذلك توجب أن ألحق مختصراً عنهم [رحلة نيبور 1761، ترجمة وتقديم: جلال بن خالد الهارون الأنصاري، 2006]. هذا ولا نستطيع تحديد الوقت الذي أنشأ فيه العرب هذه المستعمرات على تلك الساحل. ولربما كانت تلك المستعمرات قد بنيت في عصور ملك فارس الأول [نفسه. ؛ وكذلك: جاكلين بيرين، 166]. ولم يكتف نيبور بذكر تلك المستوطنات بل حاول أن يصف المساحة التي شغلتها القبائل العربية في الساحل الشرقي للخليج العربي. وفي ذلك كتب يقول: " وأكبر العشائر العربية هناك عشيرة (الهولة)، وتمتد الأراضي التي تملكها من بندر عباس إلى رأس بردستان. وتملك جميع الموانئ الواقعة في هذا القسم من الساحل الفارسي. فضلاً عن ذلك توجد عشائر عربية أخرى، مثل عشيرة بني كعب العربية التي تقطن في أبي شهر. على أن عرب تلك المناطق (المستوطنات) لا يعيشون على الزراعة أو الرعي بل على التجارة [بيرين، 168- 169]. وأخيراً يذكر نيبور أن الفرس الذين كانوا يعيشون في المنطقة الواقعة بين بو شهر وبردستان فإنهم قد عملوا بالزراعة [نفسه].

ومع نهاية الألف الثالث وبداية الألف الثاني قبل الميلاد بدأ وكان الشواهد المادية لعلاقات بلاد الرافدين مع جنوب شرقي الجزيرة العربية وشمال غربي الهند، بدأت تختفي، إلا إن المصادر الكتابية المسمارية (الاسفينية) استمرت، تشير إلى الإبحار سواءً إلى مجان أو إلى ميلوها ليس فقط خلال الألف الثاني ولكن حتى منتصف الألف الأول قبل الميلاد. على أنه وفي إشارات عدة نلاحظ ليس فقط ذكراً للمناطق المشار إليها هنا (في جنوب شرقي الجزيرة العربية وهندوستان) ولكنها قد أدخلت ضمنها إشارات لمصر وبلاد النوبة] *О ройнах Маган и Мелукка и истории переноса этих названий на Египт и Куш см. А. Лео Оппенхейм, Древняя Месопатамия, Портрет погибшей цивилизации, М., 1980, Указатель, под словом "Магон" и "Мелукка", с. 404. وفي هذه الحقبة الزمنية (أي من منتصف القرن الثالث قبل الميلاد) اتخذت مصر عدة خطوات لمعرفة طرق الملاحة البحرية حول الشواطئ الشمالية الشرقية لأفريقيا، انتهت بتأسيس خط ملاحى يمتد من مصر وعلى طول البحر الأحمر. وفي تتبع منطقي للسياسات التي كان يتبناها الفراعنة في مصر، فقد أرسلت الملكة حتشبسوت، في منتصف الألف الثاني قبل الميلاد، أكبر بعثة تجارية بحرية وصلت، على ما يبدو، إلى شمال الصومال أي إلى بلاد بونت] *См. Кобищанов Ю. М., На заре цивилизации. Африка* [*в древнейшем мире. М., 1980, с.44 слл. كذلك: احمد أرحيم هبو، 3، 1995، 126، 201.*]*

ومن المحتمل أنه مع نهاية الألف الثاني قبل الميلاد كان القسم الشمالي من البحر المتوسط يعج بالسفن الفينيقية. وفي القرن العاشر قبل الميلاد - تقريباً - كان الفينيقيون قد وصلوا إلى بلاد أوفير، وهي المنطقة التي كانوا يجلبون منها سلعاً تجد إقبالا شديداً وذات قيمة عالية في أسواق حوض البحر المتوسط. على الرغم من أننا لا نعرف مكان أوفير بالضبط؛ هل هي في جنوبي الجزيرة العربية أم في الصومال أم في غرب الهند] *См. : Шифман И. Ш. Из истории стран Красноморского бассейна / по материалам библейской традиции/ - " Мероэ" , [вып. 3, М., 1985, с. 253-256]. وخلال الألف الثاني قبل الميلاد أصيبت حركة التجارة العالمية بنوع من التدهور، المرتبط بالجزء الشرقي من منطقة الجزيرة العربية (*

وربما ارتبط الجفاف بالمنطقة كلها)، بسبب موجة الجفاف التي عمت مناطق العالم القديم. " وقد صاحب هذه التغيرات انهيار المراكز الحضارية في بلاد الرافدين". على أن هذه الحقبة التاريخية قد شهدت ازدهار مراكز حضارية محلية " عرفت بحضارة دلمون (2400-500 قبل الميلاد). وقد ارتبطت موانئ المنطقة الشرقية الرئيسة بالحضارة الدلمونية ودخلت تحت تأثيرها الحضاري والتجاري [المملكة العربية السعودية، آثار المنطقة الشرقية، 2003، 5، 80].

وقد شهدت منطقة الشرق الأدنى القديم (الجزيرة العربية وبلاد الشام ومصر) خلال الحقبة الزمنية الممتدة من منتصف الألف الثاني وحتى بداية الألف الأول قبل الميلاد تغيرات عديدة، تمثلت بظهور قوى حضارية جديدة، كان لها تأثيراتها على كل المنطقة. فمن ناحية ظهرت بعض المراكز الحضارية في جنوبي الجزيرة العربية وشمالها الغربي وتطورت، ومن ناحية أخرى فقد تسيدت الإمبراطورية المصرية، ووصلت إلى أقصى اتساع جغرافي لها؛ فوصلت جنوباً حتى منطقة الشلال الرابع وشمالاً شملت المناطق التي تسيطر عليها بلاد الشام كاملة وجزء كبيراً من أراضي الإمبراطورية الحورية- الميثاقية شمالي بلاد الرافدين وجنوبي الأناضول [محمد حرب فرزات وعيد مرعي، 1990، 159-160، 172]. ومما يرتبط بهذه الحقبة الزمنية - أخيراً - معرفة سكان الجزيرة العربية والخليج العربي، طرق استئناس الجمل، الذي يقول بعض الباحثين إن ذلك حدث في منتصف الألف الثاني قبل الميلاد [علاء الدين شاهين، 73]، ويقول آخرون إن ذلك قد تم عند ملتقى الألفين الثاني والأول قبل الميلاد [مايكل تويلن، الجوبة، 1984، 1985، 16-2، 83، كذلك: B. История Древнего Востока. Под редакцией B. И. Кузница, Москва 1988, 230-241، 1988، عيد العزيز صالح، 1988، 27]. ونحن نتفق مع رأي بعثة بنسلفانيا الأمريكية التي نقتب عن الآثار في الجوبة في اليمن خلال الأعوام 1983-1985 [مهيبوب غالب احمد، 2003، 34]. وبالمناسبة فقد لعب الجمل دوراً كبيراً في ازدهار طرق التجارة البرية خلال حقبة زمنية امتدت نحو ألف عام (على طول الألف الأول قبل الميلاد)، وأظهر قدرة كبيرة على تحمل العطش ومشاق السفر لآلاف الكيلومترات، وبمساعدة الجمل شقت الصحراء العربية جيئة وذهاباً

في خط عرف باسم 'طريق البخور' [محمد السيد غلاب، 1984، 189؛ كذلك: صبحي أنور رشيد، 2، 1984، 387-389؛ كذلك: عبد العزيز صالح، نفسه]. عند ملتقى الألفين الثاني والأول قبل الميلاد، كادت المعلومات عن الملاحة البحرية أن تختفي نظراً للتطورات التي شهدتها مناطق العالم القديم، والمتمثلة بانتهاء النشاط التجاري الفينيقي ونزوح قسم كبير منهم إلى شمالي أفريقيا بسبب السيطرة العسكرية الآشورية على منطقة الهلال الخصيب كله. تلا ذلك حدوث صراعات عسكرية نشطة في بلاد الرافدين والهلال الخصيب بين قوى مختلفة. ومن بعد ملوك آشور، سيطرت الدولة الفارسية على المنطقة بكاملها.

تطور دراسة خطوط الملاحة البحرية حول الجزيرة العربية خلال الألف الأول قبل الميلاد، ازدهار التجارة الدولية

ذكرت بعض الأدبيات الغربية أن دار الأكبر كان يطمح إلى أن يصنع من بلاد فارس دولة ذات قوة بحرية عظيمة، وأن يجعل الشاطئ الفارسي مساهماً نشطاً في التجارة الدولية المطردة بين الهند وعالم البحر المتوسط. ونظم في سبيل ذلك الغرض بعض الأعمال البحرية الرائعة - كما سنرى لاحقاً-، إلا أن الصحراء قد لعبت - كما يبدو- دوراً سلبياً في طريق تنفيذ ذلك الطموح [جيمس هنري بريستد، انتصار الحضارة، ط1 1955، 275]. ومن هنا اهتمت فارس فيما بعد بالطرق البرية لتتم عملية انسياب البريد بين مختلف أجزاء الإمبراطورية بسهولة، إلى درجة أن البريد الذي كان يربط فارس باليمن (كمثال)، في أثناء الحكم الفارسي لها كان يصل براً والعكس. الأمر الذي أضطر كسرى أن يدفع مكوس (إن جاز التعبير) ورشاوى لمختلف القبائل العربية التي كان يمر في أراضيها [شهاب، 132].

بعبارة أخرى عندما سيطرت الإمبراطورية الفارسية على الشرق القديم؛ فقد وحدت آسيا الغربية كلها ومصر وامتدت تلك السيطرة إلى الهند وآسيا الوسطى، في منتصف الألف الأول قبل الميلاد، وربطت فارس بالهند ومصر بالطرق البحرية والبرية. ولتحقيق هذا الهدف أسكن يونانيين له في مستوطنات على ساحل الخليج العربي منها أمبي [محمود شاكر، 44]، وتم توحيد وحدات الوزن والقياس وصك عملات ذهبية وفضية لكل الأقاليم. وتم استكمال شق قناة تربط بين النيل والبحر الأحمر. ونتيجة لذلك تطورت التجارة بشكل ملحوظ، وفتحت آفاق جديدة للتطور الاقتصادي. ' لقد تجاوز حجم التجارة

في القرنين السادس والخامس قبل الميلاد أي مقدار عرفته في ما سبق منطقة الشرق القديم. غير أن أهم ما تميزت به التجارة هو أنها كانت تركز بالأساس على المنتجات العادية المستخدمة في الحياة اليومية، وعلى الأدوات المنزلية والملبوسات الرخيصة وذلك عكس الفترات السابقة لها التي ركزت على السلع الكمالية. ومن هنا فقد اتجه تطور الصناعة لخدمة كل طبقات المجتمع في الإمبراطورية [R. Ghirshman, Iran (London: .. , 1954) , pp. 181-188.] وكانت التجارة مع أقاليم الهند والجزيرة العربية واليونان أوسع بكثير من ذي قبل [Mikhail Ivanovich Rostovtsev, The Social and Economic History of Hellenistic World, 3 vols. (Oxford: Clarendon Press, 1941) , vol. 1 , pp. 83- 90.]

وفي المقابل فقد كان لدخول الاسكندر الأكبر إلى الشرق ، وسيطرته على مناطق حوض البحر المتوسط والشرق الأدنى القديم أن جلب معه الفن والفكر والتقنيات اليونانية الأرفع التي لا مثيل لها إلى قلب الشرق الأوسط. فتم بناء منارات المدن إما على يده أو على أيدي خلفائه؛ من الإسكندرية في مصر إلى الإسكندرية- آريون في أفغانستان والتي تعرف اليوم باسم " هراه " ، ومن أنطاكية في سورية إلى أنطاكية الفارسية على الخليج. وظلت أنطاكية " الفارسية" طيلة تاريخها اللاحق نقطة ارتكاز لتجارة السنوقيين ومصالحهم في منطقة الخليج العربي [محمود شاكر، 48]. وفي كل الأحوال فقد شهد المجال الاقتصادي خلال العصر الهيلينستي تطورين مهمين؛ الأول: تطور موارد الشرقيين؛ الأدنى والأوسط على نحو أكثر رشادة وكثافة من أي وقت مضى، والثاني: " إن حجم التجارة الدولية ومداهما بين مختلف أجزاء العالم القديم قد اتسعا على نحو كبير" [شارل عيساوي، 1991، 61]. وقد كان اقتصاد مصر أكثر تطوراً بفضل الإدارة الفعالة التي خططت وأدارت ذلك الاقتصاد. وبدأ أن الأمر نفسه- وإن بدرجة أقل- في منطقة الهلال الخصيب (سورية وبلاد الرافدين والأناضول). وكانت الموانئ الممتازة سبباً في تسهيل حركة التجارة الدولية وانسيابها على خطوط برية وبحرية مأمونة. وكانت أكثرها أهمية ميناء الإسكندرية المتميز بمنارته الشهيرة [Edward Morgan Forster , Alexandria : A History and a Guide, A Doubleday Anchor Original : A 231 , 3rd ed. (Garden City, N. Y. : Anchor Books, 1961) , pp. 141- 153

لذلك فقد شهدت الحقبة الممتدة من نهاية القرن السابع وحتى نهاية القرن الثاني قبل الميلاد تطوراً كبيراً في دراسة طرق الملاحة البحرية واستيعابها في المحيط الهندي وبحر الخليج العربي والبحرين العربي والأحمر . الأمر الذي عكس نفسه على سرعة تطور حركة التجارة الدولية بين مناطق شرقي آسيا وشمال شرقي أفريقيا من جهة وبين جانبي حوض البحر المتوسط الشرقي والغربي من الجهة الأخرى، أي بين شرقي آسيا ومصر وشمال شرقي أفريقيا (منطقة ما يعرف اليوم بالقرن الأفريقي) والجزيرة العربية من جهة ومناطق الشرق الأدنى القديم وحوض البحر المتوسط من الجهة الأخرى. وقد شهدت تلك الحقبة الزمنية إقبالا شديداً على السلع المنتجة في شبه القارة الهندية (كالتوابل والعقيق والقطن) والسلع التي تنتج في بلاد العرب الجنوبية (البخور والورس والصبر وغيرها)، فضلاً عن منتجات شمال شرقي أفريقيا. ولذلك عملت الدول الكبرى في تلك الفترة على الاستيلاء على مناطق إنتاج تلك السلع وطرق تسويقها. وهنا يجب التنويه إلى أن المصادر المسندية قليلة جداً إن لم تكن معدومة (في الأقل خلال تلك الفترة التي نحن بصدد دراستها) في إعطائنا معلومات عن التجارة البحرية. ومن غير المعقول ألا يكون لسكان السواحل في جنوبي الجزيرة العربية وشرقيها سفن تجارية في تلك الحقبة الزمنية التي نتحدث عنها هنا. فلقد تكاملت المناطق الحضارية في الشرق القديم بعضها مع بعض (حضارة وادي النيل وحضارة وادي الرافدين وبلاد الشام وأخيراً حضارة الجزيرة العربية). ومن غير المعقول أنها استخدمت الطرق البرية في علاقاتها المتبادلة. ومنذ قديم الزمن كانت تجارة السوريين والفينيقيين مع مصر وبلاد الرافدين واسعة. إذ صدروا الأخشاب والمنسوجات والزجاج وغير ذلك من المصنوعات، وحصلوا على حق إقامة أحياء خاصة بهم في مدن مصرية مختلفة، مع العلم أن مادة القطن كانت تستورد من الهند، إن لم تكن كلها فعلى الأقل أغلبها. وفيما بعد وسعوا نشاطهم بشدة غرباً منشئين مستعمرات في شمالي أفريقيا وإسبانيا ومن ثم أبحروا إلى بريطانيا] Sabatino Moscati, The World of Phoenicians, translated from the Italian by Alastair Hamilton, Praeger History of Civilization (New York: Praeger, 1968).

لقد كان هذا التركيز على الصناعة والتجارة أمراً فريداً من نوعه في العصور القديمة. وبذلك أكد غوردون تشايلد أن نسبة الذين عملوا بالصناعة والتجارة من الفينيقيين كانت أكبر بكثير من الذين عملوا بها في مصر وبابل وآشور وبلاد الرافدين حيث كانت الزراعة تسيطر على معظم النشاط الاقتصادي [Gordon Childe, What Happened in History, A Pelican Book (Harmondsworth, Eng. : penguin Books , 1942) , p. 146.]. لذلك اتسع نطاق التبادل التجاري الدولي في الاتجاهات المختلفة، أولاً؛ في البحر المتوسط (مع اليونان وقرطاجة وصقلية وشبه جزيرة ايطاليا). ثانياً- مع الهند وجزيرة العرب وشرقي أفريقيا [للعلم كان الأوسانيون ومن بعدهم القنباطيون يسيطرون على مناطق تمتد من عصب وحتى جزيرة مدغشقر]، عن طريق مجموعة من الطرق البحرية وطرق القوافل. ولهذا الغرض استخدم طريقان رئيسيان، هما: طريق البحر الأحمر حتى الموانئ السورية الغربية، وطريق الخليج العربي الذي كان ينتهي - أيضاً- عند الموانئ السورية الشمالية والشمالية الغربية. وكان التنافس بين البطالمة وبين السلوقيين على تلك الطرق شديداً. ولهذا تطورت دراسة طرق الملاحة البحرية، منذ منتصف القرن السادس قبل الميلاد، في عهد الفرعون (نيخو) ثم في العصر الفارسي فيما بعد. وازدادت وتيرة تلك الدراسة منذ أن حظ الاسكندر المقدوني رحاله في بابل مع نهاية ثلاثينيات القرن الرابع قبل الميلاد، ومن بعده البطالمة في مصر والسلوقيون في سورية. وسنتناول دراسة الطرق البحرية خلال هذه الحقبة الزمنية، على النحو الآتي:

1- دراسة طرق الملاحة البحرية بين القرنين الثامن والخامس قبل الميلاد:

تورد رواية كتبها أحد المستشرقين الغربيين على أنه وجدت مملكة على رأس الجزيرة العربية الشمالي الشرقي وقد سماها " مملكة أرض البحر- Sea land " القديمة. وكانت تسيطر على منطقة تمتد حدودها بالقرب من مصب الفرات إلى قرب دلمون. قامت هذه المملكة في الألف الأول قبل الميلاد وكانت تضم كلدانيين وعرباً. وفي بداية القرن السابع قبل الميلاد حاول ملك هذه الأرض أن يتمرد على سيده الملك الأشوري سنحريب (705 - 681)، ففشل في ذلك التمرد وفر هارباً. إذ أحضر سنحريب فينيقيين إلى نينوى وهناك بنوا له سفناً، قادها في ما بعد ملاحون من صور وصيدا وقبرص.

فأرسل الملك الأشوري جيشاً على تلك السفن إلى أرض البحر، لملاقاة جنود ملك أرض البحر، وعندما لحقت بهم هزيمة فر ذلك الملك. الأمر الذي يعني أنه كان يوجد حد أدنى من النشاط البحري للأشوريين في ذلك الوقت [Dougherty R. P. The Sea land of Ancient Arabia, New Haven 1932, pp. 170-172]. وأورد مستشرق آخر قصة تلك الحملة التي أرسلها سنحريب في أحد النقوش الآشورية، بالشكل الآتي؛ إن تلك الحملة تدل على إن منطقة الخليج الذي سماه " الفارسي " كانت تنقصها الخبرات الخاصة بصناعة السفن أو أن سنحريب ربما توقع مقاومة بحرية قوية فأراد أن يظهر تفوقه عن طريق بناء أسطول بحري كبير، مع العلم إن ذلك الأسطول بني بخبرات فينيقية [Daniel David Luckenbill, Ancient Records of Assyria and Babylonia, Chicago 1927, vole 2, pp. 3180 321]. وبعبارة أخرى فإن هاتين الروايتين تلقيان الضوء على أن النشاط الملاحي في الساحل الفارسي كان ضعيفاً إن لم يكن معنوياً بالمرّة، فضلاً عن ذلك فإنه لم يوجد نشاط ملاحي في عصر الدولة البابلية الحديثة [أنظر: جورج فضلو حوراني، 1958، 39].

في بداية القرن السادس قبل الميلاد وبمرسوم من فرعون مصر نيخو الثاني (610 - 595 ق. م.) فتحت من جديد الطريق البحرية بين مصر و مناطق حوض المحيط الهندي وذلك عبر البحر الأحمر، وكان الفينيقيون هم الذين كلفوا بتلك المهمة. إلا أنهم لزموا ساحل أفريقيا الشرقي فداروا حول أفريقيا في مدة استمرت ثلاثة أعوام. يشير هيرودوت إلى أنها تمت في عام 600 قبل الميلاد تقريباً [. История Африки . Хрестоматия , М. 1979, с.125 : Herodotus, The Persian Wars, 1V, 42, translated by George Rawlinson with an introduction by Francis R. B. Godolphin, Modern Library: 255(New York: Modern Library, 1947, p. 306]. وفي عهده، أيضاً، تمت محاولة شق قناة تربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر عبر النيل، وكانت طول تلك القناة حوالي 84 كم تقريباً. وتشير بعض الدراسات أنه توفى بسبب ذلك العمل حوالي 120000 فرد من الذين عملوا على شق تلك القناة [История Древнего Востока. С. 68]. وبالرغم من أن بعض المستشارين عارضوا خطة الفرعون نيخو الثاني في شق تلك القناة -حسبما يرى مؤلفو كتاب؛ " لمحات من تاريخ أفريقيا"، إلا أنه تمت بنجاح عملية الشق وإن في غير

المكان الذي كان قد حدد من قبل [История Африки . Хрестоматия , с.125]. لكن تلك القناة تركت فيما بعد دون صيانة أو تنظيف فملأها الرياح بالرمال، وطمرت نهائياً، ذلك لأنه جرى فيما بعد إعادة شق قناة عرفت باسم قناة سنوسرت.

عندما سيطر الإمبراطور الفارسي دارا الأكبر على مصر (521 - 485 قبل الميلاد)، قدر عالياً قيمة ربط مصر والهند بفارس بحراً وبراً - كما سبق - وفي سبيل ذلك أمر بتنظيم بعض الأعمال البحرية التي رآها ضرورية. فأمر بإعادة حفر قناة سنوسرت (وهناك من يقول أنه أعاد تنظيف قناة نيكو الثاني، وفي جميع الأحوال فقد استخدم قناة تربط النيل بخليج السويس)، التي تربط النيل بالبحر الأحمر. وأرسل بعثة بحرية لدراسة الطريق البحري الممتد بين مصر والهند. وكان يوجد بعهدة تلك البعثة عدد من السفن، أو ربما أسطول بحري بكامله، حسب تسمية حوراني، وقد ترأس البعثة قائد بحري، يسميه حوراني بـ "سكيلاكس الكر بندي" وأنه من مواليد "كريندا التي تقع على ساحل كاريا وهي من مناطق آسيا الوسطى" ويتفق معه في ذلك مؤلفو كتاب: "لمحات من تاريخ أفريقيا" المذكور سابقاً، بأن سكيلاكس من الكر بندي وخلال ثلاث سنوات قضاها في البحر، انطلق سكيلاكس من نهر السند ماراً بالقرب من سواحل إيران فوصل إلى مصر [حوراني، 40؛ كذلك: [История Африки . Хрестоматия , с.125]. على أن معد موسوعة الخليج العربي: محمود شاكر يرى أن سكيلاكس؛ لم يواصل رحلته إلى مصر بل إلى منطقة الخليج العربي [محمود شاكر، 44]. لقد اعتمد جورج حوراني في رأيه ذلك ومعه أيضاً معدو كتاب "لمحات من تاريخ أفريقيا"، على معلومات استقوها من هيروdotus المؤرخ الإغريقي الكلاسيكي الذي كان قريباً جداً من تلك الأحداث، كونه كتب عن فارس في حينه بما فيه الكفاية. لقد كان دارا الأكبر يطمح في أن يعيد لمصر وساطتها في التجارة بين مناطق شبه القارة الهندية والبحر المتوسط وأن يساهم في ذلك الساحل الفارسي غير أن حلمه لم يتحقق [شهاب، 133]. فقد دخلت الدولة الفارسية في حروب طاحنة مع الإغريق استهلكت الكثير من إمكاناتها العسكرية والمالية والبشرية، وكذلك بدأت تواجه تمردات في مصر ذاتها. تلك هي المعلومات المتوفرة عن النشاط العربي في البحار المحيطة بالجزيرة العربية وبقية مناطق الشرق القديم، حتى القرن الرابع قبل الميلاد.

دراسة خطوط الملاحة البحرية، تطور التجارة الدولية في الخليج العربي خلال عهد الاسكندر المقدوني

عندما قرر الاسكندر المقدوني غزو الشرق كانت قد تكونت لديه فكرة متكاملة عن ثروة الشرق الأدنى وشرقي آسيا، ومن ضمن تلك المعلومات أبلغها إليه مستشاروه حول ثروات العرب، ومنهم العرب الجنوبيين من منتجات وغانى أسطوري. فقد كان أولئك القوم (العرب) لا ينتجون البخور بأنواعه والأقويه ولكنهم يتاجرون بمنتجات شمال شرقي أفريقيا وشبه القارة الهندية من التوابل والقطن والعقيق واللزورد وغيره. ولقد بدا أن حياة الاسكندر المقدوني ونشاطه كانت فاصلة بين عصرين: العصر الكلاسيكي وقد مثلته؛ إمبراطوريات في الشرق (مصر وبابل وفارس) وفي الغرب وقد مثلته؛ بلاد الإغريق (أثينا واسبرطة)، وعصر الاسكندر وهو الذي خلغ عليه الباحثون تسمية العصر الهلينيستي. وبحسب جورج حوراني: "ربما لو كانت امتدت به الحياة قليلاً (توفى سنة 323 ق.م.) لكان قد زاد على وحدة الإمبراطورية الفارسية (وحدت شواطئ البحر المتوسط الشرقية وسواحل خليجي المحيط الهندي" المقصود؛ بحر الخليج والبحر الأحمر) السياسي والاقتصادي، استغلال اليونان لمنافع تلك الوحدة في الميدان الاقتصادي، وبددوا بحبهم للاستطلاع الظلام الذي اكتنف الجزيرة العربية زماناً طويلاً" [حوراني، 42].

بعدها فرغ الاسكندر المقدوني من سيطرته على معظم مناطق الشرق الأدنى ووصله إلى نهر السند، عاد واستقر في بابل التي اتخذها عاصمة لإمبراطوريته. هناك أعد الاسكندر خطة للسيطرة على طرق الملاحة البحرية حول جزيرة العرب وشمالي المحيط الهندي، لأنه كان يرغب في أن تكون الإسكندرية التي أسسها سنة 332 قبل الميلاد، ميناء تلتقي فيه تجارة الشرق بتجارة الغرب. وفي بابل عمل الاسكندر على استقدام الفينيقيين للملاحة في بحر الخليج والاستيطان على شواطئه. كما اشتغل خلال السنة الأخيرة من عمره في بناء السفن وصناعتها سفينة سفينة، وقد استفاد الاسكندر من بعض أشجار المسرو التي كانت تنمو بالقرب من بابل وجلب ما لم يتوافر من الخشب من مناطق أخرى. وعمل الاسكندر على تنظيف مجرى نهر الفرات لتحسين الملاحة فيه، فضلاً عن تحسين وضع ميناء بابل ذاتها، لتكون قادرة على استيعاب رسوا السفن التي ستصل إليها [نفسه، 43].

وكان الاسكندر قبل ذلك قد كلف أحد قاداته للقيام برحلة بحرية من الهند حتى الخليج العربي. وكانت مهمة البعثة استكشافية، فاتجهت جنوباً نحو مياه المحيط ومن هناك نحو بحر الخليج، وقد اختلفت الروايات حول عدد سفن تلك البعثة. إذ أن أريان؛ مؤلف كتاب الهند والمكس في الأساس لرحلة نيارخوس، لا يذكر كم كان عدد السفن، على الرغم من أنه يقول بالحرف؛ " إن هدف القصة في كتابه هذا هو تلخيص الرحلة التي نفذها نيارخ مع الأسطول، من نهر السند عبر البحر الكبير وحتى الخليج الفارسي، الأمر الذي يوهي من خلال كلمة " الأسطول " أن عدد السفن كان كبيراً. وهو ما يتفق مع رأي الدكتور جواد علي. لكننا نلاحظ أريان يسهب في شرح الحوار الذي دار بين الاسكندر وبين نيارخوس حول من هو الشخص الذي يجب أن يكلف بالقيام بتلك المهمة، إلى أن استقر الرأي في الأخير على أن يتولى نيارخوس قيادة هذه البعثة البحرية [Arrian, India, VDI, 1940, (9) 19-21]. بينما يرى حوراني استناداً إلى معلومات استقاها من اريستوبولوس، أن عدد السفن كان ثلاثاً فقط [جورج حوراني، 43]. لكن الدكتور جواد علي كتب يقول: إن عدد السفن التي تكونت منها تلك البعثة شكلت أسطولاً ضخماً. ويشير إلى أنه ربما كان أكبر أسطول عرفه بحر الخليج والبحر العربي حتى ذلك العهد. وقد استعان الاسكندر بخبرة الفينيقيين وعلمهم بالبحر، وهم الذين نقلهم إلى هناك للإشراف على بناء سفن الأسطول [جواد علي، 7، 267-268]. وتذهب بعض الأدبيات إلى أن عدد السفن بلغ حينها 47 سفينة، وأن الأسطول الذي قاده نيارخوس قد انطلق من مصب السند حتى منطقة الخليج العربي [محمود شاكر، 47]. ولا نعرف من أين أتى بهذه المعلومة؟ وفي كل الأحوال فإننا نتفق مع ما كتبه أريان وكذلك جواد علي من أن عدد السفن كان كبيراً.

على كل حال فقد ترأس تلك البعثة القائد البحري نيارخوس (Nearchus)، ورافقه فيها زميله المؤرخ أتيسكريت (Onisickrit)، فضلاً عن ملاحين من الفينيقيين ومن غيرهم، الذين خبروا البحر جيداً. يروي أريان، أنه قبل انطلاق البعثة، قدم نيارخوس ضحية لكبير آلهة الإغريق؛ " زيوس - المنقذ"، وكذلك أقام مع زملائه في الرحلة حفلة وداع [Arrian, India, VDI, 1940, 2, 20]، وهو ما يعني أنهم كانوا خائفين من البحر. ولكن نيارخوس وزملاءه وافقوا على تنفيذ ما كلفهم به قائدهم الاسكندر

والتضحية؛ في سبيل الوطن والإمبراطور. انطلقت البعثة من مكان ما على نهر السند (ربما عند مصب النهر) وباتجاه مجراه جنوباً حتى مياه المحيط لتنجز مهمة عبور مضيق هرمز (كان يسمى حينها رأس مسندم)، والدوران حول سواحل الجزيرة العربية الشرقية بغرض استكشافها. ويشير أريان إلى أن أفراد هذه البعثة لاحظوا لسناً من السلسلة الجبلية الممتدة حتى البحر، وهي تتصل بالجزيرة العربية، وتسمى 'ميكيت - Maketa' [Arrian, Индия, ВДИ, 1940, 2. 19- 32(6-7).]

كما أرسل الاسكندر من قبل بعثة بحرية من ميناء جرينبول في مصر إلى البحر الأحمر للدوران حول الجزيرة العربية من الغرب والوصول إلى باب المندب. [Arrian, Индия, ВДИ, 1940, 2, 43(7)]. كما أرسل كذلك من أسفل الفرات عدة بعثات بحرية من المفروض أن تصل إلى مصر، ولكن وصلت سفن إحدى تلك البعثات حتى البحرين فقط (ديلمون) حيث شاهد ملاحوها مصائد اللؤلؤ [см. Арриан , Поход (6-10), 1962, У11, 20, (6-10), Алекسانдра. كذلك: حوراني، 43]. أي أنها لم تحقق أهدافها في الدوران حول السواحل العربية الجنوبية والشرقية كاملة. إلا أن معد موسوعة الخليج العربي يقول؛ إن القائد نيارخوس قد دار حول مضيق هرمز وفي طريقه إلى رأس الخليج الشمالي مرت البعثة البحرية على "ساحل كرمان عند كاتايا (ربما قيس) التي قال أنها جزيرة صحراوية عند الإله هرميس والآلهة أفروديت وزيارتهم لجزيرة صغيرة قال إنها مشهورة بصيد اللؤلؤ..." [محمود شاعر، 48]. على الرغم من أن مرافقي نيارخوس نفسه أشاروا إلى أن معرفة اللؤلؤ تم من قبل أعضاء بعثة أخرى كانت انطلقت من أسفل الفرات. بعبارة أخرى لم تصل بعثة نيارخوس إلى الطرف الشمالي لبحر الخليج العربي [أنظر أريان آنفاً]. إلا أن وفاة الاسكندر وهو في سن الشباب، قد وضع حداً لمشروعه الطموح في السيطرة ليس على أراضي الإمبراطورية الفارسية فقط ولكن على طرق الملاحة البحرية في الشرق. وبعبارة أخرى حاول اليونانيون وغيرهم انتزاع تجارة المحيط الهندي من أيدي العرب ولكن محاولاتهم تلك باءت بالفشل. على أن العالم القديم كان قد حصل بفضل تلك البعثات على معلومات موثوق بها عن الإبحار حول شواطئ الجزيرة العربية، وبالذات من نهر السند وحتى مضيق هرمز [Arrian, Индия, ВДИ,

32- 21, 2, 1940]. وكانت الخطوات التالية نحو تحقيق ذلك الهدف - من نصيب الأسرة البطلمية التي حكمت مصر بعد وفات الاسكندر المقدوني] : ; см. Об этом подробно ; Хвостов М. М. История восточной торговли греко-римского [Египта, Казань 1907]. وهو ما قامت به تلك الأسرة من ناحية الجناح الغربي للجزيرة العربية، أما من الناحية الشرقية للجزيرة فقد برزت بعض مدن القوافل على طول الساحل الشرقي للجزيرة العربية. وعند ملتقى الألفين الأول قبل الميلاد والأول الميلادي انتقل ذلك الدور إلى أعالي الفرات (كما سنرى لاحقاً).

منطقة الخليج العربي في عهد خلفاء الاسكندر المقدوني:

سبقت الإشارة إلى أن الإمبراطورية الفارسية و من بعدها الاسكندر قد وحدا شواطئ البحر المتوسط وسواحل خليجي المحيط الهندي، إلا أن وفات الاسكندر ساعد وإن بصورة غير مباشرة على فصل سواحل خليجي المحيط الهندي (البحر الاريثري ويحده الخليج العربي)، عندما أصبحت بلاد الشام تحت سيطرة السلوقيين ومصر تحت سيطرة البطالمة. و كان لزيادة الطلب على سلعة البخور والأفاويه في مناطق حوض البحر المتوسط وبلاد ما بين النهرين أن استدعى زيادة المحصول السنوي وكذلك زيادة عدد مرات جمعه] [Pliny XI, 58]. في هذه الأثناء اشتد التنافس بين سبأ وفتبان على السيطرة ليس على مناطق إنتاج البخور فقط، بل وعلى طرق تسويقه. ولذلك حاولت مملكة حضرموت، التي كانت تصرف منتجاتها عبر فتبان ومملكة سبأ أن تجد لها منفذاً نحو الساحل الشرقي للجزيرة العربية لتصريف منتجاتها بعيداً عن وصاية السبئيين. وبحسب اندروسثين (Андросфену) أحد مرافقي نيارخ القائد المقدوني، فقد كان الجرهمانيون هم الذين يتاجرون بالبخور الحضرمي. وكان يتم نقله براً من منطقة إنتاجه (في ظفار ساكنن)، الواقعة شرقي المملكة الحضرمية.

كانت جرهاء في الأصل مدينة عربية كلدانية، ثم انضم إليها مهاجرون آخرون من مناطق مختلفة من الخليج والبر الداخلي للجزيرة العربية. وهي تقع على ساحل الإحساء بجانب ميناء العقير الحالي. يشير بعض الباحثين أن الجرهمانيين كانوا خلفاء الديلمونيين [المملكة العربية السعودية، 5، 2002، 80 - 81]. ففي منتصف الألف الأول

قبل الميلاد ورث الديلمونيين أقوام جدد عرفوا بالجرهيين، وهم " أقوام عرب كلدانيون أقاموا مع بعض إمارة عرفت في الأدبيات التاريخية بمملكة جرهاة وكانت جرهاة المدينة عاصمة دولتهم. ومن ثم حكم الجرهانيون كامل المنطقة الشرقية منذ عام 500- 250 قبل الميلاد" [نفسه]. على الرغم من أن جواد على كان قد أشار إلى أنه عثر على نص أرخ في السنة السابعة من سني فيلبس (فيلفوس) وتقابل هذه سنة 317 قبل الميلاد. وهو نص بابلي ورد فيه اسم أرض دعيت (برديسو) وتقابل هذه الكلمة كلمة بلدائش بالعبراتية وفردوس بالعربية، وتقع في القسم الشرقي من جزيرة العرب، بين مجان وبيت نيساتو التي هي جزيرة للمون . وقد حملت هذه التسمية بعض العلماء على التفكير في أن ما ورد عن جنة عدن في التوراة، إنما مرده إلى هذه المنطقة التي تقع في القسم الشرقي من جزيرة العرب وعلى سواحل الخليج العربي. [جواد على ، المفصل، ج1، 562- 563]. إن ما جاء في هذه الفقرة يتفق إلى حد كبير مع ما جاء في الأسطورة السومرية، التي ذكرت في مكان سابق هنا، لكن أن تفهم كون تاريخ ذلك النص يطابق 317 قبل الميلاد، فيه نظر، ويحتاج إلى دراسة وتحري أكثر (خارطة رقم 2).

وعلى كل حال فقد كانت جرهاة ملتقى القوافل التجارية الدولية القادمة من الهند وأفريقيا وبتاتلا (حيدر أباد) وبلاد العرب الجنوبية وهو الطريق الذي يربطها شمالاً بالفرات وسلوقية على دجلة وتالياً بسورية [محمود شاكر، 49]. ويبدو أن دور جرهاة عند منتصف القرن الثالث قبل الميلاد بدأ يتلاشى لتحل محلها مدن قوافل أخرى مثل؛ تاج ومليحة، وهي مدن ظهرت على الطريق الذي كان " يربط العراق بجنوبي جزيرة العرب". وفي مليحة تم العثور على كتابات قبورية بالخط العربي الجنوبي نشرها المستشرق الفرنسي روبات في مجلة ريدان العدد السادس الصادر سنة 1994. وبعبارة أخرى لم يواصل خلفاء الاسكندر المقدوني، من الأسرة السلوقية، نشاطاً ملحوظاً في منطقة الخليج العربي. إلا أن القرن الثالث قبل الميلاد كان بالنسبة للجرهانيين أكثر نشاطاً في هذه المنطقة. إذ تولوا مسؤولية إيصال البخور عبر بحر الخليج إلى جنوب بلاد ما بين النهرين و ربما بعضاً منه عبر البر كذلك.

شهد الساحل الشرقي للجزيرة العربية خلال القرن الثالث قبل الميلاد حركة تجارية نشطة برية وبحرية. فقد ظهرت مدن وبنيت موانئ، على طول الطريق التجاري الدولي (البري والبحري). فقامت مدينة هجر والمشقر ومدينة جواشي، العقير، تاروت الحظ وثاج وهي التي ذكرت في نقش النمارة لامرئ القيس في بداية القرن الرابع الميلادي، ومدن أخرى كثيرة كانت على علاقة بالتجارة العربية الجنوبية وآشور ومصر وبلاد اليونان [المملكة العربية السعودية، آثار المنطقة الشرقية، 5، 81]. ولأن الأسرة السلوقية الحاكمة في سورية لم تهتم بالتجارة البحرية من خلال الخط البحري الذي وضع أسس معالمه نيارخوس، بل كانت تجارتها مع الهند على - ما يبدو - تتم عن طريق البر، عبر الهضبة الإيرانية. وهنا يشير جورج حوراني فيم يخص تجارة الفيلة في حوض البحر المتوسط؛ إلى أن الفيلة على الأقل كان يؤتى بها عبر البر الإيراني، على أنه لا يستبعد مرور بعض التجارة عن طريق البحر [حوراني، 45]. وعندما أنشئت مدن القوافل في منطقة الهلال الخصيب، مثل تدمر والحضر ومدن أخرى على طريق القوافل مثل؛ ثاج ومليحة وغيرها، وبتشجيع من روما، يبدو أن تلك المدن قد تمكنت من أن تخطف الدور التجاري الجبر هائي. وبذلك توارت هذه المدينة، أو في الأقل لم نلمس دورها التجاري من خلال الأدبيات التاريخية اللاحقة بصورة واضحة.

منطقة شمال غربي المحيط الهندي (البحر العربي وخليج عدن) (بين القرنين الثالث والأول قبل الميلاد)

سبق الحديث عن أن الاسكندر المقدوني كان قد أرسل من مصر بعثة بحرية للطواف حول الجزيرة العربية، ويبدو أنها وصلت إلى مضيق باب المندب. لكن وفاته أرجأت خطته في أن يكون للإسكندرية دوراً هاماً في الاقتصاد العالمي بين مناطق حوض المحيط الهندي وجنوب غربي آسيا ومناطق حوض البحر المتوسط. وخلال القرن الثالث قبل الميلاد واصل البطالمة ما كان قد بدأه الاسكندر، فتواصلت الرحلات البحرية، ابتداءً من رحلة أريستون (Ariston) الذي تتبع بدقة حركة الملاحة في البحر الأحمر حتى عدن [См. Диодор сицилийский, историческая Библиотека, 111, 42-48, 4 особенно 1-2، 42]. وفي نهاية القرن الثاني قبل الميلاد (في حوالي 116 / 115) تمكن أحد البحارة

الإغريق، وكان يدعى إيودوكس الكيزيكي من الحصول على معلومات عن نظام الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، من أحد الهنود الذين تحطمت سفينتهم في مكان ما من خليج عدن (أي الرياح التجارية)، التي تهب في المحيط الهندي. وقام برحلة إلى الهند والعودة في عرض البحر، أي أنه لم يلزم السواحل [عن هذه الرحلة أنظر: Strabon, 11, 111, 4]. ومباشرة كلف القبطان هيبا لوس باختبار تلك المعلومات التي أوصلها إيودوكس لبطليموس مصر ومن سبقوه، والإبحار في وسط المحيط والعودة. وبالفعل تم له ما أراد، وتمكن من تلخيص أكثر الخطوط الملاحية اقتصاداً في وقته، إلى درجة أن الرياح الموسمية التي كانت تهب على شمال غربي المحيط الهندي سميت فيما بعد باسم هيبا لوس ذاته [أنظر: كتاب الطواف حول البحر الأريتري الفقرة 57 منه، وكذلك: Plinius U1, 101].

ومع بداية العصر الميلادي أصبحت معظم قوافل التجارة الدولية تمر عبر البحر، وبذلك وجهت ضربة اقتصادية قاسية لاقتصاد دولتي معين وسبأ العربيتين الجنوبيتين اللتين كانت تعتمدان على الدخل المالي من ضرائب مرور التجارة الدولية على أراضيها.

الخلاصة:

من خلال تتبع تطور خطوط الملاحة البحرية وارتباطها بالتجارة الدولية يمكن أن نستنتج ما يلي:

أولاً- كان ركوب البحر إحدى المهن التي عمل بها معظم العرب الذين سكنوا السواحل البحرية، وكان أولئك البحارة يجلبون من الهند كل ما تحتاجه ليس فقط بلاد العرب في جنوبي الجزيرة العربية وشرقيها، ولكن ما تحتاجه تلك المناطق العربية البعيدة مثل بلاد الرافدين وبلاد الشام ومصر. فضلاً عما تحتاجه مناطق حوض البحر المتوسط الغربية. وساعدهم في ذلك موقع بلادهم على الطريق التجاري بين شرقي آسيا وشمال شرقي أفريقيا من جهة وبين مناطق الهلال الخصيب (بلاد الرافدين وسورية) ومصر من الجهة الأخرى.

ثانياً- عرف العرب في هذه المنطقة من العالم صناعة السفن التجارية والقوارب البحرية منذ القدم، فقد بدؤوا حياتهم بالمطيل والأطواف والأرماث وزوارق من الجلد، لكنهم انتقلوا فيما بعد إلى بناء القوارب من الخشب والجرع ومن النخيل أيضاً. وكانوا يطلون القوارب والسفن بالقار لمنع تسرب المياه إلى داخل السفينة أو القارب. بل وأطلقوا تسميات مختلفة على تلك السفن والقوارب، مثل البطيل وال" هوايرية" والبقرة. وكان يتم جلب الأخشاب إما من

الأحراج التي كانت تنمو في جنوبي بلاد العرب أو من مناطق الهند. أما الجرع فقد كان ينمو بكميات وفيرة حول السواحل العربية. في البداية استخدموا الحبال المصنعة من ليف النخيل في شد جذوع الرمث بعضها إلى بعض و كذلك، في خياطة جوانب القارب والأضلاع التي تسند قاع القارب، وعند ظهور المسامير الحديدية التي قامت مقام الحبال في شد ألواح الخشب بعضه ببعض. وكان يصل طول القارب في منطقة الخليج العربي إلى حوالي عشرة أقدام أو أكثر، ويركبون عليها شخصين في الغالب، وكانت تصنع من سعف النخيل.

ثالثاً- مرت حركة اكتشاف الخطوط الملاحية البحرية بعدة مراحل بدءاً من:

1- الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد، حيث كانت سفن دول المدن السومرية أور ولجش وغيرها وفيما بعد سفن أكاد، فضلاً عن سفن نلمون، تجوب مياه الخليج العربي جيفةً وذهاب لنقل السلع المختلفة. وفي الجناح الغربي للجزيرة العربية كانت البعثات البحرية لفراغنة الدولة الوسطى مستمرة للبحث في معرفة أفضل الخطوط الملاحية في البحر الأريترى، ومنها البعثة المشهورة التي أرسلتها الملكة حتشبسوت إلى بلاد بونت.

2- و شهد الألف الأول قبل الميلاد؛ تطورات سريعة في حركة اكتشاف خطوط الملاحة البحرية، في شمال المحيط الهندي والخليج العربي وخليج عدن، فضلاً عن البحر الأحمر. وكان ذلك مرتبطاً بازدياد حركة التجارة الدولية وزيادة التبادل التجاري بين مناطق شبه القارة الهندية وشمال شرقي أفريقيا والجزيرة العربية من جهة وبين مناطق الهلال الخصيب (بلاد الرافدين وسورية) ومصر ومناطق حوض البحر المتوسط من الجهة الأخرى.

3- منذ القرن الثامن قبل الميلاد سيطر ملوك آشور على حوض الفرات وشمال بحر الخليج العربي ومن أولئك الملوك منحرِب. ومع نهاية القرن السادس قبل الميلاد حاول ملوك فارس (بدءاً من دارا الأكبر) أن يسيطروا على خطوط الملاحة البحرية في شمال غربي المحيط الهندي والخليج العربي والبحر الأحمر. ولهذا الغرض أرسل دارا الأول؛ أحد البحارة لاكتشاف هذه المنطقة من مصب نهر السند وحتى مصر.

وكذلك عمل على شق قناة تربط البر المصري مع مياه البحر الأحمر، عندما استولى على مصر في تلك الفترة.

4- شكلت سيطرة الاسكندر المقدوني على بلدان الشرق القديم، في النصف الثاني من القرن الرابع قبل الميلاد، بداية عصر جديد في حركة الملاحة البحرية والتجارة الدولية أيضاً. أي أنه ابتداءً من بعثة نيارخوس التي انطلقت من مصب نهر السند مروراً برحلات أريستون واكتشافات ايدوكسوس الكيزيكي لنظام الرياح الموسمية الجنوبية الغربية (ما بين 323 وحتى 115 قبل الميلاد)، حصل العالم على معلومات مؤكدة حول خطوط الملاحة البحرية التي أدها القبطان هيبا لوس في رحلته التي انطلق فيها من مصر وحتى الهند والعودة، شاقاً طريقه في عرض البحر وليس قرب السواحل. وبذلك أصبحت التجارة الدولية تنقل عبر البحار في سفن تشق عباب البحر من منتصف القرن الأول قبل الميلاد. وباختصار فقد كانت للجزيرة العربية في ذلك الوقت أهمية كبيرة، ليس فقط في تأمين طرق التجارة الدولية بين مختلف مناطق العالم القديم، بل وكانت تنتج أهم السلع المرغوبة في ذلك الوقت (البخور واللؤلؤ و النحاس والمعادن المختلفة).

المصادر والمراجع المستخدمة في البحث:

أولاً- المصادر والمراجع العربية والمعربية :

- 1- القرآن الكريم.
- 2- أبي الحسن محمد بن أحمد بن جبير، رسالة اعتبار التمسك في ذكر الأثر الكريم والمناسك المعروفة بـ: رحلة ابن جبير، ط2، مكتبة دار الهلال/ بيروت 1986.
- 3- أحمد أرحيم هيو، تاريخ الشرق القديم(3) مصر، دار الحكمة لبيمانية- صنعاء 1995.
- 4- الكسندر نيمبروفسكي، حكايا العالم القديم، تعريب: فراس جلاحج، دار كتعلن- دمشق 2006.
- 5- المملكة العربية السعودية- وزارة المعارف/ وكالة الآثار والمتاحف، آثار المنطقة الشرقية، ج5، الرياض 2003.
- 6- بريست، التنصّل الحضارة - تاريخ الشرق القديم، تعريب: أحمد فخري، مكتبة الأنجلو المصرية/ ط1، القاهرة 1955.
- 7- جاكلين بيرين، اكتشاف جزيرة العرب، تعريب: فدي قلعي، بيروت بدون تاريخ.
- 8- جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج1، منشورات الشريف الرضي، بغداد دون تاريخ.
- 9- جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج7، منشورات الشريف الرضي، بغداد، دون تاريخ.
- 10- جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، تعريب: السيد يعقوب بكر، القاهرة 1958.
- 11- جيمس هنري بريست، التنصّل الحضارة تاريخ الشرق القديم، ترجمة: أحمد فخري، مكتبة الأنجلو المصرية / ط1، 1955.
- 12- حسن صالح شهاب، الأضواء على تاريخ اليمن البحري، بيروت 1977.
- 13- رحلة نيبور 1761، ترجمة وتقديم: جلال بن خالد الهارون الأخصاري، منتدى التاريخ/ شبكة الطولش/ يناير 2006.
- 14- رضا جواد الهاشمي، مدخل لدراسة آثار الخليج العربي والجزيرة العربية، بغداد 1981.
- 15- شارل عيساوي، تملّات في التاريخ العربي، مركز دراسات الوحدة العربية- بيروت 1991.
- 16- صبحي أنور رشيد، العلاقات بين وادي الرافدين وتيما- دراسات في تاريخ الجزيرة العربية، ط2، الجزيرة العربية قبل الإسلام، الرياض 1984.
- 17- عبد العزيز صالح، تاريخ شبه الجزيرة العربية في عصورها القديمة، القاهرة، 1988.
- 18- علاء الدين عبد المحسن شاهين، الخليج العربي: الموقع والأهمية- خلال عصر البرونز' 1450-
- 1000 ق. م. ' في مجلة: المؤرخ العربي العدد الصادر في القاهرة سنة 1999.
- 19- مجلة الكويت، العدد رقم 284 الصادر في يونيو 2007.

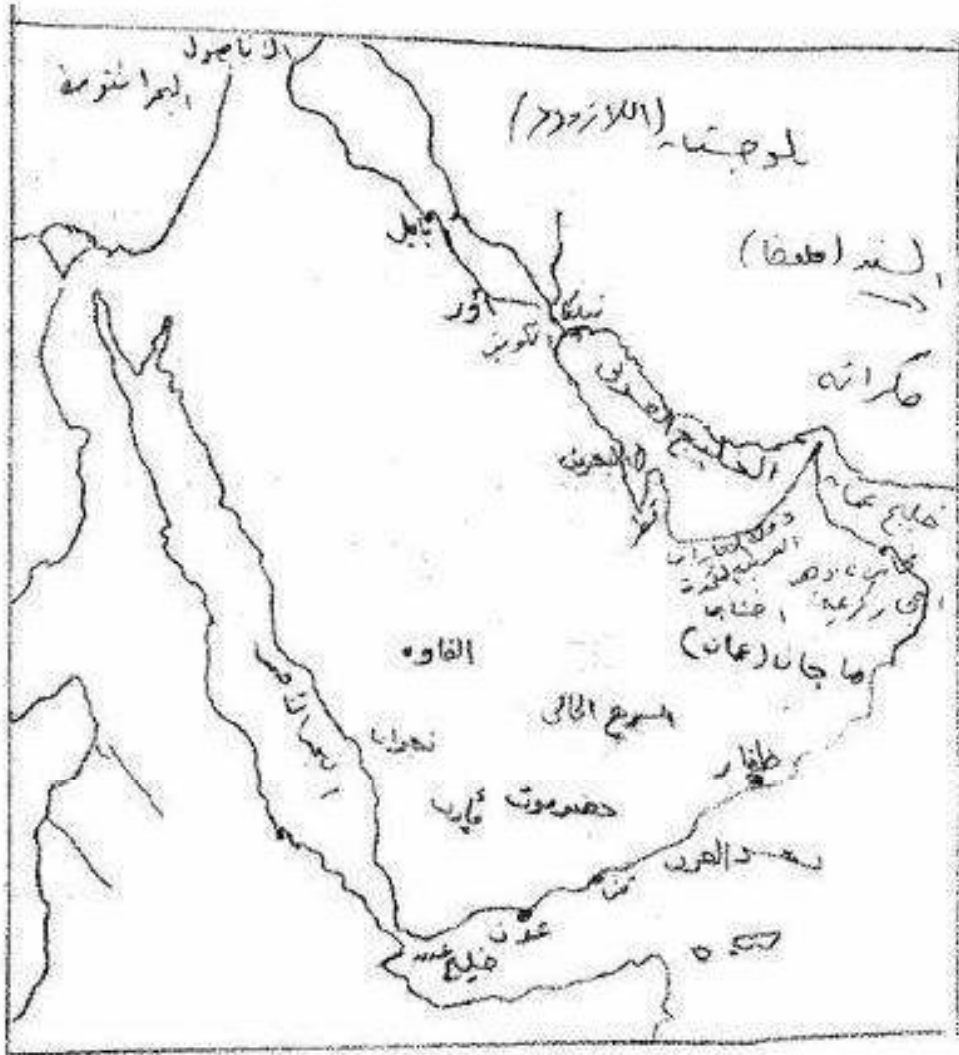
- 20- محمد حرب فرزات وعيد مرعي، دول وحضارات في الشرق العربي القديم سومر وأكاد وبابل وآشور وأمور وأرام، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر - دمشق 1990.
- 21- محمد السيد غلاب، التجارة في عصر ما قبل الإسلام، دراسات تاريخ الجزيرة العربية، ك2، الجزيرة العربية قبل الإسلام، الرياض 1984.
- 22- مايكل توبن، الجوبة - مشروع وادي الجوبة الأثري - في الجمهورية العربية اليمنية، لعام 1982؛ ترجمة زاهي حواس ومراجعة جاب الله على جاب الله، ج 1، المؤسسة الأمريكية للأبحاث الشرقية، وجامعة هارفارد ومتحف جامعة بنسلفانيا-واشنطن 1984، 1985. فيما يخص استئناس الجمل لم نلمس رأي هارفارد ومتحف جامعة بنسلفانيا-واشنطن 1984، 1985. فيما يخص استئناس الجمل لم نلمس رأي واضح لدى البعثة الأمريكية، متى حدث على وجه التقريب، لكننا نلمس ذلك من خلال تأكيد البعثة على أن النصف الثاني من الألف الثاني قبل الميلاد شهد ميلاد الحضارة اليمنية القديمة (ص. 83). فضلاً عن ذلك كان وادي الجوبة منطقة عبور القوافل التجارية منذ ذلك الحين. وهذا ما أكده الباحث اليمني الدكتور عبد عثمان (في الصفحات 16-20) من المقدمة التي نضد نتائج أعمال هذه البعثة.
- 23- محمد بن محمد عبد الرزاق الحسيني أبو الفيض الملقب بمرتضى الزبيدي تاج العروس، تحقيق: الترسزي، إصدار دار إحياء التراث - بيروت (مصدر الكتاب: موقع الورق - في شبكة الدولية).
- 24- مهيوب غالب احمد، التفاعل الحضاري في جنوب غرب آسيا في الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد، مجلة التراث الإماراتية العدد 78، الصادرة في شارفة في فبراير 2004.
- 25- مهيوب غالب احمد، مدخل إلى دراسة التاريخ السياسي والحضاري لجنوب شبه الجزيرة العربية اليمن القديم، ك1، التاريخ السياسي، صنعاء 2003.
- 26- نيقولا زياده، دليل البحر الأبيض وتجارة الجزيرة العربية لبحرية، في؛ كتاب: دراسات تاريخ الجزيرة العربية، ك2، جامعة الملك سعود - ط1، الرياض 1984.
- 27- نزيه مؤيد العظم، رحلة في بلاد العرب السعيدة، ط2/ ج 1-2، مؤسسة فادي برس - لندن 1985.

ثانياً - المراجع الأجنبية؛ (باللغتين: الإنجليزية والروسية):

- 1- Dickson, H. R. P., The Arab of the Desert, London, 1951, p. 480.
- 2- Daniel David Luckenbill, Ancient Records of Assyria and Babylonia, Chicago 1927, vole 2.
- 3- Dougherty R. P. The Sea land of Ancient Arabia, New Haven 1932.
- 4- Edward Morgan Forster, Alexandria: A History and a Guide, A Doubleday Anchor Original: A 231, 3.
- 5- Gordon Childe, What Happened in History, A Pelican Book (Harmondsworth, Eng.: penguin Books, 1942).
- 6- Herodotus, The Persian Wars, IV, 42, translated by George Rawlinson with an introduction by Francis R. B. Godolphin, Modern Library: 255 (New York: Modern Library, 1947.

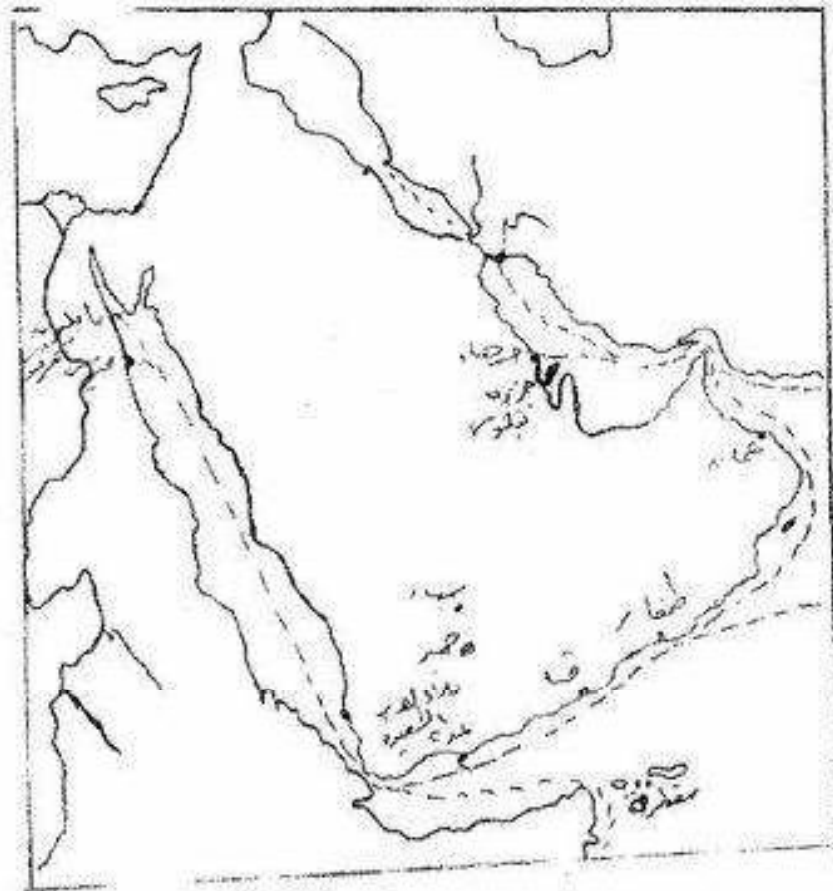
- Christian Julian Robin , A. Deux briques inscrites provenant de -7
Mulayha, Raydan, vol. 6, 1994.
- R. Ghirshman, Iran (London: .., 1954) , pp. 181-188. -8
- McGrail, S. Building and Trials of a Riplica of an Ancient Boat: Gokstad -9
Faring, World Archaeology 16, 1985, pp. 289- 303.
عن سلسلة عالم المعرفة/ مطبع المساسة- الكويت. الصادر في أبريل 2005
- Mikhail Ivanovich Rostovtsev, The Social and Economic History of Hellenistic -10
(World, 3 vols Oxford: Clarendon Press, 1941) , vol. 1.
National Geographic Magazine, April 1965, Washington, -11
- Pliny, Natural History ; Loeb Classical Library, London, 1967, BK. X11, 41--12
100.
- Praeger History of Civilization(New York: Praeger, 1968). -13
- Sabatino Moscati, The World of Phoenicians, translated from the Italian by -14
Alastair Hamilton,
- W. F. Leemans, Trade in the Old Babylonian period, p. 31, Leiden, 1960 -15
- Арриан, Индия, ВДИ, 1940, 2. -16
العربية المستخدمة في البحث .
- Арриан , Поход Александра. 1962, У11, 20. -17
- ДЖ. БиББи, В поисках Дильмуна. М., 1984, с. 61 слл; 194 слл; 325. -18
- Бонгард-Левин Г. М. , Ильин Г. Ф. Древняя Индия. М. , 1969, с. 103. -19
Г. М. Бонгард- Левин, Древняя Индия. -20
- Диодор сицилийский, историческая Библиотека, 111,1. -21
- Гордон Чайлд, Древний Восток в свете новых раскопок, М. ,1956. -22
- Гуляев В. И. Послесловие к кн. ДЖ. БиББи В поисках Дильмуна, с. 361-363. -23
- История Древнего Востока. Под редакцией В. И. Кузищина, Москва 1988. -24
. Истоия Африки . Хрестоматия , М. 1979. -25
- Кобищанов Ю. М. , На заре цивилизации. Африка в древнейшем мире. М., -26
1980
- А. Лео Оппенхейм, Древняя Месопотамия, Портрет погибшей -27
цивилизация, М. ,1980, Указатель, под словом "Магон" и "Мелукка".
- Хвостов М. М. История восточной торговли грико-римского Египта, -28
Казань 1907.
- Щетенко А. Я. К вопросу об абсолютной хронологии хараппской -29
культуры.- " Археология Старого и Нового света" , М. , 1966.
- Шифман И. Ш. Из истории стран Красноморского бассейна / по -30
материалам библейской традиции/ .- " Мероэ" , вып. 3, М. , 1985,
с. 253-256..

خريطة رقم (1)
حول أهم الموارد التجارية (الاقتصادية)
في منطقة الخليج العربي



خريطة رقم (2)

خطوط الملاحة البحرية في شمال شرقي المحيط الهندي والبحر الأحمر والخليج العربي
في النصف الثاني من الألف الأول قبل الميلاد.



أخذت معلومات الخريطة من كتاب جورج خوراني
(العرب والملاحة في المحيط الهندي).