التجارة الخارجية للدولة الساسانية (٢٢٦ – ٦٥١ م)

المدرس المساعد فلاح حسن حسين الهلالي
الأستاذ الدكتور إيمان شمخي جابر المرعي
جامعة البصرة/ كلية الآداب/قسم التاريخ

الملخص:-

أزدهرت التجارة الخارجية في عهد الساسانين ، فقد كانت إيرانهي طريق النقل الوحيد بين اليونان والرومان وآسيا الصغرى وما بين النهرين والشام ومصر من ناحية والصين والهند وآسيا الوسطى من ناحية أخرى ، وكان لابد لكل القوافل التجارية التي تحمل بضائع الطرفين أن تمر في أقليم الدولة الساسانية . فضلاً عن أن الإمبروطورية الساسانية هي نفسها كانت تتاجر في بضائع كثيرة تحملها من أقليمها الى الى بلاد اليونان والرومان وإلى الصين والهند والجزيرة العربية ، فكان لابد تطور التجارة الخارجية وازدهارها عبر طرق مختلفة فمها البحرية والنهرية والبرية.

Foreign Trade of the Sassanid State(226-651m)

Researcher FaIah Hasan Hasaen AI-Hilali

Asst. Prof. Dr. lman shamki Jabir AI-Mari

Department of History College of Arts, University of Basrah

Abstract:

The Foreign trade has grown up at Sasanian period where Iran was the only transporting way between Greece, Rome, Asia Minor, Mesopotamia, Sham and, Egypt from one side, and chain, India and Middle Asia from the other side. It was necessary for all commercial caravans which carry the goods of the two sides to pass in the Sasanian province. In addition, the Sasanian Empire was trading in many goods carried from its province to Greece, Rome, China, India, and Arabian Island, and this is due to the need for development and prosperity in foreign trade through different routes by sea, river and land.

المقدمة:-

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف الخلق أجمعين محمد وآله الطيبين الطاهرين ، أما بعد فقد تناولنا في هذا البحث التجارة الخارجية من حيث تطورها وازدهارها في عهد الساسانين وأثرهم الكبير في توسعها من خلال أيجاد طرق أضافية للتجارة الخارجية وهي البحرية والنهرية لتكون متممَ للطرق البرية التي أعتمدت عليها فقط الدولة الفرثية التي سبقت الدولة الساسانية ، فمن هنا كان أختيار البحث وقد حددنا موضوع البحث في أربعة محاور أختص الأول بنشأة وتطور التجارة الخارجية الساسانية ، وأشتمل على قسمين فكان الأول فرض السلطة الساسانية على الخليج العربي ، من خلال العمليات العسكرية حتى سيطروا على سواحل الخليج العربي من شماله من ساحل ميسان إلى شرقه ساحل أقليم الأحواز وفارس وكرمان (أبر شهر وسواحل أرديشر خرة وأسياف فارس)، إلى غربه سواحل البحرين هجر وعُمان وسواحل اليمامة ، وبناء مدن وموانٍ جديدة في تلك السواحل ، وتناولنا التعاون التجاري الذي حصل بين مناطق سواحل الخليج والساسانين مما ساعد على تطور التجارة الخارجية . أما القسم الثاني فكان متممَ للأول من حيث فرض التجارة الخارجية الساسانية وتطورها عبر المحيط الهندي مع الشرق الأقصى من خلال معاهدة السلام الذي عقدها الملك بهرام الخامس الملقب (بهرام جو) (٤٢٠ – ٤٣٨م) مع ملك الهند والحصول على أقليم مكران ، ووسع الملك كسرى أنو شيروان (٥٣١ – ٥٧٩ م) أيضاً سلطته على جزء من الهند في جزيرة السندريب (سيلان) وأصبح الجزء الشمالي الغربي من الهند تحت سلطة الساسانين ، ثم ذكرنا نشأة التجارة الصينية الساسانية وطرق أكتشاف الطرق البحرية والموانٍ القريبة ، لتصدير التجارة مثل: ميناء بلاد (تيوتشيه) الحيرة ، مع ذكر تطور تلك التجارة مابين البلدين خلال قرون عدة ، وذكر تطور التجارة مع الهند من خلال ظهور سلع تجارية جديدة .

أما المحور الثاني فختص بالتبادل التجاري الخارجي عبر موانئ الدولة الساسانية . وقسم على ثلاثة أقسام الأول موانئ غرب الخليج العربي ، وهي ميناء الأُبله و ميناء بلاد (تيوتشيه) بالحيرة وموانئ البحرين (ميناء دارين ، وميناء القطيف ، وميناء العقير) وموانئ عُمان وهي (صحاري وقلهات و ظفار وسمهرم) ، وبيان اهمية تلك الموانئ وموقعها الجغرافي وأعادة تشيد تلك الموانئ وبناء موانئ جديدة من قبل الدولة الساسانية وطبيعة السلع التجارية والدول التي أختص كل ميناء بها دون الأخر. أم القسم الثاني فتناولنا فيه موانئ شرق الخليج العربي ، وهي ميناء (سيراف ويعرف الأن باسم (بندر طاهري)، وريشهر(بوشهر حالياً) ، ومهروبان ، ودورقيستان، وهرمز أو هرموز، وتيزُ مكران) ، وتناولنا في كل ميناء موقعه الجغراقي وتاريخ نشأته ، ثم التطرق إلى اهميته التجارية الخارجية مع الدول الأخرى وطبيعة السلع التي تتبادل بها تلك الموانئ . أما القسم الثالث فأختص بموانئ شمال الدولة الساسانية ، وهي موانئ عديدة منها ميناء

أقليم أرمينيا طرابيزوان الذي يقع على سواحل البحر الأسود ، وميناء أقليم جرجان آبيسكون الذي يقع على بحر قزوين أو الخزر ، وقد تطرقنا إلى الموقع الجغرافي لكل الميناءين ، واهميتهما التجارية في العهد الساساني ، ونوع التبادل أو طبيعة السلع المتداوله عبر تلك الموانئ .

أما المحور الثالث فكان بعنوان التبادل التجاري الخارجي عبر الأنهار ، وأشهر تلك الأنهار التي ساهمت في التبادل التجاري الخارجي هو نهر الفرات ، فتناولنا منبع النهر ومصبه والطرق التي يسير بها ، ثم ذكرنا طبيعة السلع والدول التي اسهمت في التجارة الخارجية عبر نهر الفرات ، ونهر شوروخ كذلك تناولنة من حيث المنبع ومصب النهر والبلدان الذي يمر بها ، وطبيعة السلع التي كانت تنقل عبر هذا النهر والبلدان التي اسهمت في التجارة عبر هذا النهر ، ثم ذكرنا نهر جيحون وتعرف الأراضي الذي خلفه ما وراء النهر ، أيضاً تطرقنا الى منبعه ومصبه والبلدان التي يمر بها النهر ، ثم ذكر السلع التي كانت تنقل عبر هذا النهر والبلدان التي اسهمت في التجارة الخارجية عبر نهر جيحون .

أما المحور الربع فكان بعنوان التبادل الخارجي عبر الطرق البرية الساسانية ، وقسم المحور على أربعة أقسام فكان الأول التبادل التجاري البري عبر الطرق الغربية للدولة الساسانية وتناولنا فيه طريق الحيرة البري ، وأهم تلك الطرق وبداية ونهاية تلك الطرق وأهم السلع التجارية التي كانت تنقل عبرها ، والبلدان والأقوام التي ساهمت في التجارة الخارجية عبر تلك الطرق ، ثم تطرقنا إلى الطرق البرية على ساحل الخليج العربي الغربي طرق البحرين وذكرنا عدد الطرق البرية وبداية ونهاية تلك الطرق ، والبلدان والأقوام التي اسهمت في التجارة الخارجية عبر هذة الطرق البرية ، ونوع السلع التي كانت تنقلها القوافل التجارية . أم القسم الثاني فاختص في الطرق الشرقية البرية الساسانية أشهرها طريق مكران والهند الذي عُدَّ من أهم الطرق البرية مع الهند ، وتناولنا به بداية ونهاية هذا الطريق البري ، ونوع السلع التي كانت تنقل بين الدولة الساسانية والهندية ، واهمية هذا الطريق في التجارة البرية الساسانية . أما القسم الثالث فكان متمم للأقسام التي ذكرناها وهو بعنوان التبادل التجاري البري عبر الطرق الشمالية والشرقية للدولة الساسانية ، وأهمها طريق أرمينيا التجاري واهميته التجارية والمدن والبلدان الذي يمر به الطريق ، وطبيعة أو نوع السلع التي كانت تنقل من خلاله ، ثم تتطرقنا إلى الطريق الثالث طريق جرجان خوارزم ، ودوره التجاري بنقل السلع وأنواعها ، والمدن التي يمر به الطريق ورواد أو تجار هذا الطريق ، ثم ذكرنا الطريق الرابع الترانسيت الساساني وهو طريق الحرير الخراساني، مع التطرق الى نشأة هذا الطريق وتطوره عبر القرون ، مع ذكر بداية ونهاية هذا الطريق ، والمدن التي يمر بها ، والأقوام والدول التي كانت لها سطوة التجاره عبر هذا الطريق ، والسلع التي تتداور عبر طريق الحرير ، ثم ذكرنا اهميته للدولة

الساسانية ، ثم ختمنا البحث بخاتمة وهي أهم النتائج التى توصل إليها الباحث في دراسته ، وذيلنا البحث بقائمة المصادر والمراجع التي أعتمدنا عليها في دراستنا .

اولاً - نشأة التجارة الخارجية الساسانية وتطورها :

١ – فرض السلطة الساسانية على الخليج العربي وتطور تجارتها فيه :

كان أمراء الدولة الفرثية (١٢٦ق.م – ٢٢٦ م) التي سبقت الدولة الساسانية من بارثيا في شمال إيران انحصره أهتمامهم بأحتكار الطرق البرية مابين الصين وآسيا الوسطى والهند من جهة، وأراضي دولتهم من جهة أخرى . مما دفع التجار الإغريق في سوريا وفينيقيا ومصر لتوجه الى البحر الأحمر بوصفه معبراً إلى البحر العربي ، وأصبح نشاط القبائل النبطية على طول الحجاز الذي يربط جنوب غرب الجزيرة مع البحر المتوسط ، ولم يبدأ الخليج العربي في استرداد اهميته التجارية ؛ إلا بعد أن تولت الأسرة الساسانية السلطة (٢٢٦ م)[١]. الذين كانوا على خلاف الفرثيين من فالأسرة الساسانية من أقليم فارس في جنوب غرب إيران، وكانت على أتصال وثيق مع البحر حيث الخليج ، إذ بدأوا بالسيطرة على أرضالعراق وبناء أسطول قوي[٢]، واستطاعوا السيطرة على القبائل العربية الساكنه والمسيطرةَ على تجارة سواحل الخليج العربي وبعض مناطق سواد العراق ففرضت الدولة الساسانية سيطرتها على المناطق العربية ؛ من أجل تحقيق الآمن السياسي والأقتصادي لها ، ولهذا وجهت حملات عسكرية كبيرة منذ تولى الملك أردشير الأول للحكم (٢٢٦ – ٢٤١ م) فأحتل مدن وموانئ العرب على ساحل الخليج العربي، فأول حمله شنها على مملكة ميسان وقتل ملكها الذي يدعى (بندو) [٣]، وهو أخر سلالة ملوك العرب الذين حكموا ميسان (١٦٥ ق.م – ٢٢٢ م) [٤]، وأسس مدينة جديدة بها تدعى (كرخَ ميسان) ويبدو أنها أصبحت ذات نفوذ عسكري فارسي من أجل السيطرة على ميناء الأُبله الشهير، وكان إحتلال ميسان قبل المدائن ، نعتقد لموقعها المطل على رأس الخليج العربي ، وكذلك لقربها من أقليم فارس ومحاذاتها للأراضي الإيرانية (الفارسية) ، استطاع فرض سيطرته على البحرين بعد أن حاصره ملكها العربي (سنطروق) وانتحاره من سور القلعة المحاصر فيها ، وأسس بها مدينة تدعى (فينا أردشير) وهي مدينة الخط ، ويبدو أيضاً قاعدة عسكرية ساسانية من أجل فرض السيطرة الساسانية على الخليج العربي[٥]. ثم أصاب الدولة الساسانية ضعف بتولي الحكم طفلاً صغيراً يدعى سابور الثاني ذو الأكتاف (٣١٠ – ٣٧٩ م) فأستغل العرب ذلك فسارو بجمع عظيم من عبد قيس والبحرين وكاظمة وعبروا من الساحل الغربي إلى الساحل الشرقي للخليج ، وسيطروا على المدن والسواحل الشرقية وهي (أبر شهر وسواحل أرديشر خرة وأسياف فارس) فمكثوا على ذلك ، حتى بلغ عمر سابور الثاني (١٦) سنة ، فكان أول قتاله ضد العرب الذين سيطروا على السواحل الشرقية للخليج فقتلهم شر قتل وأسر أعنف أسر وهرب بقيتهم، ثم عبر الخليج الى الضفة

الغربية فورد (هجر) فقتل من بها من العرب من تميم بن وائل وعبد قيس ، ثم عطف على بلاد عبد قيس فأبادهم ، إلا من هرب منهم ، ثم أتى اليمامة فقتل بها مثل تلك المقتلة[٦] .

على الرغم من فرض السلطة الساسانية على المنطقة إلا إن القبائل العربية كانت تتمرد على الفرس ، وحدثة حروب وصراعات بين العرب سببها تجارة الملوك الساسانيين ، واشهرها يوم الصفقة أو يوم المشقّر الذي يعد من أبرز أيام العرب ، وكان سببه قيام بني تميم بنهب أحد قوافل كسرى (على الأرجح أنه كسرى أبرويز) (٥٩٠ -٦٢٧ م) التجارية القادمة من اليمن إلى فارس، ولجأ الحرس إلى (هوذة بن علي الحنفي) صاحب اليمامة فأكرمهم وأحسن إليهم وسار معهم الى كسرى وأخبره بما حدث فأكرمه وأحسن إليه وأهداه أقطاع بهجر وأتفق معه على قتل بني تميم ، وأوقع بهم في حصن المشقّر[٧] .

واستطاعت القبائل الأزدية التي هاجرت منذ بداية هجرتها إلى عُمان بقيادة مالك بن فهم الأزدي ، بفرض سيطرتها على عُمان والسيطرة عليها بصورة كاملة ، مما أضطر الفرس فيما بعد إلى عقد نوع من الأتفاق مع تلك القبائل وزعمائها ، على أبقاء السيطرة الساسانية على السواحل التجارية المطلة على الخليج العربي ، وأن يكون النفوذ بالداخل للعرب[٨]. كما بذلوا الساسانيون جهوداً كبيرة من أجل حماية التجارة الملاحية في سواحل الخليج العربي ، حيث جعلوا من الأُبله محطة عسكرية مهمة في المنطقة وكان واليها من أقوى الولاة وأشدهم بأساً، حيث يصل إلى الهند من أجل مقاومة القراصنة ، وجعلوا من القطيف قاعدة بحرية كبيرة من أجل حماية التجارة الخارجية مع بلاد السند والهند عبر الخليج العربي[٩] ، فقاموا بالقضاء على القرصنه التي كانت منتشرة في الخليج العربي مما زاد نشاط تطوير صيد الأسماك وللؤلؤ وتطور تجارته[١٠] ، واقام الفرس بأنشاء مواني عديدة على الخليج العربي من جهة الشرق المطلة على بلادهم وربطها بالمناطق والمدن الفارسية المطلة على الخليج من أجل نقل البضائع من والى سواحله[١١] .

فكانت تلك التطورات في الخليج العربي بداية حقيقية للعمل المشترك بين الساسانين والعرب في الخليج العربي دامت لفتره طويلة ، استطاعت السيطرة على جزء كبير من تجارة الجزيرة العربية والهند التي كانت تسير في معظمها في البحر الأحمر ، مما أجج الصراع بين الدولة البيزنطينية المسيطرة على تجارة البحر الأحمر والدولة الفارسية التي فرضت سيطرتها على الخليج العربي بمساعدة العرب[١٢].

وأستفاد الفرس الساسانيون من الخبرة العربية في التجارة والملاحة البحرية حيث كانوا عرب الخليج يتمتعون بروح المغامرة ، وكانت لهم خبرات ملاحية جاهزة سبق لها التعامل مع البحار والأسفار قبل نشوء الدولة الساسانية[١٣] ، وقد عمل في ميناء الأُبله خليط من العرب والفرس والنبط وقيل أن الملك أردشير الأول قد أستعمل ملاحين من عرب عُمان كبحارة [١٤].

وأعتمدوا كذلك على النبط سكان العراق ، لما كان لهم من معرفة في التجارة عبر العصور البابلية والكلدية[١٥] ، وكانت (كسكر) أهم مدن أستيطانهم التي تمتد من النهروان إلى الخليج العربي[١٦] ، حيث

يذكر أن ابراهيم الكسكري ، كان قد رحل بحملة على متن سفينة مع ثلاثة مائة رجل من الخليج العربي إلى الهند ، وأمر الملك الساساني يزدجر الأول (٣٩٩ – ٤٢٠ م) رجل من النبط يدعوا الجاثليق (آحاي) ، برفقة رجل آخر يدعى نهروز أبن أخ الملك سابور الثالث (٣٨٢ -٣٨٨ م) حاكم فارس للتوسط في سفن فارسية أستولوا عليها قراصنة في الهند ، ولما عاد شرح للملك ماشاهده في رحلته ونال مكانة عنده[١٧] . وعملوا النبط في العهد الساساني بنقل السلع بين بلاد السند والهند إلى الخليج العربي ومن الخليج إلى بلاد الشام وبلاد الترك ، عبر ميناء الأُبله[١٨].

٢ – فرض التجارة الساسانية وتطورها مع الشرق الأقصى :

لم يكتفي الساسانيون في فرض السلطة وتوسيع التجارة في الخليج العربي فقط بل وسعوا سلطانهم إلى خارج الخليج العربي لأهداف اقتصادية منها ضمان انسيابية التجارة إلى أقليمهم ، إذ قام الملك بهرام الخامس الملقب (بهرام جور) (٤٢٠ – ٤٣٨ م) بالتوجه الى أرض الهند وأكتشافها والسيطرة على بعض الطرق التجارية الهندية المحاذية للدولة الساسانية من أجل توافر بعض السلع التجارية غير الموجودة في بلاده وذكر ذلك الطبري : **" أستوزر مهر نرسي .. وأعلمه (بهرام) أنه ماضي إلى بلاد الهند ليعرف أخبارها ، والتلطف لحيازة بعض مملكة أهلها إلى مملكته ، ليخفف بذلك بعض مؤونة عن أهل مملكته "** [١٩]، واستطاع دخول بلاد الهند والتقرب من ملكها الذي يمتاز بشجاعته وعلى أثرها زوجه ملك الهند بنته ونحله (الديبل) وأقليم مكران ومايليها من أرض السند وكتب بها كتاب ، وضمها بهرام جور إلى بلاد الدولة الساسانية[٢٠]. فنال الملك الساساني بهذة الصفقة أراضي جديدة والسيطرة على التجارة البحرية والبرية مع الهند عن طريق الخليج العربي والمحيط الهندي إذ إن مكران تمتد من شرق أقليم كرمان إلى بلاد الهند بلاد عريضة يمتد عرضها على طول سواحل الخليج العربي والمحيط الهندي حتى تصل إلى بلاد الهند بحراً [٢١] ، أما براً فتقع مكران جنوب أقليم خراسان وسجستان وغرب أقليم كرمان من جهة وشرق بلاد الهند من جهة أخرى ، فكانت نقطة أتصال تجاري بين الدولة الساسانية والهند [٢٢]. فضلاً عن كانت أسواق الهند مراكز تجارية للمستودعات الصينية التي وصلت هناك عن طريق ممرات جنوب غرب الصين وأسام[٢٣] . واستطاع الملك كسرى أنو شيروان (٥٣١ – ٥٧٩ م) أيضاً من فرض سلطته على جزء من الهند من خلال أرسال أحد قادته في جند كثير الى جزيرة السندريب (سيلان) قاتل ملكها فقتله وفرض السيطرة عليها وأعترف بسيادة كسرى على الجزء الشمالي الغربي من الهند وهو ما تبينه النقود التى عثر عليها في ذلك الأقليم[٢٤]، ويروي أن أحد ملوك الهند أرسل رسالة للملك أنو شيروان ، يبدأها في ذكر ألقاب مفخمه ، من جل قبول الهداية التي تعبر عن الرغبة الحسنة بين الهند والفرس[٢٥].

أما فيما يتعلق بتطور التجارة مع الصين عبر الخليج العربي ، كانت الهند بوابة السلع التجارية الصينية ومركز تصديرها ، فعرفها الساسانيون من خلال الهند ، فكان الهدف الأخر للتجارة الساسانية الوصول إلى مراكز السلع الصينية في الصين ، فكان الفرس والعرب في الخليج العربي أول الغربيين (أي من غرب أسيا) الذين أقاموا علاقات مباشرة مع الأمبراطورية الصينية ، وفي الوقت الذي لا تصل تجارة الرومان إلا إلى جنوب شرق أسيا ، فضلاً عن التقدم الساساني من قبل العرب والفرس نحو الشرق يقابله تقدم صيني نحو الغرب إلى الخليج العربي[٢٦]. فلذلك أشار المسعودي الى وصول مراكب الصين الى أقاليم الدولة الساسانية في الحيرة مروراً بعُمان ووساحل كرمان وساحل فارس و ساحل البحرين والأُبله الى الحيرة قائلاً: " **أن الخليج في السابق كان يصل الى الموضع المعروف بالنجف حيث كانت تصل الى هناك سفن الصين والهند** "[٢٧] ، ولوقوع الحيرة على سواحل النجف سهل وصول السفن القادمة من الصين والهند الى النجف[٢٨] ، ويروي المسعودي أيضاً عندما فتح المسلمون الحيرة بقيادة (خالد بن الوليد) التقى بأشراف الحيرة وكان بينهم (عبد المسيح بن بقيلة الغساني) ، وكان من المعمرين، فسأله خالد ماتذكر فيما مضى " قال : **أذكر سفن الصين وراء هذه الحصون (حصون الحيرة)**" [٢٩] ، وأكد وجود ذلك الميناء الوثائق الصينية التي ذكرت قيام ملك الصين (بان شاو) بتدعيم السلطة الصينية بشكل دائم على أقطار غرب أسيا وفعلاً سيطر على جميع الأقطار في غرب أسيا وهي (كوتان ، وبرقند ، وكشغر، والدويلات الصغيرة في غرب تين شان)، ثم وصل إلى بلاد الفرثين فعقد معهم مفاوضات دبلوماسية فتم الأتفاق بينهم ، ثم أرسل مبعوث يدعى (كان ينج) إلى الأمبراطورية الرومانية في الحد السوري في ميناء تاتسن للتفاوض معها من أجل التبادل التجاري ، فوصل السفير عبر الخليج العربي إلى ميناء تياوشيه (تياوشي) ميناء الحيرة في سنة (٩٠ م) ، وحاول ركوب بحر الحيرة لكن توقف فيها ؛ لمخاطر ركوب هذا البحر الذي ذكر له أحد بحارة التخوم الفارسية أن هذا البحر واسع وعظيم ورياحه جيدة ومن الممكن عبوره في نحو ثلاثة أشهر ، لكن أذا واجهته رياح بطيئة قد يستغرق عامين ، ولهذا السبب فأن الذين يأخذون طريق البحر يحملون معهم على ظهر السفن امدادات ومؤن ثلاث سنوات ، وأن في البحر شيئاً ما يجعل الأنسان يحن إلى وطنه ، كما فقد الكثيرين حياتهم ، فلما سمع (كان ينج) هذا الكلام توقف عن الأبحار[٣٠] .

وقد اثارت تلك المعلومات التي جلبها السفير معه الى الوطن من غرب أسيا أقتراحات شيقه بخصوص تحديد الموانى التي رآها ومنها ميناء بلاد (تيوتشيه) الذي قيل بأنها الحيرة التي تبعد حوالي(٣٠ ,٣٢ شمالاً ×٢٠ ,٤٤ شرقاً من كربلاء الحديثة) ، وينقل سليمان الحزين عن المصادر الصينية على أن ميناء الحيرة يقع على ساحل بحر عظيم وهو لا يعني إطلاقاً أياً من بحيرات الفرات ، وكانت تنطلق منه الرحلات إلى موانى تاتسن في الجزء الشمالي من البحر الأحمر ، ولم يذكروا الصينيون صفات الملاحة النهرية عند

وصولهم إليه أي أنه ليس ميناء لبحيرات الفرات بل هو بحراً واسع بحد ذاته [٣١]. وهذا دليل كافي على أكتشاف الصين هذا الميناء والوصول إليه عبر تجارتهم الواسعة في فترات متأخرة وأكد ذلك شهود عيان من معمرين الحيرة عند الفتح الإسلامي. ويبدو ميناء الحيرة قد حل بديل أفضل من ميناء شراكس سباسينو (المحمرة) أو ميناء أبو لوجوس (الأُبله) ، الذي ظهرت اهميته في القرن الثاني والثالث الميلادي باعتبار موقع الحيرة مناسبا لتقابل سفن البحر وطرق القوافل التي تعبر الصحراء السورية من بالميرا (تدمر) ودمشق[٣٢] . كما مكن ذلك أهل الحيرة من ركوب السفن فطافوا بها سواحل الخليج العربي مروراً بالبحرين ورست سفنهم في عدن وهي يوم إذ مرفأً لمراكب الهند والتجارة[٣٣]، وركب أهل الحيرة والفرس أيضاً نهر الفرات وانحدروا الى دجلة العوراء أو شط العرب حتى وصلوا الخليج العربي[٣٤]. ولعمق وتطور التجارة بين الساسانين والصين عثر العرب المسلمين بالفتح الإسلامي عند دخولهم الى الأُبله على سفن صينية[٣٥] ، ولا يستبعد وصول السفن الصينية في القرن الخامس الميلادي ، وذكر ذلك في كتاب(أسرة ليوسون ٤٢٠ – ٤٧٩ م) الأسرة التي حكمت الصين ، أن السفن الشراعية الصينية وصلت الى رأس الخليج العربي في عهد هذه الأسرة [٣٦] ، ويذكر أيضاً أنه في منتصف القرن الرابع كان هناك سوق في (ميناء دبا) بالخليج العربي تجلب إليه السلع الصينية ، حيث كانت دبا مرفأً لسفن الشرق ، وأشار الى ذلك ابن حبيب أن دبا كانت تأتي إليه سفن السند والهند والصين[٣٧] ، كما كانت جزيرة سيلان ملتقى السفن الصينية والعربية والساسانية[٣٨] .

وأضافة البعض أن سفناً من الفرس و العرب كانت تأتي إلى سواحل الصين الجنوبية محملة بالطيب والبهارات واللؤلؤ في عهد (أسرة تانج) [٣٩] ، وينقل سامي سعيد الأحمدعن المصادر الصينية في القرنين الرابع والخامس الميلادي ، أن بضائع (بلاد بوسو) التي تعني بلاد فارس ، تأتي بالسلع و البضائع والأشجار من غرب أسيا ، في عهد أسرة هان ، وفي القرن الخامس كانت عدة سلع تأتي من الدولة الساسانية الى الصين وهي الفستق والجوز والصمغ المقلي الراتنجي[٤٠] ، ويشار الى تجار الفرس وتجار الخليج العربي بتسمية (هوو Hu) ، مقيمين في ميناء (تون سون) الذين بلغ عددهم حوالي ٥٠٠ شخص ، وقد تزوج بعضهم من نساء محليات[٤١]، وقد عثر على أختام ساسانية تعود إلى القرن الخامس الميلادي في ميناء (أوس أيو) الصيني[٤٢] . وحظى التجار الفرس بدور الرئيس بالتجارة مع الشرق الأقصى ، إذ كان الأجانب من الصينين والأسيوين يطلقون على تجار الشرق اسم الفرس ، يبدو لغلبتهم على تجارة الشرق[٤٣] ، وسيطرتهم على تجارة الحرير، واقامتهم في الهند وسيلان في القرن السادس الميلادي و هذا ما أشار أليه الرحالة (كوسماس) [٤٤] في رحلته الى بلاد الهند[٤٥]، كما أكد ذلك الرحالة الصيني (فاهيان) [٤٦] الذي زار الهند في حدود عام ٦٢٩م وقال: **" أن التجار الفرس كانت لهم نوادر عجيبة وكنوز غريبة"**[٤٧].

ومن الدلائل الأخرى على تواصل الفرس مع الهند في العهد الساساني فقد عثره على أسماء جغرافية مثل جزيرة تدعى (الهند أوربي) وهي أسم جزيرة بالقرب من جزيرة (قيس) قرب السواحل الغربية الهندية [٤٨] ، وعثر كذلك على صور ولوحات خلفها التجار الفرس على سواحل الهند الغربية ، وهذه المواضع تدعى (أجنتا وتشالوكيا وراشتراكوتا وتيجكاز) [٤٩] .

فضلاً عن زاد النشاط التجاري الساساني عبر الخليج العربي والمحيط الهندي شرقاً في القرن الخامس والسادس الميلادي من خلال اولاً : دخول المنتوجات الأندونيسية كسلع مطلوبة بالسوق العالمي ومن أهمها الذهب و الفلفل الأندونيسي، الذي يعد أجود من الفلفل الهندي والكافور واللبان الجاوي[٥٠] ، وثانياً : قلة الطلب على اللؤلؤ الفارسي ، الذي جاء بعد ضعف القوة الشرائية للرومان وازدياد المنافسة من جانب صيادي الؤلؤ في سيلان ، مما زاد البحث عن طرق نقل تجارته عبر الخليج لتصريف فائض المنتجات السلعية[٥١] .

ثانياً :التبال التجاري الخارجي عبر الموانئ الساسانية :

١- موانئ غرب الخليج العربي:

تعد الموانئ الغربية من أهم وسائل تطور التجارة الخارجية للدولة الساسانية ؛ للموقع الجغرافي المهم الذي تتمتع به فجعل منها نقطة وصل للتجارة العالمية البحرية بين الشرق من جهة شبه القارة الهندية و الغرب من جهة الدولة البيزنطينية عبر سواحل البحر المتوسط ، والجزيرة العربية[٥٢]، وأهمها ميناء الأُبله ، الذي يقع في أقليم العراق ويقع الميناء في رأس الخليج العربي في الحافة الشمالية منها[٥٣]، وتاريخ نشوء الميناء يعود إلى العصور القديمة من خلال تسمية الميناء التي ذكرت في المصادر البابلية القديمة وهي(ابولوم) و في المصادر الكلاسيكية (ابولوكس) [٥٤]، ولعب ميناء الأُبله دوراً كبيراً في التجارة البحرية العالمية خلال القرون السابقة للدولة الساسانية، ثم كان عصر ازدهاره في العهد الساساني[٥٥]، أشار الطبري إلى اهميته (فرج الهند و السند) وأنها " **مرفاء السفن من الصين وما دونها** "[٥٦] ، و ذكر الدينوري قائلاً: "**مرفأ سفن البحر من عُمان والبحرين وفارس و الهند والصين** "[٥٧]، حيث كانت تنطلق منه السفن متجه إلى سواحل شبه القارة الهندية ، وتأتي من الشرق السفن الهندية والصينية وترسوا في الأُبله ثم تنتقل السلع التجارية شمالاً الى المدائن عبر نهري دجلة والفرات [٥٨]، ومنه أنطلقت الحملة العسكرية إلى اليمن وتم أخضاعها للدولة الساسانية في عهد الملك كسرى انو شيروان (٥٢٢ م) [٥٩]، وأبرز السلع التي تنقل عبر هذا الميناء (المسك المستورد من الصين و الكافور ينقل براً إلى المناطق الأخرى) [٦٠]، ويعد المسك والكافور من أهم سلع ملوك الفرس لستخدامه في تحنيط جثث الملوك وأشار إلى ذلك الفردوسي قائلاً : "**مات أبن فريدون وقد حشاه (والده) مسكاً وكافوراً ووضعه في تابوت مصنوع من ألواح من ذهب**" [٦١]

وذكر تحنيط الملوك في موضع أخر" .... **وحنطوا فروذ ودفنوه في ناووس على رأس جبل بالقرب من طوس** "[٦٢]، واستعمال الكافور أيضاً في تعطير الرسائل والوثائق والدواوين المرسل للملوك للساسانيين[٦٣] .

ومن الموانى المرتبطه بالخليج العربي ميناء بلاد (تيوتشيه) الذي قيل بأنها الحيرة ، الذي اكتشف الصينيين التجارة عبر هذا الميناء في سنة (٩٠ م) في عهد الفرثيين وتحدث عنه المصادر الصينية الذي ينقلها سليمان الحزين ، إذ يقع هذا الميناء على ساحل بحر عظيم وهو لا يعني إطلاقاً أية من بحيرات الفرات ، وكانت تنطلق منه الرحلات إلى موانى (أيلام)(ميناء العقبة الحديث عند رأس العقبة) في الجزء الشمالي من البحر الأحمر، والذي عرف عند الصينيين بميناء (تاتسن)[٦٤] ، ولم يذكروا الصينيون صفات الملاحة النهرية عند وصولهم إليه أي أنه ليس ميناء لبحيرات الفرات بل هو بحراً واسع بحد ذاته[٦٥]. وقد أشار المؤرخين العرب إلى وصول تجارة الصين وسفنهم إلى الحيرة منهم المسعودي قائلاً :" **أن الخليج في السابق كان يصل الى الموضع المعروف بالنجف حيث كانت تصل الى هناك سفن الصين والهند** "[٦٦]، ولوقوع الحيرة على سواحل النجف سهل إليها وصول السفن القادمة من الصين والهند[٦٧]، ورواية المسعودي أيضاً عندما فتح المسلمون الحيرة بقيادة (خالد بن الوليد) التقى بأشراف الحيرة وكان بينهم (عبد المسيح بن بقيلة الغساني) ، وكان من المعمرين ، فسأله خالد ماتذكر فيما مضى " قال : **أذكر سفن الصين وراء هذه الحصون (حصون الحيرة)**" [٦٨] .

ويبدو ميناء الحيرة قد حل بديل أفضل من ميناء شراكس سباسينو (المحمرة) أو ميناء أبو لوكوس (الأُبله) الذي ظهرت اهميته في القرن الثاني والثالث الميلادي ؛ بوصفه موقع الحيرة مناسبا لتقابل سفن البحر وطرق القوافل التي تعبر الصحراء السورية من بالميرا (تدمر) ودمشق[٦٩]، أم السلع التي كانت تنقل عبر هذا الميناء هي السلع الصينية فقط دون غيرها والغالب عليها المنسوجات الحريرية التي كانت تصدر إلى ميناء أيلام العقبة ثم تنقل من أيلام الى مدن وموانى سوريا وفينيقيا مثل صور وصيدا وبيروت من أجل تشطيبها قبل بيعها في الأسواق الرومانية وتقوم عملية التشطيب على الصباغة أو نسج خيوطها وإعادة نسجها[٧٠] . فلذلك إزدادت اهمية الطرق البرية السورية لموقعها الجغرافي المناسب بالتجارة الشرقية عبر ميناء الحيرة عن طريق البحر الأحمر والخليج العربي[٧١] .

ومن الموانئ الغربية التي ذاعت شهرتها بسبب اهميتها التجارية هي موانئ البحرين ، وظهرت هذه المدينة على ساحل الأحساء بسواحل الخليج العربي في اوآخر القرن الثالث الميلادي وبداية القرن الرابع الميلادي في أعقاب ضمور تجارة الجرهائين[٧٢]، والبحرين أشتق أسمها من وقوعها بين بحر الخليج وبحيرة في الأحساء[٧٣]، وقد أزهرت حركة التجارة البحرية في موانى البحرين في نهاية القرن الرابع الميلادي، إذ كانت السفن التجارية تأتي أليها مختتمه رحلتها الى ميناء الأُبله في العراق[٧٤]، وزادادت اهمية موانئ البحرين في

القرن السادس وبداية السابع الميلادي ؛ بسبب الصراع الساساني – البيزنطي[٧٥]، أذ كانت السفن الهندية والصينية تفضل القاء حمولتها في البحرين ، ليتم تصديرها إلى سواحل غزة ، بواسطة تجار حجازين يعملون على نقل السلع من البحرين الى سواحل البحر المتوسط [٧٦]، ويتبين من ذلك أن موانيء البحرين كانت مخازن للتجارة البحرية العالمية ؛ من خلال خزن وتوزيع تلك السلع الى المناطق الداخلية والخارجية . وأمتازت موانى البحرين بطول سواحلها الممتدة من ميناء الأُبله إلى عُمان ، مما جعلها تلعب دور كبير في التجارة البحرية الساسانية [٧٧] ، إذ نشأت على طول تلك المسافة موانى عديدة ومنها : (ميناء دارين وميناء القطيف وميناء العقير) [٧٨] ، التي حلت محل ميناء الجرهاء القديم[٧٩] ، وكان أهم هذه الموانى هو ميناء دارين ، الذي أشار له ياقوت الحموي بأنه فرضة البحرين[٨٠] ، وقد شهد هذا الميناء نشاط كبير في حركة السفن القادمة من الهند والصين وأفريقيا والمتجهة إلى أقليم العراق [٨١]، ويرى صالح العلي ، أن سبب هذا النشاط في حركة السفن التجارية ؛ بسبب قصر هذا الطريق ، قياساً بالطريق الآخر وهو طريق بحر العرب والبحر الأحمر وميناء العقبة، وهو أطول وأخطر من الطريق الأول، لما فيه من خطر الشعب المرجانية التي تكثر في البحر الأحمر[٨٢] .

ولهذه العوامل المميزة لميناء دارين ، ذاع صيته في عالم التجارة البحرية الساسانية العالمية ، من حيث أدارتهم للتجارة في دارين، وحسن أستقبالهم للتجار، والمكانة المالية التي يتمتعون بها والتي اكسبتهم مكانة مرموقة على مستوى التجارة الساسانية والعالمية [٨٣]. وعمل تجار دارين على نقل السلع القادمة من الهند والصين وافريقيا من ميناء دارين الى أقليم العراق واليمن وبلاد الشام عبر الطريق البري الذي يربطه بالصحراء [٨٤]. وأهم السلع التي تنقل الى ميناء دارين من الهند المسك ، والكافور وينقل من هذا الميناء تجار اللؤلؤ الذي يعد من أنفس المعادن المستخرجة من سواحل الخليج العربي[٨٥]، وتعد من أشهر المناطق في تصدير اللؤلؤ في العهد الساساني وكان للساسانيون مهمة الأشراف على تجارته نظراً لما تدره من أرباح واموال كثيرة وكان اللؤلؤ الخليجي يصدر إلى مناطق خارجية من ضمنها الهند[٨٦] ، وكانت جزيرة أوال (البحرين) وقفاً لكسرى[٨٧]؛ لما تتمتع بها من اهمية اقتصادية ، بوصفها أهم مناطق الخليج العربي بوجود اللؤلؤ الثمين فيها[٨٨] .

أما الميناء الآخر من موانى البحرين هو ميناء (العقير) ، وميناء مدينة هجر البحرين وكانت هجر قاعدة البحرين وأهم مدنها في القرن السادس الميلادي ، التي اشتهرت بمكانتها الاقتصادية حتى غلب أسمها على جميع جزر البحرين[٨٩] ، وأشار الهمداني إلى مدينة هجر كانت سوق دائمة للقبائل العربية لبني محارب وعبد القيس المضرية والقبائل المحيطة بها[٩٠]، وكان ميناء العقير منفذاً بحرياً لأهل مدينة هجر يتصلون به مع تجار الهند والصين وافريقيا والفرس وذاع صيت وشهرت أسواقها التي عدت من أهم

أسواق أقليم البحرين في العهد الساساني، وذكر هذا ابن حبيب :" **كان التجار يأتون إلى هجر عبر البحر**"[٩١]، وكانت تنعقد بالقرب من موانيء هجر أسواق عظيمة منها سوق المشقر الذي ينعقد في حصن المشقر في أرض البحرين[٩٢]، ويستمر عمل هذا السوق شهر جماد الأول كاملاً ، وكانت البضائع الفارسية الساسانية تحتل أغلب تجارة هذا السوق[٩٣]، وعهد أمر وإدارة هذا السوق الى حكام أقليم البحرين في العهد الساساني وهم بني المنذر بن سأوي[٩٤] .

ومن الموانئ الغربية التي تلألأ نجمها في سماء التجارة العالمية هي موانئ عُمان ، لموقع عُمان على سواحل البحر المطلة على العالم الخارجي أكسبها شهرة عالمية وأتصالات خارجية مع بلدان العالم المتعددة[٩٥]، فسواحلها الطويلة الممتدة على طول بحر العرب والخليج العربي[٩٦]، واتصالها بين المحيط الهندي من جهه والخليج العربي من جهه أخرى[٩٧]، جعل منها تلعب الدور الوسيط بين موانيء الهند والصين ، وموانيء الخليج العربي وباقي البلاد العربية ، وجنوب بلاد الشام مروراً بالعراق والجزيرة العربية [٩٨].

وأشار المقدسي إلى اهمية عُمان في التجارة البحرية العالمية " **من أراد التجارة عليه بعدَن أو عُمان أو مصر ...**" [٩٩]، إذ كانت السفن البحرية الهندية والصينية تأتي إلى موانئ عُمان من أجل الحصول على السلع النادرة المتوفرة في عُمان مثل العاج الذي كان يجلب من بلاد الزنج ، الذي يستخدم في صناعة أدوات الشطرنج الهندي وصناعة الخناجر[١٠٠]، والطلب الكبير على السلع والمنتوجات العُمانية مثل آللبان والصبر والمر[١٠١].

أما أهم موانيء عُمان فكانت عديدة ، ابرزها ميناء صحاري ، الذي يعد قصبة عُمان ويقع على ساحل عُمان الجنوبي عند ملتقى الطرق البحرية بين جنوب الجزيرة وغربها[١٠٢]، وموقع الميناء على الساحل ، محيط بالبحر من جهة والمياه العذبة النازله من الجبال التي تشرف عليها من جهة آخرى[١٠٣] ، مما شكل موقع الميناء الجغرافي اهمية كبيرة في التجارة البحرية العالمية التي تربط بين الدولة الساسانية من جهة والصين والهند من جهة آخرى ، حيث وصف الميناء من قبل صاحب كتاب الطواف ، أنه من موانيء بلاد الفرس ، وشهد حركة تجارية مستمرة خاصةً مع الموانى القريبة له مثل ساحل (كرمينيا) والموانيء الهندية الشمالية الغربية والجنوبية الغربية[١٠٤] . وشهد أيضا الميناء تجارة السفن الصينية[١٠٥] ، الذي أشار المقدسي إلى اهميته في التجارة مع الشرق قائلاً : " **وحزانة المشرقين صحاري موجب تقديمها على كل حال**" [١٠٦]، وبلغ الميناء أوج ازدهاره في عهد الدولة الساسانية في القرنين الخامس والسادس الميلادي[١٠٧]، إذ أصبحَ مركزاً دولياً للتجارة البحرية العالمية ترسوا فيه السفن القادمة من الصين والهند وأفريقيا ، محملة باصناف السلع التجارية المتعددة مثل : الاصباغ والثياب[١٠٨] ، واصناف السلع الأساسية التي تقوم عليها صناعة السفن والقوارب في صحاري عاصمة عُمان[١٠٩]، حيث حرص الساسانيون على تشجيع وحماية تجارة الخشب في المحيط الهندي من أجل بناء السفن وأنشاء الأسطول الساساني[١١٠]، وكانت إدارة الميناء بيد ولاة الدولة الساسانية على عُمان هم آل الجنيد بن المستكبر[١١١].

أما ميناء (قلهات) ، فأحتل الاهمية الثانية بعد ميناء صحار ، ويقع على ساحل عُمان الشرقي[١١٢]، وقد أشار له بليني قائلاً: " **أنه يعد نقطة لأنطلاق السفن المتجهة الى الهند** .."[١١٣]، وتجار قلهات يعتمدون على ما يجلب من الهند من السلع وأغلبها الرز الهندي[١١٤]، وكان هذا الميناء تابع للدولة الساسانية حتي مجيء العرب اليمنيين بقيادة مالك بن فهم الأزدي الذي طرده الفرس من قلهات وسيطر على عُمان، حتى أصبح شبه أتفاق بين الدولة الساسانية وقبائل الآزد أن يكون لهم الداخل والتجارة الخارجية تحت سلطة الدولة الساسانية[١١٥].

ومن الموانئ الأخرى التي ذاع صيتها في التجارة البحرية الساسانية هو ميناء ظفار الذي أصبح جزء من سواحل عُمان في العهد الساساني[١١٦]، ويقع الميناء في الجزء الجنوبي من عُمان ويتصل من الشرق مع المناطق الوسطى العُمانية ، ويتصل بالجزء الجنوبي الغربي باليمن، ومن الجزء الجنوبي يطل على بحر العرب ومن الشمال يتصل مع صحراء الربع الخالي[١١٧]. ولهذا الموقع الجغرافي اهمية كبير في التجارة الساسانية ؛ حيث يمثل أقرب الموانيء للسواحل الهندية الشرقية فهو أقرب من ميناء عدن والشحر[١١٨]، ويمتاز هذا الميناء بمرفئ طبيعي لمرسى السفن البحرية القادمة من المحيط الهندي والمتجة إلى باب المندب والبحر الأحمر[١١٩]، وقد ساعدت الرياح الموسمية على نشاط هذا الميناء لا سيما مع الهند وسواحل شرق أفريقيا ومصر[١٢٠]، وقد أعطى هذا الميناء اهمية كبير إلى عُمان من خلال توقف السفن البحرية الساسانية والصينية والهندية ولأفريقية في ميناء (ظفار) من أجل التزود بالزاد و بالماء العذب الذي يعد الماء العذب من أهم موارد مدينة ظفار[١٢١]، أما أهم السلع التي أشتهر ميناء ظفار بها فهو عود القسط الذي يتبخر به ويجلب من بلاد الهند[١٢٢]، وتجارة اللبان والمر التي اشتهرت زراعتها في المناطق الجبلية الغربية من ظفار وساهمت في ازدهار هذا الميناء؛ لما للبان والمر من اهمية كبيرة في حياة الناس بسبب معتقداتهم الدينية في أقليم العراق وبلاد مصر واستخدامه من قبل الدولة البيزنطينة في صناعة الادوية[١٢٣] .

ومن الموانئ العُمانية الأخرى هو ميناء (سمهرم) وأطلق عليه الساسانيين ميناء (خور روري) وتعني وجْه البحر أو ساحل البحر[١٢٤] ، ويقع شرق ظفار التي هي جزء من عُمان[١٢٥]، وتأتي اهمية هذا الميناء من خلال عدة عوامل منها حيث كونه نقطة توقف للسفن التجارية الهندية القادمة والذاهبة ، وكان له أتصال مباشر مع ميناء داميريكا الهندي، الذي يعد من أشهر موانيء الهند حيث كانت السفنا القادمة من هذا الميناء محملة بالاقمشة والحنطة والسمسم وتقايض باللبان[١٢٦]، وأشار صاحب كتاب الطواف حول البحر الآرتيري إلى تلك المقايضة في ميناء سمهرم قائلاً : " **وفي الأيام الآخيرة من فصل الشتاء عندما تصل السفنا الهندية إلى ميناء سمهرم ، تحصل المقايضة من قبل موظفي الملك الهندي فيقايضون القمح والسمسم باللبان العُماني ،والذي يكون وضعه في أكوام على ساحل ميناء سمهرم وبدون حراسة ، وكان المكان تحت حماية الآلهة** "[١٢٧]، وأشار إلى أن البيع يكون في هذا الميناء يكون بالتجارة الصامتة[١٢٨]، ويبدو

ان هذا البيع من خلال ما ذكره من جعل اللبان في أكوام على الساحل ويأتي التجار الآخرين يبادلون اللبان بما يناسبهم من السلع المختلفة، فأطلق عليه التجارة الصامته وقد عرفت هذا النوع من التجارة في مختلف بلدان العالم[١٢٩] . ويبدو أن عدم الفهم والتواصل اللغوي بين سكان عُمان من العرب وبقية الشعوب الهندية والصينية والفارسية ، دعت أن يكون البيع بالإيماء أو الاشارة الذي أطلق عليه تسمية التجارة الصامته .

وأمتاز بكونه نقطة تبادل بين السلع التجارية القادمة من جنوب جزيرة العرب والسلع القادمة من الشرق من بلاد الهند ، وهذه العوامل ساعدت الميناء أن يحتل اهمية كبيرة على مستوى التجارة البحرية العالمية ، في عهد الدولة الساسانية [١٣٠].

٢ - موانئ شرق الخليج العربي :

لم تقتصر حركة التجارة الخارجية الساسانية على موانئ الساحل الغربي للخليج العربي فقط ، بل كانت هناك موانئ مهمة على الساحل الشرق للخليج العربي , ابرزها ميناء (سيراف) وسيراف مدينة قديمة ذكرت في كتاب الأبستاق من كتب الديانة الزادشتية ،وتعني بالفارسية (الماء والبن)، وكانت مدينة واسعة وقصبة مدينة (أرديشر خرّه) في أقليم فارس ، ويطلق عليها التجار (شيلاو)، وتقع على ظهر جبل عالي ولاتوجد فيها ميناء للمراكب أذ قدمت إليها إذ تكون على خطر إلى أن تقترب نحو فرسخين من موضع ميناء (نابد) وهو خليج ضارب بين جبلين وهو ميناء جيد جداً [١٣١]، ويقع في متوسط الساحل الفارسي شرقي بندر عباس مسافة ٣٠٠ كيلو متر وجنوب شيراز مسافة (٣٠٠) كم وتبعد عن بوشهر مسافة (٢٤٠) كم وتعرف الآن (بندر طاهري)[١٣٢]، وقام بأنشاء هذا الميناء الملك الساساني سابور الثاني ، الذي شيد من أجل السيطرة على الساحل كونه ميناء وقاعدة بحرية [١٣٣]، إذ أراد سابور وضع حد للأعتداءات التي تتعرض لها الدولة من ناحية البحرين وكان من أول اعماله تسير السفن في الخليج العربي والسيطرة على البحرين وضرب العرب[١٣٤]، ويبدو من هذا أن الميناء شيد ليكون قاعدة حربية للسيطرة على الخليج والسيطرة على عرب البحرين وضمها للدولة الساسانية، وكان هذا الميناء فرضة الهند ، لكن ضعفت التجارة فيه[١٣٥] ؛ غلبت عليه الموانيء الغربية في الخليج العربي بعد السيطرة عليها من قبلّ سابور . ولكن هذا لايعني أن الميناء لم يزدهر تجارياً وكونه يربط بين الشرق عن طريق داخلي مع مدينتي شيراز و فيروز أباد والغرب بموقعه على الساحل الفارسي للخليج العربي حيث عد من أكبر موانيء بلاد فارس في القرون الأربعة الهجرية [١٣٦].

ومن الموانئ الأخرى في أقليم فارس الشرقية هو ميناء مدينة (ريشهر) وتعني بالفارسية (الملك مصلح المدينة) [١٣٧]، وهي أشاره إلى من أسس المدينة وميناءها وهو الملك قباذة بن فيروز (٤٥٩ – ٤٨٤ م)، والد

كسرى أنوشروان[١٣٨] ، ويطلق عليه حالياً ميناء (بوشهر) من اعمال مدينة أرجان ، ويقع على ساحل الخليج العربي يفصل بين مدينة أرجان نهاية أقليم فارس وبداية أقليم خوزستان[١٣٩]، وأمتازت مدينة أرجان بأسواقها العامرة[١٤٠] بصناعة الكتان المحلي[١٤١] وتصديره عبرطريق ميناء ريشهر، ومن السلع الأخرى التي كانت تصدر عن طريقه هي(الكتان الريشهري والتمر والسمك) كون أسواقها عامرة بالسلع القادمة من التجارة البحرية [١٤٢].

ومن الموانئ التابعة الى اعمال أرجان ميناء مدينة (مهروبان) وتعني بالفارسية (ساحل السمك) [١٤٣]، وتقع على ساحل الخليج العربي، فكان الميناء فرضة الخليج العربي ، إذ كان قبلة السفن القادمة الى أقليم خوزستان والسفن القادمة من البصرة ، فكان مرسى لها، ومصدر ربح كبير لسكانها من تجارة السفن حتى أطلق عليه البلخي تسمية (فرض البحر) [١٤٤] .

ومن الموانئ البحرية الأخرى ميناء(دورقيستان) الذي يقع على ضفة نهر مدينة (عسكرمكرم) في أقليم خوزستان ، ويرتبط الميناء عبر النهر بالخليج العربي ، إذ كانت السفن تأتي من الهند إلى جزيرة (كيش) ثم الى ميناء دورقيستان ، ويفضل هذا الطريق على غيره من طرق كيش عبادان؛ لأن مياهه متصل بالبر فهو أيسر للتجارة والتجار [١٤٥].

اما ميناء مدينة (هرمز أو هرموز) الذي يقع على الساحل الفارسي جنوب أقليم كرمان[١٤٦] ، وكلمة (هرمز) فارسية تعني (كوكب المشتري) فهو من آلهة الفرس (أهورا مزدا) وهو أسم أحد ملوك الفرس أيضاً[١٤٧]، وكان ميناء هرمز مرفئ للمراكب والسفن التجارية القادمة من الهند المحملة بالسلع المصدرة الى كرمان وسجستان وخراسان [١٤٨]، ويحمل من هذا الميناء مايزرع في هرمز أو هرموز من (الكمون والنيل وقصب السكر والتمر) ومايصنع من حلوى (الفانيذ) الفارسية الشهيرة الذي يصنع من السكر ودقيق الشعير والترنجبين[١٤٩]، وتحمل هذة السلع إلى جميع آفاق البلدان [١٥٠]. ويبدو أن توافر زراعة قصب السكر والنخيل والحبوب في أقليم كرمان؛ أثرا كثيراً في ازدهار صناعة وتجارة هذه الحلوى الفارسية التى كانت تصدر إلى جميع بلدان العالم.

ومن موانئ الساحل الفارسي أيضاً (جنوب ساحل أقليم مكران) الطويل ، ولمكران اهميتها التجارية البحرية من خلال طول سواحلها الجنوبية الواقعة على ساحل الخليج الفارسية ونلحض هذا من تسمية مكران التي تعني (سيف البحر) [١٥١]، وأبرز مدنها (تيزُ ، وقيربون) أما مينائها هو (تيزُ مكران) وتعني تيز بالفارسية (الحاد) [١٥٢]، ويصبح المعنى سيف البحر الحاد ، وتيز عاصمة الأقليم وهي جزء من بلاد السند التي كانت تحت حكم الدولة الساسانية ونهاية حدودها مع بلاد السند الأخرى والهند ، وتقع في قبالتها من الغرب أرضعُمان [١٥٣]، ومن أكبر مدن مكران (قيربون) وفيها حلوى (الفانيذ) الفارسية الشهيرة ، التي كان

يحمل منها إلى جميع الدنيا ومن ناحية (ماسكان) التابعة لها ، شيء بسيط ، ويحمل أيضاً (قصب السكر والتمر) عبر ميناء تيز مكران [١٥٤] .

٣ – موانئ شمال بلاد الدولة الساسانية :

أن لأرمينيا اهمية كبيرة في التجارة الخارجية من خلال موقعها الجغرافي كونها دولة مجاورة للدولة الساسانية ، إذ يحدها من الغرب الدولة البيزنطينية بلاد الأناظول ، ومن الشرق الشاطئ الجنوبي لبحر قزوين ومن الشمال الغربي بلاد القوقاز، ومن الجنوب يحدها بلاد الجزيرة التابع للدولة الساسانية[١٥٥].

فكانت أرمينيا أرض للنزاع والحروب بين الدولتين الكبرى الساسانية والبيزنطينية ، ويبدو أن سبب هذا النزاع من أجل السيطرة على مناجم الذهب الموجودة في أراضيها[١٥٦], حيث أن مناجم الفضة والذهب كانت موجودة في أخر الحدود الساسانية في أرمينيا في منتصف الطريق التجاري بين مدينة (طرابيزوان) وبداية الحدود البيزنطة حيث مدينة (أرزان الرومية)[١٥٧]، ونلاحظ هنا أن مدينة طربيزوان التي تقع في (شمال شرق تركيا حالياً)، وعلى سواحل البحر الأسود[١٥٨]،هي مدينة أرمينية تابعة للدولة الساسانية ، ويقع فيها (ميناء طرابيزوان) الشهير من الذي يتحكم في التجارة العالمية القادمة من االشمال والشرق عبر أراضي الدولة الساسانية وتجارة الثانية إلى الدولة البيزنطينية وبالعكس تعود التجارة[١٥٩].

أما السلع التي كانت تنقل عبر هذا الميناء أشهرها معادن الذهب والفضة التي كانت تستخرج من مناجم الذهب في (فرانجيون) القريب من الميناء[١٦٠]، ومعادن الفضة التي تستحرج من مناجم أرمينيا[١٦١]، ويصدر بالسفن إلى الدولة البيزنطينية التي اشتهرت بولعها في معادن الذهب والفضة [١٦٢].

وما يؤكد توافر مناجم الذهب والفضة في أرمينيا بصورة كبيرة ، من خلال ترف آهل أرمينيا، حيث كان ركاب خيولهم من الذهب والفضة ، وأدواتهم من الذهب والفضة ، و نقودهم من الذهب والفضة ، ونقود الأقليم الساسانية المجاورة لهم من ذهب أرمينيا مثل أذربيجان والران[١٦٣]، وبفضل إعادة السيطرة على أرمينيا في عهد الملك كسرى إبرويز بلغت خزائن إيران أربعة أضعاف ماكان علية[١٦٤] ، وأصبح للملك حقوق خاصة يملكها له في منجم الذهب في (فرانجيون) في أرمينيا التى تدر اموالكثيرة لخزينة الدولة الساسانية[١٦٥] ، وأشار السائح الصيني المشهور هيون تسيانج الذي زار الدولة الساسانية في أوائل القرن السابع الميلادي عن أنتاج الذهب والفضة قائلاً : " **تنتج البلاد الذهب والفضة والنحاس والباور الصخري، والجواهر النادرة والمواد الثمينة المختلفة ...**" [١٦٦].

وينقل عبر هذا الميناء أيضاً (منتجات الحرير) التي كانت تجلب من الصين على شكل خام وبكميات كبيرة ثم يصنع منها اصناف المنتجات الحريرية وتباع الى الدولة البيزنطينية وبالأسعار التي يحددونها [١٦٧].

أما ميناء(آبيسكون) في أقليم جرجان ، لجرجان فله دور كبير في التجارة الخارجية حيث يحدها من الغرب الساحل الشرقي من بحر الخزر أو قزوين وأقليم طبرستان ومن الجنوب أقليم خراسان ومن الشرق مجرى نهر جيحون ومن الشمال بلاد الخزر أو الترك الذي يمثل نهاية حدود الدولة الساسانية[١٦٨]. فنلاحظ أن حده الشرق يقع على بحر قزوين وحده الغربي على نهر جيحون مما شكل للأقليم طرق أتصال عبر النهر والبحر، ومركزاً مهماً للنشاط التجاري الخارجي بإقامة علاقات تجارية مهمة بين الدولة الساسانية والدول المجاورة ،وجعل منها حلقة وصل بين المشرق والمغرب عبر ممراته المائية المشهوره وابرزها بحر الخزر أو(قزوين) ، وميناء (آبيسكون) الذي يقع عليه ، مما جعل منها بوابة كبيرة للتجارة القادمة من مختلف العالم حيث كانت تذهب تجارة العالم من مختلف البقاع عبر ميناء آبسكون حتى يصلون الى بلاد الخزر والران ، ثم تنحدر مراكب السفن القادمة من الروس نحو الدولة الساسانية عند أقليم طبرستان والجيل وباب الأبواب والديلم وآبسكون، محملة بمختلف السلع التجارية ابرزها (جلود) المناطق الباردة من الخزر وجلود الثعالب السود التى تنقل إلى العراق[١٦٩] .

ثالثاً – التبادل التجاري الخارجي عبر الأنهار :

يعدّ نهر الفرات من أشهر أنهار الشرق الأوسط ، وأطول نهر في جنوب غرب أسيا ينبع من شرق الأناظول حيث تكثر السلاسل الجبلية ، ويتألف النهر من منابعه العليا من فرعين كبيرين هما (فرات صو)الذي يجري في سهل أرضووم ، والفرع المسمى (مراد صو) وهو الفرع الشرقي الذي ينبع من بحيرة وان وجبل أرارات في أرمينيا ، ويلتقيان عند بلدة (كيبان معدني) مكونيين مجرى نهر الفرات ، ويبلغ طوله (٢٨٤٨كم) قبل التقاء النهرين حتى (كرمة علي) [١٧٠]، ويذكر سهراب منبعه من أرمينيا في الدولة الساسانية [١٧١]، ويدخل تركيا وبلاد الشام ثم يدخل أقليم الجزيرة في الجزء الغربي منها التابع للدولة البيزنطينية ، ثم يدخل أقليم العراق عند مدينة (عانة) التابع للدولة الساسانية[١٧٢] .

ونلاحظ أن نهر الفرات كان يربط بين أكبر دولتين في العالم ، هما الدولة الساسانية والدولة البيزنطينية ، فكان نقطة وصل للتجارة الخارجية العالمية بين الدولتين المزدهرتان اقتصادياً بصوره عامة وتجارياً بصورة خاصة ، إذ كانت تنقل السلع عبر نهر الفرات من أرمينيا من فرات صو أحد منابع الفرات الى نهر الفرات ثم ينقل نهر الفرات السلع إلى بلاد الدولة البيزنطينية في الأناظول وبلاد الشام وغرب أقليم الجزيرة الفراتيه عن طريق نهر الفرات جنوباً ، والسلع ابرزها (النبيذ الأرميني) الشهير الذي أمتازت بكثرة صناعته بأرمينيا ، وينقل في براميل وبكميات كبيرة على سفن يصل أضخمها إلى (١٣٠ طن) ، تمخر عبر نهر الفرات الى الدولة البيزنطينية في أسيا الصغرى وبلاد الشام إلى أن تصل إلى بابل، ويباع هناك النبيذ ، وهيكل السفن القادمة من أرمينيا المكون من الخشب والقش؛ ويعود بيع هيكل السفن العدم قدرة أبحار السفن

بعكس التيار من بابل إلى أرمينيا[١٧٣]، ويجلب أيضاً من أرمينيا أنواع الخشب خاصةً (خشب الجوز) المستخرج من غاباتها، والذي زاد الطلب عليه لاستخدامه في شؤون البناء والصناعات الخشبية ، وينقل إلى بلاد الشام وكانت هذة السفن تعود إلى أرمينيا من بلاد الشام إلى الأمبراطورية البيزنطينية وروسيا وبلدان العالم الأخرى ، التي تعيش في الشمال جالبة زيت الزيتون المستخرج من بلاد الشام[١٧٤] .

ومن السلع الأخرى التي كانت تنقل عبر الفرات السمك ولكثرة البحيرات والأنهار في أرمينيا ؛ أزدهرت تجارة السمك ويطلق باليونانية (طريخوس) ومعناها (التمليح) وهو نوع من أسماك (الرنجة يشبه سمك السردين المصري) [١٧٥] ، المصدر من بحيرة (وأن) منبع فرات صو ثم نهر الفرات ثم يصل الى الجزيرة الفراتية والموصل وحلب عبر نهر الفرات [١٧٦].واشتهرت تجارة (ملح البورق) الذي يستخدمه الخبازين ، وكان يستخرج من قرب البحيرات ، ويصدر الى العراق عن طريق نهر الفرات[١٧٧] ، وتعد مناجم الملح في أرمينيا في عهد الدولة الساسانية من أكبر مناجم الملح وأعظمها في العالم ولم يقتصر تصديره إلى العراق فقط بل كان يصدر الى بلاد الشام ومصر[١٧٨] .

ونهر(شوروخ) نهر عظيم يصب فيه أربعة أنهار أخرى خلال جريانه ، ينبع من الشمال الشرقي من جبال سيبيريا من بلاد القوقاز حتى يصل إلى أرمينيا عند مدينة (طرابيزون) حاملاً معه السلع التجارية الشمالية[١٧٩] وهي (جلود الخز وفرو الثعالب السود وسيوف الصقالبة التى تأتي من بلاد الخزر الروس) [١٨٠]، ثم تنقل جزء من تلك السلع إلى الدولة البيزنطينية عبر ميناء طرابيزون الواقع على بحر قزوين[١٨١]، وينقل القسم الأخر من سلع الشمالية الى أهم المدن التجارية الأرمينية عن طريق الأنهار وهي (آني وقرص وازان) وبعد ذلك تتجه تلك السلع في اتجاهين الأول: الى الجنوب الغربي إلى بلاد الشام والعاصمة طيسفون، والثاني : إلى الشرق باتجاه أقليم خراسان[١٨٢] .

ونهر(جيحون) عرف بهذه التسمية عند العرب والبعض يسميه (البلخ)، وأطلق عليه قديماً (أوكسوس) ، وهو من أطول الأنهار في العالم ينبع من جبال (باميري) في أسيا الوسطى من(بلاد التبت[١٨٣]) ، بألتقاء نهري (فخش وباندج) ، ويبلغ طوله (٢٥٢٥ كم) [١٨٤] ، يدخل بين بلاد خوارزم في حده الشمال الغربي وأقليم جرجان في حده الشمال الشرقي ، ثم يتجه نحو خراسان ويخترق من حدها الشمالي الشرقي إلى الجنوب الشرقي حتى أطلق عليه (نهر أرض خراسان) إلى أن يتجه نحو الغرب و يصب في الساحل الجنوبي لبحر (أرال) جنوب (أفغانستان) [١٨٥]، وعرف النهر بالحد الفاصل بين الدولة الساسانية وبلاد ماوراء النهر وهي (سمرقند وبخاري وفرغانة وطشند وخوارزم ومرو وترمذ)[١٨٦] .

إذ نجد أقليم جرجان يقع في حده الشرقي على نهر جيحون ، فأتخذ الأقليم من النهر وسيلة لنقل التجارة الخارجية مع البلدان التي تقع على الضفة الأخرى وهي بلاد خوارزم والترك والهند ، ومن خلاله كانت تأتي

أيضاً تجارة تلك البلدان الى الأقاليم[١٨٧]، وينقل من الأقاليم تجارة الدولة البيزنطينية القادمة عبر ميناء آبيسكون من بحر قزوين إلى بلاد خوارزم والترك والهند عبر نهر جيحون الذي جعل من أقليم جرجان حلقة وصل مهمة للتجارة الساسانية الخارجية [١٨٨].

واعتمد أقليم خراسان في تجارته الخارجية مع خوارزم وبلاد البلطيق شمالاً أيضاً على نهر جيحون الذي أطلق عليه (نهر أرضخراسان) [١٨٩]، يقع أقليم خراسان في الجزء الشمالي الشرقي من الدولة الساسانية حيث يرتبط جزء من شرقه بأقليم جرجان ومن الشمال بلاد ماوراء النهر (نهر جيحون يصب في بحيرة خوازم) أي حد الأقليم الشمالي نهر جيحون[١٩٠]، ويدخل النهر شمال خراسان عند مدينة بلخ، ثم ينعطف الى ناحية الشمال الى مدينة الترمذ حتى يدخل بلاد خوارزم[١٩١] ، ويبدأ الطريق من شمال خراسان إلى بحر الخزر شمالاً ثم الى جرجان ثم إلى نهر جيحون ثم الى بلاد ما وراء النهر ، ويربط هذا الطريق بلاد الخزر والصقالبة من جهة وبلاد الصين وما وراء النهر من جهة أخرى[١٩٢]، ومن ثم تستمر تجارة خراسان مع بلاد ما وراء النهر حتى تصل إلى شمال بلاد البلطيق عن طريق دلتا بلاد الخوارزم ثم إلى البلغار ثم إلى أعالي الفولغا[١٩٣]، إلا إن هذا الطريق التجاري يتعرض للتوقف ؛ لأنجماد نهر جيحون في فصل الشتاء[١٩٤].

أما أبرز السلع التي كانت تنقل عبر هذا الطريق هي تجارة الذهب والفضة التي كانت مزدهرة في أقليم خراسان ؛ لوجود تلك المعادن في جبال خراسان التى تعد أمتداد طبيعي لجبال ما وراء النهر[١٩٥]، إذ أمتاز ذهب خراسان بسهولة السبك والطرق والجمع والتفريق والتشكيل بأي شكل أريد مع حسن الرونق وعدم الروائح والطعوم الرديئة ومن أنواعه الذهب الأصفر والأحمر [١٩٦]، ولكثرة الذهب في خرسان بني للأمير رستم سرير من الذهب[١٩٧]، على الرغم أن أغلب مقاعد وآسرة الملوك كانت من العاج [١٩٨]، واشتهرت خراسان كذلك بتجارة الفضة وصناعتها حتى عرفت مدينة باسم (جبل الفضة) التى تقع بين الطريق الرابط بين هراة إلى سرخس[١٩٩]، وكانت تنقل هذة التجارة إلى بلاد خوارزم شمالاً وما وراء النهر عن طريق نهر جيحون[٢٠٠] .

أما السلع التي كانت تنقل عبر نهر جيحون خراسان، هي (البريسم) التى كانت تنقل من الصين إلى طبرستان عن طريق نهر جيحون ، ثم تنقل إلى الدولة الساسانية عن طريق خراسان وينقل إلى الدولة البيزنطينية والشام عن طريق أرمينيا ، حتى أصبحت خراسان تمتهن صناعة البريسم فيما بعد وتشتهر بصناعته بمدينة مرو[٢٠١]. ومن السلع الأخرى التي كانت تصدر من أقليم خراسان المنسوجات القطنية التى عرفت باسم (الكرباس) أو(الزندنيجي) لانه ظهر أول الأمر في قرية زندية ، وكان هذا القماش يحمل إلى بلاد البيزنطينين والشام ومصر عن طريق أرمينيا[٢٠٢]، ولم يكن ملك أو أمير أو صاحب سلطة ، إلا وتوجد عنده شيء منها ومنها الأحمر والأخضر والأبيض[٢٠٣] ، حتى قيل عن شهرة خراسان بالقطن ، أن الكتان المصري وأن القطن خراساني[٢٠٤] . وكانت تجارة الحرير والثياب القطنية والذهب أهم صادرات الدولة الساسانية الى بلاد الترك وما وراء النهر عبر هذا الطريق وأشار إلى ذلك صاحب كتاب الشاهنمة ملحمة الفرس الكبرى

قائلاً : " **ودخل أحدى الملوك بحرب من بلاد ماوراء النهر ودخل على هيئة تاجر حمل معه الذهب والجواهروالثياب والحرير في مئة وستين صندوق وفي كل صندوق رجل**"[٢٠٥].

وتأتي أيضاً عبر نهر جيحون سلع قادمه من بلاد خوارزم من بحيرة خوارزم ومناطق السهول والغابات الآبيبرية والمناطق الوسطى من (نهر الفولجا) سلع فاخرة منها (الفرو) ، والبعض الأخر عادية منها (العسل والشحوم والجلود والشمع وكان على رأس هذه البضائع تجارة الرقيق) [٢٠٦]، وتأتي إلى أقليم خراسان عبر نهر جيحون ثم تنقل تلك السلع الى جميع بلدان العالم المختلفة[٢٠٧].

رابعاً- التبادل التجاري الخارجي عبر الطرق البرية الساسانية :

١ – التبادل التجاري البري عبر الطرق الغربية الساسانية:

هناك عدة طرق مهمة للتبادل التجاري البري غرب الدولة الساسانية ؛ لقربها من الموانئ البحرية ذات التجارة الخارجية ، فهي مكملة وناقلة لتلك التجارة وأهمها طرق الحيرة البرية ، وتقع الحيرة ضمن منطقة النجف على ساحل بحر (النجف الذي جف في حدود سنة ١٨٨٧م [٢٠٨]) ومطلة على صحراء شبه الجزيرة العربية[٢٠٩] ، وتقع في نهاية حدود الدولة الساسانية الغربية المقابلة للحدود البيزنطينية الشرقية [٢١٠]، ولوقوع الحيرة على ساحل بحر النجف وأنحدار أهل الحيرة عبر الفرات إلى الخليج العربي سهل عليهم مجيء السلع التجارية من الصين والهند[٢١١] ونقلها براً عبر صحراء شبة الجزيرة العربية وأشتهرة أهل الحيرة بتجارتهم في شبه الجزيرة العربية حتى قيل عنهم " **أنك لا ترى بلداً في الأرضليس فيها حيرى** " [٢١٢] .

ويتفرع هذا الطريق البري إلى عدة طرق مختلفة فالطريق الأول: يتجه من الحيرة الى سوريا(حيث دولة الغساسنة) التابعة للدولة البيزنطينية عبر طريق دمشق وبصرى قصبة مدينة حوران ، ثم يتجه إلى مدينة تجارية واسعة وهي تدمر مرتكز الطرق التجارية بين المناطق الصحراوية والداخلية حتى يصل الى مدينة البتراء وتشكل تدمر عماد التجارة الخارجية التي تجمع بين تجارة الدولة الساسانية القادمة من بلاد فارس والعراق والخليج العربي من جهة وتجارة الدولة البيزنطينية والشام ومصر والبحر المتوسط من جهة آخرى[٢١٣]، وكانت أبرز السلع التجارية الساسانية القادمة عبر هذا الطريق اللؤلؤ والذهب والفضة والمنسوجات الحريرة والقطنية ومن الهند والصين (التوابل واللازورد والتوابل والأصبغة والأبنوس) ، أما من بلاد عرب الجنوب (الطيوب والبخور)، وتأتي بالمقابل من الدولة البيزنطينية من الشام وثغور البحر المتوسط صبغة (الأرجوان والخمور الجيدة الواسعة الأنتشار في الولائم الدينية) ، و(الآواني الزجاجية والفضية والذهبية وهي حاجيات بعضها ضروري وأغلبها من السلع الكمالية)[٢١٤].

وعمل ملوك الحيرة بالتجارة مع بلاد الشام حيث كان للنعُمان بن المنذر علاقة تجارية مع أحد تجار الشام وهو سرجون بن توفيل وكان مقرب من النعُمان وجعله النعُمان نديماً له وقام بدور الوسيط بنقل

تجارة الحيرة الى بلاد الشام ونقل تجارة الشام الى الحيرة وكان يبتاع للنعُمان من أسواق بلاد الشام بعض المواد مثل الريحان وبعض المسك والعنبر[٢١٥]، وأشارت المصادر التاريخة الى أحد تجار الحيرة ويدعى (أبو داوود الأيادي) الذي كانت له علاقة تجارية مع بلاد الشام حيث كان يبعث بتجارة إلى بلاد الشام ونقل ماتجود به أسواق الشام الى الحيرة [٢١٦] .

أما الطريق الثاني الذي يتفرع من الحيرة إلى بلاد الشام فيبدأ من نواحي الحيرة من (القطقطانية) [٢١٧] إلى منطقة (الأبيض) [٢١٨] في أطراف الحيرة ثم إلى (الحوش)[٢١٩] ، بعد ذلك يذهب الى (الخطى) [٢٢٠] ثم إلى أطراف الشام (أذرعات) [٢٢١] حتي يصل إلى دمشق[٢٢٢].

وينقل عبر هذا الطريق ماتجود بها أسواق الشام وتفتقر لها أسواق الحيرة مثل (الحديد والنحاس والقصدير وبعض المنسوجات والجواري)[٢٢٣]، وبعض أنواع (الجلود المذهبة) ، هي أغلى وأرق أنواع الجلود اليمنية التي ينقلها الى بلاد الشام تجار قريش و يشتريها الأغنياء في الحيرة [٢٢٤] . كانت العلاقات التجارية متذبذبة غير مستقرة ، قد تنشط وتزدهر وقت السلم وتتوقف وتضمحل وقت الحرب سواء كانت الحرب بين الدولة الساسانية والبيزنطينة ، أم الحرب بين الحيرة و الغساسنة [٢٢٥].

أما الطريق الثالث الذي يتفرع من الحيرة ليتجه إلى مكة ، يمتد من أرض قبيلة طي التي تقع في بادية الشام المقابلة لبادية الأنبار[٢٢٦]، إلى أراضي بني هلال بن صعصعة التي تقع بين نجد والحجاز، وهي(بستان بني عامر)[٢٢٧] و(ذي عرق)[٢٢٨] و(الربذة)[٢٢٩] حتى يصل إلى مكة[٢٣٠]. ولوقوع مكة على مفترق الطرق التجارية بين اليمن والشام والعراق ، والمكانته الدينية أيضاً كان سبباً في ازدهار هذا الطريق[٢٣١] ، وأشارت المصادر أن مكة عقدت أيلافاً مع ملك الحيرة ، وكان الذي أخذة له الأيلاف (نوفل بن عبد المطلب بن هاشم) ، ولم تشير المصادر إلى اسم ملك الحيرة الذي عقد معه الأيلاف (نوفل بن عبد المطلب)[٢٣٢] . وعمل تجار الحيرة شراكة مع حلفائهم في مكة حيث كانت لهم فروع في مكة واماكن آخرى ، فقد ذكر أن (كعب بن عدي التنوخي)[٢٣٣] كان شريكاً للنبي محمد (صلى الله عليه وآله وسلم) في الجاهلية وشريك (لعمر بن الخطاب) [٢٣٤].

ومن تجار مكة الذي قدم الى الحيرة بقصد شراء الحبوب (أبو سفيان بن حرب) الذي كانت له علاقات تجارية مع تجار الحيرة ومع ملوكها حيث كان يحمل إليهم الهدايا ويحمل منهم الهبات حيث يذكر أنه قدم ذات مرة على (عمرو بن هند) ومرة أخرى على (النعُمان بن المنذر) ويعود إلى مكة بعد أن يحمل مايريد من أسواق الحيرة [٢٣٥]، كما قدم على الحيرة من تجار مكة (مسافر بن عمرو) [٢٣٦] وأستقر في الحيرة وأصبح من كبار تجار الحيرة ومن خواص النعُمان بن المنذر حتى كان هلاكه فيها[٢٣٧]. وقصد الحيرة أيضاً المغيرة بن شعبة للتجارة بخمور الحيرة الشهيرة من صناعة اليهود و بني العباد النصرانيين ، ولدهاء ومكر

المغيرة استطاع خداع تجار خمور الحيرة بملأ جرته بخمر بدرهم زائف[٢٣٨]، كما قصد الحيرة من تجار وأغنياء مكة (عبد الله بن جدعان) من أجل التجارة ، وإليه ينسب أدخال بعض الأطعمة إلى مكة إذ تعلمها من أهل الحيرة ورجع ومعه طباخ خاص يطبخ طبخ أهل الحيرة [٢٣٩]، ولم يقتصر النشاط التجاري على تجار الحيرة وغيرهم من سكان الدولة الساسانية بل شاركهم هذا النشاط ملوك الحيرة وقد ذكر أن النعُمان بن المنذر كان يبعث في كل عام قافلة تجارية الى سوق عكاظ تحمل أنواع الملابس المصنوعة من (الحرير والكتان والصوف والمسك) ، ثم تأتي القافلة محملة بما تجود بها مكة من السلع الجلدية المذهبة وبعض أنواع الحرير والبرود المنسوجة بالذهب وبعض أنواع الأحجار الكريمة [٢٤٠]. ومن السلع الأخرى التي كانت تأتي الى الحيرة هي (العسل والسمن والفواكه والحمير والخيول والأبل) [٢٤١]، وسهلت عملية التبادل التجاري بين الطرفين ، وجود أسواق كبيرة في الحيرة عبر الضفة الغربية لنهر الفرات حيث كان الناس يجتمع فيه كل سنة فيبيعون فيه ويشترون[٢٤٢] ، وكان من أبرز السلع التي تباع فيه العطور حيث يذكر أن (الحكم بن أبي العاص) [٢٤٣] قدم للحيرة معه عطر يريد بيعه، وعند وصوله إلى أرض طيء جاره (حاتم الطائي) حتى وصل بتجارته إلى بلاد الحيرة [٢٤٤] .

هذة أبرز الطرق التجارية التي كانت تخرج من بلاد الحيرة التابعة للدولة الساسانية الى بلاد الشام والجزيرة العربية متخذة من الطرق البرية واسطة للتبادل التجاري العالمي بين الشرق و الغرب ، مما حقق ازدهار اقتصادي كبير للدولة الساسانية عامة وللمملكة الحيرة خاصة سواء كان عن طريق المتاجرة بالسلع التجارية ، أم عن طريق فرض الضرائب على السلع المارة في أراضيها (الترانسيت)[٢٤٥] ومما يرافقها من خفارة وحماية هذة السلع التي تمر في أراضيها حتى تصل إلى مرادها المنشود [٢٤٦] .

أما من الطرق البرية الغربية التي لا تقل شأناً عن طرق الحيرة ، هي طريق البحرين البري، الذي يربط بين التجارة البحرية الساسانية في سواحل الخليج العربي مع الجزيرة العربية عبر البر، إذ كانت القوافل التجارة الفارسية تسير من سواحل البحرين إلى بلاد اليمن براً محملة بانواع الخشب المسمى (النبع) المستخدم في صناعة النبال وقيل أنها كانت تسير في خفارة وحماية ملوك الحيرة حتى تصل إلى بلاد اليمن ، بالمقابل حصولهم على اموال الخفارة والحماية وعدم تعرضها للنهب والسلب من القبائل العربية الأخرى ، التي تقع على الطريق البري بين البحرين واليمن[٢٤٧].

أما بداية الطريق فيبدأ من مدينة دبا الكبير في أقليم عُمان والتي كانت من أكبر الأسواق في سواحل الخليج العربي ووصفت بأنها (المصر والسوق العظمى) [٢٤٨]، وكانت مركزاً اقتصادياً وعسكرياً مهماً للدولة الساسانية في عُمان[٢٤٩]، إذ ترتبط بسواحل عُمان ذات العلاقات التجارية الكبيرة مع شبة القارة الهندية وشرق أسيا من جهة ، وترتبط مع شبة الجزيرة العربية بطرق برية من جهة أخرى ، وما يؤكد ذلك اقبال

عرب شبة الجزيرة العربية الى سوق دبا[٢٥٠]، ثم يتجة الطريق إلى مدينة صحاري العُمانية التي أكتسبت اهميتها من سوق دبا[٢٥١] ، وكانت صحاري تضم سوقاً تجارياً كبيراً ، ثم ينقسم الطريق الى قسمين : الأول يتجه من صحاري حيث المناطق الشرقية الجنوبية الى أقليم ظفار تفادياً الربع الخالي ثم يصل الى(المهره) [٢٥٢]، و(الشحر)[٢٥٣]، حتى يصل مأرب ومعين وصنعاء في اليمن ثم يصل الى جدة [٢٥٤]، والثاني يتجه من صحاري إلى الشمال الغربي من شبة الجزيرة العربية براً عبر البحرين واليمامة حتى يصل إلى العراق في الحيرة ثم يتجه الى بلاد الشام حيث يكون مسير القوافل التجارية [٢٥٥]، ويبدو أن تأمين الطريق وحمايتها من قبل الدولة الساسانية والقبائل العربية الموالية لهم جعل هذة الطرق تزدهر كثيراً . وكان التجار الفرس يعملون على نقل السلع التجارية من البحرين إلى اليمن وخاصةً تجارة الخشب ومنها خشب النبع[٢٥٦]، ولوجود سوق دبا وصحاري الأثر الكبير في اذهار هذا الطريق البري الذي يصل إلى اليمن ومكة ، وينقل كافة السلع التجارية القادمة من شبه القارة الهندية والصينة التي تصل إلى موانيء عُمان والبحرين والمنتجات الزراعية المحلية.

٢ – التبادل التجاري البري عبر الطرق الشرقية الساسانية:

تعد وسائل التبادل التجارة البرية الشرقية الساسانية بالمرتبة الثانية بعد الطرق الغربية باهميتها ؛ لأرتباطها فقط مع تجارة الهند والسند دون الدولة البيزنطينية والجزيرة العربية عبر الموانئ الشرقية، اشهرها طريق مكران البري ، تقع حدود أقليم مكران الشمالية مع كرمان والجنوب على ساحل الخليج والغربية مع سجستان والشرقية مع الهند والمنصورة من بلاد السند[٢٥٧]، وتعد مكران نهاية حدود الدولة الساسانية مع جزء من بلاد السند والهند براً ، مما شكلت طريق تجاري بري كبير بين الدولة الساسانية من جهة ، وبلاد السند والهند من جهة أخرى، ويمتد هذا الطريق من العاصمة الساسانية أصطخر بأقليم فارس إلى المرجان أخر اعمال فارس، ثم إلى السيرجان بداية أقليم كرمان، إلى مدينة جيرفت ومدينة بمُ في نهاية أقليم كرمان ، ثم إلى أقليم مكران حتى يصل إلى مدينة المنصورة في السند ثم إلى الهند[٢٥٨].

ومن الطرق البرية الأخرى التي ارتبطت في مكران طريق (شاراكس المحمرة إلى مكران) ويبدء الطريق من شاراكس المحمرة الميناء الكبير في جنوب العراق صاعداً منحدرات السوس وإلى بيرس في أقليم الأحواز ، ثم التوجه عبر مستنقعات جنوب أقليم فارس متجنب صحراء الوط الكبرى (تمتد من شمال أقليم خراسان الى أقليم شمال مكران) في الأقليم ، ثم التوجه إلى سجستان ، ثم إلى أقليم مكران وإلى بلاد الهند ، ويعد هذا الطريق من الطرق العالمية منذ زمن الدولة البارثية الذي يربط تجارة الروم مع تجارة الهند والصين ، لكن هو الأقل اهمية من الطرق البرية الأخرى، بسبب طول الطريق وكثرة قطاعي الطرق وقلة مراكز التسوق التي يمر بها الطريق[٢٥٩]، والغالب على تجارة هذا الطريق كانت السلع أو المنسوجات الحريرية التى

تنقل من الهند التي كانت أسواقها المركز الرئيس للسلع الصينية وابرزها الحرير ، وكان ينقل إلى بلاد الرومان أو البيزنطينين [٢٦٠].

والسلع التي كانت تنقل عبر هذا الطريق الفانيذ (الحلوى) التي كانت تحمل من مكران والسند والهند إلى جميع أقليم الدولة الساسانية والعالم أجمع ، ومايزرع أيضاً في أقليم مكران من (قصب السكر والتمر والحبوب) كان ينقل أيضاً إلى بلاد الهند والسند[٢٦١] .

٣ – التبادل التجاري البري عبر الطرق الشمالية والشرقية الساسانية :

طريق أقليم أرمينيا يعد من أهم الطرق التجارية الشمالية للدولة الساسانية ؛ بسبب موقع أرمينيا الأستراتيجي الهام إذ تشكل حلقة وصل بين الشرق والغرب ومركزاً كبيراً لخزن البضائع الشرقية والغربية التي تصدر من الشرق للغرب وبالعكس ، وكانت روح هذة التجارة وازدهارها هي الطرق الخارجية البرية التي تربط من الغرب بين الدولة الساسانية من جهة والدولة البيزينطينية من جهة أخرى ، وتربط من الشرق الدولة الساسانية من جهة مع بلاد الصين والهند من جهة أخرى ، وهناك طريقان الأول : يبدأ من مدينة (وانْ الآرمينية) الى بلدة بلديس في نواحي أرمينيا ثم الى الموصل ثم إلى بلاد الشام ، أما الطريق الآخر من مدينة (دوين الآرمينية)[٢٦٢] ثم إلى مدينة (نقجوان)[٢٦٣] ثم إلى مدينة (ثيودوسيوبوليس) إلى تقع على الحدود الشرقية للدولة البيزنطينية وبناها الروم في سنة ٤١٥ م وكانت ذات حصن منيع ، وبسب هذا الحصن المنيع أعاقت توسع التجارة العالمية ؛ فتم اختيار مدينة في شرقها لتكون أكثر ملائمة للتجارة فاختاروا مدينة تدعى (ارزان) التي أصبحت قبلة لتجار بلاد الشام والفرس من أجل الحصول على السلع التجارية القادمة من الصين والهند عبر أرمينيا من جهة الشرق[٢٦٤].

طريق جرجان خوارزم ، يغلب على أقليم جرجان الطرق البحرية والنهرية في التجارة الخارجية لكنه ، لا يخلو من وجود الطرق البرية التي تربطه مع الدول المجاورة ، طريق بري بين جرجان وبلاد ماوراء النهر ، إذ يربط بين جرجان مع مدينة الجرجانية في جنوب بلاد خوارزم ، حيث تبدأ نقطة أنطلاق القوافل التجارية من الجرجانية الى جرجان ثم الى بلاد الخزر والى أقليم خراسان[٢٦٥]، محملة بالسلع التجارية العديدة وخاصةً (الأوبار)[٢٦٦] .

طريق الحرير الخراساني ، يعد من أهم الطرق العالمية الذي يصل عن طريقه تجارة الحرير من الصين الى المدائن ومن المدائن الى الصين وهي من طرق القوافل التجارية القديمة التي ورثتها الدولة الساسانية من الدول التي سبقتها ، والتي جعلت من الدولة الساسانية حلقة وصل للتجارة العالمية أنذاك ، تربط الغرب بالمشرق عبر التجارة البرية العالمية[٢٦٧].

أما بداية تأسيس طريق الحرير فكان على يد الراحلة الصيني (تشانغ – كين) عام(١٣٨ ق.م) الذي فتح الطريق[٢٦٨]، وبداية الطريق من مدينة (هيسان فون) عاصمة الحرير ومن تجارة حريرها سمي طريق الحرير[٢٦٩]، شمال هضبة التبت في الصين ثم إلى تركستان عبر وادي كابول ثم الى الهند ، ثم إلى أقليم خراسان عند مدينة مرو ، ثم الري قرب طهران ، ثم يسير من الري إلى همدان ، ثم يصل جبال زاكروس ، ثم إلى الشمال الغربي حتى يصل طيسفون العاصمة الساسانية[٢٧٠]، وقد تفرعت منه طريق أخر إلى جنوب الدولة الساسانية من همدان إلى خوزستان وفارس ثم الخليج العربي[٢٧١] . وكانت الدولة الساسانية تحتكر تجارة الحرير وهي من تجارة الترنزيت عند الفرس[٢٧٢]، وأشار السائح الصيني المشهور هيون تسيانج الذي زار بلاد إيران في أوائل القرن السابع الميلادي الى صناعة الحرير المزدهره في البلاد بفضل طريق الحرير قائلاً : "... **وصناع إيرانيجيدون نسيج السندس الحريري ، والأقمشه الصوفية ، والسجاد وغيرها** "[٢٧٣]، ويبدو من هذا أن صناعة السندس الحريري اصبحت الأولى بفضل استيراد الحرير من بلاد الصين ويجز ذلك الحرير في البلاد لينسج بها ، ويصدر إلى العالم الغربي بالأسعار التي يحددونها بأنفسهم ، ولكن منذة القرن السادس الميلادي نجح البيزنطيون في غرس أشجار التوت في بلادهم فأصبحوا إلى حدما في غنى عن استيراد الحرير[٢٧٤]، وقد حاول الترك أيضاً بأن يحصلوا على أذن من الملك كسرى الأول بمرور حريرهم في أقليم فارس، لكن لم يأذن لهم[٢٧٥]، مما أدى دفع مملكة الترك التى ظهرت في أواسط أسيا باتخاذ طريق أخر بالدوران عبر بحر قزوين شمالاً ، إلى الأراضي البيزنطينية دون المرور بأراضي الدولة الساسانية[٢٧٦]، ويعدّ هذان العاملان سبب لزوال طريق الحرير[٢٧٧]، فكان زواله عن التجارة العالمية في حدود القرن السابع الميلادي[٢٧٨].

ويبدو أن ازدهار التجارة الخراسانية ليس فقط لموقع خراسان التجاري وتحكمها في الطرق التجارية البرية ؛ بل كان لآهل خراسان شغف عجيب بحبهم للسفر وراء التجارة كسباً للرزق ، مما كان سبب في ازدهار الأوضاع الاقتصادية في الدولة الساسانية [٢٧٩].

أما السلع التجارية التى كانت تصدر عبر طريق الحرير عبر خراسان ، سلع الصين وهي المنسوجات الحريرية والحرير الخام والورق الى بلاد فارس ، وتصدر الهند الحرير والأدوية والأحجار الكريمة[٢٨٠] ، أما الصين فكانت تستورد عبر خراسان الكحل الإيراني المشهور وكانوا يدفعون به ثمناً باهضاً وكانت ملكتهم توصي به لآستعمالها الخاص[٢٨١]، وكذلك المنسوجات الإيرانية المزركشة بالذهب والأقمشة والملابس الحريرية وريش الطيور والمصوغات والجلود[٢٨٢]، والسجاجيد البابلية من البضائع المطلوبة في الصين وكان للسجاد البابلي سوقاً كبير في الصين[٢٨٣]، وأيضاً يصدر لها الأقمشة والمنسوجات الشامية والمصرية

والحجارة الثمينة السورية الطبيعية والصناعية والمرجان واللؤلؤ من البحر الأحمر والمواد المخدرة من أسيا الوسطى[٢٨٤].

ومن الطرق البرية الأخر في خراسان طريق خراسان عُمان الصين ، إذ تتجه تجارة خراسان براً حتى تصل الى سواحل عُمان على الخليج العربي حتى يصلوان إلى (مدينة كلة)[٢٨٥] ، التي تمثل منتصف الطريق البحري إلى الصين حيث يجتمع التجار الخراسانيون والعُمانيون ثم يتجهون في مراكب الى ميناء خانقوا الذي يعد من أهم الموانيء التجارية الصينية[٢٨٦].

أما أبرز السلع التي كانت تصدر من خراسان عبر هذا الطريق إلى الهند والصين[٢٨٧]، هي تجارة الذهب والفضة التي كانت مزدهرة قي أقليم خرسان ؛ لوجود تلك المعادن في جبال خراسان التى تعد أمتداد طبيعي لجبال ما وراء النهر[٢٨٨].

الخاتمة

بعد هذا الأستعراض التاريخي للتجارة الساسانية الخارجية بدءاً من فرض السيطرة الساسانية على الخليج العربي ومتداداً للمحيط الهندي إلى ازدهار وتطور التجارة الخارجية بفضل الطرق البحرية والنهرية والبرية ، فقد توصل الباحث إلى استنتاجات عده وهي على النحو الآتي :

١ – أثبت البحث أن الدولة الساسانية هي أول دولة فارسية أتجهت إلى تطوير طرق التجارة الخارجية عبر البحار والمحيطات دون سابقاتها من الدول الفارسية ، وجاء ذلك من خلال موطن الساسانين بأقليم فارس الذي يقع القسم الجنوبي والغربي على ساحل الخليج العربي فكانوا أعرف بشعاب الطرق البحرية واهميتها في التجارة الخارجية .

٢ – أكدت الدراسة على اهمية الطرق البحرية وتطورها في العهد الساساني لما لها دور كبير في تطور الموانى التي ورثتها الدولة من الدول التي سبقتها ، وأنشاء موانى جديدة حلت محل بعض الموانى القديمة لقربها من مراكز التجارة العالمية ، فكانت تلك الموانى الجديدة بتخطيط وعمل الساسانيون أصحاب المعرفة في التجارة البحرية .

٣ – أن السيادة البحرية في العالم الشرقي كانت للدولة الساسانية دون منافستها الدولة البيزنطينية التي اختصت بالتجارة البحرية الغربية والشمالية فقط ، وفي مدة متأخرة في بداية القرن السادس الميلادي، وعلاقتها التجارية البحرية مع الصين فقط ، أما الساسانين هم أصحاب السيادة على التجارة في الجنوب عبر الخليج العربي والمحيط الهندي مع الصين والهند وأندونيسيا وماليزيا ، وكانت لها السيادة على التجارة البحرية الشمالية مع بلاد الخوارزم والبلطيق والترك وكذلك بلاد الروم .

٤ – أن عماد التجارة الساسانية البحرية الجنوبية والتجارة البرية وإقامة الأسواق وتبادل البضائع ، كانت تقوم على أيدي العرب سكان الخليج العربي الذين لهم باع طويل في عالم التجارة البحرية والبرية ، وأزداد نشاطهم خلال العهد الساساني من خلال قضاء الدولة على القراصنه في الخليج العربي وأنشاء موانٍ جديدة على ساحل الخليج أيضاً وأعادة بناء الموانٍ القديمة وأيجاد أسواق جديدة لتصريف سلع الخليج العربي مثل اللؤلؤ والتمور ، وكان لعرب الحيرة دور الريادة في التجارة البرية عبر طرقها الواسعة والكثيرة التي تربط التجارة البحرية القادمة إلى الحيرة من مختلف دول العالم مع تجارة الدولة البيزنطينية التي كانت الحيره رئتها التي تتنفس بها .

٥ – أكد البحث على التجارة عبر الموانٍ والطرق البحرية والبرية والنهرية الجنوبية الغربية للدولة الساسانية ، دون الشمالية الشرقية ، دون قصد ، إلا لطبيعة التضاريس والمناخ والموقع الجغرافي للمناطق الجنوبية الغربية والتي تتميز بالانبساط والطبيعة السهلية، بالمقابل وعورة الأراضي الجبلية في الناحية الشرقية مع الهند جعل الطريق البري الشرقي مع الهند وعرة وقليلة بالنسبة للجهة الغربية ، مما ساعد في ازدهار ونشاط الحركة التجارية الخارجية الغربية للدولة الساسانية اكثر من غيرها .

٦ – ومن الجدير بالذكر أن أنتشار الدولة الساسانية على أراضي واسعه جعلها نقطة وصل بين دول العالم ، الصين والهند والسند وغيرها من دول الشرق الأقصى من جهة ، الدولة البيزنطينية من جهة أخرى ، وهي الدولة المترفة التى كانت بحاجة ماسة إلى سلع الصين وخاصةً المنسوجات الحريرية ، وتربط أيضاً وبين دول الشرق الأقصى والجزيرة العربية ، وبين الدول الشمالية البلطيق وخوارزم والبيزنطينين أيضاً ، فكان لها شرف قيادة التجارة الخارجية العالمية للأسباب التي ذكرنها .

الهوامش

(١) حزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى علاقتهم التجارية والثقافية ، ص ٦٣ .
(٢) حزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ٦٣ .
(٣) الطبري ، تاريخ ، ج٢ ، ص ٢٧.
(٤) المظفر، الأحواز، ص٤٩.
(٥) الطبري ، تاريخ ، ج٢ ، ص ٢٧.
(٦) الطبري ، تاريخ ، ج ٢ ، ص ٣٦ - ٣٧ .
(٧) أبو الفرج الأصفهاني ، الأغاني،١٧ ، ص ٢٠٧ ؛ القزوني ، أثار البلاد في أخبار العماد ، ص ١١٠ – ١١١ .
(٨) ابن حبيب ، المحبر، ٢٦٥ – ٢٦٧ ؛ صبري ، عُمان منذ القرن الثالث ق.م الى القرن السابع الميلادي ، ص ١٤٤ ؛ السيابي ، عُمان عبر التاريخ ، ج ١ ، ص ٥٣ – ٥٧ .
(٩) أبو الفرج الأصفهاني ، الأغاني،١٧ ، ص ٢٠٧ ؛ القزوني ، أثار البلاد ، ص ١١٠ – ١١١ .
(١٠) حزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ٦٤ .
(١١) حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٩١.
(١٢) حزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ٦٤ .

(١٣) حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ،ص ١١٧ ؛ الأحمد، تاريخ الخليج العربي ، ص ٤٠٦ .

(١٤) المسعودي ، مروج الذهب ، ج١ ، ص١١٧ ؛ باقر، المقدمة ، ج١ ، ص ٦١٦ .

(١٥) المقدسي ، احسن التقاسيم ، ص ١١٩ ؛المسعودي ، مروج الذهب ، ج١ ، ص١١٧ ؛ ينظر: الهلالي ، ، سكان العراق قبيل الفتح الإسلامي ، ص ٥٤ .

(١٦) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج٤ ، ص ٤٦١ ؛ ينظر:الهلالي ، سكان العراق قبيل الفتح الإسلامي ، ص ٥١ .

(١٧) الأحمد، تاريخ الخليج العربي ، ص٣٧٨ .

(١٨) الطبري ، تاريخ ، ج٣ ، ص ٢١٠ ؛ المسعودي ، مروج الذهب ، ج١ ، ص ١١٧ ؛الحمارنة ، دور الأُبله في تجارة الخليج العربي ، ص ٣٥ .

(١٩) الطبري ، التاريخ ، ج٢ ، ص ٥٠.

(٢٠) الطبري ، التاريخ ، ج٢ ، ص ٥٠.

(٢١) الأصطخري ، المسالك والممالك ، ص ١١.

(٢٢) الأصطخري ، المسالك والممالك ، ص ١٥٨.

(٢٣) الحزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ٦٤ .

(٢٤) كرستينسن ، إيرانفي عهد الساسانيين ، ص ٤٣١.

(٢٥) المسعودي ، مروج الذهب ، ج١ ، ص ٢٧٨.

(٢٦) حزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ٦٤ .

(٢٧) مروج الذهب ، ج١ ، ص ١١٣ ؛ الآلوسي، بلوغ الآرب في معرفة أحوال العرب ،ج٢ ص١٧٥ ؛غنيمه ، الحيرة المملكة والمدينة ، ص ١٧ -١٨ .

(٢٨) البكري ، معجم ما أستعجم ، ج ١ ، ص ٤٧٨.

(٢٩) مروج الذهب ، ج١ ، ص ١١٣ ؛ أشارة الطبري الى قصة لقاء خالد مع بقيلة دون ذكر سفن الصين ، التاريخ ، ج١ ، ص ٣٤٥ .

(٣٠) حزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ١٤٥ - ١٤٦ .

(٣١) حزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ١٤٦ - ١٤٧ .

(٣٢) حزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ١٤٧ .

(٣٣) غنيمه ، الحيرة المملكة والمدينة ، ص٩١.

(٣٤) غنيمه ، الحيرة المملكة والمدينة ، ص ٩١ .

(٣٥) الدينوري ، الأخبار الطوال ، ص ١٢٢ ؛ السالم ، التجارة البحرية في الخليج في صدر الإسلام ، ج٢ ، ص٤٠٢ – ٤٠٥ .

(٣٦) تشانغ رون يان ، الأتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعُمان عبر التاريخ ، ص٥-٦ .

(٣٧) ابن حبيب ، المحبر، ٢٦٥ – ٢٦٧ ؛ ينظر: تشانغ رون يان ، الأتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعُمان ، ص ٦ ؛ الصيني ، العلاقات بين الصين والعرب ، ص ٢٢ – ٢٣ .

(٣٨) صراي ، العلاقات الحضارية بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية ، ص ١١٣ .

(٣٩) الصيني ، العلاقات بين الصين والعرب ، ص ٢٠ .

(٤٠) الأحمد، تاريخ الخليج العربي ، ٣٣٧.

(٤١) الأحمد، تاريخ الخليج العربي ، ٣٩٤ ؛ صراي، العلاقات الحضارية بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية ، ص ١١٦.

(٤٢) الأحمد، تاريخ الخليج العربي ، ٣٩٤ ؛ صراي، العلاقات الحضارية بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية ، ص ١١٦.

(٤٣) الآلوسي ، تجارة العراق البحرية مع أندونيسيا ، ص ١٢٢.

(٤٤) كوسماس :راهب وجغرافي و رحالة مصري عاش في القرن السادس ميلادي ولد في الأسكندرية وكان في بداية حياته تاجراً وسافر كثيراً الى الجانب المحيط الغربي من المحيط الهندي ،وبدأ سفرته عام ٥٣٠ ، ووضع كتاب عن رحلته وسفراته المتعددة ، الذي عرفه باسم Topoqraphy chistian ينظر :صراي ، العلاقات الحضارية بين منطقة الخليج العربي وشبه القارة الهندية ، ص ١٠٨ .

(٤٥) صراي ، العلاقات الحضارية بين منطقة الخليج وشبه القارة الهندية ، ص١٠٨ .

(٤٦) فاهيان : رحال صيني بوذي قام برحلة مع تسع رهبان آخرين في سنة٣٩٩ ، (وسجل مشاهداته في كتاب خاص ، وكان الهدف من رحلته زيارة المعابد البوذية في الصين والأطلاع على الأوضاع الاقتصادية والتجارية ، والسفن والمسافرين في البحر، وعنوان كتابه kuo Chi Fo ويعني سجل الممالك البوذية، مترجم الى اللغة الأنكليزية) ينظر :صراي ، العلاقات الحضارية بيتن منطقة الخليج العربي وشبه القارة الهندية ، ص ١٠٩ .

(٤٧) صراي ، العلاقات الحضارة بين منطقة الخليج العربي وشبه القارة الهندية ، ص ١٠٩.

(٤٨) الآلوسي ، تجارة العراق البحرية مع أندونيسيا ،ص ١٣٩؛ الأحمد، تاريخ الخليج العربي ، ٣٩٢.

(٤٩) الآلوسي، تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا ، ص ١٣٩؛ الأحمد، تاريخ الخليج العربي ، ٣٩٢

(٥٠) زيادات ، عربيات حضارة ولغة ، ص ١٣٣.

(٥١) الحزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ٦٥ .

(٥٢) حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٧ ؛ البكري، دراسات في الخليج العربي ، ص ٤١٣ .

(٥٣) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ١ ، ص ٤٣٢ .

(٥٤) علي ، جواد ، المفصل ، ج ٢ ؛ ص ٢٠ ؛ ينظر: الشمري ، ، موانى شبه جزيرة العرب وأثرها في النشاط التجاري البحري قبل الإسلام ، ص ٦٠.

(٥٥) حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٤٠ ؛ السامرائي ، الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى ، ص١١ .

(٥٦) تاريخ ، ج٣ ، ص ٢١٠ ؛ ينظر: المسعودي ، مروج الذهب ، ج١ ، ص ١١٧ ؛الحمارنة ، دور الأُبله في تجارة الخليج العربي ، ص ٣٥ .

(٥٧) الأخبار الطوال ، ص ١٢٢ ؛ السالم ، التجارة البحرية في الخليج في صدر الإسلام ، ج٢ ، ص٤٠٢ – ٤٠٥ .

(٥٨) حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ،ص ٩١؛ الشمري ، موانى شبه جزيرة العرب ، ص٦٧.

(٥٩) الدينوري ، الأخبار الطوال ، ص ١٢٢.

(٦٠) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١ ، ص ١٢٨.

(٦١) الشاهنمة ، ص ٢٣.

(٦٢) الشاهنمة ، ص ٧٤.

(٦٣) الفردوسي ، الشاهنمة ، ص ٣٠.

(٦٤) الحزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ١٤٨ .

(٦٥) الحزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ١٤٦ - ١٤٧ .

(٦٦) مروج الذهب ، ج١ ، ص ١١٣ ؛ الآلوسي، بلوغ الآرب في معرفة أحوال العرب ،ج٢ ص١٧٥ ؛غنيمه ، الحيرة المملكة والمدينة ، ص ١٧ -١٨ .

(٦٧) البكري ، معجم ما أستعجم ، ج ١ ، ص ٤٧٨.

(٦٨) مروج الذهب ، ج١ ، ص ١١٣ ؛ أشارة الطبري الى قصة لقاء خالد مع بقيلة دون ذكر سفن الصين ، التاريخ ، ج١ ، ص ٣٤٥ .

(٦٩) الحزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ١٤٧ .
(٧٠) الحزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ١٤٨ .
(٧١) الحزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ١٤٨ .
(٧٢) أبو الفداء ، تقويم البلدان ، ص ٩٩ .
(٧٣) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص ٨٩ ؛ البغدادي ، صفي الدين عبد المؤمن بن عبد الحق ، مراصد الأطلاع في أسماء الأمكنة والبقاع ، تحقيق : محمد علي البجاوي (ط١ بيروت ، دار المعرفة ، ١٩٥٤ م) ج ١ ، ص١٦٧ .
(٧٤) حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٤٩؛ الشمري ، موانيء شبه الجزيرة العربية ، ص ٦٧ م.
(٧٥) العاني ، البحرين في العصور الإسلامية الأولى ، ص ١٣٠.
(٧٦) أوليري ، جزيرة العرب قبل البعثة ، ص ٢٠٠.
(٧٧) أوليري، جزيرة العرب قبل البعثة ، ص ٢٠٠ ؛ الشمري ، موانيء الخليج العربي ، ص ٦٨.
(٧٨) علي ، جواد ، المفصل ، ج ٢ ، ص ١٨ ؛ العلي ، محاضرات في تاريخ العرب ، ص ٣٨.
(٧٩) علي ، جواد ، المفصل ، ج ٢ ، ص ١٨؛ الشمري، موانيء الخليج العربي ، ص ٦٨.
(٨٠) معجم البلدان ، ج ٢ ، ص ٤٣٢ .
(٨١) البكري ، دراسات في الخليج العربي ، ص ٥٣٨.
(٨٢) محاضرات في تاريخ العرب ، ص ٣٦.
(٨٣) البكري ، دراسات في الخليج العربي ، ص٥٣٨ .
(٨٤) العلي ، محاضرات في تاريخ العرب ، ٣٦ ؛ الشمري ؛ محمد حمزة ، موانى الخليج العربي ، ص ٦٩.
(٨٥) الحموي ، معجم البلدان ، ج ٢ ، ص ٤٣٢؛ القلقشندي ، صبح الأعشى ، ج١ ، ص ١٢٨.
(٨٦) صراي ، العلاقات الحضارية بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية ، ص ٢٠٥ .
(٨٧) البكري ، أبو عبيد ، المسالك والممالك ، ج ١،ص ٢٨٦ ؛ الحميري ، الروض المعطار في خبر الأقطار ، ص ٥٦٠ .
(٨٨) الأحمد، سامي سعيد ، تاريخ الخليج العربي ،ص ٣٩٢.
(٨٩) الحموي ، معجم البلدان ، ج ٢ ، ص ١٩٨ .
(٩٠) صفة جزيرة العرب ، ص ٢٤٩.
(٩١) أبن حبيب ، المحبر، ص ٢٦٥.
(٩٢) الحميري ، الروض المعطار، ص ٦٣٥؛ الأفغاني ، أسواق العرب في الجاهلية والإسلام ، ص ١١٠ -١١١ .
(٩٣) أبن حبيب ، المحبر، ص٢٦٥ .
(٩٤) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص ٩٥؛ الأفغاني ، أسواق العرب في الجاهلية والإسلام ، ص ١١١ .
(٩٥) عاشور ، عُمان والحضارة الإسلامية ، ص ٢١٣ ؛ الشاروني ، في ربوع عُمان ، ص ٢٢.
(٩٦) العاني ، دور العُمانيين في الملاحة والتجارة ، ص ٢١٦ ؛ النجار تاريخ حضارة عُمان ، ص ١٣.
(٩٧) العاني ، دور العُمانيين في الملاحة والتجارة ، ص ٢١٦؛ الوائلي ، الحياة الاقتصادية في عُمان قبل الإسلام ، ص١٢٩ .
(٩٨) صابر، ، عُمان في التاريخ ، ص١٩ .
(٩٩) أحسن التقاسيم ، ص ٣٥ .
(١٠٠) النعيم ، الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية ، ص ٢٠٤ .
(١٠١) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص ٩٥؛ الأفغاني ، أسواق العرب في الجاهلية والإسلام ، ص ١١١.
(١٠٢) المقدسي ، أحسن التقاسيم ، ص ٣١ ؛ أبن سعيد المغربي ، الجغرافية ، ص ١١٨ .
(١٠٣) أبن حوقل ، صورة الأرض، ص ٣٥.
(١٠٤) حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٩.

(١٠٥) شيخ الربوة ، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، ص ٢١٨.

(١٠٦) أحسن التقاسيم ، ص ٦٩ .

(١٠٧) أبن حبيب ، المحبر، ص ٢٦٥ ؛ مهران ، التاريخ القديم ، ص ٨٢.

(١٠٨) فهمي ، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب ، ص ١٦٦.

(١٠٩) المقدسي ، أحسن التقاسيم ، ص ٩٢.

(١١٠) صراي ، العلاقات الحضارية بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية ، ص ١٩٢ .

(١١١) المقدسي ، أحسن التقاسيم ، ص ٦٩.

(١١٢) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ج٤ ، ص ١٦٨ .

(١١٣) السيابي ، عُمان عبر التاريخ، ج١ ، ص٧٧ .

(١١٤) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٤ ، ص ١٦٨.

(١١٥) صري ، عُمان منذ القرن الثالث ق.م الى القرن السابع الميلادي ،ص ١٤٤ ، السيابي، عُمان عبر التاريخ ، ج ١ ، ص ٥٣ – ٥٧ .

(١١٦) حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٣٩ .

(١١٧) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٥ ، ص ٩٧ .

(١١٨) زرابنز ، يوريس ، التقنيات الآثرية في محافظة ظفار ، بحث منشور في (مجلة المؤرخ العربي ،بغداد ، العدد٥٢ ، لسنة ١٩٩٥) ص ١٠ – ١٢ .

(١١٩) وجدي ، تاريخ عُمان البحري ، ص ٤٠ .

(١٢٠) عبد المنعم ، عُمان في أمجادها البحرية ، ص ٩ ؛ وجدي ، تاريخ عُمان البحري ، ص٤٠

(١٢١) حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٣٩ ؛ أوليري ، جزيرة العرب قبل البعثة ، ص ١٧.

(١٢٢) الزبيدي ، تاج العروس ، مادة ظفار، ج ١ ؛ ص ٣١٢٧.

(١٢٣) زارينز ، يوريس ، التقنيات الآثرية في محافظة ظفار، ص ١٣ ؛ علي ، جواد ، المفصل ، ج ٧ ، ص ٢٤٥.

(١٢٤) التونجي ، معجم المعربات الفارسية ، ص ٧٠ ، ٩٠.

(١٢٥) حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٢١ ؛ صري ، عُمان منذ القرن الثالث ق.م الى القرن السابع الميلادي ، ص ١٧٥.

(١٢٦) زيادة ، دليل البحر الآرتيري ، ص ٣٧١ ؛ الأفغاني ، أسواق العرب في الجاهلية والإسلام ، ص٢١٦ - ٢٢٥.

(١٢٧) زيادة ، دليل البحر الآرتيري ، ص ٣٧١ .

(١٢٨) علي ، جواد ، المفصل ، ج ٧ ، ص ٤٤٨ .

(١٢٩) عثمان ، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الآسلامية ، ص ٢٤٧.

(١٣٠) حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٢٢ ؛ علي ، جغرافية البحار والمحيطات ، ٨٧ .

(١٣١) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٣ ، ص ٢٩٤ .

(١٣٢) أرنولد . ت ، ويلسون ، الخليج العربي مجمل تاريخي من أقدم الأزمنة حتى أوائل القرن العشرين، ص ١٧٢؛ الأحمد، تاريخ الخليج العربي ، ص ٣٨٣ .

(١٣٣) الأحمد، تاريخ الخليج العربي ، ص ٣٨٣.

(١٣٤) بيرنيا، تاريخ إيرانالقديم ، ص ٣٣٩.

(١٣٥) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٣ ، ص ٢٩٤ .

(١٣٦) الأحمد، تاريخ الخليج العربي ، ص ٣٨٣.

(١٣٧) التونجي ، معجم المعربات الفارسية ، ص ٨٧ ، ١٢١.

(١٣٨) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٥ ، ص ٢٣٨.
(١٣٩) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٥ ، ص ٢٣٨.
(١٤٠) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ،ج ٤ ، ص ٢٢٦.
(١٤١) ابن حوقل , صورة الأرض, ص٢٣٩.
(١٤٢) البلخي ، فارس نامة ، ص ١٣٧ .
(١٤٣) التونجي ، معجم المعربات الفارسية ، ص ١٧٢.
(١٤٤) البلخي ، فارس نامة ، ص ١٣٨ .
(١٤٥) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٢ ، ص ٤٨٤ .
(١٤٦) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٥ ، ص ٤٠٢.
(١٤٧) التونجي ، معجم المعربات الفارسية ، ص ١٨٤.
(١٤٨) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٥ ، ص ٤٠٢.
(١٤٩) التونجي ، معجم المعربات الفارسية ، ص ١٣٧.
(١٥٠) الأصطخري ، المسالك والممالك ، ص ٩٩ .
(١٥١) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٥ ، ص ١٨٠ ، ٤٠٢.
(١٥٢) التونجي ، معجم المعربات الفارسية ، ص ٤٥.
(١٥٣) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ١ ، ص ٣٤٣ ، ج ٢ ، ص ٦٦ .
(١٥٤) الأصطخري ، المسالك والممالك ، ص ١٠٥ ؛ ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٥ ، ص ٤٩ ، ١٨٠.
(١٥٥) بيرنيا، تاريخ إيرانالقديم ، ص ٢٤٠ ؛ الخطاب ، أرمينية قبل الفتح الأسلامي ، مج ٣٤ ، ج١ ، ص ٤٢ ؛ الكيالي, موسوعة السياسة ، ج١, ص١٥١.
(١٥٦) ديورانت, ول, قصة الحضارة , ج١٢ , ص٢٩٢؛ كرستينسن, إيرانفي عهد الساسانيين,ص١١٣.
(١٥٧) أسكندر، الحياة الاقتصادية في أرمينية ، ص ٣٨ -٣٩.
(١٥٨) أسكندر، الحياة الاقتصادية في أرمينية ، ص٥٢ - ٥٧ .
(١٥٩) أسكندر، الحياة الاقتصادية في أرمينية ، ص٥٢ .
(١٦٠) كرستينسن ، إيرانفي عهد الساسانيين، ص ١١٣ .
(١٦١) ابن حوقل ، صورة الأرض، ص ٢٩٩؛ الأصطخري ، المسالك والممالك ، ص ١١٣.
(١٦٢) أسكندر، الحياة الاقتصادية في أرمينية ، ص٥٧ - ٥٨ .
(١٦٣) ابن حوقل ، صورة الأرض، ص ٢٩٩؛ الأصطخري ، المسالك والممالك ، ص ١١٣.
(١٦٤) بيرنيا ، تاريخ إيرانالقديم ، ص ٣٧٦.
(١٦٥) كرسيتنسن ، إيرانفي عهد الساسانيين، ص ١١٣ .
(١٦٦) كرسيتنسن ، إيرانفي عهد الساسانيين ، ص ١١٤ - ١١٥.
(١٦٧) كرسيتنسن ، إيرانفي عهد الساسانيين، ص ١١٧ .
(١٦٨) أبن رسته ، الاعلاق النفيسة ، ص ٩٧ ؛ ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ١ ، ص ٢٢ ؛ أبو الفداء ، تقويم البلدان ، ص ٩ .
(١٦٩) المسعودي ، مروج الذهب ، ج ١ ، ص ١٨٨ ؛ البلخي ، صور الأقليم ، ورقة ٩٧ ؛ الأصطخري ، المسالك والممالك ، ص ١٢٨.
(١٧٠) باقر، المقدمة ، ج ١ ، ص ٥٧ - ٥٨.
(١٧١) عجائب الأقليم ، ص ١١٨.

(١٧٢) أبن حوقل ، صورة الأرض، ٢٣١ .

(١٧٣) هيرودوت ، تاريخ ، ص ١٢٢.

(١٧٤) ابن حوقل , صورة الأرض, ص٢٩٨ ؛ أسكندر، الحياة الاقتصادية في أرمينية ، ص ٢٤ .

(١٧٥) كي ليسترنج ، بلدان الخلافة الإسلامية ، ص١٨٣.

(١٧٦) ابن حوقل , صورة الأرض, ص٢٩٧.

(١٧٧) ابن حوقل , صورة الأرض, ص٢٩٧.

(١٧٨) أسكندر، الحياة الاقتصادية في أرمينية ، ص٣٣ .

(١٧٩) أسكندر، الحياة الاقتصادية في أرمينية ، ص٥٢ - ٥٧ .

(١٨٠) أبن خردذابة ، المسالك والممالك ، ص ١٥٤.

(١٨١) أسكندر، الحياة الاقتصادية في أرمينية ، ص٥٢ .

(١٨٢) أسكندر، الحياة الاقتصادية في أرمينية ، ص٥٧ - ٥٨ .

(١٨٣) بلاد التبت : أنها مملكة متاخمة الى بلاد الصين من جهة وبلاد الهند من جهة أخرى ومن جهة المشرق متاخمة لبلاد الهياطلة ومن الغرب بلاد الترك ينظر: ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٢ ، ص ١٠ – ١١ .

(١٨٤) نوبان ، مهر الزمان ، نام مكان هاي جغرافيايي دربسترزمان ، ص ٢٥٧.

(١٨٥) سهراب ، عجائب الأقليم ، ص ١٤٤ .

(١٨٦) نوبار، نام مكان هاي جغرافيايي ، ص ٢٥٧.

(١٨٧) أبن رسته ، الاعلاق النفيسة ، ص ٩٧ ؛ ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ١ ، ص ٢٢ ؛ أبو الفداء ، تقويم البلدان ، ص ٩ .

(١٨٨) سهراب ، عجائب الأقليم السبعة ، ص١٤٨ ؛ أبن حوقل ، صورة الأرض، ٣٢٤ ؛الأصطخري ، امسالك الممالك ، ص ١٢٥ .

(١٨٩) سهراب ، عجائب الأقليم ، ص ١٤٤ .

(١٩٠) الكرخي ، ، المسالك الممالك ، ص ١٤٥ ؛ أبن واضح ، البلدان ، ص ٣٣ .

(١٩١) أبن رستة ، الاعلاق النفيسة ، ص ٩٥ ؛ الحميري ، الروض المعطار في أخبار الأقطار، ص ١٨٥ .

(١٩٢) ابن خردذابة ، المسالك والممالك ، ص ١٥٤ - ١٥٥ .

(١٩٣) الداقوقي ، تاريخ دولة البلغار المسلمين في حوض الفولغا ، ، ص٢٢٤ .

(١٩٤) أبن فضلان ، رسالة بن فضلان ، ص ١١٤، ١١٦.

(١٩٥) الأصطخري ، المسالك و الممالك ، ص ١٧٩ ؛ البيروني ، الجماهر في الجواهر، ص ٢٣٣.

(١٩٦) أبن حوقل ، صورة الأرض، ج ٢ ، ص٤٣٤.

(١٩٧) الفردوسي ، الشاهنمة ، ص ٥٣.

(١٩٨) الفردوسي ، الشاهنمة ، ص ٢٤.

(١٩٩) الأصطخري ، المسالك والممالك ، ص ٣١٨ -٣١٩ ؛ المقدسي ، أحسن التقاسيم ، ص ٢٧٥، ٢٧٨ .

(٢٠٠) الفردوسي ، الشاهنمة ، ص ١٠٧.

(٢٠١) أبن حوقل ، صورة الأرض، ص ٤٣٦ ؛ الخطيب ، محمد ، تاريخ الحضارة العربية ، (ط ٣ ، دمشق ، علاء الدين للنشر والتوزيع ، بلا. ت)ص ١١٩ .

(٢٠٢) الأصطخري ، المساك والممالك ، ص ٢٧٥ ؛ النرشخي ، تاريخ بخاري ، ص ٣٨.

(٢٠٣) ميتز، أدم ، الحضارة الأسلامية ، ص ٣٥.

(٢٠٤) الأصطخري ، المسالك و الممالك ، ص ٢١٢ ؛ الحميري ، الروض المعطار، ص ٣٨٤.

(٢٠٥) الفردوسي ، ص ١٠٧.

(٢٠٦) البياتي ، أقليم خراسان دراسة في الجغرافية التاريخية ، ص ٣٠٣ .

(٢٠٧) أبن رستة ، الاعلاق النفيسة ، ص ٩٥ ؛ الحميري ، الروض المعطار في أخبار الأقطار ، ص ١٨٥.

(٢٠٨) غنيمة ، الحيرة المملكة والمدينة ، ص ١١.

(٢٠٩) البكري ، معجم ما أستعجم ، ج ١ ، ص ٤٧٨ ؛ الحموي ، معجم البلدان ، ج ٣ ، ص ٢٠٢ .

(٢١٠) غنيمة ، الحيرة المملكة والمدينة ، ص ٩١ .

(٢١١) غنيمة ، الحيرة المملكة والمدينة ، ص ٩١ ؛ دلو، جزيرة العرب قبل الإسلام ، ص ١٥٧.

(٢١٢) الهمداني ، مختصر كتاب البلدان ، ص ٥١.

(٢١٣) أبن الأثير، الكامل ، ج ١ ، ص ٣٥٩ ؛ دلو ، جزيرة العرب قبل الإسلام ، ص ١٥٨.

(٢١٤) البنى ، تدمر والتدمريون ، ص ١١٧ ؛ دلوا ، ، جزيرة العرب قبل الإسلام ، ص ١٦٠ - ١٦١.

(٢١٥) الأصفهاني ، الأغاني ، ج ١٧ ، ص ١٨٣.

(٢١٦) الأصفهاني ، الأغاني ، ج ١٦ ، ص ٤١١.

(٢١٧) القطقطانية : تقع بالقرب من الكوفة من جهة الطف (كربلاء) وكان بها سجن النعُمان بن المنذر ينظر: ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٤ ، ص ٣٧٤؛ الهلالي ، سكان العراق قبيل الإسلام ، ص ١٠٨.

(٢١٨) منطقة الأبيض : من مناطق ضواحي الحيرة يوجد بها قصر الأبيض ينظر : ياقوت الحوي ، معجم البلدان ، ج ١ ، ص ٧٧ .

(٢١٩) الحوش : منطقة لا يسكنه أحد تقع قرب وأحة يبرن ينظر: ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٣ ، ص ١١٤ ، وتعني (يب) أي التمر (رين) مجرى النهر وتقع في قلب صحراء الربع الخالي وتقع حالياً ضمن محافظة الحساء ينظر: يبرين ، هجرة تفوح منها رائحة التاريخ ، ص ٣ .

(٢٢٠) الخطى : موضع بين الكوفة والشام ينظر: البغدادي ، مراصد الأطلاع ، ج ١ ، ص ١٧٣ .

(٢٢١) أذرعات : بلدة في أطراف الشام تتجاوز أرضالبلقاء وعُمان وينسب لها الخمر ينظر: الحموي ، معجم البلدان ، ج ١ ، ص ٤٧ .

(٢٢٢) أبن خردذابة ، المسالك والممالك ، ص ٩٩.

(٢٢٣) غنيمة ، الحيرة المملكة والمدينة ، ص ٩١.

(٢٢٤) علي ، جواد ، المفصل ، ج ٧ ، ص ٢٩٠ - ٢٩٣.

(٢٢٥) الملاح ، الوسيط ، ٢٤٧ ؛ دلو، جزيرة العرب ، ص ١٤٤.

(٢٢٦) أبن حوقل ، صورة الأرض، ص ٢١ ؛ الهمداني ، صفة جزيرة الأرض، ص٤٧ ، ١٢٦ .

(٢٢٧) بستان بن عامر : ينسب الى بني عامر ، ويقع على مفترق الطرق التجارية اليمينة والشامية ينظر: الحموي ، معجم البلدان ، ج ٢ ، ٣٢٨.

(٢٢٨) ذي عرق : منطقة فاصلة بين نجد وتهامة وقيل عرق جبل يقع في طريق مكة ومنه منطقة ذات عرق ينظر: الحموي ، معجم البلدان ، ج ٦ ، ص ٣١٦ .

(٢٢٩) الربذة : قرية من قرى المدينة تبعد ثلاث أميال منها ينظر: الحموي ، معجم البلدان ، ج ٣ ، ص ٣٢٨.

(٢٣٠) الرشيد ، ناصر بن سعد ، تعامل العرب التجاري وكيفيته في العصر الجاهلي ، بحث منشور في مجلة الحضارة ، الرياض ، بلا. ت ، ص ٢٠ ؛ الجميلي ، قبيلة قريش وأثرها في الحياة العربية قبل الإسلام ص ٩٥ .

(٢٣١) علي ، جواد ، المفصل ، ج ٤ ، ص ٦.

(٢٣٢) الطبري ، تاريخ ، ج ٢ ، ص ٢٥٢.

(٢٣٣) كعب بن عدي بن عمرو بن ثعلبة بن ملكان بن عوف بن زيد بن اللآت قيل التنوخي لأن ملكان بن عوف كان من القبائل التى عقدة حلف التنوخ والدخول للعراق ، وكان من بني العباد المسيحين في الحيرة ، كانت له صحبة مع رسول الله وهو الذي قدمة بوفد الحيرة الى رسول الله وأعلنوا أسلامهم ينظر: العسقلاني ، الأصابة في تميز الصحابة ، ج ٤ ، ص ٤٨٧ .

(٢٣٤) العسقلاني ، الأصابة في تميز الصحابة ، ج ٤ ، ص ٤٨١.

(٢٣٥) علي ، جواد ، المفصل ، ج ٧ ، ص ٢٩٥.

(٢٣٦) هو مسافر بن عمروا بن أمية بن حرب بن عبد شمس ، كان من أجمل فتيان قريش وأكثرهم جوداً وشعراً والمكانته رثاه أبي طالب عند موته ينظر: الكلبي ، جمهرة النسب ، ج١ ، ص٤٩ – ٥١.

(٢٣٧) علي ، جواد ، المفصل ، ج ٧ ، ص ٢٩٤.

(٢٣٨) الأصفهاني ، الأغاني ، ج ١٦ ، ص ٨٣ - ٨٤.

(٢٣٩) علي، المفصل ، ج ٧ ، ص ٢٩٥.

(٢٤٠) الأصفهاني ، الأغاني ، ج ١٧ ، ص ٣٩٨.

(٢٤١) الجميلي ، قبيلة قريش وأثرها في الحياة العربية العامة ، ص ٩٥.

(٢٤٢) الكبيسي ، حمدان عبد المجيد ، أسواق العرب التجاري ، ص٢٥ .

(٢٤٣) هو الحكم بن أبي العاص بن آمية بن عبد شمس بن قصي بن كلاب ، من شيوخ بني آمية والد مروان بن الحكم ينظر: أبن الكلبي ، جمهرة النسب ، ج١ ، ص ٣٩ .

(٢٤٤) الأصفهاني ، الأغاني ، ج ١٧ ، ص ٣٦٩.

(٢٤٥) كرستينسن ، إيرانفي عهد الساسانيين ، ص ١١٧ .

(٢٤٦) غنيمة ، تجارة العراق قديماً وحديثاً ، ص ٢٧ - ٢٩ .

(٢٤٧) الأصفهاني ، الأغاني ، ج ١٧ ، ص ٣١٩.

(٢٤٨) الطبري ، تاريخ ، ج ٣ ، ص ٣١٥.

(٢٤٩) أبن قتيبة ، المعارف ، ٣٩٩.

(٢٥٠) صراي ، العلافات الحضارية بين الخليج العربي وشبة القارة الهندية ، ص ٤٢.

(٢٥١) الأدريسي ، نزهة المشتاق في أختراق الآفاق ، ج١ ، ص ١٥٦ ؛ صراي ، عُمان من القرن الثالث ق.م الى القرن السابع م ، ص ١٦١ - ١٦٢.

(٢٥٢) المهرة : ناحية بين عُمان وعدن تنسب الى قبيلة بني مهر الأزدية وينسب لها الخيول المهرية ينظر: الهمداني ، صفة جزيرة العرب ، ج ١ ، ص ٥١-٥٢.

(٢٥٣) الشحر: ناحية بين عُمان وعدن ينسب لها العنبر الشحري ينظر: القزويني ، أثار البلاد بأخبار العباد ، ص ٤٧ ، ٥٦ ، ٥٨ .

(٢٥٤) البكر، دراسات في تاريخ العرب ، ص ٤١٧ ؛ الحوفي ، الحياة العربية ، ص ٩٨ .

(٢٥٥) أندرو ، صحاري عبر التاريخ ، ص ١٠ ، ١٢.

(٢٥٦) الأصفهاني ، الأغاني ، ج ١٧ ، ص ٣١٩.

(٢٥٧) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٥ ، ص ١٨٠ ، ٤٠٢.

(٢٥٨) الأصطخري ، المسالك والممالك ، ص ٥٤.

(٢٥٩) الحزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ١٥٢ - ١٥٣ .

(٢٦٠) الحزين ، المشرق العربي والشرق الأقصى ، ص ١٥٣ .

(٢٦١) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٥ ، ص ٤٩ ، ١٨٠.

(٢٦٢) دوين : يطلق عليها في المصادر الإسلامية دبيل ، وهي منطقة في بلاد أرمينيا تتاخم مدينة أران، أتخذها المسلون عاصمة لحكم أرمينيا ينظر: ابن حوقل ، صورة الأرض، ص ٢٩٤ ، ٢٩٥ ، ٢٩٩ .

(٢٦٣) نقجوان : تقع في شرق نهر الكر ، وشرق مدينة لوارزان وفي شرقها وشمالها مدينة الباب ينظر: ابن سعيد المغربي ، الجغرافيا ، ص ٨٩ ؛ وهي مدينة قديمة ليس في أرمينيا فقط بل في العالم ، يقال أن مؤسسها النبي نوح وفيها مقبرته لذا يلجاء ألها كل من الأرمن والمسلمين ينظر: أسكند، فايز نجيب ، الفتوحات الأسلامية الأرمينية ،ج ١، ص ٩٧.

(٢٦٤) أسكندر، الحياة الاقتصادية في أرمينية ، ص ٤٨.

(٢٦٥) المسعودي ، التنبيه والأشراف ، ص ٦٢ ؛ الأصطخري ، المسالك والممالك ، ص ١٦٨ .

(٢٦٦) أبن رسته ، الاعلاق النفيسة ، ص ٩٧ ؛ البلخي ، صور الأقليم ، ورقة ٩٥ .

(٢٦٧) كرستينسين ، إيرانفي عهد الساسانيين ، ص ١١٥ ؛ العابد و رائف ، معالم تاريخ الدولة الساسانية ، ص ١٤٩

(٢٦٨) لي تي تسنغ ، الصلات التجارية بين العرب والصين ، ص ٢.

(٢٦٩) زيادة ، الجغرافية والرحلات عند العرب ، ص٢٢ .

(٢٧٠) كرستينسين ، إيرانفي عهد الساسانيين ، ص ١١٥؛ العابد و رائف ، معالم تاريخ الدولة الساسانية ، ص ١٤٩.

(٢٧١) كرستينسين ، إيرانفي عهد الساسانيين ، ص ١١٥ .

(٢٧٢) كرستينسين ، إيرانفي عهد الساسانيين ، ص ١١٥ .

(٢٧٣) كرستينسن ، إيرانفي عهد الساسانيين ، ص ١١٧ .

(٢٧٤) كرستينسن ، إيرانفي عهد الساسانيين ، ص ١١٤ - ١١٥.

(٢٧٥) كرستينسين ، إيرانفي عهد الساسانيين ، ص ١١٧ .

(٢٧٦) ف . هايد ، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى ،ج ١ ، ص ٣٠ .

(٢٧٧) كرستينسين ، إيرانفي عهد الساسانيين ، ص ١١٧ .

(٢٧٨) هايد ، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى ، ج١ ، ص ٣٠.

(٢٧٩) الأصطخري ، مسالك الممالك ، ص ٣٠٤ ؛ أبن حوقل ، صورة الأرض، ص ٣٩٧ .

(٢٨٠) بيرنيا ، تاريخ إيرانالقديم ، ص ٤٠٧.

(٢٨١) كرستينسين ، إيرانفي عهد الساسانيين ، ص ١١٧؛ العابد و رائف ، معالم تاريخ الدولة الساسانية ، ص ١٥١.

(٢٨٢) بيرنيا ، تاريخ إيرانالقديم ، ص ٤٠٧.

(٢٨٣) بيرنيا ، تاريخ إيرانالقديم ، ص ٤٠٧ .

(٢٨٤) كرستينسين ، إيرانفي عهد الساسانيين ، ص ١١٧؛ العابد و رائف ، معالم تاريخ الدولة الساسانية ، ص ١٥١.

(٢٨٥) كلة : فرضة في الهند تقع بين عُمان والهند في منتصف الطريق الى الصين ينظر: ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٤ ، ص ٤٧٨ .

(٢٨٦) المسعودي ، مروج الذهب ، ج ١ ، ص ١٤٠.

(٢٨٧) المقدسي ، أحسن التقاسيم ، ٣٢٦ -٣٢٧ .

(٢٨٨) الأصطخري ، المسالك و الممالك ، ص ١٧٩ ؛ البيروني ، الجماهر في الجواهر، ، ص ٢٣٣.

قائمة المصادر والمراجع

المخطوطات:

-البلخي ، أبو زيد أحمد بن سهل (ت ٣٢٢ هـ / ٩٣٣ م) .

١ - صور الأقليم ، مخطوطة نسخة مصورة بالمايكرو فلم من نسخة مكتبة الحكيم العامة في النجف تحت رقم ٦٣٢ .

المصادر الأولية :

- الإدريسي ، الشريف أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله (ت ٥٦٠ هـ / ١١٦٤ م).
٢ - نزهة المشتاق في أختراق الآفاق ، (بيروت ، عالم الكتاب ، ١٤٠٩ هـ)
- الاصطخري، ابن اسحاق ابراهيم بن محمد ، (ت ٣٤١هـ/٩٥٢م).
٣ - المسالك الممالك، تحقيق: محمد جابر عبد العال، (بيروت ، دار صادر، ٢٠٠٤ م) .
- الاصفهاني، ابو الفرج، (ت٣٥٦هـ/٩٧٦م).
٤ - الاغاني، شرح عبد علي مهنا واخرون، (بيروت ، دار الفكر للطباعة والنشر، ١٩٨٦م).
- البغدادي ، صفي الدين عبد المؤمن بن عبد الحق (ت ٧٣٩ هـ / ١٣٣٨ م)، مراصد الأطلاع في أسماء الأمكنة والبقاع ، تحقيق : محمد علي البجاوي (ط١ بيروت ، دار المعرفة ، ١٩٥٤ م)
- ابن البلخي ، (كان حياً في القرن الخامس الهجري / القرن الثاني عشر الميلادي).
٥ - فارس نامة ، تصحيح: واهتمام : كي لسترنج، ورينولد الن نيكلسون، (كمبريج ، در مطبعة دار الفنون، ١٩٣١م).
- البلاذري ، احمد بن يحيى بن جابر، (ت٢٧٩هـ/٩٠١م) .
٦ - فتوح البلدان، مراجعة وتعليق: رضوان محمد رضوان، (بيروت ، دار الكتب العلمية، ١٩٧٨م) .
- البكري، عبد الله عبد العزيز، (ت ٤٨٧هـ/١٠٩٥م) .
٧ - معجم ما استعجم من اسماء البلاد والمواضع ، ط٣، تحقيق: مصطفى السقا، (بيروت، مطبعة عالم الكتب ، ١٤٠٣هـ) .
- البيروني ،أبو الريحان محمد بن أحمد(ت ٤٤٠ هـ / ١٠٤٨ م) .
٨ - الجماهر في الجواهر، أعتنا به وعلق عليه :الشيخ أحمد فريد المزيدي ، (بيروت ، دار الكتب العلمية ،٢٠١٠ م) .
- أبو دلف ، مسعر بن مهلهل الخزرجي (ت ٣٨٥ هـ / ٩٩٥ م).
٩ - الرسالة الثانية ، عني بنشرها وترجمتها وتعليقها : بطرس بولغاكوف وأنس خالدوف ، (موسكو ، معهد الشعوب الأسياوية ، ١٩٦٠ م).
- ابن حبيب، محمد البغدادي ، (ت ٢٤٥هـ/٨٥٩م).
١٠ - كتاب المحبر، تصحيح: ايلزه ليختن شتيتر، (حيدر اباد، جمعية دائرة المعارف العثمانية، ١٩٤٢م).
- ابن حبيب، محمد البغدادي ، (ت ٢٤٥هـ/٨٥٩م).
١١- كتاب المحبر، تصحيح: ايلزه ليختن شتيتر، (حيدر اباد، جمعية دائرة المعارف العثمانية، ١٩٤٢م).
- الحموي، ابو عبد الله شهاب الدين ياقوت بن عبد الله، (ت٦٢٦هـ/١٢٢٨م).
١٢ - معجم البلدان، (ط ٢ ، بيروت ، دار صادر، ١٩٩٥م).
- الحميري ، أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبدالمنعم (ت٩٠٠ هـ / ١٤٩٥ م).
١٣ - الروض المعطار في خبر الأقطار تحقيق : أحسان عباس(بيروت ، بلا. مط ، ١٩٨٤ م)
- ابن حوقل، أبو القاسم محمد بن علي النصيبي، (ت٣٦٧هـ/٩٧٦م).
١٤ - صورة الارض، (بيروت ، دار صادر أفست ليدن، ١٩٣٨ م).
-ابن خرداذبة، ابو القاسم عبيد الله بن عبد الله (٢٨٠هـ/٨٩٣م).
١٥ - المسالك والممالك، (بيروت ، دار صادر أفست ليدن، ١٨٨٩م).
-الدينوري، ابو حنيفة احمد بن داود، (ت ٢٨٢هـ/٨٩٥م) .
١٦ - الاخبار الطوال، تحقيق: عبد المنعم عامر، مراجعة جمال الدين الشيال ، (القاهرة ، بلا. مط، ١٩٦٠م).
- ابن رستة، احمد بن عمر، (ت ٢٩٠هـ/٩٠٣م) .
١٧ - الاعلاق النفيسة، (ليدن ، مطبعة بريل، ١٨٩١م) .
- سهراب ، (ت في منتصف القرن الثاني هجري).
١٨ - عجائب الأقليم السبعة التي نهاية العمارة ، أعتنى بنسخه وتصحيحه : هانس فون فريك ،(فين ، مطبعة أدولف ، ١٩٢٩ م).

- السهمي ، أبو قاسم حمزة بن يوسف (ت ٤٢٧ هـ / ١٠٣٥ م) .
١٩ - تاريخ جرجان أو كتاب معرفة علماء أهل جرجان ، (ط ٢ ، حيدر أباد الدكن ، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية ، ١٣٨٧ هـ / ١٩٦٧ م).
- شيخ الربوة ، شمس الدين محمد بن ابي طالب الدمشقي، (ت ٧٢٧هـ/١٣٢٦م).
٢٠ - نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، (ط ٢ ، بيروت ، دار احياء التراث، ١٩٨٨م).
الطبري، أبي جعفر محمد بن جرير، (ت ٣١٠هـ/٩٢٢م).
تاريخ الامم والملوك، تصحيح: نخبة من العلماء، (ط ١ ، بيروت ،دار أحياء التراث العربي ،٢٠٠٨م).
- العمري، ابو فضل شهاب الدين ابن العباس ، (ت ٧٤٩هـ/١٣٤٩م) .
٢١ - مسالك الابصار في ممالك الامصار، تحقيق: احمد زكي باشا، (القاهرة ، دار الكتب المصرية، ١٩٢٤م) .
- العسقلاني ، شهاب الدين أحمد بن علي بن حجر (ت ٨٥٢ هـ/ ١٤٤٨ م).
٢٢ - الأصابة في تميز الصحابة ، مراجعة : صديق جميل العطار(لبنان ، دار الفك، ٢٠٠١ م).
- ابو الفداء ، عماد الدين اسماعيل بن علي بن محمود، (ت ٧٣٢هـ/١٣٣١م).
٢٣ - تقويم البلدان ، (باريس ، دار الطباعة السلطانية، ١٨٤٠م).
- الفردوسي، ابو القاسم محمد، (ت ٤١١هـ/١٠٢٠م) .
٢٤ - الشاهنامة، ترجمة: سمير مالطي، (بيروت ، دار العلم للملايين، بلا.ت).
- ابن الفقيه، ابو بكر احمد بن محمد الهمداني، (ت ٣٦٥هـ/٩٧٥م).
٢٥ - مختصر كتاب البلدان، (ليدن ، مطبعة بريل، ١٨٨٤م).
- ابن فضلان ، أحمد بن فضلان بن عباس بن راشد حماد (كان حياً ٣٠٩ هـ / ٩٢١ م) .
٢٦ - رسالة بن فضلان ، تحقيق : سامي الدهان ، (دمشق ، بلا. مط ،١٩٧١ م) .
-ابن قتيبة ، أبو محمد عبد الله بن مسلم الدينوري (٢٧٦ هـ / ٨٩٩ م).
٢٧ -عيون الأخبار، تحقيق: محمد الأسكندراني ، (بيروت ، بلا .مط ، ١٩٩٧ م).
- القلقشندي، أبو العباس أحمد بن علي (ت ٨٢١ هـ / ١٤١٨ م) .
٢٨ - صبح الأعشى، تحقيق :محمد حسين شمس الدين (بيروت ، بلا . مط ، م١٩٨٧)
- القزوني ،أبو عبد الله بن زكريا (ت ٦٨٢ هـ / ١٢٨٣ م).
٢٩ - أثار البلاد في أخبار العماد ، (بيروت ، دار صادر، بلا . ت).
- الكرخي ،أبو أسحاق أبراهيم بن محمد (ت ٣٤١ هـ/ ٩٥٢ م) .
٣٠ - المسالك و الممالك ، تحقيق : محمد جابر عبد الحق الحسيني ،مراجعة : محمد شفيق غربال ، (القاهرة ، دار القلم، ١٩٦١ م).
- الكلبي ، أبو منذر هشام بن محمد بن سائب (ت ٢٠٤ هـ / ٨١٩ م) .
٣١ - جمهرة النسب ، تحقيق : ناجي حسن ، (مصر، عالم الكتب ، ١٩٨٦ م).
- المقدسي، أبو عبد الله محمد بن احمد، (ت٣٧٥هـ/٩٨٥م).
٣٢ - احسن التقاسيم في معرفة الأقليم، (ط ٣ ، القاهرة ، مطبعة مدبولي، ١٩٩١م).
- المرزوقي ، أبو علي أحمد بن محمد بن الحسن (ت ٤٢١ هـ / ١٠٣٠ م).
٣٣ - الأزمنة والأمكنة ، تحقيق : خليل منصور ، (لبنان ، مطبعة بيروت ، ١٩٩٦ م).
- المسعودي، علي بن الحسين بن علي، (ت٣٤٦هـ/٩٥٧م) .
٣٤ - مروج الذهب ومعادن الجوهر، (بيروت ، دار الاندلس للطباعة والنشر، ١٩٦٥م).
-ابن منظور، أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم، (ت٧١١هـ/ ١٣١٠م).

٣٥ - لسان العرب ، تحقيق: عامر احمد حيدر، (ط ٣ ، بيروت ، دار صادر، ١٤١٤هـ).
- النرشخي ، أبو بكر محمد بن جعفر (ت ٣٤٨ هـ/ ٩٥٩ م) ،
٣٦ - تاريخ بخاري ، تحقيق : أمين عبد مجيد بدوي (مصر ، دار المعارف ، بلا . ت).
- الهمداني، الحسن بن احمد بن يعقوب، (ت٣٣٤هـ/٩٥٥م).
٣٧ - صفة جزيرة العرب، تحقيق: محمد عبد الله، (مصر ، مطبعة السعادة، ١٩٥٣م).
المراجع الثانوية :
- الأحمد، سامي سعيد .
٣٨ - تاريخ الخليج العربي منذ اقدم الازمنة حتى التحرير العربي، (البصرة ، مطبعة جامعة البصرة، ١٩٨٥م) .
اسكند ، فايز نجيب .
٣٩ - الحياة الاقتصادية في أرمينية إبان الفتح الإسلامي ، (الأسكندرية ، دار الفكر الجامعي ، ٢٠٠٣ م).
- الآلوسي، محمود شكري البغدادي .
٤٠ - بلوغ الآرب في معرفة أحوال العرب : تحقيق : محمد بهجت الأثري ، (بيروت ، دار الكتب العلمية ، بلا .ت) .
- الآلوسي ،عادل محي الدين .
٤١ - تجارة العراق البحرية مع أندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري أواخر القرن الثالث عشر ميلادي (بغداد ، بلا.مط ، ١٩٦٧ م) .
- البني ، عدنان .
٤٢ - تدمر والتدمريون ،(دمشق ، منشورات وزارة الثقافة والأرشاد القومي ، ١٩٧٨م).
-بيرنيا، حسن .
٤٣ - تاريخ إيرانالقديم من البداية حتى نهاية العصر الساساني، ترجمة: محمد نور الدين، والسباعي محمد السباعي، تقديم يحيى الخشاب، (ط ١ ،القاهرة ،المركز القومي للترجمة والنشر، ٢٠١٨ م) .
- دلو، برهان الدين .
٤٤ - جزيرة العرب قبل الإسلام ، (بيروت ، دار الفارابي ، ٢٠٠٧ م).
- النجار، فخري خليل .
٤٥ - تاريخ حضارة عُمان ، (عُمان ، دار صنعاء للنشر، ٢٠٠٩ م).
- النعيم ، نوره عبد الله العلي .
٤٦ - الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية الفترة من القرن الثالث قبل الميلاد حتى القرن الثالث الميلادي (السعودية ، دار الشواف ، ١٩٩٢ م).
- التونجي ، محمد .
٤٧ - مُعجم المعربات الفارسية منذ بواكير العصر الجاهلي حتى العصر الحالي ، مراجعة :سباعي محمد سباعي ، (ط ٢ ، بيروت ، مكتبة البنان ناشرون ،١٩٩٨ م).
-الحزين ، سليمان .
٤٨ - المشرق العربي والشرق الأقصى علاقتهم التجارية والثقافية ، ترجمة : محمد عبد الغني سعودي ، (القاهرة ، المركز القومي للترجمة ، ٢٠٠٩ م).
-حوراني ، جورج فضولي .
٤٩ - العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ترجمة : السيد يعقوب بكر، مراجعة : يحي الخشاب(القاهرة ، مطبعة القاهرة ، بلا . ت).
- حمور ، عرفان محمد .

٥٠ - أسواق العرب ، (ط ٢، بيروت ، دار الشورى ،١٩٨١ م).
- الخطيب ، محمد .
٥١ - تاريخ الحضارة العربية ، (ط ٢ ، دمشق ، علاء الدين للنشر والتوزيع ، بلا. ت).
- الخشاب، يحيى .
٥٢ - التقاء الحضارتين العربية والفارسية ، (القاهرة ، المطبعة العالمية ، ١٩٦٩م).
فصل في اسلام فارس، فصل ضمن كتاب تراث فارس، (القاهرة ، مطبعة عيسى البابي الحلبي وشركاه، ١٩٥٩م).
- ديورانت، ول .
٥٣ - قصة الحضارة ، ترجمة: محمد بدران، (القاهرة ، شركة نهضة مصر للطباعة والنشر، ٢٠٠١ م) .
- سخيني ، عصام .
٥٤ - الأنتشار العربي في الساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية ، (الأمارات ، مطبعة العين،١٩٩٨ م).
- أبن سعيد المغربي .
٥٥ - الجغرافية ، تحقيق :إسماعيل العربي (ط٢ ، بيروت ، المطبعة التجارية ،١٩٧٠م).
- السامرائي ، فيصل .
٥٦ - الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى ، بحث منشور في (مجلة دار الشؤن للثقافة العامة ، ط٢ ، بغداد ، ١٩٨٦ م).
- السيابي ، سالم بن حمود .
٥٧ - عُمان عبر التاريخ ، (عُمان ، مطبعة مسقط ، ١٩٨٢ م).
-الكبيسي ، حمدان عبد المجيد .
٥٨ - أسواق العرب التجاري ، (بغداد ، دار شؤن الثقافية ، ١٩٨٦ م).
- الكيالي،عبد الوهاب واخرون .
٥٩ - الموسوعة السياسة ، (بيروت ، المؤسسة العربية للدراسة والنشر، ١٩٩٠م).
-صبري ، حمد محمد .
٦٠ - عُمان منذ القرن الثالث ق.م الى القرن السابع الميلادي ، (دبي ، مطبعة رأس الخيمة ، ١٩٩٨م).
٦١ - العلاقات الحضارية بين منطقة الخليج العربي وشبه القارة الهندية وجنوب شرق اسيا من ٣ ق.م الى ٧ م ، (الرياض ، مطبعة الجمعية التاريخية السعودية ، ٢٠٠٦ م).
-صابر، محمد وآخرون .
٦٢ - عُمان في التاريخ ،(مسقط ،بلا . مط ، ١٩٧٨ م).
-الطابور ،عبد الله علي .
٦٣ - جلفار عبر التاريخ ، (الأمارات ، مطبعة دبي ، ١٩٩٨ م).
- العابد ومفيد ، محمود و رائف .
٦٤ - معالم تاريخ الدولة الساسانية (عصر الاكاسرة)، (ط٢ ، دمشق ، دار الفكر، ٢٠٠٥م).
- العاني ، عبد الحمن عبد الكريم .
٦٥ - البحرين في العصور الإسلامية الأولى ، (بغداد ، دارالحرية للطباعة ، ١٩٧٧م).
- عاشور ، سعيد عبد الفتاح .
٦٦ - عُمان والحضارة الإسلامية ،(ط ١،بيروت ، دار المعرفة ، ط ١ ، ٢٠٠٣ م).
- عبد المنعم ، عامر.

٦٧ - عُمان في أمجادها البحرية ، (سلطنة عُمان ، وزارة التراث، ١٩٨٢ م).
- عثمان ، شوقي عبد القوي .
٦٨ - تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الآسلامية (الكويت ، سلسلة عالم المعرفة ، ١٩٨٥).
-العلي ، صالح أحمد .
٦٩ - محاضرات في تاريخ العرب ، (بغداد ، معجم الارشاد ، ١٩٦٨) .
- علي ، جواد .
٧٠ - المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام، (ط ٢ ،بغداد ، مطبعة جامعة بغداد، ١٩٩٣م).
- غنيمة ، يوسف رزق الله .
٧١ - الحيرة ، المدينة والمملكة العربية ، (بغداد ، مطبعة دنكور الحديثة، ١٩٣٦م).
- ف . هايد .
٧٢ - تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى ، ترجمة : أحمد محمد رضا ، (مصر ، الهيئة المصرية للكتاب ، ١٩٨٥ م).
- فهمي، نعيم زكي.
٧٣ - طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب ،(مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٠) .
- فنسنك، أ ، ج .
٧٤ - ارمينيا ، دائرة المعارف الاسلامية، ترجمة: احمد الشنتاوي واخرون، (مصر، مطبعة الاعتماد، بلا . ت) .
- الأفغاني ، سعيد .
٧٥ - أسواق العرب في الجاهلية والإسلام ،(الكويت ، مكتبة دار العروبة للنشر والتوزيع ، ١٩٩٣ م)
-ف . هايد .
٧٦ - تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى ، ترجمة :أحمد محمد رضا ، مراجعة وتقديم :عز الدين فوده (القاهرة ،الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٨٥ م).
- كرستينسن، ارثر.
٧٧ - إيرانفي عهد الساسانيين، ترجمة: يحيى الخشاب، راجعه عبد الوهاب عزام ، (بيروت، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، ١٩٨٢م).
-كتوزيان ، هوما .
٧٨ - الفرس إيرانفي العصور القديمة والوسطى والحديثة ، ترجمة : أحمد حسن المعيني ، (بيروت ، جداول للنشر والترجمة والتوزيع ، ٢٠١٤ م) .
لسترنج، كي .
٧٩ - بلدان الخلافة الشرقية، ترجمة: بشير فرنسيس، وكوركيس عواد، (بغداد ، مطبعة الرابطة، ١٩٥٤).
آل ملا، عبد الرحمن عثمان .
٨٠ - تاريخ هجر، (الكويت ، مطبعة الهفوف ،١٩٩٠م).
- المظفر، أحمد .
٨١ - الأحواز منذ ظهور الأسلام الى نهاية القرن الخامس الهجري ، (دمشق ، دار الحصاد ، ٢٠١٠م).
- المعطي ، محمد علي .
٨٢ - تاريخ العرب الإقتصادي قبل الإسلام ، (لبنان ، دار المناهل مكتبة رأس النبع،٢٠١٥ م) .
-ميكيل ، أندرية .

٨٣ - جغرافية دار الأسلام البشرية حتى منتصف القرن الخامس ، ترجمة إبراهيم خوري ،(دمشق، منشورات وزارة الثقافة في الجمهورية العربية السورية ، ١٩٨٥ م).

- زياداة ، نقولا .

٨٤ - دليل البحر الآرتيري وتجارة الجزيرة العربية البحرية ، (الرياض ، جامعة آل سعود ، ١٩٨م).

- أرنولد . ت ، ويلسون .

٨٥ - الخليج العربي مجمل تاريخي من أقدم الأزمنة حتى أوائل القرن العشرين، ترجمة: عبد القادر يوسف (الكويت ، بلا. مط ، ١٩٧٠ م).

- وجدي ، محمد فريد .

٨٦ - تاريخ عُمان البحري ، (مسقط ،وزارة الثقافة والأرشاد العُمانية ، ١٩٩٧).

-ويليامسون، أندرو .

٨٧ - صحار عبر التاريخ ، (ط ١ ، عُمان ، ٢٠٠٠ م) .

- أوليري ، دي لاين .

٨٨ - جزيرة العرب قبل البعثة ، (عُمان ،منشورات وزارة الثقافة الاردنية ، ١٩٩٠).

المراجع الفارسية :

- دريايى ، تورج .

٨٩ - امبراتورى ساسانى ، ترجمة : خشايار بهارى ، (تهران ،فرزان روز، ١٣٩٢ه) .

- نفيسي، سعيد .

٩٠ - تاريخ تمدن إيرانساساني، (تهران ، جاب خانة دانشكاه، ١٣٣١ه).

- نوبان ، مهر الزمان .

٩١ - نام مكان هاي جغرافيايي دربسترزمان ، (تهران ، ١٣٧٦ ه).

الرسائل الجامعية :

- البياتي ، صدام جاسم محمد .

٩٢ - أقليم خراسان دراسة في الجغرافية التاريخية من سنة ١٣٢ الى ٦٥٦ هـ ، أطروحة دكتوراه غير منشورة (جامعة بغداد ، كلية التربية الأولى – أبن رشد ، ٢٠١٤ م).

- الشمري ، محمد حمزة جار الله ،

٩٣ - موانى شبه جزيرة العرب وأثرها في النشاط التجاري البحري قبل الإسلام ، أطروحة دكتوراه غير منشورة ، (جامعة بغداد ، كلية التربية أبن رشد ، ٢٠٠٤ م).

-المرعي ، أيمان شمخي جابر.

٩٤ - أقليم بابل في كتب البلدانيين، رسالة ماجستير غير منشورة (جامعة بغداد ، كلية الآداب ، ٢٠٠٣م

الهلالي ، فلاح حسن حسين .

٩٥ - سكان العراق قبيل الفتح الإسلامي ، رسالة ماجسير غير منشورة (جامعة ذي قار، كلية الآداب ، ٢٠١٤ م).

- الوائلي ، وسام خليل إبراهيم .

٩٦ - الحياة الاقتصادية في عُمان قبل الإسلام ، رسالة ماجستير غير منشورة ،(جامعة البصرة ، كلية الآداب ، ٢٠١٥ م).

المجلات والدوريات العلمية :

البكري ، منذر عبد الكريم .

٩٧ - دولة ميسان العربية ، بحث منشور في مجلة المورد العربية ،(مج ٥ ، العدد (٣) ، بغداد ، ١٩٨٦ م) .

- الداقوقي ، حسين علي.

٩٨ - تاريخ دولة البلغار المسلمين في حوض الفولغا ، بحث منشور في (مجلة المؤرخ العربي ، بغداد ، بلا . ع ، ١٩٨٢ م).
- زرايتز، يوريس .
٩٩ - التقنيات الآثرية في محافظة ظفار، بحث منشور في (مجلة المؤرخ العربي ، العدد٥٢ ، بغداد لسنة ١٩٩٥).
- الرشيد ، ناصر بن سعد .
١٠٠ - تعامل العرب التجاري وكيفيته في العصر الجاهلي ، بحث منشور في مجلة (الحضارة ، الرياض ، بلا .ع ، ، بلا. ت).
- رون يان ، تشانغ .
١٠١ - الأتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعُمان عبر التاريخ ، بحث منشور في (وزارة التراث القومي والثقافي ، سلسلة تراثنا ، ط ٢، العدد ٢١، مسقط ، بلا .ت).
- الجميلي ، خضير.
١٠٢ - قبيلة قريش وأثرها في الحياة العربية قبل الإسلام بحث منشور في مجلة (المجمع العلمي العراقي، بغداد ، بلا . ع ، ٢٠٠٢ م).
-حنظل ، فالح .
١٠٣ - مدينة جلفار في التاريخ ، بحث منشور في مجلة إتحاد كتاب وإدباء الآمارات(مطبعة الشارقة، بلا . ع، الأمارات ، ١٩٩١ م).
الحمارنة ، صالح .
١٠٤ - دور الأُبله في تجارة الخليج العربي ،بحث منشور في (مجلة اتحاد مورخين العرب ، العدد ١٥ ، بغداد ، . بلا .ت).
- الخطاب ، محمد شيت .
١٠٥ - أرمينية قبل الفتح الأسلامي ، بحث منشور في (مجلة بغداد ، المجمع العلمي العراقي، بلا.ع ، ١٩٨٣ م)
-العاني ، عبد الرحمن عبد الكريم .
١٠٦ - دور العُمانيين في الملاحة والتجارة الإسلامية حتى القرن الرابع الهجري،بحث منشور(وزارة التراث القومي والثقافي سلسلة تراثنا ،العدد ٢٢ ، ط ٢ ، ١٩٨٦ م).