

الخانات التجارية ودورها في الازدهار الاقتصادي

أمال سليمان عبد الحميد الزوي

أستاذ التاريخ الوسيط الأوربي - قسم التاريخ - كلية الآداب والعلوم/ سلوق

جامعة بنغازي (قاريونس) - ليبيا

مقدمة

تعتبر الخانات أو الفنادق نقطة مهمة في النشاط الاقتصادي بين الدول ، وعامل مهم من عوامل الربط بين الطرق التجارية ، ولذلك نجد الدول تهتم بفرض الأمن والسلام على الأراضي التي كانت تسيطر عليها . لعبت الخانات دورا كبيرا في ازدهار الاقتصادي ، وذلك عن طريق جذب قوافل التجار لكي تمر عبر أراضيهم ، التي كانت بمثابة محطات على طرق التجارة ، وقد أهتم الخلفاء والأمراء والوزراء في بناء هذه الخانات، وفي العناية ببناء الخانات وتوفير الراحة والطعام للمسافرين ، وقد ترتب على ذلك أحياء عدة طرق تجارية .

ومن هذا المنطلق سيتناول البحث الخانات التجارية مع التركيز على دورها في النشاط الاقتصادي ، والمحافظة على ازدهار التجارة ، والتبادلات الواسعة النطاق من حيث السياسة والثقافة بين مختلف المناطق والقوميات ، وفق ما تقدم، سيُطرح موضوع " الخانات التجارية ودورها في الازدهار الاقتصادي" وهو يندرج تحت محور من محاور المؤتمر، وهو المحور المسمى "الموروث التاريخي للوطن العربي"، وذلك في ضوء المباحث الآتية:

أولاً: الخان والنشاط الاقتصادي

ثانياً: دور الخانات في إحياء الطرق التجارية

أولاً: الخان والنشاط الاقتصادي

الخان: الخان كلمة فارسية تعني الفندق. زودنا ابن منظور الأنصاري⁽¹⁾ بنص طريف عن الفندق ومعانيه، فقال: " قال الفراء : سمعت أعرابياً من قضاة يقول فنتق للفندق وهو الخان؛ والخانات هي الأماكن التي كان الناس ينزلون فيها في محطات الطرق وفي المدائن أثناء سفرهم وتنقلهم من مكان إلى آخر ".

وقد اقتضت التجارة البحرية والبرية الواسعة وجود مخازن يخزن فيها التجار بضائعهم ، واستلزمت الأسفار والرحلات التجارية بناء خانات يتردد المسافرون عليها في الموانئ التي ترسو عندها السفن. والأهم من هذا ضرورة توفير أسواق تغطي التوسع الأفقي والعمودي الذي صارت إليه تجارة القرن الثالث الهجري / التاسع الميلادي ، وليس خافياً الجهد الذي بذله خلفاء بني العباس في هذا المجال ، فالمنصور خطط للسوق كما خطط للمسجد ، والمعتمد (218-227هـ / 833-841) عني بالطرق التي توصل إلى أسواق سامراء ، فقد ذكر انه انشأ طريقاً تمر فيه التجارة الواردة من البصرة سماه شارع الخليج .

ويلاحظ أن معظم هذه الأسواق كانت تشرف عليها الدولة عن طريق المحتسب وهو بمثابة حاكم خاص بالسوق . وبفعل الاتجاه العربي الإسلامي الحضري أولاً ، وتشجيع العباسيين لمعالم التطور الاجتماعي المتمثل في مظاهر الترف والأبهة اللتين ولع بهما الحكام العباسيين والطبقة المثرية ثانياً ، ازداد الاهتمام بالتجارة وتوسعت فعاليتها ، وتغيرت نظرة الناس إلى التجارة والتجار الذين وصفوا آنذاك بالعلية واليسار ، وصارت التجارة سلماً إلى الوزارة فقد استوزر المعتمد محمد بن عبد الملك الزيات وهو ابن تاجر معروف للزيت أيام المأمون ، و اختبر فخر الدولة جهير للوزارة أيام القائم بأمر الله (422-467هـ/ 1030-1047م) وكان تاجراً أيضاً⁽²⁾.

وقد أشار ابن حوقل إلى هذه الخانات في وصفه للعديد من المدن العربية والإسلامية ، ففي حديثه عن الطريق من إفريقية (تونس) إلى تاهرت وفاس ، ذكر ابن حوقل⁽³⁾ سببية وهي مدينة أزلية كثيرة المياه والجنان ، وعليها سور من حجارة حصين ، ولها ريبض فيه الأسواق والخانات و عين جارية . ووصف مدينة تاهرت⁽⁴⁾ بأنها مدينتان كبيرتان إحداهما قديمة أزلية والأخرى مُحدثة (جديدة)، والتجار والتجارة في المُحدثة أكثر ولهم مياه كثيرة تدخل على أكثر دورهم ، وأشجار وبساتين وحمامات وخانات . وهي عبارة عن فندق من نوع خاص ، وتتكون من طابق أرضي يطل على فناء داخلي كبير مفتوح يحتوي على مخازن منفصلة ، ومن طوابق علوية مخصصة للسكن، وتطل على الفناء الداخلي المفتوح، وكانت الوكالات تخصص لإقامة التجار الذين يفدون من مختلف البلاد مع عائلاتهم لقضاء موسم التجارة، حيث تخزن بضائعهم في المخازن لحين انتهائهم من تصريفها ثم يرحلون.

ومن المدهش أن أماكن الإقامة في خانات لم تكن مجرد حجرات، ولكنها كانت شققاً صغيرة أو وحدات سكنية مستقلة تتكون من طابقين أو ثلاثة، وتتصل هذه الطوابق بسلم داخلي لكل وحدة. ويبدو لنا أن كافة الخانات (الفنادق) في الطريق الطويلة الممتدة بين مدن بلاد الشام ، تتوفر فيها المياه الجارية النظيفة التي تتجمع في صهريج في الخان ، أو تتسرب في الأرض الممتدة ، وتستخدم للشرب والاعتسال وكذلك تستخدم لشرب الحيوانات التي كانت تحمل المسافرين والبضائع ، وهذا الأمر مهم جداً وكذلك في السفر والتنقل على طول تلك الطريق الطويلة وقد نسب الغربيون هذه الفكرة الإسلامية الأصلية لأنفسهم باسم الوحدات السكنية المجمع "الدوبلكس" "والتربلكس"، كما في عمارة مارسيليا 1949م/1951م للمعماري كوريزييه، واتخذت فيما بعد نظرية جديدة من نظريات العمارة الحديثة، ومن أشهر الوكالات وكالة الغوري ووكالة قابتيابي؛ وأشار ابن جبير إلى أن خانات هذا الطريق منيعة تشبه القلاع الحصينة ، أبوابها من الحديد ، وهي غاية في الوثاقفة . ولعل هذا الوصف للخانات التي تقوم مقام الفنادق على الطرق البرية ، وخصوصاً التجارية منها ؛ لاستراحة المسافرين من التجار وغيرهم ، يؤكد لنا كبير الإهتمام ببنائها وتحسينها ، لكي تكون أكثر أماناً ومنعة ، خوفاً من اللصوص وقطاع الطرق ، الذين يهدفون إلى سرقة أموال التجار والمسافرين ، فضلاً عن سرقة بضائعهم التي تحملها الحيوانات المخصصة لهذه المهمة ، فكانت أبوابها حديدية محكمة لا تسمح بدخول هؤلاء اللصوص وقطاع الطرق إليها بسهولة ، ومنها خان التركمان في بادقين وكذلك بقية الخانات في الطريق ، التي كانت أشبه بالقلاع الحصينة المنيعة ، وهذا دليل مهم جداً على تحقيق الأمن والاستقرار ، فضلاً عن تأمين سلامة الطرق التجارية . وبعد استراحة ابن جبير وصحبه في خان التركمان في بادقين غادروه ، فكان مبيتهم في موضع يعرف ب: تُمْنَى ، في خان (لم يذكر اسمه) ، اتصف بالحصانة والمنعة أيضاً مثل خان التركمان⁽⁵⁾.

ويبدو أن الخانات لم يقتصر بناؤها على الطرق الخارجية ، لمبيت التجار والحجاج والمسافرين فقط ، بل انتشرت أيضاً داخل المدن ، وأخذت أسواقاً ومخازن لحفظ البضائع وتأمينها ، فضلاً عن اتخاذها مكاناً لمبيت التجار والعاملين في السوق ، أي أخذت فنادق في الأعم الأرجح فقد قام السلطان طغتكين بن أيوب (579-593هـ/1183-1196م) ، ببناء قيسارية جديدة للعطارين في عدن ، جميعها دكاكين ولها باب يغلق ليلاً⁽⁸⁸⁾ ، ونستدل من هذا البناء على مدى اهتمام السلطان بالأحوال الاقتصادية لمدينة عدن ، إذ خصص للعطارين سوقاً يغلق ليلاً ، مما يدل على تطور حضري كبير ، يتمثل في حماية

مصالح التجار ومتاجرهم من اللصوص ليلاً ، وهذا النظام ما يزال (اليوم) متبعاً في العديد من الأسواق التجارية والمراكز الاقتصادية الحيوية كالمصارف ومحلات بيع الذهب ومحلات الصرافين ؛ لحمايتها بأبواب مغلقة ليلاً ، فضلاً عن حمايتها من العابثين والمخربين خشية قيامهم بحرقها أو تخريبها

ثانياً- دور الخانات في إحياء الطرق التجارية

بسبب الحركة التجارية النشطة في الامبراطورية المغولية ، اهتم المغول بإنشاء الخانات التجارية ، ففرضت الأمن والسلام على الأراضي التي كانت تسيطر عليها ومن ضمنها المشرق الإسلامي ، وذلك بفضل شبكة الطرق التي أنشئت وربطت بها أرجاء الإمبراطورية ، وبذلك استطاعت الاحتفاظ بسيطرتها على المشرق الإسلامي . ولذلك اتبعوا عدداً من الأساليب المهمة التي اتخذها المغول لجذب قوافل التجار لكي تمر عبر أراضيهم في المشرق الإسلامي والبلاد التي خضعت للإمبراطورية المغولية ، وهي إعادة تعميم طرق القوافل القديمة وإيجاد طرق جديدة ، وإعادة تعميم ما تهدم من الجسور وإقامة شبكة من المحطات التجارية أو استراحات أو ما يعرف بالخانات⁽⁶⁾ . ويكون الدخول إلى جميع هذه الخانات دائماً عن طريق بوابة رئيسية ، وقد يتبادر إلى الذهن أن هذه الصفة المميزة مأخوذة عن مدخل الخيمة ، ولكن الأرجح أن الهدف من جعلها بوابة واحدة هو حماية هذه المباني ، التي أحيطت بأسوار ضخمة وتم تدعيمها عن طريق بناء الأبراج للمراقبة في زوايا السور ، وأحياناً نجد في بعضها أبراجاً إضافية على جدارها الأمامي ولبعضها الآخر عدة أبراج على أسوارها الأربعة ، وتبنى هذه الأسوار في العادة من الأحجار⁽⁷⁾

وكان الهدف من إقامة الخانات هو ربط مدن الإمبراطورية المغولية المترامية الأطراف وتأمين طرق التجارة والتجار المارين ببلادهم ولذلك تم إنشاء عدد من الخانات على طول الطريق ، أصبحت محطات على طرق التجارة بحيث لا تبعد محطة عن أخرى بأكثر من تسع ساعات على ظهور الخيل ، وكان المغول حريصين على بناء هذه المحطات وتوفير العلف اللازم لدوابهم لدرجة أن المكان الذي لا يوجد فيه قرية ، كان يجمع له العلف من القرى المجاورة.

لقد شارك الأمراء وزرؤهم في العناية ببناء الخانات وتوفير الراحة والطعام للمسافرين ، وكانت هذه الخانات في دورها تجمع بين القلاع الحربية والمراقبة ومكان لاستضافة التجار والصناع والعلماء والدرائش ، وكان يراعى توفير الأمن والحماية اللازمة لنزلاء الخان ، كما أقيمت معسكرات دائمة على مسافات معينة وعلى طول خط الطرق التجارية⁽⁸⁾ .

هذا وقد احتوت الخانات على أماكن للعبادة ، وكانت على جانبي صحن الخان ، والغرفة التي يستعملها الحاجب والموظفون كانت خلف غرف النوم التي تمتد بينهما الأروقة المسقوفة أو المسالك المكشوفة ، وعلى أحد جانبيها غرف نوم النزلاء وعلى الجانب الآخر الحمامات والمقهي والمطابخ والمخزن ، وتجهز غرف النوم عادة بالمدافي المحفورة في الجدران وخزانات الملابس والأسرة.

ومن أجل حماية النزلاء فقد أمرت الحكومة بمراقبة الخانات بجميع المدن وكان الهدف من وراء ذلك منع التجار الأجانب من إتلاف نفوذهم في المفاصد ، وكان صاحب الخان يعد مال النزيل قبل أن يستلمه منه ثم يقوم بالصراف عليه ويحاسبه بعد ذلك عند سفره⁽⁹⁾ .

إطريق الحرير

طريق الحرير (بالصينية التقليدية: 絲綢之路، بالصينية المبسطة: 丝绸之路) هي مجموعة من الطرق المترابطة كانت تسلكها القوافل والسفن وتمر عبر جنوب آسيا رابطةً تشان (والتي كانت تعرف بتشانغ آن) في الصين مع أنطاكية في تركيا بالإضافة إلى مواقع أخرى. كان تأثيرها يمتد حتى كوريا واليابان. أخذ مصطلح طريق الحرير من الألمانية (زايدنشتراسه Seidenstraße)، حيث أطلقه عليه الجغرافي الألماني فريديناند فون ريتشتهوفن في القرن التاسع عشر

امتدت الطرق التجارية في العالم القديم من الصين إلى سواحل المحيط الأطلسي في منطقة طرفاها وكانت هذه الطرق تمر عبر مناطق كثيرة تُعد من المصادر الأولية للصناعات التي تنقل عبرها مثل الهند والجزء الجنوبي لشبه الجزيرة العربية، وفي الوقت ذاته تُعد هذه الطرق عقدة مواصلات تلقي فيها الكثير من الطرق الفرعية التي تشكلت بعد التقائها في الهند طريق الحرير وفي جنوبي الجزيرة العربية طريق التوابل

كان لطريق الحرير تأثير كبير في ازدهار كثير من الحضارات القديمة مثل الصينية والحضارة المصرية والهندية والرومانية حتى أنها أرست القواعد للعصر الحديث. يمتد طريق الحرير من المراكز التجارية في شمال الصين حيث ينقسم إلى فرعين شمالي وجنوبي؛ يمرّ الفرع الشمالي من منطقة بلغار-كيتيشاك وعبر شرق أوروبا وشبه جزيرة القرم وحتى البحر الأسود وبحر مرمرة والبلقان ووصولاً إلى البندقية. أما الفرع الجنوبي فيمرّ من تركستان وخراسان وعبر بلاد ما بين النهرين وكردستان والأناضول وسوريا عبر تدمر و أنطاكية إلى البحر الأبيض المتوسط أو عبر دمشق وبلاد الشام إلى مصر وشمال أفريقيا⁽¹⁰⁾.

وبواسطة هذا الطريق، كانت تجري التبادلات الواسعة النطاق من حيث السياسة والاقتصاد والثقافة بين مختلف المناطق والقوميات. انتقال الحضارة المادية عبر طريق الحرير إلى الخارج: بدأ الغرب يعرف الصين من انتقال الحرير الصيني عبر "طريق الحرير" إلى الخارج. في عهد أسرة تانغ، بلغت صناعة الحرير الصينية الذروة، وازدادت أساليب نسجه وزخرفته. وقد ورثت المنسوجات الحريرية في عهد أسرة مينغ تقاليد كثرت أنواعها وجمالها الزاهي منذ عهد أسرة تانغ، فاجتذبت تجار مختلف بلدان العالم بنوعيتها الممتازة. وعندما وصل الحرير الممتاز النوعية والزاهي الألوان إلى الغرب أعجب به الغربيون شديد الإعجاب، فقد مدح الشاعر الروماني ويجير الحرير الصيني بأنه أجمل من الزهور وأدق من نسج العنكبوت. ومع انتقال الحرير الصيني إلى الخارج، عرف الغربيون الحرير. وفي العصور القديمة أصبح الحرير الصيني بضاعة انتقلت وبيعت إلى مكان أبعد ووصل حجمها التجاري إلى الأعلى وبلغ سعرها الأعلى وربحها الأكثر في التجارة العالمية.

وإلى جانب الحرير، أعجبت بلدان الغرب بخزفيات الصين ومنتجاتها اللكية ذات الجاذبية الشرقية. وفي "طريق الحرير"، كانت الثقافة المادية متبادلة، فقد حمل شعوب مختلف بلدان أوروبا وآسيا منتجاتهم المتنوعة إلى الصين أيضاً. كان طريق الحرير ممراً تمر به الصين في تبادلها التجاري البري مع جنوب آسيا وغرب آسيا وأوروبا وشمال أفريقيا ويسمى بطريق الحرير بسبب نقل حجم كبير من الحرير والمنسوجات الحريرية الصينية إلى الغرب عبر هذا الطريق. وقد اكتشف علماء الآثار أن طريق الحرير تشكل أساساً في عهد أسرة هان الصينية في القرن الأول قبل الميلاد، وحينئذ اتجه طريق الحرير الجنوبي إلى أفغانستان وأوزبكستان وإيران غرباً والطريق الآخر يمر عبر باكستان وكابول الأفغانية حتى رأس الخليج ويمكن الوصول منه إلى إيران وروما. وفي الفترة ما بين القرن الثاني قبل الميلاد والقرن الثاني الميلادي كان على طول طريق الحرير أربع دول إمبراطورية كبرى وهي روما في أوروبا وبارثيا في غرب آسيا (إيران القديمة ذات النظام العبودي) وكوشان في آسيا الوسطى (الدولة تسيطر على آسيا الوسطى وشمال الهند)، وأسرة هان الصينية في شرق آسيا. وجعل طريق الحرير هذه الحضارات العربية تتبادل وتتأثر ببعضها البعض وبعد ذلك تتطور أية حضارة بصورة منعزلة. تكثفت الاتصالات بين الشرق والغرب عبر طريق الحرير المكون من شبكة طرق معقدة. وتقول سجلات تاريخية صينية إن الجوز والخيار والفلفل الأسود جلبت من الغرب⁽¹¹⁾.

وفي عهد أسرة تانغ ما بين القرن السابع والقرن التاسع الميلادي ازدهر طريق الحرير أكثر حيث جلبت إلى الصين الطيور والحيوانات النادرة والمجوهرات والتوابل والأواني الزجاجية والعملات الذهبية والفضية من الغرب والموسيقى والرقص والأطعمة والأزياء وزخارفها من غرب آسيا وآسيا

الوسطى وفي نفس الوقت صدرت المحصولات والمنتجات والتكنولوجيا الصينية مثل الحرير وصناعة الورق وفن الطباعة والأواني المطلية باللك والأواني الخزفية والديناميت والبوصلة إلى الخارج عبر طريق الحرير مما قدم إسهاما صينيا هاما للحضارة العالمية. وبينما تطورت التجارة الصينية نشط التبادل الثقافي عبر طريق الحرير ودخلت البوذية كأحد الأديان الثلاثة الكبرى في العالم إلى الصين في أواخر عهد أسرة هان الغربية (عام 206 ق م - عام 220 ق م) وسجل مسار دخول البوذية من الهند إلى الصين في رسوم حائطية تبلغ مساحتها حوالي عشرة آلاف متر مربع وما زالت موجودة في معبد الكهف الحجري الذي بنى في القرن الثالث الميلادي بغير في شينجيانغ. وعبر طريق الحرير دخلت البوذية من الهند إلى فيزر بشينجيانغ ودون هوانغ بقانسو ثم إلى المناطق الداخلية بالصين. هذا وتتميز الكهوف الحجرية البوذية المتبقية عبر طريق الحرير مثل كهوف موقاو بدون هوانغ وكهوف لونغ مين الحجرية بلويانغ بأساليب الفنون الشرقية والغربية دلالة على التبادل الثقافي بين الصين والغرب عبر طريق الحرير وتعتبر كلها من التراث الثقافي العالمي.

ومع تغير الخريطة السياسية والاقتصادية في أوروبا وآسيا بعد القرن التاسع الميلادي وخاصة تقدم تكنولوجيا الملاحة برز دور النقل البحري في التبادل التجاري اضمحل دور طريق الحرير البري التقليدي. هذا وفي القرن العاشر قلما اعتبر طريق الحرير هذا طريقا تجاريا. وخلال السنوات الأخيرة بدأت منظمة التربية والعلوم والثقافة التابعة للأمم المتحدة (اليونيسكو) تنفذ برنامج بحوث جديدة لطريق الحرير وتسمى طريق الحرير طريق الحوار لدفع الحوار والتبادل بين الشرق والغرب⁽¹²⁾

كان الصينيون يجوبون مياه المحيط الهندي منذ العصور القديمة السابقة للميلاد، وكانت سفنهم تقوم برحلات طويلة فيما بين الموانئ الصينية وموانئ الهند الغربية، ومثل ذلك كان يفعل العرب إذ كانت سفنهم تبحر من موانئ الخليج العربي وساحل اليمن إلى موانئ الهند الغربية وإلى ساحل جنوب الهند حيث يلتقون هناك بالتجار الصينيين ويحصلون منهم ومن التجار الهنود على بضائع الصين والهند ويبيعونهم بضائع الجزيرة العربية الثمينة التي كان من أهمها البخور والعطور والنحاس واللبان واللؤلؤ، وبوصول البضائع الصينية والهندية إلى موانئ الجزيرة العربية. كان التجار العرب ينقلونها على متن سفنهم وعلى ظهور قوافلهم عبر شبكة من الطرق البرية والبحرية إلى بلاد فارس وبلاد ما بين النهرين والشام ومصر وساحل الحبشة وكثير ثراء العرب من التجارة بالمواد الناتجة عن جزيرتهم وتلك المستوردة من الهند والصين. وقد جلب هذا الثراء على العرب نقمة القوى والشعوب المحيطة بجزيرتهم الذين كانوا يتبايعون معهم بتجارة الشرق الأقصى. فمئذ نهايات الألف الثالث قبل الميلاد حاول الآشوريون فرض سيطرتهم على تجارة الشرق التي يقوم العرب فيها بدور الوستاء؛ فقد عبرت إحدى الوثائق الأكادية القديمة عن نجاح الإمبراطور سرجون ملك اكاد (2300 ق م) في جلب مراكب مجان ودلمون وملوخة إلى ميناء اكاد؛ والمعروف أن مجان هي عمان ودلمون هي البحرين وملوخة هي بلاد السند، وقد حاول الفرس أيضا منذ عصورهم القديمة مزاحمة العرب على منافع هذه التجارة، إذ جهزوا حملة في عهد امبراطورهم دارا الكبير (521-485 ق م) نجحت في الدوران حول شبه الجزيرة العربية من الخليج العربي إلى خليج السويس ووصلت مساري طريق الحرير البحري: مسار الخليج العربي ومسار البحر الأحمر وبالتالي احتكار تجارة الشرق الأقصى وإقصاء عرب الجزيرة العربية عن الميدان. ولكن حملة الملك دارا لم يدم نجاحها ولم تتكرر مرة أخرى في التاريخ، ولذلك فهي لا تعدو كونها مغامرة. هذا وقد حاول اليونانيون أيضا فرض سيطرتهم على الملاحة في البحر الأحمر وفي الخليج العربي وكانت لهم مستوطنة في جزيرة فيلكة الواقعة حاليا بدولة الكويت، كما أن الفرس في العصور التالية استطاعوا فرض سيطرتهم على تجارة الصين والهند المارة بالخليج العربي، ولكن سيطرتهم لم تحرم العرب من المشاركة الفاعلة في حركة هذه التجارة نظرا لخبرتهم الطويلة ومعرفتهم الواسعة ببناء السفن والإبحار في مياه المحيط الهندي. ولحاجة الفرس إلى موانئهم التي كانت تمثل نقطة الانطلاق لمراكب الصين والهند⁽¹⁴⁾.

ويستمر التنافس بين العرب والفرس على تجارة الشرق في مد وجزر في العصور التالية. ففي أيام الفرثيين الذين سقطت دولتهم في فارس في أوائل القرن الثالث الميلادي أصيبت تجارة الخليج القادمة من الهند والصين بنوع من الانكماش نتيجة تشجيع الفرثيين لنقل تجارة الصين على الطريق البري الذي يمر عبر أراضيهم، ولكن سياسة خلفائهم الساسانيون جاءت معاكسة فعملوا على تشجيع التجارة على طريق الحرير البحري وانتقل الاهتمام إلى موانئ شمال عمان والبحرين وساحل هجر، وقد لعب ميناء أبو لوكس (الأبله) "في مدينة البصرة" دورا مهما في التجارة مع الصين والهند حيث كان من أهم موانئ أعالي الخليج العربي ومنه كانت تصدر حاصلات الشام وبلاد ما بين النهرين وفارس إلى الهند والصين والية كانت تصل أحشاش الصندل والابنوس والحرير الصيني وكان به مراكز جمركية تجبي الضرائب لكسرى⁽¹⁵⁾.

ولا نجد فيما أطلعنا عليه من مصادر تاريخية وأدلة أثرية ما يشير إلى وصول سفن العرب إلى سواحل الصين أو وصول سفن الصينيين إلى موانئ الجزيرة العربية في الحقب التاريخية السابقة للميلاد أو في القرون الأولى الميلادية، ولكن المصادر تشير إلى أن البضائع الصينية المنقولة عبر طريق الحرير البحري كانت تصل إلى الهند على السفن الصينية والهندية ثم تجلب إلى موانئ الجزيرة العربية من أسواق الهند وسيلان على سفن عربية وفارسية وهندية، فقد كانت السفن الهندية تبحر في عصور ما قبل الإسلام في المياه العربية وتصل إلى جزيرة سقطري وإلى ساحل عدن وإلى موانئ صحار والبحرين والابله التي كانت بها جاليات من الهند في تلك الفترة، ودامت شهرة السفن الهندية التي تجوب مياه الخليج وبلغت حدا جعلت أحد شعراء العرب قبل الإسلام وهو لبيد بن ربيعة يضرب بها المثل في طولها وعرضها وفي إحكام عملها.

ب-طريق الحرير والنشاط البحري

الفرع الآخر لطريق الحرير البحري هو الفرع الذي يصعد البحر الأحمر حتى يصل إلى مصر وحوض البحر الأبيض. وهنا نجد أيضا أن الممالك العربية التي نشأت في جنوب الجزيرة العربية وفي الشمال على امتداد الطرق البرية المحاذية لسواحل البحر الأحمر فرضت سيطرتها على الملاحة وعلى تجارة الشرق السائرة في البحر الأحمر وساعدهم في ذلك خطورة الملاحة في هذا البحر نتيجة لكثرة الشعاب المرجانية فيه وما يتطلبه من خبرة بالممرات العميقة ومداخل موانئه ومخارجها وهي معلومات حرصوا على الاحتفاظ بها لأنفسهم. وخلال القرن الأول قبل الميلاد ازدهرت تجارة الشرق المارة عبر الموانئ اليمنية والعمانية، وأنشأ أحد ملوك شوبة الذي فرض سيطرته على جنوب عمان ميناء في منطقة ظفار عرف باسم يمهرم سرعان ما أخذت تؤمه السفن المتجهة إلى الشرق.

وتصف كتابات الرحالة اليونانيين الذين زاروا المنطقة في تلك الفترة نشاط حركة التجارة في موانئ البحر الأحمر الجنوبية والشمالية، فعن ميناء Muza وهو ميناء المخا يذكر صاحب كتاب الطواف حول البحر الإريثري أنه وجده مزدحما بالمراكب وأصحاب السفن والملاحين العرب، والناس فيه في شغل شاغل بأمور التجارة وهي تابعة للملك الحميري كريبيل. وفي شمال البحر الأحمر شاركت ممالك ديدان ولحيان في التجارة البحرية المارة بموانئهم، ويصف سترابون الذي عاش في القرن الأول قبل الميلاد تجارة حلفائهم الأنباط وهم المسيطرون على عدد من موانئ شمال البحر الأحمر مثل لوكي كوفي (ميناء الخريبه الواقع شمال ضباء) واکرا كومي (مرسي كركمه الواقع جنوب الوجه) ويذكر أن سلع التجارة تنقل من لوكي كومي إلى البتراء ومنها إلى فينيقية ومنها إلى أمم أخرى، ويصف النبطيين بأنهم قوم حرصوا على جمع الثروة وأن البضائع التي يتاجرون بها بعضها مستجلب استجلابا كليا وبعضها ليس مستجلب كله ويقدم قائمة بالسلع المستجلبه شملت بالإضافة إلى أشياء أخرى الثياب الأرجوانية والاصطرك والزعفران والقرفة والتماتيل والصور والقطع المنحوتة، ويحتمل أن بعض سلع هذه القائمة مستورد من الشرق.

على أن السيطرة على تجارة الشرق العابرة للبحر الأحمر لم تكن للعرب على الدوام في القرون السابقة للميلاد فقد جرتهم هذه التجارة وجرت بلادهم إلى حلبة الصراع والتنافس الدولي وادخلتهم في مواجهة مباشرة مع القوى الأوروبية القابعة في حوض البحر الأبيض: اليونان ثم حلفائهم

الرومان ثم البيزنطيين فلم يكن الحال في البحر الأحمر بأفضل مما كان عليه في الخليج العربي فما ان سيطر اليونانيون على المناطق المحيطة بالجزيرة العربية الشام والعراق حتى ساروا إلى فرض سيطرتهم الكاملة على طريق الحرير البحري ولم يكن يضايقهم في ذلك الا التجار والملاحون العرب⁽¹⁶⁾.

وفي عهد خلفاء الإسكندر المقدوني عمل البطالمة على إعادة القناة القديمة التي كانت تربط بين النيل والبحر المتوسط والبحر الأحمر فأمر بطليموس الثاني 185-146 ق م بإعادتها وسير السفن البحرية إلى الهند. ولحماية تجارة الشرق المحمولة على سفنهم أسكن البطالمة جاليات يونانية في بعض موانى البحر الأحمر وأطلقوا أسماء يونانية على مستوطناتهم ومنها ميناء أمبلوني الذي كان يعتقد وقوعه في ميناء الوجة بشمال غرب المملكة العربية السعودية، غير أن الأبحاث الأثرية التي أجريت في سواحل البحر الأحمر أثبتت أن أمبلوني تقع في جزيرة فرسان حيث يوجد بالفعل في الجزيرة بقايا مبني يوناني الطراز ونقوش يونانية.

ج- طريق الصين

ويصل هذه الطريق إلى البتراء عبر الطرق البحرية بدايةً ثم بعد ذلك من خلال الطرق البرية، فمن البر عبر أواسط آسيا إلى باكثرا ثم همدان ومنها إلى طيسفون فالحيرة ثم الخليج العربي ثم عن طريق البحر حول جنوبي شبه الجزيرة العربية إلى ميناء لوكي كومي على الساحل الشمالي للبحر الأحمر ومنه إلى البتراء التي كان لها دور مهم جداً في تجارة اللبان، ويرجع ذلك إلى موقعها الجغرافي الذي كان يُعدّ عقدة مواصلات لخطوط التجارة الواصلة بين موانى البحر المتوسط وموانى جنوبي شبه الجزيرة العربية، لذلك فقد اعتمد اقتصادها على التجارة الخارجية المتمثلة في السلع التي كانت ترد إليها من جنوبي شبه الجزيرة العربية أو عن الطريق البري القادم من الخليج العربي؛ حيث كان سكانها يعيدون تصدير السلع الواردة وعلى رأسها البخور واللبان والفضة، التي كانت تدخل في حياة الناس على نحو كبير⁽¹⁷⁾.

د- طريق آسيا الصغرى:

من الطرق الرئيسية في آسيا الصغرى ويسير عبر نيقيا إلى ملاقينا، ثم إلى دوري ليون، ثم إلى قيسارية وملاطية، ثم يتجه جنوباً عبر سوريا من خلال بوابات قلقيبية، ثم إلى الحدود العربية.

هـ- طريق البخور /

هو طريق تجارة القوافل قديماً، ومعبر تجاري دولي بين الشرق والغرب. يبدأ من سواحل اليمن على بحر العرب إلى شمال البحر المتوسط، مروراً باليمن وجنوب الجزيرة العربية، وينقسم إلى طريقين الأول يتجه من اليمن باتجاه الشمال بمحاذاة البحر الأحمر، وكانت محطاته النهائية هي منطقة سوريا والموانى الشرقية للبحر المتوسط ويعدّ طريق البخور طريق قوافل داخلي عظيم يبدأ من جنوبي الجزيرة العربية قاطعاً إيّاها شمالاً حتى دمشق، ثم يتابع سيره شمالاً ليصل إلى حلب ومنها إلى أنطاكية على الساحل الشرقي للبحر المتوسط-الطريق الثاني ينطلق من ينبع عبر الحدود الشمالية لمنطقة سبأ، ثم إلى مكة، ثم شمالاً إلى ديدان / العُلا، ثم إلى مدين ثم إلى أيلة العقبة ومن هناك ينتشر إلى طريقين؛ أحدهما يتجه شمالاً إلى تدمر والآخر يتجه إلى غزة على الساحل الفلسطيني. وهناك شبكة معقدة من طرق المواصلات البرية التي تربط أطراف شبه الجزيرة العربية ببلاد الشام، وتتمثل أهم تلك الطرق البرية في الطرق المارة في شرق شبه الجزيرة العربية وغربها، وهما طريقان أساسيان على حافة الصحراء لنقل السلع من المحيط الهندي إلى موانى فلسطين وسوريا، أحدهما وهو الطريق الشرقي الذي ينطلق من الخليج العربي ماراً بوادي الرافدين ثم ينحرف إلى سوريا نحو دمشق، والثاني ينطلق من اليمن متجهاً إلى جنوب فلسطين⁽¹⁸⁾.

و- طريق الخليج العربي:

لم تقتصر الأهمية التجارية للخليج العربي على البلدان المحيطة به مثل بلاد فارس والجزيرة العربية وبلاد الرافدين، بل لقد عُدّ همزة الوصل بين المحيط الهندي والبحر المتوسط أي ما بين الشرق والغرب، فقد كانت معظم تجارة بلاد الرافدين مع الهند والصين والمناطق المحيطة بها تتم عبر الطريق البحري المار عبر الخليج العربي نحو بلاد الرافدين وبلاد الشام، وكان الخليج العربي طريقاً مهماً لتجارة الصين والهند، وكان هذا الطريق يبدأ من ميناء باربايكوم /

كا رتشي (على الساحل الغربي للهند) باكستان حالياً؛ حيث كانت السفن المحملة بالبضائع تصل إلى ميناء الأبله، على الرس الشمالي للخليج العربي جنوب بلاد الرافدين، وبعد ذلك يتم نقل البضائع عبر نهر الفرات، ثم برا إلى تدمر والبتراء وموانى البحر المتوسط⁽¹⁹⁾.

يستخلص مما تقدم أن دور الخانات التجارية في الازدهار الاقتصادي كان كبيراً، ويظهر ذلك بشكل واضح في النشاط التجاري الذي يعتبر نقطة للتفاعل الحضاري بين الشرق والغرب.

- 1- كان للخانات أو الفنادق دور كبير في النشاط الاقتصادي ، ولذلك اهتمت الدول في تلك الفترة ببنائها وتحسينها
- 2- استلزمت الأسفار والرحلات التجارية بناء خانات يتردد المسافرون عليها في الموانى التي ترسو عندها السفن.
- 3- كانت الخانات بمثابة محطات على طرق التجارة وذلك تأمين طرق التجارة والتجار المارين ببلادهم
- 4- لم يقتصر بناء الخانات على الطرق الخارجية ، لمببت التجار والحجاج والمسافرين فقط ، بل انتشرت أيضاً داخل المدن ، وأخذت أسواقاً ومخازن لحفظ البضائع وتأمينها.
- 5- عملت الخانات على احياء عدة طرق تجارية. كانت هذه الطرق تمر عبر مناطق كثيرة تُعدّ من المصادر الأولية للبضائع التي تنقل عبرها مثل الهند والجزء الجنوبي لشبه الجزيرة العربية، وفي الوقت ذاته تُعدّ هذه الطرق عقدة مواصلات تلقي فيها الكثير من الطرق الفرعية التي تشكل بعد التقائها في الهند طريق الحرير وفي جنوب الجزيرة العربية طريق التوابل.

- (1) الفراهيدي، الخليل بن أحمد "العين"، تحقيق: مهدي المخزومي و. إبراهيم السامرائي، مطبعة باقري، الطبعة الأولى، ج3/1419،
- (2) عبد الغني، محمد، "التجارة السلمية"، مجلة المقتطف، مج 103، ج4، القاهرة - 1943م، ص 473.
- (3) ابن حوقل، أبو القاسم محمد بن علي "صورة الأرض"، القسم الأول والثاني، مطبعة بريل، (لندن، 1938م)، ص 84.
- (4) المصدر السابق ص 86
- (5) الحسين محمد رحلة ابن جبير - دارصادر (بيروت 1964م). ابن جبير ص 113
- (6) الخان: لفظ فارسي معرب يعني ((الحانوت)) وهي منازل يسكنها التجار وينسب إليها عدد من الصالحين = شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت الحموي - "معجم البلدان" - مؤسسة حلي (بيروت، بدون تاريخ، 2/ 34
- (7) منى بدر بهجت - أثر الحضارة السلجوقية في دول شرق العالم الإسلامي - (مكتبة زهراء الشرق، لقاهرة، 2003م)، 2/ 39
- (8) يي ليو جوتساي - "التاريخ السري للمغول" - ترجمة فرنسيس كلفز - (جامعة هارفرد لندن، 1982م)، 1/ 197 محمد أسد - جنكيز خان - دار النفائس (بيروت، 1998م)، ص 322-324
- (9) تامارا تاليون رايس. "السلاجقة تاريخهم وحضارتهم" - ترجمة لطفي الخوري - (مطبعة الإرشاد، بغداد، 1968م)، ص 178 بارتولد "تركستان من الفتح العربي الى الغزو المغولي" - ترجمة يوسف عطا الله - (دار الفارابي، بيروت، 1988م)، ص 657
- (10) خالد أحمد سلمى، التجارة في بلاد الشام حتى نهاية العصر العباسي الأول، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، عمان، 1992م، ص 3
- (11) Rudolph P. Matthee , The Politics of Trade in Safavid Iran , Cambridge University Press Cambridge , UK , 1999 , P.15.
- (12) Van Der Meulen ,Into Burning Hadhramaut" The Arab Land Of Frank incense And Myrrh , National Geographic Magazine Vol 62 , No 4 , Oct 1932 , P. 337.
- (14) Lin Shao , Xing , The Silk Road , 1st Edit , Trans By ; Wang Lee You, National Art Library , Pecking , 2005 , P. 2.
- (15) فرنك، أيرين ديفيد برونستون، "طريق الحرير"، ترجمة أحمد محمود، (المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 1997م)، ص 13.
- (16) المرجع السابق، ص 14
- (17) سلامة النعيمات، "تجارة اللبان والبخور عبر موانئ شبه الجزيرة العربية قبل الإسلام"، مجلة المنارة، العدد 1، المجلد 5، ص 305-312
- (18) لطفي عبد الوهاب يحيى، "العرب في العصور القديمة"، ط 2، (دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1979م)، ص 314
- (19) يوسف رزق الله غنيمه، "تجارة العراق قديماً وحديثاً"، (مطبعة العراق، بغداد، 1922)، ص 1