

الصلات التجارية بين شمال شبه جزيرة العرب والهند من القرن الأول وحتى القرن السادس الميلادي

أ.م.د. قيس حاتم هاني الجنابي

كلية التربية الأساسية/ جامعة بابل

المقدمة

احتلت شبه جزيرة العرب أهمية بالغة في التاريخ، وتكمن هذه الأهمية في بروز حضارات عريقة مهمة كانت هي الأبرز في حضارات العالم عموماً لما أنتجته في شتى المجالات، فضلاً عن بروزها كحلقة وصل بين الشرق والغرب نقلت البضائع التجارية ما بين مراكز وموانئ التجارة في تلك المناطق، وكانت شمال شبه جزيرة العرب هي الأبرز في مجال نقل التجارة من الهند والصين إلى موانئ البحر المتوسط وبالعكس، الأمر الذي أثرى هذه المنطقة وأدى إلى بروز ممالك مهمة فيها كملكة الأنباط وملكة تدمر وملكة الحيرة.

وقد تطلبت طبيعة البحث تقسيمه على عدة مباحث تناولنا فيها تحديد منطقة شمال شبه جزيرة العرب ثم قول العرب في التجارة، وأهم الطرق التجارية العالمية التي تمر بمنطقة الدراسة، وبعدها فصلنا في العلاقات التجارية بين الأنباط والهند وبين تدمر والهند وبين الحيرة والهند.

ولانجاز البحث اعتمدنا على عدد لا بأس به من المصادر الأولية والمراجع المهمة التي أثرت موضوع البحث، ويقف كتاب (الإشارة إلى محاسن التجارة) للدمشقي في مقدمة هذه الكتب، وكتاب (المقدمة) لابن خلدون، وكتاب (المفصل في تاريخ العرب) للمرحوم الدكتور جواد علي، وكتاب (العرب والتجارة الدولية منذ أقدم العصور إلى نهاية العصر الروماني) للمرحوم الدكتور منذر عبد الكريم البكر، وكتاب (طريق البخور والحريز) لشوقي شعث، وكتاب (طريق الحرير وتدمر مدينة القوافل) لبشير زهدي، وكتاب (تدمر وتجارها التدمرية) لميشيل غافيكوفسكي، وغيرها من الكتب المهمة التي أدرجناها في قائمة في نهاية الحث.

حدود منطقة شمال شبه جزيرة العرب:

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

والحدود الشمالية لشبه جزيرة العرب حسبما يراه (ابن الفقيه الهمداني)^(٢) تمتد من مجرى نهر الفرات الأسفل في الشمال الشرقي إلى شواطئ فلسطين على ساحل البحر المتوسط في الشمال الغربي، في حين أن (الهمداني)^(٣) يرى أن الحدود الشمالية لجزيرة العرب تشتمل على شبه جزيرة سيناء وفلسطين والجزء الأكبر من سورية وبادية العراق، ويؤكد المستشرق الروسي (بليبايف)^(٤) في أن بادية الشام كانت جزءاً من شبه الجزيرة العربية، وأن الحدود السياسية بين الإمبراطوريتين الساسانية والبيزنطية، في القرنين الخامس والسادس الميلاديين، كانت مرسومة على نحو يبقي بادية الشام

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

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

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

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

في حوزة سكانها الأصليين، وهذا ما تؤيده التسمية التي أطلقها العرب على بلادهم (جزيرة العرب) لأن الماء محيط بها من جميع الجهات، وهي بذلك ضمت معظم بلاد الشام كما ضمت جزء من أراضي العراق مما يقع غرب نهر الفرات. وتسمية بلاد الشام التي أطلقت على القسم الأكبر من شمالي شبه الجزيرة العربية، إنما كانت تعني الشمال في لفظ العرب، وكانت لفظة اليمن تعني الجنوب، ويطلق اسم الشامة في الوقت الحاضر على الحدود الشمالية للسعودية المحاذية للأردن، ومما تقدم يبدو أن لفظة الشام واليمن كذلك لم تكن قبل الإسلام دلالة على تسمية لرقعة جغرافية محددة، إنما كانت تمتد لتشتمل على مساحات غير محددة تقع على شمال أو يمين الكعبة أو الحجاز عموماً، وهذا ما تشير إليه تسمية القسم الشمالي من الدار في بعض مناطق الجزيرة بـ(شام الدار)^(١).

رأي العرب في التجارة:

أدت التجارة دوراً بارزاً في حياة سكان شبه جزيرة العرب قبل الإسلام، وقد نظر العرب إلى التجارة بكل احترام وتقدير، ولذلك أشار الله تبارك وتعالى في القرآن الكريم إلى مواضع كثيرة إلى التجارة^(٢)، وضرب بها الأمثال في مواقف متعددة لما لها من وقع وتأثير في حياة العرب قبل الإسلام وخلاله، وعدو التجارة كأفضل مهنة للارتزاق^(٣)، والتجارة في رأي العرب: «محاولة الكسب بتنمية المال بشراء السلع بالرخص وبيعها بالغلاء»^(٤)، وريح التجارة يأتي «إما أن يختزن السلعة ويتحين بها حوالة الأسواق من الرخص إلى الغلاء فيعظم ربحه وإما بأن ينقله إلى بلد آخر تتفق فيه تلك السلعة أكثر من بلده الذي اشتراها فيه فيعظم ربحه»^(٥)، ف«التجارة هي عملية شراء من زاهد أو مضطر وبيع إلى راغب أو محتاج»^(٦)، وقد عرفوا حقيقة التجارة في أنها شراء البضاعة بسعر رخيص أو وقت رخصها وبيعها وقت الغلاء أو عند ارتفاع أسعارها^(٧)، والتجار ثلاثة أصناف: الخزان الذي يشتري البضائع من أصحابها بصورة مباشرة ويخزنها في أماكن خاصة إلى أن يبيعها على الصنف الثاني من التجار وهو (الركاض)، الذي يقوم بعملية شراء البضائع من الأسواق التي تتوافر فيها ونقلها إلى أسواق أخرى تطلب هذه البضائع، فيبيعها إلى الصنف الثالث وهو (المجهز) الذي يستقبل البضائع المستوردة وبيعه في السوق^(٨).

الطرق التجارية الرئيسية في شبه جزيرة العرب:

تتحكم بالطرق مجموعة من العوامل الجغرافية التي تؤثر في وجود الطريق التجاري، ويعد عنصر الأرض بتضاريسها المختلفة أهم هذه العناصر، فضلاً عن وجود المياه الصالحة للشرب وتوافره على مسافات كافية في محطات على الطريق، أما العلف والطعام بصفتها عناصر مؤثرة فيمكن أن ينقلا مع القوافل إن قضت الضرورة بذلك، وكانت

- (١) العمروي، عمر غرامة، بلاد رجال الحجر، الرياض(١٣٩٨هـ)، ص١٥٨.
- (٢) سورة البقرة، آية ٢٨٢؛ سورة النساء، آية ٢٩؛ سورة التوبة، آية ٢٤؛ سورة النور، آية ٣٧؛ سورة فاطر، آية ٢٩؛ سورة الصافات، آية ١٠؛ سورة الجمعة، آية ١١.
- (٣) الدمشقي، أبو الفضل جعفر بن علي (القرن ٦هـ)، الإشارة إلى محاسن التجارة، تحقيق: البشري الشوربجي، مكتبة الكليات الأزهرية، القاهرة(١٩٧٧م)، ص٦٩.
- (٤) ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد بن خلدون الحضرمي المغربي(ت٨٠٨هـ)، المقدمة، مؤسسة الأعلمي، بيروت(١٩٧١م)، ص٣٤٩.
- (٥) المصدر نفسه، ص٣٤٩.
- (٦) الدمشقي، الإشارة إلى محاسن التجارة، ص٦٦.
- (٧) ابن خلدون، المقدمة، ص٣٩٤.
- (٨) الدمشقي، الإشارة إلى محاسن التجارة، ص ص٧٠-٧٥.

المسافات الخالية من المرعى ومحطات التزود بهما طويلة، أما المؤثرات البشرية والسياسية فإنها وإن كانت ذات أهمية بارزة في الطرق والحركة على امتدادها وحمايتها وصيانتها، إلا أن أثرها كان أقل من العناصر الجغرافية، وكانت الطرق التجارية عاملاً مهماً من عوامل نشأت المدن والممالك في شمال شبه جزيرة العرب، والطرق البرية أوضح تأثيراً في تفاعل القبائل العربية مع التجارة إلى حد كبير من الطرق البحرية، ويمكن أن نهتدي إلى الطرق البرية ومعرفتها بمعالم أهمها: وجود مدن ذات ارتباط تاريخي في منطقة من المناطق، وفي خط يغلب أن يكون متصلاً، وهذا نجد له مثلاً في الطريق التجاري بين جنوبي الجزيرة العربية وشمالها، وهناك علامة أخرى نتعرف بها على الطريق البري وهي النقوش أو الكتابات من حيث كثرتها^(١)، أما أشهر الطرق الرئيسية التي مرت في شبه جزيرة العرب فهما طريق البخور وطريق الحرير:

١. **طريق البخور:** التجارة حرفة قديمة، عني بها العرب في شبه جزيرتهم منذ زمن بعيد، وأسهموا فيها بقدر كبير، وخاصة أهل اليمن الذين كان لهم دور ريادي في التجارة العالمية حيث اشتغل بها الملوك والأقيال ورجال الدين والحاضر والباد مما حدا ببعض الباحثين إلى الاعتقاد بأن الحضارة اليمنية قامت على التجارة مع البلدان الأخرى^(٢)، وكانت سلع البخور في نظرهم هي عماد هذه التجارة، وهو أحد الطرق التجارية الرئيسية الذي يربط بلاد العرب ببلدان الشرق والغرب، ويشكل البخور السلعة الرئيسية التي توجر بها على هذا الخط، إذ يشكل البخور عنصراً مهماً في الطقوس الدينية التي كانت متبعة في العالم القديم^(٣)، ويبدأ هذا الطريق في بلاد العرب الجنوبية من منطقة ظفار، ويمر بعدة مناطق منها: شبوة ومأرب وتمنع وقرناو، وتلتقي بمختلف اتجاهاتها في نجران، وعندها يتفرع الطريق إلى اتجاهين: الأول نحو الشمال الشرقي عبر قرية الفأو في وادي الدواسر، ثم عبر اليمامة إلى جرها على الخليج العربي، ثم إلى جنوب وادي الرافدين^(٤)، والطريق الرئيس يستمر من نجران نحو شمال شبه جزيرة العرب إلى أن يصل إلى ديدان (العلا) ثم إلى البتراء ثم يتفرع إلى فرعين أحدهما يذهب إلى غزة على البحر المتوسط، والثاني يذهب إلى تدمر، والثالث إلى مصر، وقد استحدث فرع آخر فيما بعد يصل بين إبله (العقبة) ثم تدمر ماراً بربة عمون وبصرى، ولاقى الفرع الثالث عناية خاصة من حكام وملوك الشام، إذ أقاموا له نقاط حراسة ومراكز استراحة على امتداد الطريق إلى الحدود الفاصلة بين الشام والحجاز^(٥)، ويلاحظ على طريق البخور أنه لم يكن مستقراً بصورة دائمة، بل كان يزدهر ويختلف تبعاً للظروف المختلفة^(٦).

- (١) الأنصاري، عبد الرحمن الطيب، لمحات عن بعض المدن القديمة في شمال غربي الجزيرة العربية، مجلة الدارة، ع ١، الرياض (مارس ١٩٧٥م)، ص ٧٧.
- (٢) موسكاتي، سبتيو، تاريخ الحضارات السامية القديمة، ترجمة: السيد يعقوب بكر، دار الكتاب العربي، القاهرة (١٩٥٧م)، ص ١٩٧.
- (٣) شعث، شوقي، طريق البخور والحرير، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج ٤٢، دمشق (١٩٩٦م)، ص ١٥٢.
- (٤) البكر، منذر عبد الكريم، العرب والتجارة الدولية منذ أقدم العصور إلى نهاية العصر الروماني، مجلة المرید، جامعة البصرة، ع ٤٤، البصرة (١٩٧٠)، ص ٤٩-٥٠.
- (٥) يحيى، لطفي عبد الوهاب، العرب في العصور القديمة، مدخل حضاري في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار النهضة العربية، بيروت (١٩٧٨م)، ص ٣١٦.
- (٦) زهدي، بشير، طريق الحرير وتدمر مدينة القوافل، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج ٤٢، دمشق (١٩٩٦م)، ص ١٣٩.

٢. **طريق الحرير:** تعد طريق الحرير البري واحد من أهم الطرق القديمة وأطولها وأشهرها في العالم، امتد من الصين إلى السواحل الشرقية للبحر المتوسط وإلى منطقة بيزنطيوم واليونان، لمسافة تقدر بنحو (٩٠٠٠ كم)، وترجع شهرة الطريق إلى القرن الثاني قبل الميلاد، واستمر نشاطه حتى القرن الثامن الميلادي، أي قرابة الألف سنة، وهو بذلك يعد الطريق التجاري الرئيس الثاني الذي يربط بلاد العرب ببلدان الشرق والغرب، وبلاد العرب هنا بمثابة محطة وصل واستراحة لهذا الطريق^(١)، إذ كانت الصين الموطن الأصلي للحرير الذي يصدر عبر هذا الطريق إلى حوض البحر المتوسط^(٢)، وكان الحرير يصنع في بعض مدن شمال شبه جزيرة العرب ثم صدر إلى الخارج، إلا أن ذلك لا يعني بالضرورة أن يكون كل الحرير المصنع الذي يصل إلى أوربا وغيرها قد صنع في بلاد العرب، إلا أن وقوع شمال شبه جزيرة العرب على طريق الحرير بعدها أقرب نقطة تصل بين مدن حوض الفرات وبين الساحل الغربي لحوض البحر المتوسط جعل منها المستفيد الأكثر من هذه التجارة، فضلاً عن أن الطريق المار عبر أراضيها أكثر سهولةً وأفضل عبوراً ومروراً وأكثر أمناً وسلاماً للقوافل التجارية، وربما كان هذا سبباً في تفوق طريق الحرير البري على طريق البخور البحري^(٣)، ويرتبط طريق الحرير بشمال شبه جزيرة العرب عن طريق فرعي يأتي من بلاد فارس، فبعد أن يمر طريق الحرير بـ(سمرقند^(٤)) ينعطف إلى جهة الجنوب الغربي ليصل بلاد فارس ثم إلى (مرو^(٥)) التي كانت ملتقى الطرق البرية، ثم يتجه إلى (طيسفون^(٦)) ثم (هيت) على نهر الفرات ومنها إلى تدمر، ومنها إلى مدن الساحل الغربي للبحر المتوسط، ومنها تنقل إلى أوربا^(٧)، وكان للأمان الذي وفره سكان شمال شبه جزيرة العرب للقوافل التجارية أثرٌ في تفضيلها سلوك هذا الطريق، إذ أن الطرق التجارية عموماً لم تكن ثابتة المسالك بحسب الحالة الأمنية، وقد برع العرب في تكوين فرق لقيادة القوافل التجارية في الطرق الصحراوية التي خبروها جيداً^(٨).

(١) شعث، طريق البخور، ص ١٥١.

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

(٣) زهدي، طريق الحرير، ص ١٣٩.

(٤) يشير وهب بن منبه إلى رواية غير صحيحة نوردتها لكثرة ما رددت في المصادر العربية فيما بعد وهي: (مدينة الصغد وراء جيحون، يشير الإخباريون إلى أن الملك الحميري (شمر يرعش) قام بهدمها وسميت (شمر كند) أو (شمر كنداي) أي (شمر خربها) بلغة الفرس، ثم عربت إلى (سمرقند)). كتاب التيجان في ملوك حمير، مركز الدراسات والأبحاث اليمنية، صنعاء (١٣٤٧هـ)، ص ص ٢٣٣-٢٣٨.

(٥) مدينة معروفة في بلاد فارس، والمرو تعني المرج. البكري، معجم، ج ٤، ص ١٢١٦.

(٦) هي مدينة كسرى التي فيها الايوان، بينها وبين بغداد ثلاثة فراسخ، وأصلها طوسفون فعربت على طيسفون. الحموي، شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله (ت ٦٢٦هـ)، معجم البلدان، دار إحياء التراث العربي، بيروت (١٩٧٩م)، ج ٤، ص ٥٥.

(٧) زهدي، طريق الحرير، ص ١٣٤؛ حتي، تاريخ سوريا، ج ١، ص ٢٩٨.

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

علاقة الأنباط التجارية مع الهند:

بزغ نجم الأنباط في مجال التجارة الدولية من خلال المراكز التجارية التي كانت تابعة لهم، والتي توافرت فيها بعض المزايا التي أهلتها لتبوء هذه المكانة المرموقة في التجارة العالمية، ولعل الموقع هو أهم الأسباب التي ساعدت على قيامها بهذه المهام، إلا أن نشاط التجار الأنباط لم يقتصر على المراكز التجارية التي كانت تابعة لهم حسب، بل امتد نشاطهم التجاري ليغطي معظم المراكز التجارية المعروفة في العالم يوم ذلك، فكان لهم وجود في موانئ البحر المتوسط وموانئ الخليج العربي وموانئ الهند والصين^(١)، والأنباط من الشعوب العربية التي جمعت ثروة عظيمة، واكتنزت الذهب والفضة بفضل اشتغالها بالتجارة، إذ موقعها الممتاز الذي تلتقي عنده جملة من الطرق التجارية البرية التي كانت عماد طرق القوافل في ذلك الزمان، وقد حملت القوافل التجارية البضائع التجارية من الهند، فضلاً عن منتجات إيران والدويلات العربية الشرقية كالحيرة وتدمر لتتوزع منها في الشام ومصر وموانئ البحر المتوسط^(٢)، وتجدر الإشارة إلى أن أهم المواد التي كان يتاجر بها في العالم القديم هي لؤلؤ الخليج العربي وذهب السودان وتوابل الهند وحرير الصين^(٣).

امتد النشاط التجاري للأنباط إلى مناطق نائية، فقد عثر على آثار تجارتهم في شرق آسيا لاسيما بلاد الهند^(٤)، وتمكن الأنباط من استغلال موقع بلدهم لمرور شرايين التجارة بين اليمن وبلاد الشام بها^(٥)، وعمل ملوك الأنباط بكل ذكاء ذكاء على الاستفادة من هذه الطرق واستغلالها لمصلحتهم ومصالح مملكتهم، وتمكن الأنباط من تكوين علاقات تجارية مع مراكز تجارية كانت شبه مستقلة عن الفرثيين، منها ميناء جرها على الخليج العربي، وخاراكس عند ملتقى نهر الكارون بنهر دجلة، لذا نجد أن الأنباط اتصلوا مع تجارة الهند، إذ كانت التوابل المادة الرئيسية التي كانت تستورد من الهند^(٦).

من الطرق التي ربطت الأنباط بتجارة الهند الطريق الذي يخرج من البتراء إلى شمال سوريا، ويمر هذا الطريق في الطفيلة ثم الكرك ثم إلى ذبيان ثم مأدبا ثم عمان ثم جرش فالمرق (جميعها في الأردن حالياً) ثم إلى درعا (في سوريا حالياً) ثم بصرى ثم من هناك إلى دمشق وشمال سوريا، وقد سيطر الأنباط في امتدادهم إلى الشمال على الطريق الذي عرف في العصور الإسلامية بـ(الطريق السلطاني) الممتد بين دمشق والبحر الأحمر، ثم استولوا على مدائن صالح بطريق تجارة الخليج وجنوب بلاد العرب، الأمر الذي جعلهم قريبين من الحوارة على البحر الأحمر وهذا يصلهم بالطريق البحرية إلى الهند^(٧).

هناك أيضاً طريق آخر يربط البتراء بالطريق البحري إلى الهند عن طريق جرها، وهو طريق تجاري مهم يصل الخليج العربي بمدينة البتراء، إذ يربط البتراء مع مدينة (جرها) على الخليج العربي، ولم يكن شأن هذه المدينة في التجارة أقل من شأن البتراء، وقد عمل ملوك الأنباط بكل ذكاء على الاستفادة من هذه الطرق واستغلالها لمصلحتهم ومصالح مملكتهم^(٨).

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

(٢) علي، جواد، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الملايين، ط ٢، بيروت (١٩٦٨ - ١٩٧٨م)، ج ٣، ص ٢٢.

(٣) زهدي، طريق الحرير، ص ١٣٨.

(٤) سالم، دراسات، ص ٢٤٠.

(٥) علي، المفصل، ج ٣، ص ٥.

(٦) المصدر نفسه، ج ٣، ص ٢٢.

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

(٨) علي، المفصل، ج ٣، ص ٢٢.

كانت البتراء تقوم بدور الوسيط في عملية نقل السلع إلى مصر وموانئ البحر المتوسط وأماكن أخرى، وبدأت تفقد مكانتها تدريجياً بعد أن أخذت السفن القادمة من الهند وجنوب شبه جزيرة تنوجه مباشرة إلى مصر، وهذا ما أدى إلى ضعف البتراء ثم سقوطها بيد الرومان سنة (١٠٦م)، ومع أن البتراء سقطت بأيدي الرومان، إلا أنها واصلت ازدهارها فترة من الزمن بعد سقوط دولة الأنباط، وأصبحت في العصر الروماني مركزاً اقتصادياً هاماً ولكنها أخذت تفقد مكانتها الاقتصادية تدريجياً ولتحل محلها تدمر^(١).

علاقة تدمر التجارية مع الهند:

تعد تدمر أقرب طريق سالك من الفرات إلى دمشق^(٢)، ونقطة عبور اضطرارية، ومحطة قوافل بين البحر المتوسط المتوسط والفرات، وعند أحد المعابر القليلة التي تجتاز جبال البادية، فأصبحت تدمر متحكمة في شبكة من الطرق التجارية التي تربط السواحل السورية بآسيا، وكان الفرثيون والرومان يحرصون على مصالحهم المشتركة، رغم خصومتهم، على استمرار النشاط التجاري لطريق الصحراء المختصر عبر تدمر وهو مباشر وآمن نسبياً^(٣).

وتكمن الأهمية البالغة لمدينة تدمر التي تشكلت في واحة تدمر بحكم موقعها الجغرافي بين مركزين أساسيين لتوزيع البضائع التجارية بين مدن وادي الرافدين والسواحل الفينيقية، ومن ثم السيطرة على أهم خط تجاري يربط بين الشرق القادم من الهند والصين وبين الغرب عبر العراق وسوريا^(٤)، إذ يجتمع التجار في سوق تدمر ويتبادلون سلعهم التجارية، ولم تكن ملتقى للتجار من الشرق والغرب حسب، بل كانت أيضاً نقطة انطلاق للتجارة العربية الجنوبية نحو الشمال، ومن ثم فقد كونت موطناً مثالياً لاستقرار بعض القبائل العربية^(٥).

وقد أنشأت تدمر العلاقات التجارية التي ربطتها مع غيرها من البلدان كبلاد وادي الرافدين ووادي النيل والجزيرة العربية والهند والصين وكنديريا (أفغانستان) وآسيا الصغرى، روابط من العلاقات الاقتصادية بين تلك الشعوب ومهدت لإقامة علاقات سياسية واجتماعية وثقافية وفنية فيما بعد^(٦)، كما وجد الحرير الصيني في قبر تدمري يعود إلى سنة (٨٣م)، مما يدل على دور تدمر في التجارة مع الشرق الأقصى واحتكارهم لها^(٧)، وأقام التدمريون علاقات تجارية مع الفرثيين، إذ كان للتدمريين فندق خاص بهم في مدينة (اولوشباد) الواقعة على الفرات بالقرب من بورسبا جنوب بابل، وقد بنى قائد القوافل التدمري الشهير (سوادا) معبداً للأباطرة، وكان تابعاً مخلصاً للرومان في قلب البلاد الفرثية، كذلك كان ذو حظوة حسنة لدى السلطة الفرثية، كما كان عزز العلاقات التجارية مع الشرق لاسيما الهند، إذ برع التدمريون في التجارة الدولية التي أصبحت النشاط الرئيس لهم، فكانوا يجلبون منتجات الهند من بلاد فارس ويصدرونها إلى بلاد الرومان^(٨).

وتشير الكتابات التدمرية بين عام (١٤٧-١٩٢م) إلى ازدهار التجارة التدمرية وقيادة القوافل ونقل البضائع الهندية من موانئ ميسان تمهيداً لتصديرها إلى الأسواق الغربية، ومنها كتابة عثر عليها في كيبسة منقوشة على شاهد قبر حجري

(١) سالم، دراسات، ص ٢٣٨.

(٢) لومزي، ج، تمهيد جغرافي تاريخي عن حفريات مديرية الآثار العامة في موقع حلبية زنوبيا، مجلة الحوليات الأثرية العربية السورية، مج ١، دمشق (١٩٥١م)، ص ١٣.

(٣) دلو، برهان الدين، جزيرة العرب قبل الإسلام، دار الفارابي، بيروت (١٩٨٩م)، ص ١٤٨.

(٤) موسكاتي، تاريخ الحضارات السامية القديمة، ص ٣٧.

(٥) الملاح، هاشم، الوسيط في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الكتب، الموصل (١٩٩٤م)، ص ١٦٩.

(٦) شعث، طريق البخور، ص ٢٤١.

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

(٨) فيل، تدمر وطريق الحرير، ص ص ٩٣-٩٥.

بالخط التدمري تعود لعام (١٨٤م)^(١)، وربما يكون التدمريون قد امتلكوا حوضاً لبناء السفن على سواحل مملكة ميسان، ولعلمهم من هناك قاموا برحلات بحرية إلى مدينة (بارباريكون Barbarikon)^(٢) عند مصب نهر السند وإلى مدينة بريجازا في الهند، إذ كانت تنقل منه وإليه البضائع الهندية والعربية، ومما يشير إلى اهتمام التدمريون بالتجارة البحرية العثور على نقش في مصر يرجع إلى أيام الإمبراطور هادريان (١١٧-١٨٣م) يذكر نقابة من الربابنة التدمريين في البحر الأحمر، انبسط لها الرزق وحظيت باعتراف الإمبراطور^(٣).

وكان للتدمريين مصانع لبناء أو إصلاح السفن في الخليج العربي، وأقاموا نشاطات تجارية في جزيرة خرج في الخليج العربي مما أطمأ اللثام عن جانباً مجهولاً من نشاطات هذا المركز التجاري البحري الذي يبدو أن التجار التدمريون كان لهم نشاط فيه^(٤)، إذ كانت السفن الكبيرة تنقل البضائع من الهند عبر المحيط الهندي إلى جزيرة خرج في الخليج العربي ثم تنقل بسفن صغيرة تستطيع السير في نهر الفرات إلى موانئ على ضفاف الفرات، ومن هناك تنقل في قوافل تجارية برية عبر المراكز التجارية إلى موانئ البحر المتوسط، وعندما تعرض طريق الحرير البري إلى مضايقات الفرثيين، استعاض التجار التدمريون عنه بطريق بحري، ويحتمل أن التدمريون كانوا ينزلون الفرات على قوارب من القرب وذلك لينطلقوا من الخليج العربي برحلات تجارية بحرية جريئة^(٥).

وتشير الكتابات المكتشفة في الساحة العامة في تدمر إلى وجود علاقات مباشرة بين تدمر وبلاد (السليين)^(٦) في شمال غرب الهند إذ كانت مرفأً للسفن التجارية القادمة من موانئ الخليج العربي، وهذا ما يشير إلى تنظيم التدمريون لرحلات تجارية بحرية عبروا فيها مسافات شاسعة، وقد أشارت النقوش التدمرية إلى قيام تجار عاندين من الهند على متن سفينة تدمرية بإقامة تمثال لأحد التجار التدمريين ويدعى (مرقوس أوليبوس ياهاي) وقد أقيم هذا التمثال في خاراكس (أي في ميسان وهي في الوقت الحاضر المحمرة)^(٧)، وكان هذا البحار الجريء يعود محملاً بالبضائع الثمينة التي كان من بينها الأقمشة القطنية والأحجار الكريمة مثل اللازورد والفيروز فضلاً عن الحرير الصيني، وفي نقش آخر يكرم نفس الشخص من قبل تجار عادوا من الهند في مركب حنين بن حدودان لمساعدته لهم، ويشير هذا النقش إلى المساعدة التي قدمها هذا البحار للتجار الذين ذهبوا إلى برياريكوم الواقع على مصب نهر الهندوس^(٨).

(١) للمزيد ينظر: غافيكوفسكي، ميشيل، تدمر وتجارها التدمرية، ترجمة: عدنان البني، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج ٤٢، دمشق (١٩٩٦م)، ص ص ١١٨-١٢٠.

(٢) الاسم الروماني لكراتشي. السامر، فيصل، الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، دار الطليعة، بغداد (١٩٧٧)، ص ٣٦.

(٣) حتي، تاريخ سوريا، ص ٤٤٣.

(٤) النجار وأبو مغلي، مصطفى ومحمد وصفي، جزيرة خارج، مركز دراسات الخليج العربي، البصرة (١٩٨٢م)، ص ١٠٦.

(٥) الهاشمي، رضا جواد، تجارة القوافل في التاريخ العربي القديم، من كتاب تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر، مؤسسة الخليج، الكويت (١٩٨٤م)، ص ٨.

(٦) وهو الاسم الذي تعرف به قبائل (الساكا)، إذ كونت قبائل الساكاس دويلات متحدة بين سنة (١٥٠-١٤٠ ق.م) وكونت مملكة كوشان القوية التي دامت حتى سنة (٢٢٦م).

(٧) غافيكوفسكي، تدمر، ص ١١٩.

(٨) غافيكوفسكي، تدمر، ص ١١٩.

وقد كانت السفن التجارية القادمة من الهند والصين تعبر الخليج العربي ثم نهر دجلة ثم تصل إلى سلوقية، ثم تخرج القوافل عبر البر في طريقين يذهبان إلى سورية الأولى من الفرات ماراً بمدينة (الصالحية) إلى إنطاكية^(١)، وكانت اليمن هي الأخرى محطة رئيسة على طريق التجارة القادم من الهند وكانت تصدر هذه البضائع إلى شمال شبه جزيرة العرب ومنها تدمر تصدر إلى أسواق مصر وبلدان أوروبا، فقد نقلت اليمن بضائع الهند والصين إلى باقي أرجاء شبه جزيرة العرب ومنها شمال شبه جزيرة العرب، ومن هذه البضائع فضلاً عما ذكرناه الذهب والعاج والأحجار الكريمة والقصدير وخشب الصندل والأقمشة الحريرية والقطنية والكتانية والآنية الفضية والنحاسية، فضلاً عن منتجاتها الأخرى^(٢).

واستورد التدمريون من الأبله وخاراكس وفورت (جميعها موانئ في شمال الخليج العربي بين ميسان والبصرة حالياً) البضائع القادمة من الهند والصين، مثل الدهون والبهار والحرير الصيني والنحاس وخشب الصندل وخشب الأبنوس، واستوردوا من الخليج لآلى البحرين، وكانوا يستعملون بعضاً منها أما القسم الأكبر فقد كان يصدر مرة أخرى إلى أسواق حوض البحر المتوسط^(٣)، واستوردوا من أفريقية الشرقية الذهب والعاج والجلود وخشب الأبنوس وريش النعام والعبيد^(٤).

علاقة الحيرة التجارية مع الهند:

يتميز موقع الحيرة بميزات رائعة ذكرها (البكري)^(٥) بقوله: «وكان مكان الحيرة من أطيب البلاد، وأرقه هواء وأخفه وأخفه ماء وأعداه تربة، وأصفاه جوا، قد تعالي عن عمق الأرياف، واتضع عن حزنونة الغائط، واتصل بالمزارع والجنان والمتاجر العظام، لأنها كانت من ظهر البرية على مرفأ سفن البحر، من الصين والهند وغيرهما»، ويصف (الفلقشدي)^(٦) ذاكرة الحيرة: «بصححة هوائها وطيب مائها ونزهة ظاهرها تصلح للخف والظلف ... محل الملوك ومزارهم ومسكنهم ومثواهم»، وقد اشتهرت الحيرة بمناظرها الطبيعية رائعة الجمال، وخصوبة تربتها، كما أن نهر الفرات كان يتفرع في أطرافها إلى عدة فروع تأخذ منه جداول تروي تلك المنطقة حتى أن بعض فروع الأنهار كان يصل إلى الحيرة، مثل نهر الحيرة ونهر يوسف ونهر البحرية^(٧).

كان للموقع الإستراتيجي لوادي الرافدين فضلاً عما حوته هذه الأرض من خيرات لاسيما أرضه الخصبة ووفرة مياهه عبر دجلة والفرات وسهولة التنقل في أرضه، أثر بارز في الرقي الحضاري والانتعاش الاقتصادي، وبلاد وادي الرافدين بموقعه المتميز بين قارات العالم القديم جعل منه جسراً لعبور التجارة بين الشرق لاسيما القادمة من الهند والصين وبين الغرب المتجهة نحو أقاليم البحر المتوسط، وكان لازدياد طلب البيزنطيين على بضائع الشرق لاسيما البضائع الهندية وبضائع جنوب شبه جزيرة العرب، أثر في بروز دور العراق كحلقة وصل مهمة تربط موانئ البحر المتوسط بالهند في عصر لم يعرف فيه رأس الرجاء الصالح^(٨)، واتخذ تجار الحيرة مجاري الأنهار لنقل بضائعهم، ومنها عبر الخليج العربي إلى الهند، يحملون معهم أنواع السلع ومنها منتجات العراق وما ترد إليه من بلاد سورية والروم واليونان مثل الحديد

(١) حتي، تاريخ سوريا، ج ١، ص ٢٩٨.

(٢) علي، المفصل، ج ٤، ص ١١٥.

(٣) موسكاتي، تاريخ الحضارات السامية القديمة، ص ١٩٧.

(٤) دلو، جزيرة العرب قبل الإسلام، ص ١٣٨-١٣٩.

(٥) معجم، ج ٢، ص ٤٧٩.

(٦) أحمد بن علي (ت ٨٢١هـ)، صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، تحقيق: د. علي يوسف الطويل، دار الفكر،

دمشق (١٩٨٧م)، ج ٢، ص ٣٤٤.

(٧) المصدر نفسه، ج ٢، ص ٣٤٥.

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

والنحاس والقصدير، فيبيعون هذه المواد في جنوب شرق أفريقيا أو في الهند ويجلبون معهم الحرير والإستبرق والقرنفل والدارصيني والفلفل والزعفران والهيل والصمغ والصدف والعاج والدر والمرجان والعطر وغيرها من منتجات الند والصين، فتفرغ السفن حمولاتها في موانئ العراق ك(الأبلة وخاركس وفورات)، ويأخذ سكان المنطقة احتياجاتهم ويصدر غالبيته إلى سورية ومصر وموانئ البحر المتوسط حيث يصدر من هناك إلى أوربا^(١).

ويشير (البكري)^(٢) إلى أهمية موقع الحيرة ودورها في نقل التجارة من الصين والهند قائلًا: «واتصل بالمزارع والجنان والجنان والمتاجر العظام، لأنها كانت من ظهر البرية على مرفأ سفن البحر، من الصين والهند وغيريهما».

وتعد الكفل (فلغاشيا) أحد أبرز المراكز التجارية التي ارتبطت بالهند عبر الخطوط الملاحية النهرية التي ترتبط بالخليج العربي متجهةً نحو الهند، وقد سماها (ياقوت الحموي)^(٣) باسم (بر ملاحه)، واسمها يوحي بأنها كانت مركز لرسو لرسو السفن القادمة عبر نهر الفرات، إذ أنها تقع على نهر هذا النهر في المكان المعروف حالياً، وكانت إحدى محطات النقل النهري المهمة التي تحط فيها القوافل، ومنها تتجه إلى تدمر حاملة معها بضائع الصين والهند والخليج العربي فضلاً عن منتجات وادي الرافدين، وكانت الطريق التجاري القادم من البصرة عبر الفرات إلى الكفل يتجه نحو البتراء، لوقوعه تحت سيطرة الأنباط، إلا أن القوافل التجارية بدأت تتجه إلى تدمر بعدما ضعفت البتراء وشارفت على الزوال، لذا نجد أن التدمريين قاموا بوضع حامية عسكرية على هذا الطريق لتوفير الحماية اللازمة لقوافل التجارة، واستقر فيها بعض التجار التدمريين، وبنوا معبداً فيها^(٤).

وميناء خاركس من الموانئ المهمة التي ربطت شمال شبه جزيرة العرب ببلاد الهند، وتسمى أيضاً (كرخا)^(٥)، وهي من المدن التجارية المهمة على الخليج العربي، بناها الإسكندر الأكبر في سنة (٣٢٤ ق.م) عند ملتقى نهر الكارون بنهر دجلة، وسميت بالإسكندرية، وتعرف الآن باسم المحمرة^(٦)، والظاهر أن هذه المدينة تمكنت من تكوين دولة ميسان بعد حصولها على الاستقلال عن السلوقيين، وقد استقرت في هذه المدينة فضلاً عن سكانها الأصليين جاليات من تدمر ومن بلدان أخرى مثل الأنباط واليونان والرومان ومن جرها على الخليج العربي، ومختصون آخرون بطرق الصحراء^(٧)، ويبدو أن استقرار مثل هذه الجاليات في هذه المدينة كان لأغراض اقتصادية، تقف التجارة على رأسها، إذ كانت هذه المدينة أحد المراكز المهمة للتجارة مع الهند، فقد كانت بعض السفن القادمة من الهند صوب موانئ الخليج العربي تحط في هذه المدينة، وقد جنى التجار في هذه المدينة من هذه التجارة أرباحاً طائلة، وأصبحت مسرحاً للتنافس على بضائعها بين التجار التدمريين والأنباط، وتشير النصوص التدمرية إلى امتلاك التجار التدمريون مخازن تجارية في هذه المدينة لحفظ البضائع القادمة لهم من أقصى الشرق، وكان فيها حي تدمري أسهم التجار التدمريون في إنشائه، وكان للجالية التدمرية في خاركس رئيس منتخب ولها معبد تعبد فيه الآلهة التدمرية^(٨).

(١) الحموي، معجم، ج ٢، ص ٤٤٢.

(٢) معجم، ج ٢، ص ٤٧٩.

(٣) معجم، ج ١، ص ٤٠٣.

(٤) علي، المفصل، ج ٣، ص ٨٧.

(٥) غافيكوفسكي، تدمر وتجارها التدمرية، ص ١١٥.

(٦) كما عرفت باسم كارخ التي تعني بالأرامية المدينة المسورة (نودلمان، ميسان، ص ٤٣٥).

(٧) فيل، تدمر وطريق الحرير، ص ٩٥.

(٨) نودلمان، ميسان، ص ٥٩٤؛ البكر، العرب والتجارة الدولية، ص ٩٤.

ورست السفن التجارية في ميناء فورات الذي ربط بين شمال شبه جزيرة العرب لاسيما الحيرة وبين موانئ شرق آسيا لاسيما موانئ الهند، وتعرف بـ(فرات البصرة) و(بهمنشير) نسبة إلى (بهمن أردشير) بنيت عبر شط العرب باتجاه الأبله بين واسط والبصرة^(١)، وهي مدينة البصرة حالياً، وهي من المدن التجارية المهمة التابعة لدولة ميسان، تقع على أسفل نهر دجلة في جنوب وادي الرافدين، على بعد نحو (٩١ كم) جنوب خاركس^(٢)، وتظهر أهمية فورات التجارية في أنها الميناء الذي تنطلق منه خطوط تجارية بحرية ونهرية، وأهمها الطريق البحري الذي يربط مدينة خاركس وميناء فورات ثم ابولوغوس (الأبله) ثم جزيرة فيلكا ثم إلى باراباريكون عند نهر السند، والخط الثاني يربط مدينة فورات بمدينة سلوقية على نهر دجلة الذي كان صالحاً للملاحة إلى هذه المدينة، أما الطريق الثالث فيربط مدينة فورات بمدينة بابل عبر نهر الفرات، وارتبطت فورات بعلاقات تجارية متميزة مع تدمر، ويتضح ذلك من خلال النصوص التدمرية التي ذكرتها بصفتها مركز تاجر معه التدمريون، وتعود العلاقات التجارية بين فورت وتدمر إلى عام (١٩٠ م) حيث أنشأ التجار التدمريون مراكز تجارية في مدينة فورت مارسوا من خلالها نشاطهم التجاري^(٣)، وقد بلغ من قوة الصلات التجارية بين فورت وتدمر أن ظهرت على الحياة السياسية تولى التدمريون مناصب إدارية في فورت حتى أن حاكم مدينة فورت في فترة من الفترات كان تدمرياً^(٤).

وتعد الأبله من أهم الموانئ التجارية التي ارتبطت تجارياً بالهند، وقد ذكر (الحموي)^(٥) أن الأبله (بلده على شاطئ دجلة البصرة العظمى في زاوية الخليج الذي يدخل إلى مدينة البصرة)، ويصف (ابن خلدون)^(٦) الأبله بأنها مرفأ للسفن من من الهند الصين، مما يشير إلى تنوع السفن القادمة إلى الأبله من الهند والصين كذلك.

وكانت الأبله تستقبل السفن التجارية الهندية باستمرار وبكثافة لدرجة أن أطلق عليها (أرض الهند)^(٧)، وتعرف الأبله الأبله في المصادر الكلاسيكية باسم (ابولوغوس)، وتقع قرب خاركس ونهر الفرات، مقابلة لمدينة فورات^(٨)، وكانت الأبله بالفعل مركزاً رئيساً للتجارة في الخليج العربي تصلها السفن المحملة بالبضائع الشرقية القادمة من الهند الصين، وتعد الأبله المخرج الرئيس للبضائع الواردة والصادرة إلى العراق عبر الخليج العربي^(٩)، ووصفت بأنها ميناء كبير ومخزن للبضائع، ويبدو أن الأبله كانت من أكبر موانئ الخليج العربي بل ومن كبرى الموانئ العالمية^(١٠)، لذلك كانت الدولة الفرثية تحرص

(١) الحموي، معجم، ج ١، ص ٥١٦.

(٢) البكر، العرب والتجارة الدولية، ص ١٠٣.

(٣) الحسني، محمد باقر، نقود مملكة ميسان، مجلة المورد، مج ١٥، ع ٣، بغداد (١٩٨٦م)، ص ٣٣.

(٤) البكر، العرب والتجارة الدولية، ص ٩٤؛ الحسني، نقود مملكة ميسان، ص ٣٣.

(٥) معجم، ج ١، ص ٧٦-٧٧.

(٦) عبد الرحمن بن محمد بن محمد بن خلدون الحضرمي المغربي (ت ٨٠٨هـ)، تاريخ ابن خلدون المسمى (كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر)، مؤسسة الأعلمي، بيروت (١٩٧١م)، ج ٢، ص ١٠٣.

(٧) ابن سلام، أبي عبيد القاسم بن سلام الهروي، غريب الحديث، تحقيق: محمد عبد المعين خان، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية بحيدر آباد - الدكن، الهند (١٩٦٤م)، ج ٤، ص ١٦٦.

(٨) نودلمان، ميسان، ص ٤٦٠.

(٩) ويلسون، أرنولد، الخليج العربي، ترجمة: عبد القادر يوسف، مكتبة الأمل، الكويت (د.ت)، ص ١٢٧.

(١٠) الأحمد، سامي سعيد، تاريخ الخليج العربي، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة (د.ت)، ص ٣٦٤.

على إيجاد مواطني قدم لها في الأبله من خلال عمليات الاستيراد والتصدير التي يمارسها التجار الفرس في ميناء الأبله، إلا أن الفرس لم يتمكنوا من تحقيق هدفهم هذا على الرغم من ضعف دولة ميسان بسبب انتقال التجارة إلى البحر الأحمر، ولم يحققوا هدفهم إلا بعد سقوط دولة ميسان عام (٢٢٥م)^(١).

وأدت الأبله دوراً مهماً في التجارة الدولية، فقد كانت مركز دولي معترف به، وسوق للمتاجرة مع الهند وبلاد العرب، إذ كانت السفن التجارية تصلها بانتظام من برباجازا، وكانت تصدر البضائع إلى اليمن^(٢).

المصادر والمراجع

القرآن الكريم.

١. الأحمد، سامي سعيد، تاريخ الخليج العربي، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، (د.ت).
٢. الأنصاري، عبد الرحمن الطيب، لمحات عن بعض المدن القديمة في شمال غربي الجزيرة العربية، مجلة الدارة، ع١، الرياض (مارس ١٩٧٥م).
٣. البكر، منذر عبد الكريم، الجذور التاريخية لعروبة الأحواز، مطبعة جامعة البصرة (١٩٨١م).
٤. البكر، منذر عبد الكريم، العرب والتجارة الدولية منذ أقدم العصور إلى نهاية العصر الروماني، مجلة المرید، جامعة البصرة، ع٤، البصرة (١٩٧٠).
٥. بلباييف، العرب والإسلام والخلافة العربية في القرون الوسطى، ترجمة: أنيس فريجة، بيروت (١٩٧٣م).
٦. حتي، فيليب، تاريخ سوريا ولبنان وفلسطين، ترجمة: جورج حداد وعبد الكريم رافق، دار الثقافة، بيروت (١٩٥٨م).
٧. الحسني، محمد باقر، نقود مملكة ميسان، مجلة المورد، مج١٥، ع٣، بغداد (١٩٨٦م).
٨. الحموي، شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله (ت٦٢٦هـ)، معجم البلدان، دار إحياء التراث العربي، بيروت (١٩٧٩م).
٩. ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد بن خلدون الحضرمي المغربي (ت٨٠٨هـ)، المقدمة، مؤسسة الأعلمي، بيروت (١٩٧١م).
١٠. ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد بن خلدون الحضرمي المغربي (ت٨٠٨هـ)، تاريخ ابن خلدون المسمى (كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر)، مؤسسة الأعلمي، بيروت (١٩٧١م).
١١. ابن سلام، أبي عبيد القاسم بن سلام الهروي، غريب الحديث، تحقيق: محمد عبد المعين خان، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية بحيدر آباد - الدكن، الهند (١٩٦٤م).
١٢. ابن كثير، أبو الفداء إسماعيل بن كثير الدمشقي، البداية والنهاية، تحقيق: علي شيري، دار إحياء التراث العربي، بيروت (١٤٠٨هـ).
١٣. ابن الفقيه الهمداني، أبو بكر محمد بن إبراهيم (ت٢٩٠هـ)، مختصر كتاب البلدان، تحقيق: دي غويه، مطبعة بريل، ليدن (١٨٨٥م).
١٤. دلو، برهان الدين، جزيرة العرب قبل الإسلام، دار الفارابي، بيروت (١٩٨٩م).

(١) البكر، منذر عبد الكريم، الجذور التاريخية لعروبة الأحواز، مطبعة جامعة البصرة (١٩٨١م)، ص ٥١.

(٢) البكر، العرب والتجارة الدولية، ص ١٠٢-١٠٣.

١٥. الدمشقي، أبي الفضل جعفر بن علي (القرن ٦هـ)، الإشارة إلى محاسن التجارة، تحقيق: البشري الشورجي، مكتبة الكليات الأزهرية، القاهرة (١٩٧٧م).
١٦. زهدي، بشير، طريق الحرير وتدمير مدينة القوافل، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج ٤٢، دمشق (١٩٩٦م).
١٧. سالم، السيد عبد العزيز، دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار المعارف، الإسكندرية (١٩٦٧م).
١٨. السامر، فيصل، الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، دار الطليعة، بغداد (١٩٧٧م).
١٩. شعث، شوقي، طريق البخور والحرير، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج ٤٢، دمشق (١٩٩٦م).
٢٠. الطبري، محمد بن جرير (٣١٠هـ)، تاريخ الأمم والملوك، دار الكتب العلمية، بيروت (١٤٠٧هـ).
٢١. عباس، إحسان، تاريخ دولة الأنباط، دار الشروق، الأردن (١٩٨٧م)، ص ١٠٨.
٢٢. علي، جواد، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الملايين، ط ٢، بيروت (١٩٦٨ - ١٩٧٨م).
٢٣. العلي، صالح أحمد، محاضرات في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الكتب، الموصل (١٩٨١م).
٢٤. العمروي، عمر غرامة، بلاد رجال الحجر، الرياض (١٣٩٨هـ).
٢٥. غافيكوفسكي، ميشيل، تدمير وتجاريتها التدمرية، ترجمة: عدنان البني، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج ٤٢، دمشق (١٩٩٦م).
٢٦. فيل، أرنست، تدمير وطريق الحرير، ترجمة: إيمان سنديان، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج ٤٢، دمشق (١٩٩٦م).
٢٧. الفلقشندي، أحمد بن علي (ت ٨٢١هـ)، صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، تحقيق: د. علي يوسف الطويل، دار الفكر، دمشق (١٩٨٧م).
٢٨. كمال، أحمد عادل، الطريق إلى المدائن، دار النفائس، بيروت (١٩٧٢م).
٢٩. لومزي، ج، تمهيد جغرافي تاريخي عن حفريات مديرية الآثار العامة في موقع حلبية زونيبيا، مجلة الحوليات الأثرية العربية السورية، مج ١، دمشق (١٩٥١م).
٣٠. الملاح، هاشم، الوسيط في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الكتب، الموصل (١٩٩٤م).
٣١. موسكاتي، سبتيو، تاريخ الحضارات السامية القديمة، ترجمة: السيد يعقوب بكر، دار الكتاب العربي، القاهرة (١٩٥٧م).
٣٢. النجار وأبو مغلي، مصطفى ومحمد وصفي، جزيرة خارج، مركز دراسات الخليج العربي، البصرة (١٩٨٢م).
٣٣. نودلمان، ش. أ.، ميسان، مجلة الأستاذ، مج ١٢، بغداد (١٩٦٤م).
٣٤. الهاشمي، رضا جواد، تجارة القوافل في التاريخ العربي القديم، من كتاب تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر، مؤسسة الخليج، الكويت (١٩٨٤م).
٣٥. الهمداني، الحسن بن أحمد بن إبراهيم (ت ٣٥٠-٣٦٠هـ)، صفة جزيرة العرب، تحقيق: محمد بن علي الأكوخ، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد (١٩٨٩م).
٣٦. وهب بن منبه، كتاب التيجان في ملوك حمير، مركز الدراسات والأبحاث اليمنية، صنعاء (١٣٤٧هـ).
٣٧. ويلسون، أرنولد، الخليج العربي، ترجمة: عبد القادر يوسف، مكتبة الأمل، الكويت (د.ت).
٣٨. يحيى، لطفي عبد الوهاب، العرب في العصور القديمة، مدخل حضاري في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار النهضة العربية، بيروت (١٩٧٨م).