

تطور الطرق لبحرية والتجارة بين لبحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي

١. نقولا زيادة

١

عرف العالم القديم في أول عهده بالحضارة ، ثلاث مدنات هامة هي : مدينة أرض الرافدين ومدينة مصر القديمة ومدينة السند . والذي نعرفه أن مدينة السند ، على ما تتمثل في موهنجودارو وهربا ، انتعشت على وجه التقريب بين سنة ٢٦٠٠ و ١٥٠٠ ق.م. على ما تحدثنا به أعمال الحفر والتنقيب التي قام بها علماء الآثار . وفي هذه الفترة كانت صلات تجارية متينة تقوم بين حوض السند وبلاد الرافدين عن طريق الخليج العربي وخليج عمان . وقد اتضحت نواحي هذا التبادل التجاري بعد أن نبش رجال الآثار ، في السنوات الأخيرة ، مواقع مختلفة على شطآن الخليجين المذكورين ، الأمر الذي كنا نعرف عنه بعض الشيء من الاكتشافات الأثرية في العراق الجنوبي منذ أواسط القرن الماضي . ويمكن تلخيص هذه الصلات التجارية فيما يلي :

(١) أن بلاد ماغان (أو ماكان) ، وهي عمان وما إليها ، كانت تصدر القحاس الى أرض الرافدين . ولعل بعض نحاسها نقل شرقا الى الهند .

★ حصل على الدكتوراة في التاريخ الإسلامي سنة ١٩٥٠ من جامعة لندن ، وأصبح أستاذ في ربيع ثون في التدريس الجامعي في فلسطين (الكلية العربية) وأنجلترا (جامعة كمبرج) ولندن (الجامعة الأمريكية من ١٩٤٩ - ١٩٧٢) وهو الآن أستاذ شرف للتاريخ العربي فيها ، وأستاذ التاريخ الإسلامي في جامعة القديس يوسف ، وأستاذ محاضر في كلية الآداب بالجامعة اللبنانية . كما كان أستاذا زائرا في جامعة هارفرد والنيويورك من جامعات المسقط في الشرق والغرب .

له مؤلفات عديدة بالعربية والإنجليزية من بينها : رواد الشرق القديم في المتوسط والوسطى ، لحاح من التاريخ للجزيرة العربية ، الجغرافية والرحلات في الجزيرة العربية .

(٢) ان مملكة دلون (٢٥٠٠ - ٣٠٠ ق.م) كانت منطقة واسعة .
ولعل مدينة دلون هي في البحرين الحالية . وهذه المنطقة كانت فيها المراكز
الرئيسية للتجارة شرقا وشمالا .

(٣) كانت السفن تحمل ، من بلاد السند ، الاخشاب والقطن والعاج
والعقيق الاحمر واللازورد . ويبدو ان القطن عرف اول ما عرف في منطقة
السند . (١)

ولكن انهيار المدنية السندية (حوال سنة ١٥٠٠ ق.م) أدى الى توقف
العلاقات التجارية بين أرض الرافدين وبلاد الخليج (٢)

واذا نحن انتقلنا الى البحر الاحمر وجدنا أن المصريين كانت لهم صلات
تجارية مع بلاد بونت (اوبون) حتى حول سنة ٢٠٠٠ ق.م. وبلاد بونت هذه،
في رأي اكثر الباحثين ، تشمل المناطق العربية والافريقية المحيطة بباب المندب
في الجهة المطلقة منه على المحيط الهندي . ومع أن صلات مصر التجارية الخارجية
مع تلك الاصقاع تقلصت بعد السنة المذكورة ، ولدة تقرب من خمسة قرون ،
فانها عادت الى نشاطها ايام الاسرة الثامنة عشرة (١٥٨٠ - ١٣٢٢ ق.م.) وأهم
البعثات التجارية الى تلك المنطقة كانت تلك التي أرسلتها الملكة حتشبسوت
والتي يرجح أنها وصلت الى جزيرة سوقطري والصومال ، أو حتى الى
حضرموت . ولكن هذا النشاط التجاري المصري توقف مرة ثانية بعد الاسرة
المذكورة . (٣)

ولكن بعد أن ضعف شأن الامبراطورية المصرية في البحر الاحمر ظهر
الفينيقيون هناك (في القرن العاشر ق.م.) كتجار كبار . فقد اتضح من البحوث
الحديثة أن احرام ملك صور كان له اسطول تجاري يعمل في البحر الاحمر .
فقد كانت السفن تبنى في تل الخليفة وهو ايلة عند الجغرافيين العرب . وكانت
السفن الفينيقية توغل في البحار الى بلاد اوفير ، وتعود محملة بالذهب والفضة
والحجارة الكريمة وخشب الصندل والعاج والقرود والطواويس . ومع أن
المؤرخين لم يتفقوا فيما بينهم على موقع اوفير فهناك من يظن أن المقصود بذلك
كان الهند بالذات . (٤) الا انه من الواضح أن الذهب ، أو بعضه على الاقل ،
كان يحمل من مناجم مهد الذهب التي تقع في منتصف الطريق تقريبا بين مكة
المكرمة والمدينة المنورة . وهي اشهر مناجم الذهب العربية في التاريخ . (وقد
ظل مهد الذهب يستخرج منه هذا المعدن الى أيام الخليفة هارون الرشيد .)

ومع هذا النشاط الذي ذكرناه بالنسبة الى تجار أرض الرافدين ووادي
التيل والفينيقيين ، فان الامر انتهى بأن سيطر عرب جنوب الجزيرة على التجارة
شرقا وغربا واحتفظوا بسر الطرق مدة طويلة بحيث اتيح لهم أن يحتكروا نقل

المتاجر من الهند وما إليها وأن يقوموا بتوزيعها على من يحتاجها من البلاد الواقعة على شاطئ البحر الأحمر الغربي . (٥)

ولما كانت الإمبراطوريات التي قامت على أيدي الآشوريين والكلدانيين والفرس إمبراطوريات برية ، فقد اهتمت بتأمين الاتصال البري بين أجزاء من آسية شرقا إلى شواطئ البحر المتوسط . ولعل هذا القول ينطبق على الإمبراطورية الفارسية أكثر من غيرها ، وهي التي امتدت حدودها من بلاد الأفغان الحالية شرقا إلى مصر غربا ، فأصبحت الطرق البرية آمنة وتحولت التجارة في أكثرها إليها . أما تجارة البحر ظلت في أيدي عرب جنوب الجزيرة . وكانت عدن وقنا (بير علي على مقربة من حصن الغراب) الميناءين الرئيسيين في تلك المنطقة ، وجزيرة سوقطرى كان يتم فيها تجميع المتاجر . وفي مقدمة ما كان العرب يحتكرون تجارته البخور ، بنوعية اللبان والمر ، والطيوب والأناويه والحجارة الكريمة . (٦)

على أننا نجد ، بالرغم مما ذكر عن الإمبراطورية الفارسية ، أن الملك داريوس أرسل ، حول السنة ٥١٠ ق.م . ، بحارا يونانيا ليكتشف الطريق البحري من السند إلى مصر حول الجزيرة العربية (على أن يتجنب الخليج العربي الذي كان الفرس يعرفونه جيدا) . هذا البحار اليوناني هو سكيلاكس الذي بدأ رحلته من مكان على مقربة من مدينة أتوك الحالية ليكتشف مصب نهر السند أولا ثم ليسير في محاذاة الشاطئ ، على نحو ما كان يبحر الناس يومها وقبلها ، غربا إلى مصر . وقد كان على سكيلاكس هذا أن يقدم تقريرا مفصلا عن رحلته ، بعد انتهائها ، إلى الملك داريوس . وقد فعل البحار اليوناني والرهط الذي رافقه ما طلب منه ووصل بعد سنتين ونصف السنة من المغامرات إلى ميناء أرزينوي التي كانت تقوم على مقربة من مدينة السويس الحالية . (٧) ويبدو أن شيئا من التجارة البحرية بين الخليج العربي والبحر الأحمر ظل قائما في العصر الفارسي ، وأن العرب ظلوا هم المسيطرين على التجارة البحرية مع الهند بخاصة .

جاءت حروب الإسكندر وفتوحه فغيرت وجه التاريخ في المنطقة الممتدة من بلاد اليونان إلى الهند عبر آسية الصغرى وبلاد الشام ومصر وإيران . ولم يكن أثر الإسكندر في أنه فتح بلادا وقضى على دول ، بل أن الناحية الأهم في ذلك هي أن الرجل أثار الحياة في المنطقة بشكل ديناميكي جديد : تظهر في بناء المدن ومحاوله نشر آراء جديدة ورغبة في التعرف على خفايا الجهات والأماكن . ومن ذلك اهتمامه بالكشف ، من جديد ، عن الطريق البحري من نهر السند إلى مصب الرافدين .

وقد اختار الإسكندر لهذا العمل رجلا من كبار أمراء البحر اسمه نيارخوس ،

وأعد لذلك اسطولا ضخما . بدأ الاسطول سيره على نهـر السند وكان الاسكندر يسير بجيشه محاذيا لشاطئ النهر حتى وصل المصب . وعندها ترك الاسكندر قيادة الاعمال البحرية لنيارخوس ، وقاد هو جيشه الى فارس راسا ، بعد أن اقتنع بأن بعض سواحل المحيط الهندي قاحلة بحيث أنها لا يمكن أن تزود جيوشه بحاجاتهم من المؤن .

كانت التعليمات المعطاة الى نيارخوس تطلب منه أن يصل الى بلاد بابل ، وأن يتعرف الى الطريق البحري تعرفا دقيقا ، وأن يعين الاماكن التي يمكن للسفن أن تريح أو تتمون أو تتاجر .

بدأت بعثة نيارخوس في شهر تشرين الثاني (نوفمبر) ٣٢٦ ق.م. من ميناء الاسكندر ، الواقعة على مقربة من كراتشي الحالية ، وسار الاسطول محاذيا لاشاطئ ، بحيث يكون قريبا منه للتزود بالماء والمؤن ، على أن لا تقترب السفن من الشاطئ كثيرا حتى لا تتعرض للاخطار . وهذه الاخطار كانت تكمن في الشواطئ الصخرية الضحلة ، والجزر الكثيرة هناك ، كما كان السكان على استعداد للانتفاض على هؤلاء الاغراب فيها لو واتتهم الفرص . وقد زادت هموم نيارخوس ، في الاجزاء الاولى من الرحلة ، اذ بلغ الجوع والعطش والمرض والسغب والحرمان من جماعته مبلغا كبيرا ، فكان يخشى اذا اقتربت السفن من الشاطئ أن يفر رجاله الى اليابسة .

وقد ظل الحال مراوحة بين الحصول على بعض المواد الغذائية بحيث ينال الرجال شيئا قليلا منها ، وبين انعدام المؤن حتى ان اعاة كانت تضطر الى الاكتفاء بأكل جذوع النخيل الرخصة ، الى أن وصل الاسطول شواطئ كرمانيا ، فتوفر لهم الغذاء . ولما دخلوا خليج عمان ، وداروا بجسك ، تدلت الحال . ومن ثم اتجهوا شمالا فمروا برأس مسندم ، واجتازوا مضيق هرمز ، ثم القوابالمراسي عند مصب نهر اناميس (ميناب اليوم) في منطقة خصبة غنية بكل انواع الغلات باستثناء الزيتون ، على ما روى اريان .

وفي المنطقة التي تقع على جانبي النهر المذكور اراحوا وطعموا وسقوا ، فنسوا ما مر بهم من متاعب . واذا عرف نيارخوس أن الاسكندر كان في داخل البلاد على مسيرة خمسة ايام من مكان وجودهم ، ترك جماعته وسار اليه ليقدم له تقريراً عن الحالة والطريق . اما البحارة فاغتنموا الفرصة فتمعهدوا السفن بالاصلاح والتشحيم والدهن واصلاح الاشربة او تبديلها . فلما عاد نيارخوس كان القوم على اهبة الاستعداد للرحيل . فساروا في محاذاة الشاطئ مارين بمدينة اورغانا (هرمز) وجزيرة اوركتا (قشم) ثم جزيرة يسميها الرواة كاتيا (لعلها جزيرة قيس) . وأخيرا وصل الاسطول الى منطقة بوشير ونزلوا الى البر عند نهر رودهله ثم عند نهر هندياني . وكان الماء هنا ضحلا والصخور كثيرة ،

فكانت السفن تنتقل بحذر كبير . وأخيرا القى الاسطول مراسيه على مقربة من الاهواز الحالية ، وكان ذلك في ٢٤ شباط (فبراير) من سنة ٣٢٥ ق.م وقد قضى الاسطول ١٤٦ يوما في الطريق منها ثمانون يوما بين ميناء الاسكندر والاهواز . (٨)

كانت رحلة نيارخوس ، على ما منيت به من خسائر في الارواح والسفن وما كابده رجالها من الصعاب ، رحلة ناجحة من حيث التثبت من الاماكن الصالحة للوقوف والتزود او حتى لبناء الموانئ والمدن ، على شاطئ الخليج — خليج عمان والخليج العربي . الا ان هذه المعرفة اقتصر على الشاطئ الشرقي من الخليج . ومن هنا اتجه الاسكندر الى محاولة اكتشاف الشاطئ الغربي اي العربي . فاعد لذلك ثلاث حملات كبيرة السفن مع قلة في عددها . وكان في جملة مافعله الاسكندر ، استعدادا لهذا العمل ، ان ارسل الى صيدا في لبنان خمسمئة وزنة من الفضة لسكها نقودا كي يستأجر البحارة اللازمين للقيام بهذه الحملات . اما السفن فقد بنيت في مدن فينيقية وحملت اقساما واجزاء الى تبسكوس على نهر الفرات ، ثم على القوارب نهرا الى رأس الخليج .

وقد وصلت اولى هذه الحملات الى جزيرة البحرين ، والثانية تجاوزت هذه الجزيرة في بعض الطريق ، ولعلها مست ابو ظبي .، اما الثالثة فقد بلغت رأس مسندم ودارت به غربا بجنوب بعض الشيء . وبسبب من نجاح هذه الحملات اخذ الاسكندر نفسه باعداد حملة اكبر بقيادة نيارخوس الذي امر بالدوران حول بلاد العرب الى البحر الاحمر ، كما ان الاسكندر امر اسطولا آخر بالابحار من السويس لاكتشاف شواطئ هذا البحر نفسه . وثمة من يرى ان هذا الاسطول وصل الى بعض نواحي اليمن .

لكن الاسكندر توفي سنة ٣٢٣ ق.م. وتوقف كل شيء (٩) .



الوحدة السياسية التي كان الاسكندر يمسك بزمامها تقطعت اوصالها برناته ، وخلفه ، على الاقل في المناطق التي تعيننا مباشرة في هذا البحث ، السلاطنة في ديار الشام والعراق وايران (وهذه المملكة تقلصت سلطتها عن الشرق تدريجا) والبطالة في وادي النيل وما اليه . وليس يعنينا الان ما قام بين الدولتين من حروب ونزاع ، وخاصة طيلة القرن الثاني ق.م. ولكننا نود ان نعرض هنا الى الدور الذي قامت به كل من هاتين الدولتين في سبيل التعرف الى البحار الشرقية .

ومن الطبيعي ان يكون للبطالة يد كبرى في ذلك . فمضرة تقع على البحر الابيض المتوسط من الجهة الواحدة ، وعلى البحر الاحمر من الجهة الاخرى . ولذلك فلا بد للوكها ، متى اطمانوا الى السلام في البلاد والامن في البحر ، من

ان يحاولوا توسيع مجالهم التجاري جريا على ما كان يحدث من قبل . وقد عرف القرن الثالث ق.م . ثلاثة من ملوك البطالة وكلهم شهروا بهذه الاهتمامات ، وهم : بطليموس الاول سوتر (٣٢٣ — ٢٨٥) وبطليموس الثاني فيلادلفوس (٢٨٥ — ٢٤٦) وبطليموس الثالث ايفرغيتس (٢٤٦ — ٢٢١) .

كان بطليموس الاول احد القواد الذين رافقوا الاسكندر في فتوحه الشرقية ، وقد تعرف على مصب نهر السند شخصيا ، كما انه كان يعرف اخبار حملات نيارخوس . لذلك كان يرى انه من الممكن انشاء صلات تجارية مباشرة مع مدينة بلبوترا (بتنا) الواقعة على نهر الكنجز . وفي سبيل تحقيق ذلك كان لا بد له من ان يقيم محطات ومراكز للتجار على هذا الطريق الطويل . ومن هنا نجد عناية البطالة ، في ايامه وايام خلفائه ، في اقامة هذه الموانئ البحرية : ارزينوي (قرب السويس الحالية) ومايوس هرموس (ابو سمر) ولوكس ليمن (القصير) وبرنيتسي ورأس بناس وادوليس (عدولي) وبطولمايس او اصلاح ما كان منها قبلا ، هذا بالاضافة الى الاهتمام بمدن كانت على النيل كي تكون كل منها نقطة تصل الداخل بالساحل عند واحد من هذه الموانئ ، مثل قنط (كويتوس) .

هذه الموانئ خدمت البطالة ، بخاصة في القرن الثالث ، في عدد من الامور التي يمكن ان تلخص في ما يأتي :

(١) في ايام بطليموس الاول اكتشفت جزيرة صغيرة في البحر الاحمر وحمل منها الزمرد الى مصر (١٠) .

(٢) اصبح الاتجار بين مصر وبلاد سبا ممكنا لوجود موانئ مصرية قريبة من جنوب غرب الجزيرة العربية .

(٣) شجع وجود هذه الموانئ التجار على محاولة الخروج من باب المتنب الى بلاد الصومال . وقد تم بعض هذا في ايام بطليموس الثاني ولكنه كان اوسع نطاقا في عهد خليفته .

(٤) كان البطالة ، كغيرهم من الملوك القدامى ، يستعملون القيل — دبابة العالم القديم — في الحروب . ويبدو ان الافعال اللازمة كانت تأتي من الهند . ولما كانت الطرق البرية في متناول السلاقس ، فقد كان حصول هؤلاء على الافعال ايسر . وكان نقل الافعال من الهند الى مصر يكلف البطالة نفقات باهظة . لذلك فان الاهتمام بموانئ البحر الاحمر وشواطئ الصومال كان المقصود منه الحصول على الفيلة من افريقية . ومع ان المحاولة الاولى تعود الى بطليموس الاول الذي حصل على عدد من الفيلة بطريق بطولمايس ، فان الذي جنى النتائج الاكبر هو بطليموس الثالث . فقد ارسل عددا من الخبراء لانشاء

مراكز بحرية لذلك على الشواطئ الأفريقية ، حتى خارج باب المندب (١١) .

(٥) اهتم البطالة بالتعرف على الموانئ الشرقية للبحر الاحمر . وقد ارسلوا لذلك جماعات لاكتشاف هذه الشواطئ تمهيدا لحملات عسكرية لم تنفذ الى احتلال او فتح ، لكنها يسرت لحكام مصر معلومات ادق عن الملا وموانئ الحجاز والجزر المجاورة لليمن .

(٦) بسبب ان بطليموس الثاني تمكن من وضع حد لعمل القراصنة في البحر الاحمر ، ويسر للتجار التنقل ، فقد تشجع بعضهم وخرجوا الى الشواطئ الأفريقية للفتيش عن « بلاد القرقة » (وهي الصومال) ، بعد رأس غردافوي . وقد استمر هذا في ايام بطليموس الثالث .

ومع جميع هذه المحاولات التي قام بها البطالة وبحاروهم وتجارهم وسفراؤهم فانهم لم يستطيعوا القيام بالتجارة المباشرة مع الهند . فقد ظل للعرب السيطرة الرئيسية على العمل التجاري طرقا ومتاجرا .

واذا نحن انتقلنا الى السلاسة وتابعنا محاولاتهم البحرية بالنسبة للاتصال مع الهند ، لوجدنا ان القرن الثالث ق.م. كان فيه نشاط محدود ، بالمقارنة مع نشاط البطالة . ولعل السبب الرئيسي هو ان الدولة السلوقية ، في اول امرها على الاقل كانت مجاورة للهند . وقد استمر هذا حتى انفصل الجزء الشرقي من مملكة السلوقيين ، وهو الذي قامت فيه الدولة الفارثية (بارثيا) . ولذلك فالاهتمام بالبحر ، عن طريق الخليج العربي وخليج عمان ، لم يكن موضع عناية كبيرة .

ومع ذلك فاننا نجد ان سلوقس نيكاتور (٣١٢ — ٢٨١) ارسل ميغاثينس الى الهند ليكون سفيرا مقيما له في بليوترا (يتنا) . والمرجح انه ذهب الى الهند بحرا . وقد ترك هذا السفير معلومات قيمة عن الشواطئ الهندية الشمالية الغربية (١٢) .

لكن السلاسة كانوا اقل احتفالا بالخليجين الشرقيين من احتفال البطالة بالبحر الاحمر . ونرجح ان السبب ، كما قلنا ، هو وجود طريق بري (او طرق برية) يصل بين الهند والصين من جهة ومملكة السلاسة من جهة اخرى . بينما كان البطالة يعتمدون على البحر بشكل خاص للحصول على ما يريدون (١٣) على ان السلاسة كانوا ينقبون على اهل الجرها العرب تفوقهم التجاري في الخليج العربي ، الامر الذي كان يمكنهم من السيطرة على النقل التجاري بين مدينتهم (في اواسط الاحساء اليوم) وبين الواحات الواقعة في مناطق شمال نجد الى تيماء فالمدن السورية وغزة . وكان الفرس ، وقد خرجوا عن السلطة السلوقية ، عوناً للجريهين في اعمالهم التجارية . لذلك نجد انطيوخوس

الثالث ، الذي تمكن من توطيد السلطة السلوقية ، يهاجم جرها (٢٠٥ - ٢٠٤ ق.م) ، ولكنه لم يقدر على القضاء عليها (١٤) . أما انطيوخوس الرابع (١٧٦ - ١٦٤) فقد ازعجه التجار العرب والفرس الذين تسلطوا على متاجر الخليج العربي وموانئه فارسل من درس شواطئ الخليج العربية حتى وصل الى قطر (١٥) . ولعله كان يعد العدة لحملة بحرية ضد تلك المناطق ، لكنه لم يفعل ذلك .

في القرن الثاني ق.م . اضطربت احوال البطالمة في مصر ، لكن ذلك لم يعق التجار . ذلك ان غرب البحر المتوسط ، وبخاصة رومة ، زاد اهتمامه بالتجار الهندية . والذي نعرفه ان التجار اليونان زادت معرفتهم بشواطئ البحر الاحمر العربية ، واتسعت تجارتهم بحيث انهم اتصلوا بتجار في جنوب الجزيرة وفي بلاد الصومال ، بل اننا نسمع اخبار جزيرة سو قطرى وجزر كوربا موريا . والمهم ان التجارة كانت هي الدافع الرئيسي لذلك كله . ومع ان الاهتمام بالحصول على الفيلة ظل موضع عناية ، فان ذلك كان اقل منه في القرن السابق (١٦) . لكن العرب ظلوا حاجزا اساسيا بين الاتصال المباشر مع الهند . وقد خلف لنا الادب الجغرافي اليوناني الكثير من القصص البحرية ، ولكن ذلك لا يهمننا بالنسبة الى ما نحن فيه (١٧) .

وقد استمر الاهتمام التجاري بالهند وبضائعها في القرن الاول ق.م . ، على ما وصلت اليه مصر من ضعف سياسي . وفي مطلع القرن وصل يونانيو مصر الى سوق قطرى ويبدو ان بطليموس الحادي عشر اوليتوس (٨٠ - ٥١ ق.م) ارسل الى تلك الجزيرة معمرين يونان ليقبموا فيها اما كحامية او كتجار . وقد ظل هؤلاء فيها قرونا طويلة (١٨) . وقد وصل التجار اليونانيون الى اسبيل (لعلها قلعات شمال رأس الحد على خليج عمان) . لكن منطقتين لم يستطيعوا التوغل فيهما وهما : الساحل الافريقي جنوب رأس غودفروي والخليج العربي . اما الاول فبسبب وجود دويلات عربية واثيوبية هناك ، واما الثاني فلان السلاقسمة والفرثيين والعرب كانوا يسيطرون على تجارتهم ومقدراته .



كان قيام الامبراطورية الرومانية ، في النصف الثاني من القرن الاول ق.م . ، شيئا هاما في التاريخ . فقد حدث لأول مرة في تاريخ العالم ان انضمت هذه المجموعة الكبيرة من البشر تحت حكم واحد وفي ادارة واحدة . وكان معنى هذا من الناحية السياسية بدء عصر السلم الروماني الذي مهد لانتقال الناس الى العناية بالفنون والاداب والعمارة والحياة . اما من الناحية الاقتصادية فكان ايدانا بنشاط كبير في الانتاج والانفاق . وبسبب اهتمام الناس ، وبخاصة

اصحاب الثراء ، بالملبس والمأكل والمنزل المريح والمظهر الانيق والمجتمع المتألق، فقد كثر اهتمام التجار في الحصول على كل ما يزيد هذه الامور رونقا وجعالا وطعما مثل الطيوب والافاوية والبهارات والمجوهرات والحجارة الكريمة والخشب والعاج لاستعمالها في شؤون الحياة المختلفة . واذ كانت هذه الاشياء تأتي من بلاد الصومال وجزيرة العرب والهند ، فان التاجر كان عليه ان يحصل عليها . ولما كانت مصر جزءا من الامبراطورية من جهة ، ومركزا هاما للتجارة مع تلك الاقطار من جهة اخرى ، فقد ترتب على حكام مصر — على الوالي الروماني باسم الامبراطور — ان يؤمن هذه الحاجات والمتاجر .

وفي الوقت الذي كانت فيه الامبراطورية الرومانية تقتعد مكانها في اطار العالم المعروف غربا كانت الصين تتطلع نحو افاق قريبة منها (او اسواق بعيدة عنها تصلها بالواسطة) لتبيع حريرها وغيره . ومع ان الصين كانت نبعت بما عندها على الطرق البرية ، فان الطريق البحرية كان لها اغراضها . ذلك ان الامبراطورية الفرثية (البارثية) كانت، يومها تشغل الرقعة الممتدة من حدود افغانستان اليوم الى نهر الفرات وتسيطر حتى على الجزء الشمالي الشرقي من الخليج العربي . وعندما كانت تقوم الحرب بين الفرثيين والرومان (غربا) او بعض الهنود (شرقا) فان الطرق التجارية تتعطل . يضاف الى هذا كله ان التجارة البحرية بين اجزاء من الهند ومصر كانت قد اصبحت مألوفة . ولكن الذي يجب ان يذكر هو ان هذه التجارة كانت تتم على ايدي التجار العرب في اغلب الاحيان . ولم يعرف في واقع الامر ان تجارا من مصر — في ايام البطالة او قبلهم حتى — وصلوا الى الهند الا ما ندر .

حري بالذكر ايضا انه ، في الوقت الذي كانت فيه الامبراطورية الرومانية تحتضن هذه المجموعة البشرية الكبيرة في اطار واحد ، كانت الهند ، وبخاصة الجزء الغربي والشمالي الغربي منها ، وهو ، الذي يعنينا في هذا البحث ، مقسمة الى عدد من الدول هي ، من الشمال الى الجنوب ، دولة ساكا ودولة بوتشى ودولة انديرا ودولة شولا ودولة بنديا ودولة شرا . وقد تقتتل هذه الدول فيما بينها ، وقد يسود بينها السلام . ولكن المهم انها لم تكن تزاحم واحدها الاخرى ذلك ان منتوجاتها كانت مختلفة ، ولذلك فقد كانت كل منها تجد تجارا يهتمون بما تنتج ، على ما سنرى .

ولعله من المفيد ، ونحن نشير الى هذه الوحدات السياسية المختلفة هذه الاشارة العابرة ، ان نلتفت الى جنوب الجزيرة العربية لنرى ما كان عليه الوضع في تلك الجهات في الزمن المذكور . فحول سنة ١١٥ ق.م. كانت دولتا معين (في الجوف وعاصمتها قرناو وهي خربة معين اليوم) وسبأ (التي تركزت حول سبأ اولا ثم اتسع سلطانها بحيث شمل جنوب الجزيرة باجمعه تقريبا) قد انتهى امرهما . اما دولة قتبان (بين منطقتي عدن وحضرموت وعاصمتها كانت

تمنع وهي حجر كحلان اليوم) فقد بلغت ذروة مجدها في القرن الاول قبل الميلاد . والمعروف انها سكنت نقدا ذهبيا حول سنة ٥٠ ق.م . وقد قضت دولة حضرموت (كانت عاصمتها شبوة) في أواخر القرن الاول قبل الميلاد على دولة قتبان . والدولة التي كانت معاصرة للفترة التي نتحدث عنها هي دولة حمير التي قامت حول ظفار في اليمن ولم تلبث ان ضمت دولتي سبا ومعين اليها . فكانت اوسع دول الجنوب نفوذا . ومع ذلك فاننا نجد ان الكتاب المعاصرين من الجغرافيين يفكرون سبا كانها دولة قائمة (١٩) .

كان اغسطوس يود ان يستولي على جنوب الجزيرة لتتم له السيطرة على الطرق التجارية البحرية . لذلك نجده يرسل حملة عسكرية في سنة ١٥ ق.م . بقصد احتلال اليمن . فقد امر اغسطوس القائد العام في مصر (غالوس) بان يسير الى تلك البلاد في عشرة الاف جندي ، مع الف جندي من الانباط . وقد تولى سيلوس الوزير النبطي مهمة التموين والارشاد .

بدأت الحملة من ارزينوي ، على مقربة من السويس الحالية ، ونقل الجنود عبر البحر الاحمر الى لوكي كومي (الحوراء) على مقربة من ينبع . وبعد تأخر اضطراري بدأت الحملة سيرها في ربيع سنة ٢٤ ق.م . وقد كان الطريق وعرا صعبا والماء قليلا ، فلقي الجنود الامرين في رحلة قضوا فيها ثلاثين يوما في حى ملك الانباط وخمسين يوما بعدها حتى وصلوا نجران ، التي احتلوها ودمروها . ويبدو ان الجيش لقي بعد ذلك جماعة من العرب انتصر عليهم . ثم حاصر غالوس مدينة مريما (٤) لكنه عجز عن احتلالها ، ولم يصل مارب . وعاد ادراجه بعد ستة شهور من السير المضني مع الجوع والعطش والحر . اما في العودة ، وفي الطريق ذاته ، فقد احتاج الجيش الى ستين يوما فقط . واخيرا نقل الجيش - او ما تبقى منه - مرة ثانية عبر البحر الاحمر الى ميوس هرموس (ابو شعر) في مصر ومنها الى قفط فالاسكندرية (٢٠) .

وثمة ذكر لرحلة اخرى تلت تلك وانتهت بتدمير ميناء عدن ولكن المهاجمين لم يستطيعوا احتلال المنطقة .

ثمة حادث كان له اثر كبير في تطور النقل البحري بين جنوب الجزيرة العربية وافريقية من جهة وبين الهند من جهة اخرى ، وهو اكتشاف مسير الرياح الموسمية .

وقد تم ذلك على يد هيالوس ، وعلى الراجح في العقد السابع من القرن الاول الميلادي . وهيالوس تاجر وملاح يوناني كان على معرفة تامة بما شاع وذاع من اخبار البحر الاحمر وبحر العرب والخليجين وشمال المحيط الهندي ، وكان يتنقل في تلك البحار ويتاجر فيها . ويبدو انه تصور ان الهند تكون شبه

جزيرة تمتد جنوبا في مياه المحيط الهندي ، وكان يعرف مواقع الموانئ بالنسبة الى بحر العرب . وقد لاحظ انه بين شهري ايار (مايو) وتشيرين الاول (اكتوبر) تهب رياح من الجهة الجنوبية الغربية الى الجهة الشمالية الشرقية ، وان هذه الرياح منتظمة في سرها واتجاهها . كما انه لاحظ ان رياحا اخرى ، على شاكلتها انتظاما ، تهب من الجهة الشمالية الشرقية الى الجهة الجنوبية الغربية بين شهري تشيرين الثاني (نوفمبر) واذار (مارس) .

هذا كله كان هيبالوس يعرفه . لذلك جازف في احدى رحلاته البحرية التجارية . فخرج من عدن ولما وصل مقابل رأس فرتك تخلى عن فكرة محاذاة الشاطئ ودفع بسفينته عبر مياه بحر العرب مفيدا من الرياح الموسمية الصيفية . وقد وجد ان نظرتة كانت صائبة ، اذ ان السفينة وصلت الى مصب نهر السند راسا ، بدل ان تسير في محاذاة الشاطئ الى خليج عمان ، ثم تقطعه في اضيق اماكنه لتحاذي الشاطئ الكرمانى والهندي الى مصب السند وخليج كامبلي (٢١) .

اصبح باستطاعة السفن ، اذا كانت كبيرة وقوية وتعتمد الشراع المربع ، ان تصل الى بربريكون (باهارديبور) وبريغازا (برواخ) . لكن كان ثمة امران حريان بالاهتمام . الاول ان مداخل الانهار الكثيرة هناك — فروع نهر السند وغيرها — كانت خطرة لان المياه ضحلة ولان الصخور كثيرة . والامر الثاني هو ان المنطقة الهندية التي كانت تهتم للتجار الاتين من الغرب كانت المنطقه الجنوبية — في بلاد تاميل وساحل ملبار . وقد تم هذا للتجار المغامرين على درجتين . الاولى جاءت على ايدي تجار كانوا يسرون محاذين للشاطئ الى رأس فرتك ثم يعبرون المياه الواسعة راسا الى اواسط الهند . والثانية جاءت بعد ذلك اذ اصبح الريان الماهر يسير من عدن الى موزيريس (كرنغامور) في جنوب الساحل الغربي من الهند متبعين قوس الدائرة العظمى (٢٢) .

هذا الطريق الاخير اصبح الطريق الذي يتبعه تجار عصر الامبراطورية الرومانية في انتقالهم من الغرب الى الشرق . من حصن الغراب (قنا) او من عدن او من راس غواردقوي او حتى من مخرج البحر الاحمر الى ساحل ملبار او الى سيلان (سري لانكا) . واصبح التوقيت الزمني للسفن المصرية على الوجه التالي : تغادر السفينة ميناء مصر في شهر تموز (يوليو) فتصل جنوب البحر الاحمر وتخرج منه في اوائل شهر آب (اغسطس) ، فتدفع بها الرياح الى ساحل ملبار فتصل في اوائل ايلول (سبتمبر) . وكانت الرحلة في جزئها الاخير تحتاج نحو اربعين يوما . وهذه السفن التي تم لها هذا النجاح كانت تختلف عن السفن السابقة . فهذه كانت صغيرة ، وكانت الواح الخشب فيها مربوط واحدها بالآخر بحبال من ليف جوز الهند ، ولم تستعمل المسامير الحديدية في بنائها قط .

أما السفن الجديدة فكانت أكبر وأقوى ، ولذلك كان بإمكانها أن تصارع
الأمواج العاتية هناك .

وقد استمر اهتمام الرحالة والتجار والملاحين اليونان في التعرف على
الهند وشرق افريقية خلال القرنين الأولين بعد الميلاد . وكانت زيارة البعثة
(التجارية) الرومانية التي أرسلها ماركوس أوريليوس سنة ١٨٤ م إلى بلاط
الإمبراطور الصيني هوان — تي قمة في تاريخ العلاقات بين جنوب شرق آسيا
وغرب تلك القارة ، ومن ثم مع عالم البحر المتوسط (٢٣) .

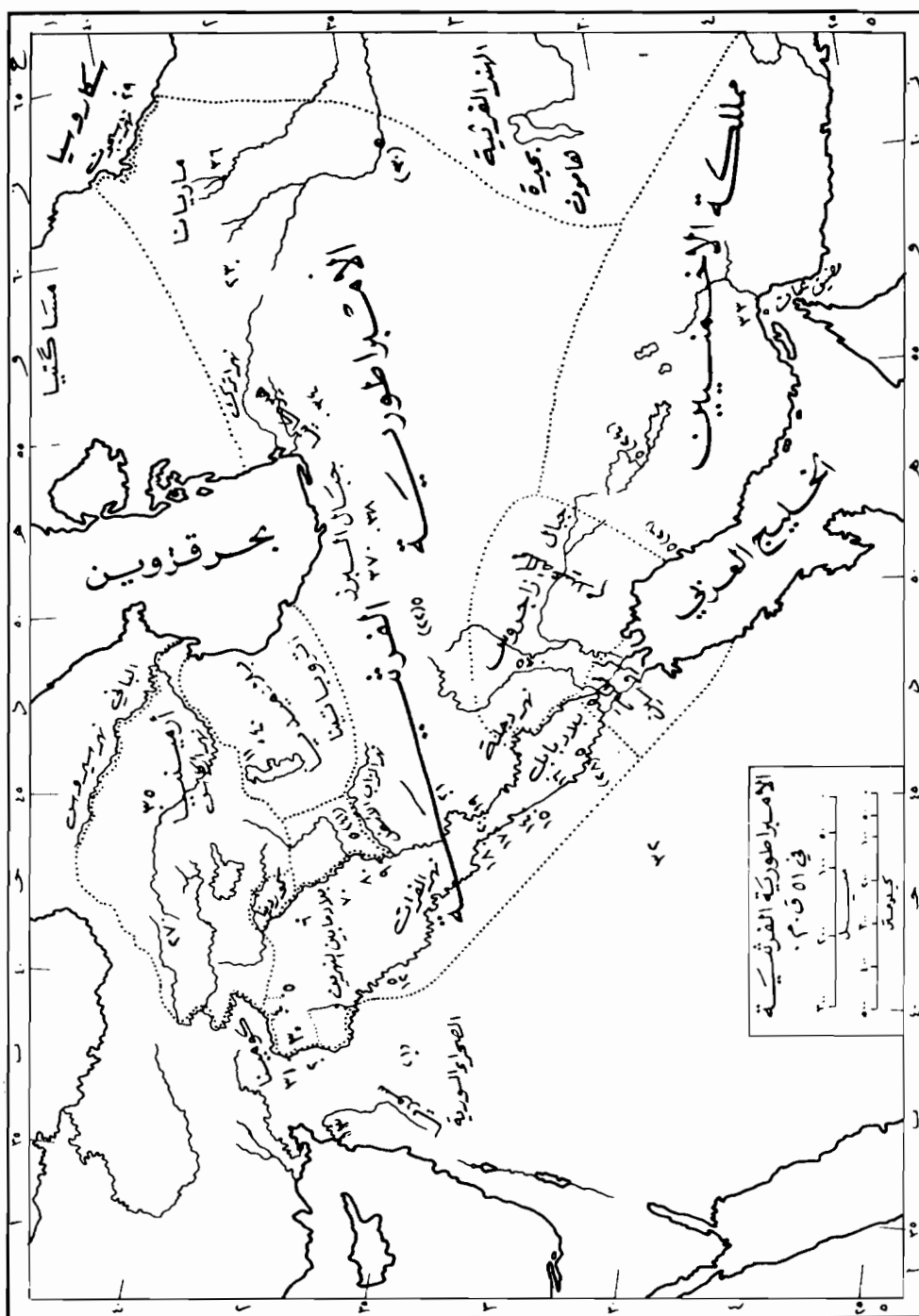


كان من المفيد ، في رأينا ، أن نضع هذه المقدمة بين يدي القارئ قبل
التحدث عن التجارة بين البحر الأحمر وبلاد الهند في القرن الأول للميلاد . أما
حديثنا عن التجارة بالذات من حيث موانئها ومراكزها ومتاجرها وطرقها فهو
الذي تنتقل إليه الآن .

ونود أن نلفت النظر إلى أن هذا القسم من البحث مبني على كتيب مجهول
اسم مؤلفه ، يعود وضعه إلى القرن الأول للميلاد . وهو وثيقة من نوع يكاد
يكون فريدا في بابهِ .

والباحثون متفقون على أن هذا الكتيب هو من تأليف تاجر يوناني كان
يعيش في مصر في القرن الأول للميلاد . ومع أن أكثر هؤلاء الباحثين يرى أنه
عاش في النصف الثاني من القرن الأول ، فهناك خلاف كبير في تحديد الزمن
بشكل دقيق ، بل أن منهم من يرجعه إلى قبل ذلك ببضعة عقود من
السنين (٢٤) .

واسم هذا الكتيب هو ، مترجم إلى الإنكليزية Periplus of the Erythraean
Sea والكلمة التي تحتاج إلى توضيح هي Erythraean وهي كلمة
يونانية معناها الأحمر . ومع أننا نعرف بحرا يسمى البحر الأحمر ، فالكلمة
اليونانية كانت ، في الفترة التي نتحدث عنها ، تعني القسم الشمالي من المحيط
الهندي والبحر العربي وخليج عمان والخليج العربي والبحر الأحمر وبحر
الزنج . والواقع أن هذا الكتيب يتناول فيه صاحبه الموانئ الواقعة على
شواطئ مجاميع المياه المذكورة بأكملها . ولذلك ، ومنعا لأي لبس حول
الموضوع ، فإننا نفضل الاحتفاظ بالكلمة اليونانية معربة فنقول « الأريثري » .
وكلمة Periplus هي رحلة أو دورة ، ونحن ، مع اعترافنا بأن الكلمة التي
نقترحها ليست ترجمة دقيقة ، فإننا نفضل أن نستعمل « دليل » تجاوزا من
جهة ، ومطابقة للفكرة التي وضع الكتيب من أجلها . ولذلك فإننا نقترح
« دليل البحر الأريثري » .



والكتيب مؤلف من ٦٦ فصلا قصيرا . فمجموع صفحاته في ترجمته الانكليزية ٢٨ صفحة (٢٥) . وهو ، كما يبدو من قراءته بتمعن ، نتيجة معرفة جغرافية وتجربة تجارية . فالمؤلف يذكر الموانئ الهامة والمراكز البحرية الثانوية والمدن والاسواق الداخلية ويعدد ما يرتفع من كل من التجارات . ويعين المسافات بالسكاديات (السكاديا عشر الميل الانكليزي ونحو سدس الكيلو متر) . يعدد صاحب الدليل ثمانية وعشرين ميناء هاما موزعة على الشكل الاتي :

البحر الاحمر (مصر) ٢ ، افريقية جنوب باب المندب مع شرق افريقية ٩ ، بلاد العرب ٥ ، الخليج العربي ٢ ، ساحل مكران ١ ، الهند ٧ ، الصين ١ . هناك مراكز تصلح لرسو السفن لكنها ليست ميناء — والميناء في عرفة ، في غالب الحالات ، ما وجد فيه سوق ومخازن للمتاجر . ويضاف الى هذا كله المراكز الداخلية التي تزود الموانئ بمنتجات البلاد من الداخل .

والاوصاف الجغرافية للمدن صحيحة في غالب الاحيان . ومع ان الكتاب صغير فانه يتسع لتعليقات واشارات مفيدة . فمن ذلك اشارته الى الطريق الداخلي من ادوليس (عدولي) على الساحل الافريقي الى الداخل الى نهر عطبرة ثم شمالا عبر مناطق فيها كلاً وربيع . بدل الطريق الذي يصل الموانئ الشمالية بالمدن الواقعة على النيل . والذي يجتاز بقاعا جافة (٢٦) . ومن ذلك وصفه الدقيق لمصب نهر الكنج والاضطراب التي يتعرض لها البحارة الحديثو عهد بالوصول الى تلك المياه . ثم يشير الى الاهتمام الذي يوليه حكام تلك الجهات الى ارشاد السفن (٢٧) .

ولا بد لكتاب من هذا النوع ، ولو كان قصيرا ، من ان يقع واضعه في اخطاء . وعلى سبيل المثال يمكن القول اجمالا ان المسافات التي يذكرها لا تنطبق على الواقع . الى ذلك يضاف اخطاء تاريخية تتعلق بمملكة اكسوم وحير وبعض ممالك الهند (٢٨) .

والطريقة التي يلجأ اليها المؤلف في هذا الدليل هي ان يذكر الميناء (او المدينة) فيصف الموقع — ليس دائما ولكن غالبا — ويشير الى المتاجر الموجودة فيها : المستورد منها والمعد للتصدير ، ويذكر الطريق الذي يصلها بالداخل . ويعرض لشيء من التاريخ القريب ان كان لذلك علاقة بالتجارة . فالمؤلف تاجر قبل كل شيء ، ويبدو ان ثقافته — كما نقول اليوم — لم تكن رفيعة . ولغته ، كما يقول العارفون باليونانية ، لغة الرجل المحدود الثقافة . لكن ، بقدر ما تيسر له ، فان معلوماته صحيحة . وسبب ذلك انه عرف الموانئ ونزلها تاجرا او زائرا — باستثناء موانئ الخليج العربي . اما اخباره عن موانئ شرق الهند وما هو ابعد من ذلك شرقا فقد رواها على السماع . والرجل يقدم لنا معلوماته بدون صناعة او تصنع .

ونحن اذا اخذنا ما زدنا به صاحب الدليل من المعلومات على اساس
الثغلات النباتية والمعادن والمنتجات الصناعية التي عرفتھا المناطق الممتدة
من الهند الى مصر وشرق افريقية عبر بحر العرب وخليج عمان والبحر
الاحمر وبحر الزنج ، امكننا ان نجمل ذلك على الشكل التالي :

- (١) منطقة شرق البحر المتوسط (باستثناء مصر)
الخمور : اللانقية واطالية (ف ٦)
زيت الزيتون : فلسطين ، لبنان ، سوريا ، اليونان واطاليا .
الكهرمان : صقلية (كان يستورد من البلطيق ايضا)
المرجان : مصايد المرجان كثيرة في غرب حوض البحر المتوسط (في ٢٨ و
٣٢٨ و ٤٩ و ص ١٦٨) .
الزجاج : من لبنان ومدن الساحل السوري (ف ٦ و ص ٦٨)
الغار الابيض : من اليونان واطالية (ف ٤٩ ص ١٩٠)
المقائس الأرجواني : صور (ف ٢٤ و ٣٦)
(٢) مصر والبحر الاحمر (الساحل الافريقي)
الاقمشة (مصر) وخاصة الكتانية (ف ٦ و ٧ و ٨) وكانت مدينة ارزيوني
(القلزم فيما بعد) مركزا كبيرا للصناعة .
عصير العنب (ف ٧ مصر)
الكحل كان يصنع في مصر (ف ٤٩) ومادته تستورد من شرق الجزيرة
العربية (ف ٤٩)
المرجان من البحر الاحمر (Huzayyin ص ٢١٠)
اللؤلؤ من البحر الاحمر (Huzayyin ص ٢١٠)
الحجارة الثمينة الشفافة : الزمرد والياقوت الاصفر والعقيق الاحمر
(ف ٦ ، و ٣٩ ص ٦٨ و ١٦٧ ، Cary and warmington)

- (٣) جنوب الجزيرة العربية — من اليمن الى حضرموت
البخور بنوعيه الابان والمر (ف ٢٤ و ٢٧ و ٢٨ و ٢٩ و ٣٠ و ٣٧)
الذبل (البري والبحري) وهو غلاف السلاحف (ف ٣٠)
الحبوب من اليمن (ف ٢٤)
الخمور من التمر والعنب (ف ٢٤) .
معادن الكحل من شرق الجزيرة (ف ٤٩)
المرمر اجوده من اليمن (ف ٢٤)
الذهب في اماكن كثيرة في الحجاز وشرق الجزيرة (ف ٣٦ ، ص ١٦٠)
الرماح التي كانت تصنع في منطقة موزا (فحا) ويبدو ان الحديد او الفولاذ
المستعمل في صنعها كان ينقل من الهند (ف ١٧ و ٣٩ ص و ص ١٧٢)

- (٤) شرق افريقية (طبعا المعروف الى ذلك الوقت لعله لم يصل جزيرة زنجبار).
 القرقة (ف ١٠ و ١٢ و ١٤)
 السمسم (ف ١٣ و ٤١)
 المر (١٢ و ٣٧ و ٤٩ و ٥٦ وص ١٦٤ و ٢١٣ — ٤)
 العاج بكميات كبيرة (ف ١٦ و ١٧)
 الذبل (ف ١٣ و ١٦ و ١٧) وانواعه جيدة .
 قرن وحيد القرن (ف ١٧) .
 الرقيق (ف ١٣ و ٣٦) لكن الاعداد لم تكن ضخمة .
- (٥) منطقة الخليج العربي وخليج عمان وكرمانيا
 المرجان (Huzayyin ص ٢١٠)
 اللؤلؤ (Huzayyin ص ٢١٠)
 الخمر من شرق الجزيرة (لعلها منطقة القطيف) وعمان (ف ٣٦ و ٤٩ وص ١٦٠) .
 التمر عمان (٣٦ و ٤٩)
 رهج الغار من كرمانيا (ف ٤٩ وص ١٩١)
 القوارب المخيطة (ف ٣٦)
- (٦) الهند وما جاورها
 الذهب — غرب الكنج (ف ٦٣ وص ٢٥٨)
 الفولاذ الهندي (ف ٦ و ٣٩ وص ١٧٢) كان مطلوبا في المنطقة المحيطة
 بالمحيط الهندي .
 النحاس — كان النحاس يصهر في عدد من مدن الهند الداخلية (ف ٣٦) .
 الاخشاب وبخاصة التيك والابنوس (ف ٣٦ وص ١٥٢) .
 البتل (ف ٥٦ وص ٢١٧) وهو نبات يمضغه الهند بعد الاكل .
 الارز بكميات كبيرة (ف ١٤ و ٤١)
 القمح (ف ١٤)
 زيت السيرج (ف ١٤ و ٤١)
 الدهن الهندي (ف ١٤ و ٤١ وص ١٧٦)
 السكر (ف ١٤ وص ١٦٧)
 الماس (ف ٥٦ وص ٢٢٤)
 العقيق والياقوت من داخل البلاد بنوع خاص (ف ٣٩ و ٤٨)
 الياقوت الازرق من الملبار (ص ٢٢٢)
 اللؤلؤ في خليج منار (ف ٥٤ — ٥٨)
 الكحل يصنع في الهند (ف ٤٩)
 القطن في غوجرات والاقمشة القطنية (ف ١ و ١٤ و ٤١)

الموسلين من اراغورا (ف ٣٩ و ص ١٦٨)
اقمشة من انواع مختلفة (ف ٤٨)
الوانى الفخارية (ف ٤٩ و ٥٦ و ص ٢٢٠)
الذبل

البيلة (ف ٣٩ و ص ١٧٢)

الافاويه وينخل في عدادها الفلفل باتواعه والقرفة . وكان ساحل
ملبار المصدر الاول لاكثر هذه الانواع ولكن مع الزمن تمكن التجار من
الحصول على بعضها من اسام وبرما وان كان مؤلف « الدليل » لم يصل
تلك الجهات (ف ٣٩ و ٤١ و ٤٩ و ٥٦ و ص ١٦٩ و ١٩١ و ٢١٣ - ٤)
الطيرب وهذه ايضا كانت كثيرة الانواع من العود الى العطور (ف ٣٩ و ٥٦
و ص ١٧٠ و ٢١٧) .

(٧) الملايو والصين

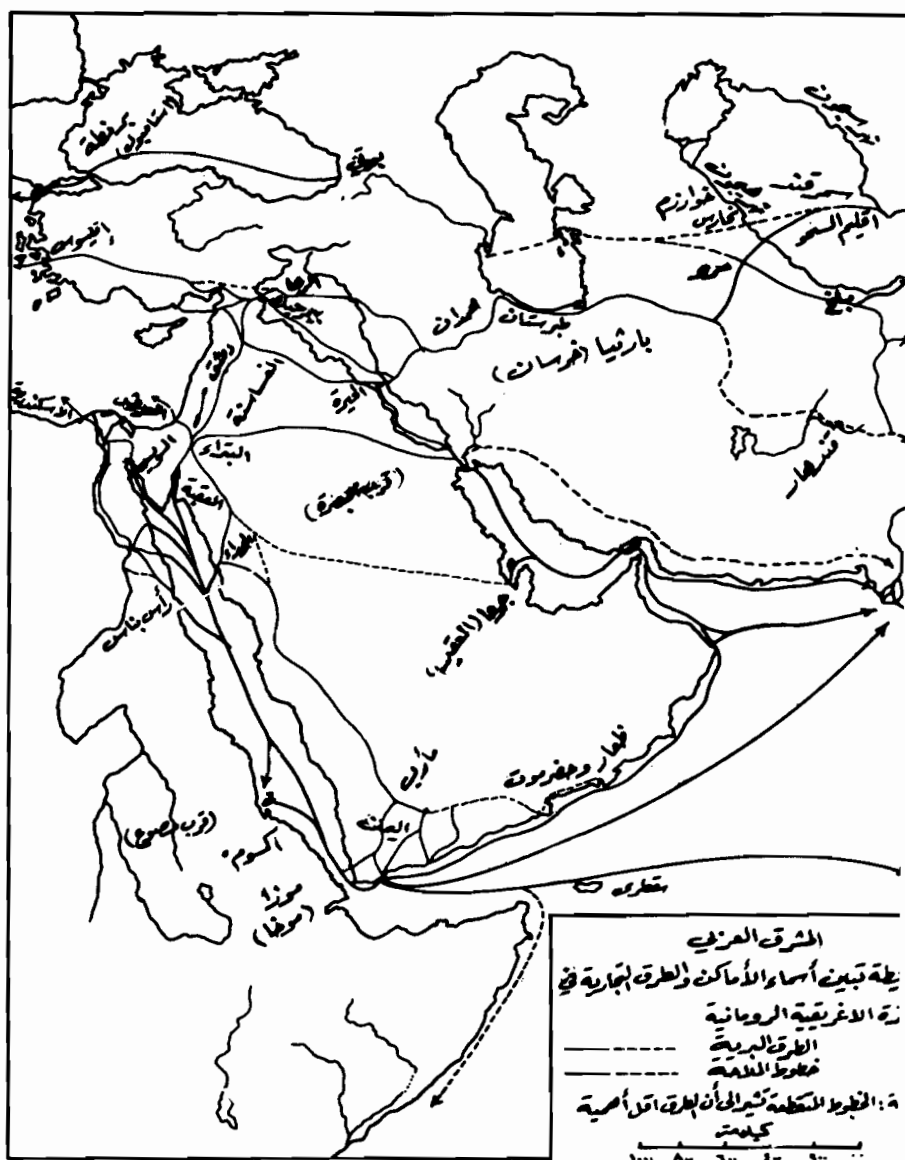
الحرير (ف ٣٩ و ٤٩ و ٥٦ و ٦٤ و ص ٢٦٣ وما بعدها)
الحديد (Huzayyin ص ١٩٩)
الوانى الفخارية والصيني (ف ٥٦ و ص ٢٢٠)
الغار (ف ٤٩ و ص ١٩١)

(٨) يضاف الى ما ذكر

اليشب الذي كان يؤتى به من اواسط اسية (ص ٢٢٢ و ٢٢٣) والفرو
(من التبت ص ١٧١ و ٢٥٧) .
والرصاص من الشرق (ف ٤٩ و ص ١٩٠ و ٢٢١) والفيروز من خراسان
(ص ١٧١) واللازورد الذي كان ياتي دوما من شرق ايران وبكتريا
Montet ص ١٤٥ .

٥

يذكر مؤلف « الدليل الى البحر الارثري » الموانئ التي عرفها شخصا
وهي الموانئ الواقعة على البحر الاحمر وموانئ شرق افريقية وموانئ جنوب
الجزيرة وخليج عمان وموانئ الهند الغربية . ويضيف الى ذلك اخبارا نقلها
سماعا عن الموانئ الواقعة في الخليج العربي وشرق الهند وشيئا عن بعض
موانئ الصين . الا انه، عندما يتحدث عن الموانئ الهندية (الغربية) الكبرى
يشير الى ما ينقل اليها من صناعات المدن الداخلية او غلات المناطق الداخلية
والمجاورة . فالرجل كان ، قبل كل شيء ، تاجرا - يعرف الموانئ ومتاجرها ،
استيرادا وتصديرا ، ويعني بذلك .



والذي نريد ان نفعله الان ، رغبة منا في الافادة قدر المستطاع من هذه الوثيقة الفريدة ، هو ان نتناول الموانئ الهامة في الدليل ، فنلخص بعض ما ذكره عنها .

(١) في البحر الاحمر — الساحل الافريقي :

الموانئ الرئيسية للتجارة هنا هي ، من الشمال الى الجنوب ، ميوس هرموس (راس ابوسمر) وبرنيتسي (خليج ام الكنف) وبطولمايس (جزيرة الريح) وادوليس (عدولي) . وقد كانت الاولى نقطة الانطلاق الاولى في ايام البطالمة للتجار مع الساحل العربي وساحل افريقية والهند ، وكان اتصالها داخليا مع قفط على النيل . ومثل ذلك يقال عن الثانية ، التي كانت تتصل بقفط ايضا . ومع ان الاولى فقدت بعض اهميتها في القرن الاول للميلاد ، فان الثانية ظلت الميناء الرئيس للتجار مع الموانئ العربية . (٢٩) وكانت بطولمايس مركزا للتجار مع الداخل بخاصة للحصول على الفيلة اللازمة للبطالمة (٣٠) . ولكن لما اهل استعمال هذه الحيوانات في الحروب قلت أهمية هذا الميناء . أما ادوليس، وكانت على مقربة من ميناء مصوع الحالية ، فقد كانت تتجمع فيها غلات السودان واثيوبيا ، فضلا عن الكثير من منتوج الصناعة المصرية . ولذلك نجد ان صاحب الدليل يعدد الواردات التالية للمدينة : القماش من مصر والاثواب من ارزينوي والزجاج المصري ومنه ما هو شبيه بالحجارة الثمينة الشفافة من صنع ديوسبوليس (لعلها مدينة طيبة القديمة والاقصر الحالية) (٣١) والنحاس الاصفر والاحمر والخمر من اللاذقية وابطالية وزيت الزيتون والحديد والفولاذ والاقمشة من الهند . اما ماكانت تصدره (بالاضافة الى بعض ما تستورده مما ذكر) العاج والذبل وقرن وحيد القرن (٣٢) .

(٢) في البحر الاحمر — الساحل العربي

تقع لوكي كومي (الحوراء) مقابل ميوس هرموس وبرنتسي على الشاطيء المقابل . وقد كان يصلها بالبتراء طريق بري تنقل عليه المتاجر التي تحملها السفن الصغيرة الى هذه الميناء . وقد جرت العادة ان يقيم موظف من البتراء في الحوراء للنظر في الرسوم الجمركية وجمعها هناك تيسيرا لامور التجار (٣٣) . الا ان الميناء الرئيس للتجارة في ذلك الساحل هو موزا (مخا) ، هذا مع العلم ان ميناءها لم يكن جيدا ، لكن موقعها بالنسبة لليمن والجهة الافريقية واتصالها بموانئ جنوب الجزيرة وما بعد ذلك جعل منها مركزا تجاريا ممتازا . ويعد صاحب (الدليل) ما يرد اليها فيذكر : الاقمشة الارجوانية والاردية البهنية والزعفران والموسلين والارز والطيوب والخمر والحبوب . اما ما تبعث به فيشمل : المر الممتاز والمرمر والعاج والذبل (وهذان كانا ينقلان اليها من

افريقية) والرماح والحراب (٣٤) . ويتاجر أهلها مع الساحل الافريقي ومدينة
بريغازا (برواخ) في الهند (٣٥) .

(٣) في شرق افريقية

عندما تخرج السفن من البحر الاحمر ، ميمية شطر شرق افريقية ، تمر
اولا بانفالييتس (المرجح انها زيلع الحديثة) (٣٦) . ثم تأتي مالاو (بربرة)، وكانت
تصدر المر والقرفة والرقيق والعاج (٣٧) . وتنقل السفن بعد ذلك الى موسلوم
(راس هنتر ٤) التي كانت مركزا كبيرا لتصدير القرفة بحيث كانت تؤمها سفن
كبيرة (٣٨) . وثمة اوبون (راس هافون) التي كانت سوقا للرقيق والذبل (من
افريقية) والارز والدهن الهندي والسيرج والاقطان والسكر (من الهند) . وقد
كانت هذه اكبر موانئ افريقية الى الجنوب من رأس غودفروي (٣٩) . اما آخر
ميناء في شرق افريقي يذكره صاحب « الدليل » فهو رابتا (لعلها كلوة) . ويبدو
أن هذه المدينة كانت تستورد كميات كبيرة من رماح موزا (مخا) وحراهمـا
وسيونها . اما ما كانت تصدره فلا يختلف عن الذي كان يصدر من غيرها من
الموانئ الافريقية مثل العاج بكميات كبيرة ، لكن الصنف كان دون ما يصدر من
ادوليس (عدولي) ، وقرن وحيد القرن والذبل (وهو أجود الاصناف بعد ذبل
الهند) وزيت النخيل ، ولكن بكميات محدودة .

(٤) في جنوب الجزيرة العربية

كانت هناك ثلاثة موانئ هامة : يودييون (عدن) وقنا (حصن الغراب
أو بير علي) وموشا (خور ريري) ومركزان تجاريان في جزيرة ديوستورديا
(سوقطري) وجزر زنبوبيا (كوريا موريا) . اما يودييون فقد كانت مركزا لتبادل
السلع المحمولة من الهند والسلع المنقولة من مصر وما وراءها ، وذلك قبل
اكتشاف الرياح الموسمية وقيام التجارة المباشرة (الى درجة ما) . وعلى كل
فيبدو أن المدينة دمرتها غزوة من الداخل قبل ايام صاحب « الدليل » بقليل .
وكانت قنا من اكبر المراكز التجارية في جنوب بلاد العرب قبل ايام المؤلف ،
واستمرت على ذلك في ايامه وبعده . وكانت تجارتها تشمل البضائع الهندية
والمصرية والافريقية وما كان يأتي عن طريق الخليج العربي أيضا . أما
وارداتها ، وهي أصلا لحاجة سكانها وللتصدير ، فهي القمح والارز والخمر
والثياب والازر والاردنة والنحاس والقصدير . أما صادراتها فهي اللبان اذ انها
كانت اكبر موانئ تصدير هذا النوع من البخور الذي كان يحمل اليها من
حضر موت وظفار على انها كانت نقطة تبادل السلع المختلفة ايضا . وموشا
(خور ريري) كانت أيضا مركزا لتجميع اللبان بالدرجة الاولى . كما أن السفن
العائدة من الهند كانت تشتو هناك اذا جاءت متأخرة بالنسبة للرياح ، ويتبادل
التجار عندها سلعهم من الاقمشة والقمح والسيرج مع موظفي اولي الامر
فيأخذون منهم اللبان (٤١) .

ويتحدث المؤلف عن جزيرة ديوسقورديا (سوقطري) فيصفها بأنها متسعة وأرضها في بعضها جاف لكن قسما منها تغطيه المستنقعات التي تجتازها انهار تكثر فيها التماسيح كما أن الجزيرة تعرف العظايا الضخمة التي يأكل الناس لحمها ويستعملون شحمها للتأدم به . وتصدر الجزيرة الذبل البحري والبري . ذلك بأن تجار موزا (مخا) والتجار الذين تأتي بهم السفن مصادفة الى الجزيرة يتعاون هذه الاشياء . كما أنهم يحملون اليها حاجة السكان من الارز والقمح والقماش الهندي والرقيق من النساء ، ولكن بأعداد محدودة . أما جزر زنوبيا (كوريا موريا) فلم تكن لها أهمية تجارية خاصة ، باستثناء الذبل الجيد الذي يوجد فيها ، والذي يبتاعه تجار قنا (٤٢) .

(٥) منطقة الخليجين — خليج عمان والخليج العربي

أما بالنسبة للخليج العربي فالمؤلف يذكر اسمين فقط وهما ابولوغوس (الابلة) وشراكس سبازيني (المحمرة) . ويكتفي بالإشارة الى عمان بالنسبة الى الخليج الآخر . ويذكرنا بأن عمان فيها تمر ونبيذ وسفن مخيطة أو كما يبدو من الكلمة التي يذكرها ، وهي «مادراتا» ، مدرعة على ما ارتأى غلازر . ولكن عمان الميناء كانت متجرا كبيرا اذ كان يأتيها النحاس وعود الند وخشب التيك والابنوس والخشب الاسود (من الهند) والبخور (من قنا) ، كما أنها كانت تصدر ، بالمقابل ، القوارب والسفن المدرعة (من جذوع النخل) واللؤلؤ (الآتي من الخليج العربي) والثياب وبعض النيذ والذهب والرقيق (٤٣) .

(٦) الهند — الساحل الغربي

يذكر صاحب « الدليل » عددا كبيرا من الموانئ الواقعة على الساحل الممتد من مصب السند الى جنوب الهند . ولكننا سنكتفي الان بذكر الهم من هذه الموانئ وهي :

(١) بربريكوم (بهارديبور) الواقعة عند واحة من مصبات نهر السند المتعددة . والسفن التي تلقي مراسيها هناك تحمل الى الميناء ومنه متاجر متنوعة . أما ما تستورده المدينة فيشمل الاقمشة البسيطة والمطبعة خاصة الكتانية منها (مصر) والياقوت والمرجان (من البحر المتوسط) والبخور والزجاج والاعوية الذهبية والفضية وبعض الخمور . أما ما تصدره فيدخل فيه عود الند والفيروز واللازورد والفرو والحريز والنيله . وهذه الصادرات كان يحمل بعضها ، مثل الفرو من التبت والحريز من الصين (٤٤) .

(ب) الميناء الثاني هو باريغازا (برواخ) الذي يقع على خليج كمباي . والطريق اليه تصعب الملاحة فيها . هذه المدينة تصدر عود الند والعاج واليشب

والاقمشة القطنية المنوعة والقماش الحريري والفلفل الطويل . اما ما تستورده فلا يخرج عما تستورده جارتها الشمالية (٤٥) .

(ج) في ساحل الملبار تقع ثلاثة موانئ متجاورة بحيث انه يمكن الاشارة اليها مجتمعة . وحري بالذكر ان هذا الساحل هو الذي كان يصدر البهارات والتوابل على اختلاف انواعها ، وبخاصة الفلفل ، الى جميع البلاد الواقعة الى الغرب من الهند . اما الموانئ الثلاثة فهي موزيريس (كرانغامور) ونلسنده (كوتايام) وبكرا (يوركاد) . واكبر صادرات هذه المدن هو الفلفل ، من حيث القيمة والكمية . يلي ذلك اللؤلؤ الجيد بكميات كبيرة والعاج والحرير (الصيني الاصل) وعود الند والحجارة الكريمة على اختلاف انواعها والماس والذبل . وكانت هذه الموانئ تستورد معدن الكحل (من شرق الجزيرة العربية) والنحاس والرصاص والقصدير .

لكن اكبر واردات تلك المنطقة كانت النقود — الذهبية والفضية (٤٦) . ذلك بأن السلع التي كانت تأتي من الامبراطورية خاصة لم تكن تساوي الا جزءا صغيرا من ثمن التوابل والانماوية والعطور والطبوب والحجارة الكريمة وما الى ذلك مما يستورده العالم للروماني بخاسة ، وجيرانه الشرقيون (٤٧) .



يقرب علينا ، في نهاية هذا البحث ، ان نشير الى عدد من المسائل المتعلقة بالتجارة في القرن الاول لليلاد ، والتي تحدث عنها صاحب الدليل وغيره .

(١) يذكر « الدليل » النقود في فصلين هما : ٤٩ و ٥٦ . ففي الفصلين يذكر الرصاص بين ما تستورده الهند . وقد علق شوف على ذلك بأن الرصاص كان يستعمل في الهند لسك النقود ، اذ ان نقودهم كانت رصاصية ، وظلت كذلك مدة طويلة (٤٨) .

(٢) على ان الهم من ذلك هو اشارة الدليل الى النقود الفضية والذهبية التي كانت تصدر الى الهند من العالم الروماني . ففي فصل ٤٩ يذكر النقود الذهبية والفضية على انها مما تستورده الهند (٤٩) . لكن في فصل ٥٦ يقول صاحب « الدليل » « يستورد في هذه الموانئ — الواقعة على الشاطئ الغربي للهند — في المقام الاول كميات كبيرة من النقود » . وحري بالذكر ان العالم الروماني ، الذي انصرف الكثير من سكانه الى الاستمتاع بما كان في الشرق من افوايه وطبوب وحجارة كريمة وما الى ذلك ، كان ينفق عليها الكثير . ذلك بان صادراته الى الشرق لم تكن كافية لسد النفقات . لذلك كان الميزان التجاري ، وما يتبعه من عجز ، في صالح الهند . وقد اشار بلييني الى ذلك اذ قال بأن القضية حرية بالاهتمام الجدي اذ ان الذي تستنزفه الهند من ثروتنا

لا يقل خمسمئة وخمسين مليون سسترسه (٥٠) . وقد قدر شوف (سنة ١٩١٢) هذا المبلغ بما قيمته اثنان وعشرون مليون دولار (٥١) . ومما يجب ذكره انه في سنة ٢٢ م كان مثل هذا الامر قد شغل بال الامبراطور طيباريوس الذي تذر ، في رسالة مجلس الشيوخ الروماني ، من جراء المبالغ الباهظة التي كان الرومان ينفقونها على ما يتزينون به . فأشار الى صعوبة اصلاح الحال والعودة الى البساطة القديمة . اذ كيف يمكن التحكم في الذوق فيما يتعلق بالملابس ؟ وكيف العمل والناس مفتونون بالمجوهرات وهذه القطع الثمينة التي تستنزف ثروة الامبراطورية (٥٢) ؟

(٣) اقتصرنا في هذا البحث على ذكر الطرق التي كانت السفن تتبعها في تنقلها عبر شمال المحيط الهندي والبحر العربي وخليج عمان وبحر الزنج والبحر الاحمر ، وذكرنا اهم الموانئ أو المراكز التي كانت السفن تقصدها ، وأجملنا غلات المناطق المختلفة وأهم الصادرات والواردات في كل من الموانئ والمراكز . على انه جدير بالذكر أن الموانئ كانت نقاط التقاء بين ما تحمله سفن اليم وحيوان البر من متاجر ، وما كانت تتبادله من بضائع ، وان كل ميناء ، أو مجموعة من الموانئ على الاقل ، كان لها خلفية أرضية تجمع ما تنتجه وتوزع ما تستورده عليها . والجمع والتوزيع كانا يقتضيان وجود تجارة برية وطرق برية .

هذا لم نتحدث عنه هنا ، ونأمل أن نتناول قضية الطرق البرية التي كانت تربط اجزاء الجزيرة العربية داخليا ، والتي كانت تربط بين الجزيرة وجيرانها في الحقة نفسها في المستقبل .

الهوامش والمصادر :

- (١) راجع التاميل في Geoffrey Bibby **Looking for Dilmun** London, 1970.
- (٢) Glyn Daniel. **The First Civilizations**. Pelican edition, London, 1971. pp. 94 - 105.
- (٣) James H. Breasted. **Ancient Records of Egypt**. Chicago, 1906-1907. Vol II, secs. 246 - 87.
- (٤) راجع البحث القيم عن الموضوع الذي وضعه الدكتور السيد يعقوب بكر تحت اسم « ملحق عن اونير » في ترجمته العربية لكتاب جورج حوراني العرب والملاح في المحيط الهندي (القاهرة ، ١٩٥٨) وذلك في الصفحات ١١٦ - ١٧٠ .
- (٥) J. Oliver Thomson. **History of Ancient Geography**. New York, 1965. p. 134.
- (٦) Carl Rathjens. "Die Weihrauchstrasse in Arabien" in pp. 275 - 289; Adolf Grohmann. **Arabien**. Munchen, 1963, pp. 1 - 32.
- (٧) Herodotus iv, 44. Cary and Warmington. pp. 78 - 80.

Arrian *Indica* 21 - 42. (٨)

Arrian *Anabasis*, VII, 1, 1 - 2. (٩)

اخبار بعثة نيارخوس الكبرى والحملات الصغيرة الأخرى وصلتنا أصلاً من طريق أريان، مؤرخ الإسكندر الذي عاش في القرن الثاني ق.م. وقد نقلها من مخطاها الأصلية بما في ذلك جريدة يبدو أن نيارخوس كان يدون فيها أخبار حملاته .

Cary and Warmington, pp. 263 - 4 notes 21 and 22. راجع

Pliny VII, 208, xxxvii, 108. (١٠)

Cary and Warmington, p. 88. (١١)

(١٢) أن ما دونه ميغاثينش لم يصل إلينا ، لكن مدداً من الذين كتبوا بعده نقلوا عنه ، بحيث يمكن القول أن القسم الأكبر من أخباره ومشاهداته قد حفظ لنا . راجع

Strabo II, 70, XV, 712, 719;

Arrian, *Indica*, 2, 4, 7, Pliny, VI, 62, 69, 81;

Masson - Oursell, p. 35.

Masson - Oursell, p. 110 (١٣)

Cary and Warmington, p. 93 (١٤)

Pliny, VI, 147 - 9 (١٥) من أجل الحصول على التفاصيل راجع

Cary and Warmington, pp. 89 - 90, 264 notes 30 and 31 (١٦) -

Thomson, pp. 175 - 6, Strabo, II, 98 - 9, 103 (١٧) راجع

(١٨) روى أبو زيد السمراني (من أهل القرن الثالث / التاسع) خبر وجود نصارى من أصل يوناني في الجزيرة . راجع في من رحلات العرب (اشراف نقولا زيادة ، دار الوحدة ، بيروت ، ١٩٧٤) ص ٧٥ .

O'Leary, pp. 86 - 103; Grohmann, pp. 21 - 31; (١٩) راجع

Dietrich, pp. 291 - 332; Montgomery watt, pp. 1 - 15

(٢٠) Strabo, XVI, 780 - 2. كانت تربط الجغرافي سترابو بقائد الحملة فالوس صداقة مقبنة ، ولذلك زود القائد صديقه بمعلومات كثيرة . ومع ذلك فهناك اضطراب في ذكر مواقع البلدان .

Pliny VI, 100 - 6; Tarn, pp. 368 - 9; Pirenne, pp. 167 ff; Wheeler (1955) (٢١) pp. 153 ff.

Cary and Warmington, pp. 95 - 8 (٢٢)

Cary and Warmington, pp. 98 - 107 (٢٣)

pp. 266 - 7 notes 56 - 92. راجع أيضاً

(٢٤) راجع حول هذا المؤلف :

Franz altheim, *Die Araber in der alten Welt*, Vol. I (Berlin, 1964) pp. 40 - 64; J. Pirenne, *Le Royaume Sud-Arab de Qataban et sa Datation* (Louvain, 1961) pp. 167 - 201; Thomason, p. 228.

جواد علي ، تاريخ العرب قبل الإسلام ، الجزء الثالث (بغداد ، ١٩٥٢) ص ٢٤٨-٢٢٦ .

The Periplus of the Erythraean Sea

Travel and Trade in the Indian Ocean, by a merchant of the First Century.

Translated from the Greek and annotated by Wilfred H. Schoff (Longmans, Green and Co., New York, 1912).

- Schoff c. 4 and p. 63 (٢٦)
 Schoff c. 46 (٢٧)
 Schoff cc. 4, 5, 27, 44. (٢٨)
 Schoff c. 1, p. 55. (٢٩)
 Schoff, p. 60 (٣٠)
 Schoff c. 24, p. 68 (٣١)
 Schoff c. 4 (٣٢)
 Schoff c. 19 (٣٣)
 Schoff c. 24, pp. 110 - 4 (٣٤)
 Schoff c. 21 (٣٥)
 Schoff c. 7, p. 73 (٣٦)
 Schoff c. 8, p. 79 (٣٧)
 Schoff, c. 10, pp. 81 ff (٣٨)
 Schoff cc. 13 & 14, p. 87 (٣٩)
 Schoff cc. 16, 17, 18, p. 94 (٤٠)
 ويرى غلازر أن الاسم راينا مشتق من « ريط » لأن بعض السفن المخططة كانت تصنع فيها .
 Schoff cc. 26, 27, 28, 32. (٤١)
 Schoff cc. 30, 33 (٤٢)
 Schoff cc. 32, 35, 36. (٤٣)
 Schoff cc. 38, 39, p. 165 ff; Cary and Warmington, pp. 96 ff (٤٤)
 Schoff cc. 42, 43, 44, 45, 47. (٤٥)
 Schoff cc. 49, 56. (٤٦)
 (٤٧) عالج جواد على التجارة البحرية في كتابه « تاريخ العرب قبل الإسلام » المجلد الثامن (بغداد ، ١٩٥٩) ص ٦٥ — ١٢٥ فليرجع اليه .
 Schoff, pp. 190 - 3. 219 - 21 (٤٨) راجع
 Schoff pp. 192 - 3 (٤٩) راجع
 Pliny VI, 26 (٥٠)
 Schoff, p. 219 (٥١)

Tacitus, **Annals**, iii. 53. See also Pliny VI, 101 and XII. 84; Schoff. (٥٢) pp. 219 - 20.

وقد قدر طومسون (Thomson, p. 300) ما تنفقه رومة في سبيل تلك بطليون من النقد الجيد ، ولعله قصد بطليون جنيه .