

صلات العراق القديم التجارية مع الخليج العربي حتى ظهور الإسلام

د. قيس حاتم هاني الجنابي

قسم التاريخ / كلية التربية الأساسية / جامعة بابل

المقدمة

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

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

الخليج العربي (التسمية والموقع والحدود والخصائص):

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

وعرف الخليج العربي في نصوص بلاد النهرين لاسيما الأكديون والبابليون والآشوريون بأسماء مختلفة كالبحر الجنوبي والبحر الأسفل والبحر التحتاني والبحر الأدنى وكان يقابله عندهم من الناحية الأخرى البحر الأعلى وهو البحر المتوسط⁽ⁱⁱⁱ⁾، إذ كان الرافدينيون يهيمنون ولقرون عديدة سبقت الميلاد على المناطق الممتدة من حافات الخليج العربي جنوباً وحتى سواحل البحر المتوسط شمالاً، وكانوا يعدونه امتداداً طبيعياً لأرض بلاد ما بين النهرين، ولهذا نجد أن الملوك الأقوياء الذين ظهروا في بلاد النهرين يحرصون على إبقاء منطقة الخليج العربي تحت سلطتهم المركزية^(iv)، كما أطلقوا عليه اسم البحر المر أو البحر المالح (نارموت) بالآشورية نسبة إلى ما عرف عنه من ملوحة مياهه^(v)، ومن التسميات الأخرى التي أطلقها عليه سكان بلاد النهرين تسمية بحر الشروق، وسماه الكلدانيون^(vi) باسم البحر الكلداني^(vii). وعندما مر به الأسطول الإغريقي بقيادة أمير البحر نياركوس من جهة سواحله الشرقية العميقة في نحو سنة ٣٢٥ ق.م، أطلق عليه هذا الأمير تسمية (الخليج الفارسي)، أما سبب تسميته للخليج بهذه التسمية فتكمن في عدم تعرفه على السواحل العربية للخليج، ويبدو أن هذه التسمية أثرت في المدونات التي تلت هذه الحقبة، إذ أطلق بطليموس^(viii) على الخليج تسمية الخليج الفارسي أيضاً متأثراً بنياركوس، ثم أخذ الجغرافيون العرب هذه التسمية من بطليموس بعد أن ترجم كتابه إلى العربية، والذي أصبح المصدر الرئيس للجغرافيين العرب^(ix)، وعلى الرغم من أن مؤرخين كلاسيكيين آخرين أطلقوا على الخليج اسم (الخليج العربي) كسترابون (ت ١٩٠م) وبليني (ت ٧٩م)، إلا أن تسميتهم لم تنتشر بسبب عدم معرفة الجغرافيين المسلمين بها^(x).

كما أطلق العرب على الخليج العربي تسمية بحر عمان وبحر العرب^(xi)، وكان الفرس يطلقون عليه اسم الخليج الفارسي أو البحر الفارسي، وبذات التسمية أيضاً سماه اليونان أبان فتوح الإسكندر المقدوني^(xii) (٣٣٦-٣٢٣ ق.م) الذي أطاح بالإمبراطورية الفارسية في عام ٣٢٣ ق.م^(xiii)، ويبدو أن اعتبارات سياسية كانت وراء تسمية اليونان للخليج بـ(الخليج الفارسي)، إذ أنه من وجهة

نظر اليونان يعد الخليج جزءاً من الممتلكات الفارسية التي استولوا عليها، على الرغم من عدم إخضاع الساحل الغربي للخليج لنفوذهم المباشر^(xiv). وأشار العالم الدانماركي (كارستن نيبور) الذي قام برحلة إلى الخليج العربي في سنة ١٧٦١م إلى خطأ الجغرافيين الذين يتصورون (أن جزء من الجزيرة العربية كان خاضعاً للفرس لأن العرب وخلافاً لذلك هم الذين يمتلكون جميع السواحل البحرية بالإمبراطورية الفارسية، وبالرغم من أن المستعمرات الواقعة على السواحل الفارسية كانت لا تخص الجزيرة العربية ذاتها إلا أنها كانت مستقلة عن بلاد فارس وأن لأهلها لسان العرب وعاداتهم)^(xv)، وذكر برستد أن دارا الأكبر^(xvi) أراد (أن يجعل من بلاد فارس دولة قوية ذات قوة بحرية عظيمة وأن يجعل الساحل الفارسي يساهم في النشاط التجاري المطرد بين الهند وعالم البحر المتوسط)، ولم يجز الأمر كما كان يخطط له دارا الأكبر إذ (لم يكن يسيراً على أمة تقطن قلب اليابسة ومكونة من جماعات من الرعاة والفلاحين وتصلها عن البحر شواطئ صحراوية أن تسيطر على البحر وتسوده)^(xvii) وتجدر الإشارة إلى أن الخليج العربي عرف بتسميات متأخرة أخرى ك(خليج البصرة) و(خليج القطيف)^(xviii)، ويبدو أن هذه التسميات أطلقت متأثرة بالمدن المهمة التي اشتهرت في الخليج، أي أنها تسميات محلية نوعاً ما. ويرى الجيولوجيون أن الخليج العربي تكون نتيجة خسف أصاب بلاد العرب بعد تعرضها لهزات عديدة في جهاتها الشرقية والجنوبية والغربية، والتي كان من نتيجتها ظهور البحار المحيطة بها كالبحر الأحمر والخليج العربي والبحر العربي، وكانت هذه الهزات والتصدعات استجابة لتصدعات واهتزازات حدثت في الشمال على مقربة من حدود بلاد الشام وامتدت إلى وادي الأردن والبحر الميت، فوادي عربة^(xix) والى خليج العقبة^(xx)، وتشير المصادر التاريخية إلى الخليج العربي كان يمتد شمالاً إلى أكثر من نصف ارض العراق حالياً، إذ كانت مغمورة بمياه الخليج العربي، وأخذ الخليج بالتناقص والانحسار التدريجي حتى وصل إلى الحد الذي نراه اليوم^(xxi). ويقع الخليج العربي بين خطي عرض ٢٤° شمالاً و ٢٩.٣٠° شمال خط الاستواء، وبين خطي طول ٤٧° و ٥٧° شرقاً، أما طول حوض الخليج العربي فيبلغ نحو ٨٠٠ كم من مصب شط العرب (العراق) في الشمال حتى الساحل الشمالي الشرقي لمنطقة الرؤوس في سلطنة عمان، وأقصى عرض لحوض الخليج العربي يبلغ اتساعه نحو ١٩٠ كم، في حين يبلغ عرض الخليج العربي عند مضيق رأس مسندم نحو ٤٧ كم^(xxii)، وأقصى عمق للخليج يبلغ نحو ١٠٠ م قرب جزيرة هرمز^(xxiii)، أما مساحة الخليج العربي فتبلغ نحو (٢٣٩ ألف كم^٢)، ويبلغ حجم مياه الخليج نحو (٨٥٠٠ كم^٣)^(xxiv). ويمثل الخليج العربي النصف الجنوبي من الحدود الشرقية للوطن العربي، الذي لا تفصله عنه أي حواجز طبيعية^(xxv)، ويحد حوض الخليج العربي من الجهة الشمالية أقاليم العراق والأحواز، أما من الجنوب فهو يُعدّ جزءاً مكماً لخليج عمان عند نقطة التقاءهما في منطقة مضيق رأس مسندم، ومن الجهة الشرقية تحده إيران حتى خليج عُمان، أما من الجهة الغربية فتحده شبه الجزيرة العربية والتي تعد جزءاً منه^(xxvi). وتمتع الخليج العربي بأهمية بالغة منذ القدم بسبب موقعه الجغرافية الاستراتيجية الذي توسط بين حضارات العالم القديم التي قامت في بلاد النهرين وبلاد فارس ومصر وبلاد سوريا، الأمر الذي مهد لحركة تجارية واسعة شهدها هذا الخليج منذ أقدم العصور^(xxvii)، فكان الخليج العربي بمثابة همزة الوصل بين المحيط الهندي والبحر الأحمر وشرق أفريقيا والهند والصين، وشجعت خواصه المتمثلة بصلاحية مياهه وهدوء رياحه وخلو سواحلها من الشعاب المرجانية التي تعيق الملاحة البحرية سكانه على الإبحار فيه منذ القدم^(xxviii).

والواقع الجغرافي والتاريخي للخليج العربي وطبيعة السكان على شواطئه الشمالية والشرقية والغربية المتشابهة في جوانب اللغة والعادات ونمط الحياة ومعظمهم من القبائل العربية يشير إلى امتلاك عدد من الموانئ في الساحل الفارسي للخليج العربي، فضلاً عن أن العرب كانوا يشكلون نسبة كبيرة من عمال الموانئ وربابنة السفن التي تبحر عبر الخليج العربي^(xxix)، لأن الفرس لم يكونوا راغبين في العمل الملاحي، إذ أنهم (الفرس) يخشون المغامرة في اقتحام البحار، وأشار العالم الدنماركي كارستن نيبور الذي قام برحلة إلى الخليج العربي في عام ١٧٦١م إلى أن الفرس في عهده لم يكونوا يمتلكون سفناً، بل كانوا يعيشون على حرفة الزراعة^(xxx)، وهذا ما يدل وبوضوح إلى أن الخليج العربي كان قد اكتسب الصبغة العربية منذ القدم^(xxxi).

صلات بلاد النهرين القديمة بالخليج العربي:

يحتل الخليج العربي ومراكزه التجارية مكان الصدارة والقدم في التعاملات والاتصالات التجارية لبلاد النهرين، إذ ساعدت سواحلها الغربية وجزره على إبحار وسائل النقل الريفينية القديمة في مياه الخليج العربي صوب المراكز التجارية المختلفة^(xxxii). تشير المصادر التاريخية إلى أن نهري دجلة^(xxxiii) والفرات^(xxxiv) كانا يصبان بشكل منفصل في الخليج العربي، ولا يعرف متى كان التقاء هذين النهرين وتكوينهما لشط العرب^(xxxv)، ولما كان الخليج العربي يمثل الحدود الجنوبية لبلاد النهرين لذا كان من

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

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

وفي نصوص تعود إلى القرن الخامس والعشرين قبل الميلاد وردت من مدينة لكش السومرية في جنوب بلاد النهرين وردت إشارات إلى مراكز نشطة على الخليج العربي كدلمون (البحرين) ومكان (عمان)^(xlii). واستعمل الرافدينيون السفن في رحلاتهم البحرية عبر الخليج العربي، إذ ورد ذكر السفن التي أبحرت عبر الخليج العربي في العديد من النصوص المسمارية تعود إلى مدد زمنية مختلفة^(xlvii)، كما تفاخر سرجون الأكدي (٢٣٧٠-٢٣١٦ ق.م) في نصوص أخرى بورود المزيد من السفن التجارية عبر الخليج إلى من دلمون ومكان وميلوخا (يرجح أن يكون ميناء في بلاد السند^(xlviii)) لترسو في رصيف مدينة (أكد)^(xlix)^(l)، ومن النصوص المسمارية التي تشير إلى الرحلات البحرية التي قامت بها سفن بلاد النهرين عبر الخليج العربي نص مسماري يعود إلى العصر الأكدي أيضاً يرجح أنه من مدة حكم الملك سرجون الأكدي نص جاء فيه: «استخرج الحجر الأسود من الجبال عبر البحر الجنوبي في سفن وارسو بها في ميناء أكد»^(li)، وذكر الملك مانشتوسو (٢٢٥٨-٢٢٤٥ ق.م) وهو ابن الملك سرجون في نص مسماري ينسب له، أنه قام بتجهيز حملة عسكرية عبر خلالها البحر السفلي (الخليج العربي) واخضع جميع أقاليمه هناك حتى وصل إلى جبال الفضة، ويبدو أنه استخدم سفن ذات أحجام كبيرة في حملته هذه^(lii). وفي نص مسماري آخر يعود لمملكة (لكش الثانية^(liii)) من مدة حكم كوديا^(liv) (٢١٤٤-٢١٢٤ ق.م) دون على احد تماثله كتابة تشير إلى حجم السفن المبنية من خشب الأرز الذي كان يجلب من جبال لبنان لاستخدامه في صناعة السفن والقوارب، وجاء في هذه الكتابة: «لقد جلب (الأمير كوديا) من جبال امانوم شجر الأرز أخشاب الأرز طول (الجذع) الواحد ٥٠ ذراعاً [كما جلب] أخشاب السرو طول [الواحدة] ٢٥ ذراعاً وعملها [أولاً] أعمدة جلبها من جبالها»^(lv). وأسهم سكان الخليج العربي في إدامة الترابط التجاري وتوسيعه وازدهاره بينهم وبين بلاد النهرين، لاسيما خلال مدة العهد البابلي القديم (٢٠٠٦-١٥٩٥ ق.م)، ومن مظاهر الارتباط التجاري بين بلاد النهرين والخليج العربي هو شيوع مصطلح (أليك تلمون كي) أي (المسافر إلى دلمون) وأصبح هذا المصطلح مرادفاً للفظ (تجارة) في بلاد النهرين، ويلاحظ أن التجارة بين بلاد النهرين والخليج العربي تعرضت إلى انتكاسة أو ضعف بعد سقوط سلالة بابل الأولى في عام ١٥٩٥ ق.م بسبب تعرض البلاد لغزو الحثيين والعيلاميين والكشيين على التوالي، وعلى الرغم من اهتمام الآشوريين بحماية الطرق البرية المرتبطة بالخليج العربي إلا أن اهتمامهم الأكبر انصب نحو الطرق التجارية البرية شمال البلاد التي تربطهم بالأناضول وسوريا ومصر، ثم تلت ذلك ظهور الفرس الأخمينيين الذين سعوا إلى تنشيط الطرق التجارية البرية بين الشرق والغرب، فضلاً عن ازدهار تجارة القوافل العربية التي أسهمت في الأخرى في ضعف التجارة بين بلاد النهرين والخليج العربي في أواسط الألف الأول قبل الميلاد، ومع ذلك بقيت بعض الموانئ الرافدينية تمارس النشاط التجاري مع الخليج العربي^(vi)، ولتتشت موانئ رافدينية أخرى على الخليج العربي فيما بعد، وكما سنوضحه في المباحث اللاحقة.

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

وكان الإسكندر الأكبر قد بنى عند مصب نهر دجلة في سنة (٣٢٤ ق.م) مدينة وميناء سميت بالإسكندرية^(lxi)، كما بنى الإسكندر حوضاً كبيراً بمثابة مرسى للسفن التجارية ويعد ذلك خطوة أخرى نحو السيطرة على الساحل الشرقي للخليج العربي وأسكنها أتباعه وجنوده ومواطني المدينة الملكية^(lxii)، واستقرت في هذه المدينة فضلاً عن سكانها الأصليين جاليات من تدمر^(lxiii) ومن بلدان أخرى مثل الأنباط^(lxiv) واليونان والرومان ومن جرّها على الخليج العربي، ومختصون آخرون بطرق الصحراء^(lxv)، ويبدو أن استقرار مثل هذه الجاليات في هذه المدينة كان لأغراض اقتصادية، تقف التجارة على رأسها^(lxvi). وتجدر الإشارة إلى أن الإسكندر كان قد خصص مهندسين وفنيين وعمالاً بغية دراسة وتحسين طرق الاتصال بين بابل والخليج العربي، وحاول إزالة كل ما من شأنه أن يعرقل حركة الملاحة في مياه الخليج العربي، لذا أنشأ هذه المدينة عند مصب نهر دجلة في الخليج العربي، واتخذها مركزاً تجارياً يربط الموانئ المهمة الواقعة على الخليج العربي، وقام بإنشاء حوضاً كبيراً ليكون بمثابة مرسى للسفن التجارية، وهذه هي الخطوة التالية التي قم بها الإسكندر للسيطرة على الساحل الشرقي للخليج العربي، كما أنه شرع في بناء العديد من السفن الحربية في بلاد فينيقيا^(lxvii) ونقلها إلى الفرات وذلك رغبة منه في ربط بحر الخليج العربي بمصر والدوران حول الجزيرة العربية^(lxviii)، أي أنه أراد بالفعل أن يجعل من مدينة بابل المحور وأهم مركز تجاري وبحري في آسيا، فضلاً عن أنه قام بدراسة الطرق المائية في الفرات وروافده ومدى استغلالها في تنشيط الملاحة وتوطيد طريق الملاحة الجديد بين الهند وبابل^(lxix). وكان اختيار الإسكندر لإنشاء هذه المدينة في هذا الموقع جاء متوافقاً مع مطامعه، إذ أن يمتاز هذا الموقع بمميزات جيدة، فكانت السفن المحملة من بابل وبلاد الشام عبر نهري دجلة والفرات تقصد هذا الميناء من جهتي الشمال والغرب، في حين قدمت إلى هذا الميناء من جهة الشرق قوافل آسيا الوسطى عبر طريق الحرير المشهور بطريق سمرقند^(lxx)، أما من جهة الشمال الشرقي فتأتي القوافل التجارية عبر نهر الكارون، في حين يتصل ميناء خاراكس بالخليج العربي وموانئه المشهورة آنذاك، لذا يبدو واضحاً أن الإسكندر الأكبر أراد أن يجعل من هذا الميناء مرسى لسفن الهند والصين ومصر وأفريقيا^(lxxi)، كما أراد أن يجعله محطة لتبادل البضائع المختلفة الثمينة القادمة من الشرق ومن أفريقيا والتي كان اليونانيون على ما يبدو شغوفين بها آنذاك، ولاسيما الإسكندر نفسه، إلا أن خاراكس تعرضت بعد وفاة الإسكندر للإهمال وخربت عدة مرات بسبب الفيضانات المتكررة لنهر الكارون^(lxxii)، وأعيد بناؤها مرة أخرى وسميت باسم خاراكس ميسيني (Carax-messene)، في عهد السلوقيين^(lxxiii) على يد الملك أنطيوخس الأول^(lxxiv)، إذ يشير بليني إلى مدى الاهتمام الذي أولاه هذا الملك للتجارة البحرية في الخليج العربي، لاسيما الطرق التجارية لسواحل الهند، ومن دلائل اهتمام هذا الملك بالتجارة قيامه بتجهيز الحملات البحرية بنفسه لتأمين الطريق الملاحي إلى الهند من القرصنة البحرية، ويبدو أن أنطيوخس الأول هدف من إعادة بناء خاراكس منافسة تجارة الجرهانيين^(lxxv) لاسيما وأنهم كانوا مركزاً لاستقطاب التجارة في الخليج العربي آنذاك، إلا أن خاراكس لم تتمكن من منافسة الجرهانيين^(lxxvi) وتعرضت خاراكس للخراب مرة ثانية بعد زوال حكم السلوقيين بسبب الفيضانات أيضاً، ويشير بليني إلى أن أحد ملوك العرب المجاورين تمكن من إعادة بناءها في حدود القرن الثاني قبل الميلاد، وتذكر المصادر الكلاسيكية أن اسم هذا الملك هو (سباسينس)، وتشير هذه المصادر أيضاً إلى أن هذا الملك قام ببناء سد لحماية مدينة خاراكس من الفيضانات وسمى هذه المدينة باسمه^(lxxvii)، وبعد أن حصلت هذه المدينة على الاستقلال عن السلوقيين تمكنت من تكوين دولة عرفت باسم (دولة ميسان)^(lxxviii)، والتي تسمى أيضاً باسم (دولة ميسان العربية)، وعرفت هذه الدولة بنشاطها التجاري الواسع، لاسيما بعد ضعف قوة السلوقيين، وفي العصر الروماني سيطرت دولة ميسان العربية على التجارة في شمال الخليج العربي، وقامت صلات تجارية بينها وبين الرومان، فضلاً عن علاقات مماثلة نشأت بينها وبين الأنباط والتدمريين، إذ ارتبطت خاراكس بعلاقات تجارية من خلال الطرق البرية التي ربطت مدينة خاراكس مع كل من البتراء وتدمر، إذ تشير المصادر التاريخية إلى أن من بين سكان خاراكس جاليات من اليونان والتدمريون والأنباط والرومان^(lxxix)، ويبدو أن تواجد هذه الجاليات كان لأغراض تجارية تمثلت في إدارة المصالح التجارية لتلك الدول والمدن.

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

١. طريق خاراكس . فلغاشيا (الكل) . تدمر .
٢. طريق خاراكس . جرها: ويبدو أن هذا الطريق كان بحري أكثر منه نهري .
٣. طريق مباشر بين خاراكس عبر بادية العراق إلى ديدان (العلا) .
٤. طريق خاراكس . سلوقيا . نصيبين . الرها . انطاكيا .
٥. طريق مباشر بين خاراكس والبتراء: ويمر هذا الطريق عبر الصحراء، واستعمل منذ القرن الأول قبل الميلاد .
٦. طريق مباشر من خاراكس يرتبط بطريق الحرير الصيني بالقرب من الموصل .

٢ - ميناء الأبلة^(xcvi): Apologus

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

ويعد ميناء الأبلة من الموانئ القديمة في بلاد النهرين، ويعود تاريخ إنشائه إلى مدة حكم البابليين، ويعتقد بعض المؤرخين أن ميناء الأبلة هو نفسه ميناء (تريدون) الذي كان ميناءً لمدينة بابل عند مصب نهر الفرات وأول من بناه الملك نبوخذنصر الثاني^(ci) (٦٠٤-٥٦١ ق.م) في المستنقعات ليقوم بوظيفة المرفأ^(cii)، ومن ميناء الأبلة تنطلق رحلات الرافدينيين حول الجزيرة العربية وإلى

سواحل الهند، وحضا ميناء الأبله باهتمام الإسكندر المقدوني عندما سيطر على بابل، إذ كان من بين الموانئ الخليجية التي اهتم بها الإسكندر لخدمة أسطوله البحري، وأجرى عليه بعض التحسينات المناسبة، وقام باستئجار الفنيين الفينيقيين للعمل في الملاحة البحرية في الخليج العربي، فضلاً عن قيامه ببناء السفن من أشجار السرو^(ciii)، كما اجتهد في تحسين الملاحة النهرية لاسيما في نهر الفرات بهدف السيطرة على الطرق التجارية في بحار الشرق والتي كانت بيد العرب^(civ)، ومع كل ما عمله الإسكندر وخلفائه من بعده إلا أنهم لم يتمكنوا من السيطرة على تجارة الشرق كما كانوا يخططون له، بل يذهب البعض إلى أن الأبله فقدت أهميتها عندما أعاد السلوقيين تشييد ميناء (تريدون)^(cv). وذكر صاحب كتاب الطواف أن الأبله كانت ميناءً تابعاً لمدينة خاراكس في عهد الفرس الفرثيين، كما ذكر بأن هذه المدينة كانت سوقاً من أسواق الفرثيين، وتخرج منها لرحلات التجارية إلى موانئ الهند حاملة معها حاصلات العراق وبلاد الشام وآسيا الصغرى وأوروبا، وتستورد من تلك المناطق مختلف المنتجات ومنها أخشاب الصندل والأبنوس ومنتجات سيلان والصين، كما كان ميناء الأبله يصدر إلى موانئ اليمن الكثير من اللؤلؤ والأرجوان والتمر والذهب والعبيد^(cvi). وفي مدة حكم الساسانيين^(cvii) (٢٢٦-٦٥١م) أصبح ميناء الأبله أحد أهم الموانئ على رأس الخليج العربي^(cviii)، إذ كان هذا الميناء منطلق السفن الساسانية في رحلاتها نحو سواحل الهند وأفريقيا، فضلاً عن أن الساسانيين كانوا ينطلقون بحملات عسكرية من خلاله، إذ تشير المصادر التاريخية إلى أن الجيش الفارسي أرسله الملك الساساني قباد الأول (٤٨٨-٥٣١م) لمساعدة أهل اليمن في سنة (٥٢٢م) كان قد انطلق من ميناء الأبله^(cix) وشهدت هذه المدة سيطرت الساسانيين على الطرق التجارية وعلى الموانئ البحرية في الخليج العربي، كما احتكر الساسانيون للتجارة القادمة من الصين والهند، بل حاول البعض أن يجعل اسم الصين مشتق من (تسينيان) وهي تسمية ذات صبغة فارسية^(cx)، وتشير المصادر التاريخية إلى أن السفن الصينية والهندية كانت ترسو في ميناء الأبله لغرض التبادل التجاري، بل أن بعض السفن الهندية لا يستبعد أن تكون قد واصلت رحلاتها نحو المدائن عاصمة الساسانيين عبر نهري دجلة والفرات^(cxi)، إلا أننا لا يمكن أن نجزم في وصول سفن الصين إلى ميناء الأبله في عهد الساسانيين، مع أن هذا ليس بالأمر المستبعد إطلاقاً، ويرى (جورج فضلو حوراني)^(cxii) بناءً على ما أورده بعض الكتاب الكلاسيك عدم وجود ما يثبت قيام السفن الصينية برحلات مباشرة إلى ارض شبه جزيرة العرب قبل الإسلام، بل يذهب إلى أن هذه الرحلات لم تتحقق حتى بعد ظهور الإسلام بعدة قرون، ويعتقد أن الفرس (وربما بمشاركة العرب والهنود) هم الذين كانوا يجلبون بضائع الصين إلى بلاد شبه جزيرة العرب. إن الرد على مثل هذه الكتابات التي تحاول أن تبعد العرب عن الدور الحقيقي الذي مارسوه في التجارة الدولية يأتي على لسان الكتاب الكلاسيكيين أنفسهم، وهم يشيرون بوضوح لفضل العرب وأثرهم في التجارة في التاريخ القديم، بل أن العرب عرفوا على أنهم أمة تاجرة، ونقل عن (سترابو) أن كل عربي تاجر وأن العرب أول من زاول التجارة، بسبب امتلاكهم ناصية الإبل وخبرتهم في مسالك الأرض العربية^(cxiii)، والعرب أغنى أمة العالم ثروة كما ذكر (بلييني) تدفقت عليهم من الرومان والفرس، وتكدست بين أيديهم، ويمكن أن يشار للقرن السادس قبل الميلاد بداية مرحلة لمرحلة ازدهار تجارة القوافل العربية القديمة^(cxiv)، وأشار بلييني إلى الدور الكبير الذي كانت تؤديه بلاد العرب في الجانب التجاري، حيث ذكر: (أن الهند والصين وشبه جزيرة العرب تأخذ من الرومان في كل عام مئة مليون سترك (Seterce)^(cxv) ... وهذا هو ما يكلفنا ترفناً ونسائناً)^(cxvi). وكان ذلك سبباً في التحالف الذي قام بين الفرثيون والرومان لإنهاء الدور العربي في التجارة الدولية، وحاولوا منع سيطرتهم على الطرق التجارية، ولهذا الغرض قام الملك الفرثي ميتراديس الثاني (١٢٣-٨٨ ق.م) في سنة (٩٢ ق.م) بإرسال سفارة إلى الرومان تحمل عرضاً للتحالف، إلا أن العرب ظلوا المسيطرين الحقيقيين على التجارة^(cxvii). ويذكر (المسعودي)^(cxviii) أن أهل الحيرة حلفاء الفرس كانوا من التجار المشهورين، ولا يستبعد أن يكونوا قد نقلوا قوافلهم التجارية عبر ميناء الأبله على اعتبار أن الحيرة تقع في ضمن إقليم العراق والأبله هي أقرب الموانئ على الخليج العربي، ومنها يبحرون حاملين معهم حاصلات العراق ومنتجاته الصناعية إلى سواحل الهند شرقاً وإلى موانئ البحرين وعدن غرباً، ويستوردون منها ما يلزمهم من بضائعها، أما (جورج فضلو حوراني) فيرى أن أهل الحيرة لم يكن لهم سواحل في البحر وينفي ما تردد ومن ورود سفن في بحر النجف، ويقول أن بحر النجف لم يكن له وجود في عهد الساسانيين، ويرى أن ما ذكره المسعودي يعد ضرباً من الخيال ليس له ما يثبت في ارض الواقع^(cxix)، ومع أن هذا الرأي فيه من الصحة الشيء الكثير إلا أن هذا لا يعني أن قوافل الحيرة لم تنطلق من ميناء الأبله أو أي ميناء آخر على الخليج العربي، وبالتأكيد فإن القوافل التجارية تخرج من الموانئ الأقرب وميناء الأبله هو الأقرب بالنسبة للحيرة. ذكر (الحموي)^(cxx) أن الأبله (بلدة على شاطئ دجلة البصرة العظمى في زاوية الخليج الذي يدخل إلى مدينة البصرة ... وكانت الأبله حينئذ مدينة فيها مسالح من قبل كسرى وقائد، وكان خالد بن صفوان يقول: ما رأيت أرضاً مثل الأبله مسافة، ولا أغذى

نطفة، ولا أوطاً مطية، ولا أريج لتاجر، ولا أخفى لعائذ، وقال الأصمعي: جنان الدنيا ثلاث: غوطة دمشق، ونهر بلخ، ونهر الأبله)، وميناء الأبله من أقدم موانئ البصرة يبعد عنها مسافة أربعة (فراسخ^(cxxi))^(cxxii)، وليس أدل على أهمية موقعها من قول الخليفة الراشدي الأول عندما أمر خالد بن الوليد في التوجه إلى تحرير العراق طالباً منه أن يبدأ بـ(فرج الهند)^(cxxiii) أو (فرج السند والهند)^(cxxiv) وهي الأبله، ويصف (ابن خلدون)^(cxxv) الأبله بأنها مرفأً للسفن من 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)^(cxxvi)، وأشار (القلقشندي)^(cxxvii) إلى أن المنطقة الواقعة بينها وبين البصرة تعد أحد متنزهات الدنيا، لوجود القصور والبساتين والمدن بينهما على خط واحد كأنها بستان واحد، ويذكر (الطبري)^(cxxviii) أن أردشير بهمن ابتنى بكور دجلة مدينة وسماها (بهمن أردشير) وهي الأبله، كما ذكر أن الأبله كانت مرفأً السفن القادمة من الصين^(cxxix)، وأشار إليها (الدينوري)^(cxxx) فقال: (مرفأً سفن البحر من عمان والبحرين وفارس والهند والصين). وتعد الأبله بالفعل مدينة عامرة بالمنازل قبل الإسلام، وكان سكانها خلال هذه الحقبة هجين من العرب والفرس، ويديرها حاكم فارسي يوليه ملك الساسانيين، ويبدو من خلال المصادر التاريخية أن القراصنة الهنود كانوا يتعرضون للملاحه في الخليج العربي، وكان حاكم الأبله يخرج لمحاربة هؤلاء القراصنة^(cxxxi). وكانت الأبله بالفعل مركزاً رئيساً للتجارة في الخليج العربي تصلها السفن المحملة بالبضائع الشرقية القادمة من الهند والصين، ولا تقل أهمية الأبله عن تدمر في المجال التجاري إن لم تكن تتفوق عليها في بعض المجالات^(cxxxii)، إذ تعد الأبله الميناء الرئيس لدولة ميسان التي كانت مسيطرة على التجارة في الخليج العربي^(cxxxiii)، وتعد الأبله المخرج الرئيس للبضائع الواردة والصادرة إلى العراق عبر الخليج العربي^(cxxxiv)، ووصفت بأنها ميناء كبير ومخزن للبضائع^(cxxxv). ويبدو أن الأبله كانت من أكبر موانئ الخليج العربي بل ومن كبرى الموانئ العالمية^(cxxxvi)، لذلك كانت الدولة الفارسية تحرص على إيجاد مواطئ قدم لها في الأبله من خلال عمليات الاستيراد والتصدير التي يمارسها التجار الفرس في ميناء الأبله^(cxxxvii)، إلا أن الفرس لم يتمكنوا من تحقيق هدفهم هذا على الرغم من ضعف دولة ميسان بسبب انتقال التجارة إلى البحر الأحمر، ولم يحققوا هدفهم إلا بعد سقوط دولة ميسان عام (٢٢٥م)^(cxxxviii)، وكانت الأبله تمثل وتدمر وسيطاً تجارياً بين المراكز التجارية المهمة الواصلة من خاراكنس إلى تدمر، وكانت الأبله محطة مهمة على الطريق الواصل بينهما^(cxxxix)، وهذا ما تشير إليه الكتابة التي عثر عليها في تدمر، حيث جاء فيها أن رجلاً قاد قافلة من مدينة الكرخة ومن مدينة الأبله (أبو غولس) الواقعة مقابل فورت عبر شط العرب إلى تدمر^(cxl)، وضربت في ميسان عملة خاصة بها استخدمت بالتأكيد في الأبله، وسمحت باستعمال عملة البلدان الأخرى^(cxli)، مما يشير إلى الدور المهم الذي لعبته الأبله في التجارة الدولية، فكانت مركز دولي معترف به، وسوق للمتاجرة مع الهند وبلاد العرب^(cxlii)، إذ كانت السفن التجارية تصلها بانتظام، وكانت تصدر البضائع إلى اليمن^(cxliii)، وبالأبله تعمل ثياب الكتان الرفيعة على عمل القصب وبالكوفة عمائم الخز والبنفسج في غاية الجودة^(cxliii). وفضلاً عن التجارة التي برع بها أهل الأبله مارس سكان الأبله الزراعية، وساعدت خصوبة أرضهم ووفرة المياه على ممارستهم لمهنة الزراعة، إذ يشير الاصطخري إلى أن الأبله كانت أرضاً خصبة وفيها منازل عامرة^(cxliv)، واشتهرت الأبله بإنتاج التمور وصناعة ثياب الكتان الرفيعة على عمل القصب^(cxliii). وكانت الأبله تنعم بالاستقرار والأمان عندما فتحها المسلمون، إذ يصف (خالد بن صفوان) عندما دخل المسلمون إليها قائلاً: (لما رأيت أرضاً مثل الأبله مسافة ولا أغذى نطفة ولا أوطاً مطية ولا أريج لتاجر ولا أخفى لعائذ)^(cxlvii)، وعلى الرغم من إنشاء المسلمين لميناء البصرة إلا أن ميناء الأبله بقي يحظى بنفس المكانة في التجارة البحرية، لاسيما وأن ميناء الأبله كان عل عكس ميناء البصرة قادراً على استقبال السفن الكبيرة لأن ميناء البصرة لا يمكن أن يستقبل هذا النوع من السفن لوجود دوامة كبيرة عند مدخل القناة المؤدية إلى الميناء، لذا ترسو هذه السفن نتيجة لذلك في ميناء الأبله عند مصب القناة^(cxlviii).

ميناء فورات:

عرفت في المصادر العربية باسم فرات ميسان^(cxlix)، وتعرف بـ(فرات البصرة) و(بهمنشير) نسبة إلى (بهمن أردشير) بنيت عبر شط العرب باتجاه الأبله بين واسط والبصرة^(cl)، وهي مدينة البصرة حالياً^(cli)، وأصبحت مدينة فرات خلال القرن الخامس الميلادي العاصمة الإقليمية، إذ جاء في التاريخ الكنسي النسطوري السرياني، أن فرات ميسان أصبحت المدينة الرئيسة بين الأعوام (٤١٠-٦٠٥م)^(cli) تقع فورات على أسفل نهر دجلة في جنوب وادي الرافدين، على بعد نحو (٩١ كم) جنوب خاراكنس^(cliii)، وفورات من المدن التجارية المهمة التابعة لدولة ميسان، ودولة ميسان التي سبق أن نوهنا عنها من الدول المهمة التي بناها الإسكندر الكبير سنة ٣٢٤ ق.م، عند ملتقى نهر الكارون بشط العرب، وكان غرض الإسكندر من بنائها أن تكون الميناء التجاري الرئيس والمخزن المهم لتجارة الشرق والغرب، واسكن فيها بعضاً من جنوده المقدونيين^(cliv)، لذا سميت أحياناً بالإسكندرية^(clv)، وأدت الموانئ التابعة لدولة

ميسان كميناء خاركس والأبلة وفورات دوراً متميزاً في النشاط التجاري بسبب موقعها على رأس الخليج العربي (clvi)، وأصبحت ميسان تنعم بازدهار كبير بسبب تصاعد نشاطها التجاري مع الشرق (clvii)، واحتفظت ميسان بعلاقات تجارية متميزة مع الصين ومع دولة تدمر ودولة الأنباط وعرب شبه الجزيرة العربية، وكان للتدمريين حوضاً لبناء السفن على سواحل دولة ميسان (clviii)، وأصبحت مكانة ميسان في التجارة الدولية من الأهمية بحيث سمحت بتداول نقود البلدان المجاورة وبصورة حرة (clix)، وأكدت النقوش الميسانية والكتابات التي دونتها القوافل التجارية في تدمر وغيرها إلى أن اقتصاده ميسان كان يعتمد بصورة أساسية على النشاط التجاري (clx)، وهذا ما يشير إلى الأهمية الكبيرة التي وفرتها الموانئ التابعة لدولة ميسان ومنها ميناء فورات. وتشير المصادر التاريخية إلى أنه سبب إنشاء ميناء فورات يعود إلى اتساع النشاط التجاري في ميناء خاركس ففكر ملوك دولة ميسان في إنشاء ميناء آخر بالقرب من ميناء خاركس لاستيعاب الحركة المتزايدة في التجارة التي كانت تمر عبر هذا الميناء، لذا قاموا بإنشاء ميناء آخر على نهر الفرات عرف باسم (ميناء فورات) (clxi)، ويبدو أن هذا الميناء أنشأ على أطلال ميناء تريبون البابلي الذي ربما كان مهماً فأعيد ترميمه في هذا العهد، وهكذا نجد أن كل من الميناءين اختص بجهة معينة، إذ يرجح أن تكون وظيفة ميناء خاركس هي استقبال السفن القادمة من بلاد الشام عبر الفرات وتحملها ببضائع الشرق التي كانت تفرغ في ميناء خاركس ثم تنقل برّاً إلى ميناء فورات، وأشارت النصوص التدمرية إلى مدينة أن مدينة فورات كانت من المدن التجارية المهمة التي كان التدمريون يتاجرون معها، وتقع على مصب نهر الفرات السفلي وعلى بعد ١٢ ميلاً إلى الجنوب من خاركس، وذكر بليني أن: (مدينة فورات تابعة لملك ميسان) (clxii). 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 (الأبلة) ثم جزيرة فيلكا ثم إلى باراباريكون عند نهر السند، والخط الثاني يربط مدينة فورات بمدينة سلوقية على نهر دجلة الذي كان صالحاً للملاحة إلى هذه المدينة، أما الطريق الثالث فيربط مدينة فورات بمدينة بابل عبر نهر الفرات (clxiii)، وارتبطت فورات بعلاقات تجارية متميزة مع تدمر، ويتضح ذلك من خلال النصوص التدمرية التي ذكرتها بصفتها مركز تاجر معه التدمريون (clxiv)، وتعود العلاقات التجارية بين فورت وتدمر إلى عام (١٩٠ م) حيث أنشأ التجار التدمريون مراكز تجارية في مدينة فورت مارسوا من خلالها نشاطهم التجاري (clxv)، وجاء في كتابة تدمرية تعود لسنة (١٤٠ م) أن حاكم مدينة فورت قرب خاركس كرم قافلة بقيادة ملكو بن عزيزو قادمة من خاركس وقلغاشيا (الكفل) (clxvi)، وبلغ من قوة الصلات التجارية بين فورت وتدمر أن ظهرت على الحياة السياسية تولى التدمريون مناصب إدارية في فورت حتى أن حاكم مدينة فورت في فترة من الفترات كان تدمرياً (clxvii). واضمحلت أهمية بابل كمركز جاري عالمي بسبب النزاعات المستمرة بين القادة المقدونيين والإغريق والملوك السلوقيين وما تبع ذلك من مدة اضطرابات مرت بها بلاد النهرين تعرضت خلالها بابل للنهب والتدمير مرات عدة (clxviii)، لذا أسس السلوقيين مدينة سلوقية كعاصمة جديدة لهم أخذت اسمها من اسم مؤسسها سلوقس الأول، ويرجح أنها أقيمت على أنقاض مدينة (اوبس) البابلية والتي تعرف بقاياها اليوم باسم (تل عمر) على الضفة الغربية لنهر دجلة (clxix)، وأصبحت سلوقية مركز توزيع للتجارة بالنسبة لبابل عبر مياه الخليج العربي (clxx).

ميناء جرھا Gerrha:

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

سفن البابليين والآشوريين والهنود والأفارقة ومصر تفرغ حمولتها وبضائعها الثمينة ليقوم أهل جرها بتصديرها عبر طرق القوافل البرية إلى أسواق الداخل أو أسواق البلاد البعيدة عبر البحر^(clxxxii)، وأشار ديديروس الصقلي إلى أن الجرهائيين كانوا يصدرون عبر موانئهم تجارة البخور التي كانت من اختصاص موانئ الجنوب العربي وغيرها من أصناف الطيب من جنوب الجزيرة، وهو ما يشير إلى أن الجرهائيين كانوا على صلات تجارية مع السبئيين والمعينيين والحضارمة^(clxxxiii). وينكر بلينيوس (ت ١٣ م) جرها على أنها إحدى المدن والموانئ ذات نشاط تجاري بحري على الجانب الشرقي لشبه جزيرة العرب^(clxxxiii)، وكانت السفن البحرية القادمة من الهند والصين تستريح في جرها ثم تنطلق إلى العراق عبر الخليج العربي شمالاً نحو نهر الفرات حتى مدينة سلوقية (في المكان الذي أصبح بغداد فيما بعد)^(clxxxiv)، حيث كانت السفن المحملة بالطيوب الآتية عبر الخليج العربي تصل إلى جرها ثم تنقل بعد ذلك إلى وادي الرافدين إما براً أو في قوارب تبحر في الخليج العربي حتى تصل إلى نهر الفرات ومن هناك تستأنف رحلتها البرية إلى الأسواق العالمية^(clxxxv)، كما أنها كانت ترسل بضائعها إلى دومة الجندل^(clxxxvi) ومن هناك ينقلها الأنباط إلى بصرى^(clxxxvii) أو تدمر^(clxxxviii)، وكان لأهل جرها علاقات تجارية مع (غزة) على الرغم من بعد المسافة ووعورة الطريق، فكانوا يقصدونها حاملين معهم تجارة الهند^(clxxxix)، واشتهرت هذه المدينة بصناعة النسيج لاسيما (معقد البحرين) الذي هو نوع من أنواع البرود كان يصنع فيها، وكانت هذه البرود تسمى بالبرود الهجرية^(cxc)، وكانت هذه البرود وغيرها من المنسوجات المصنوعة في هجر تصدر إلى الخارج^(cxc)، واشتهرت هجر بصناعة الخمور التي ربما يكون وفرة إنتاجها للتمور أثر في نشاط مثل هذه الصناعة^(cxci). وظلت تجارة الجرهائيين نشطة حتى تمكن البارثيون من الإبحار مباشرة من الخليج العربي إلى الهند وسيلان مما أدى إلى إضعاف اقتصاد الجرها بخاصة ومدن الساحل العربي الشرقي عامة^(cxci)، وقد هذا الميناء أهميته اثر تحول الطرق البحرية عنه إلى موانئ أخرى مثل ميناء خاراكس والأبلة في رأس الخليج العربي.

الطرق البحرية التي تربط موانئ العراق القديم بالموانئ الهندية:

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

الخارجة من موانئ العراق منذ مدة حكم البابليين طريقاً بحرياً عبر نهر الفرات لنقل بضائعهم على قوارب إلى مدينة بابل منذ الألف الثالثة قبل الميلاد^(ccii)، ويبدأ الطريق البحري عبر الخليج العربي من موانئ العراق ويسير بمحاذاة الساحل الفارسي حتى يبلغ سواحل الهند^(cciii) ووصف البلدان يون العرب مراحل هذا الطريق المهم اعتماداً على وصف الرحالة المسلمين ومنهم سليمان التاجر، فالسفن تتجه بعد مغادرتها مضيق هرمز وهي متجهة نحو الساحل الهندي تمر بمرفأ يعرف بـ (كوكم)، الذي يبعد مسافة شهر عن مضيق هرمز، ثم تدخل السفن بحر الهركنند فتصل إلى موضع يعرف بـ (ينج)، وبحر الهركنند يقع في أقصى بلاد الهند وهو بين الهند والصين وفيه جزيرة سرنديد التي تعد آخر جزر الهند مما يلي المشرق^(cciv)، وهذه الجزيرة تشتهر بإنتاج النارجيل وقصب السكر والموز والعنبر، بعد ذلك تصل السفن إلى موضع يعرف بـ (كلا) أو (كلا) وهي فرضة الهند وتقع منتصف الطريق بين عمان والصين^(ccv)، ثم تصل إلى تومق ومن ثم إلى كدرنج، وكدرنج جزيرة تشتهر بإنتاج العود، ثم إلى جزيرة سندرمولات، ثم إلى موضع هو (صنج)، فتصل السفن إلى أبواب الصين، فإذا ما جاوزت أبواب الصين التي هي عبارة عن جبال قائمة في البحر تصل إلى عاصمة الصين خانقو^(ccvi)، وكانت السفن تستخدم هذا الطريق عند عودتها أيضاً مستعينة بالرياح الشمالية الشرقية، كما ذكر أن هذا الخط الملاحي كان قد سلكه نيرخوس مبعوث الإسكندر الأكبر في رحلتها الاستطلاعية باكتشاف جزر الهند الشرقية في عام ٣٢٥ ق.م، وذكر نيرخوس أسماء المواضع التي مر بها وسماها بأسماء يونانية وعين مواقعها^(ccvii)، وكان هذا الطريق أهم الطرق البحرية المتصلة بالهند قبل اكتشاف العرب لنظام الرياح الموسمية. أما الطريق الثاني الذي سلكته القوافل التجارية فكان يبدأ من قنا في ساحل جنوب شبه جزيرة العرب، ويمر بعدد من الموانئ العربية منها ميناء الشحر^(ccviii) وظفار^(ccix) وصحار^(ccx) ثم إلى موانئ ساحل الإحساء ومنها إلى ميناء الأبله ثم إلى ميناء خاراكس على رأس الخليج العربي، ويرجح أن يكون هذا الطريق قد كان مستخدماً في زمن السلوقيين خلفاء الإسكندر الذين اتخذوا من خاراكس ميناءً تجارياً لهم، ومن خاراكس كانت السفن تتطلق نحو السواحل الهندية وعبر طريق التوابل الذي سبق ذكره وتسير بمحاذاة الساحل الفارسي حتى تصل موانئ الهند ومدة الرحلة في هذا الطريق حوالي أربعين يوماً^(ccxi). وكانت البضائع التجارية ترد إلى الموانئ بوساطة السفن، وهناك نوعان من السفن عرفها العرب في تلك الحقبة التاريخية وهما: سفن الشرق الأقصى ومن بينها السفن الصينية والاندونيسية والهندية، وسفن الخليج العربي، فضلاً عن السفن الصغيرة السريعة التي كانت تحمل البضائع الخفيفة بين الموانئ القريبة^(ccxii).

البضائع التي توجر بها عبر موانئ العراق:

استوردت بلاد النهرين المواد الرئيسية التي تقتقر إليها لاسيما النحاس والأخشاب والأحجار، وهي مواد أساسية تدخل في معظم نتاج الإنسان كالبناء والزراعة والصناعة، واستوردوا أيضاً السلع الكمالية كالعاج والذهب واللآزورد والأحجار الكريمة مثل اللؤلؤ الذي سمي في النصوص المسمارية بـ (عيون السمك)^(ccxiii)، ويشتهر الخليج العربي بإنتاجه إلى يومنا هذا. واستوردوا أيضاً بعض المنتجات الزراعية وبعض أنواع الحيوانات والطيور، وتجدر الإشارة إلى أن العاج والعقيق كان يجلب من الهند، واللآزورد كان يجلب من أفغانستان^(ccxiv)، وهذه المناطق هي الأخرى معروفة بإنتاجها لمثل هذه الأنواع من الأحجار الكريمة لحد الآن. ويشير أحد النصوص المسمارية إلى حجم استيراد بلاد النهرين لمعدن النحاس، إذ يذكر النص أن الكمية بلغت نحو ٧-٨ أطنان وصلت من تجارة الخليج العربي^(ccxv). حمل التجار المنطلقين من موانئ العراق معهم أنواع السلع ومنها منتجات العراق وما ترد إليه من بلاد سورية والروم واليونان مثل الحديد والنحاس والأسرب والقصدير، فيبيعون هذه المواد في جنوب شرق أفريقيا أو في الهند^(ccxvi). كان لتوافر المياه في بلاد النهرين أثر بالغ في توفر المنتجات الزراعية بمختلف أنواعها، لاسيما وجود نهري دجلة والفرات، وتتميز تربتها بالخصب الذي ساعد على جعلها غنية بمختلف أنواع المحاصيل الزراعية^(ccxvii)، واشتهرت هذه المنطقة بإنتاج حاصلات زراعية مهمة كالحنطة والشعير فضلاً عن غزارة إنتاجها لمحصول الرز^(ccxviii)، وهذا الإنتاج الوفير لهذا النوع من الحاصلات الصالح للتصدير لا بد وأن يكون مادة مهمة من المنتجات التي تاجر بها سكان بلاد النهرين، لاسيما وأن المناطق القريبة التي تقتقر لهذه المنتجات كانت بأمس الحاجة لهذه المحاصيل الغذائية الرئيسية، واشتهرت هذه المنطقة بزراعة أنواع مختلفة من الفواكه لاسيما الكروم ذات الأصناف الجيدة^(ccxix)، كما صدرت بلاد النهرين الزيوت النباتية لاسيما السمسم والسمن الحيواني^(ccxx). وعرف العراق أيضاً بزراعة الزيتون^(ccxxi)، فضلاً عن زراعته لأشجار النخيل^(ccxxii)، والعراق معروف بغزارة إنتاجه للتمر إلى يومنا هذا، وهي مادة رئيسة تصدر إلى الأسواق العالمية، فضلاً عن أن التمر تدخل في العديد من الصناعات مثل صناعة عسل التمر والخل والخمور، إن هذا التنوع في الإنتاج الزراعي ساعد على جذب التجار لشراء المحاصيل التي أنتجتها هذه المنطقة والتي عليها طلب في مناطق أخرى، وبلاد النهرين

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

إذ لا تُرَجَى سُلَيْمَى أَنْ يَكُونَ لَهَا مَنْ بِالْحَوَزِ نَقٍ مِنْ قَيْنٍ وَنَسَاجٍ

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

صرن يرفلن في وشي العراق وفي طرائف الخز من دكن وطاروني

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

كأن الأثمد الحاري منها يسف بحيث تبتدر الدموع

وقول طفيل^(ccxxxii):

إذ هي أحوى من الربيعي خاذلة والعين بالإثمد الحاري مكحول

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

فترى النعاج بها تمشى خلفه مشي العباديين في الأمواق^(ccxxxvii)

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

الهوامش والمصادر

- (i) فؤاد جميل، الخليج العربي في مدونات المؤرخين البلدانانيين الأقدمين، مجلة سومر، مجلد ٢٢، بغداد، ١٩٦٦م، ج ١، ص ٤٠.
- (ii) المصدر نفسه، ص ٤٢.
- (iii) طه باقر وآخرون، تاريخ العراق القديم، مطبعة جامعة بغداد، ١٩٨٠م، ص ١٤٨.
- (iv) رضا جواد الهاشمي، التجارة، من كتاب حضارة العراق، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٨٥م، ج ٢، ص ١٩٩.
- (v) جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ط ٢، دار الملايين، بيروت، ١٩٦٨-١٩٧٨م، ج ١، ص ١٤٠.
- (vi) الكلدان أو الكلدانيون: أقوام هاجرت من جنوب شبه جزيرة العرب باتجاه الخليج العربي ثم واصلت هجرتها واستقرت في وسط وجنوبي العراق، وأطلق عليهم في المصادر المسمارية اسم (Kaldu)، كما سميت مستقراتهم (مات كلديا)، وورد ذكرهم في التوراة باسم (الكلدانيون)، وانتقلت هذه التسمية إلى المؤلفات الأجنبية والعربية، وبلاد كلدو كانت تمثل في الحقبة المتأخرة من تاريخ بلاد النهرين المنطقة الجنوبية من بابل أو المنطقة الواقعة ما بين الصحراء العربية غربي شط العرب والخليج العربي، كما ورد اسم الكلدان في التوراة بصور مختلفة مثل (كاسديم) و(كاشديم) و(كاشديم) ونسبت إليهم البلاد الواقعة في جنوب شرقي بابل على ساحل البحر حيث كان يبتدئ الخليج العربي وحاضرتها (بيت ياكين)، وتشير التوراة إلى أن اسم الكلدان جاء من رجل اسم كاسد، وتضيف التوراة: أن تسميتهم بـ(كاشديم) [الذي يأتي بمعنى الفاتك] فيرجع إلى إنهم كانوا غزاة كما ورد في سفر الملوك الثاني: ((فأرسل الرب عليه غزاة الكلدانيين))، وورد في سفر أيوب: ((الكلدانيون عينوا ثلاث فرق فجمعوا على الجمال وأخذوها))، وفي المصادر العربية جاء ذكر الكلدانيون متأثراً بما جاء في التوراة، في أن الكلدانيين هم السريانيون والبابليون، ولم تطلق تسمية الكلدانيون إلا حينما أسس (نابوبلاصر) مملكة بابل الجديدة نحو سنة ٦٢٦ ق.م. ينظر: حياة إبراهيم محمد، نبوخذنصر الثاني (٦٠٤-٥٦٢ ق.م)، دار الشؤون الثقافية العامة، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٨٣م، ص ٣٢؛ مارغريت روتن، علوم البابليين، ترجمة: يوسف حبي، دار الرشيد للنشر، بغداد، ١٩٨٠م، ص ١١؛ ليو أوبنهايم، بلاد النهرين، ترجمة: سعدي فيضي عبد الرزاق، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٨١م، ص ١٩٩.
- (vii) أحمد سوسة، تاريخ حضارة وادي الرافدين في ضوء مشاريع الري الزراعية والمكتشفات الأثرية والمصادر التاريخية، بغداد، ١٩٨٦م، ص ١٤٨.
- (viii) هو كلوديوس بطليموس، جغرافي مشهور، نشأ بالإسكندرية في الربع الثاني من القرن الأول الميلادي، توفي في سنة ١٦١م، له كتاب الجغرافية الشهير. محمد شفيق غربال، الموسوعة العربية الميسرة، دار النهضة، بيروت، (د.ت)، ج ١، ص ٣٨١.
- (ix) فاروق عمر فوزي، تاريخ الخليج العربي في العصور الوسطى الإسلامية، ط ٢، بغداد، ١٩٨٥م، ص ٦٣.
- (x) المصدر نفسه، ص ٦٣.
- (xi) أحمد سوسة، تاريخ حضارة وادي الرافدين، ص ١١٢.
- (xii) تمكن الإسكندر من توحيد اليونان في سنة ٣٣٦ ق.م، ثم سار نحو الشرق ففتح بلاد فارس، ووصل إلى السند، ثم فتح الشرق الأوسط، ومات في بابل عام ٣٢٣ ق.م، وعمره نحو ٣٣ سنة. طه باقر، مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٨٦م، ج ١، ص ٤٤٧.
- (xiii) جواد علي، المفصل، ج ١، ص ٤٠.
- (xiv) شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة العربية والإسلامية، منشورات سلسلة عالم المعرفة، الكويت، ١٩٨٢م، ص ١٠.
- (xv) جاكين بيرين، اكتشاف جزيرة العرب، ترجمة: قذافي قلمجي، منشورات الفاخرية، الرياض، (د.ت)، ص ٦٦.
- (xvi) دارا الأول (٥٢٢-٤٨٦ ق.م) آخر الملوك العظام من الأسرة الأخمينية الفارسية. طه باقر وآخرون، تاريخ إيران القديم، مطبعة جامعة بغداد، بغداد، ١٩٧٩م، ص ٥٣-٥٤.
- (xvii) ج هـ برستد، انتصار الحضارة (تاريخ الشرق القديم)، ترجمة: أحمد فخري، القاهرة، ١٩٧٢م، ص ٢٧٥.
- (xviii) قذافي قلمجي، الخليج العربي، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٦٥م، ص ٨.
- (xix) (عربية) اسم عبري معناه (قفر) وهو الاسم الجغرافي للمحدر الذي يجري فيه نهر الأردن، وتتسع فيه بحيرة طبرية والبحر الميت، ويقصد به أحياناً المنطقة بين البحر الميت والبحر الأحمر، والعرب اليوم يسمون هذه المنطقة بالعربية. قاموس الكتاب المقدس، مادة عربية.
- (xx) عبد الرزاق عباس حسين، الجغرافية السياسية، بغداد، ١٩٧٦م، ص ٤٠١.
- (xxi) فؤاد جميل، الخليج العربي، ص ٤٠.
- (xxii) صبري فارس الهيتي وآخرون، جغرافية الخليج العربي، بغداد، ١٩٧٩م، ص ١٠-١١.
- (xxiii) خالد العزي، الخليج العربي ماضيه وحاضره، مطبعة الجاحظ، بغداد، ١٩٧٢م، ص ١٣.
- (xxiv) المصدر نفسه، ص ١٣.
- (xxv) فاروق عمر، تاريخ الخليج العربي، ص ٦٤.
- (xxvi) صبري فارس الهيتي، جغرافية الخليج العربي، ص ١١-١٢.
- (xxvii) عبد الرزاق عباس حسين، الجغرافية السياسية، ص ٤٠٢.
- (xxviii) صالح أحمد العلي، خطط البصرة ومنطقتها، مطبعة المجمع العلمي العراقي، بغداد، ١٩٦٨م، ص ٢٤٨.
- (xxix) خالد سالم محمد، ربانة الخليج العربي ومصنفاتهم الملاحية، الكويت، ١٩٨٢م، ص ٧.
- (xxx) جاكين بيرين، اكتشاف جزيرة العرب، ص ١٦٦.
- (xxxi) شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١١.
- (xxxii) رضا جواد الهاشمي، التجارة، ج ٢، ص ١٩٩.
- (xxxiii) نهر دجلة: جاء اسم هذا النهر في النصوص السومرية بهيئة (ادكنا- Idigna) وانتقلت إلى اللغة الأكديّة على هيئة (دقلت-Diqlat) إذ أضيفت تاء التأنيث إلى الاسم وربما كانت تعني المحيط وأشير إلى الاسم في العهد القديم باسم (حدافل) وفسر معنى هذا الاسم في

- المصادر المسمارية بأنه (النهر الجاري أو السريع). طه باقر، *تراثنا اللغوي القديم*، بغداد، ١٩٨٠م، ص ١٦٩-١٧٠.
- (xxxiv) نهر الفرات: تسمية قديمة وردت الإشارة إليه في النصوص المسمارية بالصيغة السومرية (بورانن) BURANUN وترادفها الصيغة الأكديّة (بوراتم Purattum) و(بوراتو Puratu) التي أصبحت تلفظ باللغة العربية (فرات) إذ أن الباء الخفيفة (p) في الأكديّة يقابلها صوت الفاء في العربية حسب القواعد الصوتية المعروفة، وقيل في معناه انه يعني الفرع أو الراقد أو الماء العذب. جمال بايان، *أصول أسماء العراق وأنهارة الرئيسية*، مجلة آفاق عربية، العدد ٧، بغداد، ١٩٨٠م، ص ١٠١-١٠٢.
- (xxxv) محمد أزهري سعيد السماك وآخرون، *العراق دراسة إقليمية*، الموصل، ١٩٨٥م، ج ١، ص ٥٠-٥١.
- (xxxvi) فاضل عبد الواحد علي، *من ألواح سومر إلى التوراة*، بغداد، ١٩٨٩م، ص ١٧٥-١٧٦.
- (xxxvii) رضا جواد الهاشمي، *التجارة*، ج ٢، ص ١٩٩.
- (xxxviii) فاضل عبد الواحد علي، *من ألواح سومر*، ص ١٧٥-١٧٦.
- (xxxix) منير يوسف طه، *اكتشاف العصر الحديدي في دولة الإمارات العربية المتحدة*، بغداد، ١٩٨٩م، ص ٢٢٠.
- (xl) اوتو ادزاد، *عصر فجر السلالات (الشرق الأدنى والحضارات المبكرة)*، ترجمة: عامر سليمان، موصل، ١٩٨٦م، ص ٨٠.
- (xli) طه باقر، *علاقات بلاد الرافدين بجزيرة العرب*، بحث منشور في مجلة سومر، مجلد ٥، ١٩٤٩م، ج ٣، ص ١٢٤.
- (xlii) رضا جواد الهاشمي، *التجارة*، ج ٢، ص ١٩٩.
- (xliii) تقع أور على مسافة (١٧ كم) جنوب غرب مدينة الناصرية مركز محافظة ذي قار، وعلى مسافة (٣٦٠ كم) جنوب شرق بغداد. وتعرف محلياً باسم المقير والتي تعني التل المطلي بالقيبر. ويرجع تاريخ الاستيطان في المدينة إلى عصر العبيد أي من الألف الخامس قبل الميلاد، حكمت في أور سلالتين، حكم في السلالة الأولى أربعة ملوك حكموا مدة ١٧٧ عام، وحكم في السلالة الثانية أربعة ملوك أيضاً لمدة ١١٦ عاماً. للمزيد ينظر: شاه محمد علي الصيواني، *أور بين الماضي والحاضر*، بغداد، ١٩٧٦م، ص ١٢ وما بعدها.
- (xliv) هاري ساكز، *عظمة بابل*، ترجمة: عامر سليمان، الموصل، ١٩٧٩م، ص ٣١٣.
- (xlv) م.ت لارسن، *أشور القديمة والتجارة الدولية*، مجلة سومر، المجلد ٣، العددان ١ و ٢، بغداد، ١٩٧٩م، ص ٣٤٥.
- (xlvi) رضا جواد الهاشمي، *التجارة*، ج ٢، ص ١٩٩.
- (xlvii) منير يوسف طه، *اكتشاف العصر الحديدي*، ص ٢١٩.
- (xlviii) رضا جواد الهاشمي، *التجارة*، ج ٢، ص ٢٠٠.
- (xlix) لا يزال موقعها غير معروف لحد الآن، وهذه المدينة اتخذها سرجون الأكدي (٢٣٧١-٢٣١٦ ق.م) عاصمة لإمبراطوريته (٢٣٧١-٢١٦١ ق.م)، وربما تقع في المنطقة الوسطى بالقرب من مدينة المحمودية أو اليوسفية حالياً. طه باقر، *مقدمة في تاريخ الحضارات*، ج ١، ص ٣٦٤.
- (I) رضا جواد الهاشمي، *التجارة*، ج ٢، ص ١٩٩.
- (ii) منير يوسف طه، *اكتشاف العصر الحديدي*، ص ٢١٩.
- (iii) *المصدر نفسه*، ص ٢٢٠.
- (iii) ظهرت هذه الدولة (٢٢٠٠-٢١٠٠ ق.م) في منطقة الغراف بين العمارة والناصرية. نواله أحمد محمود، *دراسات مسمارية غير منشورة من سلالة أور الثالثة تل مزيد*، حفريات الموسم الثاني ١٩٨٠م، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، ١٩٨٦م، ص ٧-٨.
- (iv) كوديا: الحاكم الثاني عشر من سلالة لكش الثانية، حكم لمدة ٢٠ سنة (٢١٤٤-٢١٢٤ ق.م) واتسم حكمه بازدهار العلوم والفنون والمعارف وأعمال البناء والعمران، ونشطت التجارة في زمنه وتوسعت منافذها ولاسيما مع بلاد دلمون (البحرين). حسن النجفي، *معجم المصطلحات والإعلام في العراق القديم*، بغداد، ١٩٨٢م، ص ٨٦.
- (iv) فوزي رشيد، *وسائط النقل المانية والبرية في العراق القديم*، مجلة النفط والتنمية، العدد ٧-٨، بغداد، ١٩٨١م، ص ١٠٦.
- (ivi) رضا جواد الهاشمي، *التجارة*، ج ٢، ص ٢٠٠-٢٠١.
- (lvii) منذر عبد الكريم البكر، *دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام (تاريخ الدول الجنوبية في اليمن)*، مطبعة جامعة البصرة، ١٩٨٠م، ص ٤١٣.
- (lviii) جواد علي، *المفصل*، ج ١، ص ٦٩.
- (lix) جواد علي، *المفصل*، ج ١، ص ٦٩؛ ميشيل غافيكوفسكي، *تدمير وتجارها التدمرية*، ترجمة: عدنان البني، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مجلد ٤٢، دمشق، ١٩٩٦م، ص ١١٥.
- (Ix) كما عرفت باسم كارخ التي تعني بالأرامية المدينة المسورة. شيلدن آرثر نودلمان، *ميسان دراسة تاريخية أولية*، ترجمة: فؤاد جميل، مجلة الأستاذ، مجلد ١٢، جامعة بغداد، بغداد، ١٩٦٣/١٩٦٤م، ص ٤٣٥ و ٤٤٥.
- (Ixi) منذر عبد الكريم البكر، *العرب والتجارة الدولية منذ أقدم العصور إلى نهاية العصر الروماني*، مجلة المريد، جامعة البصرة، ع ٤٤، البصرة، ١٩٧٠م، ص ١٠١.
- (Ixii) جواد علي، *المفصل*، ج ٢، ص ١١.
- (Ixiii) تدمير عبارة عن واحة شكلها منبسطة، تقع في طرف البادية التي تفصل الشام عن العراق، تبعد مسافة نحو (٢٤٢ كم) إلى الشمال الشرقي من دمشق، وهي على العموم منبسطة السطح تحيط بها جبال تفصل بينها وبين البادية، وساعدت مياه هذه الواحة على رفع منزلة تدمير من محطة منعزلة في البادية تنزل بها القوافل إلى مكانة مدينة من الدرجة الأولى، وسوقاً للتجارة تكسدت فيه أنفس البضائع وأثمنها، وتجمعت فيها رؤوس الأموال، وبعد (السوتيون) من أقدم الأقوام التي سكنت تدمير، وكانوا من البدو، واستوطنتها قبائل أرامية نصف بدوية يسمنون في المصادر الآشورية (أخلامو) مفردها (خلم) أي (حلف) فهم إذن (الأحلاف)، وهذا ما يشير إلى أن هذه المنطقة كانت من الأراضي العربية التي استوطنتها العرب منذ القدم، ثم سكنته قبائل عربية مختلفة في أزمان متعاقبة. كلينغل، هورست، *تدمير والتجارة العالمية في العصر البرونزي*، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مج ٤٢، دمشق، ١٩٩٦م، ص ١٢٨-١٣٠.
- (Ixiv) نشأت دولة الأنباط في القسم الشمالي الشرقي من شبه جزيرة العرب، في المكان الذي عرف عند اليونان والرومان باسم (العربية الحجرية Arabia Petraea)، وامتدت الأراضي التي خضعت للأنباط في الجنوب الشرقي من فلسطين، ويحاذيها من الغرب وادي العربية، ومن الجنوب بداية الحجاز، ومن الشرق بادية الشام، ومن الشمال فلسطين، هي بذلك ضمت رقعة جغرافية واسعة، إلا أن الاتساع التجاري قد تجاوز هذه الرقعة كثيراً، إذ يشتمل على موانئ البحر المتوسط، وسيناء وموانئ مصر، وساحل البحر الأحمر شرقي النيل، واستمرت دولة الأنباط من أواسط القرن الثاني قبل الميلاد حتى عام ١٠٦م إذ خضعت لحكم الرومان. إحسان عباس، *تاريخ دولة الأنباط*، دار الشروق، الأردن، ١٩٨٧م، ص ٧٣.

- (Ixv) أرست فيل، **تدمر وطريق الحرير**، ترجمة: إيمان سندان، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مجلد ٤٢، دمشق، ١٩٩٦م، ص ٩٥.
- (Ixvi) شيلدن آرثر نودلمان، **ميسان**، ص ٤٥٠-٤٥١.
- (Ixvii) وهي تسمية تطلق على سكان السواحل الشرقية للبحر المتوسط، وتسميتها إغريقية الأصل تشير إلى الأصباغ الأرجوانية اللون التي اشتهر بإنتاجها الفينيقيين والذي كان يستخرج من حيوان قشري بحري، ثم شمل اسم الفينيقيين قسماً كبيراً من سوريا وكل فلسطين، ويرى بعض المؤرخين أن أصل التسمية يعود إلى منطقة جغرافية يكثر فيها النخيل وأنها مشتقة من لفظة (فينكس) اليونانية والتي من معانيها النخلة، ومنهم من يرى أنها مشتقة من الكلمة المصرية (فنخو)، وهو مصطلح مصري مجهول المعنى. **Beek, M. A., Atlas of Mesopotamia**, p. ١٠١.
- (Ixviii) سيد أحمد الناصري، **الإغريق (تاريخهم وحضاراتهم)**، القاهرة، ١٩٧٨م، ص ٤٣٨-٤٣٩.
- (Ixix) **المصدر نفسه**، ص ٤٣٨-٤٣٩.
- (Ixx) سمرقند: بفتح أوله وثانيه، ويقال لها بالعربية سمران: بلد معروف مشهور في خراسان شمال غرب بلاد فارس، وهي قصبة الصغد مبنية على جنوبي وادي الصغد مرتفعة عليه، بناها شمر أبو كرب فسميت شمر كند أي شمر دمرها فعربت إلى سمرقند، وقيل إن سمرقند من بناء الإسكندر. الحموي، شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله (ت ٦٢٦هـ/١٢٢٩م)، **معجم البلدان**، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ١٩٧٩م، ج ٣، ص ٢٤٦-٢٤٧.
- (Ixxi) جواد علي، **المفصل**، ج ٢، ص ١٣.
- (Ixxii) منذر عبد الكريم البكر، **دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام**، ص ٤١٣.
- (Ixxiii) انقسمت إمبراطورية الإسكندر الكبير بين قواده على ثلاث ممالك: الدولة السلوقية، أسسها القائد سلوقس، وعاصمتها أنطاكية، وضمت إيران والعراق وسورية وآسية الصغرى، ودولة البطالمة (أو البطالسة)، أسسها القائد بطليموس في مصر، وعاصمتها الإسكندرية، والدولة الانتبغونية، أسسها القائد انتبغون في مقدونية، وعاصمتها بيليا. شوقي أبو خليل، **الحضارة العربية الإسلامية**، طرابلس، ليبيا، ١٩٨٧م، ص ٣٠.
- (Ixxiv) سيد أحمد الناصري، **الإغريق**، ص ٤٣٩.
- (Ixxv) وهم أهل ميناء جرها، وسيأتي ذكرها في مبحث لاحق.
- (Ixxvi) **المصدر نفسه**، ص ٣٩٩.
- (Ixxvii) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى**، ترجمة: يعقوب بكر، مطابع دار الكتاب العربي، القاهرة، (د.ت)، ص ٥٢.
- (Ixxviii) منذر عبد الكريم البكر، **العرب والتجارة الدولية**، ص ١٠١.
- (Ixxix) سامي سعيد الأحمد، **تاريخ الخليج العربي**، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، (د.ت)، ص ٢٠٠.
- (Ixxx) الفرثيين: أو البارثيون سمو بذلك نسبة إلى إقليم بارثوا (خراسان) الذي استقروا فيه في منتصف القرن الثالث قبل الميلاد، وسمو بالاشكانيين أو الارشاقيين نسبة إلى ارشك أو ارشق المؤسس الأول لدولتهم والمصادر العربية تسميهم (ملوك الطوائف)، ويعزوا اغلب المؤرخين أصلهم إلى الاسكيثيين ويرون أنهم فرع من قبيلة داهي الاسكيثية التي كانت تسكن المنطقة الواقعة بين بحر قزوين وبحيرة آرال. مالكوم كالج، **اشكانيان (بارثيان)**، ترجمة: مسعود رجب نيا، مطابع هيرمند، طهران، ١٣٨٠هـ، ص ٢١-٢٢.
- (Ixxxi) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص ٤٥.
- (Ixxxii) جواد علي، **المفصل**، ج ٢، ص ١٣.
- (Ixxxiii) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص ٥٢.
- (Ixxxiv) **المصدر نفسه**، ص ٤٥٩.
- (Ixxxv) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص ٤٩.
- (Ixxxvi) Rostovtzeff, M, **Caravan cities**, AMS press, New York, ١٩٧١, p. ٢٨.
- (Ixxxvii) الاشكانيين تسمية تطلق على الفرثيون نسبة إلى جدهم اشك بن اشكان، ويقال أنهم سمو بذلك نسبة إلى مكان سكناهم الأول وهو مدينة اساك (قوجان)، وربما كان اسم (الاشكانيين) هو الاسم الأول لهم وأنهم سمو به قبل أن يتسموا بالفرثيين، وشغلت دولتهم المدة ٢٤٧ ق.م- ١١٦م. محمد وصفي أبو مغلي، **إيران دراسة عامة**، البصرة، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، شعبة الدراسات الفارسية، سلسلة إيران والخليج العربي، العدد ٢٤، ١٩٨٥م، ص ١٢٠.
- (Ixxxviii) جواد علي، **المفصل**، ج ٢، ص ١٣.
- (Ixxxix) منذر عبد الكريم البكر، **العرب والتجارة الدولية**، ص ٩٤؛ ميشيل غافيكوفسكي، **تدمر**، ص ١١٦ و ١١٩.
- (xc) واثق الصالحي، **نشوء وتطور مملكة ميسان**، مجلة المورد، مجلد ١٥، عدد ٣، بغداد، ١٩٨٦م، ص ١٤؛ شوقي شعث، **طريق البخور والحرير**، مجلة الحوليات الأثرية السورية، مجلد ٤٢، دمشق، ١٩٩٦م، ص ١٥٣.
- (xci) شيلدن آرثر نودلمان، **ميسان**، ص ٤٥٩.
- (xcii) ميشيل غافيكوفسكي، **تدمر**، ص ١١٦.
- (xciii) ستاركي والمنجد، **تدمر عروس الصحراء**، ص ٣١؛ ميشيل غافيكوفسكي، **تدمر**، ص ١١٩.
- (xciv) فوزي زيادين، **تدمر البتراء البحر الأحمر وطريق الحرير**، مجلة الحوليات الأثرية العربية السورية، مجلد ٤٢، دمشق، ١٩٩٦م، ص ١٤٤.
- (xcv) **دولة ميسان العربية**، مجلة المورد، مجلد ١٥، عدد ٣، بغداد، ١٩٨٦م، ص ٢٦.
- (xcvi) الأبله هي الفدره [الفدره] من التمر. الأهوازي، ابن السكيت، ترتيب **إصلاح المنطق**، رتبته وعلق عليه: محمد حسن بكائي، مؤسسة الطبع والنشر، إيران، ١٤١٢هـ، ص ٦.
- (xcvii) منذر عبد الكريم البكر، **دولة ميسان العربية**، ص ٢٥؛ جواد مطر الموسوي، **ميسان دولة الأهوار في العراق القديم**، دراسات الندوة الخاصة بالأهوار العراقية، بغداد، ٢٠٠٤م، ص ٩.
- (xcviii) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص ٢٧.
- (xcix) شيلدن آرثر نودلمان، **ميسان**، ص ٤٦٠؛ منذر عبد الكريم البكر، **العرب والتجارة الدولية**، ص ١٠٢.
- (c) أديب أفندي لحدود، **نيل الإرب في تاريخ العرب**، المطبعة السليمية، عمشيت، لبنان، ١٩١٤م، ص ٢٩.

- (ci) أبرز وأقوى ملوك سلالة بابل الحادية عشر، آخر السلالات البابلية، أسسها (نابوبلاصر) في نحو سنة ٦٢٦ ق.م، وأبرز ملوكها الملك نبوخذنصر الثاني (٦٠٤-٥٦٢ ق.م)، وسقطت هذه بيد الفرس الأخمينيين في عام ٥٣٩ ق.م. للمزيد ينظر: حياة إبراهيم محمد، **نبوخذنصر الثاني (٦٠٤-٥٦٢ ق.م)**، دار الشؤون الثقافية العامة، دار الحرية للطباعة، بغداد (١٩٨٣م)، ص ٣٢ وما بعدها.
- (cii) دي لاسي اوليري، **جزيرة العرب قبل البعثة**، وزارة الثقافة، عمان، ١٩٩٠م، ص ٨٠.
- (ciii) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص ٤٣.
- (civ) رشيد احمد علي الناصري، **الإغريق تاريخهم وحضارتهم من حضارة كريت حتى قيام إمبراطورية الإسكندر**، ط ٢، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧٦م، ص ٥١٤.
- (cv) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص ٤٧.
- The Periplus of Erythraean Sea, Travel and Trade Ocean, By A merchant of the First Century, (cvi)**
Translated from the Greek and Am Moloted, Ch. ٣٥, p. ٣٦.
- (cvii) تأسست هذه المملكة في بلاد فارس على يد اردشير بن بابك بن ساسان في سنة ٢٢٦م، وتمكنت هذه المملكة من فرض السيطرة على معظم أرجاء الشرق الأدنى القديم، واتخذت من طيسفون (المدان حالياً) عاصمة لها، وكانت نهاية هذه المملكة في عام ٦٥١م على يد العرب المسلمون في أثناء فتحهم للعراق. آرثر كرستنس، **إيران في عهد الساسانيين**، ترجمة: يحيى الخشاب، راجعه: عبد الوهاب عزام، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، ١٩٥٧م، ص ٧٤.
- (cviii) فيصل السامر، **الأصول التاريخية للحضارة العربية والإسلامية في الشرق الأقصى**، ط ٢، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٨٦م، ص ١١.
- (cix) الدينوري، أبو حنيفة احمد بن دواد (ت ٢٨٢هـ/٨٩٥م)، **الأخبار الطوال**، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، القاهرة، ١٩٦٠م، ص ٦٤.
- (cx) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص ٩١.
- (cxi) ابن رسته، أبو علي احمد بن عمر، **الأعلاق النفيسة**، طبع بريل، ليدن، ١٨٩١م، ص ٩٤.
- (cxii) **العرب والملاحة**، ص ١٠٤.
- (cxiii) منذر عبد الكريم البكر، **العرب والتجارة الدولية**، ص ٥٨.
- (cxiv) بليبي الأكبر، **بلاد العرب من تاريخ بلييوس**، ترجمة: محمود شكري، مجلة المجمع العلمي العراقي، مجلد ٣، بغداد، ١٩٥٤م، ج ١، ص ١٢٩.
- (cxv) وهي عملة رومانية. لطفي عبد الوهاب يحيى، **العرب في العصور القديمة**، مدخل حضاري في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧٨م، ص ٣٠٨.
- (cxvi) بليبي الأكبر، **بلاد العرب من تاريخ بلييوس**، ج ١، ص ١٢٩.
- (cxvii) منذر عبد الكريم البكر، **العرب والتجارة الدولية**، ص ٩٢.
- (cxviii) أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت ٣٤٦هـ/٩٥٧م)، **مروج الذهب ومعادن الجوهر**، تحقيق: قاسم الشماخي الرقاعي، دار العلم، بيروت، ١٩٨٩م، ج ١، ص ١٠٤.
- (cxix) **العرب والملاحة**، ص ١٠٤.
- (cxx) الحموي، **معجم البلدان**، ج ١، ص ٧٦-٧٧.
- (cxxi) الفرسخ: وحدة قياس المسافات وهي تساوي ثلاثة أميال. ابن منظور، **أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم** (ت ٧١١هـ/١٣١٢م)، **لسان العرب**، نشر أدب الحوزة، قم، (١٤٠٥هـ)، ج ٣، ص ٤٤.
- (cxxii) قدامة بن جعفر (ت ٣٢٧هـ/٩٣٩م)، **نبذة من كتاب الخراج وصناعة الكتابة منشور في نهاية كتاب المسالك والممالك لابن خردادبية**، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٨٩م، ص ١٩٤.
- (cxxiii) الطبري، محمد بن جرير (ت ٣١٠هـ/٩٢٢م)، **تاريخ الأمم والملوك**، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤٠٧هـ، ج ٣، ص ٥٩٢.
- (cxxiv) **المصدر نفسه**، ج ٣، ص ٥٩٤.
- (cxxv) عبد الرحمن بن محمد بن خلدون الحضرمي المغربي (ت ٨٠٨هـ/١٤٠٦م)، **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.
- (cxxvi) ابن سلام، **أبي عبيد القاسم بن سلام الهروي (ت ٢٢٤هـ/٨٣٩م)**، **غريب الحديث**، تحقيق: محمد عبد المعين خان، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية بحيدر آباد - الدكن، الهند، ١٩٦٤م، ج ٤، ص ١٦٦.
- (cxxvii) أحمد بن علي (ت ٤١٨هـ/٨٢١م)، **صبح الأعشى في صناعة الإنشاء**، تحقيق: د. علي يوسف الطويل، دار الفكر، دمشق، ١٩٨٧م، ج ٤، ص ٣٣٩.
- (cxxviii) **تاريخ الأمم والملوك**، ج ١، ص ٣٣٣.
- (cxxix) **المصدر نفسه**، ج ٣، ص ٩٢.
- (cxxx) **الأخبار الطوال**، ص ١١٧.
- (cxxxii) الطبري، **تاريخ الأمم والملوك**، ج ٣، ص ٩٢-٩٣؛ جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص ١٠٧.
- (cxxxiii) رضا جواد الهاشمي، **النشاط التجاري القديم في الخليج العربي**، مجلة المؤرخ العربي، العدد ١٢، بغداد، ١٩٨٠م، ص ١٤.
- (cxxxiiii) شيلدن آرثر نودلمان، **ميسان**، ص ٤٥٧.
- (cxxxiv) أنرولد ويلسون، **الخليج العربي**، ترجمة: عبد القادر يوسف، مكتبة الأمل، الكويت، (د.ت)، ص ١٢٧.

- (cxxxv) سامي سعيد الأحمد، تاريخ الخليج العربي، ص ٣٦٤.
- (cxxxvi) سهيلة مرعي مرزوق الركابي، الأبله في العصور القديمة، مجلة ديالى، العدد ١٢، سنة (٢٠٠٢م)، ص ٤٧.
- (cxxxvii) جورج فضل حوراني، العرب والملاحه، ص ٤٧.
- (cxxxviii) منذر عبد الكريم البكر، الجذور التاريخية لعروبى الأحواز، مطبعة جامعة البصرة، ١٩٨١م، ص ٥١.
- (cxxxix) منذر عبد الكريم البكر، دولة ميسان العربية، ص ٢٥-٢٦.
- (cxl) واثق الصالحي، نشوء وتطور مملكة ميسان، ص ١٢.
- (cxli) شيلدن آرثر نودلمان، ميسان، ص ٤٤٧-٤٤٨.
- (cxlii) واثق الصالحي، نشوء وتطور مملكة ميسان، ص ١٣.
- (cxliii) منذر عبد الكريم البكر، العرب والتجارة الدولية، ص ١٠٢-١٠٣؛ واثق الصالحي، نشوء وتطور مملكة ميسان، ص ١٣-١٤.
- (cxliv) المقدسي، شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أحمد (٣٧٥هـ/٩٨٦م)، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط ٢، مطبعة بريل، ليدن، ١٩٠٦م، ص ١٢٤.
- (cxlv) أبو إسحاق إبراهيم بن محمد (ت ٣٤١هـ/٩٥٢م)، مسالك الممالك، تحقيق: محمد جابر عبد العال الحسني، مراجعة: محمد شفيق غريال، مطابع دار القلم، بيروت، ١٩٦١م، ص ٥٧.
- (cxlvi) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ١٢٤.
- (cxlvii) الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ٧٧.
- (cxlviii) جورج فضل حوراني، العرب والملاحه، ص ٢٠٥.
- (cxlix) ابن رسته، الاطلاق، ج ٧، ص ١٠٤؛ منذر عبد الكريم البكر، دولة ميسان العربية، ص ٢٥.
- (cl) الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ٥١٦.
- (cli) حمزة الاصفهاني، أبو الحسن (ت ٣٦٠هـ/٩٧١م)، تاريخ سني ملوك الأرض والأنبياء، دار مكتبة الحياة، بيروت، (د.ت)، ص ٤٤٣؛ سهيلة مرعي، الأبله في العصور القديمة، ص ٤٤.
- (clii) منذر عبد الكريم البكر، دولة ميسان العربية، ص ٢٥-٢٦.
- (cliii) منذر عبد الكريم البكر، العرب والتجارة الدولية، ص ١٠٣؛ واثق الصالحي، نشوء وتطور مملكة ميسان، ص ١٤.
- (cliv) منذر عبد الكريم البكر، دولة ميسان العربية، ص ١٩.
- (clv) شيلدن آرثر نودلمان، ميسان، ص ٤٣٢.
- (clvi) وداد علي القزاز، نقود تكشف دولة قديمة في تاريخ العراق القديم، مجلة المسكوكات، عدد ٩، بغداد، ١٩٧٧-١٩٧٨م، ج ١، ص ٥٧.
- (clvii) وداد علي القزاز، نقود تكشف دولة، ص ٥٨.
- (clviii) محمد باقر الحسني، نقود مملكة ميسان، مجلة المورد، مجلد ١٥، عدد ٣، بغداد، ١٩٨٦م، ص ٣٣؛ البكر، دولة ميسان، ص ٣٣.
- (clix) المصدر نفسه، ص ٣٣.
- (clx) المصدر نفسه، ص ٣٣.
- (clxi) طه باقر، علاقات بلاد الرافدين، ص ١٣٥.
- (clxii) البكر، دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام، ص ٤١٤.
- (clxiii) جورج رو، العراق القديم، ترجمة: حسين علوان حسين، بغداد، ١٩٨٤م، ص ١٢١.
- (clxiv) منذر عبد الكريم البكر، العرب والتجارة الدولية، ص ١٠٣؛ واثق الصالحي، نشوء وتطور مملكة ميسان، ص ١٤.
- (clxv) محمد باقر الحسني، نقود مملكة ميسان، ص ٣٣.
- (clxvi) ميشيل غافيكوفسكي، تدمر، ص ١١٨.
- (clxvii) منذر عبد الكريم البكر، العرب والتجارة الدولية، ص ٩٤؛ محمد باقر الحسني، نقود مملكة ميسان، ص ٣٣.
- (clxviii) مؤيد سعيد، العراق خلال عصور الاحتلال (الآخميني، السلوقي، الفرثي، الساساني)، من كتاب العراق في التاريخ، بغداد، ١٩٨٣م، ص ٢٤٨-٢٤٩.
- (clxix) طه باقر، مقدمة في تاريخ الحضارة القديمة، دار البيان والتبيين، بغداد، ١٩٧٧م، ج ١، ص ٥٩٢-٥٩٣.
- (clxx) Cary, M., And Litt, M., A.D, A History of the Greek Word, from ٣٢٣ to ١٤٦B.C, London, (clxx) ١٩٥١, p.٢٩٩.
- (clxxi) جورج فضل حوراني، العرب والملاحه، ص ٤٤؛ منذر عبد الكريم البكر، دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام، ص ٣٩٩.
- (clxxii) جواد علي، المفصل، ج ٢، ص ١٨؛ البكر، دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام، ص ٣٩٨.
- (clxxiii) Groom Nigel, "Frankincense And Murrh", Longman, London, ١٩٨١, ٦, p. ٩٥. (clxxiii)
- (clxxiv) البكري، معجم ما استعجم، ج ٤، ص ١٣٤٦.
- (clxxv) معجم البلدان، ج ٥، ص ٣٩٣.
- (clxxvi) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١، ص ٤٦٨؛ ويذكر البكري أن في المشقر الذي هو أحد أسماء هجر يقام أحد أسواق العرب. معجم ما استعجم، ج ٤، ص ١٢٣٢.

- (clxxvii) ابن الأثير، مجد الدين أبي السعادات المبارك بن محمد (ت ٦٠٦هـ/١٢١٠م)، **النهاية في غريب الحديث والأثر**، تحقيق: محمود محمد الطناحي، ط ٤، مؤسسة إسماعيليان، إيران، ١٣٦٤ش، ج ٥، ص ٢٤٦.
- (clxxviii) Groom, op, cit, p. ٩٥.
- (clxxix) جواد علي، **المفصل**، ج ٢، ص ٢٠.
- (clxxx) Groom, op, cit, p. ٩٨.
- (clxxxii) جواد علي، **المفصل**، ج ٢، ص ٤٠.
- (clxxxiii) محمد عبد القادر بافقيه، **تاريخ اليمن القديم**، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ١٩٧٣م، ص ١٩٠.
- (clxxxiiii) لطفي عبد الوهاب يحيى، **العرب في العصور القديمة**، ص ٣٢٨.
- (clxxxiv) **المصدر نفسه**، ص ٣٢٦.
- (clxxxv) برهان الدين دلو، **جزيرة العرب قبل الإسلام**، دار الفارابي، بيروت، ١٩٨٩م، ص ١٢٦؛ لطفي عبد الوهاب يحيى، **العرب في العصور القديمة**، ص ٣١٨.
- (clxxxvi) وهى ما بين الحجاز والشام، ودومة الجندل تقع على عشر مراحل من المدينة، وعشر من الكوفة، وثمان من دمشق، والثنتي عشرة من مصر. البكري، **معجم ما استعجم**، ج ٢، ص ٥٦٤؛ وأشار (الحموي) إلى أنها سميت دومة الجندل لأن حصنها مبني بالجندل، وذكر أن دومة الجندل حصن وقرى بين الشام والمدينة قرب جبلي طى كانت به بنو كنانة من كلب. معجم البلدان، ج ٢، ص ٤٨٧؛ وتسمى دومة الجندل في الوقت الحاضر الجوف، وكانت تسمى لدى الآشوريين (أدوماتو) وفي التوراة جاءت بلفظ (دومة) أما الجندل فهو الصخر، ودومة الجندل إحدى المحطات التجارية المهمة في شمال شبه جزيرة العرب، وملتقى للطرق التجارية المتجهة من جنوب غرب شبه الجزيرة العربية نحو الشمال الشرقي. عبد الرحمن الطيب الأنصاري، **لمحات عن بعض المدن القديمة في شمال غربي الجزيرة العربية**، مجلة الدارة، عدد ١، الرياض، مارس ١٩٧٥م، ص ٨٢.
- (clxxxvii) بصرى بالشام من أعمال دمشق، وهى قسبة كورة حوران. الحموي، **معجم البلدان**، ج ١، ص ٤٤١؛ وهى مشهورة عند العرب قديماً وحديثاً، ويقال لبصرى (إسكى شام)، كانت من أجل وأعظم المدن الواقعة شرقي الأردن، وكان بها أسواق رائجة، وتجارة واسعة. أديب أفندي لحد، **نيل الإرب**، ص ٣٧.
- (clxxxviii) إحسان عباس، **تاريخ دولة الأنباط**، ص ١٠٧-١٠٨.
- (clxxxix) Wissmann, Gesehish, **Von Saba**, II, p. ٢٩.
- (cxc) صالح أحمد العلي، **الأنسجة في القرنين الأول والثاني**، مجلة الأبحاث، مجلد ٤، بغداد، ١٩٦١م، ص ٥٥٥.
- (cxci) النووي، يحيى بن شرف (ت ٦٧٦هـ/١٢٧٨م)، **رياض الصالحين** من كلام سيد المرسلين، مصر، ١٩٨٣م، ص ٥٢٨.
- (cxcii) ابن قيس، عبد الله بن محمد بن عبيد بن سفيان (ت ٢٨١هـ/٨٩٤م)، **قرى الضيف**، تحقيق: عبد الله حمد المنصور، مطبعة أضواء السلف، الرياض، ١٩٩٧م، ج ٤، ص ٥٤؛ الأصفهاني، أبو الفرج علي بن الحسين (ت ٣٥٦هـ/٩٦٧م)، **الأغانى**، دار الفكر، بيروت، ١٩٥٥م، ج ٦، ص ١٣٧؛ الأزراي، تقي الدين أبي بكر علي بن عبد الله الحموي (ت ٨٣٧هـ/٤٣٤م)، **خزانة الأدب**، تحقيق: عصام شعيتو، دار ومكتبة الهلال، بيروت، ١٩٨٧م، ج ٢، ص ٣٤٨.
- (cxci) جواد علي، **المفصل**، ج ٢، ص ٢٠.
- (cxciv) نيقولا زيادة، **تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربي مع المحيط الهندي**، مجلة دراسات الخليج العربي والجزيرة العربية، عدد ٤، السنة الأولى، الكويت، ١٩٧٥م، ص ٦٨.
- (cxcv) أحمد عادل كمال، **الطريق إلى المدائن**، دار النفائس، بيروت، ١٩٧٢م، ص ١٣١.
- (cxcvi) اسم لدجلة البصرة. الحموي، **معجم البلدان**، ج ٢، ص ٤٤٢. وهو شط العرب حالياً.
- (cxcvii) يوسف رزق الله غنيمه، **البحيرة المدبنة والمملكة العربية**، ص ٩١-٩٢.
- (cxcviii) سامي سعيد الأحمد، **تاريخ الخليج العربي من أقدم الأزمنة حتى التحرير العربي**، البصرة، ١٩٨٥م، ص ٢٠٢.
- (cxcix) جورج فضلو حوراني، **العرب والملاحة**، ص ٣٣.
- (cc) أنور عبد العليم، **الملاحة وعلوم البحار عند العرب**، سلسلة عالم المعرفة، الكويت، يناير ١٩٧٩م، ص ٧٣.
- (cci) فيليب حتي، **تاريخ العرب المطول**، ط ٤، دار الكتب، بيروت، ١٩٦٥م، ج ١، ص ٦٣.
- (ccii) محمد أمين واصف، **جزيرة تيلوس وارادوس**، مجلة لغة العرب، السنة الرابعة، ج ٧، ص ٤٢١.
- (cciii) دي لاسي اوليري، **جزيرة العرب قبل البعثة**، ص ٧٥.
- (cciv) الحموي، **معجم البلدان**، ج ٥، ص ٣٩٨.
- (ccv) **المصدر نفسه**، ج ٤، ص ٤٧٨.
- (ccvi) الهمداني، أبو بكر احمد بن محمد المعروف بابن الفقيه (ت ٢٩٠هـ/٩٠٣م)، **مختصر البلدان**، مطبعة برييل، ليدن، ١٨٨٥م، ص ١١.
- (ccvii) عبد الجبار ناجي، **الطريق الملاحي بين العراق والهند والصين عند الرحالة والجغرافيين العرب**، مجلة دراسات تاريخية، بيت الحكمة، عدد ٢، نيسان-حزيران، بغداد، ٢٠٠٠م، ص ١٠١.
- (ccviii) قسبة بلاد مهرة تقع إلى الجنوب من حضرموت وأرضها عبارة عن الساحل الممتد على بحر العرب بين اليمن وعمان وقد تضاف لعمان أحياناً فيقال (اشحر عمان). البستاني، **القاموس المحيط**، ج ٣، ص ٧٧؛ وكانت الشحر تعرف في النقوش اليمنية (يمن الساحل). خالد باوزير، **موانئ ساحل حضرموت**، مطابع الشمال، عمان، ١٩٩٦م، ص ٣٣؛ وسميت كذلك بالاسعاء نسبة إلى وإٍ بها يعرف بهذا الاسم. حسن صالح شهاب، **أضواء على تاريخ اليمن البحري**، المركز اليمني للأبحاث، دار العودة، صنعاء، ١٩٨١م، ص ٢٥٦.

- (ccix) يقع هذا الميناء على ساحل بحر العرب في الطرف الجنوبي الشرقي منه، إلى الشرق من ميناء الشحر. حسن صالح شهاب، أضواء على تاريخ اليمن البحري، ص ٢٥٦؛ وهو ميناء مدينة ظفار والتي تعرف أيضاً بـ(ظفار الساحل)، واليها ينسب القسط وهو العود الذي يتبخر به وكانت قد اشتهرت به رغم أنها لم تنتجها وإنما كان يجلب إليها من الهند. الزبيدي، محب الدين أبي الفيض السيد محمد مرتضى الحسيني الواسطي (ت ١٢٠٥هـ/١٧٩١م)، تاج العروس من جواهر القاموس، منشورات مكتبة الحياة، بيروت، (د.ت)، ج ٣، ص ٣٦٩.
- (ccx) يقع على ساحل عمان الجنوبي عند ملتقى الطرق البحرية بين جنوب الجزيرة وشرقها، عرف هذا الميناء في المصادر الكلاسيكية بميناء (عمانا). جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٩.
- (ccxi) دي لاسي اوليري، جزيرة العرب قبل البعثة، ص ٩٤.
- (ccxii) علي محمد المياح، صلات العراق التجارية مع جنوب شرقي آسيا في العصور الإسلامية، مجلة دراسات تاريخية، عدد ٢، (نيسان-حزيران)، السنة ٢، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٠م، ص ٩٢-٩٣؛ للمزيد عن السفن التي استخدمت في التجارة وأنواعها وتسميتها ينظر: عادل محي الدين الألوسي، تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٨٤م، ص ٩٣-١٠٦.
- (ccxiii) رضا جواد الهاشمي، التجارة، ج ٢، ص ٢٠٢-٢٠٣.
- (ccxiv) المصدر نفسه، ج ٢، ص ٢٠٣-٢٠٢.
- (ccxv) المصدر نفسه، ج ٢، ص ٢٠٣.
- (ccxvi) يوسف رزق الله، الحيرة المدينة، ص ٩١-٩٢.
- (ccxvii) محمد حسن الزبيدي، الحياة الاجتماعية والاقتصادية في القرن الأول الهجري، المطبعة العالمية، القاهرة، ١٩٧٠م، ص ١٤٠.
- (ccxviii) م. ح. كستر، الحيرة ومكة وصلتهما بالقبائل العربية، ترجمة: يحيى الجبوري، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٧٦م، ص ١٨.
- (ccxix) الشابشتي، أبو الحسن علي بن محمد (ت ٣٨٨هـ/٩٩٨م)، الديارات، تحقيق: كوركيس عواد، بغداد، ١٩٥١م، ص ١٥٥.
- (ccxx) رضا جواد الهاشمي، التجارة، ج ٢، ص ٢٠٣.
- (ccxxi) البلاذري، أحمد بن يحيى بن جابر (ت ٢٧٩هـ/٨٩٢م)، فتوح البلدان، مطبعة لجنة البيان العربي، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٣٧٩هـ، ج ١، ص ١٧٥.
- (ccxxii) ابن حوقل، محمد بن عبد الله النصيبي (ت ٣٦٧هـ/٩٧٨م)، صورة الأرض، مطبعة بريل، ليدن، ١٩٣٨م، ص ٢١٥.
- (ccxxiii) للمزيد ينظر: عبد المجيد محمد عبد الرحمن الحديثي، نتائج تنقيبات منطقة الحيرة، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، ١٩٨٩م، ص ١١٥-١٢٩.
- (ccxxiv) رضا جواد الهاشمي، التجارة، ج ٢، ص ٢٠٣.
- (ccxxv) الأصفهاني، الأغاني، ج ١، ص ٦١.
- (ccxxvi) غنيمة، الحيرة المدينة والمملكة العربية، ص ٨٢.
- (ccxxvii) الأصفهاني، الأغاني، ج ١، ص ١٣٥.
- (ccxxviii) المصدر نفسه، ج ٤، ص ٢٢٥؛ الزبيدي، تاج العروس، ج ٣، ص ١٦٦.
- (ccxxix) البكري، معجم ما استعجم، ج ٢، ص ٥٩٦.
- (ccxxx) للمزيد ينظر: عبد المجيد محمد عبد الرحمن الحديثي، نتائج تنقيبات منطقة الحيرة، ص ١٥٠-١٥٣.
- (ccxxxii) الحموي، معجم البلدان، ج ٢، ص ٣٢٨.
- (ccxxxiii) ابن منظور، لسان العرب، ج ٣، ص ٢٥١.
- (ccxxxiiii) للمزيد ينظر: عبد المجيد محمد عبد الرحمن الحديثي، نتائج تنقيبات منطقة الحيرة، ص ١٣٤-١٤٣.
- (ccxxxv) للمزيد ينظر: المصدر نفسه، ص ١٤٦-١٤٩.
- (ccxxxvi) الأصفهاني، الأغاني، ج ١، ص ٣٠٢.
- (ccxxxvii) ابن منظور، لسان العرب، ج ١٠، ص ٣٥٠.
- (ccxxxviii) أمواق جمع موق، وهو نوع من الخفاف اشتهرت الحيرة بإنتاجه. ابن منظور، لسان العرب، ج ١٠، ص ٣٥٠.
- (ccxxxviii) يوسف رزق الله غنيمة، الحيرة المدينة والمملكة العربية، ص ٩١-٩٢.
- (ccxxxix) فيليب حتي، تاريخ سوريا ولبنان وفلسطين، ترجمة: جورج حداد وعبد المنعم رافق، ط ٢، دار الثقافة، بيروت، ١٩٥٨م، ج ١، ص ٤٢٥.