

الفصل الثاني

طرق القوافل في جزيرة العرب

بعد الدراسة التمهيدية السابقة لم يعد من الصعب علينا أن نتعرف اتجاه الطرق كبيرها وصغيرها : ذلك بأن الصحارى المقفرة لا تستطيع القوافل اجتيازها ، فلا تتوقع وجود طرق تخترق الربع الخالى وبادية السماوة ، لأنه لا يوجد بهما ماء . ولم يرو لنا التاريخ أن أحداً اعتسفهما . وإذن ، فلا مناص من الاعتراف بأن طرق القوافل مقصورة على الأرض المزروعة والتي يوجد بها مراعي وآبار وعيون ووديان ، بشرط أن تكون صلبة قدر الطاقة ، وخالية ما أمكن من الحزونة ^(١) والرمال الناعمة التي تغوص فيها قوائم الإبل . ومن هذا النوع الصالح النفود والدهناء فإنهما تسمحان للقوافل باجتيازهما والتوغل في وسط الجزيرة .

وبناء على هذا نجد أهم الطرق التجارية القديمة ما يأتى :

١ — الطريق من عمان إلى اليمن :

ويبدأ من مسقط ، وهى كما قلنا ثغر صالح مواجه لبلاد الهند تؤمه سلع الشرق بحراً تنقلها سفن ذلك العصر ، وكانت كثيراً ما تلتزم السواحل . ثم تسامها إلى سفن الصحراء ، وهذه تتفادى الربع الخالى بالسير إلى الجنوب منه

(١) ارتفاع الأرض وصعوبة السير فيها ، والحزن عكس السهل

فتمر بشبوة في حضرموت إلى المستودع العام لعرب الجنوب ، وهو بحسب العصور معين أو مأرب أو ظفار أو صنعاء .

٢ — الطريق من الجنوب إلى الشمال :

كان يبدأ من موزع ، وهي من أقدم الثغور اليمنية ، وكان موقعها على الساحل غير بعيد عن موقع الحما الحالية . أما الآن فإن الساحل قد بعد عنها كما بعد عن دمياط ورشيد وعن الفنار وتمثال ديليسبس في بور سعيد ، وعن عبادان وأدريا التي يسمى البحر الادرياتي باسمها ، وكانت تجارة شرق أفريقية ترد إلى موزع ، وتنقل منها على ظهور الجمال إلى المستودع العام ، وليكن مأرب مثلاً .

ولما بعد الساحل عن موزع نافستها عدن منذ القرن الثاني الميلادي لحسن موقعها كما تقدم ولأنها أقرب إلى شرق أفريقية ، وسرعان ما قفزت عدن فصارت الثغر الرئيسي في الجنوب الغربي لجزيرة العرب . وبلغ من عظم شأنها أنها سميت فيما بعد « الحزن الروماني » . ومن عدن كانت السلع تنقل إلى مأرب ومن ثم تسير شمالاً في جوف اليمن إلى معين ونجران ، ثم إلى تبالة فالطائف فمكة فيثرب فديدان « العلا » فالحجر (مدائن صالح) فواحة تيماء فبطرا ما دام أمر تجارتها بيد الفينيقيين والنبط من بعدهم . فلما استولى الرومان على بطرا سنة ١٠٦ م . تحولت طريق التجارة إلى معان وهي على طريق الحاج . وكانت قديماً تسمى معان مصران بمعنى معان المصرية . ولا يزال قسمها الجنوبي يسمى معان المصرية إلى يومنا هذا وتسكنه أسر مصرية .

ومن بطرا أو معان تسير بعض القوافل إلى غزة ومصر ، ويستمر الجزء

الأعظم على الحجة إلى بصرى فدمشق فدمر . ثم يحاذى الفرات دائراً معه إلى بابل أو الحيرة . وتؤيد أعمال الحفر الحديثة التي قام بها العلماء في اليمن والحجاز أن هذا الشريان التجارى يطابق بوجه عام درب الحاج وليس في هذا الكشف ما يستغرب ، لأن درب الحاج من وجهة النظر الجغرافية البحتة هو أقدم وأحسن الطرق لاختراق الجزيرة من الجنوب إلى الشمال .

ولما أراد الرومان غزو اليمن في عهد « اكتافيوس أغسطس » (٣٠ ق . م — ١٤ م) أرسلوا حملة حربية بقيادة الياس جالوس « Aelius Gallus » عاملهم على مصر في نحو سنة ٢٥ ق . م . فقام من القلزم ومعه نحو ١٠٠٠٠ رجل من الرومان وحلفائهم ومن بينهم ٥٠٠ يهودى و ١٠٠٠ نبطى وكان مرشد الحملة سليثوس وزير الملك العربى لبلاد النبط وهو عباده^(١) وسار الجيش بحراً حتى نزل بالخوراء بقصد السير إلى مأرب .

ولو اتبعت هذه الحملة طريق التجارة القديم الذى شرحناه والذي يسير فيه الحاج لكان من المرجح نجاح الحملة في أغراضها . ولكن سليثوس ضلل الحملة بتسييرها في أقاليم وعرة . فلم يعد منها إلا القليل . وجوزى سليثوس بالإعدام في روما . ومن هذه الواقعة التاريخية ومثيلاتها تتضح أهمية الظروف الجغرافية في تحديد الطرق الصالحة للسير وإلزام القوافل اتباعها وإلا خاطرت بحياتها .

٣ — الطريق من مأرب الى جرة :

لم يرد عن هذا الطريق شيء في الكتب القديمة إلا أن الوضع الجغرافى والتضاريس تحتم اتجاهها وسيرها بحيث لا تخرج عن نطاق معين : ذلك بأن

(١) وبعض المستشرقين يقرأ هذا الاسم « أب يدع »

الجزء الجنوبي من بلاد العرب يشغله الربع الخالي ولم يرو لنا التاريخ أن العرب اجتازوه بقوافلهم يوماً من الدهر .

وإذن ، فإن كل اتصال بين جوف اليمن وخليج فارس عن طريق نجد لا بد أن يمر على الحافتين الغربية والشمالية لهذه الصحراء المهلكة ، ومن حسن المصادفات أننا لا نزال نجد الأرض على هاتين الحافتين صخرية وخالية من الرمل الناعم ، إلى جانب كثرة الآبار والواحات من جوف اليمن إلى نجد بحيث يتيسر السير دون خوف من العطش والجوع .

فإذا خرجت القافلة من مأرب فلا مفر لها من السير على امتداد خط الواحات الموجود بوادي نجران فوادي السليل فوادي الدواسر . ثم على امتداد الآبار التي تكثر في الوديان الجافة المنبثة في الأفلاج والخرج والتي تنفذ بين سلاسل طويق بجنوب نجد ، وسرعان ما تجد القافلة نفسها في أرض اليمامة القديمة وكانت في العهود السابقة أكثر ماء ونباتاً . وعلى هذا الطريق يسير تجار اليمن ونجد إلى يومنا هذا وبخاصة تجار البن .

أما الجزء الأخير من الرحلة وهو الواقع بين اليمامة وجرة فهو أسهل من الأجزاء السابقة إذ ليس على قافلتنا إلا أن تعبر نطاقاً ضيقاً من النفود والدهناء فإذا بها قد نزلت بواحات الحسا ذات الحقول الغنية والماء العذير ثم تتبع الطريق الذاهب مباشرة إلى الخليج حيث كانت جرة وهو أيسر طريق وأقصره بين نجد وخليج فارس ، لأن الجزء الذي يقطعه من النفود والدهناء أضيق من أي نطاق آخر إلى الشمال منه أو إلى الجنوب منه ، ولأن دعوص النفود هنا أخفض من مثيلاتها وأسهل على الصاعدين .

ومما يدل على قدم هذا الطريق كثرة الآثار القديمة الموجودة على امتداده ،
منها دوائر حجرية وبقايا قنوات قديمة للماء بنيت من الحجر . والراجح أن
الفينيقيين هم الذين أنشأوا هذه الآثار بسبب توغلبهم بالتجارة في قلب الجزيرة
كما يبرهن على ذلك مستعمراتهم على الخليج الفارسي تلك المستعمرات التي
تتفق أسماءها وأسماء مستعمراتهم على ساحل فينيقيا من البحر المتوسط .
والآن نتساءل عن موضع جرة وعن الجريين الذين كان كتاب القرن
الثاني قبل الميلاد يوازنونهم بالسبثيين من حيث الثروة والنشاط التجاري ،
ومن الواضح أنهم بلغوا قمة مجدهم في ذلك العصر .

أما جرة فيرجح أنها أسست في القرن الرابع قبل الميلاد . ومما ساعد على
نموها استيلاء الفرس على بابل حتى ليقول مؤرخ معاصر للإسكندر المقدوني
أن الذين أسسوها إنما هم الكلدانيون الذين نفاهم الفرس من بابل .
وأياً ما كان الأمر فقد كان موقع جرة ممتازاً بمواجهته للهند وبوقوعه داخل خليج
البحرين في مأمن من الأمواج العظيمة ، وممتاز كذلك بقربه من واحات
الحسا التي تعد مفتاحاً لقلب الجزيرة . والمرجح أن موضع جرة كان قريباً
من العقير .

٤ — الطريق من جرة إلى بطرا :

كان هذا الطريق هاماً أيام الإسكندر المقدوني (٣٣٦ ق . م . —

٣٢٣ ق . م .) وبقى كذلك إلى عصر البطلمة الأول (٣٢٣ ق . م . —

١٤٥ ق . م .)

وكانت السلع الهندية المرسلة إلى مصر وسواحل البحر المتوسط تتبع هذا الطريق حين كان طرفه الشرقي ثغر جرة السالف الذكر . ومن جرة كانت بعض السلع ترسل في قوارب صغيرة إلى رأس خليج فارس ثم تحمل على روامس في الفرات إلى قرب الدير الحالية ، ومن ثم ترسل إلى الشام برا عن طريق تدمر .

ولما كانت القوافل تختار الطرق الغنية بالماء والطعام والحالية من الحزونة ومن الرمل الناعم ، فإن الطريق من جرة غرباً لا يمكن أن يتخذ إلا اتجاهها واحداً هو اتجاه الحسا ثم يعبر الدهناء والنفود في أضيق نطاق منهما إلى اليمامة : وهذا الجزء من الطريق ينطبق انطباقاً تاماً على الجزء الشمالى الشرقى من طريق القوافل بين مأرب وجرة .

ومن اليمامة لم يكن للطريق بد من السير في وادى حنيقة الشهير حيث تقوم الرياض وحيث كانت تقوم الدرعية .

ويجرى في هذا الوادى نهر الباطن شتاء فتنبت الفاكهة والقمح والشعير والذرة وهى خيرات تعرف القوافل كيف تستغلها .

ومن الرياض يسير الطريق حتى يدخل سدوس ومن سدوس يتجه شمالاً ليستغل الواحات العديدة الموجودة بواديان طويق الجافة ومن ثم إلى وادى الرمة قرب موضع عنيزه ويقابلها بريدة ثم إلى الرس .

ومن هنا تقصد إلى جبل شمر الكثير العيون وبخاصة حول « حایل » . ومن شمر يسير الطريق على الحافة الجنوبية لصحراء النفود الكبير إلى أن يبلغ واحة تيماء حيث يتصل بالحجة الممتدة بين مأرب وبطرا .

• — الطرق بين العراق والشام :

لا شك أن الصحراء التي تفصل هذين القطرين كانت في قديم الزمان تخترقها طرق عديدة . ويدل على ذلك كثرة الخرائب المنثورة على امتداد تلك الطرق وأهمها خرائب تدمر . وما يزال من السهل التعرف على هذه الطرق القديمة ، بل إن بعضها تستغلها السيارات في الوقت الحاضر .

ومما يستحق الملاحظة في هذه المناسبة موضع الجوف الحالية وهي التي كانت تسمى دومة الجندل إذ تقع في الجزء الجنوبي من بادية الحماد ، وفي منتصف الطريق بين خليج فارس وفلسطين كأنما اختارتها الطبيعة لتكون ملتقى الطرق السائرة من رأس الخليج ومن بابل أو الحيرة في الشرق إلى بطرا في الغرب .

المنافسون للعرب :

كان العرب حريصين على احتكار المتاجر إلى حد أنهم أوهموا العالم القديم أن كل السلع التي يعرضونها عليه إنما هي من غلات بلادهم سواء في ذلك البخور والمر والعطور والذهب والتوابل والصمغ والعاج ، وأنهم يقاسون في الحصول عليها مشقات خارقة للعادة بسبب كثرة الوحوش والأفاعي في المناطق التي تنبت هذه السلع فيها . ثم كشف الناس أن أكثر ما يعرضه العرب يأتي من بلاد الحبشة والصومال وساحل أفريقيا الشرقية ، وأن جزءاً منها يأتي من الهند . وكان من نتائج هذا الكشف أن هب الإغريق والرومان لتحويل التجارة الشرقية عن طريق البر إلى طريق البحر — أما قبل ظهور

الإغريق والرومان فلم يكن الملاحون يخاطرون بسفنهم فى مياه المحيط الهندى لأنها كانت إذ ذاك مجهولة اللهم إلا فى المسافات القصيرة التى يحتمل فيها مساحلة السفن ومن هذا القبيل التجارة الساحلية بين الحبشة والصومال وشرق أفريقيا من جانب واليمن من الجانب الآخر ؛ والتجارة الساحلية بين خليج فارس وبلاد الهند .

وبانتشار عادة التحنيط فى مصر منذ الأسرة السادسة اندفع المصريون إلى ركوب البحر حتى بلغوا باب المندب ، ولكنهم لم يجاوزوه إلا فى عصر البطالمة ثم فى العصر الرومانى . وقد أرسل الرومان حملة بحرية للقضاء على القرصنة فى البحر الأحمر وبخاصة فى عدن وذلك سنة ٥٣ ق . م . وانتهى الأمر بالقضاء على هذا الشر ثم نظم الرومان الضرائب الجمركية بحيث تكون فى جانب التجارة مع الهند رأسا وذلك بفرض جمرات ثقيل على السلع الواردة من الثغور العربية وعمل كل ما فى الوسع لاحتكار التجارة الشرقية فى يد المستظلمين بالعلم الرومانى وفى غضون القرن الثانى الميلادى أعيد فتح القناة بين النيل والبحر الأحمر وأصبحت هذه القناة تعرف باسم خليج تراجان ، وحفرت الآبار على امتداد الطريق من قفط من جانب وميوس هرموس وبرنيقة من الجانب الآخر . وميوس هرموس (Myos Hormos) موضعها الآن رأس أبو شعر وبئر أبو شعر على ساحل البحر الأحمر إلى الشمال من القصر ، وفى نهاية الطريق من قنا إلى هذه البقعة وأما برنيقة Berenice فأثارها واضحة على ساحل البحر الأحمر قرب خليج فوله .

وعرف الملاحون الروم كيف يستغلون الرياح الموسمية فى رحلاتهم البحرية

إلى الهند وكانت النتيجة تحول التجارة عن طرق البر إلى طريق البحر فضعف شأن جرة ومأرب وساعد ذلك على تصدع سد مأرب واستعان الروم في هذه المنافسة بالحبشة واستعان العرب بالفرس وخف الفرس للتوغل في بلاد العرب تجارياً وسياسياً فاستولوا على بابل والقطيف والحسا ؛ ثم حكموا .

وبقى التنافس بين الروم والحبشة من جانب وفارس واليمن من الجانب الآخر إلى أن ظهر شأن الإسلام حين أحرز العرب النصر النهائي وأصبحوا سادة الشرق الأدنى في التجارة والسياسة ؛ واستردوا احتكار المتاجر الشرقية واحتفظوا به إلى أن ظهر البرتغال في مياه الهند في سنة ١٤٩٨ فتغيرت الأوضاع وبقيت التجارة إلى اليوم في يد الأوربيين . وعسى أن يعود للعرب شأنهم الأول في التجارة والسياسة .