# تطور خطوط الملاحة البحرية في جنوب غربي آسيا

**( بين الألفين الثالث والأول قبل الميلاد)**

**د/ مهيوب غالب احمد كليب**

**قسم التاريخ – كلية الآداب – جامعة ذمار – اليمن**

**E-mail: mgant57@yahoo.com**

**ذمار-يونيو٢٠٠٨**

**تمهيد**

**ساعد الموقع الجغرافي للجزيرة العربية على طريق التجارة الدولية، بين بلدان العالم القديم، في توفير مقومات نمو مراكزها الحضارية وازدهارها خلال العصور التاريخية القديمة بدءاً من نهاية العصر الحجري الحديث، وانتهاءً بعصر التدوين، أي عصر الكتابة. ففي شرقي الجزيرة العربية وعلى طول الساحل الغربي للخليج العربي توافرت المراسي الطبيعية والمرافئ المحمية، والمياه الصالحة للشرب( عيون، آبار الخ)، خاصة في مناطق مثل؛ جزيرة البحرين وأم النار وفيلكا وواحة الإحساء. وفي جنوبي الجزيرة العربية وجنوب شرقيها توافرت كذلك المرافئ الملائمة للملاحة البحرية والتجارة الدولية( ميناء عدن وميناء قناء وميناء خورروري وجزر عبد الكوري وغيرها على التوالي من الغرب إلى الشرق). وكان لتوافر المواد الأولية أن ساعد على التبادل التجاري بين أبناء هذه المنطقة وبين سكان وادي السند وكذلك سكان مناطق الهلال الخصيب(بلاد الرافدين وسورية) ومصر، الذين كانوا يحتاجون إلى المواد الأولية الضرورية والسلع الكمالية غير المتوافرة في بلادهم مثل؛ النحاس والمعادن والأحجار الكريمة واللؤلؤ والعقيق والأخشاب والعاج والقطن واللازورد، والبخور والتوابل وغير ذلك. وقد كان سكان دلمون ومجان وجزيرة أم النار وغيرها يزاولون التجارة إما عن طريق البر عبر الهضبة الإيرانية أو عن طريق البحر عبر المياه القريبة من السواحل، " أو كما قال أحد الباحثين" عن طريق المسا حلة"( خريطة رقم(١) [ علاء الدين عبد المحسن شاهين، الخليج العربي : الموقع والأهمية- خلال العصر البرونزي" ١٤٥٠- ١٠٠٠ ق. م." في مجلد المؤرخ العربي١٩٩٩، ٧١ ].**

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

خلال الحقبة الزمنية التي حددها الكتاب، وسنحاول في هذه الدراسة على قلة صفحاتها أن ننجز جزءاً من هذه الهمة. على أننا ربما نوسع هذا الإطار الزمني قليلاً إلى الوراء أو إلى الأمام،إذا كان ذلك ضرورياً.

لمحة سريعة عن المراكب العربية

اشتهر العرب في جنوبي الجزيرة العربية و شرقيها ببناء القوارب البحرية منذ القدم، فقد صنعوها إما من الجلود أو من لحاء الأشجار وجذوعها، فضلاً عن صناعة القوارب من قصب "الجرع" وسعف النخيل. ويوجد من يزعم إنه لم تتوفر للعرب فرص الإبحار في مياه بحر الخليج العربي والبحر العربي، ناهيك عن مياه المحيط الهندي، وأنهم كانوا تجار قوافل برية ليس إلا. فالعرب الجنوبيون، مثل غيرهم من الشعوب التي تعيش على شواطئ البحار كانوا قد بدوا حياتهم بالمطيل والأطواف والأرماث وزوارق من الجلد، لكنهم انتقلوا في ما بعد إلى بناء القوارب[ حسن صالح شهاب، ١٩٧٧، ٢٥٨ ؛ كذلك: مكغريل، ١٩٨٥، ١١٨-١٢٢، في كتاب البحر والتاريخ سلسلة عالم المعرفة أبريل٢٠٠٥].

والواقع أن ركوب البحر كانت إحدى المهن التي عمل بها معظم العرب الذين سكنوا السواحل البحرية، وكان أولائك البحارة يجلبون من الهند كل ما تحتاجه ليس فقط بلاد العرب في جنوبي الجزيرة العربية وشرقيها، ولكن ما تحتاجه تلك المناطق العربية البعيدة مثل بلاد الرافدين وبلاد الشام ومصر. فضلاً عما تحتاجه مناطق حوض البحر المتوسط الغربية. إذ اشتهر العرب الجنوبيون ببناء السفن البحرية من أخشاب كانت تنتج محلياً. يقول ابن جبير- وهذا رد على من ينكر أن بلاد العرب الجنوبية لم تنتج الأخشاب في ذلك الوقت- ؛ إن خشب بناء السفن في عيذاب كان يجلب من الهند واليمن[ إ بن جبير، ١٩٨٦، ٤١-٤٢ ]، ويؤكد نزيه مؤيد العظم في كتابه" رحلة في بلاد العرب السعيدة" وعلى شاطئ البحر رأيت النجارين يعملون طيلة النهار في بناء المراكب الشراعية. ويجلبون الخشب لبناء هذه المراكب في (آنس) وغيرها من الأصقاع اليمنية المشهورة بأحراجها الكبيرة، وللمراكب عندهم أسماء متعددة مرتبة بالنسبة لحجم المراكب؛ " فيقال لأصغرها الهوري، ثم الفطيرة فالزعيمة فالسنبك فالساعية فالبقلة فالسفينة"[نزيه مؤيد العظم،ج١، ط٢، ١٩٨٥، ٢٠ ]. ومثلما استخدموا الحبال المصنعة من ليف النخيل في شد جذوع الرمث بعضها إلى بعض استعملوها، كذلك، في خياطة جوانب القارب( وهي صناعة استخدمتها كافة الشعوب التي قطنت السواحل البحرية) والأضلاع التي تسند قاع القارب[ شهاب، ٢٥٨]، وهي مرحلة زمنية انتهت بظهور مسامير الحديد وشيوع استخدامها.

وفي المقابل نرى الإنسان العربي في منطقة الخليج يبني زوارق بلغ طول الواحد منها نحواً من عشرة أقدام. وكانت تبنى من سعف النخيل، وليس من الخشب، يركب فيها شخص وأحياناً شخصان. و كان يوضع لتلك الزوارق مقدمة ومؤخرة، ويطلق عليها اسم " هوا يريه" [Dickson, H. R. P. , The Arab of the Desert, p. 480]، فضلاً عن

ذلك بنيت زوارق من القصب. وقد أكدت البعثة الأثرية الكويتية- السلوفاكية المشتركة خلال حفرياتها في موقع" الخضر" ؛ أنه تم العثور على قطعة قار تحمل ختماً مع " علامات حبل سفينة، وربما كان الغرض من ذلك الختم هو ختم الحاويات، كما تحمل قطعة القار آثار قصب على أحد جانبيها وآثار قشريات بحرية على الجانب الآخر. وهو دليل على صناعة السفن من القصب ومجهزة بمادة سوداء لتكون مانعة لتسرب المياه[ أنظر: مجلة الكويت، العدد٢٨٤، الصادر في يونيو٢٠٠٧]. وأشارت المصادر السومرية إلى " إن أول ذكر لدلمون في النصوص المسمارية كان في نص لأورنانشة مؤسس سلالة لكش الأولى والذي ذكر أن سفن دلمون كانت تنقل له الأخشاب كجزية من بلاد أجنبية،مما يدلل على تملك دلمون لسفن لابد وأنها كانت كثيرة قادرة على السير في أعالي البحار" [ محمود شاكر، ج١، ٢٠٠٣، ٣١].

وتذكر كذلك معلومات من عهد سرجون الأكادي(النصف الثاني من الألف الثالث قبل الميلاد)، حول علاقات هذا الملك بدلمون وملوها( ملوخا)، واللتين كانتا تمدانه بالمواد الخام[ نفسه]. وقد كانت تلك الزوارق تشبه إلى حد كبير الزوارق المصنوعة من نبات البردي التي كان يستعملها المصريون القدماء قبل ذلك بوقت طويل، واستعملها كذلك الأحباش في بحيرة تانا[ National Geographic Magazine, April 1965, Washington,]. على أن جوانب القوارب كان يتم تقويتها من ألواح كانت تشق من جذوع أشجار خاصة كانت تنمو في الأحراج الجنوبية الغربية لبلاد العرب( أي في السهل التهامي). فقد أشار الدكتور جواد على إلى أنه كان على أصحاب معامل السفن العرب استيراد الخشب القوي الصالح لبناء السفن من الخارج أو شراء السفن الجاهزة من الأسواق الخارجية وفي كلتا الحالتين يتكلف المشتغلون بالتجارة البحرية تكلفاً باهظاً ويكونون عالة في قوتهم وفي أعمالهم على الخارج[ جواد على، المفصل، ٧، ٢٥٦]. ومن المراكب العربية القديمة، والتي استمرت حتى وقت قريب( البطيل) و( البقلة)، وهما من المراكب المعروفة جيداً في منطقة الخليج العربي. ولكل منهما على مؤخرته تمثال لرأس حصان. يختلف البطيل عن البقلة بطرف مقدمته الذي كان يشبه الكمان، ومن ثم بذنب في مؤخرته. وتشير بعض الروايات أن البطيل كان قد استخدم في معارك بحرية كثيرة [ Dickson, 479]. وتورد إشارات كثيرة في القرآن الكريم وفي بعض المعاجم العربية عن البحر ووسائل ركوبه، باسم " اليم" [في سورة طه: الآيات ٣٩، ٧٨، ٩٢، وفي سورة القصص: الآية ٧؛ وفي سورة الأعراف، ١٣٥ ]. والفلك إشارة إلى سفينة نوح عليه السلام، "والفلك التي تجري في البحري"[ سورة البقرة، ١٦٤]. وذكرت كذلك السفينة [ سورة الكهف، ٧٢، ٨٠؛ كذلك: سورة العنكبوت، ١٥]، وفي المعاجم العربية يتكرر ذكر السفن والمراكب والسواحل والشواطئ إلخ[ تاج العروس، ١، ٢، ٥، ٧، ١٠، وغيره من المعاجم]. الأمر الذي يعني أن العرب وإن لم يكونوا جميعهم على علم بالبحر وركوبه ففي الأقل عرب السواحل يعرفون بصورة جيدة البحر وكيفية التعامل معه.

**الملاحة البحرية خلال الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد:**

**عمل عرب الجزيرة العربية في التجارة البحرية منذ العصور السحيقة، وتاجروا مع جهات مختلفة، سواءً في حوض المحيط الهندي أو في بلاد الشام والعراق وحوض البحر المتوسط. إذ تحدثنا الكثير من المصادر والأدبيات حول النشاط البحري للعرب والمتعلق بالملاحة البحرية وكذلك بالتجارة. إذ تمتلك الجزيرة العربية سواحل طويلة تحيط بها من ثلاث جهات، أما حدها الشمالي فهو أرض تتصل بالعراق وببلاد الشام. وقد عرف أهل السواحل البحر وعركوه، وعملوا على استغلال ثرواته قدر طاقتهم، وتعاملوا مع أهل السفن الذين كانوا يقصدونها من مسافات بعيدة، وركب جمع منهم السفن للاتجار مع السواحل المقابلة[ جواد على، المفصل، ٧، ٢٤٤]. إلا أننا لا نستطيع أن نحدد بالضبط متى بدأت صلة سواحل بلاد العرب الجنوبية والشرقية بسواحل الهند الغربية. على الرغم من أنه توجد آراء تقول إنها ربما بدأت في الوقت الذي بدأت فيه العلاقة التجارية بين السومريين وسكان وادي السند [ حسن صالح شهاب، ١٩٧٧ ، ١٢٨]. وبعبارة أخرى فقد بدأت العلاقة بين سواحل بلاد العرب مع الساحل الهندي في الوقت الذي بدت المدن السومرية بحاجة للسلع القادمة من شبه القارة الهندية، مثل الأخشاب والعقيق واللازورد وغيرها. لذلك أكدت بعض الأدبيات العربية على أن النشاط التجاري بين الهند وسواحل بلاد العرب وجنوبي العراق يعود إلى الألف الثالث قبل الميلاد. إذ أقامت جاليات هندية على سواحل الخليج المختلفة في عمان والبصرة ودلمون وغيرها، وفي المقابل أقامت جاليات عربية في مناط متفرقة من مكرانة و هندوستان[المفصل، ٢٥٦].**

**أكدت الأبحاث الأثرية منذ بداية خمسينيات القرن الماضي، التي أجرتها بعثات أوروبية مختلفة؛ في البحرين وفي شبه جزيرة قطر وجزيرة فيلكا وشمال شرقي عمان وفي جزيرة أم النار/ في دبي على أن البحرين( دلمون) هي المنطقة" المقدسة" لدى السومريين، وخلال الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد كانت دلمون هي الوجهة التي يؤمها البحارة السومريون والهنود وغيرهم. وكان أولائك البحارة يتجهون شمالاً نحو بلاد ما بين النهرين وجنوباً نحو شمال شرقي عمان وساحل الهند الغربي [ ДЖ. БиББи, В поисках Дильмуна. М., 1984, с. 61 слл; 194 слл; 325؛ قارن كذلك: علاء الدين عبد المحسن شاهين، ٧٢]. وأعطتنا تلك الاكتشافات صورة واضحة عن المكانة التي ميزت هذا الجزء من الوطن العربي في التاريخ العام للحضارات القديمة. لقد أكدت تلك المعلومات ليس فقط النشاطات المتعددة للجناح الشرقي للجزيرة العربية، ولكنه قد لعب دور الطريق البحري الدولي للتجارة العالمية [ رضا الهاشمي، ١٩٨١، ٢٤]. فحملت السفن من الهند إلى دلمون وجنوب بلاد ما بين النهرين؛ الأخشاب والقطن والعقيق واللازورد. ومن مجان وميلوها(تسمى في بعض الأدبيات؛ ملوخا) المعادن المختلفة [ أنظر إن شئت؛ مهيوب غالب احمد، مدخل إلى دراسة التاريخ السياسي والحضاري لجنوب شبه الجزيرة العربية" اليمن القديم" ك١ التاريخ السياسي، ٢٠٠٣، ٢٦،٢٩؛ كذلك: مجلة الرافد الإماراتية، فبراير٢٠٠٤، ١٠٧]. وهنا يشير ليمنس إلى أنه تم العثور على نصوص تبين من خلال المعلومات التي احتوتها على أنها كانت بمثابة عقود واتفاقيات بين تجار من أور ومن دلمون. وكان النحاس والفضة واللؤلؤ هي السلع الأساسية التي تنقل من دلمون إلى أور، نظراً للطلب المتزايد عليها في بلاد الرافدين. على أن النحاس ربما كان يتم نقله من مناجم**

المعدن في مجان( عمان) ومن ملوها. وكان بحر الخليج يعج بسفن الدلمونيين التي تنقل البضائع إلى جنوب بلاد الرافدين[ W. F. Leemans, Trade in the Old Babylonian period, p. 31, Leiden, 1960 ]

عرف الباحثون أن منطقة شرقي الجزيرة العربية كانت مأهولة بالسكان منذ أواخر الألف الخامس قبل الميلاد. فقد تضافرت عدد من العوامل ساعدت على استقرار أولائك السكان وقيام حضارتهم فيها، وكانت دلمون المركز الأول لتلك الحضارة. إذ تم العثور على أقدم الأدلة لبدايات تلك الحضارة في جزيرة تاروت، التي كانت العاصمة الأولى لهذه الحضارة، وسرعان ما نمى دور جزيرة البحرين لتصبح لاحقاً عاصمة دلمون، وقد ورثتها فيما بعد ممالك أخرى من ضمنها جرهاء( كما سيأتي الحديث لاحقاً)[ المملكة العربية السعودية- آثار المنطقة الشرقية، ٥، ٢٠٠٣، ٢١٤]. وتشير بعض النصوص السومرية إلى أن دلمون كانت تتمتع بقدسية خاصة. إذ رويت عنها الأساطير الدينية وفاضت، وعبدت فيها الآلهة، مثل بقية مدن بلاد ما بين النهرين. وإن أسطورة انكيدو وننجرسي، وملحمة جلجامش، فضلاً عن أسطورة الحياة تؤكد بأن اتصال طبيعي كان قائماً بين بلاد الرافدين ومناطق الخليج العربي ومنها دلمون[أنظر: الكسندر نيميروفسكي، حكايا العالم القديم، ٢٠٠٦، ٤٧- ٦٤]. وجاءت في موسوعة الخليج العربي الفقرة الآتية:" كانت دلمون مشهورة عند السومريين ونعتتها أساطيرهم بالطهر والنقاء وتحدثت أسطورة أنكي وننخو وزاك عن علاقة أنكي بها وكونها أرض سلام وأمان وصحة ومياه وافرة ، وتتحدث الأسطورة عن اتصال أنكي بزوجته في دلمون ، ومن ثم أمره الإله أوتوا( الشمس) أن يملأ الجزيرة بالماء العذب فكان له ما أراد فتحولت دلمون إلى جنة خضراء مليئة بالحقول. فالجنة السومرية حسب هذه الأسطورة كانت في دلمون"[ محمود شاكر، ج١، ٢٠٠٣، ٣٠]. ومن خلال ما ذكرته الأسطورة السومرية عن نبتة الخلود التي أخبر بها آوتانا بشتيم جلجامش ، فلربما كان المقصود بتلك النبتة هي نبتة اللؤلؤ التي تتوافر بكثرة في دلمون. وتطلق أسطورة الطوفان السومرية على دلمون اسم أرض العبور.. [ نفسه، ٣١]. وأشارت نتائج الأبحاث الأثرية التي أجرتها بعثة كويتية سلوفاكية مشتركة بداية العام ٢٠٠٧ في جزيرة فيلكا أن الموقع الذي تمت الحفريات فيه ( موقع الخضر)، كان ممتلئاً " بالصدف والفخار الأحمر وأحجار المباني المبعثرة التي تشكل دليلاً على حضارة دلمون". وقد تطورت تلك الحضارة بفضل الموقع الممتاز على طرق التجارة البحرية، الذي كانت تتمتع به دلمون والتي تربط بلاد ما بين النهرين بحضارة وادي السند، ولتصبح بذلك أحد أكبر المراكز التجارية في العالم القديم . وكانت البحرين مركزاً لثقافة دلمون. "على أنها مع أوائل الألفية الثانية امتدت تلك الحضارة إلى مناطق شمالي الخليج العربي بما فيها جزيرة فيلكا" [ أنظر : مجلة الكويت العدد٢٨٤، الصادر في يونيو ٢٠٠٧]. وتم العثور كذلك في نفس موقع" الخضر" على أدوات وأواني فخارية وجرار وأشياء أخرى من النحاس واللؤلؤ والخرز وعدد كبير من الأختام الدلمونية [ نفسه ].

إن اكتشافات علم الآثار الجديدة في أية منطقة من العالم تضيف معلومات جديدة أكثر وضوحا على تاريخ هذه المنطقة أو تلك، ومن ثم سيترك أثره دون شك على مجمل الدراسات التاريخية والحضارية. وبعبارة أخرى فإن حدود معرفتنا بالماضي تكون رهينة بما يتم الكشف عنه في أثناء القيام بالحفريات الأثرية ومن ثم فإن ما هو معروف اليوم من تفاصيل لأمور عدة يمكن أن يكون غير ذلك غداً بسبب الاكتشافات الجديدة وهكذا[ نيقولا زيادة، ١٩٨٤/ ٢/ ٢٥٩، ]. وبسبب الموقع الجغرافي الهام الذي تحتله أرض الجزيرة العربية، فقد شكلت على الدوام في أراضيها أو في طرقها الساحلية نقاط الاجتياز الأساسية بين مراكز

الحضارات القديمة. فقد نال الخليج العربي شهرة كبيرة منذ الألف الثالث قبل الميلاد بسبب قدرته على استيعاب خطوط المواصلات البحرية القديمة[ رضا جواد الهاشمي، ١٩٨١، ٢٠]. وكانت مهنة التجارة البحرية في هذه المنطقة من العالم القديم، خاصة بسكان السواحل المحيطة بها ؛ في بلاد العرب الجنوبية والشرقية، وسواحل الهند. مثلما كانت مهنة التجارة البحرية في الجانب الآخر من بلاد العرب ( أي في مناطق حوض البحر المتوسط) محصورة بأيدي الفينيقيين والمصريين والإغريق.

ترافقت معرفة خطوط الملاحة البحرية حول الجزيرة العربية من ناحية الشرق وساحل الخليج العربي مع استيطان مجاميع مهاجرة من بلاد ما بين النهرين شرقي الجزيرة العربية. الأمر الذي يعني أن الإبحار من هناك إلى هذه المنطقة كان قد تم بعد معرفتها بصورة مقبولة. على أنه يجب ألا يغيب عن البال أن البحارة الدلمونيين كانوا قد سافروا خلال حقبة جمدة نصر إلى مناطق بعيدة، وسلكوا دروباً محفوفة بالمخاطر، ومن ثم حصلوا على معلومات غير قليلة عن أماكن ومحطات تجارية بحرية محددة. إن التجارة البحرية بين مناطق السند ووادي الرافدين قديمة العهد... فقد حملت السفن من الهند الأخشاب والعقيق الأحمر والقطن واللازورد[ تذكر النصوص المسمارية إن اللازورد يستورد من ميلوها، على الرغم من إنه لا يمكن العثور عليه إلا في القسم الغربي من بلاد الهند " في أفغانستان". وهذا ما يرجح كون ميلوها( أو ملوخا) تطابق مراكز حضارة السند القديمة. وتشير بعض المعلومات التاريخية القديمة إلى أن الملوك الكاسيين (أو الكاشيين) كانوا قد أكثروا من إرسال اللازورد إلى فراعنة مصر. قارن كذلك: رضا الهاشمي، ٥٩؛ كذلك: محمود شاكر، ٣٥- ٣٦]. وكانت موانئ الخليج العربي؛ هي المحطات التي ترسو فيها السفن، فضلاً عن أن البحارة كانوا يأخذون هناك قسطاً من الراحة قبل مواصلة تنقلاتهم بين المنطقتين.، وبالذات إذا ما علمنا أن السفن كانت تتحاشى الإبحار في عرض البحر، أي أنها كانت تلزم الإبحار بمحاذاة الشواطئ من سواحل بلاد العرب حتى الهند والعودة[ قارن؛ الهاشمي، ٢٤]. يصف بليني ساحل الخليج العربي المتاخم لأراضي الجزيرة العربية الشرقية ، وهو الساحل الذي كانت تحاذيه الرحلات البحرية دائماً، ويذكر في ذلك جزيرة ايكاروس( فيلكا) ومدينة جرهاء ويؤكد أن منطقة الخليج تشتهر بلؤلؤ ها الفائق. ويقول إن سبب إطلاق لفظة سعيدة على قسم من أراضي العرب إنما مرجعه إلى اللؤلؤ الذي يأتي من بحر العرب ( ذكرنا ذلك سابقاً عند الحديث عن الأسطورة السومرية)[ Pliny, Natural History ; Loeb Classical Library, London, 1967, BK. X11, 41- 100]. وبعبارة أخرى فقد تمكن البحارة الدلمونيون في تلك الحقبة الزمنية( الألف الثالث قبل الميلاد) على الخروج إلى ما وراء الخليج العربي وأقاموا علاقات تجارية مع ملوها، الواقعة إلى الشمال الغربي من ساحل هندوستان. ومن هناك نقلوا الأخشاب والقطن والعقيق واللازورد ومختلف منتجات حضارة الهرابة [ Гуляев В. И. Послесловие к кн. ДЖ. Бибби В

**поисках Дильмуна, с. 361-363; Бонгард-Левин Г. М. , Ильин Г. .[Ф. Древняя Индия. М. , 1969, с. 103.**

**وفي اعتقادنا إن سفن دلمون التجارية كانت قد تمكنت من عبور مضيق هرمز عند أضيق مكان فيه، وواصلت خطها الملاحي بالقرب من ساحل بلوجستان الجنوبي. على أن اللقى الأثرية للحضارة الهرابانية( Harappa) في البحرين وفي واحة البر يمي، فضلاً عن معطيات أخرى كانت قد أكدت على التلاقي الحضاري بين الحضارتين الهندية وحضارة جنوب غربي آسيا. ومن ثم سعيهما إلى وضع التبادل التجاري والثقافي على أرضية ثابتة وطويل الأمد. فإلى الغرب من مركز حضارة الهرابة، مازالت آثار المخافر الأمامية التي اشتهرت بها هذه الحضارة، والتي كانت عبارة عن مراسي للسفن القادمة إلى هناك، حتى اليوم واضحة على ساحل بلوجستان ومكرانة (عند مصب وادي نهر دست)[ Гордон Чайлд, Древний Восток в свете новых раскопок, М. ,1956, с. 302; Г. М. Бонгард- Левин, Древняя Индия, с. 92; см. Также Щетенко А. Я. К вопросу об абсолютной хронологии харапской культуры.-" Археология Старого и Нового света" , .M, , 1966, c. 176-177]. لقد كان البحارة الدلمونيون ماهرين من الدرجة الأولى،" فقد أظهرت النصوص المكتشفة في موقع أبلا( تل مرديخ قرب حلب في شمال سورية ) استعمال السكان فيها لوزن المانا( المن) الدلموني في معاملاتهم. وهو ما يدل على قوة العلاقة بين المنطقتين"[ محمود شاكر، ٣٢].**

**وفيما يخص الساحل الشرقي للخليج فقد كتب كرستن نيبور في سنة ١٧٦١ميلادي، ما يلي؛ " أخطأ جغرافيونا عندما صوروا لنا بأن الإمبراطورية الفارسية تسيطر على جزء من الجزيرة العربية، في حين أن الوضع على النقيض من ذلك فإن العرب يسيطرون على جميع الإمارات المطلة على حوض الخليج الفارسي من أعلى الخليج وحتى أسفل المضيق". إن " المستعمرات القائمة على الأطراف الفارسية وحتى أطراف الجزيرة العربية في حوض الخليج الفارسي، أي لا نعلم بالتحديد متى نشأت، خصوصاً كونها منفصلة عن فارس وتستخدم نفس اللغة ما عدى بعض التقاليد والعادات، كونهم من سكان الجزيرة العربية. لذلك توجب أن ألحق مختصراً عنهم"[ رحلة نيبور١٧٦١، ترجمة وتقديم: جلال بن خالد الهارون الأنصاري،٢٠٠٦]. هذا ولا نستطيع تحديد الوقت الذي أنشأ فيه العرب هذه المستعمرات على ذلك الساحل. ولربما كانت تلك المستعمرات قد بنيت في عصر ملك فارس الأول[ نفسه. ؛ وكذلك: جاكلين بيرين، ١٦٦]. ولم يكتفي نيبور بذكر تلك المستوطنات بل حاول أن يصف المساحة التي شغلتها القبائل العربية في الساحل الشرقي للخليج العربي. وفي ذلك كتب يقول: " واكبر العشائر العربية هناك عشيرة( الهولة)، وتمتد الأراضي التي تملكها من بندر عباس إلى رأس بردستان. وتملك جميع الموانئ الواقعة في هذا القسم من الساحل الفارسي. فضلاً عن ذلك توجد عشائر عربية أخرى، مثل عشيرة بني كعب العربية التي تقطن في أبي**

شهر. على أن عرب تلك المناطق( المستوطنات) لا يعيشون على الزراعة أو الرعي بل على التجارة[ نقلاً عن بيرين، ١٦٨- ١٦٩]. وأخيراً يذكر نيبور إن الفرس الذين كانوا يعيشون في المنطقة الواقعة بين بو شهر وبردستان فإنهم قد عملوا بالزراعة[ نفسه].

ومع نهاية الألف الثالث وبداية الألف الثاني قبل الميلاد بدا وكأن الشواهد المادية لعلاقات بلاد الرافدين مع جنوب شرقي الجزيرة العربية وشمال غربي الهند، بدأت تختفي، إلا إن المصادر الكتابية المسمارية (الاسفينية) استمرت، تشير إلى الإبحار سواءً إلى مجان أو إلى ميلوها ليس فقط خلال الألف الثاني ولكن حتى منتصف الألف الأول قبل الميلاد. على أنه وفي إشارات عدة نلاحظ ليس فقط ذكراً للمناطق المشار إليها هنا ( في جنوب شرقي الجزيرة العربية وهندوستان) ولكنها قد أدخلت ضمنها إشارات لمصر وبلاد النوبة[ О ройнах Маган и Мелукка и истории переноса этих названий на Египт и Куш см. А. Лео Оппенхейм, Древняя Месопатамия, Портрет погибшей цивилизации, М. ,1980, Указатель, под словом "Магон" и "Мелукка" , с. 404. ]. وفي هذه الحقبة الزمنية ( أي من منتصف اللف الثالث قبل الميلاد) اتخذت مصر عدة خطوات لمعرفة طرق الملاحة البحرية حول الشواطئ الشمالية الشرقية لأفريقيا، انتهت بتأسيس خط ملاحي يمتد من مصر وعلى طول البحر الأحمر. وفي تتبع منطقي للسياسات التي كان يتبعها الفراعنة في مصر، فقد أرسلت الملكة حتشبسوت، في منتصف الألف الثاني قبل الميلاد، أكبر بعثة تجارية بحرية وصلت، على ما يبدو، إلى شمال الصومال أي إلى بلاد بونت [ См. Кобищанов Ю. М ., На заре цивилизации. Африка в древнейшем мире. М., 1980, с.44 слл. ؛ كذلك: احمد أرحيم هبو، ٣، ١٩٩٥، ١٢٦، ٢٠١].

ومن المحتمل أنه مع نهاية الألف الثاني قبل الميلاد كان القسم الشمالي من البحر المتوسط يعج بالسفن الفينيقية. وفي القرن العاشر قبل الميلاد – تقريباً – كان الفينيقيون قد وصلوا إلى بلاد أوفير، وهي المنطقة التي كانوا يجلبون منها سلعاً تجد إقبالا شديداً وذات قيمة عالية في أسواق حوض البحر المتوسط. على الرغم من أننا لا نعرف مكان أوفير بالضبط؛ هل هي في جنوبي الجزيرة العربية أم في الصومال أم في غرب الهند[ См. : Шифман И. Ш. Из истории стран Красноморского бассейна / по материалам библейской традиции/ ,- " Мероэ" , вып. 3, М. , 1985, с. 253-256]. وخلال الألف الثاني قبل الميلاد أصيبت حركة التجارة العالمية بنوع من التدهور، المرتبط بالجزء الشرقي من منطقة الجزيرة العربية ( وربما ارتبط الجفاف بالمنطقة كلها)، بسبب موجة الجفاف التي عمت مناطق العالم القديم. " وقد صاحب هذه التغيرات انهيار المراكز الحضارية في بلاد الرافدين" . على أن هذه الحقبة التاريخية قد شهدت ازدهار مراكز حضارية محلية " عرفت بحضارة دلمون( ٢٤٠٠- ٥٠٠ قبل الميلاد).

وقد ارتبطت موانئ المنطقة الشرقية الرئيسة بالحضارة الدلمونية ودخلت تحت تأثيرها الحضاري والتجاري"[ المملكة العربية السعودية، آثار المنطقة الشرقية، ٢٠٠٣،٥، ٨٠].

وقد شهدت منطقة الشرق الأدنى القديم ( الجزيرة العربية وبلاد الشام ومصر) خلال الحقبة الزمنية الممتدة من منتصف الألف الثاني وحتى بداية الألف الأول قبل الميلاد تغيرات عديدة، تمثلت بظهور قوى حضارية جديدة، كان لها تأثيراتها على كل المنطقة. فمن ناحية ظهرت بعض المراكز الحضارية في جنوبي الجزيرة العربية وشماليها الغربي وتطورت، ومن ناحية أخرى فقد تسيدت الإمبراطورية المصرية، ووصلت إلى أقصى اتساع جغرافي لها؛ فوصلت جنوباً حتى منطقة الشلال الرابع وشمالاً شملت المناطق التي تسيطر عليها بلاد الشام كاملة وجزءً كبيراً من أراضي الإمبراطورية الحورية- الميتانية شمالي بلاد الرافدين وجنوبي الأناضول [ محمد حرب فرزات وعيد مرعي، ١٩٩٠، ١٥٩- ١٦٠، ١٧٢]. ومما يرتبط بهذه الحقبة الزمنية – أخيراً- معرفة سكان الجزيرة العربية والخليج العربي، طرق استئناس الجمل، الذي يقول بعض الباحثين إن ذلك حدث في منتصف الألف الثاني قبل الميلاد[ علاء الدين شاهين، ٧٣]، ويقول آخرون إن ذلك قد تم عند ملتقى الألفين الثاني والأول قبل الميلاد[ مايكل توبلن، الجوبة ، ١٩٨٤، ١٩٨٥ ، ١٦-٢- ،٨٣ ؛ كذلك: История ДРевнего Востока. Под редакцией В. И. Кузищина, Москва 1988, 230-241؛ كذلك: عبد العزيز صالح، ١٩٨٨، ٢٧]. ونحن نتفق مع رأي بعثة بنسلفانيا الأمريكية التي نقبت عن الآثار في الجوبة في اليمن خلال الأعوام ١٩٨٣-١٩٨٥ [ مهيوب غالب احمد، ٢٠٠٣، ٣٤]. وبالمناسبة فقد لعب الجمل دوراً كبيراً في ازدهار طرق التجارة البرية خلال حقبة زمنية امتدت لحوالي ألف عام( على طول الألف الأول قبل الميلاد)، وأظهر قدرة كبيرة على تحمل: العطش ومشاق السفر لآلاف الكيلومترات، وبمساعدة الجمل شقت الصحراء العربية جيئة وذهاباً في خط عرف باسم" طريق البخور"[ محمد السيد غلاب، ١٩٨٤، ١٨٩؛ كذلك: صبحي أنور رشيد،ك٢، ١٩٨٤، ٣٨٧- ٣٨٩ ؛ كذلك: عبد العزيز صالح، نفسه ]. عند ملتقى الألفين الثاني والأول قيل الميلاد، كادت المعلومات عن الملاحة البحرية أن تختفي نظراً للتطورات التي شهدتها مناطق العالم القديم، والمتمثلة بانهيار النشاط التجاري الفينيقي ونزوح قسم كبير منهم إلى شمالي أفريقيا بسبب السيطرة العسكرية الأشورية على منطقة الهلال الخصيب كله. تلا ذلك حدوث صراعات عسكرية نشطة في بلاد الرافدين والهلال الخصيب بين قوى مختلفة. ومن بعد ملوك آشور، سيطرة الدولة الفارسية على المنطقة بكاملها.

**تطور دراسة خطوط الملاحة البحرية حول الجزيرة العربية خلال الألف**

**الأول قبل الميلاد، ازدهار التجارة الدولية**

**ذكرت بعض الأدبيات الغربية أن دار الأكبر كان يطمح إلى أن يصنع من بلاد فارس دولة ذات قوة بحرية عظيمة، وأن يجعل الشاطئ الفارسي مساهماً نشطاً في التجارة الدولية المطردة بين الهند وعالم البحر المتوسط. ونظم في سبيل ذلك الغرض بعض الأعمال البحرية الرائعة – كما سنرى لاحقاً- ، إلا أن الصحراء قد لعبت- كما يبدو- دوراً سلبياً في طريق تنفيذ ذلك الطموح [ جيمس هنري بريستد، انتصار الحضارة، ط١ ١٩٥٥، ٢٧٥]. ومن هنا اهتمت فارس فيما بعد بالطرق البرية لتتم عملية انسياب البريد بين مختلف أجزاء الإمبراطورية بسهولة، إلى درجة أن البريد الذي كان يربط فارس باليمن( كمثال)، في أثناء الحكم الفارسي لها كان يصل براً والعكس. الأمر الذي أضطر كسرى أن يدفع مكوس( إن جاز التعبير) ورشاوى لمختلف القبائل العربية التي كان يمر في أراضيها[ شهاب، ١٣٢].**

**بعبارة أخرى عندما سيطرت الإمبراطورية الفارسية على الشرق القديم؛ فقد وحدت آسيا الغربية كلها ومصر و امتدت تلك السيطرة إلى الهند وآسيا الوسطى، في منتصف الألف الأول قبل الميلاد، وربطت فارس بالهند ومصر بالطرق البحرية والبرية. ولتحقيق هذا الهدف أسكن يونانيين له في مستوطنات على ساحل الخليج العربي منها أمبي [ محمود شاكر، ٤٤]، وتم توحيد وحدات الوزن والقياس وصك عملات ذهبية وفضية لكل الأقاليم. وتم استكمال شق قناة تربط بين النيل والبحر الأحمر. ونتيجة لذلك تطورت التجارة بشكل ملحوظ، وفتحت آفاق جديدة للتطور الاقتصادي. " لقد تجاوز حجم التجارة في القرنين السادس والخامس قبل الميلاد أي مقدار عرفته في ما سبق منطقة الشرق القديم. غير أن أهم ما تميزت به التجارة هو أنها كانت ترتكز بالأساس على المنتجات العادية المستخدمة في الحياة اليومية، وعلى الأدوات المنزلية والملبوسات الرخيصة وذلك عكس الفترات السابقة لها التي ركزت على السلع الكمالية. ومن هنا فقد اتجه تطور الصناعة لخدمة كل طبقات المجتمع في الإمبراطورية" [ R. Ghirshman, Iran (London: .. , 1954) , pp. 181-188.]. وكانت التجارة مع أقاليم الهند والجزيرة العربية واليونان أوسع بكثير من ذي قبل[ Mikhail Ivanovich Rostovtŝev, The Social and Economic History of Hellenistic World, 3 vols. ( Oxford: Clarendon Press, (1941) , vol. 1 , pp. 83- 90.].**

**وفي المقابل فقد كان لدخول الاسكندر الأكبر إلى الشرق ، وسيطرته على مناطق حوض البحر المتوسط والشرق الأدنى القديم أن جلب معه الفن والفكر والتقنيات اليونانية الأرفع التي لا مثيل لها إلى قلب الشرق الأوسط. فتم بناء مئات المدن إما على يده أو على أيدي خلفائه؛ من الإسكندرية في مصر إلى الإسكندرية- آريون في أفغانستان والتي تعرف اليوم باسم" هراه " ، ومن أنطاكية في سورية إلى أنطاكية الفارسية على الخليج. وظلت أنطاكية**

" الفارسية" طيلة تاريخها اللاحق نقطة ارتكاز لتجارة السلوقيين ومصالحهم في منطقة الخليج العربي[ محمود شاكر،٤٨]. وفي كل الأحوال فقد شهد المجال الاقتصادي خلال العصر الهيلينستي تطورين مهمين؛ الأول: تطور موارد الشرقين؛ الأدنى والأوسط على نحو أكثر رشادة وكثافة من أي وقت مضى، والثاني: " إن حجم التجارة الدولية ومداها بين مختلف أجزاء العالم القديم قد اتسعا على نحو كبير" [ شارل عيساوي،١٩٩١، ٦١]. وقد كان اقتصاد مصر أكثر تطوراً بفضل الإدارة الفعالة التي خططت وأدارت ذلك الاقتصاد. وبدا أن الأمر نفسه- وان بدرجة أقل- في منطقة الهلال الخصيب ( سورية وبلاد الرافدين والأناضول). "وكانت الموانئ الممتازة سبباً في تسهيل حركة التجارة الدولية وانسيابها على خطوط برية وبحرية مأمونة. وكانت أكثرها أهمية ميناء الإسكندرية المتميز بمنارته الشهيرة "[ Edward Morgan Forster , Alexandria : A History and a Guide, A Doubleday Anchor Original : A 231 , 3rd ed. ( Garden City, N. Y. : Anchor Books, 1961) , pp. 141- 153].

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

أبحروا إلى بريطانيا[ Sabatino Moscati, The World of Phoenicians, translated from the Italian by Alastair Hamilton, Praeger History of Civilization(New York: Praeger, 1968)].

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

دراسة طرق الملاحة البحرية بين القرنين الثامن والخامس قبل الميلاد

تورد رواية كتبها أحد المستشرقين الغربيين على أنه وجدت مملكة على رأس الجزيرة العربية الشمالي الشرقي وقد سماها " مملكة أرض البحر- Sea land " القديمة. وكانت تسيطر على منطقة تمتد حدودها بالقرب من مصب الفرات إلى قرب دلمون. قامت هذه المملكة في الألف الأول قبل الميلاد وكانت تضم كلدانيين وعرباً. وفي بداية القرن السابع قبل الميلاد حاول ملك هذه الأرض أن يتمرد على سيده الملك الأشوري سنحريب ( ٧٠٥- ٦٨١)، ففشل في ذلك التمرد وفر هارباً. إذ أحضر سنحريب فينيقيين إلى نينوى وهناك بنوا له سفناً، قادها في ما بعد ملاحون من صور وصيدا وقبرص. فأرسل الملك الأشوري جيشاً على تلك السفن إلى أرض البحر، لملاقاة جنود ملك أرض البحر، وعندما لحقت بهم هزيمة فر ذلك الملك. الأمر الذي يعني أنه كان يوجد حد أدنى من النشاط البحري للأشوريين في ذلك الوقت [ Dougherty R. P. The Sea land of Ancient Arabia, New Haven 1932, pp. 170-172]. وأورد مستشرق آخر قصة تلك الحملة التي أرسلها سنحريب في أحد النقوش الأشورية، بالشكل الآتي؛ إن تلك الحملة تدل على إن منطقة الخليج الذي سماه " الفارسي" كانت تنقصها الخبرات الخاصة بصناعة السفن أو أن سنحريب ربما توقع

مقاومة بحرية قوية فأراد أن يظهر تفوقه عن طريق بناء أسطول بحري كبير، مع العلم إن ذلك الأسطول بني بخبرات فينيقية[ Daniel David Luckenbill, Ancient Records of Assyria and Babylonia, Chicago 1927, vole 2, pp. 3180 .321 ]. وبعبارة أخرى فإن هاتين الروايتين تلقيان الضوء على أن النشاط الملاحي في الساحل الفارسي كان ضعيفاً إن لم يكن معدوماً بالمرة، فضلاً عن ذلك فإنه لم يوجد نشاط ملاحي في عصر الدولة البابلية الحديثة[ أنظر: جورج فضلو حوراني،١٩٥٨، ٣٩].

في بداية القرن السادس قبل الميلاد وبمرسوم من فرعون مصر نيخو الثاني( ٦١٠- ٥٩٥ ق. م. ) فتحت من جديد الطريق البحرية بين مصر و مناطق حوض المحيط الهندي وذلك عبر البحر الأحمر، وكان الفينيقيون هم الذين كلفوا بتلك المهمة. إلا أنهم لزموا ساحل أفريقيا الشرقي فداروا حول أفريقيا في مدة استمرت ثلاثة أعوام. يشير هيرودوت إلى أنها تمت في عام ٦٠٠ قبل الميلاد تقريباً [ M. , Хрестоматия . Истоия Африки 1979, c.125 : Herodotus, The Persian Wars, 1V, 42, translated by George Rawlinson with an introduction by Francis R. B. Godolphin, Modern Library: 255(New York: Modern Library, .1947, p. 306]. وفي عهده، أيضاً، تمت محاولة شق قناة تربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر عبر النيل، وكانت طول تلك القناة حوالي ٨٤ كم تقريباً. وتشير بعض الدراسات أنه توفى بسبب ذلك العمل حوالي ١٢٠٠٠٠ فرد من الذين عملوا على شق تلك القناة [ История ДРевнего Востока. С. 68 ] . وبالرغم من أن بعض المستشارين عارضوا خطة الفرعون نيخو الثاني في شق تلك القناة –حسبما يرى مؤلفو كتاب؛" لمحات من تاريخ أفريقيا"، إلا أنه تمت بنجاح عملية الشق وإن في غير المكان الذي كان قد حدد من قبل[.Истоия Африки . Хрестоматия , c.125]. لكن تلك القناة تركت فيما بعد دون صيانة أو تنظيف فملأتها الرياح بالرمال، وطمرت نهائياً، ذلك لأنه جرى فيما بعد إعادة شق قناة عرفت باسم قناة سنوسرت.

عندما سيطر الإمبراطور الفارسي دارا الأكبر على مصر( ٥٢١- ٤٨٥ قبل الميلاد)، قدر عالياً قيمة ربط مصر والهند بفارس بحراً وبراً- كما سبق- وفي سبيل ذلك أمر بتنظيم بعض الأعمال البحرية التي رآها ضرورية. فأمر بإعادة حفر قناة سنوسرت ( وهناك من يقول أنه أعاد تنظيف قناة نيخو الثاني، وفي جميع الأحوال فقد استخدم قناة تربط النيل بخليج السويس)، التي تربط النيل بالبحر الأحمر. وأرسل بعثة بحرية لدراسة الطريق البحري الممتد بين مصر والهند. وكان يوجد بعهدة تلك البعثة عدد من السفن، أو ربما أسطول بحري بكامله، حسب تسمية حوراني، وقد ترأس البعثة قائد بحري، يسميه حوراني بـ" سكيلاكس الكر يندي" وأنه من مواليد" كريندا التي تقع على ساحل كاريا وهي من مناطق آسيا الوسطى" ويتفق معه في ذلك مؤلفو كتاب: " لمحات من تاريخ أفريقيا" المذكور سابقاً، بأن سكيلاكس من الكر يندي وخلال ثلاث سنوات قضاها في البحر، انطلق سكيلاك من نهر السند ماراً بالقرب من سواحل إيران فوصل إلى مصر[ حوراني،٤٠ ؛ كذلك:

.Истоия Африки . Хрестоматия , c.125]. على أن معد موسوعة الخليج العربي: محمود شاكر يرى أن سكيلاكس؛ لم يواصل رحلته إلى مصر بل إلى منطقة الخليج العربي[ محمود شاكر، ٤٤]. لقد اعتمد جورج حوراني في رأيه ذاك ومعه أيضاً معدو؛ كتاب" لمحات من تاريخ أفريقيا"، على معلومات استقوها من هيرودوت المؤرخ الإغريقي الكلاسيكي الذي كان قريباً جداً من تلك الأحداث، كونه كتب عن فارس في حينه بما فيه الكفاية. لقد كان دارا الأكبر يطمح في أن يعيد لمصر وساطتها في التجارة بين مناطق شبه القارة الهندية والبحر المتوسط وان يساهم في ذلك الساحل الفارسي غير أن حلمه لم يتحقق[ شهاب، ١٣٣]. فقد دخلت الدولة الفارسية في حروب طاحنة مع الإغريق استهلكت الكثير من إمكاناتها العسكرية والمالية والبشرية، وكذلك بدأت تواجه تمردات في مصر ذاتها. تلك هي المعلومات المتوفرة عن النشاط العربي في البحار المحيطة بالجزيرة العربية وبقية مناطق الشرق القديم، حتى القرن الرابع قبل الميلاد.

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

عندما قرر الاسكندر المقدوني غزو الشرق كانت قد تكونت لديه فكرة متكاملة عن ثروة الشرق الأدنى وشرقي آسيا، ومن ضمن تلك المعلومات أبلغها إليه مستشاروه حول ثروات العرب، ومنهم العرب الجنوبيين من منتجات وغنى أسطوري. فقد كان أولائك القوم( العرب) لا ينتجون البخور بأنواعه والأفاويه ولكنهم يتاجرون بمنتجات شمال شرقي أفريقيا وشبه القارة الهندية من التوابل والقطن والعقيق واللازورد وغيره. ولقد بدا أن حياة الاسكندر المقدوني ونشاطه كانت فاصلة بين عصرين: العصر الكلاسيكي وقد مثلته؛ إمبراطوريات في الشرق ( مصر وبابل وفارس) وفي الغرب وقد مثلته؛ بلاد الإغريق( أثينا واسبرطة)، وعصر الاسكندر وهو الذي خلع عليه الباحثون تسمية العصر الهلينيستي. وبحسب جورج حوراني: " ربما لو كانت امتدت به الحياة قليلاً ( توفى سنة٣٢٣ ق. م.) لكان قد زاد على وحدة الإمبراطورية الفارسية(وحدت شواطئ البحر المتوسط الشرقية وسواحل خليجي المحيط الهندي" المقصود؛ بحر الخليج والبحر الأحمر") السياسي والاقتصادي، استغلال اليونان لمنافع تلك الوحدة في الميدان الاقتصادي، وبددوا بحبهم للاستطلاع الظلام الذي اكتنف الجزيرة العربية زمناً طويلاً " [ حوراني، ٤٢].

بعدما فرغ الاسكندر المقدوني من سيطرته على معظم مناطق الشرق الأدنى ووصوله إلى نهر السند، عاد واستقر في بابل التي اتخذها عاصمة لإمبراطوريته. هناك أعد الاسكندر خطة للسيطرة على طرق الملاحة البحرية حول جزيرة العرب و شمالي المحيط الهندي، لأنه كان يرغب في أن تكون الإسكندرية التي أسسها سنة٣٣٢ قبل الميلاد، ميناء تلتقي فيه تجارة الشرق بتجارة الغرب. وفي بابل عمل الاسكندر على استقدام الفينيقيين للملاحة في بحر الخليج والاستيطان على شواطئه. كما اشتغل خلال السنة الأخيرة من عمره في بناء السفن وصناعتها سفينة سفينة، وقد استفاد الاسكندر من بعض أشجار السرو التي كانت

تنمو بالقرب من بابل وجلب ما لم يتوافر من الخشب من مناطق أخرى. وعمل الاسكندر على تنظيف مجرى نهر الفرات لتحسين الملاحة فيه، فضلاً عن تحسين وضع ميناء بابل ذاتها، لتكون قادرة على استيعاب رسوا السفن التي ستصل إليها[ نفسه، ٤٣].

وكان الاسكندر قبل ذلك قد كلف أحد قادته للقيام برحلة بحرية من الهند حتى الخليج العربي. وكانت مهمة البعثة استكشافية، فاتجهت جنوباً نحو مياه المحيط ومن هناك نحو بحر الخليج، وقد اختلفت الروايات حول عدد سفن تلك البعثة. إذ أن أريان؛ مؤلف كتاب الهند والمكرس في الأساس لرحلة نيارخوس، لا يذكر كم كان عدد السفن، على الرغم من أنه يقول بالحرف؛ " إن هدف القصة في كتابه هذا هو تلخيص الرحلة التي نفذها نيارخ مع الأسطول، من نهر السند عبر البحر الكبير وحتى الخليج الفارسي"، الأمر الذي يوحي من خلال كلمة " الأسطول" أن عدد السفن كان كبيراً. وهو ما يتفق مع رأي الدكتور جواد على. لكننا نلاحظ أريان يسهب في شرح الحوار الذي دار بين الاسكندر وبين نيارخوس حول من هو الشخص الذي يجب أن يكلف بالقيام بتلك المهمة، إلى أن استقر الرأي في الأخير على أن يتولى نيارخوس قيادة هذه البعثة البحرية [ Арриан, Индия, ВДИ, 1940, 2.17- 19 (9)]. بينما يرى حوراني استناداً إلى معلومات استقاها من اريستوبولوس، أن عدد السفن كان ثلاثا فقطً[ جورج حوراني،٤٣]. لكن الدكتور جواد على كتب يقول: إن عدد السفن التي تكونت منها تلك البعثة شكلت أسطولاً ضخماً. ويشير إلى أنه ربما كان أكبر أسطول عرفه بحر الخليج والبحر العربي حتى ذلك العهد. وقد استعان الاسكندر بخبرة الفينيقيين وعلمهم بالبحر، وهم الذين نقلهم إلى هناك للإشراف على بناء سفن الأسطول [ جواد على، ٧، ٢٦٧- ٢٦٨]. وتذهب بعض الأدبيات إلى أن عدد السفن بلغ حينها ٤٧ سفينة، وأن الأسطول الذي قاده نيارخوس قد انطلق" من مصب السند حتى منطقة الخليج العربي"[ محمود شاكر ، ٤٧]. ولا نعرف من أين أتى بهذه المعلومة؟ وفي كل الأحوال فإننا نتفق مع ما كتبه أريان وكذلك جواد على من أن عدد السفن كان كبيراً.

على كل حال فقد ترأس تلك البعثة القائد البحري نيارخوس ( Nearchus)، ورافقه فيها زميله المؤرخ أنيسكريت( Onisickrit)، فضلاً عن ملاحين من الفينيقيين ومن غير هم، الذين خبروا البحر جيداً. يروي أريان، أنه قبل انطلاق البعثة، قدم نيارخوس ضحية لكبير آلهة الإغريق؛ " زيوس - المنقذ"، وكذلك أقام مع زملاءه في الرحلة حفلة وداع [Арриан, Индия, ВДИ, 1940, 2, 20 ]، وهو ما يعني أنهم كانوا خائفين من البحر. ولكن نيارخوس وزملاءه وافقوا على تنفيذ ما كلفهم به قائدهم الاسكندر والتضحية؛ في سبيل الوطن والإمبراطور. انطلقت البعثة من مكان ما على نهر السند( ربما عند مصب النهر) وباتجاه مجراه جنوباً حتى مياه المحيط لتنجز مهمة عبور مضيق هرمز ( كان يسمى حينها رأس مسندم)، والدوران حول سواحل الجزيرة العربية الشرقية بغرض استكشافها. ويشير أريان إلى أن أفراد هذه البعثة لاحظوا لساناً من السلسلة الجبلية الممتدة حتى البحر، وهي تتصل بالجزيرة العربية، وتسمى" ميكيت- Maketa "[ Арриан, Индия, ВДИ, 1940, 2. 19- 32(6-7).

كما أرسل الاسكندر من قبل بعثة بحرية من ميناء جرينبول في مصر إلى البحر الأحمر للدوران حول الجزيرة العربية من الغرب والوصول إلى باب المندب[. ,Арриан .Индия, ВДИ, 1940, 2, 43(7)]. كما أرسل كذلك من أسفل الفرات عدة بعثات بحرية من المفروض أن تصل إلى مصر، ولكن وصلت سفن إحدى تلك البعثات حتى البحرين فقط (ديلمون) حيث شاهد ملاحوها مصائد اللؤلؤ[ см. Арриан , Поход Александра. 1962, У11, 20,( 6-10) ؛ كذلك: حوراني، ٤٣]. أي أنها لم تحقق أهدافها في الدوران حول السواحل العربية الجنوبية والشرقية كاملة. إلا أن معد موسوعة الخليج العربي يقول؛ إن القائد نيارخوس قد دار حول مضيق هرمز وفي طريقه إلى رأس الخليج الشمالي مرت البعثة البحرية على " ساحل كرمان عند كاتايا( ربما قيس) التي قال أنها جزيرة صحراوية عند الإله هرميس والآلهة أفروديت وزيارتهم لجزيرة صغيرة قال إنها مشهورة بصيد اللؤلؤ ..." [ محمود شاكر، ٤٨]. على الرغم من أن مرافقي نيارخوس نفسه أشاروا إلى أن معرفة اللؤلؤ تم من قبل أعضاء بعثة أخرى كانت انطلقت من أسفل الفرات. بعبارة أخرى لم تصل بعثة نيارخوس إلى الطرف الشمالي لبحر الخليج العربي[ أنظر أريان آنفاً]. إلا أن وفاة الاسكندر وهو في سن الشباب، قد وضع حداً لمشروعه الطموح في السيطرة ليس على أراضي الإمبراطورية الفارسية فقط ولكن على طرق الملاحة البحرية في الشرق. وبعبارة أخرى حاول اليونانيون وغيرهم انتزاع تجارة المحيط الهندي من أيدي العرب ولكن محاولاتهم تلك باءت بالفشل.على أن العالم القديم كان قد حصل بفضل تلك البعثات على معلومات موثوق بها عن الإبحار حول شواطئ الجزيرة العربية، وبالذات من نهر السند وحتى مضيق هرمز [ ,Арриан, Индия, ВДИ, 1940, 2. 21- 32]. وكانت الخطوات التالية نحو تحقيق ذلك الهدف- من نصيب الأسرة البطلمية التي حكمت مصر بعد وفات الاسكندر المقدوني[ : см. Об этом подробно ; Хвостов М. М. История восточной торгоили грико-римского Египта, Казань 1907.]. وهو ما قامت به تلك الأسرة من ناحية الجناح الغربي للجزيرة العربية، أما من الناحية الشرقية للجزيرة فقد برزت بعض مدن القوافل على طول الساحل الشرقي للجزيرة العربية. وعند ملتقى الألفين الأول قبل الميلاد والأول الميلادي انتقل ذلك الدور إلى أعالي الفرات ( كما سنرى لاحقاً).

منطقة الخليج العربي في عهد خلفاء الاسكندر المقدوني

سبقت الإشارة إلى أن الإمبراطورية الفارسية و من بعدها الاسكندر قد وحدا" شواطئ البحر المتوسط وسواحل خليجي المحيط الهندي"، إلا أن وفات الاسكندر ساعد وإن بصورة غير مباشرة على فصل سواحل خليجي المحيط الهندي( البحر الاريتري وبحر الخليج العربي)، عندما أصبحت بلاد الشام تحت سيطرة السلوقيين ومصر تحت سيطرة البطالمة. و كان لزيادة الطلب على سلعة البخور والأفاويه في مناطق حوض البحر المتوسط وبلاد ما بين النهرين أن استدعى زيادة المحصول السنوي وكذلك زيادة عدد مرات جمعه[ Pliny

.X11, 58]. في هذه الأثناء اشتد التنافس بين سبأ وقتبان على السيطرة ليس على مناطق إنتاج البخور فقط، بل وعلى طرق تسويقه. ولذلك حاولت مملكة حضرموت، التي كانت تصرف منتجاتها عبر قتبان ومملكة سبأ أن تجد لها منفذاً نحو الساحل الشرقي للجزيرة العربية لتصريف منتجاتها بعيداً عن وصاية السبأيين. وبحسب اندروسثين( Андросфену ) أحد مرافقي نيارخوس القائد المقدوني، فقد كان الجرهائيون هم الذين يتاجرون بالبخور الحضرمي. وكان يتم نقله براً من منطقة إنتاجه( في ظفار سأكلن)، الواقعة شرقي المملكة الحضرمية.

كانت جرهاء في الأصل مدينة عربية كلدانية، ثم انضم إليها مهاجرون آخرون من مناطق مختلفة من الخليج والبر الداخلي للجزيرة العربية. وهي تقع على ساحل الإحساء بجانب ميناء العقير الحالي. يشير بعض الباحثين أن الجر هائيين كانوا خلفاء الدلمونيين[المملكة العربية السعودية، ٥، ٢٠٠٢، ٨٠- ٨١]. " ففي منتصف الألف الأول قبل الميلاد ورث الدلمونيين أقوام جدد عرفوا بالجرهيين، وهم " أقوام عرب كلدانيون أقاموا مع بعض إمارة عرفت في الأدبيات التاريخية بمملكة جرهاء وكانت جرهاء المدينة عاصمة دولتهم. ومن ثم "حكم الجرهائيون كامل المنطقة الشرقية منذ عام ٥٠٠- ٢٥٠ قبل الميلاد"[ نفسه]. على الرغم من أن جواد على كان قد أشار إلى أنه عثر على نص أرخ في السنة السابعة من سني فيلبس( فيلفوس) وتقابل هذه سنة٣١٧ قبل الميلاد. وهو نص بابلي ورد فيه اسم أرض دعيت ( برديسو) وتقابل هذه الكلمة كلمة بلداش بالعبرانية وفردوس بالعربية، وتقع في القسم الشرقي من جزيرة العرب، بين مجان وبيت نبسانو التي هي جزيرة دلمون . وقد حملت هذه التسمية بعض العلماء على التفكير في أن ما ورد عن جنة عدن في التوراة، إنما مرده إلى هذه المنطقة التي تقع في القسم الشرقي من جزيرة العرب وعلى سواحل الخليج العربي[ جواد على ، المفصل، ج١، ٥٦٢- ٥٦٣]. إن ما جاء في هذه الفقرة يتفق إلى حد كبير مع ما جاء في الأسطورة السومرية، التي ذكرت في مكان سابق هنا، لكن أن تفهم كون تاريخ ذلك النص يطابق٣١٧ قبل الميلاد، فيه نظر، ويحتاج إلى دراسة وتحر أكثر.

وعلى كل حال فقد كانت جرهاء ملتقى القوافل التجارية الدولية القادمة من الهند وأفريقيا وباتلا( حيدر أباد) وبلاد العرب الجنوبية وهو الطريق الذي يربطها شمالاً بالفرات وسلوقية على دجلة وتالياً بسورية[ محمود شاكر، ٤٩] (خارطة رقم ٢). ويبدو أن دور جرهاء عند منتصف القرن الثالث قبل الميلاد بدأ يتلاشى لتحل محلها مدن قوافل أخرى مثل؛ ثاج ومليحة، وهي مدن ظهرت على الطريق الذي كان " يربط العراق بجنوبي جزيرة العرب". وفي مليحة تم العثور على كتابات قبورية بالخط العربي الجنوبي نشرها المستشرق الفرنسي روبان في مجلة ريدان العدد السادس الصادر سنة١٩٩٤. وبعبارة أخرى لم يواصل خلفاء الاسكندر المقدوني ، من الأسرة السلوقية، نشاطاً ملحوظاً في منطقة الخليج العربي. إلا أن القرن الثالث قبل الميلاد كان بالنسبة للجر هائيين أكثر نشاطاً في هذه المنطقة. إذ تولوا

مسؤولية إيصال البخور عبر بحر الخليج إلى جنوب بلاد ما بين النهرين و ربما بعضاً منه عبر البر كذلك.

شهد الساحل الشرقي للجزيرة العربية خلال القرن الثالث قبل الميلاد حركة تجارية نشطة برية وبحرية. فقد ظهرت مدن وبنيت موانئ، على طول الطريق التجاري الدولي( البري والبحري). فقامت" مدينة هجر والمشقر ومدينة جواثي، العقير ، تاروت الحظ وثاج( وهي التي ذكرت في نقش النمارة لامرئ القيس في بداية القرن الرابع الميلادي)، ومدن أخرى كثيرة كانت على علاقة بالتجارة العربية الجنوبية وآشور ومصر وبلاد اليونان[ المملكة العربية السعودية، آثار المنطقة الشرقية، ٥، ٨١]. ولأن الأسرة السلوقية الحاكمة في سورية لم تهتم بالتجارة البحرية من خلال الخط البحري الذي وضع أسس معالمه نيارخوس، بل كانت تجارتها مع الهند على- ما يبدو – تتم عن طريق البر، عبر الهضبة الإيرانية. وهنا يشير جورج حوراني فيما يخص تجارة الفيلة في حوض البحر المتوسط ؛ " إلى أن الفيلة على الأقل كان يؤتى بها عبر البر الإيراني"، على أنه لا يستبعد مرور بعض التجارة عن طريق البحر[ حوراني، ٤٥]. وعندما أنشئت مدن القوافل في منطقة الهلال الخصيب، مثل تدمر والحضر ومدن أخرى على طريق القوافل مثل ؛ ثاج ومليحة وغيرها، وبتشجيع من روما، يبدو أن تلك المدن قد تمكنت من أن تخطف الدور التجاري الجر هائي. وبذلك توارت هذه المدينة، أو في الأقل لم نلمس دورها التجاري من خلال الأدبيات التاريخية اللاحقة بصورة واضحة.

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

سبق الحديث عن أن الاسكندر المقدوني كان قد أرسل من مصر بعثة بحرية للطواف حول الجزيرة العربية، ويبدو أنها وصلت إلى مضيق باب المندب. لكن وفاته أرجأت خطته في أن يكون للإسكندرية دوراً هاماً في الاقتصاد العالمي بين مناطق حوض المحيط الهندي وجنوب غربي آسيا ومناطق حوض البحر المتوسط. و خلال القرن الثالث قبل الميلاد واصل البطالمة ما كان قد بدأه الاسكندر، فتواصلت الرحلات البحرية، ابتداءً من رحلة أريستون( Ariston) الذي تتبع بدقة حركة الملاحة في البحر الأحمر حتى عدن[ См. Диодор сицилийский, историческая Библиотека, 111, 42-48, 4 особенно 42, 1-2.]. وفي نهاية القرن الثاني قبل الميلاد( في حوالي ١١٦/ ١١٥) تمكن أحد البحارة الإغريق، وكان يدعى إيودوكس الكيزيكي من الحصول على معلومات عن نظام الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، من أحد الهنود الذين تحطمت سفينتهم في مكان ما من خليج عدن( أي الرياح التجارية)، التي تهب في المحيط الهندي. وقام برحلة إلى الهند والعودة في عرض البحر، أي أنه لم يلزم السواحل[ عن هذه الرحلة أنظر: Страбон, 11, 111, 4.].

**وبعد عودته، كلف القبطان هيبا لوس باختبار تلك المعلومات التي أوصلها إيودوكس لبطليموس مصر ومن سبقوه، والإبحار في وسط المحيط والعودة. وبالفعل تم له ما أراد. وتمكن من تلخيص أكثر الخطوط الملاحية اقتصاداً في وقته، إلى درجة أن الرياح الموسمية التي كانت تهب على شمال غربي المحيط الهندي سميت فيما بعد باسم هيبا لوس ذاته[ أنظر: كتاب الطواف حول البحر الاريتري الفقرة٥٧ منه، وكذلك: .Плиний У1, 101 ].**

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

**الخلاصة**

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

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

**ثانياً- عرف العرب في هذه المنطقة من العالم صناعة السفن التجارية والقوارب البحرية منذ القدم، فقد بدأوا حياتهم بالمطيل والأطواف والأرماث وزوارق من الجلد، لكنهم انتقلوا فيما بعد إلى بناء القوارب من الخشب والجرع ومن النخيل أيضاً. وكانوا يطلون القوارب والسفن بالقار لمنع تسرب المياه إلى داخل السفينة أو القارب. بل وأطلقوا تسميات مختلفة على تلك السفن والقوارب، مثل البطيل وال" هوايرية" والبقلة والزعيمة والسنبك إلخ. وكان يتم جلب الأخشاب إما من الأحراج التي كانت تنمو في جنوبي بلاد العرب أو من مناطق الهند. أما الجرع فقد كان ينمو بكميات وفيرة حول السواحل العربية. في البداية استخدموا الحبال المصنعة من ليف النخيل في شد جذوع الرمث بعضها إلى بعض و كذلك، في خياطة جوانب القارب والأضلاع التي تسند قاع القارب، وعند ظهور المسامير الحديدية التي قامت مقام الحبال في شد ألواح الخشب بعضه ببعض. وكان يصل طول القارب في منطقة الخليج العربي إلى حوالي عشرة أقدام أو أكثر، ويركبون عليها شخصين في الغالب، وكانت تصنع من سعف النخيل.**

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

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

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

**٣- منذ القرن الثامن قبل الميلاد سيطر ملوك آشور على حوض الفرات وشمالي بحر الخليج العربي ومن أولائك الملوك سنحريب. ومع نهاية القرن السادس قبل الميلاد حاول ملوك فارس( بدءاً من دارا الأكبر) أن يسيطروا على خطوط الملاحة البحرية في شمال غربي المحيط الهندي والخليج العربي والبحر الأحمر. ولهذا الغرض أرسل دارا الأول؛ أحد البحارة لاكتشاف هذه المنطقة من مصب نهر السند وحتى مصر. وكذلك عمل على شق قناة تربط البر المصري مع مياه البحر الأحمر، عندما استولى على مصر في تلك الفترة.**

**٤- شكلت سيطرت الاسكندر المقدوني على بلدان الشرق القديم، في النصف الثاني من القرن الرابع قبل الميلاد، بداية عصر جديد في حركة الملاحة البحرية والتجارة الدولية أيضاً. أي أنه ابتداءً من بعثة نيارخوس التي انطلقت من مصب نهر السند مروراً برحلات أريستون واكتشافات ايدوكسوس الكيزيكي لنظام الرياح الموسمية الجنوبية الغربية( ما بين ٣٢٣وحتى ١١٥ قبل الميلاد)، حصل العالم على معلومات مؤكدة حول خطوط الملاحة البحرية التي أكدها القبطان هيبا لوس في رحلته التي انطلق فيها من مصر وحتى الهند والعودة، شاقاً طريقه في عرض البحر وليس قرب السواحل. وبذلك أصبحت التجارة الدولية تنقل عبر البحار في سفن تشق عباب البحر من منتصف القرن الأول قبل الميلاد. وباختصار فقد كانت للجزيرة العربية في ذلك الوقت أهمية كبيرة، ليس فقط في تأمين طرق التجارة الدولية بين مختلف مناطق العالم القديم، بل وكانت تنتج أهم السلع المرغوبة في ذلك الوقت( البخور واللؤلؤ و النحاس والمعادن المختلفة).**

**المصادر والمراجع المستخدمة في الكتاب:**

**أولاً- المصادر والمراجع العربية والمعربة :**


**١- القرآن الكريم.**
**٢- أبي الحسن محمد بن احمد بن جبير، رسالة اعتبار الناسك في ذكر الآثار الكريمة والمناسك المعروفة بـ: رحلة ابن جبير، ط٢ ، مكتبة دار الهلال/ بيروت١٩٨٦.**
**٣- احمد أرحيم هبو، تاريخ الشرق القديم(٣) مصر، دار الحكمة اليمانية- صنعاء١٩٩٥.**
**٤- الكسندر نيميروفسكي، حكايا العالم القديم، تعريب: فراس جلاحج، دار كنعان- دمشق٢٠٠٦.**
**٥- المملكة العربية السعودية- وزارة المعارف/ وكالة الآثار والمتاحف، آثار المنطقة الشرقية،ج٥، الرياض٢٠٠٣.**
**٦- جاكلين بيرين، اكتشاف جزيرة العرب، تعريب: قدري قلعجي، بيروت بدون تاريخ.**
**٧- جواد على، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج١،منشورات الشريف الرضي، بغداد دون تاريخ.**
**٨- جواد على، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٧، منشورات الشريف الرضي، بغداد، دون تاريخ.**
**٩- جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، تعريب: السيد يعقوب بكر، القاهرة ١٩٥٨.**
**١٠-جيمس هنري برستد، انتصار الحضارة" تاريخ الشرق القديم"، ترجمة: احمد فخري، مكتبة الأنجلو المصرية / ط١، ١٩٥٥.**
**١١-حسن صالح شهاب، ألأضواء على تاريخ اليمن البحري، بيروت ١٩٧٧.**
**١٢-رحلة نيبور١٧٦١، ترجمة وتقديم: جلال بن خالد الهارون الأنصاري، منتدى التاريخ/ شبكة الطواش/**
**يناير٢٠٠٦.**
**١٣-رضا جواد الهاشمي، مدخل لدراسة أثار الخليج العربي والجزيرة العربية، بغداد١٩٨١.**
**١٤-شارل عيساوي، تأملات في التاريخ العربي، مركز دراسات الوحدة العربية- بيروت١٩٩١.**
**١٥-صبحي أنور رشيد، العلاقات بين وادي الرافدين وتيما- دراسات في تاريخ الجزيرة العربية، ك٢، الجزيرة العربية قبل الإسلام، الرياض١٩٨٤.**
**١٦-عبد العزيز صالح، تاريخ شبه الجزيرة العربية في عصورها القديمة، القاهرة، ١٩٨٨.**
**١٧-علاء الدين عبد المحسن شاهين، الخليج العربي: الموقع والأهمية- خلال عصر البرونز" ١٤٥٠-**
**١٠٠٠ ق. م. " في مجلة؛ المؤرخ العربي العدد الصادر في القاهرة سنة١٩٩٩.**
**١٨-مجلة الكويت، العدد رقم٢٨٤الصادر في يونيو٢٠٠٧.**
**١٩-محمد حرب فرزات وعيد مرعي، دول وحضارات في الشرق العربي القديم سومر وأكاد وبابل وآشور وأمور وآرام، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر- دمشق١٩٩٠.**
**٢٠-محمد السيد غلاب، التجارة في عصر ما قبل الإسلام، دراسات تاريخ الجزيرة العربية،ك٢، الجزيرة العربية قبل الإسلام، الرياض١٩٨٤.**
**٢١-مايكل توبلن، الجوبة- مشروع وادي الجوبة الآثاري- في الجمهورية العربية اليمنية، لعام١٩٨٢؛ ترجمة زاهي حواس ومراجعة جاب الله على جاب الله، ج١، المؤسسة الأمريكية للأبحاث الشرقية، وجامعة هارفارد ومتحف جامعة بنسلفانيا- واشنطن١٩٨٤، ١٩٨٥. فيما يخص استئناس الجمل لم نلمس رأي واضح لدى البعثة**

الأمريكية، متى حدث على وجه التقريب، لكننا نلمس ذلك من خلال تأكيد البعثة على أن النصف الثاني من الألف الثاني قبل الميلاد شهد ميلاد الحضارة اليمنية القديمة(ص.٨٣). فضلاً عن ذلك كان وادي الجوبة منطقة عبور القوافل التجارية منذ ذلك الحين. وهذا ما أكده الباحث اليمني الدكتور عبد عثمان( في الصفحات ١٦-٢٠) من المقدمة التي تتصد نتائج أعمال هذه البعثة.

٢٢-محمد بن محمد عبد الرزاق الحسيني أبو الفيض الملقب بمرتضى الزبيدي تاج العروس،تحقيق: الترزي، إصدار دار إحياء التراث- بيروت( مصدر الكتاب: موقع الوراق- في الشبكة الدولية).

٢٣-مهيوب غالب احمد، التفاعل الحضاري في جنوب غرب آسيا في الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد، مجلة الرافد الإماراتية العدد ٧٨، الصادرة في الشارقة في فبراير٢٠٠٤.

٢٤-مهيوب غالب احمد ، مدخل إلى دراسة التاريخ السياسي والحضاري لجنوب شبه الجزيرة العربية" اليمن القديم" ك١، التاريخ السياسي، صنعاء٢٠٠٣.

٢٥-نيقولا زيادة، دليل البحر الاريتري وتجارة الجزيرة العربية البحرية، في؛ كتاب: دراسات تاريخ الجزيرة العربية، ك٢، جامعة الملك سعود-ط١، الرياض١٩٨٤.

٢٦-نزيه مؤيد العظم، رحلة في بلاد العرب السعيدة، سبأ ومارب، ط٢/ ج١-٢، مؤسسة فادي برس- لندن١٩٨٥.

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

١- Dickson, H. R. P. , The Arab of the Desert, London, 1951, p. 480.

٢- Daniel David Luckenbill, Ancient Records of Assyria and Babylonia, Chicago 1927, vole 2.

٣- Dougherty R. P. The Sea land of Ancient Arabia, New Haven 1932.

٤- Edward Morgan Forster , Alexandria : A History and a Guide, A Doubleday Anchor Original : A 231 , 3.

٥- Gordon Childe, What Happened in History, A Pelican Book ( Harmondsworth, Eng. : penguin Books , 1942).

٦- Herodotus, The Persian Wars, 1V, 42, translated by George Rawlinson with an introduction by Francis R. B. Godolphin, Modern Library: 255(New York: Modern Library, 1947.

٧- Christian Julian Robin , A. Deux briques inscrites provenant de Mulayha, Raydan, vol. 6, 1994.

٨- R. Ghirshman, Iran (London: .. , 1954) , pp. 181-188.

٩- McGrail, S. Building and Trials of a Riplica of an Ancient Boat: Gokstad Faring, World Archaeology 16, 1985, pp. 289-303. في كتاب؛ البحر والتاريخ، عن سلسلة عالم المعرف/ مطابع الساسة- الكويت، الصادر في أبريل٢٠٠٥

١٠- Mikhail Ivanovich Rostovtŝev, The Social and Economic History of Hellenistic World, 3 vols Oxford: Clarendon Press, (1941) , vol. 1.

١١- National Geographic Magazine, April 1965, Washington,

١٢- Pliny, Natural History ; Loeb Classical Library, London, 1967, BK. X11, 41- 100.

١٣- Praeger History of Civilization(New York: Praeger, 1968).

١٤- Sabatino Moscati, The World of Phoenicians, translated from the Italian by Alastair Hamilton,

١٥- W. F. Leemans, Trade in the Old Babylonian period, p. 31, Leiden, 1960

١٦- Арриан, Индия, ВДИ, 1940, 2.؛ قمنا بالترجمة المباشرة للنصوص من اللغة الروسية إلى العربية المستخدمة في الكتاب.

١٧- Арриан , Поход Александра. 1962, У11, 20.

١٨- ДЖ. БиББи, В поисках Дильмуна. М., 1984, с. 61 слл; 194 слл; 325.

١٩- Бонгард-Левин Г. М. , Ильин Г. Ф. Древняя Индия. М. , 1969, с. 103.

٢٠- Г. М. Бонгард- Левин, Древняя Индия.

٢١- Диодор сицилийский, историческая Библиотека, 111,1.

٢٢- Гордон Чайлд, Древний Восток в свете новых раскопок, М. ,1956.

٢٣- Гуляев В. И. Послесловие к кн. ДЖ. Бибби В поисках Дильмуна, с. 361-363.

٢٤- История ДРевнего Востока. Под редакцией В. И. Кузищина, Москва 1988.

٢٥- . Истоия Африки . Хрестоматия , М. 1979.

٢٦- Кобищанов Ю. М ., На заре цивилизации. Африка в древнейшем мире. М., 1980

٢٧- А. Лео Оппенхейм, Древняя Месопатамия, Портрет погибшей цивилизации, М. ,1980, Указатель, под словом "Магон" и "Мелукка".

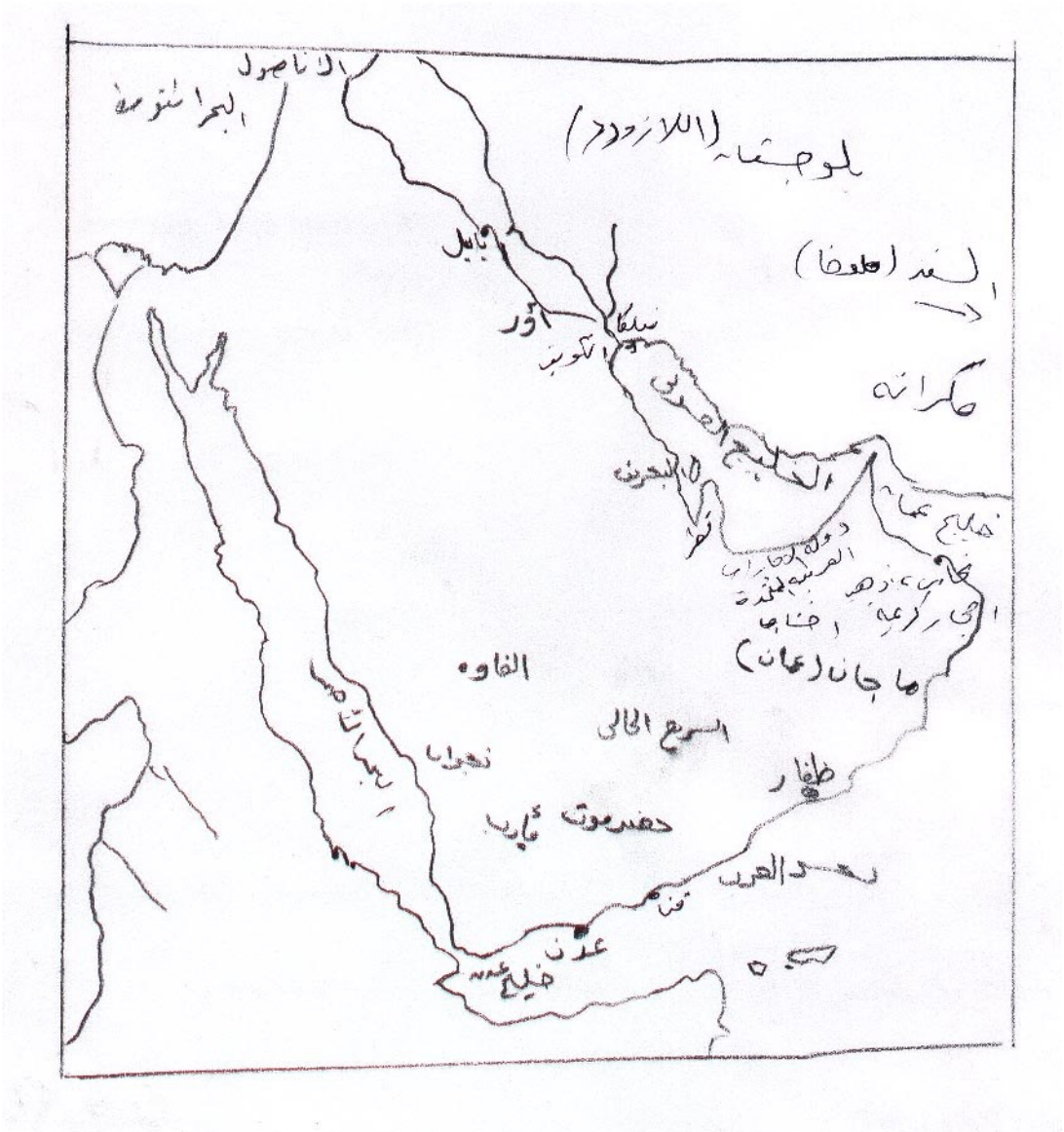
٢٨- Хвостов М. М. История восточной торгоили грико-римского Египта, Казань 1907.

٢٩- Псевдоарриан, Плавания Вокруг Еритрийского Морья, ВДИ, 1940, 2, с. 264-281.

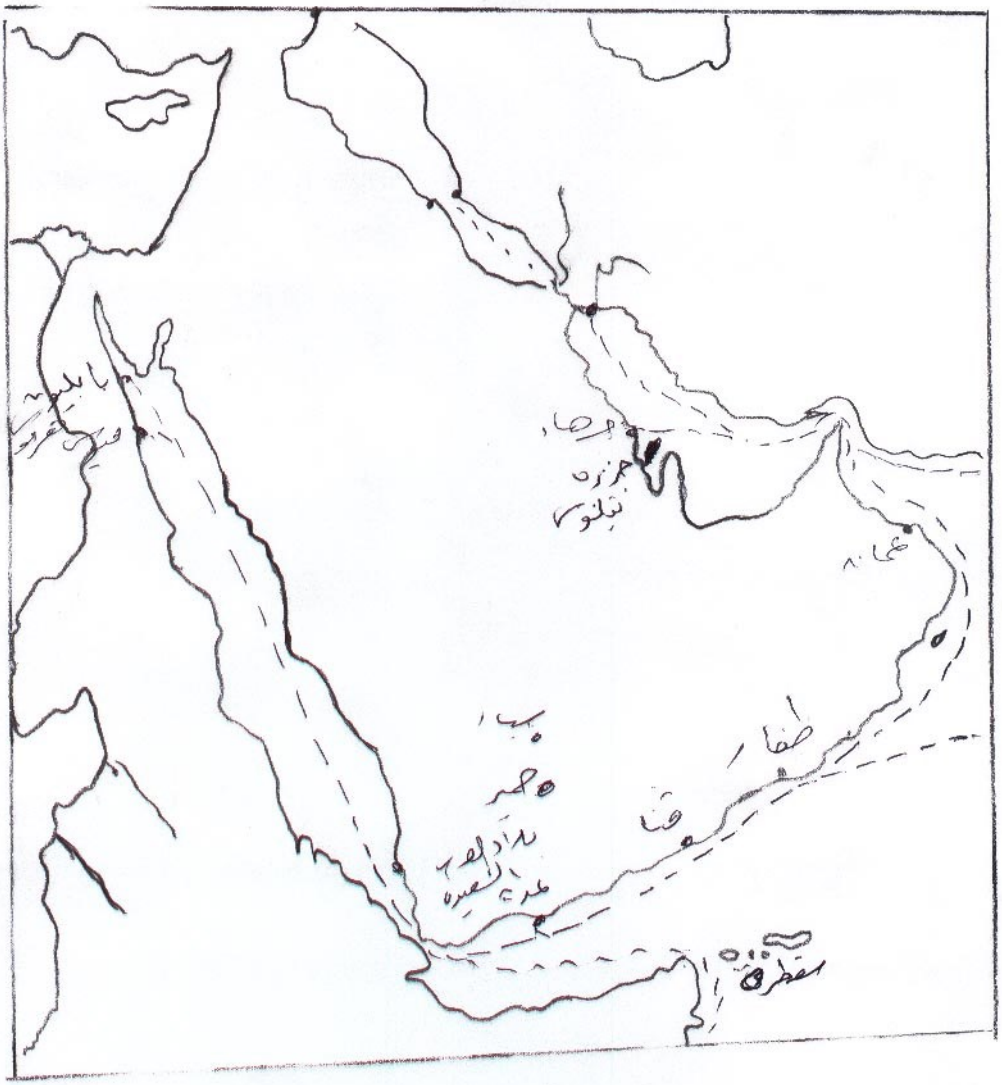
٣٠- Щетенко А. Я. К вопросу об абсолютной хронологии хараппской культуры.-" Археология Старого и Нового света" , М, , 1966.

٣١- Шифман И. Ш. Из истории стран Красноморского бассейна / по материалам библейской традиции/ ,- " Мероэ" , вып. 3, М. , 1985, с. 253-256..

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



**خريطة رقم ( 2 )**
**خطوط الملاحة البحرية في شمال غربي المحيط الهندي والبحر الأحمر والخليج العربي في النصف الثاني من الألف الأول قبل الميلاد.**




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