

طرق التجارة عبر آسيا والاتصال بطريق الحرير

في العصور القديمة، امتدت طرق التجارة البرية الواسعة في جميع أنحاء آسيا الوسطى لجلب السلع الصينية إلى الهند والشرق الأوسط. وكثيراً ما يشير العلماء المحدثون إلى هذه النظم التجارية بأنها "طرق الحرير" للتأكيد على أن الحرير كان أكثر سلعة متميزة في هذه الحركة التجارية.^(١) في واقع الأمر، تم تشكيل "طريق" الحرير من عدة طرق تجارية إقليمية تتلاقى في آسيا الداخلية؛ لتسهيل حركة البضائع من الهند والصين إلى الغرب. وتم ربط هذه الشبكات التجارية بالأراضي الرومانية من خلال عددٍ من الطرق التجارية المهمة.

في أعماق آسيا الوسطى، كانت ترتبط أرض باختريا بأراضي التاريم والأجزاء الخارجية من شمال غرب الهند. وكانت طرق التجارة الباكترية تتبع نهر جيحون شمالاً إلى بحر قزوين المغلق والسهول الآسيوية. وأخذت البضائع الواردة في هذه المناطق غرباً من خلال الممرات الموجودة في جبال القوقاز التي كانت تفصل بين بحر قزوين والبحر الأسود. وكان الحد الخارجي للإمبراطورية الرومانية والمجتمعات الإغريقية على شواطئ البحر الأسود حيث ترد البضائع الشرقية عبر هذه الطرق. وتجنبت هذه

الشبكات التجارية الشمالية الأراضي الأساسية لمملكة الفرثيين، ولكنها كانت تحت سيطرة قبائل جبل كوخيس وسكان السهول حول بحر قزوين.

وارتبطت أيضاً طرق التجارة في آسيا الوسطى ببلاد ما بين النهرين والفرثيين. ونقلت القوافل البضائع عبر سهول إيران الصحراوية على طول طرق التجارة البرية التي مرت مباشرة عبر أراضي الفرثيين. ولقد قاد العداء بين روما وبارثيا إلى عزوف التجار الرومان عن استخدام هذا الطريق، ولذلك كان يسافر عدد قليل من الأفراد من الإمبراطورية الرومانية عبر إيران للوصول إلى باكتريا. ومن باكتريا، امتدت طرق الحرير شرقاً عبر أراضي تريم حتى حدود الصين. ومن خلال استخدام هذه الممرات، تمكن عدد قليل من الرومان من الوصول إلى الإمبراطورية الصينية.

وكانت سلع الشرق تصل أيضاً إلى بلاد ما بين النهرين من خلال الطرق البحرية التي تربط الخليج العربي بشمال غرب الهند. ويصف مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" كيف كان يتم نقل السلع الصينية من باكتريا جنوباً عبر أراضي السند للوصول إلى أسواق مثل برباريكون. زارت السفن العربية والفارسية والهندية هذه المنافذ وعملت جنباً إلى جنب مع السفن الهندية لجلب البضائع الشرقية إلى مدن تجارية واسعة من بلاد ما بين النهرين. وتم نقل جزء من هذه الواردات الشرقية شمالاً من الأسواق الفارسية على طول طرق التجارة مع نهر دجلة والفرات إلى سوريا الرومانية المجاورة. أصبحت مدينة تدمر السورية موقعاً محورياً في طرق التجارة الصحراوية هذه. وهناك نقوش تذكارية من المدينة تقدم تفاصيل فريدة من نوعها حول مشاريع القوافل جنوب الخليج العربي.

التبادلات عبر السهول الآسيوية

في العصور القديمة، كان يعيش في السهول الآسيوية الواسعة فئات مختلفة من السكان من الرعاة الرُحَّل الذين كانوا خيَّالين مهرة. وكتب المؤلفون القدامى عن هؤلاء الفرسان المتوحشين في السهول الروسية وأطلقوا عليهم اسم "السكيثيين". في الشرق الأقصى، كان على الإمبراطورية الصينية التعامل مع كونفدرالية قبلية قوية تسمى "كيونجفو" التي احتلت السهول المنغولية. انخرط سكان السهول هؤلاء في التبادلات التجارية التي كان يتم بموجها نقل كميات كبيرة من الموارد والسلع عبر مسافات هائلة. وتأكيداً على أهمية هذه العملية، أشار بعض العلماء إلى هذه الحركة التجارية باسم "طرق السهول".

تكشف السجلات الصينية القديمة كيف كان السكان الأوائل للسهوب مختلفين جداً عن السكان المقيمين في إمبراطورية الهان المجاورة. على سبيل المثال، نقرأ في أحاديث عن الملح والحديد: Discourses on Salt and Iron:

يعيش شعب كيونجفو في البرية وينمون في الأرض التي لا تنتج المواد الغذائية الحقيقية. وقد تخلت عنهم السماء لكونهم عديمي الفائدة. ليس لديهم بيوت لإيواء أنفسهم وفي مجتمعهم، لا يميزون بين الرجل والمرأة. قراهم هي البرية بعينها ويستخدمون الخيام كمنازل لهم. يلبسون جلود الحيوانات، ويأكلون اللحوم النيئة ويشربون الدم. يسافرون هنا وهناك للقاء الآخرين وتبادل السلع معهم، لكنهم يكتفون فقط في مكان واحد لفترة من الوقت لرعي الماشية.^(٢)

شن فرسان كيونجفو غارات مدمرة على المناطق الشمالية من الهان، ثم تراجعوا مرة أخرى إلى السهول المنغولية الشاسعة للتهرب من عمليات انتقامية صينية. لذلك اضطرت حكومة هان إلى تطوير مجموعة من التكتيكات الدبلوماسية لاحتواء تهديد كيونجفو.^(٣) وكانت إحدى هذه الإستراتيجيات تتمثل في تقديم كميات كبيرة من

منتجات كيوننجو الصينية سنوياً على أنها تقدير دبلوماسي. وكان هذا السيل من السلع أفضل من خسارة العائدات الناجمة عن غارات كيونغنو المدمرة، أو التكاليف التي يتم تكبدها أثناء شن حملات عسكرية ضد هذا التهديد بعيد المنال. وأعرب هان عن أملهم التخريبي بأن يصير سكان كيونغنو معتمدين اقتصادياً على المنتجات الصينية.^(٤) وحدّر مسؤول صيني حاكم كيوننجو:

إن شعبكم بالكامل يكاد يساوي سكان محافظتين صينيتين. ويمكن سر قوتكم في استقلالكم عن الصين فيما يخص كافة الضروريات اللازمة لحياتكم. الآن لديكم هذا الولع المتزايد بالأشياء الصينية، وأن جمارك كيوننجو تتغير. وعلى الرغم من أن إمبراطورية هان ترسل ما لا يزيد عن خمس بضائعها هنا، فإنها في النهاية ستنجح في السيطرة على شعب كيونغنو بأكمله.^(٥)

مع مرور الوقت، أصبحت كيوننجو تعتمد على هذه المنتجات الصينية. وبناءً على ذلك، كانت تستخدم على نحو متزايد "الهدايا" الصينية من السلع المصنعة والمواد الغذائية للضغط على حكام كيوننجو بغرض الامتثال السياسي. قدّم ممثلو كيوننجو أنفسهم إلى المحكمة الصينية وأظهروا الطاعة مقابل كمية من الهدايا التي لم تعد ثابتة بموجب اتفاق مسبق. وقد جلبت ثروة هان الاقتصادية لهم السلطة السياسية على الناس الذين عاشوا بعيداً عن الحدود الصينية.^(٦) وبالتالي فقد نجح التبادل الاقتصادي في تحقيق ما لم تستطع الحرب تحقيقه.

وتكشف السجلات الصينية عن مشاركتهم المتزايدة في اقتصاد كيوننجو، ففي ٥١ قبل الميلاد أعطيت كيوننجو ٢٠ كاتياً^{*} من الذهب، و ٢٠٠٠٠٠ قطعة نقدية برونزية، و ٨٠٠٠ قطعة قماش حريري، و ٦٠٠٠ كاتٍ من خيط الحرير، و "كمية هائلة" من الأرز.^(٧) وبحلول العام الأول الميلادي، ازدادت هدايا هان السنوية إلى

* وحدة وزن كانت تُستخدم في مناطق التجارة الشرقية ولا سيما الصينية. وهي تساوي ٥٠٠ جم (المترجم).

٣٠٠٠٠ كاتٍ من خيوط الحرير، و٣٠٠٠٠ لفة من الحرير.^(٨) وكان قدر هذه الزيادة خمسة أضعاف كمية منتجات الحرير، التي تدخل السهول مثل المساعدات الاقتصادية الصينية.^(٩) ومن ثم وبهذه الطريقة استخدم الصينيون الإنتاج الاقتصادي كسلاح سياسي.

أنشأ الهان أيضاً أسواقاً حدودية كبيرة، حيث يأتيها كيونجنو لإجراء تبادلات مع التجار الصينيين.^(١٠) وفي هذه المواقع، قايت كيونجنو الخيول وفراء الحيوانات بالمنتجات الزراعية والسلع المصنعة مثل الحرير.^(١١) ولقد ازدادت حركة المرور باتجاه هذه الأسواق الجديدة، كما يتضح في عام ١٣٥ م عندما سرق الغيرون على السهول قافلة صينية تتكون من أكثر من ١٠٠٠ عربة تجرها الثيران.^(١٢) وكانت الأسواق الحدودية مهمة جداً لـ كيونجنو، لدرجة أنها طلبت الدخول إلى هذه المواقع في تعاملاتها الدبلوماسية مع هان.^(١٣) ويسرّت حكومة الهان هذه التبادلات التجارية؛ لأنها قدّرت كيف جلبت الأسواق موارد ثمينة بعيداً عن أراضي كيونغنو. وأدركت هان أيضاً أنه بتحقيق مطالب كيونغنو، فإنها ستتمكن من تقليل الجشع.^(١٤)

سافر بدو السهول على بعد مئات الكيلومترات بين مراعيهم الصيفية والشتوية، ومن ثم تم الاحتكاك مع طائفة واسعة من القبائل الرحل الأخرى، فضلاً عن المستوطنات الزراعية الثابتة على حدود الأراضي السهلية. وهناك نظرية شائعة وهي أنّ العديد من السلع الصينية التي وردت إلى كيونجنو تم تمريرها إلى جماعات بدوية أخرى، ومن خلال سلسلة من التبادلات، سافرت آلاف الكيلومترات عبر السهول الآسيوية الشاسعة. ويتصور العلماء أنه سيتم توزيع هذه السلع من خلال التفاعلات الاجتماعية المختلفة بما في ذلك إعطاء الهدايا، واستخراج الجزية، ومهور الزواج، والتبادل التجاري، وأجر المرتزقة وحتى الغنائم من غارات القبائل.^(١٥) وتؤكد البضائع

من السهول الآسيوية على أن هذه العملية لم تحدث، ولكن الأدلة الأثرية لا تكشف عن حجم هذه التفاعلات.^(١٦)

طرق الحرير

يقع حوض تاريم غربي الإمبراطورية الصينية، ويحيط به أكثر السلاسل الجبلية خطراً في العالم. ويحد هذه المنطقة من الشمال تضاريس هائلة منها سلسلة جبل تيان شان، الذي يتغلغل في أعماق السهول الآسيوية. وتعرف حدودها الجنوبية من جانب جبال كونلون الهائلة التي تشكل الحافة الخارجية لهضبة التبت الشاسعة. ويغمر حوض تاريم صحراء تكلامكان الهائلة التي تمتد على مدى ١٠٠٠ كم من الشرق إلى الغرب، وأكثر من ٤٠٠ كم في أوسع نقطة. وكانت رمال تكلامكان معادية بشكل استثنائي للحياة، حيث لا يمكن العثور على أي نباتات، أو مياه داخلها. وفي هذه الصحراء، تدق حرارة النهار باستمرار التضاريس، فلا مجال للحماية منها، بينما في الليل تنخفض درجة الحرارة حتى التجمد.^(١٧) وتعد صحراء تكلامكان عقبة هائلة للسفر براً في العصور القديمة، حيث حدث وإلى حد كبير من الاتصال بين الصين والغرب البعيد. كانت هناك بؤر استيطانية حضارية حول الحدود الخارجية لحوض تاريم، حيث تجري الثلوج الذائبة من سلاسل الجبال المحيطة بها لتكون مناطق واحات صغيرة. وتحولت هذه المناطق إلى ممالك صغيرة وتمكّن المسافرون الأجانب من الالتفاف حول صحراء تاكلاماكان من خلال الترحال على طول هذه الهوامش الجبلية، وتم تلقي الإمدادات والمساعدات من هذه البؤر البعيدة.

كان لإمبراطورية الهان مصالح سياسية في مناطق نهر تاريم، وسعت وفقاً لذلك للسيطرة على الممالك الصغيرة المستقلة، التي امتدت على طول حافته. وفي القرن الأول قبل الميلاد، عززت إمبراطورية الهان سيطرتها على ممر قانسو الذي كان يربط

قلب الصين بأراضي تاريم الخارجية. وقام جيش الهان بتحصين هذه المنطقة، وبالتالي تحسنت الظروف للقوافل التجارية المسافرة من الصين إلى أراضي تاريم.^(١٨) وكان أحد "طرق الحرير" هذه يتبع الطريق الشمالي حول حوض تاريم، من خلال ممالك الواحات في طورفان وكوتشا للوصول إلى كاشغر. ويلتف الطريق الآخر حول المناطق الجنوبية من صحراء تكلامكان بعبوره نيا وكوتان للانضمام إلى الطريق الشمالي في مدينة كاشغر. ومن كاشغر، كان هناك طريق متجهٌ بمحاذاة وادي ألای إلى بلخ وما بعدها. واتجه آخر حول سلسلة جبال بامير وصولاً إلى سمرقند في سغد. ومن سغد، اتبعت طرق التجارة المختلفة وادي نهر جيحون إلى باكتريا المجاورة. وعلى طول طرق القوافل الكبرى أدت مختلف المسارات الأصغر إلى المراكز التجارية الأخرى المترابطة بالتجارة الإقليمية.^(١٩)

تؤكد المصادر الكلاسيكية أن تجار القوافل جلبوا كميات كبيرة من الحرير من الإمبراطورية الصينية على طول الطرق البرية في باكتريا. ويصف مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري" كيف تم نقل الحرير عبر طرق باكتريا التجارية وصولاً إلى الموانئ التجارية على السواحل الشمالية من الهند. ويذكر المؤلف في هذا الصدد:

هناك دولة داخلية كبيرة للغاية تدعى ثينا (الصين). ومنها يتم نقل خيوط الحرير والغزل والقماش براً عبر باكتريا إلى باريجازا وعبر نهر الغانج إلى ساحل مالابار.^(٢٠)

وكان الطلب المتزايد على السلع الرومانية الصينية عاملاً مهماً في حركة الشعوب والأفكار الجديدة في الصين تحت حكم هان. وفي وقت قريب من وقت كتابة كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري"، بدأت الشعوب الهندية تستقر في ممالك التاريم وتؤسس وجوداً تجارياً في المدن الصينية الكبرى. وعندما توفي الإمبراطور جوانجوو في عام ٥٧م، كان الهنود من بين التجار الأجانب الذين أسسوا ضريحاً

تذكاريًا في لويانج عاصمة الصين.^(٢١) واتبع المبشرون البوذيون هؤلاء التجار الهنود وبحلول عام ٦٨ م تم تأسيس دير الحصان الأبيض في المدينة.^(٢٢)

كما سافر التجار الصينيون على طول طرق تجارة القوافل هذه، على الأقل حتى ممالك التاريم. وعندما قاد القائد العسكري بان تشاو حملة عسكرية ضد مملكة التاريم شمال قراشهر في عام ٩٤ م، انضم للقتال عدة مئات من التجار الصينيين.^(٢٣) وعندما تمت السيطرة على أراضي تاريم، تلقى بان تشاو رسائل من الوطن بعث بها شقيقه (بان جو) طالباً منه الحصول على السلع الغريبة النادرة نيابةً عنه. وكان (بان جو) يريد سجادة من الصوف، ويذكر أن مسؤولاً صينياً يُدعى (تو هسين) دفع ٨٠٠٠٠٠ نقداً لشراء عدد ١٠ من هذه الأشياء المألوفة. وكان هذا المسؤول قد أرسل أيضاً وكلاء ومعهم ٧٠٠ قطعة من الحرير الملون، و ٣٠٠ قطعة من الحرير الأبيض العادي من أجل الحصول على مجموعة واسعة من السلع الغريبة الرائجة.^(٢٤)

كان الحرير سلعة رخيصة نسبياً في الصين القديمة، ويمكن الحصول عليه في أسواق الهان باستخدام منتجات عادية نسبياً.^(٢٥) وبالمثل السجاد المصنوع من الصوف، حتى لو كان مزيناً، لم يكن مُكلفاً في آسيا الوسطى، أو في الإمبراطورية الرومانية. ولقد فهم السغديون الأرباح من هذا الوضع في السوق وأدوا دوراً مهماً في تجارة السلع عبر أراضي التاريم.^(٢٦) كما سافر بعض تجار السغد المسافة كلها من سمرقند إلى الصين في رحلاتهم التجارية.^(٢٧) ولكن معظم تجار السغد كانوا يعملون على الأرجح على طول أجزاء معينة من هذه الطرق التجارية باستخدام نظام التابع لاستقبال السلع ثم توجيهها إلى زملائهم في المناطق الأكثر بعداً. وكان لدى العديد من هؤلاء التجار الأثرياء استثمارات تجارية جارية في عددٍ من المراكز التجارية بين الصين وسمرقند.

وتقدم الرسائل السغدية التي اكتشفها أوريل شتاين أفضل تصوّر عن تشغيل قوافل طريق الحرير هذه. وكتب تاجر سغدي يُدعى (ناناي فاندك) من بلدة جينتشنج الصينية الرسالة الثانية في هذه المجموعة. وكانت بلدة جينتشنج تمثل بوابة العبور في ممر جانسو، التي تأخذ القادمين من وسط البلاد غرباً إلى مدينة دونهوانج الحدودية. وكان ناناي ضالماً في تصدير السلع الصينية عبر آسيا الوسطى، وقام بتزويد زملائه السغديين على طول طرق الحرير. وكتب الرسالة الثانية إلى رؤساء عمله في أقصى سمرقند لشرح مدى تأثير الحرب الأخيرة بين الصين وكيونجسو السلبي على حركة القوافل. وقد عنوان ناناي المظروف كالآتي:

أرسلُ هذه الرسالة إلى سمرقند. وينبغي للورد النبيل فارزاك الحصول عليها كاملة.
أُرسلتُ بواسطة عبده ناناي فاندك.

يكشف ناناي في هذه الرسالة عن ترتيبات تجارية لشحنة من البضائع، ويقدم إرشادات حول كيفية تقسيم هذه المواد بين زملائه في الوطن. ويكتب في هذا الخصوص:

أرسلُ وان رازماك تحت إشرافي ٣٢ سفينة من المسك لدوننهوانج. وهذه الشحنة تخص طاكوت، وأنا أقوم بتسليمها لك. وعندما يتم تسليمها، يجب تقسيمها إلى خمسة أسهم. وينبغي أن يأخذ طاخزتش فاندك ثلاثة أسهم، وينبغي أن يأخذ بيساك سهماً واحداً، ويجب عليك أنت أن تأخذ أيضاً سهماً واحداً.^(٢٨)

شعر ناناي بالإحباط بسبب الحرب المتصاعدة، وشدة الدمار الذي لحق بالمجتمعات التجارية. وخشي أن موته بات وشيكاً، وأنه لن يرى وطنه مرة أخرى. وكان ناناي يصّر على أن ابنه الصغير لا ينبغي أن يخذل حذوه في هذه المهنة التي تتعرض الآن لتهديدٍ متمثل في الوفاة بعيداً عن الوطن. لذلك أرسل تعليمات لشبكة معارفه في قطاع الأعمال في سمرقند طالباً منهم شرح كيفية استثمار الأموال المودعة في

حسابات التأمين لكي يضمن الحصانة المالية لابنه الصغير طاخزتش فاندك عندما يصل هذا الابن إلى سن البلوغ. وكتب ناناى ما يلي :

ذكر فارزاك أنه يجب عليه أن يسحب هذه الوديعة، ويجب عليكما عدّها سوياً، وإضافة الفائدة على المبلغ. ضع المال في حوالة وأعطها لفارزاك... حتى يزداد هذا المال.. وعندما يصل طاخزتش فاندك سن البلوغ قم بتزويجه ولا ترسله بعيداً عنك ؛ لأننا لا نتوقع ونحن في الصين غير السطو والقتل في أي يوم.^(٢٩)

تشير الرسائل السغدية أيضاً إلى مجموعة متنوعة من السلع التجارية التي تمر عبر طرق القوافل من آسيا الوسطى. وتشير الرسائل أساساً إلى الشحنات البسيطة التي كانت تتكون من بضائع قليلة الحجم، ولكن ذات قيمة عالية. وكانت هذه السلع شائعة نسبياً في مكان إنتاجها، ولكنها فريدة من نوعها بما فيه الكفاية لطلب أسعار مرتفعة في الأسواق البعيدة. وتشمل السلع التجارية، المذكورة في الرسائل، المفروشات، ونوعاً من القماش غير المجهز، الذي قد يكون من الحرير. وكان السغديون يقومون بجلب السلع إلى الصين التي تشمل الفلفل الهندي، والمسك التبتى، ومسحوق الرصاص "الأبيض" الذي يستخدمه الأرستقراطيون الصينيون كمادة للتجميل. وكان السغديون يتعاملون أيضاً بعملات فضية لتحويل الأرباح.

وكان صاحب الرسالة الخامسة رجل أعمال سغدي يُدعى فري خواتاو - Fri-Khwata وكان يعمل في مدينة جويانج الصينية الحدودية، في ممر جانسو. وكانت الرسالة موجهة إلى "شاهبندر التجار" أسباندات Aspandhat، الذي كان مقيماً في واحة مدينة كوتان بالقرب من جبال بامير. ووجهت هذه الرسالة كالآتي :

إلى اللورد النبيل أسباندات كبير التجار. أرسلت بواسطة عبدك فري خواتاو.

في هذه الرسالة يذكر فري خواتا شحنةً من البضائع المرسلّة من آسيا الوسطى إلى الصين، ولكن العديد من أسماء السلع غير مفهوم. وكتب فري ما يلي :

في جويانج هناك أربع حزم من مسحوق الرصاص "الأبيض" للتوزيع. وهناك ٢٥٠٠ مكيال من الفلفل للإرسال. وهناك مزدوجة من نَدَ . . لَت، وخمسة... من ...، ونصف موزون من الفضة.

كما كان على فري خواتا توضيح دوره في سداد الديون المستحقة لشاهبندر التجار. وكان يشعر بالقلق من أن رئيسه قد يعتقد أنه سرق بعض الأموال التي كان من المقرر أن يعيدها، حيث كتب فري خواتا :

سمعتُ أن خارسترانج مدين لك بـ ٢٠ قطعة من الفضة، ووعد أنه سيرسلها. لقد أعطاني الفضة، ولكن عندما وزنتها لم يكن هناك سوى أربع قطع ونصف. سألتها إذا كنت مدينًا بـ ٢٠ قطعة لماذا لم تقدم لي سوى أربع قطع ونصف القطعة؟ قال : "قابلني أسبانات وأعطيته المتبقي لمن الدين".

وكان فري خواتا قلقاً من أن يدعى خارسترانج أنه سرق المال، وأنه يريد الحصول على تفسيره الذي قاله لأسبانات قبل أن يتسلم هذا الأخير أي تقارير مغرضة عكس ذلك.

ولقد أرسل التجار السغديون مراسلات منتظمة ذهاباً وإياباً على طول طرق الحرير، ولعلَّ هذه الرسائل تخبر الزملاء بشأن فرص السوق التي أصبحت متاحة في المناطق النائية. ولكن عندما رد ناناى على مواطنيه، كانت الفرص لتحقيق أرباح قد تقلصت إلى حدٍ كبير. يقول ناناى :

جئتُ منذ ثلاث سنوات (...) من الصين الداخلية... لكن قماش الكتان يُباع بشكلٍ جيدٍ ولمن لم يأخذ قماشه غير المصنَّع إلى السوق يمكنه بيعه كله الآن. السادة الكرام، إننا [السغديون] الباقون فقط في المنطقة من جينتشنغ حتى دونهوانج. إذا كان لنا أن نبغكم عن كل ما حدث للصين ستكونون في شدة الحزن. فلن تكونوا قادرين على تحقيق الربح هنا.^(٣٠)

تصف الرسائل السغدية انهيار طرق التجارة، ولكنها تكشف عن البنية التحتية التجارية التي كانت قائمة قبل العام ٣١٣ م. ويصف ناناى كيف تفككت شبكة اتصالاته التجارية حين تم التغلب على أجزاء كبيرة من الصين عن طريق هجوم كيونجنو، حيث يكتب في هذا الخصوص مايلي:

السادة الكرام، مرت ثماني سنوات منذ أن أرسلت ساغراك وفارن أغات إلى الصين الداخلية. ومنذ ثلاث سنوات وصلتني رسالة منهم يقولون فيها إنهم بحالة جيدة. ولم أتلّق أي رد منهم منذ الحدث الشرير الأخير، وأنا لا أعرف كيف يعيشون.^(٣١)

وتكشف مقاطع أخرى عن الكرب الذي يشعر به ناناى:

قبل أربع سنوات أرسلت أرتيخو فاندك [إلى الصين الداخلية]. كما ذهب واخوشاك مع القافلة من جويانج، ولكن عندما وصلوا إلى لويانج وجدوا أن جميع الهنود والسغديين هناك قد ماتوا جوعاً.^(٣٢)

كان هناك أيضاً التباس فيما يخص الوضع في الصين الداخلية:

السادة الكرام، نحن لا نعرف ما إذا تمكن الصينيون الباقون من طرد البرابرة من تشانجان، أو استولى [العدو] على البلاد التي بعدها. ليس هناك الآن سوى ١٠٠ من المحررين من سمرقند في [...] ولا يوجد في درين سوى ٤٠ [شخصاً من قومننا].^(٣٣)

كان فري خواتا يقوم بتخزين السلع في جويانج، التي كان من المفترض عليه أن يقوم بإعادة توجيهها إلى أسواق الصين الداخلية. وكان الصراع في كيونجنو يؤثر بشكل خطير في الاتصالات داخل هذه المناطق، ولم يكن فري خواتا راغباً في المخاطرة والقيام بأي عمليات تسليم. لقد كان بحاجة إلى إبلاغ الموردين بهذه المشكلة، وبيّن في رسالته إلى كبير التجار في كوتان مخاوفه. وكان خبيراً مثيراً للقلق. وكتب فري ما يلي:

يوماً بعد يوم، تلقيت أنباء سيئة من الصين الداخلية... لقد تعلقنا هنا في جويانج وأصبحت معزولاً. لم أعد أذهب إلى الورا، أو إلى الأمام [مع القوافل]. ليست هناك قوافل مغادرة من هنا.^(٣٤)

وكان العديد من السغديين قد قرروا الفرار من الصين هرباً من القتال وفقد فري أخيراً اتصالاته مع شريكه التجاري، وهو رجل يدعى غاوطس. كانت القوات المتبقية على الحدود الصينية قد منعت بعض القوافل من مغادرة الإمبراطورية، ولم يتمكن فري خواتا من إرسال البضائع إلى كوتان. يقول فري خواتا:

عندما سافر غاوطس بعيداً عن جويانج ذهب من بعده. ووصلت إلى دونهوانج، لكنهم منعوني من مغادرة [الصين]. وإذا وجد غاوطس طريقاً سأرسل له السود: العديد من السغديين كانوا على استعداد لمغادرة [الصين]، لكنهم لا يستطيعون الخروج... وبقيت أنا في دونهوانج، ولكن هناك سغديين معدمين.^(٣٥)

ربما عاد فري خواتا وناناي بسلام إلى سمرقند قبل التحذار الصين إلى مزيد من الفوضى السياسية والاقتصادية. وتشير رسائلهم إلى مدى تعقيد مشاريع التجارة البرية التي عبرت آسيا الداخلية، لكنها تكشف أيضاً عن الدوافع وراء هذه التعاملات. لا تقدم المصادر الكلاسيكية الباقية هذا المستوى من المعلومات عن رحلات القوافل، وهذا هو السبب الذي جعل الرسائل السغدية غاية في الأهمية، حيث تخبرنا هذه الرسائل أن القوافل التي كانت تعمل على طول الطرق التجارية الكبرى في العالم القديم كانت تتكون من العديد من الأفراد، ولكل منهم مصلحته الخاصة التي تجاوزت في كثير من الأحيان الاهتمامات المباشرة للتجارة والربح.

طرق التجارة في منطقة بحر قزوين

تبعث شبكات التجارة القديمة نهر جيحون الذي يتدفق بين سغد وباختريا. وكانت هذه الطرق التجارية تتجه شمالاً إلى منطقة بحر قزوين، حيث يمكن إحضار السلع الشرقية عبر جبال القوقاز. وقد تم نقل البضائع على امتداد أودية النهر، ومن خلال الممرات بين الجبال الشاهقة للوصول إلى الأراضي الرومانية الواقعة على ساحل البحر الأسود. وكما هو الحال مع كثير من طرق التجارة البرية، فقد كان السفر عبر

القوقاز محظوراً موسمياً، حيث لم يكن من المستحسن القيام بالرحلات في أشهر الشتاء القاسية.

وقد تم التحكم في معظم حركات النقل العابرة لجمال القوقاز من قبل قبائل التلال المتباينة التي احتلت هذه المنطقة، وخاصة شعب كوخيس الذي سيطر على الأراضي على الشاطئ الشرقي للبحر الأسود. ووصف عالم الجغرافيا سترابون، القادم من منطقة بونتوس، كيفية وصول السلع الهندية إلى المجتمعات الإغريقية المجاورة. ومن الشواطئ الغربية لبحر قزوين، اتبع المسافرون نهر سيروس براً إلى ممر جبلي عميق في منطقة القوقاز. ومن هذا الموقع البعيد، كان يوجد معبر بري قصير إلى نهر فاسيس الذي يتجه جنوباً نحو السواحل الشرقية للبحر الأسود. وكتب سترابون ما يلي:

يفصل نهر جيحون بين باختريا وسغد. ويقال إنه صالح للملاحة بحيث يتم جلب البضائع الهندية فوق الجبال بسهولة على طول بحر قزوين. ومن هناك، تجلب البضائع من مختلف الأنهار إلى المناطق التالية لها حتى بونتوس.^(٣٦)

يقع فاسيس في منطقة كوخيس، وكان متصلاً بمدينة سخومي الساحلية التي تقع في منطقة جبلية في شمالها. يصف بلني التجارة الرومانية في سخومي مشيراً إلى الصعوبات التي ينطوي عليها التعامل مع قبائل كوخيس، حيث يقول بلني في هذا الصدد:

كانت سخومي شهيرة جداً لدرجة أنه ووفقاً لتيموثينيس اعتادت ٣٠٠ قبيلة يتحدثون لغات مختلفة الذهاب إلى هناك. وبالتالي كان على التجار الرومان تنفيذ أعمالهم بمساعدة ١٣٠ مترجماً فوراً.^(٣٧)

وكان ميناء فاسيس اتصالات جيدة بالموانئ على الشاطئ الجنوبي للبحر الأسود. كما كانت مدينتا سامسون وسينوب اليونانيتان تقعان على بعد يومين أو ثلاثة

أيام إبحاراً من الميناء.^(٣٨) حيث كان يتم نقل السلع الهندية التي تصل إلى هذه البلدات براً إلى مدن آسيا الصغرى. وقد أبحرت السفن الرومانية أيضاً من الموانئ المطلة على بحر قزوين عبر مضيق البوسفور والدردنيل في رحلاتها التجارية إلى بحر إيجه. ومن المؤكد أن هذه التعاملات التجارية قد مزجت البضائع الهندية مع مجموعة واسعة من بضائع بحر كوخيس والبحر الأسود.

أصبحت السلطات الرومانية مهتمة بهذه الطرق المتاحة إلى الهند في الحقبة الجمهورية، ففي عام ٦٥ قبل الميلاد قاد القائد الروماني بومبي قواته إلى جبال القوقاز بحثاً عن الملك ميثراداتس وحلفائه القبليين. والتقى بومبي مع الأسطول الروماني في ميناء فاسيس على الساحل الشرقي للبحر الأسود، لكنه كان حريصاً على معرفة المزيد عن هذه المنطقة النائية. بناءً على ذلك جمع بومبي معلومات استخباراتية عن طرق التجارة القزوينية التي تؤدي إلى الهند.^(٣٩) وكانت كوخيس تقع على طرف الحضارة الكلاسيكية ووجد الجيش الروماني نفسه في أرض الأساطير الإغريقية. ومن هنا كان يعتقد أن جايسون بحث عن الصوف الذهبي، والتيتان، وبروميثيوس، جالب النار، وأنه عانى العذاب الأبدي بتقييده بالسلاسل إلى صخرة في مكانٍ ما بعيداً في الجبال. لقب بومبي نفسه "بالعظيم" إعجاباً بالإسكندر، لذلك ربما كان يأمل في محاكاة بطله في الحملات المستقبلية التي من شأنها أن تأخذ الجيوش الرومانية إلى عمق الهند. ويوجز بلني هذه الحادثة:

كشفت التحقيقات بقيادة بومبي أن الرحلة من الهند إلى باختر كانت تستغرق سبعة أيام ليصل [المسافرون] إلى روافد نهر جيحون وتُدعى باكتروس. ويمكن بعد ذلك أن تنقل البضائع الهندية من باكتروس عبر بحر قزوين إلى نهر سيروس. ومن ثم تحمل براً لمدة تقل عن خمسة أيام للوصول إلى نهر فاسيس المؤدي إلى البحر الأسود.^(٤٠)

وعلى ما يبدو فقد اتبع بعض التجار الإغريق المغامرين طرق التجارة القوقازية حتى شاطئ بحر قزوين. وبدءاً من ميناء فاسيس الروماني، يسافر هؤلاء التجار نحو المنبع بواسطة مركب صغير من أجل الوصول إلى قلعة جبلية كبيرة تدعى سارابانا. ثم يسلك هؤلاء المسافرون بعد ذلك طريقاً قديماً للعربات يلتف عبر التلال ليلتقي مع نهر سيروس. وتتبع المرحلة الأخيرة من الرحلة هذا النهر وصولاً إلى ساحل بحر قزوين.^(٤١) ويغطي هذا الطريق أكثر من ٧٠٠ كم، ويتم نقل البضائع بواسطة مركب نهري والدواب وعربة وربما عبر حمالي البضائع. يقول سترابون عن هذا الطريق:

فاسيس نهر كبير يتم الإبحار عبره نحو المنبع حتى قلعة تسمى سارابانا التي يمكنها استيعاب سكان المدينة. من هناك يسافر الناس بعربة لمدة أربعة أيام للوصول إلى نهر سيروس.^(٤٢)

كان الطريق صعباً بسبب طبيعة التضاريس وطبيعة القبائل المحيطة بالتلال.^(٤٣)

لقد ازدادت سيطرة الإمبراطورية الرومانية على منطقة كوخيس مع مرور الوقت وقامت بمد سلطتها شرقاً على مملكة صغيرة من إيبيريا على الجانب الآخر من جبال القوقاز.^(٤٤) وأتاحت هذه التطورات للجيش الروماني السيطرة على الممرات الجبلية التي يمكن أن تستخدم من قبل قبائل من السهول الروسية لغزو أرمينيا. ووضعت الحاميات الرومانية في نقاط إستراتيجية في جبال القوقاز، منها ممر داريل العميق الذي قاموا بحمايته ببناء جدار دفاعي.^(٤٥) وكشف نقش عسكري عثر عليه على الجانب الشرقي من الجبال أن كتيبة رومانية أخرى كانت مرابطة قبالة شواطئ بحر قزوين. وكانت هذه الوحدة تحرس موقعاً يبعد حوالي ١٦٠٠ كم من قاعدتها في ملتين في شرق آسيا الصغرى.^(٤٦) لقد تم تطوير تربيّات أمنية جديدة للمسافرين عبر جبال القوقاز، ولكن الرعايا الرومان سيقون دائماً عرضة للهجوم، أو كمين في هذه المناطق النائية والوعرة.^(٤٧)

روما وبلاد الرافدين

سلكت طرق تجارة القوافل التي عبرت من سوريا الرومانية إلى الأراضي الباثية من بلاد ما بين النهرين أودية نهري دجلة والفرات جنوباً للوصول إلى المراكز الحضرية الكبرى من بابل القديمة. وتلقت أسواق بلاد ما بين النهرين البضائع الهندية والصينية عبر طرق القوافل البرية التي كانت تعبر إيران. كما تم تزويد هذه الأسواق أيضاً بالبضائع الشرقية بواسطة السفن المحملة بالسلع التجارية من شمال غرب الهند إلى الخليج العربي.^(٤٨) ونتيجة لهذه الاتصالات التجارية أصبحت بلاد ما بين النهرين واحدة من المناطق التجارية الرئيسية في العالم القديم.

ويصف سترابون الرحلة من سوريا الرومانية وصولاً إلى مدينة سلوقية الكبيرة في بلاد ما بين النهرين. كان تجار البحر الأبيض المتوسط يسافرون من شرق العاصمة السورية أنطاكية إلى الحدود الرومانية القريبة في أعالي الفرات. ويشير سترابون إلى أن العبور إلى أراضي الفرثيين قد تم في أنثيموزيا بالقرب من بلدة زوجما الرومانية.^(٤٩) في وقت لاحق، أصبح زوجما المعبر الحدودي الرئيسي للمسافرين وكان مسؤولو الجمارك الرومان متمركزين في البلدة لفرض ضرائب على حركة السلع عبر الحدود. وكرر فيلوستراتوس قصة رويت عن فيلسوف تيانا الشهير أبولونيوس. وكتب أبولونيوس أن فيلوستراتوس، وهو صاحب شخصية أخلاقية صارمة، استجوب من قبل موظفي الجمارك الذين تمكنوا من العبور في زوجما. وقاده محصل الضرائب المسؤول إلى لوحة الاعلانات وسأله عما كان يأخذه خارج البلاد. أجاب أبولونيوس: "ليس لدي شيء سوى فضائلي" وبدأ يقرأ قائمة من فضائله مثل الإيمان، والمحبة، والانضباط، وهلم جرا. واسترعى ذلك اهتمام محصل الضرائب مباشرة، حيث اعتقد أن هذه كانت أسماء لمجموعة من المحظيات الجميلات اللواتي كن يرافقن الفيلسوف.^(٥٠)

بعد عبور نهر الفرات كان المسافرون يجتمعون معاً في قوافل للحصول على الدعم والأمن المتبادل في رحلة طويلة داخل شمال بلاد ما بين النهرين. ولم يكن لدى الحكام الفرثيين سيطرة واسعة على مختلف الطوائف التي سكنت أعالي بلاد ما بين النهرين وأدارت المدن الصغيرة في هذه المنطقة شؤونها الخاصة كرايا تابعين. وبناءً على ذلك، كان على قادة القوافل التعامل مع السلطات المحلية المختلفة التي يرغبون في اجتياز أراضيها.

ولذلك نجد القوافل العابرة لبلاد ما بين النهرين كانت تضم مجموعة كبيرة من المسافرين القاصدين وجهات مختلفة ولأغراض مختلفة. وفي حين سافر كثير من الناس على بعد مسافة قصيرة، مع توقّف القافلة على طول الطريق، كان البعض الآخر كان لديه التزامات تجارية في مواقع بعيدة.

حتى عهد الإمبراطور فاسباسيانوس، كان مطلوباً من جميع اليهود دفع ضريبة للمعبد. وكانت هذه الضريبة تُقدَّر بقيمة شيكلين يتم دفعهما في القدس. وبالتالي توجب على المجتمعات اليهودية الكبيرة التي عاشت في بلاد ما بين النهرين نقل كميات كبيرة من النقود عبر حدود الفرثيين. يذكر المؤرخ اليهودي يوسف بن متى :

لقد اشترك عشرات الآلاف من اليهود في قافلة من هذه الأموال ؛ لأنهم كانوا يخشون غارات الفرثيين.^(٥١)

في هذا العصر، كان الآلاف من يهود بلاد ما بين النهرين يقومون بزيارة القدس كل عام لأداء شعائرتهم الدينية في المعبد. وهذا ما يفسر لنا ما ورد في كتاب "أعمال الرسل" من أن مجموعة أشخاص من بلاد ما بين النهرين، وميديا، وعيلام، في جنوب غرب إيران قد شهدوا معجزة في القدس.^(٥٢) ولقد شملت الاتصالات التجارية بين هذه الجماعات اليهودية السلع التي تعبر الحدود بصورة روتينية مع المسافرين المتدينين.

يبدو أن أعضاء الجالية اليهودية البارزين في بلاد ما بين النهرين وفلسطين كانوا نشيطين في تهريب الحرير الصيني المستورد وبيعه بعد ذلك. وتشير النصوص اليهودية الأولى إلى اشتغال أبا، والد صموئيل، والحاخام يهوذا بن باثيرا في تجارة الحرير عبر مدينة تسمى نصيبين في أعالي الفرات.^(٥٣) وكان الحاخام أبا تاجر حرير، كما يكشف ذلك شرح ميدراش:

كان أبا بن أبا تاجر حرير. وذات مرة طلب يهوذا بن بيتيرا بعض الحرير منه، فقام أبا ووضعها جانباً باسمه. ولكن يهوذا لم يجد أي فرصة للوصول إلى مكان هذه السلع، وأخذها لفترة طويلة. ولكنه عندما وصل أخيراً أعطاه أبا كل الحرير الذي طلبه. وقال يهوذا: "لماذا احتفظت بهذه السلع لي على الرغم من أنني لم أرسل إليك ودیعة؟" حينها أجاب أبا: "كلمتك في عيني أقوى من المال".^(٥٤)

شاركت عدة بلدات على الساحل السوري مثل صور وبقوة في تجارة الحرير، وكان العاملون في هذه المواقع يشتهرون بمهاراتهم في صباغة الأقمشة. وخاصة الورش التي عرفت بصباغة الملابس باللون الأرجواني، باستخدام ملونات مكلفة منتجة محلياً. يقول بروكوبيوس، الذي كتب في وقت لاحق:

لأجيال عديدة كان إنتاج الملابس الحريرية صناعة أساسية في بيروت، وصور في فينيقيا. وقد عاش التجار الذين يتاجرون في هذه السلع والحرفيون والفنانون، الذين أنتجوا هذه التركيبات، في هذه الأماكن من العصور القديمة، وأرسلوا بضاعتهم من هناك إلى كل بقاع الأرض.^(٥٥)

كانت القوافل المحلية تقطع بانتظام المسارات الصحراوية بين مدن بلاد ما بين النهرين العليا، وتسلم طروداً صغيرة، ولكنها ثمينة من الواردات الأجنبية، فضلاً عن مزيد من السلع الإقليمية العادية. ومن المؤكد أن حركة الشعوب والسلع الإقليمية عبر هذه الأراضي كانت روتينية، ولكنها على الرغم من ذلك، لا تكاد تظهر في مصادرنا التاريخية والأثرية. وتكشف بردية قديمة اكتشفت أخيراً في هذه المنطقة كيف كتب رجل

من بيت فورايا في بلاد ما بين النهرين العليا لابنه في ٢٤٠م ينصحه كيف يؤجر الجمال للرحلة البرية من مدينة حلب السورية إلى زوجما.^(٥٦)

في عصر أغسطس، لم تسافر القوافل عبر الطريق الأكثر مباشرة من سوريا جنوباً إلى وادي نهر الفرات في بلاد ما بين النهرين. بدلاً من ذلك، أبحرت من الرها إلى منطقة صحراوية يحتلها شعب بدوي يسكن الخيام يُدعى سينتاي.^(٥٧) ويصف بلني هؤلاء الرعاة الرُّحل:

سينتاي لديهم عادات بدوية ويأتي اسمهم من الخيام التي تشكل مساكنهم. وتتكون من شعر الماعز، وكانوا ينصبون هذه الخيام في أي مكانٍ يحلو لهم.^(٥٨)

يفضى الطريق عبر أراضي سينتاي إلى روافد نهر البليخ، وتتبع القوافل النهر وصولاً إلى نقطة التقائه مع نهر الفرات في نيكيفوريون. وكان هذا الطريق أطول، لكنه يتجنب امتداد أعالي نهر الفرات، حيث تفرض المجتمعات المحلية رسوماً عاليةً للغاية على المسافرين. على النقيض من ذلك، كان سينتاي شعباً مسالماً، بشكل عام يفرض رسوماً أقل على القوافل المارة، وأنشؤوا نقاطاً عديدةً للسقيا؛ للتسهيل على المسافرين الرومان. يقول سترابون في ذلك:

يحتل الزعماء، الذين يعيشون على جانبي نهر الفرات، البلاد التي لديها موارد أكثر من تلك الموجودة في الأراضي المحيطة بها... لكنهم يأخذون جزيةً كبيرة.^(٥٩)

على النقيض من ذلك:

سينتاي شعبٌ مسالم، فهم يأخذون فقط كميةً معتدلةً من الجزية من المسافرين. لذلك يتجنب التجار الأراضي المحاذية لنهر الفرات، ويخاطرون بالسفر عبر الصحراء، جاعلين النهر على يمينهم، ويسافرون لحوالي ثلاثة أيام في البرية.^(٦٠)

باتباع هذا الطريق المنحرف، تصل القوافل إلى مكان يسمى سينتاي، الذي كان مستوطنةً رئيسيةً للبدو سكان الخيام. كانت هذه الرحلة طويلة، ويقول عنها سترابون:

بعد عبور نهر الفرات تستغرق الرحلة إلى سينتاي ٢٥ يوماً. وعلى الطريق يوجد راكبو الجمال الذين يحافظون على أماكن التوقف التي يتم أحياناً تزويدها جيداً بالخزانات. هذه عموماً هي الصهاريج، وإن كان في بعض الحالات يستخدم راكبو الإبل المياه القادمة من أماكن أخرى.^(٦١)

من سينتاي، كانت القوافل تسلك وادي نهر الفرات جنوباً إلى بلاد ما بين النهرين السفلى، والمعروفة عند المعاصرين بـ"بابل".^(٦٢) وفي المجلد الرحلة تستغرق تقريباً ٧٠٠ كم من زوجما على الحدود الرومانية إلى سلوقية في وسط بلاد ما بين النهرين.

كانت سلوقية مدينة كبيرة ومقصداً رئيسياً للمسافرين الرومان العابرين إلى بلاد ما بين النهرين. واحتفظت سلوقية بمستوى معين من الاستقلال الإقليمي على الرغم من أنها تقع في صميم مملكة الفرثيين. واستطاعت المدينة مقاومة التدخل السياسي في أعمالها المدنية، ووصف بلني جدرانها الدائرية الهائلة التي انتشرت على شكل نسر له أجنحة طويلة.^(٦٣) وكانت المدينة واحدة من المراكز الحضرية الكبرى في العالم الإغريقي واحتوت على عدد هائل من السكان ينحدرون من العديد من الثقافات القديمة المختلفة. ويذكر بلني أن سلوقية كان بها حوالي ٦٠٠,٠٠٠ نسمة، وربما جعلها هذا ثالث أو رابع مدينة كبيرة في العالم القديم. تم تأسيس المدينة من قبل سلالة السلوقيين وما زالت تحتفظ بطابعها الإغريقي في قطاعات كبيرة من السكان، الذين يتكونون من المقدونيين، واليونانيين، والسوريين، واليهود.^(٦٤) وقد ورد ذكر وجود التجار اليونانيين في سلوقية، في نقوش تدمر، التي يرجع تاريخها إلى ١٩ م، وربما كان هؤلاء التجار يعملون في مجال تزويد الأسواق بالبضائع الرومانية الشرقية.^(٦٥)

ومن المؤكد أن سلوقية كانت مركزاً مهماً لاستهلاك السلع الشرقية، وكذلك سوقاً مهماً لتوزيع هذه السلع إلى المناطق المحيطة بها، حيث منح موقع وطابع المدينة لها

مزايًا مهمةً في التجارة الشرقية. تقع سلوقية على القناة التي تربط دجلة بالفرات، وهذا سمح للمدينة باستقبال حركة المرور من هذين الممرين المائتين المهمين. وكان يتم شحن البضائع الشرقية التي تصل إلى الموانئ على الخليج العربي شمالاً عبر أنظمة النهر هذه للوصول إلى أنشط الأسواق التجارية في المدينة. ومن سلوقية، يمكن لتجار الإمبراطورية الرومانية الاستمرار جنوباً إلى مملكة ميسان الصغيرة التي تقع على رأس الخليج العربي. وكان التجار الشرقيون الذين يقومون برحلات تجارية روتينية إلى الجزيرة العربية وشمال غرب الهند يزورون هذه المنطقة بانتظام.

كانت قطيسفون، وهي العاصمة الإدارية للفرثيين، تقع بالقرب من سلوقية على بُعد مسافة قصيرة من ضفاف نهر دجلة. وكان ملك الفرثيين يقضى فصل الشتاء في قصوره في قطيسفون، كما كان يتم نقل بلاطه أيضاً إلى مدن شرقية أخرى خلال أشهر الصيف.^(٦٦) لقد وصف بلني قطيسفون بأنها العاصمة الرئيسية لمملكة الفرثيين، ولكنها كانت أيضاً مركزاً تجارياً كبيراً في تجارة القوافل التي عبرت إيران.

كانت أسواق قطيسفون تعج بالتجار الفرثيين، وتم تشييط التجار اليونانيين من السفر شرقاً على طول هذه الطرق التجارية الإيرانية، لذلك سافر التجار من سلوقية إلى قطيسفون القريبة للحصول على السلع الشرقية في bazارات الفرثيين. ويقول سترابون عن هذه المدينة:

قطيسفون مدينة كبيرة جداً يسكنها عددٌ كبيرٌ من الناس. وبها أبنية قام بإنشائها الفرثيون، حيث زودوا المدينة بالسلع والفنون التي تروق لهم.^(٦٧)

استطاع التجار استخدام المراكب النهرية الصغيرة بغرض القيام بالرحلات جنوب سلوقية على طول نظم نهري دجلة والفرات إلى الخليج العربي. مرّ المسافرون على طريق الفرات عبر أطلال بابل القديمة. وكان نهر الفرات لا يزال يتدفق عبر العاصمة السابقة بعد أرصفة النهر والقصور المهجورة. وفي منتصف القرن الأول الميلادي، أنشأ ملك

الفرثيين بلاش (فلوجسس) مدينةً جديدةً في محيط جنوب بابل، وفقدت العاصمة القديمة مزيداً من سكانها.^(٦٨) وما زالت الجدران الدائرية الضخمة والحدائق المعلقة الضخمة قائمة، ولكن معظم أحياء المدينة تعرضت للإهمال والخراب.^(٦٩) ويوضح بلني أنه على مر القرون، تم نقل معظم السكان من بابل القديمة إلى سلوقية، تاركين المدينة القديمة رائعة التفاصيل، لكنها أصبحت واجهات جوفاء.^(٧٠)

تدمر

تقع مدينة تدمر في الصحراء السورية بين الإمبراطورية الرومانية ومملكة الفرثيين. وكانت تدمر عاصمة إقليمية تسيطر على رقعة واسعة من أراضي الواحات، ويحيط بها مساحة كبيرة من الصحراء. ولموقعها في منطقة بين قوتين إقليميتين كبيرتين، تمكّنت من الحفاظ على هذا المستوى الرائع من الحكم الذاتي. ورفعت سلطات المدينة قواتها العسكرية، وبشكل عام، حافظت على علاقات سياسية جيدة مع الحكومتين الرومانية والبارثية. استغل سكان تدمر هذه الحالة الفريدة من نوعها، وأصبحوا وسطاء تجاريين مهمين بين هذين الكيانين السياسيين الكبيرين. ونتيجةً لذلك، تطورت المدينة إلى قاعدة تشغيلية رئيسية لرحلات القوافل البعيدة من سوريا إلى بلاد ما بين النهرين.

وهناك نص منقوش يتحدث عن قانون الضرائب من تدمر، الذي يسرد رسوم السلع العديدة القادمة إلى المدينة.^(٧١) ويوضح هذا النص المهم كيف نقلت شبكات التجارة المحلية المنتجات الإقليمية، فضلاً عن السلع الغريبة البعيدة. ويكشف أيضاً كيف كانت تدمر نفسها مستهلكاً. وعلى ما يبدو، فإن بداية رحلات تدمر التجارية إلى بلاد ما بين النهرين كانت لتزويد أسواقها المحلية.

وتقدم النقوش التذكارية، التي تم العثور عليها في أطلال الصحراء من المدينة القديمة، أفضل المعلومات عن قوافل تدمر التجارية.^(٧٢) وتُوفّر هذه النصوص

معلومات حول تنظيم رحلات القوافل وجهاتها الرئيسية، وأسماء المسؤولين في هذه الرحلات. على النقيض من ذلك، يقدم المؤرخ اليوناني آبين، المرجع الأدبي الوحيد الذي وصل إلينا، المعلومات عن وضع وموقع تدمير في التجارة الشرقية. وتعود كتابة هذا الكتاب إلى منتصف القرن الثاني الميلادي، ويشير إلى النمو الكامل لتجارة تدمير. يقول آبين:

أهل تدمير تجار، يأتون بالمنتجات الهندية والعربية من بلاد فارس إلى الأراضي الرومانية، حيث يتم توزيعها.^(٧٣)

بدأت تدمير في التحول إلى مركزٍ مهمٍ للتجارة البعيدة خلال القرن الأول الميلادي. ولم يذكر سترابون المدينة وعلاقتها بطرق السفر عبر بلاد ما بين النهرين، ولم تشر مصادره إلى أن تدمير كان لها دورٌ كبيرٌ في التجارة البعيدة. وتسجل أقدم النقوش التذكارية في المدينة تاريخ المشاريع التجارية البعيدة حتى ١٩ م و ٢٤ م، حيث تذكر هذه النقوش وجود تجار تدمير في سلوقية، وبابل، الذين قد وصلوا إلى هذه المراكز التجارية عن طريق القوافل.^(٧٤) وتشير نقوش لاحقة إلى أنشطة تجار تدمير في مدن بلاد ما بين النهرين القريبة من الخليج العربي.^(٧٥) ويبدو أنه في عام ٧٠ م، كانت تسافر قوافل تدمير إلى رأس الخليج؛ لزيارة مدينة سباسينو خراكس في مملكة ميسان الصغيرة.^(٧٦) وهناك مثال آخر من عام ٨١ م، وهو ما يلي:

تجار تدمير الذين سافروا من خراكس ليهدون هذا تكريماً لزابدبول، بن عجيلو، بن عمات، بن عاقي، التدمري.^(٧٧)

ولم تكن تجارة تدمير استثنائية في عقد السبعينيات الميلادية عندما كان بلني يجمع دراسته الموسوعية عن العالم القديم. وعندما وصف بلني تدمير أشار إلى ثروة هذه المدينة الزراعية، لكنه لم يلفت الانتباه إلى تجارة تدمير. يقول بلني في هذا الشأن:

تخطيط بالحقول الغنية في تدمير من كل جانب دائرة واسعة من الرمال. وبالتالي عزلتها الطبيعية عن بقية العالم. وقدرها أن تكون بين إمبراطوريتين عظيمتين هما روما وبارثيا.^(٧٨)

لقد لعبت مدن بلاد ما بين النهرين العليا دوراً مهماً في مشاريع التجارة البعيدة خلال هذه الحقبة، حيث واصل معظم المسافرين الرومان اتباع المسارات التي حددها سترابون. وعموماً، ليس هناك سوى عدد قليل نسبياً من النقوش عن قوافل تدمير يرجع تاريخها إلى القرن الأول الميلادي.

ومن غير المعروف لنا ما هي المرحلة التي تولت روما فيها السلطة الكاملة على تدمير وأراضي الواحة.^(٧٩) وكان بلني على مقربة من الحكومة الإمبراطورية وشهادته توحي أنه ما زال هناك اتجاه لاعتبار تدمير منطقة حكم ذاتي غير كامل خلال أواخر القرن الأول الميلادي. حتى عندما تم دمجها في الإمبراطورية الرومانية، كانت مجالس مدينة تدمير لا تزال قادرة على ممارسة سلطتها الإقليمية الخاصة بها، واستخدام مبادراتهم لجمع القوات المحلية في الصحراء المحيطة بها ونشرها.

في بداية القرن الثاني الميلادي، كانت نقوش القوافل من تدمير تصف طرق التجارة في بلاد ما بين النهرين جيداً.^(٨٠) وكانت طرق القوافل تسير من تدمير عبر الصحراء السورية إلى هيت عند منتصف نهر الفرات. يغطي هذا الجزء من الطريق التجاري نحو ٤٧٠ كم، وتجنب المناطق من بلاد ما بين النهرين العليا التي كانت لا تزال تسيطر عليها المجتمعات الصغيرة، التي تفرض رسوماً عالية على القوافل العابرة.^(٨١) من تدمير، أنشئت الخانات على طول الطريق الصحراوي إلى نهر الفرات من أجل توفير الحماية للمسافرين والتجار. من هناك، تحولت الرحلة جنوباً على طول نهر الفرات حتى خراكس في مملكة ميسان. وإجمالاً، غطت طرق التجارة من تدمير إلى خراكس نحو ١٠٠٠ كم.^(٨٢)

حدد المؤرخ اليهودي يوسف بن متى الخطوط العريضة لموقف تدمير في المنطقة، وأشار إلى الكيفية التي تم بها ربط المدينة بالأراضي المحيطة بها، حيث يقول:

تقع تدمير على مسافة يومين من سوريا العليا، ويوم واحد من نهر الفرات. ومن بابل العظيمة تكون المسافة مسيرة ستة أيام.^(٨٣)

لا تمثل هذه التقديرات الخطى الثابتة من حركة القوافل، وتشير التقديرات الحديثة إلى أنها قد تستغرق ما لا يقل عن ٣٨ يوماً بالنسبة للمسافرين العاديين من أنطاكية إلى خراكس عبر تدمير.^(٨٤)

في عام ١٠٨م، كان التدمريون يتاجرون أيضاً مع مدينة فولوجيزياس البارثية المنشأة حديثاً.^(٨٥) جنباً إلى جنب مع خراكس، شكّل هذا المركز الحضري واحداً من المقاصد الرئيسية لرحلات تدمير التجارية إلى بلاد ما بين النهرين. وبشكل ملحوظ، تذكر ثمانية من نقوش القوافل، التي وصلت إلينا، فولوجيزياس، في حين أن ستة عشر نقشاً تشير إلى خراكس.^(٨٦)

حرب الفرثيين

لم تصبح تدمير مركزاً تجارياً مهماً للتجارة البعيدة حتى القرن الثاني الميلادي. وارتبط هذا التوسع بالحملة الرومانية الفاشلة لغزو بلاد ما بين النهرين بعد غزو الإمبراطور تراجان لأرمينيا عام ١١٣م. بعد هزيمة البارثيين في معركة ضارية، اتجهت القوات الرومانية جنوباً عبر بلاد ما بين النهرين إلى مملكة ميسان. وبالنسبة للرومان، كان هذا النصر يبدو سهلاً، واستقبلت الممالك الصغيرة التابعة لبلاد ما بين النهرين، التي كانت سابقاً خاضعة للبارثيين الإمبراطور استقبلاً جيداً.^(٨٧)

بعد الانتهاء من هذا الغزو المأساوي، سافر تراجان إلى شاطئ الخليج العربي، وقام بفحص السفن المتوجهة إلى الهند. وكان الإمبراطور بالفعل في الستينيات من

عمره، وربما بدأ يشعر بظهور المرض الذي قد يؤدي بحياته قريباً، يقول ديو كاسيوس في ذلك :

ثم جاء تراجان إلى المحيط، وعندما علم طبيعته وشاهد سفينة تبحر إلى الهند قال :
 "أوه، لو أنني ما زلت شاباً، لقمْتُ بالتأكيد بعبور الحدود إلى الهند. وبدأ في التفكير
 في الهند وكان شغوفاً بشؤونهم، واعتبر الإسكندر رجلاً محظوظاً؛ لأنه ذهب إلى
 هناك.^(٨٨)

بدأت القوات الرومانية على الفور بمهمة تنظيم أراضي بلاد ما بين النهرين، التي تم غزوها داخل مقاطعات الإمبراطورية الجديدة. وفيما يتعلق بالمجتمعات المحلية، كان هذا يعني دفع ضرائب منتظمة للدولة الرومانية، إلى جانب تشديد القواعد المنظمة للتجارة الإقليمية. وكانت الممالك الصغيرة في بلاد ما بين النهرين تدفع جزية للبارثيين، ولكن سُمح لهم بجمع الضرائب الخاصة بهم وإدارتها. وكانت هذه الإملاءات الجديدة تشير بالتالي إلى غضب. وبعد وقتٍ قصيرٍ ثارت مدن بلاد ما بين النهرين ثورةً كاملةً، وقاموا بقتل أو طرد الحاميات الرومانية الجديدة. وكانت عمليات الانتقام الرومانية متطرفةً، وتسبب الصراعُ، الذي أعقب ذلك، في دمار واسع النطاق للمراكز الحضرية في بلاد ما بين النهرين القديمة. وتمت استعادة نصيبين، لكن عندما اقتحمت القوات الرومانية الرها، نهبت المدينة وأحرقتها. وتمت أيضاً استعادة عاصمة سلوقية، وأُشعلت فيها النار، بينما عانت الحضرة من حصار روماني طال أمده.

وسرعان ما انتشرت الاضطرابات التي بدأت في بلاد ما بين النهرين داخل الأراضي الرومانية لأسبابٍ غير معروفة، ولكن ربما جذبت حرب بلاد ما بين النهرين عدداً كبيراً جداً من قوات الحامية الرومانية بعيداً عن المقاطعات الشرقية. ومن المؤكد فرار العديد من اللاجئين نتيجة للنزاع الدائر في بلاد ما بين النهرين إلى سوريا وفلسطين، حيث المشاعر المعادية للرومان. ولقد انتهزت الجماعات اليهودية، في مصر

وإقليم قورينا المجاور، هذه الفرصة أيضاً للتمرد.^(٨٩) وفي عام ١١٧م، قرر الإمبراطور المعين حديثاً هادريان، أنه ينبغي التخلي عن الصراع ما بين النهرين. وكنيجة لذلك تم سحب القوات الرومانية من المنطقة، تاركين للبارثيين استعادة سلطتهم السابقة على هذه المجتمعات الشرقية.

خرجت تدمر ومملكة ميسان من هذه الحرب الوحشية سالمة نسبياً. ونظراً لقرب الإمبراطور من جيشه، لم تنضم مملكة ميسان إلى غيرها من مجتمعات ما بين النهرين في الثورة ضد الاحتلال الروماني. وبقيت البنية التحتية التجارية، التي جلبت السلع الشرقية إلى بلاد ما بين النهرين من الخليج العربي، سليمة.

استغلت تدمر فراغ السلطة الناجم عن الانسحاب الروماني من بلاد ما بين النهرين الرومانية. وضعفت المدن الصغيرة في أواسط الفرات بسبب النزاع مع روما، لكن البارثيين كانوا بطيئين في إعادة فرض سلطتهم على تلك المناطق. ومن الفريد بالنسبة لهذه المدينة السورية، أنه ما زالت تدمر تحتفظ بقواتها العسكرية مستقلة، وبعد الحرب بدأوا في اتخاذ مزيدٍ من السيطرة على الأراضي في جميع أنحاء منتصف الفرات.^(٩٠) وتمركزت وحدات عسكرية من تدمر على نقاط أكثر فعالية لمراقبة حركة المرور الصحراوية، وحماية المسافرين بالقوافل. ونظمت أيضاً قوات لإدارة النقل النهري على نهر الفرات، واستخدموا مراكبهم الخاصة بهم للقيام بدوريات أفضل على طوله. وفي هذا العصر، شوهدت وحدات تدمرية على جزر آنا وبيجان في منتصف نهر الفرات.^(٩١) وهذا أمرٌ مهمٌ حيث كانت حركة المرور في النهر أقل تكلفةً من الشحن البري للسلع التجارية الضخمة، التي يمكن نقلها بسرعة، وأمانٍ أكثر بهذه الوسائل.

مع تطور هذه التجارة، توسّع تجار تدمر في استخدام المركب النهري لقطع ٧٠٠ كم جنوباً من هيت إلى خراكس. وتنطوي رحلة التجارة العائدة على الإبحار نحو المنبع، حيث تنتظر الدواب العودة عبر الصحراء إلى تدمر.^(٩٢) ويعتبر طريق تدمر التجاري هذا مناسباً مقارنةً بالطرق المستخدمة في التجارة الشرقية في مصر. ومن المؤكد أن طريق تدمر استغرق ١٦ يوماً من العبور البري، وربما ٢٦ يوماً على طول نهر الفرات. وعلى النقيض من ذلك، أمضى المستوردون المصريون حوالي ١٢ يوماً في قوافلهم، و١٢ يوماً آخر، من الإبحار على نهر النيل.^(٩٣) وكانت الرحلة من الهند إلى مصر مهمةً طويلةً وخطرةً، تنطوي على الإبحار عبر البحر الأحمر، وقد تستغرق فترةً تصل إلى شهرٍ واحد. ويمكن للمستوردين الذين يستخدمون الخليج العربي وطرق تدمر التجارية الوصول إلى أسواق البحر الأبيض المتوسط قبل منافسيهم المصريين.

وأصبحت هذه التجارة المربحة مصدراً للدخل بالنسبة للتدمريين وتمتعت مدينتهم بفوائد التنمية في المناطق الحضرية. ومع توسع التجارة، تمت إعادة توجيه المزيد من موارد المدينة لضمان استمرار الحركة التجارية. وتكشف النقوش عن أن قوات تدمر قامت بدوريات روتينية في الصحراء، وأرسلت المدينة بعثات إلى المناطق النائية لمهاجمة قطاع الطرق والقبائل الرحل الذين يهددون القوافل. وهناك نموذج في معبد أثينا في تدمر يكشف كيف أنقذ قائد من المدينة، يُدعى سوادوس، قافلةً تعرضت لهجومٍ من زعيم العصاة، الذي يُدعى عبداللات. والنص يرجع لعام ١٤٤ م ويقول ما يلي:

أقامت قافلة من التدمريين الذي عادوا من فولوجيزياس [هذا النصب]؛ لأن [سوادوس تصرف] بطريقة متميزة، وتقدم ومعه قوة كبيرة لحمايتهم من عبداللاتوس ولصوصه... لفترة طويلة كان [الصوص] متربصين من أجل إلحاق الضرر [بالقافلة لكن] سوادوس [تدخل و] أنقذهم، لذلك أقاموا [هذه التماثيل] تكريماً له.^(٩٤)

ويسجل نقش آخر من هذا العهد كيف تم اختيار شخص من تدمير اسمه آيليوس بوراس من قبل مجلس المدينة ليكون "قائداً" في هذه العمليات العسكرية. ويعود الفضل لبوراس في "إقامة السلام على الحدود الخارجية للمدينة"، وعلى الرغم من أنه لم يكن جزءاً من هيكل القيادة الرومانية، إلا أن النقوش تكشف أن اثنين من حكام سوريا قد أثنيا على مكاسبه العسكرية.^(٩٥)

وتشير نقوش القوافل أيضاً إلى كيفية محافظة التدمريين على علاقات جيدة مع الفرثيين حكام بلاد ما بين النهرين. وهناك إهداء من ١٣١م يسجل كيف كرم التجار التدمريون في خراكس رسمياً ساتراب ثيلويانا البارثي. ويذكر نقش آخر من ١٣٨م اشتراك تدمريين في بعثة دبلوماسية أرسلت إلى أوروديس حاكم سوسة، الذي كان خاضعاً لملك الفرثيين. كان التدمريون نشطين خاصة في مدينة فولوجيزياس الجديدة، حيث شيدوا مجمعاً دينياً مكرساً لكبير آلهتهم، بل أنشأوا معبداً اعترافاً بعبادة الأباطرة الرومان.^(٩٦)

تؤكد النقوش المكتشفة في تدمير، زيادة التجارة، التي وقعت خلال فترة الحرب الرومانية البارثية. وصلت إلينا ستة نقوش تسجل رحلات القوافل من تدمير إلى مدن بلاد ما بين النهرين فيما بين عامي ١٩ و ٣١م. على النقيض من ذلك، كان هناك ما لا يقل عن ١٩ نقشاً لفترة ٣٠ سنة ما بين عامي ١٣١م - ١٦١م.^(٩٧) وهذا هو أيضاً العصر الذي قال فيه آبين عبارته الشهيرة: إن التدمريين كانوا تجاراً يعملون في مجال تزويد الأسواق الرومانية بالبضائع الهندية والعربية.^(٩٨)

وكشف النقش الفخري كيف كان يتم تنظيم قوافل تدمير للسفر إلى بلاد ما بين النهرين. كانت القافلة تسمى (ساينوديائي) في نصوص تدمير، وكان يُشار إلى التجار الذين شكلوا هذه التجمعات باسم "أبناء القافلة". وكان كل ساينوديائي يتكون من

مجموعات كبيرة من التجار الذين عيّنوا ساينوديباركوس أي "زعيم القافلة" واختاروا ممثلاً لمنصب (أركيمبوروس)، أي "رائد التجار". ويتعامل زعيم القافلة مع القضايا المتصلة بالتحركات اللوجستية في السفر، ويتعامل رائد التجار مع الصفقات التجارية في أسواق الجهة المقصودة. استأجر أعضاء القافلة معاً حراساً مسلحين لحماية الركب من قطاع الطرق المغيرين، ومن أي تدخل من قبل البدو الرحل.^(٩٩) كما أسهم المسافرون في القافلة بدفع الرسوم للحماية من أي مجتمعات قد يمرون عليها في رحلتهم. ويتولى زعيم القافلة المسؤولية عن هذه الترتيبات، وضمان المرور الآمن للركب عن طريق العديد من المفاوضات والمدفوعات. وتفسر النفقات التي تم دفعها للإشارات الواردة في النقوش على الأفراد العائدين بالقوافل "بلا أي تكلفة"، أو "على نفقتهم الخاصة".^(١٠٠) في هذه المناسبات، ربما دفع المحسنون الأثرياء ما هو مطلوب من كل عضو من أعضاء القافلة. وليس من المعروف لنا وتيرة حملات القوافل، ولكن يبدو أنه من المعقول أن نفترض أنه تم تنظيم العديد من الرحلات في كل عام، وأن مئات التجار قد سافروا في كل ساينوديباري.

كانت التهديدات التي تواجه المسافرين حقيقية، وفي بعض الحالات اشترك حراس القافلة في قتال شديد مع قطاع الطرق المغيرين.^(١٠١) وعموماً تشير النقوش المكتشفة إلى تكريم كل فرد كان يقوم ببعض الخدمات غير العادية لقافلة. وعلى ما يبدو، فإن معظم الرحلات التجارية قد أنجزت دون وقوع حوادث. وبعض النقوش لا تفسر تماماً الخدمة التي يؤديها الفرد لسائينوديباري. وهكذا، في عام ١٣٥م، أقامت قافلة عائدة من خراكس تمثلاً لقائد روماني اسمه يوليوس ماكسيموس، ولكن أسباب هذا الإهداء غير معروفة.^(١٠٢)

في هذا العصر، كان المسافرون يفضلون طرق تدمير التجارية؛ لأنها كانت محميةً بشكل جيد ومجهزة بشكل كافٍ بمنشآت الإمداد. وكانت الطرق التقليدية في أعالي الفرات تقطعها مناظر طبيعية محددة سياسياً، حيث طالبت بعض المجتمعات برسوم إضافية، وكان هناك تهديد من قطاع الطرق. وحقيقة أن طريق تدمير كان يُدار من قبل سلطة واحدة قوية ومسؤولة شجع على تطوير مسار تجارتهم.^(١٠٣)

ومع تطور الاتصالات التجارية، بدأ التدمريون يحتلون مناصب في مملكة ميسان. على سبيل المثال، سجلت النقوش كيف ساعد "ملك فورات" و"ملك ميسان" الرحلات التجارية بين خراكس وتدمير.^(١٠٤) وربما كان هؤلاء الرجال قادة للجاليات التدمرية في مملكة ميسان الذين حصلوا على ألقابهم من الزملاء. كما تم التأكيد على أن هذه الألقاب قد منحت أو وافق عليها ملوك ميسان المحليون.^(١٠٥) من الإجراءات المسجلة في نقوش تدمير، يبدو أن هؤلاء المسؤولين كانوا قادرين على تقديم مساعدة كبيرة للمسافرين التجار الذين دخلوا مناطقهم.^(١٠٦)

سيطرت مملكة ميسان على الحركة التجارية القادمة إلى بلاد ما بين النهرين عبر الخليج العربي. وبالتالي، كانت اتصالات تدمير مع مدينة خراكس ذات أهمية خاصة. وربما كان بلني يشير إلى رجال الأعمال الإغريق، أو الرومان عندما ذكر "تجارنا" في خراكس.^(١٠٧) ووصفت مملكة ميسان أيضاً كمكان تجمع لتجار الشرق في القرن الثالث في تعليق يسمى *ترتيلة من اللؤلؤ*.^(١٠٨) ويروي المؤلف:

مررتُ عبر حدود مملكة ميسان التي تقع على شاطئ البحر، وهو مكان اجتماع للتجار من الشرق.^(١٠٩)

كانت خراكس محاطة بسدود كبيرة لحماية مناطقها الحضرية من مياه فيضان نهر دجلة. وأنشئ هذا الموقع كميناء، ولكنه على مرّ الأجيال، فاضت الرواسب الغرينية من النهر وامتد الخط الساحلي إلى ما هو أبعد من المدينة.^(١١٠) وعندما سافر الإمبراطور

تراجان إلى هذا الشاطئ، رأى أنه كانت هناك سفن هندية وطواقم من باريجازا ، بالإضافة إلى مركب عربي من اليمن.^(١١١)

أظهرت نقوش القوافل أنه في منتصف القرن الثاني الميلادي، بدأ تجار تدمير القيام برحلات تجارية من مملكة ميسان إلى شمال غرب الهند.^(١١٢) وربما كانت هذه الحملات تشبه التعامل التجاري المصري الموثق في كتاب دليل "الطواف حول البحر الأتريري".^(١١٣) وعلى غرار التجار الرومان من مصر، أشار التدمريون إلى شمال غرب الهند باسم "سيثيا"، ويسجل نقش من عام ١٥٧م ما يلي:

التجار الذين عادوا من سيثيا على متن سفينة حنينو نجل حدودان [أهدوا هذا] إلى
ماركوس أوليبوس إيارهاي، ابن حيران ابن أبجر "الوطني". [وهم يدركون] شرفه؛
لأنه قد ساعدهم تطوعاً.^(١١٤)

إجمالاً، كانت الرحلة من خراكس إلى الهند وسيثيا قد تمتد لأكثر من ٢٠٠٠ كم. ومن المؤكد أنه كان يوجد هناك انعطافات إلى الموانئ البعيدة على السواحل العربي الفارسي. وتؤكد صور السفن في الفن الجنازري لتدمير أن تجار المدينة كانوا ضمن رحلات التجارة في المحيط. وربما كان الأشخاص الذين تم إحياء ذكراهم في هذه التماثيل ملاكاً للسفن الذين احتفظوا بالسفن في الخليج العربي.^(١١٥)

وكانت طرق التجارة في المحيط الهندي تتطور باستمرار، من خلال إقامة الموانئ التجارية الجديدة، وتوفير الفرص في السوق بانتظام للمسافرين والتجار. وقدم بلني بعض المعلومات المثيرة للاهتمام بشأن التوسع في طرق التجارة عبر الخليج العربي في عهد البارثيين. وكان أحد مصادر بلني الرئيسية لهذه المنطقة دراسة خطية للملك نوميدي اسمه جوبا، الذي توفي في ٢٣م. ناضل بلني لفهم المعلومات الجديدة التي يبدو أنها تتعارض مع كتابات جوبا الأولية عن هذه المنطقة. واقترحت التقارير التي وصلت إلى

روما من التجار والسفراء العرب، أن مجموعة من المنافذ التجارية الجديدة قد فتحت في منطقة الخليج العربي. كتب بلني ما يلي:

لم يذكر جوبا بلدة العمانيين، وتسمى أيضاً باطراسافي، وبلدة عُماناً وأيضاً هومنا وعطانا. وهذه هي المدن التي قال تجارنا إنها أكثر الموانئ التي زاروها باستمرار في الخليج العربي.^(١١٦)

كان عُماناً ميناءً تجارياً على الساحل الجنوبي لإيران، وقد تم ذكره بإيجاز في كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري".^(١١٧) ولم تظهر الموانئ التجارية الجديدة الأخرى هومنا وعطانا في كتاب "دليل الطواف حول البحر الأرتيري"، مما يؤكد أنها قد برزت بسرعة في العقود التي سبقت وقت تجميع بلني لكتابه التاريخ الطبيعي. ويمكن استنتاج أثر تجارة تدمر على شبكات تجارة الخليج العربي من البيانات الواردة في كتاب "الجغرافيا" لبطليموس، ولكن هذا جانب آخر من جوانب التجارة الشرقية، التي لم يتم بعد استكشافها بالكامل.^(١١٨)

الطرق عبر الأراضي الرومانية

زود تجار تدمر الأسواق الرومانية بمجموعة من السلع الغريبة من بلاد فارس والهند والجزيرة العربية والصين. وكان الحرير وغيره من الأقمشة الشرقية ذات أهمية في هذه التجارة؛ لأنها كانت مدججة وسهلة الحمل خلال حركة المرور على طول الطرق البرية.^(١١٩) وتؤكد أجزاء الحرير التي وجدت في أبراج قبور تدمر أهمية هذه الأقمشة. كما تُبينُ التماثيل في المدينة القيّمات وهن مرتديات لملابس راقية ومتعددة الطبقات.^(١٢٠) كما تعامل تجار تدمر أيضاً في الأدوية، والتوابل والمواد العطرية، التي شملت البخور، والعطور الخام من الجزيرة العربية. وأشار بلني إلى أن منطقة الخليج

العربي كانت مورداً مهماً لتزويد الإمبراطورية الرومانية باللؤلؤ. وتؤكد تماثيل تدمر شعبية هذا النوع من المجوهرات بين النساء الثريات في المدينة.^(١٢١)

ومن المؤكد أن تجار تدمر قد حملوا مجموعة كبيرة من السلع التجارية الرومانية إلى أسواق بلاد ما بين النهرين السفلى. ويشير مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" إلى أن التجار الهنود كانوا مهتمين بالحصول على الكتان، والمرجان، والجرعات العطرية، والنبذ الروماني.^(١٢٢) وتم تقديم الملابس الأرجوانية، والزعفران، والمراهم العطرية، والذهب، والفضة للتجار العرب الزائرين لخراكس.^(١٢٣) وربما زود تجار تدمر أيضاً أسواق بلاد ما بين النهرين بمجموعة كبيرة من السلع الغذائية المنتجة في أراضي واحتمهم، بما في ذلك النبيذ، والتمر. واستخدمت هذه المنتجات الإقليمية للحصول على التوابل. ويكشف مؤلف كتاب "دليل الطواف حول البحر الأتريري" أن هناك سوقاً كبيراً في الهند للتمور الفارسية والنبذ العربي.^(١٢٤) ويشير الحادث المتعلق بأبولونيوس في المحطة الحدودية إلى نقل العبيد الرومان المتخصصين إلى بلاد ما بين النهرين.^(١٢٥) كما تعامل تجار تدمر أيضاً في عملات ذهبية رومانية، ويسجل لنا نقش تذكاري أن متبرعاً أعطى كمية من النقود الذهبية القديمة لمجموعة من التجار.^(١٢٦)

ومع أن نقوش تدمر تذكر مرحلة الرحلات التجارية لبلاد ما بين النهرين، إلا أنه من الصعب إعادة تصوّر طرق تدمر التجارية عبر الأراضي الرومانية. وأثناء العودة إلى تدمر، قد تكون القوافل التجارية قد عبرت سوريا أو فلسطين لتسليم بضائعها الشرقية الثمينة لمجموعة من الأسواق الرومانية. وعقب تحقيق قدر من الأمن في المقاطعات الرومانية، أصبحت طرق التجارة البرية أكثر أماناً، حيث انقسم التجار إلى مجموعات صغيرة للوصول إلى وجهاتهم التي اختاروها.

تقع العاصمة السورية أنطاكية على بُعد حوالي ٣٠٠ كم من تدمر، وانطلق العديد من التجار في هذا الاتجاه.^(١٢٧) ويسجل أحد نقوش القوافل كيف ساعد موظف الجمارك من أنطاكية، الذي كان مسؤولاً عن فرض ضرائب على الواردات الشرقية، مجموعة من تجار تدمر.^(١٢٨) وكانت الموانئ الساحلية الفينيقية أيضاً مقصداً مهماً لقوافل تدمر الواردة.^(١٢٩) ومن هذه المراكز التجارية يمكن تحميل السفن التجارية المارة بالسلع الشرقية ونقلها عبر البحر الأبيض المتوسط.^(١٣٠)

يوضح العهد الجديد كيف كانت رحلات التجارة الرومانية تعمل على طول الساحل الفينيقي. ومن المؤكد أنه تم تحميل السلع الشرقية التي وصلت إلى الشواطئ الفينيقية من خلال القوافل التجارية في السفن التي أعقبت هذه الرحلات التجارية نفسها. وفي رحلته التبشيرية الأخيرة، استقل بولس سفينة شحن من باتارا في آسيا الصغرى جنوباً على طول شواطئ سورية مروراً بصور وبطليموس وقيسارية.^(١٣١) وعندما تم إرساله للمحاكمة في روما، تم وضعه على متن سفينة متجهة من قيساريا شمالاً مروراً بصيدا، وجزيرة قبرص، وأخيراً في ميرا في جنوب آسيا الصغرى. ومن هناك تم نقله إلى واحدة من سفن الحبوب السكندرية الكبيرة المتجهة إلى روما.^(١٣٢)

ليس هناك سوى دليل مادي واحد عن السلع الشرقية التي وصلت إلى الساحل الفينيقي. في منتصف القرن الثاني الميلادي، وصف الطبيب اليوناني الشهير جالينوس كيف حصل على عيّنات من العقاقير في رحلة عبر فلسطين. وشملت العينات عقاقير هندية نُقلت داخل المنطقة من قبل فرق الهجن التجارية. ويقول في هذا الصدد:

كنت محظوظاً لحصولي على بعض النباتات الهندية. وقد تم أخيراً استيراد بعض العقاقير مع الصبار الهندي إلى فينقيا. لقد وصلتني عندما كنت في طريق عودتي من فلسطين. وكنت مقتنعا بأنها كانت هندية؛ لأنها أُحضرت بالجمال مع شحنة كبيرة من البضائع، وأن هذه المواد غير أصلية في هذه المنطقة.^(١٣٣)

وجاءت هذه العقاقير الهندية من أسواق بلاد ما بين النهرين، وربما تم استيرادها عن طريق إحدى القوافل القادمة عبر تدمر.

تجدد الصراع

في عام ١٤٧م، بعد جيل من الاقتتال والانقسام، تولى حاكم يُدعى بلاش الرابع السلطة في بارثيا ومعه خطط لإعادة توحيد المملكة. بدأ بلاش تعزيز سيطرة البارثيين فوق أراضيهم السابقة، وفي ١٥١م، هاجم مملكة ميسان وخلع حاكمها، ميريديتس، الذي كان يشكل تهديداً لخلافة الفرثيين. ويسجل نقشٌ قديمٌ محفوظٌ على تمثال برونزي لهرقل هذه الأحداث. حيث جاء نص هذا النقش كما يلي:

طرد الملك بلاش ميريديتس من مملكة ميسان، فأضحى هو حاكماً لمملكة ميسان،
وأتى بهذا التمثال البرونزي إلى هذا المكان، ووضع في معبد الإله أبولو أمام البوابات
البرونزية. (١٣٤)

ولقد حصل بلاش الآن على العائدات القيمة التي تتلقاها هذه المملكة الصغيرة شبه المستقلة من تجارتها الشرقية المربحة. (١٣٥)

تبرهن نقوش تدمر على أن الاتصالات التجارية مع مملكة ميسان استمرت بعد غزو بلاش للمملكة. وكانت سلسلة من ثماني لوحات لنقوش القوافل تكريماً لشخص تدمري يُدعى ماركوس أوليبوس أيارهاي يرجع تاريخها جميعاً لفترة قصيرة بين عامي ١٥٦ م و١٥٩م. (١٣٦) كان هذا القدر من الشاء غير مألوف. ويرى بعض العلماء بأن ماركوس كان أحد "أبطال" تدمر؛ لأنه ربما ساند زملاءه المحاصرين الذين كانوا يواجهون صعوبات متزايدة في بلاد ما بين النهرين. (١٣٧)

ولكن مملكة ميسان لم تكن إلا نقطة البداية في مخطط بلاش الهادف لاستعادة سلطة الفرثيين. وفي ١٥٥م، غزا بلاش مملكة أرمينيا المتنازع عليها، وطرد ملكها،

ونصَّب نفسه على العرش. وكان رد الجيش الروماني على هذا التطور غير فعَّال. وبحلول عام ١٦١م غزت قوات الفرثيين سوريا، مما أدى إلى حربٍ واسعة النطاق مع الإمبراطورية. صدَّ الجيش الروماني الغزاة واتجه شرقاً إلى بلاد ما بين النهرين، حيث نهب سلوقية وقطيسفون في هذه العملية. اندفعت الحملة الرومانية نحو ميديون، ولكن تفشي الطاعون الأنطوني في ١٦٥ م شلَّ قدرة الجيش على الاستمرار في هذه الأعمال العدائية.

كان لهذه الأحداث تأثيرٌ شديدٌ على تجارة تدمر، ومن ١٦٢م، ولمدة ٣٠ عاماً تقريباً، لم يصل إلينا أيُّ نقشٍ عن تجارة القوافل، على الرغم من أن التدمريين قاموا بحماية حدود الفرات مع قواتهم، كما عمل جنودهم كوحدات عسكرية في الجيش الروماني. ولعلَّ قوات الفرثيين تجاهلت هذا التمييز ودمرت المواقع الاستيطانية لتدمر التي كانت تحرس طرق التجارة الشرقية للمدينة. ومن المؤكد أن وحدات تدمر التي بقيت تمت إبادتها من قبل البارثيين. وفي فترة قصيرة من الزمن، خسر تجار تدمر اتصالاتهم التجارية مع مملكة ميسان، والمرافق الحيوية على نهر الفرات، والترتيبات الأمنية البرية الضرورية لتجارهم الشرقية.

ومن المؤكد أن الجيوش المرابطة جردت الأراضي من مواردها، ودمرت أسواق المدن واستولت على البضائع المتنقلة. وتعرض الرسائل السغدية صورة حية لتأثر حياة التجار وسبل المعيشة بهذه الصراعات الإقليمية الطويلة. وعلى الرغم من أنه لم تصلنا أي رسالة عن القوافل التجارية من هذا الوقت في تدمر، إلا أنه من السهل تقدير الصعوبات التي تحملها هؤلاء الناس. لقد كان الأثر المدمر للوباء الأنطوني عاملاً آخر في تدهور التجارة البعيدة، حيث إنه قد أعاق وبلا شك أي انتعاش سريع بعد النزاع. ولم تبدأ نقوش قوافل تدمر في الظهور مرة أخرى إلا بعد وفاة بلاش.

التدمريون في مصر

انتهى القتال بين روما وبارثيا في ١٦٦ م، ولكن طرق التجارة التقليدية عبر بلاد ما بين النهرين السفلى قد بقيت غير آمنة للسفر. كان هناك على الأرجح عدد كبير من السكان المحرومين في هذه المنطقة، ومن المؤكد أن البارثيين قد سعوا للانتقام؛ لاستعادة أراضيهم السابقة. وفي ظل هذه الظروف، تخلى الكثيرون من تجار تدمر عن طرقهم التجارية التقليدية واختاروا التوجه لأراضٍ ودية وهي مصر الرومانية. وهكذا وعن طريق تجنّب الخليج العربي، واستخدام طرق التجارة المصرية، تمكن التدمريون من مواصلة معيشتهم بوصفهم تجاراً يزودون الأسواق الرومانية بالسلع الشرقية.

وهناك نقشٌ يشير إلى مجموعة من تجار تدمر أقاموا مقراً تجارياً كبيراً في كوبتوس خلال هذه الفترة.^(١٣٨) تلقى هؤلاء التجار الأثرياء هذه البضائع الشرقية التي قامت بتفريغها سفن تدمر في موانئ البحر الأحمر. وقد تم جلب هذه البضائع براً بواسطة القوافل إلى كوبتوس، ثم تم شحنها مع اتجاه التيار إلى الإسكندرية على ساحل البحر المتوسط. وتم إهداء نقش من كوبتوس إلى رجل من تدمر يدعى زيد الآس، الذي بنى المقر التجاري من أمواله الخاصة وبتكاليف باهظة. وكان هناك تاجر كبير يدعى زيد الآس ظهر أيضاً في نقوش سابقة للقوافل من مدينة تدمر.^(١٣٩) وبناءً على ذلك، أشار بعض العلماء إلى أنه ربما يكون الرجل نفسه الذي قاد زملاءه التجار بعيداً عن الخطر في سبيل تكوين حياة جديدة لهم في مصر.^(١٤٠) ونقرأ في هذا النقش من كوبتوس ما يلي:

[أقدم هذا الإهداء] تجار البحر الأحمر القادمون من تدمر لزيد الآس بن سالمانوس،
[والمعروف] أيضاً باسم أنيناس. لقد أرسى لزيد الآس [الأسس الجديدة] [لهذا المبنى]
بالكامل من أمواله الخاصة. وقد أنشأ بوابة ضخمة وثلاثة أروقة على امتداد الغرف

المرافقة. وقد قام تجار تدمر لبوضع هذا الإهداء لرفيقهم وزميلهم اعترافاً بصداقته الغالية.^(١٤١)

وُزِّنت جدران هذا المبنى الكبير باللوحات الجدارية، وتم العثور ضمن أنقاضه على ١٢ لوحاً حجرياً ومذبحين حجريين. ونحتت الألواح الحجرية بصور جمالية، يصور كل منها زوجاً من تجار تدمر بأسلوب فني لمدينتهم.^(١٤٢) ويقدم نقشٌ حجريٌّ مجزأ من مدينة دندرة على النيل دليلاً إضافياً لنشاط تدمر التجاري في مصر. والنقش عبارة عن إهداء باللغة الإغريقية والتدمرية لرجل يُدعى يوليوس أوريليوس، ويرجع تاريخه إلى الفترة ما بين ١٦٠م، و٢١٢م.^(١٤٣) وكان يوليوس شخصاً مهماً داخل المجتمع، والنصُّ يشير إلى تجار تدمر الذين كانوا قادة، أو أصحاب سفن في تجارة البحر الأحمر.^(١٤٤)

كان التدمريون قادرين على زيارة منافذ تجارية جديدة في جنوب شبه الجزيرة العربية عند إبحارهم من مصر الرومانية إلى الهند. وهذا ما يفسّر اكتشاف حاوية تدمرية محطمة عثر عليها علماء الآثار على أرضية غرفة تخزين محفورة في قنا. وتم تجميع أجزاء السفينة بعناية وكشفت عن نص تدمري رسم على الحاوية قبل اشتعالها. وكان مكتوب في هذا النص أكايا، التي كانت منطقة رومانية صغيرة في اليونان، وقد رسم على الحاوية حرف "I" كبير.^(١٤٥) وربما كان تجار تدمر ينقلون الأوامر لزملائهم التجار في اليونان، ويمكن أن يتم تحديد هذه الحاويات حسب جهاتهم في البحر الأبيض المتوسط. وبحلول سنوات العقد التاسع عشر تم استئناف رحلات قوافل تدمر التجارية عبر بلاد ما بين النهرين. وقدم هذا التطور فرصاً أكبر للتدمريين فيما يتعلق بأعمالهم، حيث يمكنهم تفريغ البضائع الشرقية في مصر، أو في بلاد ما بين النهرين. ويمكنهم أيضاً تبديل هذه الوجهات؛ لتزويد مصر الرومانية بالمنتجات الفارسية فضلاً عن البضائع الهندية.^(١٤٦) وهذا من شأنه أن يفسّر لماذا ذكرت التعريفة/السكندرية الصادرة في القرن

الثاني مجموعة من البضائع الفارسية الخاضعة للضريبة عند دخولها إلى مصر الرومانية.^(١٤٧) ومن بين هذه السلع الجلود الفرثية، والبابلية، وكذلك العقاقير من آسيا الداخلية.^(١٤٨)

في هذا العصر بدأت الحكومة الرومانية تركز وحدات من جنود تدمر في المناطق الصحراوية شرق مصر. ويكشف نقش من كوبتوس يرجع تاريخه إلى ٢١٦م أن رماة تدمر كانوا على ظهور الجمال في المدينة. وقد تم نشر هؤلاء الجنود المتخصصين في الصحراء الشرقية للقيام بدوريات حراسة وحماية القوافل المهمة القادمة من موانئ البحر الأحمر.^(١٤٩) وكان أحد هؤلاء الجنود رجل يُدعى ماركوس أوريليوس بيلاكابوس، الذي ترك إهداءً إلى الإله التدمري هيروبولوس بالقرب من موقعه العسكري.^(١٥٠)

وكانت قوات تدمر وحدة صحراوية بها النخبة من المحاربين، وهناك أدلة على وجود ثروة كبيرة تحت تصرفهم. وتظهر عدة أسماء لجنود تدمريين على إهداءات متقنة ومكلفة في ملاذات آمنة في ميناء برنيكي. واعترفت نقوش الاعتراف بالإله هيروبولوس في الشرق، لكنها اعترفت أيضاً بعبادة الأباطرة الرومان.^(١٥١) وتضمنت الإهداءات تماثيل برونزية ونقوشاً محكمة كانت تتعدى كونه مجرد جندي عادي صاحب راتب عسكري متواضع. وقد اقترح العلماء أن جنود تدمر هؤلاء قد تربحوا بشكلٍ ما من التجارة الشرقية. ربما كانوا يقدمون شكلاً من أشكال المعاملة التفضيلية للتجار التدمريين في مقابل تلقي مكافآت سخية.^(١٥٢)

استمرت نقوش القوافل من تدمر حتى العقد السادس والعشرين الميلادي عندما حاولت زنوبيا ملكة تدمر السيطرة على الإمبراطورية الرومانية الشرقية.^(١٥٣) وفي هذه الفترة، لعبت تدمر دوراً أكبر في السياسة الشرقية، ودافعت قوات تدمر عن الحدود

الرومانية ضد الدولة الساسانية حديثة العهد في بلاد فارس. هزم الإمبراطور أورليان زنوبيا في ٢٧٢م، ومرّ موكب الملكة الأسيرة في شوارع روما. وبعد انتفاضة وجيزة أخرى، خضعت تدمر تماماً للقوات الرومانية. في العصر التالي، فقدت المدينة الكثير من طابعها المميز، وأصبحت أكثر قليلاً من مدينة مقاطعة صغيرة، ولها حامية رومانية.^(١٥٤)

روما وطرق الحرير

وقبل قرون من وصول البارثيين إلى الحكم في إيران القديمة، كانت الإمبراطورية الفارسية قد شيدت طريقاً سريعاً ورئيسياً عبر أراضي مملكتهم المركزية. استخدم ملوك الفرثيين الأوائل هذا "الطريق الملكي" للسفر من قطيسفون في بلاد ما بين النهرين إلى عواصمهم الصيفية في أكباتنا وهيركانيا في الأطراف الشرقية من أراضيهم.^(١٥٥) وكان هذا الطريق أيضاً بمثابة طريق للقوافل التجارية الكبرى لربط الأسواق في بلاد ما بين النهرين بالمراكز الحضرية في آسيا الوسطى.

عند مغادرة بلاد ما بين النهرين، يلتف أحد فروع طرق القوافل حول الشواطئ الجنوبية لبحر قزوين للوصول إلى السهول أعلى إيران. وقد سافر على هذه الطرق تجار القوافل، ومنهم الأرمن والميديون من غرب مملكة الفرثيين، حيث تلقوا السلع الهندية والفارسية من بلاد ما بين النهرين، وسافروا إلى الضفاف الشمالية لبارثيا للتجارة مع شعوب السهول، الذين يُطلقُ عليهم اسم الآورسيين. سيطر الآورسيون على السواحل الشرقية لبحر قزوين، وأصبحوا أثرياء عن طريق توفير السلع الهندية إلى مجموعة كبيرة من سكان سارماتيون يدعون الآنيين، ويعيشون في السهول الروسية. ويقول سترابون:

سيطر الآورسيون على جزء كبير من ساحل بحر قزوين، وحصلوا على البضائع الهندية والبابلية على ظهور الجمال. وقاموا باستيراد هذه البضائع من الأرمن والميديين، وبسبب هذه الثروة كان الآورسيون يرتدون حلياً ذهبية.^(١٥٦)

وكانت الفروع الأخرى من طرق القوافل هذه تتجه من بلاد ما بين النهرين عبر إيران إلى باخترها وما وراءها. وقد تم استيراد كميات كبيرة من السلع الرومانية في بلاد ما بين النهرين، ويتم نقل هذه المنتجات من مدن مثل قطيسفون على طول طرق القوافل للوصول إلى وسط آسيا. كان الصينيون على عِلْمٍ بهذه التجارة، وسردوا مجموعة من السلع الرومانية التي تصل إلى مناطق تاريم من خلال الاتصالات التجارية بين الفرثيين والهندية. ويقول هوى هانشو ما يلي :

تنتج دا تشين (الإمبراطورية الرومانية) الكثير من الفضة، والذهب، والمجوهرات الثمينة، واليشم المضئية، ولؤلؤ "القمر الساطع"، والديوك المحاربة، وقرون وحيد القرن، والشعاب المرجانية، والكهرمان الأصفر، والزجاج المعتم، والعقيق الأبيض، والسينابار الأحمر، والأحجار الكريمة الخضراء، والمطرزات المزينة بخيوط الذهب ومتعددة الألوان، والشبكات المنسوجة بخيوط الذهب، والحرير الملون الدقيق المطلي بالذهب، وقماش الأسبستوس.^(١٥٧)

وكانت الكثير من البضائع القادمة من الأراضي الرومانية في الواقع سلعة شرقية تمت إعادة تجهيزها في ورش رومانية. ثم قام التجار من الإمبراطورية الرومانية بإعادة تصدير هذه المواد الحرفية مرةً أخرى إلى الشرق عبر بلاد ما بين النهرين. مثال على ذلك الحرير الصيني الذي أُعيدَ نسجه بشكل أرقى يشبه الشاش في ورش رومانية قبل إعادته شرقاً إلى أسواق بلاد ما بين النهرين. جمع فايلو التقارير الصينية اللاحقة من روما، وقدم قائمة طويلة من السلع الرومانية التي تصل آسيا الوسطى. وقد ذكر ثلاثة وستين منتجاً، منها البضائع الهندية والعربية التي كان يعيد تصديرها التجار الرومان عبر شبكات التجارة البرية.^(١٥٨)

وقد زودت طرق القوافل الإيرانية -التي أرسلت عليها هذه السلع الرومانية إلى آسيا الوسطى - بلاد ما بين النهرين بكميات كبيرة من الحرير الصيني. ونظراً لكون

أرباح هذه التجارة كانت كبيرة، حرّم الرعايا الفرثيين من إيران على التجار الرومان الوصول إلى هذه الطرق التجارية البرية. وإذا أراد التجار الرومان الحصول على الحرير الصيني، فلن يسافروا شرقاً أبعد من أسواق الفرثيين في قطيسفون. وهناك يقابلون القوافل الواردة ويتلقون الأقمشة بسعر مناسب. ويسجل هان هانشو:

لقد أراد حكام روما دائماً إرسال بعثات دبلوماسية إلى الصين. ولكن البارثيين حالوا دون أي اتصال؛ لأنهم يريدون المتاجرة في الحرير الصيني مع الإمبراطورية الرومانية.^(١٥٩)

كان لدى البارثيين أسباب سياسية وتجارية للحيلولة دون وصول الرومان لطرق القوافل القديمة في إيران. وفي الشرق البعيد واجه البارثيون معارضين أقوياء، مثل الآني وكوشان اللذين كان لديهما طموحات لنهب، أو قهر أراضيهم. لم يكن في مصلحة الفرثيين السماح بقنوات اتصال عادية بين هذه الشعوب الشرقية والإمبراطورية الرومانية التي لديها ذلك الطموح.

وهناك مثالٌ واحدٌ فقط لتاجر روماني شارك في رحلة تجارية برية عبر إيران الفرثية إلى آسيا الداخلية. وفي عام ١٠٠م، تمكّن تاجر مقدوني يُدعى مايس تيتانوس من إرسال وكلاء تجاريين على طول الطريق التجاري، الذي يصل إلى الحدود الخارجية لباخترية القديمة. كتب مايس تعليقاً على هذه الرحلة التجارية الفريدة من نوعها، وتمكّن الجغرافيون الرومان من استخدام معلوماته لبناء خرائط مطورة لآسيا الداخلية. ويمكن مقارنة التفاصيل مع خط سير الرحلة التي جمعها إيزيدور الخراكسي، الذي وصف طريقاً مماثلاً داخل إيران كانت تتبعه القوافل المتجهة نحو الشرق البعيد.^(١٦٠)

بدءاً من قطيسفون، اتجه التجار الذين أرسلهم مايس نحو الشمال الشرقي عبر جبال زاجروس وهضبة إيران للوصول إلى أكباتنا. ومن هناك كان الطريق يسير شرقاً

عبر أراضي ميدون وهيركانيا إلى مدن هيكاتومبيلوس ومرو.^(١٦١) يقول بطليموس في هذا الصدد:

[الطريق] يكون عبر بلاد ما بين النهرين إلى دجلة، ومن هناك [يسير الطريق] مروراً بجارامايوي في آشور، وعبر ميدون إلى أكباتنا. ومن هناك [يسير الطريق] من خلال بوابات قزوين إلى هيكاتومبيلوس. وبحر قزوين على بعد مسافة صغيرة فقط شمال هذه المدينة.^(١٦٢)

وكانت المسافات في هذه الطرق البرية كبيرة. وبلغ إجمالي طرق القوافل من سلوكية إلى مرو أكثر من ١٦٠٠ كم.^(١٦٣)

من مرو، غادرت مجموعة مايس أراضي الفرثيين وسافرت إلى باخترية. وكانت الوجهة سوقاً في سيشيا يطلق عليه اسم "البرج الحجري" ويقع في مكانٍ ما في جبال بامير البعيدة. يقول بطليموس:

من هيكاتومبيلوس ينحرف الطريق شمالاً نحو مدينة هيركانيا. ثم يتجه بعد ذلك إلى مرو [ومن هناك]... يمتد الطريق شرقاً حتى يصل إلى باخترية... ومن هناك مباشرة نحو البرج الحجري.^(١٦٤)

عندما قامت مجموعة مايس برحلتها، كانت أرض باخترية جزءاً من كوشان التي تمتد عبر آسيا الداخلية إلى حافة أراضي تاريم. وربما كان البرج الحجري موقعاً قديماً يُدعى طاشقورجان، وهو يقع في منتصف الطريق بين باخترية ومملكة كاشجر.^(١٦٥) وكانت هذه المنطقة نقطة التقاء حيوية لطرق التجارة البرية الرئيسية التي توزع عليها البضائع الهندية والصينية في آسيا الوسطى.^(١٦٦) وخطت مجموعة مايس لاعتراض هذه التجارة والعودة إلى الإمبراطورية الرومانية ومعها حزم قيمة من الحرير الصيني.

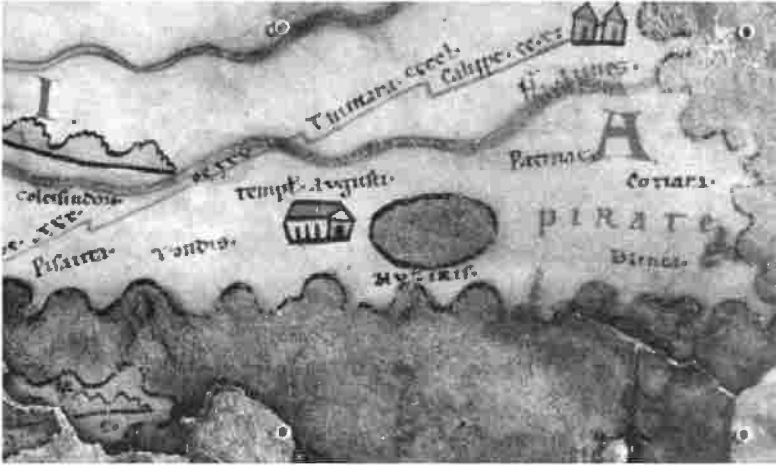
كان التجار الذين وصلوا إلى سوق الحرير البعيد في طاشقورجان على بُعد ٣٠٠٠ كم تقريباً من قطيسفون. وكانت المسافة الإجمالية من قطيسفون إلى لويانج عاصمة الصين أكثر من ٧٠٠٠ كم، ولكن لم يسافر على هذا الطريق بأكمله أبداً في رحلة تجارية إلا عددٌ قليل من الناس. وسمحت طرق القوافل في باختريا للبارثيين الوصول إلى ممالك تاريم، وبعدها بدأ هؤلاء المسافرون الوصول في وقتٍ لاحقٍ إلى الصين. وفي عام ١٤٨م، أعلن أمير من الفرثيين يُدعى "آن شيجاو" تخليه عن العرش الملكي في إيران، وسافر إلى لويانج كمبشرٍ بوذي. وعلى مدى السنوات العشرين التالية كَوْن مجتمعاً متديناً من أتباعه، وترجم العديد من النصوص البوذية من اللغة الهندية إلى الصينية. وفي عام ١٨١م التحق به تاجر من الفرثيين يُدعى "آن شوان" الذي ساهم في البعثة الدينية.^(١٦٧)

وكانت بعثة مايس ممكنةً بسبب الظروف الفريدة التي كانت في المكان الأكثر قليلاً من عشر سنوات. وتم القيام بهذه الرحلة في وقت استعادت فيه إمبراطورية هان لتوها سلطتها على ممالك تاريم وكانت القوات الصينية تعمل بالقرب من جبال بامير.^(١٦٨) أدت هذه الفتوحات الصينية إلى مستوى جديد من الاستقرار في طرق الحرير البرية المجهّزة بالفعل.^(١٦٩) حدث كل هذا عندما كانت كوشان آمنةً من الناحية السياسية، وكان هناك سلام بين الإمبراطورية الرومانية ومملكة الفرثيين.

لا يمكن أن يكون هناك العديد من الرعايا الرومان الآخرين الذين قاموا بالرحلة عبر إيران إلى طاشقورجان. ولم يمضِ إلا بضع سنوات فقط من بعثة مايس إلا وزاد تمرد ممالك تاريم ضد الإمبراطورية الصينية.^(١٧٠) وفي غضون عقدٍ من الزمن غزا تراجان بلاد ما بين النهرين، ومن المؤكد أن تجدد القتال كان كفيلاً بعدم سفر المزيد من الرعايا الرومان بأمانٍ خلال طرق التجارة الإيرانية البعيدة.



صورة رقم (١). مجموعة من الرومان مجتمعين قرب سفينة تجارية لسماع الكلمة التي ألقاها الإمبراطور تراجان (الصورة مأخوذة من عمود تراجان).



صورة رقم (٢). التفاصيل من خريطة بويتنجر تظهر معبد أغسطس الروماني في موزيريس في التاميل الهندية.



صورة رقم (٣). نقش تدمري يظهر التجار الأثرياء وهم يقودون الهجن.



صورة رقم (٤). قطعة نقدية من الذهب للملك كوشان هوفيشكا. ويظهر على الظهر الإله فارو ممسكاً بكيس نقود.



صورة رقم (٥). نحت جاندهاري يصور وفاة بوذا في حضور شخصية إغريقية ورومانية.



صورة رقم (٦). نحت جاندهاري يصور مشهداً من حرب طروادة.



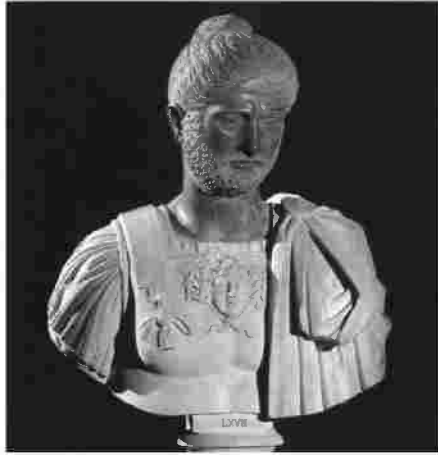
صورة رقم (٧). نحت روماني غائر من إيطاليا يصور عائلة التاجر بيتيتشي الذين كانت لديهم مصالح تجارية في الشرق البعيد (متحف أكويلا).



صورة رقم (٨). تمثال هندي صغير في منزل في بومبي.



صورة رقم (٩). فسيفساء رومانية تُبين كيفية اصطياد أشبال النمرور (فسيفساء الصيد، أنطاكية): "الهند" تقدم النمر ذو السرعة الهائلة. الصياد ينتظر في كمين للاستيلاء على أشبال النمرور، ومن ثم يهرب على أسرع حصان لديه؛ لأنه بمجرد أن تجد الأنثى محباًها فارغاً، تنهض في مطاردة الصياد - بلني الأكبر في كتابه التاريخ الطبيعي.



صورة رقم (١٠). تمثال كلاسيكي نصفي يصور أحد رعايا الإمبراطورية الرومانية الذين اعتنقوا البوذية (المتحف القومي الروماني).

حسب معلومات بطليموس كانت مجموعة مايس هي الوحيدة بين الرومان التي وصلت إلى وسط آسيا من خلال التجارة البرية ، حيث كانت هذه المجموعة تجري معاملاتها في طاشقورجان ، وقد تم احتجازها من قبل وكلاء قوة أجنبية غامضة. واتخذت المجموعة الطرف الشرقي عبر أراضٍ واسعةٍ ومجهولةٍ وصفها بطليموس بأنها تقع على حافة العالم المعروف. لكل هذا ، فإنه يتوجب على العلماء المحدثين دراسة السجلات الدبلوماسية للصين القديمة لفهم أهمية هذا اللقاء الاستثنائي.