

Sultan Qaboos University
Journal of Arts & Social Sciences



جامعة السلطان قابوس
مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية

بزوغ وأفول الملاحه والمراكز الملاحية عند العرب قبل الإسلام

أسمهان سعيد الجرو

أستاذ مشارك
قسم التاريخ
كلية الآداب والعلوم الاجتماعية
جامعة السلطان قابوس
asmahan@squ.edu.om

تاريخ الاستلام: ٢٠١٦/٠٧/١٨
تاريخ القبول للنشر: ٢٠١٧/٠١/٢١

بزوغ وأفول الملاحة والمراكز الملاحية عند العرب قبل الإسلام

أسمهان سعيد الجرو

الملخص:

منذ عصور ما قبل التاريخ ارتبط العرب بالبحر حيث استجابوا لمقتضيات جغرافية بلادهم، التي تميزت بمقومات جغرافية كان لها الفضل الكبير في نمو وتطور مراكزها الحضارية وحركتها الملاحية، فشبّه جزيرة العرب تحتل موقعاً جغرافياً متميزاً في قلب العالم القديم، وتحيط بها المسطحات المائية من ثلاث جهات بخط ساحلي بالغ الطول، يدور من خليج السويس غرباً إلى رأس الخليج العربي شرقاً. منذ الألف الثالث ق.م برز في بلاد العرب عدد من المراكز الحضارية كحضارة بلاد الرافدين وماجان (عمان القديمة)، ودلون (البحرين)، ومصر الفرعونية، والفينيقيين والأنباط، والعرب الجنوبيين (اليمن القديم)، وقد بلغت هذه المراكز مستوى عالياً من التطور والازدهار. وفتحت الخبرة العالية التي اكتسبها العرب بشؤون الملاحة الباب أمامهم واسعاً للسيادة على التجارة الشرقية والوصول إلى مصادرها في الشرق، بفضل معرفتهم بأسرار الرياح الموسمية، ومعرفتهم الجغرافية والفلكية، ومنذ القرن الرابع الميلادي فقدت الملاحة العربية مكانتها بسبب الضعف والتمزق الداخلي وأطماع الدول العظمى التي ما فتئت تسعى للهيمنة على تجارة الشرق ومناقصها البرية والبحرية. كل تلك الأسباب أدت إلى انهيار الملاحة العربية فارتبكت تجارتهم وفقدت تجارة اللبان وغيرها من السلع رواجها، بخاصة بعد زوال الوثنية من الشرق الأوسط وأوروبا، ومع بزوغ الإسلام استعادت الأمة العربية مجدها البحري من جديد.

الكلمات المفتاحية: الملاحة العربية القديمة، ماجان، بلاد الرافدين، مصر الفرعونية، العربية الجنوبية، المحيط الهندي.

Rise and fall of Maritime Hubs in Pre-Islamic Arabia

Asmahan Al Garoo

Abstract:

Since prehistoric times, the geography of the Arabian Peninsula had a great impact on the growth and development of centers of civilization and maritime hubs. Indeed, starting from the third millennium BC, a number of urban centers of civilization have emerged in the Arab region such as Mesopotamia, Magān (old name of Oman), Dilmun (Bahrain), Pharaonic Egypt, Phoenicia, the Nabataeans, and the ancient South Arabia (Yemen) where such centers reached a high level of development and growth. Arab trade reached a peak in the 1st millennium BC due to the commerce of frankincense and myrrh. The Arabs, who had mastered sea navigation through geographical and astronomical knowledge and had a great experience of maritime routes as well as the secrets of the monsoon and boat industry, dominated the vast eastern trade. During the fourth century AD, the world began to see signs of serious conflicts with religious dimensions and huge political and economic consequences. Furthermore, the lucrative Arab trade of incense lost its importance because of the demise of paganism in the Middle East and Europe. With the emergence of Islam, the Arabs regained their lost maritime domination in the Indian Ocean.

Keywords: Ancient Arab maritime, Magān, Mesopotamia, Pharaonic Egypt, South Arabia, Indian Ocean.

خريطة (١) صورة فضائية لشبه الجزيرة العربية (بلاد العرب)



أ- بلاد الرافدين وماجان (عُمان التاريخية) ودلون:
تُعد حضارة بلاد الرافدين في العراق من الحضارات الإنسانية المبكرة التي خلفت تراثاً عريقاً، ويعد السومريون من أقدم الشعوب التي استطاعت وضع لبنات الحضارة الأولى في القسم الجنوبي من العراق القديم، وكشفت النصوص السومرية عن جوانب من منجزات السومريين الحضارية، كاختراع الكتابة والنقش في العمارة وصناعة الفخار وغيرها من المظاهر الحضارية الأخرى، منذ الألف الثالث قبل الميلاد، وقد اتجهت أنظار ملوك (سومر وأكاد) صوب الخليج وأطلقوا عليه عدداً من الأسماء: (البحر الأدنى)، و(بحر الشمس المشرقة)، و(مكان العبور)، و(بحر ماجان) (بوتس، ٢٠٠٣: ٢٥٣)، وتحدثت الكتابات السومرية والأكدية عن المحاولات الحثيثة لهؤلاء الملوك، للهيمنة على ذلك الشريان المائي الذي يربط بين أعظم الكيانات الحضارية السائدة في العالم القديم وعلى مراكزه الحضارية.

أما ماجان فهو أقدم اسم عرفت به عُمان التاريخية (سلطنة عمان ودولة الإمارات العربية المتحدة) في عصورها القديمة جاء ذكره في عدد من الوثائق الملكية لملوك بلاد الرافدين، وأول إشارة لهذا الاسم جاءت في وثيقة للملك الأكادي (شاروكين) المعروف باسم (سرجون الأكادي) (٢٣١٦-٢٣١٦ ق.م) حيث ذكر: "أنه جعل سفن دلمون (Dilmun) (البحرين)، وماجان (Māgān)، وملوفا (Meluḫa) بلاد السند (حضارة هاربا Harappa) ترسو في ميناء أكاد" (بوتس، ٢٠٠٣: ١٨٣، ٣٤٧).

أثبتت المعطيات الأثرية المكتشفة في موقعي (رأس الجنز) في سلطنة عُمان، وجزيرة (أم النار) بدولة الإمارات العربية المتحدة، أن سفن ماجان التي تردد ذكرها في الكتابات المسمارية كانت مصنوعة من القصب (البوص) أو (الخيزران)، فعند الملاحه بها في الخليج العربي يفضل البحارة البقاء بالقرب من الساحل والتنقل من جزيرة إلى أخرى؛ بيد أن مساراتها تغيب بها عن رؤية البر أحياناً بسبب العواصف والرياح السائدة والتيارات، مما يجعل الدرارية بأصول وقواعد الإبحار أمراً لازماً، أما الرحلة من موانئ (ماجان) الواقعة على البحر العربي، إلى شبه الجزيرة الهندية، فمن اليسير

المقدمة

ارتبط العرب في تاريخهم القديم بالبحر والاستفادة منه، فقد حظيت شبه الجزيرة العربية بمقومات جغرافية كان لها فضل كبير في نمو وتطور مراكزها الحضارية وحركتها الملاحية منذ فجر التاريخ، فهي تحتل موقعاً جغرافياً متميزاً في قلب العالم القديم، فموقعها الجغرافي جنوب غرب قارة آسيا، والفلكي بين خطي عرض ١٢، ٣٢ درجة شمالاً، وخطي الطول ٣٧ إلى ٦٠ شرقاً، كان له بالغ الأثر في خصائصها المناخية، تحيط بها المياه من ثلاث جهات بدءاً من شبه جزيرة سيناء وخليج العقبة K وعلى طول امتداد البحر الأحمر الذي يشكل حدودها المائية من الشمال الغربي، إلى أن يتلاقى مع بحر العرب من الجنوب في مضيق باب المندب الاستراتيجي، ومن الجنوب الشرقي يحيط بها بحر عُمان والخليج العربي، وتمتد حدودها في الشمال الغربي متلاشية في بلاد الرافدين والأراضي المتاخمة للساحل الشرقي للبحر المتوسط. هذا الإطار الجغرافي الواسع أطلقت عليه المصادر الغربية مصطلح (الشرق الأدنى القديم). وثمة ميزة أخرى امتازت بها بلاد العرب، وهي مجاورتها لأخصب بقاع العالم القديم من حيث الثراء الطبيعي والتنوع الإنتاجي، كالهند وجنوب شرق آسيا شرقاً وإفريقيا غرباً، تلك العوامل مجتمعة جعلت من سكان سواحلها مشاركة في الملاحه البحرية منذ عصور ما قبل التاريخ؛ وقد كان لخبرتهم الملاحية ومعرفتهم بعلم الأنواء، وصناعتهم للسفن، أثر بالغ الأهمية في الملاحه العالمية في العصور اللاحقة، في هذه البقعة الفريدة من العالم بزغت أولى الحضارات البشرية، وبها نزلت جميع الديانات السماوية، فأين ومتى عرف سكانها الملاحه البحرية وما التحديات التي واجهتهم؟ مجموعة من الاستفسارات سنحاول الإجابة عنها في هذا البحث.

أولاً: المراكز الملاحية عند العرب قبل الإسلام

حين نتناول الحياة في شبه الجزيرة العربية قبل الإسلام، لا ينبغي أن نتصور لها حدوداً مغلقة على أهلها أو أمام أهلها، فالحدود السياسية الإقليمية لم تكن قد ظهرت بعد، فالجماعات البشرية كانت تنتشر حيثما استطاعت وفي كل اتجاه شاءت؛ بحثاً عن الأراضي العشبية التي يتوافر فيها موارد المياه وحيوان الصيد والرعي على نطاق المنطقة (عبد العزيز، ٢٠١٠، ٢٤).

١- المراكز الملاحية في منطقة الخليج العربي:

توافرت للخليج العربي مزايا طبيعية هيئته ليكون مسرحاً للنشاط التجاري الدولي منذ عصور ما قبل التاريخ، فأقدم دليل مادي يؤكد وجود صلات تجارية بين منطقة الخليج العربي وبلاد الرافدين، يعود تاريخه إلى مرحلة ثقافة (العبيد) جنوب بلاد الرافدين، (منتصف الألف السادس والخامس قبل الميلاد) (Beech and Elders, 1999)، مثلما شجعت المقومات الطبيعية الخليج العربي وسكانه على التعامل مع البحر، شجعت مراكز الحضارات الكبرى المطة عليه الاستفادة منه بشكل كبير، ومن أبرز تلك المراكز:

الأثرية في (سلطنة عُمان) كشفت بعثات التنقيب وجود آثار متنوعة تؤكد تلك الحقيقة، فقد عُثر على عدد من المواد الجلوية من بلاد السند كالفخار والأوزان وعقود الخرز والأختام والذهب والفضة والأواني العاجية والأخشاب وغيرها؛ أما ماجان فقد كانت تصدر النحاس والأحجار، وبخاصة أحجار (الديوريت)، واللؤلؤ والتمور، والأسماك المجففة والبصل، وغيرها من السلع: (Cleuziou, 1992: 93 -101), (Tosi, 1982: 9 -14), (Potts, 1978 :29 – 51)

٢- المراكز الملاحية في البحر الأحمر وبحر العرب:
- مصر الفرعونية، الفينيقيون، الأنباط والممالك العربية الجنوبية (اليمن القديم).

ساد الاعتقاد أن الملك (ساحورع) في الألف الثالث قبل الميلاد (٢٤٧٠ ق.م) هو أول من سار السفن المصرية إلى بلاد (بونت) (Punt)، التي تعني أرض الآلهة في الجانب العربي والإفريقي من البحر الأحمر لجلب السلع المقدسة، كاللبان والمر وغيرها من الصمغيات لمعابدهم؛ إلا أن من يعرف مخاطر الملاحة في البحر الأحمر يرى أن بحارة (ساحورع) قد عرفوا شعاب البحر الأحمر ومضاحله الخطرة ومسالكه الآمنة، فالبحار مهما بلغت مهارته في الملاحة لا يستطيع أن يسير في بحر خطر لو لم تسبق له الملاحة فيه، واستناداً إلى هذه الحقيقة، يمكن القول إن العلاقة بين مصر وبلاد (Punt) الواقعة إلى الجنوب من البحر الأحمر يعود إلى بداية استعمال اللبان والمر وغيرها من الصمغيات المقدسة في العابد المصرية (شهاب، ٢٠٠٢: ٥)، فمصر قديماً تعد منطقة متداخلة من حيث العنصر البشري والحضاري وحتى العمق الاستراتيجي الجغرافي الذي يحكم ويحدد طبيعة تلك العلاقة (Davidson, 1964: 10)، لقد توالى رحلات السفن المصرية التي جاء ذكرها في النقوش الفرعونية قاصدة تلك البلاد، وأشهرها بعثة الملكة (حتشبسوت) في منتصف القرن الخامس عشر قبل الميلاد. وتدل الرسوم البارزة والنقوش في معبد (الدير البحري)، كيف سيرت الملكة إليها خمس سفن كبيرة في البحر الأحمر، وكيف استقبلت (Punt) المصريين، وكيف عادوا (حوراني، ١٩٥٨: ٣١)، وفي القرن السابع قبل الميلاد، قام الملك الفرعوني (نيكاو Neko) بإرسال أسطول فينيقي للإبحار حول إفريقيا (Herodotus, 42, II)، وظل قدماء المصريين يسيطرون على تجارة البحر الأحمر وتصديرها إلى شعوب شرقي البحر المتوسط حتى نهاية عصر الدولة الحديثة (١٠٨٥ ق.م).

اضمحلت قوة الفراعنة وأصبح الفينيقيون هم القائمين على أمر الملاحة في البحر الأحمر، وقد جاء أقدم دليل مادي على ذلك في التوراة: (سفر الملوك الثالث، الإصحاح التاسع، الآية ٢٥-٢٨)، وكانوا رواد الملاحة في البحر المتوسط، فقد استعان بهم فراعنة مصر وملوك آشور والإسكندر الأكبر والفرس في بناء السفن وتسيير رحلاتهم التجارية وحملاتهم العسكرية.

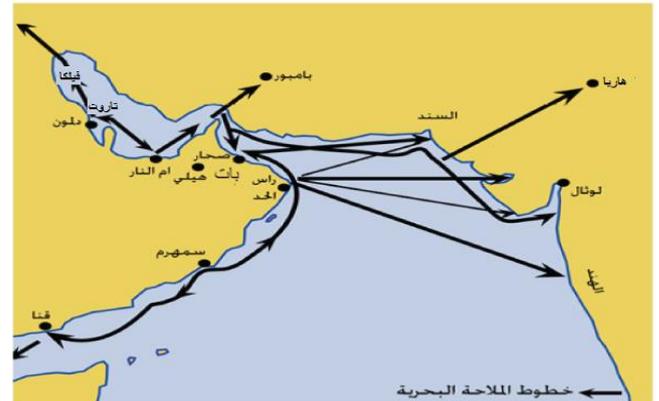
أما الأنباط فقد قامت دولتهم على طول حدود الصحراء من ساحل البحر الأحمر إلى أطراف سوريا وفلسطين والعراق، حيث امتدت تجارتها البحرية من القرن الرابع قبل الميلاد إلى القرن

قطعها في طريق ملاحى يعبر المحيط بمساعدة الرياح الموسمية (Vosmer, 2000: 149 - 152).

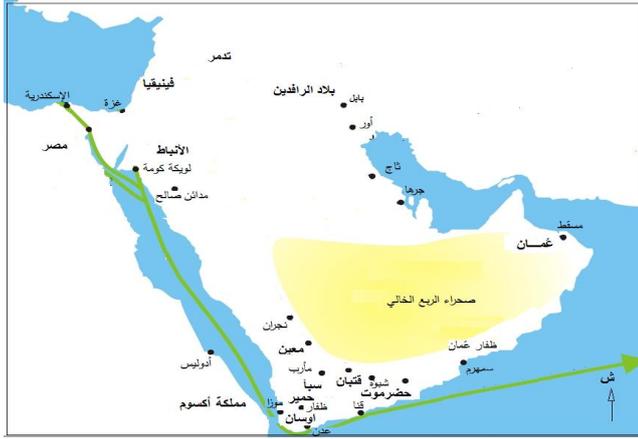
أما دلون فهو الاسم الذي أطلقه ملوك بلاد الرافدين منذ منتصف الألف الثالث قبل الميلاد على إقليم الساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية، منطقة (الإحساء) وجزيرة (فيلكا) و(تاروت) وجزر البحرين (بن صراي، ٢٠٠٠: ٢٦-٢٧). لقد شاركت كل من (ماجان) و(دلون) بنشاط ملحوظ في حركة التجارة العالمية بين شواطئ شرق الجزيرة العربية والأقاليم المجاورة شمالاً وجنوباً، وكان وراء ذلك الانتعاش الملاحى عدة عوامل أهمها: موقعهما الاستراتيجى في منتصف الطريق التجارى بين بلاد السند وبلاد الرافدين، وامتلاكهما مرافئ طبيعية محمية تتوافر فيها المياه الصالحة للشرب، واستغلالهم لما تزخر به أرضهم من ثروات طبيعية، كالنحاس والحجارة واللؤلؤ والأسماك المجففة وغيره، وهي سلع لها رواج كبير لدى ملوك بلاد الرافدين (Leemans, 1960: 19)، وفي المقابل كان الشرق الأدنى القديم يستورد عدداً من السلع التجارية من السند، حضارة (هاربا Harappa) كحجر اللازورد والقصدير والموازين وخرز العقيق الأحمر، وقد عثر عليه نماذج من تلك الآثار في عُمان وفي مناطق متفرقة من منطقة الخليج العربي (Ratnagar, 1981: 94), (Bibby, 1969: 187).

ب- الصلات التجارية بين الخليج وملوخوا (بلاد السند):
باتت الصلات التجارية والثقافية بين (ماجان)، وبلاد السند، ثابتة منذ الألف الثالث قبل الميلاد، فقد تحدثت الكتابات السمارية، والمعطيات الأثرية عن بدايات تلك الصلات التي استمرت وازدهرت لآلاف السنين، بسبب القرب الجغرافي بين المركزين الحضاريين وسهولة الانتقال البحري ومساعدة هبوب الرياح الموسمية في تسيير الرحلات التجارية المنتظمة بينهم (Caspres, 1972: 3 -20)؛ (Edens, 1992: 94) (خريطة ٢)، أما المصادر اليونانية والرومانية فقد تحدثت عن وجود جاليات عربية في الهند قبل قدوم الإسكندر المقدوني (Groom, 1981: 71)، وينسب إلى (بلينيوس) (ت ٧٨م) قوله "إن العرب كانوا كثيرين في ساحل مالابار في الهند، وإنهم كانوا من الكثرة في سيلان ما جعلهم أسياد الساحل" (Pliny: 1961). وبعد مضي أكثر من نصف قرن على أعمال التنقيب والاستكشافات

خريطة (٢) خطوط الملاحة البحرية بين منطقة الخليج وبلاد السند في الألف الثالث قبل الميلاد (الباحثة)



خريطة (٣) المراكز الحضارية في بلاد العرب قبل الإسلام (الباحثة)



وميناء (سمهرم) في ظفار في عهده (منتصف القرن الأول الميلادي) صلات تجارية منتظمة مع الهند، وأضاف: أن السفن تأتي من موانئ الهند: (ليموريك Limurike) و (باريوجارا Barygaza) محملة بسلع كالقماش والشعير والزيت، لتقايضها باللبان، وتكون تلك الرحلة غالباً في فصل الشتاء (Schoof, 1980: Ch.27, 32)، وقد أكدت المعطيات الأثرية تلك الحقيقة حيث عثر في (خور روري) على آثار هندية متنوعة (Albright, 1982: 101).

٣-صناعة السفن والأساليب الملاحية:

تعد صناعة السفن من أعقد البنى الهندسية التي يمكن أن ينتجها أي مجتمع، فقد صنع العرب أنواعاً مختلفة من السفن من حيث الحجم والشكل وطريقة صناعتها والمواد المصنوعة منها. -سفينة ماجان- سفن الخشب المخيطة وأطواف خشبية على قرب منفوحة

تعد سفينة (ماجان) أقدم السفن الغمانية المصنوعة من القصب (البوص)، يعود تاريخها إلى الألف الثالث قبل الميلاد، (Cleuziou, 1992: 73-74)، فأى نوع من سفن القصب تلك التي يمكن أن تشق عباب البحر بعيداً عن الساحل؟ لقد قدمت لنا الدلائل الأثرية المكتشفة في (رأس الجنز) بسلطنة عُمان إجابة لهذا الاستفسار، فقد أشارت الاكتشافات إلى أن المادة الأساسية لصناعة مركب القصب كانت تتألف من مواد طبيعية مستخرجة من الإقليم نفسه: كالقصب، وجلود الحيوانات، والخشب، ومادة القار، وزيت الأسماك، أو الثدييات البحرية، والصوف، والشعر المستخرج من الماعز والغنم، وقواقع البحر والشعاب المرجانية. فعند تحزيم القصب يمكن استخدامه على شكل "الواح" أو "أطر" لجسم المركب، وبسحقه إلى ألياف يمكن استخدامه كحبال؛ وتقطيعه إلى شرائط، يمكن نسجه على شكل حصائر تستخدم في أكساء جسم المركب، وفي حماية البجارة والبضائع، وأيضاً في صنع الأشرعة، وقد تكون الحقائق المصنوعة من القصب المنسوج قد استخدمت كأوعية لنقل البضائع (فوسمر وفريمانتل، ٢٠٠٣: ١٥٤)؛ (Vosmer, 2000: 149-152). وهذه المواد البسيطة نسبياً تتطلب فهماً واسعاً وبراعة في الاستخدام، فاستعمال الحصيرة المنسوجة والمربوطة بهيكل المركب بواسطة الحبال مع تغطيتها بالقار كانت فكرة ملهمة، فالقار

الثاني الميلادي.

تشير المصادر إلى النشاط البحري للأنباط في البحر الأحمر وسيطرتهم على جزء من تجارته البحرية، مما دفع بالبطالة في مصر في القرن الثالث قبل الميلاد، إلى إرسال حملات عسكرية للقضاء على هذا النشاط وإحكام السيطرة على تجارة البحر الأحمر فتضرر اقتصاد الأنباط كثيراً، وكرد فعل على ذلك، قام الأنباط بمهاجمة سفن البطالة التجارية، وقطع الطرق البحرية عليها والاستيلاء على حمولتها (عطوي، ٢٠٠٧: ١٣٤)، الأمر الذي دفع ببطليموس الثاني (٢٨٥ - ٢٤٦ ق. م) إلى إنشاء أسطول بحري لحراسة السفن، ومهاجمة الأنباط (الناصرى، ١٩٨٤: ٤١٠)، فأخذ الأنباط بالانكماش اقتصادياً وعسكرياً ولم يجرؤوا على التجارة في البحر الأحمر، فغدت مدينة (جزها) شرق شبه الجزيرة العربية تمدهم بالبهارات برأ متجنبين الطريق البحري الذي سيطر عليه الأسطول البطلمي (عطوي، ٢٠٠٧: ١٣٥)، إلا أن الأنباط استعادوا مكانتهم التجارية في البحر الأحمر خلال القرن الأول قبل الميلاد بعد أن تحالفوا مع الرومان الذين وضعوا نهاية لدولة البطالة (العبد الجبار، ٢٠١١: ١٨).

بدأ نجم عرب الجنوب في التآلق منذ مطلع الألف الأول قبل الميلاد، فبرز عدد من الممالك: سبأ، ومعين، وأوسان، وحضرموت، وقتبان، وحمير. وجدت دولة سبأ في ضعف مصر الفرعونية في تجارة البحر الأحمر فرصة سانحة لد نفوذها إلى القرن الإفريقي، وتدرجياً تحركت هجرات القبائل السبئية إلى الساحل ومنه إلى البر الإفريقي، ومن الأسباب الرئيسية لتلك الهجرة تأمين الطريق التجاري البحري والوصول إلى مصادر الثروة فيه، في وقت غدت فيه دولة سبأ تتآلق تجارياً على المستوى الدولي، وقصة رحلة ملكة سبأ إلى الملك سليمان التي أوردتها القرآن الكريم (سورة النمل آية: ٢٣، ٢٨-٤٤)، والعهد القديم (التوراة) لدليل على ذلك، جاء في (سفر حزقيال، الإصحاح ٢٧ / الآيات: ٢٢، ٢٣) على أن (صور) الفينيقية كانت تتاجر منذ القرن السادس قبل الميلاد، مع شبا (سبأ) وكنية (قنا) وعدن، وقد تكرر ذكر تجارة سبأ في عدد آخر من الأسفار (العهد القديم، سفر الملوك الأول، ١٠)، (خريطة ٣).

يذكر الجغرافي الإغريقي أجاثارخيديس (Agatharchides) عام (١٣٠ ق.م)، أن السبئيين تمكنوا من صناعة طوافات وقوارب جلدية لحمل بضائعهم (Crone, 1987: 61)، ويشير مؤلف الطواف إلى ذلك النوع من القوارب التي كانت تنطلق من ميناء (Moscha) سمهرم في (ظفار- عُمان) لنقل اللبان إلى ميناء (قنا) الحضرمي (Schoof, 1980: Ch, 32)، ومنذ القرن الثالث قبل الميلاد حتى نهاية القرن الثالث الميلادي أحكم ملوك حضرموت قبضتهم على أرض اللبان التي أطلقوا عليها (أرض سأكلهن)، ويقصد بها (ظفار- عُمان)، واستثمروا سلعة اللبان أقصى استثمار، حتى صارت دولتهم أكبر قوة تجارية في المنطقة، وفي أرض اللبان أسسوا مدينة وميناء (سمهرم) خور روري حالياً، وقاموا بنشاطات تجارية هائلة كالتجارة مع العالم الخارجي، وسك العملات (الجرو، ٢٠١١: ٨٨-٩٣). حدثنا الملاح اليوناني في كتابه (The Periplus of the Erythraean Sea) الطواف حول البحر الأرتيري (أن لميناء) قنا (الحضرمي

ليس مادة عازلة للماء فقط، ولكنه أيضاً يقوي نسيج الحصيرة، منتجاً ما يمكن اعتباره مادة بلاستيكية مقواة بالألياف، وقد أدت إضافة الحصير إلى السطح الخارجي لجسم المركب إلى تقليل مرونة هذا الجسم، وأدت تقوية الحصيرة بإضافة القار إلى تثبيت الهيكل وتقليل الالتواء والانثناء به.

لقد عكست الأختام الملونية نموذجاً لمركب البوص الذي يبدو هيكله مقوساً، حاد المقدمة والمؤخرة، ودقله طويل، وعلى رأس المؤخرة يوجد تمثال يبدو لطائر، وعلى رأس المقدمة تمثال آخر لما يشبه الحيوان، يحتمل أن يكونا شعارين أو علامتين، يعرف بهما المركب، ومالكه، أو طرازه (شهاب، ٢٠٠١: ٧٤)، تلك المعطيات الأثرية شجعت علماء الهندسة البحرية على إعادة تشكيل صورة تقريبية لسفينة ماجان المستخدمة خلال الألف الثالث قبل الميلاد.

أما عن سفن الخشب المخططة فقد قدمت لنا المصادر القديمة وصفاً محدوداً عن المراكب المخططة، التي انفردت بها سفن المحيط الهندي، التي من أهم خواصها الفنية: استخدام الألياف في ربط أجزاء المركب بدل المسامير، ووصل الألواح بواسطة الخياطة بحبال من ليف جوز الهند، مع وجود مساحة كبيرة على سطح السفينة، امتازت بالشرع المثلث الممتد من المقدمة إلى المؤخرة بدل الشرع المربع العريض، وتشابه طرقي جسم المركب، أما الخشب المفضل في صناعة أغلب السفن فكان خشب الساج (شوقي، ١٩٩٠: ١٢٧)، وانبثق هذا النوع من السفن عن القوارب المصنوعة من ألياف القصب (البوص)، (سفينة ماجان) (Vosmer, 2000: 149- 152).

هناك عدة إشارات أثرية من اللقى والنقوش والرسوم تمدنا بمعلومات مهمة عن هذا النوع من السفن، يعود تاريخها إلى الألف الأول قبل الميلاد، ففي منطقة تل أبرق Tell Abraq في (أم القيوين) في دولة الإمارات العربية المتحدة، عُثر على أثر يرجع تاريخه إلى العصر الحديدي ٣٠٠ ق.م، وهو عبارة عن قلادة قديمة من الحجر الأملس يظهر عليها رسم واضح، يمثل قارباً مربع الشكل في المؤخرة، مع زوايا حادة وشرع مثلث الشكل، هذه القلادة تمثل أقدم إشارة أثرية للمراكب ذات الشرع العربي Lanteen Sail الذي لم يكن معروفاً في منطقة البحر الأبيض المتوسط حتى القرن التاسع الميلادي، سمي لاحقاً بالشرع اللاتيني.

شكلت السفن العمانية المخططة في القرن الأول الميلادي سلعة تصدر إلى عدد من المراكز الحضارية، هذا ما نص عليه مؤلف كتاب (الطواف حول البحر الأتريري)، حيث أشار إلى أن ميناء (عمانا)، الكائن شمال عُمان (منتصف القرن الأول الميلادي)، كان يستورد دعائم وألواح الخشب من (بريغازا Barygaza) بالهند، وتصدر القوارب المحلية المخططة، وهي مشدودة الألواح بالليف، وقد أطلق عليها اسم (المدركات)، وهذا الاسم عربي الصيغة، وهذه الطريقة في بناء القوارب تختص بجزيرة العرب، وكانت هذه القوارب تبني لتصدر إلى بلاد العرب الجنوبية (Schoof, 1980, The Periplus, ch. 36).

وأضاف الرحالة المسلمون معلومات قيمة عن أسباب استخدام الخياطة في صناعة تلك الأنواع من السفن، فللهياكل المخططة ميزة لاحظها (ابن جبير) و(الإدريسي) و(ابن بطوطة)، وهي

مرونتها، فإذا اصطدمت بشعاب المرجان في البحر الأمر أو غيره كانت أقل قابلية للكسر من المركب المسامري، كذلك في ساحلي (مالابار) و(كورومانديل) بالهند كانت السفن المخططة تستطيع الرسو على الشاطئ فوق الزبد الكثيف، وتتحمل الصدمة حين تلقي بها موجة عاتية على ساحل رملي، وهذا التعليل منطقي؛ أي أن السبب هو قدرة السفينة المخططة واستطاعتها التعامل مع أمواج المحيط، حيث تكون أكثر مرونة من مثيلتها المسامرية، فيمكنها امتصاص صدمات الأمواج، ولرونتها تلك واتساع قاعدتها نتيجة استعمال الخيوط تكون أقل عرضة للكسر عند اصطدامها بالشعاب المرجانية الموجودة في المحيط الهندي، التي لا مثيل لها في البحر المتوسط، وإن الجزء الغاطس من القاع المتسع يكون أقل منه في القاع الضيق (شوقي، ١٩٩٠: ١٢٤- ١٢٥)، فالسبب ليس اقتصادياً كما يعتقد (حوراني)، ولم تبدأ السفن المخططة في الزوال سريعاً إلا حينما غيّرت التجارة الأوروبية الوضع الاقتصادي كله في المحيط الهندي (حوراني، ١٩٥٨: ٢٥٧- ٢٥٨).

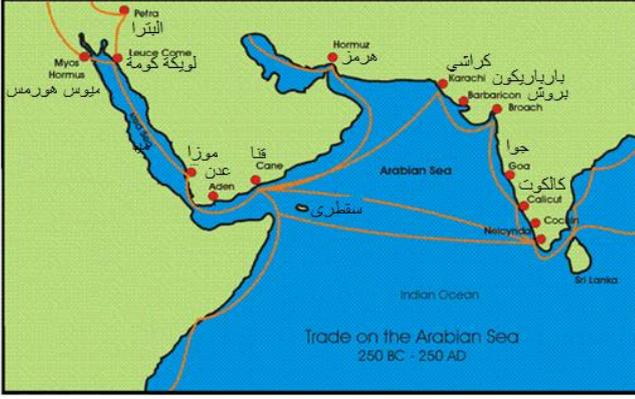
إلى جانب السفن المخططة عرف العرب منذ عهود قديمة "الطوف"، وهي عبارة عن قرب تُنفخ ويشد بعضها إلى بعض، فتجعل كهيئة السطح، يركب عليها في الماء ويحمل عليها الميرة والناس، ويعبر عليها، وهو الرمث. وربما كانت من خشب، والجمع أطواف. وذكر بعض العلماء أن الطوف التي يعبر عليها الأنهار الكبيرة تسوى من القصب والعيديان، يشد بعضها فوق بعض، ثم يقمط بالقمط حتى يؤمن انحلالها، ثم تُزكب ويعبر عليها (علي، ١٩٩٣: ٢٥٠)، وهذه الطوافات الجلدية المنفوخة بالهواء أشار إليها الملاح اليوناني مؤلف كتاب (الطواف)، حيث ذكر أنها تستخدم في نقل اللبان من ميناء (سمهرم) في ظفار إلى ميناء (فتنا) الحضرمي (Schoof, 1980, The Periplus, ch 27) وكانت تلك الطوافات ترحل في تجمعات صغيرة من قرى الصيد على طول الساحل عند هبوب الرياح الموسمية (الشمالية الشرقية)، محملة باللبان الذي يخزن بعد وصوله في مخازن اللبان في ميناء فتنا، ثم تنقلها قوافل الجمال إلى العاصمة الحضرمية (شبووة). (Groom, 1981: 166).

٤- الملاحه العربية القديمة وقواعدها

لا توجد معطيات قديمة تتحدث بوضوح عن طرق وأساليب الملاحه العربية القديمة؛ إلا أن مواسم الملاحه وطرقها عند البحارة لا تختلف عن مواسمها وطرقها عند البحارة عبر العصور، فطبيعة تكوين أي بحر ومواسم الرياح وجهاتها فيه هي التي تحدد مواسم ركوبه والطرق الآمنة فيه، لقد كان لتيارات المحيط الهندي أهمية خاصة، وربما كانت فريدة في العالم بالنسبة لتأثيراتها، حيث قامت الموسميات (الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، والرياح الموسمية الشمالية الشرقية) بالدور الرئيس في حركة التجارة في المحيط الهندي، في عصر لم تكن قد عرفت فيه الآلة بعد، بل ارتبطت مواعيد الإبحار ارتباطاً تاماً بمواعيد تلك الرياح (شريف، ١٩٦٤: ٨٧).

ومن المعلوم أن الرياح السائدة في الجزء الغربي من المحيط الهندي فيما بين شرقي إفريقيا والهند هي الرياح الجنوبية الغربية،

خريطة (٤) خطوط الملاحة البحرية العربية من منتصف القرن الثالث قبل الميلاد إلى منتصف القرن الثالث الميلادي <http://nabataea.net/redsea.html>



ونجدها تذكر عند البحارة حتى القرنين الخامس والسادس عشر، أما أصدق علامة على قرب هبوب العاصفة أو الطوفان، فكانت معروفة لدى البحارة منذ عهدهم الأول بالملاحة في المحيط، وهي: "حرارة الماء وظهور السرطان على سطحه"، ولم يكتشفها العلماء إلا منذ عدة سنوات، وإن العلامات البارزة تسمى عند البحارة في العصور الإسلامية (المناتخ) و(المنادخ)، مفردها (منتخ)، كراس بارز في البحر، أو جبل أو جزيرة أو غيرها، كما كانوا يهتدون إلى الطريق في البحر، تلك هي أهم قواعد الملاحة القديمة قبل اكتشاف حجر الغناطيس، بل إن الاهتداء بالنجوم ظل يمارس عند بعض البحارة العرب حتى عهد قريب، وإلى جانب هذه القواعد تأتي الخبرة والمهارة في تصريف المركب في الظروف الصعبة والأماكن الخطرة (شهاب، ٢٠٠٢: ١٥-٤٦، ١٦).

ثانياً: الملاحة العربية والتحديات الدولية في العصور القديمة - الفرس الأخمينيون:
في عام (٥٣٩ ق.م) سقطت (بابل) عاصمة الدولة الكلدانية (البابلية الثانية)، أمام زحف الملك (الأخميني) الفارسي (قورش الثاني ٥٥٩-٥٣٠ ق.م)، منذ ذلك التاريخ أنشأ الأخمينيون إمبراطورتهم التي امتدت في أوجها إلى جميع أرجاء الشرق الأدنى، من وادي السند إلى ليبيا، وشمالاً إلى مقدونيا، هكذا تمكنوا من السيطرة على جميع الطرق التجارية المؤدية إلى البحر المتوسط عبر البر والبحر، إلا أنهم لم ينشطوا ملاحياً، تاركين المجال في المحيط الهندي مفتوحاً لتعاضد دور الملاحين العرب، في حين اهتموا بالطرق البرية، طريق الحرير (ويلسون، ١٩٨٨: ٣٦)، بيد أن طموح فارس الأخمينية (Achaemenid) لم يقف عند حد، فقد شهد العالم في القرن الخامس قبل الميلاد مواجهه عسكرية بينها وبين الإغريق انتهت بهزيمة الفرس (الناصر، ١٩٨٤: ٢٢٨-٢٤٧).

- الإغريق:

في عام (٣٣٢ ق.م) وصل الإسكندر إلى الشرق ووضع نهاية لأعظم إمبراطورية في العالم القديم، ذلك الانتصار سمح له بتحقيق طموحه من خلال إقامة إمبراطورية إغريقية مترامية الأطراف،

ويبدأ موسمها غالباً في عرض البحر في شهر مايو وينتهي قبل نهاية سبتمبر، ومن أواخر شهر سبتمبر يبدأ عادة موسم هبوب الرياح الشمالية الشرقية، وينتهي موسمها في أوائل شهر مايو تقريباً (شهاب، ٢٠٠٩: ١٦، ٢٨).

وإلى جانب الرياح الموسمية وجدت بعض التيارات البحرية المساعدة لعملية الملاحة، فتيارات القسم الشمالي من المحيط متمثلة في تيارات البحر العربي وخليج البنغال تسير حسب اتجاه الرياح السائدة، ويوجد أيضاً تيار استوائي يجري في الشتاء نحو الشرق ويختفي في الصيف (شهاب، ٢٠٠٩: ٦٨).

ظلت تلك الوسائل متوارثة في العرف البحري حتى صدر الإسلام يقول المسعودي: "ولكل من يركب هذه البحار من الناس أرياح يعرفونها في أوقات تكون فيها مهابها، وقد علموا ذلك بالعادات وطول التجارب يتوارثون ذلك قولاً وعملاً، ودلائل وعلامات يعملون بها إبان هيجانه، وأحوال ركوبه وثوراته". وكان على من فاته التحرك في موعد الرياح المناسبة الانتظار إلى موعدها في العام القادم، مما جعل لهذه الرياح تأثيراً حاسماً في مسار تجارة المحيط الهندي (المسعودي، ١٩٦٦: ٦٨).

أما عن قواعد الملاحة عند العرب قديماً، فقد كانت السفن تهتدي ليلاً بالنجوم، وكان للملاح بمثابة خريطة يتعرف من خلال مطالع النجوم ومغاربها على مواقع الأماكن التي يقصدها، أما في النهار فكان يستدل على معرفة الجهة المقصودة، وجهة القطب، بالشمس وحركة ظلها على متن السفينة، وقد يرشده لون الماء وعمقه أيضاً في تحديد المكان (شهاب، ٢٠٠١: ١٧-١٨).

ويستدل من تقديرات (بليني) ومؤلف كتاب (الطواف) للمسافات بين الأماكن على أن المراكب اليونانية والرومانية كانت تحمل في أسفارها، أداة قياس سرعة المركب، وما يقطعه من المسافات، كتلك التي عرفت عند البحارة العرب المتأخرين بـ (الباطلي)، وهي عبارة عن لوح مثلث تقريباً يربط بحبل رفيع، وتعلق بالجزء الذي ينغمس في الماء من اللوح قطعة من الرصاص حتى لا يطفو، وهو مربوط بخيط غليظ، أولي، يبلغ طوله مقدار طول المركب، ويربط بطرفه خيط طويل عليه علامات، تقدر أبعادها بالباع، فعند إنزال لوح (الباطلي) إلى الماء يبدأ البحار بعد العلامات التي تنزل إلى البحر أثناء سير المركب، فما نزل إلى البحر من هذه العلامات على الحبل الطويل، في الثلاثين الثانية من الساعة الرملية، تحسب بها سرعة المركب في ثلاثين ثانية، ومن ثم تحسب سرعته في الساعة الواحدة، بالرياح الملائمة لجراه، السريعة أو المعتدلة، وبذلك تقدر المسافات بين الأماكن (شهاب، ٢٠٠٢: ٤٦). وكانوا أيضاً يهتدون إلى الطريق في البحر بعمق الماء، ويكون ذلك بالمرجاس، المعروف عند البحارة العرب (البلد)، وهو مصنوع من حبل طويل يشد طرفه بحجر صلب ثقيل، أو قطعة من الحديد، يسمى (بلد)، فعندما يصل (البلد) إلى قاع البحر يبدأ البحار بجر الحبل إلى المركب مع تقديره بالباع (شهاب، ٢٠٠٢: ١٥، ٤٦).

أما علامات الاقتراب من الساحل فيحدثنا بها مؤلف (الطواف)، فعندما اقترب من ساحل الهند الغربي شاهد ظهور ثعابين البحر، فهذه علامة ربما أخذتها بحارة اليونان من البحارة العرب،

2، 3-4)، وقد سبق أن ذكر اسم (ماكا) في المصادر الأخمينية (الفارسية القديمة) منذ منتصف الألف الأول قبل الميلاد، كولاية تابعة للإمبراطورية الفارسية في عهد (داريوس الكبير 521-485 ق.م)، ويقصد بها الجزء الشمالي من عمان (بن صراي، 2000، 88).

- البطالمة:

ركز البطالمة جل اهتمامهم على الجانب الإفريقي من البحر الأحمر، فامتد نفوذهم إلى بلاد الحبشة، وقد أسسوا قواعد تجارية على طول شواطئ البحر الأحمر، ويعد بطليموس الثاني (فيلاذلفوس) (246-285 ق.م) من أنشط ملوك أسرة البطالمة، ففي عهده نشطت حركة الاستكشافات الجغرافية والعلمية لسواحل البحر الأحمر الجنوبية، وأقام فيه عددا من الموانئ، وعُني عناية فائقة بخليج السويس، ولغرض تنشيط الملاحة فيه أعاد فتح القناة القديمة الممتدة إلى النيل حوالي عام (275 ق.م)، وأمر الملاح (أرستون Ariston) بالإبحار من خليج السويس إلى باب المندب مكتشفاً الساحل العربي (شهاب، 2002: 29).

لقد أدى البطالمة دوراً بارزاً في أطراد التجارة البحرية، مع أن أسطولهم - كما نعتقد - لم يُبحر فيما وراء المياه العربية، فقد كانوا يشترن البضائع الهندية من أسواق اليمن (South Arabia) تجنباً لمخاطر الإبحار في أعالي البحار الشرقية، نستدل على ذلك مما ذكره (أجاثارخيديس Agatharchides) في سياق حديثه عن تجارة الشرق، حيث قال: "فإنه لا يبدو أن ثمة شعباً أغنى من السبئيين وأهل جرها، كانوا وكلاء عن كل شيء يقع تحت اسم النقل من آسيا وأوروبا، وهم الذين جعلوا سوريا البطلمية غنية بالذهب، وأتاحوا للتجار الفينيقيين تجارة رابحة وآلافاً من أشياء أخرى". وفي العبارة التالية ينقل (سترابو Strabo) عن (أرتيميديورس Artemidorus) عن عرب سبأ: "أن مدينة السبئيين Mariaba (مأرب) تقع على جبل تغطيه الأشجار، ويقوم بعضهم بالزراعة بينما يتاجر الآخرون بالتوابل، التي هي من نتاج بلادهم، أو يأتون بها من الحبشة التي يبحرون إليها في سفن مصنوعة من لحاء الأشجار" (حوراني، 1958: 59-60).

لقد شارك في نقل تجارة البحر الأحمر عدد من السفن العربية الجنوبية، وما يؤكد ذلك العثور على نقوش كتبت بخط المسند العربي الجنوبي، ففي مصر عثر على نقش معيني (RES 3427) يعود تاريخه إلى القرن الثالث قبل الميلاد. (262 ق.م)، ويحكي أن رجلاً معينياً (من دولة معين اليمنية) يشتغل بالكهانة في أحد المعابد المصرية كان يستورد المر والذريعة (قصب الطيب) من بلاده إلى المعبد، ويصدر إليها أثواباً من البز المصري. وعثر على نقشين آخرين في جزيرة (Dylos) ببحر إيجه يعودان إلى نفس الفترة الزمنية للنقش السابق، أحدهما نقش معيني كتب على مذبح، وهو عبارة عن إهداء للإله (ود) إله معين الرئيس، باللغتين المعينية واليونانية (RES 3570)، وآخر حضرمي (RES 3952) نحت على بلاطة من المرمر عبارة عن إهداء للإله (سين) إله حضرموت القومي.

فالعثور على نقوش معينية وحضرمية في جزيرة (ديلوس

وفتح منافذ تجارية تربط بين البحر المتوسط والمحيط الهندي، فأصبح سيد التجارة الشرقية دون منافس، وفي السنة الأخيرة من حياته شغل باستخدام الفينيقيين لتطوير الملاحة في الخليج العربي، واستيطان شواطئه؛ وكان أيضاً في شغل بنقل سفن كثيرة قطعة قطعة من فينيقيا إلى أرض الجزيرة (حوراني، 1958: 42-43).

خطط الإسكندر المقدوني بعد حملته على الشرق الأدنى في القرن الرابع قبل الميلاد للطواف حول شبه الجزيرة العربية، فأرسل عدداً من الحملات البحرية لاستكشاف سواحلها تمهيداً لاحتلالها، وكانت حملته الأولى إلى الخليج العربي بقيادة (هيرو Hiero)، والثانية إلى البحر الأحمر بقيادة (أنكسيكرات Anaxicrates). إن وجود الإغريق في الشرق الأدنى في هذا الزمن لم يقض على سيطرة العرب على تجارة المحيط الهندي، وإن رحلة نيارخوس (Nearchos) قائد الإسكندر الأكبر من نهر (الهندوس) إلى الخليج عام (326-325 ق.م)، قد فشلت في إقامة اتصال مباشر بين الغرب والشرق (بن صراي، 2000: 48).

لقد وضع موت الإسكندر (323 ق.م) نهاية للعهد اليوناني في منطقة الشرق، وبداية للعهد الهلنستي الذي استمر حوالي (200) عام، فبعد وفاته ورث اثنان من قادته ممتلكاته في الشرق الأوسط، فاستحوذ (سلوقس) على بلاد الشام وبلاد الرافدين ومنطقة الخليج العربي وأقام الدولة السلوقية، وسيطر (بطليموس) على مصر وأقام دولة البطالمة.

- السلوقيون:

اتبع السلوقيون في منطقة الخليج العربي سياسة وخطط زعيمهم الإسكندر المقدوني، تلك السياسة التي تهدف في جوهرها إلى إحكام قبضتهم على المياه الدافئة في الخليج العربي، ولتحقيق ذلك حرصوا على وجود أسطول لهم في مياه الخليج العربي؛ لفرض السيطرة السلوقية على التجارة بين منطقة الخليج والهند، وقد بنى السلوقيون عدداً من المستوطنات في منطقة الخليج العربي، وبخاصة في عهد (سلوقس الأول)؛ لتأمين الملاحة فيه (بن صراي، 2000: 56-60)؛ إلا أن الأباطرة السلوقيون وكما يبدو، ومن خلال المعطيات التاريخية لم يتمكنوا من السيطرة على التجارة البحرية بين الهند وبلاد الرافدين سيطرة تامة، فبعد الشقة بين الخليج والبحر المتوسط جعلهم يعجزون عن منافسة تجار الخليج وبحر عُمان الذين قد حظوا بنوع من الاستقلال.

أشارت المصادر الكلاسيكية في القرن الثالث قبل الميلاد إلى أن أنشط التجار في منطقة الخليج العربي كلها هم: أهل (جرها) و(ماكاي Macae)، وجرها: مدينة على ساحل الأحساء اليوم (شرق المملكة العربية السعودية)، ذات أهمية تجارية بحكم موقعها على الطريق التجاري البري والبحري، وفي عام (205 ق.م)، شن الملك السلوقي (أنطيوخوس الثالث) حملة عسكرية للسيطرة على (الجرها)، ولكن أهلها استرضوه بمقادير وفيرة من الفضة واللبان والمر، كما تذكر ذلك بعض المصادر (حوراني، 1958: 44).

أما (مكاي Macae) فتقع حسب وصف (سترابو) بالقرب من الرؤوس الواقعة على الساحل العربي من الخليج (Strabo, 1930: 1930).

بمعلومات قيمة عن الموانئ العربية التي شهدت، خلال هذه الحقبة، نشاطاً تجارياً لافتاً، وأدت دوراً فاعلاً في حركة الملاحة البحرية في منطقة الخليج العربي، والمحيط الهندي. وكتب (سترابو) يقول: "إن ما لا يقل عن (١٢٠) سفينة كانت تبحر في العام الواحد من (ميوس هرمز Myus Hormus) إلى الهند" (حوراني، ١٩٥٨: ٧٥).

قام الإمبراطور الروماني تراجان (١١٧-١٨٠م) في حوالي عام (١٠٦) بحفر قناة تربط بين النيل والبحر الأحمر فانتعشت موانئ البحر الأحمر، وهو الأمر الذي تؤكد كثره سفن المحيط الهندي؛ بل وضخامتها، فالصورة التي رسمتها تلك المصادر والمعطيات الأثرية تبدو عامرة بالحياة والحركة التي لا تهدأ، فالسفن تأتي دوماً وعمليات التفريغ والشحن مستمرة، فضلاً عن جلب السلع من ظهير الميناء ذاته، ومع وصول السفن الرومانية إلى الهند إلا أن نفوذ الملاحة العربية في البحر الأحمر بقي بيد العرب، يحدثنا مؤلف كتاب (الطواف) أن السفن الرومانية كانت تحتاج إلى موافقة السلطات العربية للتجارة والدخول في بعض موانئها في جنوب البحر الأحمر، مثل ميناء موزا (المخا)، وكانت تلك السفن تضطر إلى تقديم الهدايا الثمينة مقابل السماح لها بالملاحة والتجارة في هذه المناطق (Schoof, 1980, The Periplus, ch 27).

لقد ظلت التجارة في الخليج العربي طوال عهد الإمبراطورية الرومانية تحت سيطرة مدن عربية صغيرة، تقوم بدور الوسيط، ويشغل العرب فيها مركزاً مرموقاً، وهي (خاراكس) أي (خراسان)، وجارتها (أبولوجوس) (الأبلة) جنوب بلاد الرافدين، وفي القرن الأول الميلادي انتعشت الموانئ العربية من مصر غرباً إلى الخليج شرقاً، وقد تحدث مؤلف (الطواف) بإسهاب عن ذلك الازدهار.

-الفرس الساسانيون:

تمكّن الملك الساساني (أردشير الأول ٢٢٥-٢٣١م) في بداية الربع الثاني من القرن الثالث الميلادي من القضاء على الدولة البارثية، وتأسيس الدولة الساسانية التي اتخذت من (طيفسون) المدائن عاصمة لها، وفي إمبراطورية البحر المتوسط، وبعد نيّف وقرن من هذا التاريخ أصبحت القسطنطينية العاصمة للإمبراطورية الرومانية الشرقية (بيزنطة) بدلاً من روما (٣٣٠م)، وقد كان لتلك المتغيرات الدولية انعكاساتها الخطيرة؛ إذ زادت من حدة الصراع بين فارس وبيزنطة للسيطرة على المنافذ التجارية، ولا سيما بعد أن غدت روما على خط التماس المباشر مع النفوذ الفارسي، وقد أدخل البيزنطيون ضمن استراتيجيتهم في هذه الحرب نشر الديانة المسيحية بين شعوب الشرق الأدنى.

لم يأت القرن السادس الميلادي إلا وكان للساسانيين السيطرة على عُمان والبحرين واليمن، وأوضحت بعض المصادر الإسلامية أن نفوذ الفرس في ميناء (صحار)، وميناء (دبا) في عُمان، كان صورياً فأبناء (الجلندي بن المستكبر الأزدي) حكام عُمان هم من كانوا يستلمون ضريبة العشر من هذين الميناءين (ابن حبيب، ١٩٤٢: ٢٦٥-٢٦٦).

سيطر الساسانيون على منطقة الخليج العربي في القرن الثالث الميلادي.

(Delos) اليونانية، تؤكد وصول تجار دولة (حضر موت) و (معين) إلى هذه الجزيرة، وإقامتهم فيها، واتجارهم مع اليونان (جواد علي، ١٩٩٣: ٢٦٣).

- الفرس البارثيون:

تمكّن الفرس (البارثيون) من إبعاد السلوقيين من منطقة الخليج العربي، ودخلوا في حروب مع الرومان من أجل التجارة الشرقية ومنافذها، في الوقت ذاته نشأت في منطقة الخليج العربي دويلات صغيرة تتحكم بالملاحة البحرية، مثل: عيلام (جنوب غرب الهضبة الإيرانية)، وميسان جنوب العراق (بن صراي، ٢٠٠٠: ١٨٩-٢٣٣) وعُمانا، التي تعد من أشهر موانئ عُمان آنذاك (الجرو، ٢٠١١: ١٠٨-١١٢). وفي عام (٢٢٥م) تمكنت الأسرة الساسانية الفارسية من الوصول إلى سدة الحكم ومد نفوذها إلى منطقة الخليج العربي وأجزاء واسعة من شبه الجزيرة العربية.

- الرومان:

باقترب العصر الميلادي، وبخاصة القرن الأول قبله، حدث تطوّر مطرد في الحياة الاقتصادية العالمية، نتيجة لاستقرار السياسي الذي شهدته دول البحر المتوسط، حيث غدت روما إمبراطورية في عهد (أغسطس) أكتافوس (٦٣ ق.م - ١٤م)، بعد أن قضت على حكم البطالة في مصر. وللحصول على منتجات الشرق أخذت السفن الرومانية تجوب البحر الأحمر والمحيط الهندي، ذهاباً وإياباً دون حاجتها إلى وساطة العرب، وقد تحقق للرومان ذلك بعد أن اهتدى الملاح الإغريقي (Hippalus) إلى معرفة أسرار الملاحة المباشرة في المحيط من بلاد العرب إلى الهند بمساعدة الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التي تهب في فصل الصيف، هذا الاكتشاف أدى إلى تغييرات كبيرة في حجم وتنظيم وتسيير تجارة المحيط الهندي (Burstein, 2002: 127) بما في ذلك زيادة حجم التجارة وقيمتها، وأصبح الاتصال بين الهند والبحر المتوسط مباشراً عن طريق البحر الأحمر، مما ساعد على تقصير أمد الرحلة من البحر الأحمر إلى مداخل الهند في عرض المحيط مباشرة دون الالتزام بخطوط السواحل الطويلة (حوراني، ١٩٥٨: ٦٩-٧٢).

لقد كان نقل البضائع بجرأً حقاً مطلقاً للعرب، فالصورة البراقة التي نقلتها الكتابات الإغريقية والرومانية عن بلاد العرب الجنوبية دفعت بالإمبراطور الروماني (أغسطس) عام (٢٤ ق.م)، إلى تجهيز حملة برية للسيطرة على بلاد العرب الجنوبية، ومع فشل الحملة إلا أن الرومان لم ييأسوا، بل عملوا من أجل تقوية أسطولهم في البحر الأحمر، وتحسين علاقاته بسادة القبائل العربية للمحافظة على مصالح روما الاقتصادية وبلوغ المحيط الهندي، ووجهوا أنظارهم صوب سواحل إفريقيا وحكومة الحبشة (الجرو، ٢٠٠٦: ١٩٥-٢٠١).

لقد شهد عالم البحر المتوسط انفتاحاً مباشراً على الشرق وتجارته، فزودتنا المصادر الكلاسيكية ككتاب (بلييني) التاريخ الطبيعي (Plinius 1601, Bk 6)، وجغرافية بطليموس (Ptolemy 1932)، ومؤلف كتاب (الطواف حول البحر الأتريري) (Schoff 1980)

فتحكموا بالتجارة البحرية وبمسالكها، وسيطروا على مراكزها التجارية، وبفضل ذلك النشاط تعددت وظيفة الموانئ، ففي الوقت الذي كانت تقوم فيه بتصدير سلعها المحلية التي ينتجها ظهير الميناء، وهي سلع قيمة ومقدسة تطلعت إليها أفئدة التجار، وصانعو الإمبراطوريات في كل من الشرق الأدنى القديم، وعالم المحيط الهندي، وعالم البحر المتوسط، نجدها بمثابة مراكز لتجميع السلع التجارية الدولية، وتصديرها إلى الأسواق المستهلكة القريبة منها والبعيدة (الترانزيت)، ذلك الدور أهلهم لتأسيس نواة لدولة تجارية بحرية.

- معرفتهم بأسرار هبوب الرياح الموسمية، التي كانت تغير اتجاهها من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي، ثم من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي؛ مما له أثر مباشر في تحديد مواعيد الإبحار في كل ميناء، وقد ظلت أسرار تلك الرياح حكراً على العرب والهنود في المحيط الهندي، ولم تنكشف إلا في نهاية القرن الثاني قبل الميلاد عندما تمكن الملاح الإغريقي (هيبالوس) من معرفة أسرارها.

- تطوير العرب معارفهم الجغرافية والفلكية، فكانت قواعد الملاحه لديهم تجري على هدى النجوم، فبمطالعتها ومغاربها تحدد مواقع الموانئ التي يقصدونها من الدائرة الأفقية حولهم، وهي تعرف بـ (الدير)، وقد كانوا يسترشدون بعلامات الأماكن التي يسمونها (المناتخ)، ويستدلون بتعابن البحر كعلامة الاقتراب من ساحل الهند الغربي (شهاب، ٢٠٠٢: ٤٦). فأصبحوا ملاحين مهرة بفضل مراقبتهم للكواكب والنجوم، والطيور وتتبعهم لمسارها.

- عزز العرب ملاحتهم بنشاطات فريدة، منها صناعة السفن وتطويرها، وكانت سفنهم رائجة منذ الألف الثالث قبل الميلاد (سفينة ماجان)، وتلك الحرفة فتحت أمامهم المجال للسيادة على التجارة الشرقية، والوصول إلى مصادرها في الشرق الأقصى، حتى أصبحوا سادة التجارة الشرقية من غير منازع.

- المعاملة الحسنة التي يتلقاها التاجر الوافد وشعوره بالأمن وبترحيب السلطات له ساعد على انتعاش التجارة (Schoof, 1980). (The Periplus, ch. 32).

- لم تكن التجارة يوماً وسيلة نقل الصادرات والواردات؛ بل كانت وسيلة نقل الأفكار الثقافية المختلفة، والتأثير والتأثر بين ثقافات العالم كالتسامح الديني والعقائدي الذي أسهم إسهاماً فاعلاً في ذلك التألق.

- إن المعطيات الأثرية المكتشفة في الموانئ العربية تشير بوضوح إلى الثراء الذي نعمت به بفضل انخراطها في التجارة الدولية، فغدت واجهة أمامية تعكس تطور وازدهار الدولة، وبفضلها حظيت بشهرة عالمية منقطعة النظير.

٢- أسباب أفول الملاحه والمراكز الملاحية العربية قبل الإسلام - سيطر الساسانيون على منطقة الخليج العربي في القرن الثالث الميلادي في عهد الملك (أردشير) (٢٢٥-٢٣١م)، أما الملك شابور الأول (Sapur) (٢٤١-٢٧٢م) فقد تمكن من ضم أجزاء من ساحل عُمان والخليج رسمياً إلى فارس، وواصل سيره شمالاً إلى الصحراء السورية، وبذلك أصبح على خط التماس مع الإمبراطورية البيزنطية (بن

- دولة أكسوم في الحبشة والهيمنة على البحر الأحمر:

منذ مطلع الميلاد واجهت الممالك اليمنية القديمة، تحدياً صارخاً من دولة أكسوم الحبشية، ومنافسة قوية على الهيمنة على الملاحه في البحر الأحمر، في وقت، تمكن الحميريون (بنو ذي ريدان) في جنوب الجزيرة العربية من تأسيس دولتهم الجديدة (دولة حمير)، ومع انشغال اليمنيين بالصراع الداخلي الحميري- السبئي تطلعت أكسوم إلى الشاطئ العربي، وسرعان ما أصبح الأحباش طرفاً في الصراع نفسه (الجرو، ٢٠٠٦: ٢٧٩-٢٨٩).

شجع الرومان حلفاءهم الأكسوميين (Auxumites) على منافسة العرب في تجارة البحر الأحمر وبحر العرب (Burstein, 2002: 127-137)، وإحياء طريق (عطبرة)، وهو طريق القوافل القديمة بين (أكسوم ومصر العليا)، وهاجموا الساحل الشرقي من البحر الأحمر ففي نقش لأحد ملوك أكسوم يعود تاريخه إلى منتصف القرن الأول الميلادي يقول فيه: "كما أرسلت حملة بحرية إلى الشاطئ الآخر (يعني شاطئ البحر الأحمر الشرقي) حيث يسكن شعب أرابيتس (Arrabites)، (الشعب العربي) وقوضت عروشهم هناك، ابتداءً من (لويكي كومي) (ميناء الأنباط)، حتى أراضي السبئيين، وقد تغلبت على بعضهم بنفسني، وعلى الآخرين بواسطة الجيوش البحرية، التي أرسلتها لهم، وأخيراً عدت إلى (أدول) (أدوليس)" (شهاب، ٢٠٠٢: ٥٢).

ومن خلال هذا النص يمكن أن نفهم أن للأكسوميين وجوداً مباشراً على الساحل الشرقي للبحر الأحمر؛ لغرض حماية مصالحهم التجارية في الوقت الذي سيطروا فيه على الملاحه والتجارة في البحر الأحمر، وظلت السيادة للعرب على الطريق التجاري البري المار عبر أراضيهم في غرب شبه الجزيرة العربية من اليمن إلى تخوم الشام، وقد مارس السيادة على هذه الطريق كل من قريش والغساسنة والمناذرة على طرفي بادية الشام (شهاب، ١٩٩٢: ٦٧).

- البيزنطيون:

لقد كانت الحروب التي نشبت بين فارس وبيزنطة العامل الأول في السياسة الدولية، فالغرض الأول للسياسة البيزنطية في المشرق العربي الاستيلاء على منفذ من البحر المتوسط إلى المحيط الهندي يغني بيزنطة عن دفع المكوس لعدوها الشرقي فارس، ولم يكن في استطاعة الفرس أن يكسبوا أموال عدوهم فقط، أو أن يرفعوا السعر متى شاءوا؛ بل كانوا في زمن الحروب، وهي كثيرة، يوقفون تدفق السلع إلى أسواق الغرب، أما الغرض الأول للسياسة الفارسية في المواجهة مع الغرب هو السيطرة على شواطئ البحر المتوسط الشرقية (شهاب، ١٩٩٢: ٤٨).

ثالثاً: تفوق وأقول الملاحه العربية

١- كيف حافظ العرب على تفوقهم الملاحي؟

حقق العرب الريادة الملاحية في المحيط الهندي والخليج العربي والبحر الأحمر منذ الألف الثالث قبل الميلاد للأسباب الآتية:

- منذ فجر التاريخ استجاب العرب لمقتضيات جغرافية بلادهم،

الباب واسعاً أمامهم للسيادة على التجارة الشرقية، والوصول إلى مصادرها في الشرق الأقصى، وكانت هذه الخبرة بالملاحة هي المفتاح الذي هياً لهم الانطلاق الواسع في كل أرجاء المحيط الهندي، كشفاً عن المجهول، دون أن يشعروا بالرهبة أو الوجل، بعد أن تغلبوا على المصاعب بجدارة واستحقاق، فسجلوا منذ الألف الثالث قبل الميلاد أروع صفحاتهم في ميدان السيادة البحرية والخبرة العالية بشؤون البحار، وقد مرت الملاحة العربية القديمة بمراحل نمو وازدهار حيناً وتدهور وضمحلل حيناً آخر، وذلك تبعاً للتحديات السياسية التي عاشتها المنطقة ففي وقت الهدوء والسلام يتعاظم دورها وفي زمن التحديات تفقد دورها الريادي.

إن المعطيات الأثرية المكتشفة في الموانئ العربية تشير بوضوح إلى الثراء الذي نعمت به بفضل انخراطها في التجارة الدولية، حيث غدت واجهة أمامية تعكس تطور وازدهار الدولة، وبفضلها حظيت بشهرة عالمية منقطعة النظير، فإلى جانب تصديرها للسلع المحلية، كانت تستقبل السلع الشرقية لتقوم بإعادة توزيعها وتسويقها في الأسواق الإقليمية، أو الأسواق البعيدة.

منذ القرن الرابع الميلادي فقدت الملاحة العربية مكانتها بسبب الضعف والتمزق الداخلي وأطماع الدول العظمى التي ما فتئت تسعى للهيمنة على تجارة الشرق وعلى منافذها البرية والبحرية.

الهوامش:

١- العبيد: موقع أثري في العراق، يبعد حوالي ١٠ كم غربي مدينة أور في محافظة ذي قار، وتعود محتوياته الأثرية إلى حوالي الألف (٤-٥ ق.م).

٢- هاربان: Harappan حضارة قامت في وادي السند في الفترة الممتدة من (٢٧٠٠-١٩٠٠ ق.م)، وقد كشفت التنقيبات الأثرية فيها عن وجود آثار لتبادل تجاري بينها وبين منطقة الخليج العربي.

٣- منتخ: من نتخ الشيء أي أمسكه ووصل إليه: والأصل فيها: ندخ، ففي اللغة (ندخ المركب الساحل) أي صدمه، بمعنى أمسك به، والفصحاء من البحارة يسمونها (منادخ). شهاب، لمحات من تاريخ الملاحة، ص ١٥.

المراجع

القرآن الكريم، سورة النمل آية: ٢٣، ٢٨-٤٤.

بوتس، دانيال (٢٠٠٣)، الخليج العربي في العصور القديمة، الجزء الأول من عصور ما قبل التاريخ إلى سقوط الإمبراطورية الأخمينية، ترجمة: إبراهيم خوري، المجمع الثقافي، أبوظبي، ٢٠٠٣.

الجرو، أسمهان، (١٩٩٦) التاريخ السياسي لجنوب الجزيرة العربية، اليمن القديم، مؤسسة حمادة للخدمات والدراسات الجامعية، إربد، الأردن.

الجرو، أسمهان، (٢٠١١)، الموانئ العمانية القديمة ومساهماتها في التجارة الدولية، في ضوء الكتابات اليونانية والرومانية، النادي

صراي، ٢٠١٣: ١٨٠).

- رد البيزنطيون على نشاط الفرس في القرن الرابع الميلادي، من خلال تشجيع حلفائهم الأحباش على منافسة العرب في تجارة المحيط الهندي، وإحياء طريق (عطبرة) طريق القوافل القديمة بين (أكسوم) ومصر العليا، وكان الأحباش قد بسطوا سيطرتهم على (أدوليس) والساحل الأترتري، وقد أضرت تلك الخطوة بالتجارة البحرية بين اليمن وكل من الهند وشرق إفريقيا، الأمر الذي دفع المتضررين من مهاجمة السفن الحبشية في المراسي وعرض البحر (الجرو، ٢٠٠٦: ٢٧٩-٢٨٩)، وتلك الأوضاع كانت سبباً في غزوات الأحباش المتكررة لليمن.

- تمكّن الأحباش من احتلال اليمن عام (٥٢٥م) بتمويل مباشر من بيزنطة، فالأغراض الاقتصادية كانت المحرك الأساس لهذه الحملة، وهي أيضاً تتوافق ورغبة بيزنطة في الهيمنة على الطريق التجاري البري والبحري في مواجهة الفرس (شهاب، ١٩٩٢: ١٦٤)، منذ ذلك الحين فقد العرب دورهم الريادي في تجارة الشرق لصالح بيزنطة، ثم للأحباش، وتمكنت الموانئ الإفريقية على البحر الأحمر من انتزاع دور العرب، وأصبح ميناء أدوليس (Audlis) مصدراً للسلع الإفريقية، ومستقبلاً للسلع الهندية أكثر شهرة، وكان التجار البيزنطيون يجرون على هذه السفن من وقت لآخر، ولكن القسطنطينية فضلت أن تشتري البضائع من الأحباش المسيحيين على أن تشتريها من أعدائها الفرس.

- جاء رد الفرس على ذلك بغزو اليمن لتحريرها من الأحباش، وقد كان ذلك بطلب من اليمنيين، فوجد الفرس في هذا الطلب فرصة ذهبية تسمح لهم بالسيطرة على المنفذيين البحرين الخليج العربي والبحر الأحمر، لقد تلقى البيزنطيون في تجارتهم البحرية وحلفاؤهم الأحباش في بحر العرب والبحر الأحمر ضربة موجعة من سيطرة الفرس على البحر الأحمر وخليج عدن، فتحولت طرق التجارة البحرية فيه إلى موانئها القديمة، وأصبحت السفن الحبشية تحت رحمة أعدائهم الفرس. في الوقت نفسه قضى الفرس على التجارة العربية في الخليج العربي بعد أن جعلوا من البحرين وما جاورها من بلدان وحدة واحدة، وبذلك أصبحت طرق التجارة البرية والبحرية التي تصل بين الشرق والغرب في أيديهم.

- كل تلك الأسباب أدت إلى انهيار الملاحة العربية، فارتبكت التجارة العربية في وقت فقدت تجارة اللبان رواجها، بخاصة، بعد زوال الوثنية من الشرق الأوسط وأوروبا، وتعثرت تجارة القوافل بين اليمن والشام.

- هذا الأفول للملاحة العربية يقابله صعود للتجارة البرية، فبرز نجم مكة بزعامة قبيلة (قريش) كمتحكم بتجارة الشرق، حيث غدت ملتقى للطرق الثلاث، طريق شرق الجزيرة وطريق الجنوب وطريق البحر الأحمر، ومع بزوغ الإسلام استعادت الأمة العربية تألقها البحري من جديد.

الخاتمة:

لقد استجاب العرب في العصور القديمة لمقتضيات جغرافية بلادهم، ففتحت الخبرة العالية التي اكتسبوها بشؤون الملاحة وبناء السفن

الثقافي، مسقط، سلطنة عُمان.

جواد، علي، (١٩٩٣)، الفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٧، ط٢، جامعة بغداد، العراق.

ابن حبيب، البغدادي، (١٩٤٢)، المحرر، رواية ابن سعيد الحسن بن الحسين السكري، تصحيح، إيلازة ليجنتشيتير، دائرة المعارف العثمانية، حيدر أباد، الدكن، ١٣٦١هـ - ١٩٤٢م

حوراني، جورج (١٩٥٨)، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة، يعقوب خشاب، مكتبة الأنجلو-مصرية، القاهرة.

شريف، محمد، (١٩٦٤) جغرافية البحار والمحيطات، مكتبة الأنجلو-مصرية، القاهرة.

شهاب، حسن صالح، (٢٠٠٩)، رحلات المراكب البحرية بين عمان وبلاد السواحل، مجلة نزوى، العدد ١٦، ٢٨ سبتمبر، مؤسسة عمان للصحافة والنشر والإعلان سلطنة عمان.

شهاب، حسن صالح، (٢٠١١)، من تاريخ بحرية عمان التقليدية، ط١، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان.

شهاب، حسن صالح، (٢٠١١)، الملاحة الفلكية عند العرب، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت.

شهاب، حسن صالح، (٢٠٠٢)، لمحات من تاريخ الملاحة القديم في البحر الأحمر، مركز الشرعي للدراسات والنشر، صنعاء.

شوقي، عبد القوي عثمان، (١٩٩٠)، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١-٩٠٤ هـ - ٦٦١-١٤٩٨م)، عالم المعرفة، سلسلة كتب ثقافية شهرية يصدرها المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت.

بن صراي، محمد، (٢٠٠٠)، منطقة الخليج العربي من القرن الثالث قبل الميلاد إلى القرنين الأول والثاني الميلاديين، المجمع الثقافي، أبوظبي.

بن صراي، محمد، (٢٠١٣)، منطقة الخليج العربي بين فارس وبيزنطة، اتحاد كتاب وأدباء الإمارات.

العبد الجبار، عبد الله، (٢٠١١)، تجارة الأنباط البحرية بين القرنين الرابع قبل الميلاد والرابع الميلادي، المجلة الأردنية للتاريخ والآثار، المجلد ٥، العدد ٤، الأردن.

عبد العزيز، صالح، (٢٠١٠)، تاريخ شبه الجزيرة العربية في

عصورها القديم، محاضرات، طبعة مزيدة ومعدلة، مكتبة الأنجلو-مصرية، القاهرة.

عطوي، فرحة هادي، (٢٠٠٧)، العلاقات الاقتصادية والسياسية بين الأنباط والبطالة، مجلة الفتح، العدد (٣٠)، جامعة ديالى، العراق، ص ١٣٢-١٤١.

العهد القديم، سفر الملوك الأول ١٠.

فوسمر، توم وفريمانتل، بيتر، (٢٠٠٣)، بناء مراكب القصب في العصر البرونزي المبكر في بحر العرب، آثار الإمارات العربية المتحدة، بحوث المؤتمر الدولي لآثار الإمارات العربية المتحدة، تحرير، دانيال بوتس وحسن النابودة، وبيتر هيلير، نادي تراث الإمارات وترايدنت بريس.

كرون، باتريشيا، (١٩٨٧)، تجارة مكة وظهور الإسلام، ترجمة، آمال محمد الروبي، مراجعة، محمد إبراهيم بكر، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة.

المسعودي، أبو الحسن، (١٩٦٦)، علي بن الحسن، مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج٢، تحقيق، شارل بلا، بيروت.

الناصر، سيد أحمد، (١٩٨٤)، الإغريق تاريخهم وحضارتهم، دار النهضة العربية، القاهرة.

الناصر، سيد أحمد، (١٩٨٤)، الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالة، دراسات تاريخ الجزيرة العربية، الكتاب الثاني، الجزيرة العربية قبل الإسلام، مطابع جامعة الملك سعود، الرياض.

ويلسون، كولونيل سير أرنولد، ت (١٩٨٨)، تاريخ الخليج، ط٢، ترجمة، محمد أمين عبد الله، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان.

المراجع الأجنبية

Albright, F.P., (1982) "The American Archaeological Expedition in Dhofar, p. 101, n°137, fig. 58.

Beech, M. and J. Elders., (1999). An 'Ubaid-related settlement on Dalma Island, United Arab Emirates. Bulletin of the Society for Arabian Studies 4: 1721-.

Bibby, G., (1969) Looking for Dilmun, First edition, NY: Knopf, New York.

Burstein, S. M., (2002). Kush, Axum and the ancient

Ratnagar, S. (1981). Encounters: Westerly Trade of the Harappa Civilization. New Delhi: Oxford University Press.

RES: Répertoire d'Épigraphie Sémitique.

Schoff (1980), "The Periplus of the Erythraean Sea" by an unknown author, With some Extracts from Agatharkhides ' On the Erythraean Sea» Translated and edited by Huntingford, G.W. B, London, 1980.

Strabo. 1930. The Geography, Trans, by H. L. Jones, Loeb Classical Library, London.

Tosi, M. (1982). A possible Harappan seaport in eastern Arabia Ras Al-Junayz in the sultanate of Oman, paper delivered at the first International Conference on Pakistan Archaeology, Peshawar, March 1- 4.

Vosmer, T. (2000). Model of a third Millennium BC Reed Boat based on evidence from Ra's al-Jinz, JOS, 11: 149152-.

دراسات من مواقع إلكترونية:

<http://nabataea.net/redsea.html>.-

Indian Ocean trade,» in A Tribute to Excellence: Studies Offered in Honor of Ernő Gaál, Ulrich Luft, and László Török Edited by T. Bács, pp. 127137-. Budapest: Studia Aegyptiaca XVII.

Caspres, E. P. (1972). Harappan Trade in the Arabian Gulf in the Third Millennium B.C, Proceedings of the 6 th Seminar for Arabian Studies, pp. 320-. London.

Cleuziou, S. (1992). Oman Peninsula and the Indus Civilization: A reassessment. Man and Environment 172/: pp. 93101-.

Cleuziou, S. and Tosi, M "Ra's al-Jinz and the Prehistoric Coastal Cultures of the Ja'alan" Journal of Oman Studies, Vol. 11, (2000), PP 19 – 73.

Crone, B. (1987). Meccan Trade and the Rise of Islam. Princeton University Press.

Edens, C. (1992). Dynamics of trade in the ancient Mesopotamian 'World System', American Anthropologist 94: pp. 93118-.

Groom, N., (1981). Frankincense and Myrrh, A study of the Arabian incense Trade, London.

Herodotus (1963). The Histories, trans: Aubrey de Seli Court, the Penguin Classics.

Leemans, W.F. (1960). Foreign Trade in old Babylonian Period, Leiden, Brill.

Pliny, Plinius Secundus, (1961). The Sixth Books of the History of Nature. Philemon Holland, translator: The History of the World. Book VI. (Pages 114151-).

Ptolemy, Claudius. (1932). «The Geography of Claudius Ptolemy», Trans by Edward Luther Stevenson, New York, the New York Public Library 1932.

Potts, D. (1978). Towards an Integrated history of culture change in the Arabian Gulf Area: notes on Dilmun, Makkan and the economy of ancient Sumer" Journal of Oman Studies, Vol. 4. pp. 29 – 51.