الصلات التجارية بين ممالك العربية الجنوبية والهند

سعيد سالمين عمر بلعفير* فوزي سالم أحمد باعباد**

تاريخ تسلُّم البحث : 2024/2/27م تاريخ قبول النشر : 2023/11/28م

الملخص

اندمجت الهند في علاقات مع معظم دول الشرق الأدنى القديم منذ أقدم العصور، وكانت دول شبه الجزيرة العربية القديمة، ولاسيما دول الجنوب (اليمن القديم)، في مقدمة هذه العلاقات، بل كانت وسيطا لاغنى عنه في الوصول بين الهند وبقية دول الشرق الأدنى القديم، وقد أثرت السلع الهندية إلى جانب السلع المحلية، أي سلع الممالك العربية الجنوبية من المواد العطرية كاللبان والمر غيرها تأثيراً كبيرا في إرساء تنظيم محكم للتبادل التجاري بين دول الشرق الأدنى القديم، وكانت هذه التجارة أحد أسباب التوسع في الاتصال بين الدول، وسببا في إنشاء الكثير من الطرق التجارية التي ربطت الموانئ البحرية بعضها ببعض، كاتصال موانئ ممالك جنوب شبه الجزيرة العربية بموانئ الخليج العربي، والموانئ المصرية، والموانئ الهندية. كذلك ازدهرت الطرق الداخلية وتعددت لتربط كافة أرجاء الشرق الأدنى القديم، وزادت من حركة تجارة القوافل البينية في منطقة الشرق الأدنى القديم ووفرت الكثير من مجالات العمل التجاري وانتعشت الكثير من المراكز الصغيرة ونمت وأسست اقتصادياتها حين كبرت واتسعت على النشاط التجاري. ولاشك أن الكثير من الشواهد الأثرية والنقشية وغيرها والتي عثر عليها داخل بلاد العرب الجنوبية وخارجها بمافيها الهند تؤكد مدى العلاقات والصلات التاريخية والحضارية التي تربطهما بعضهما ببعض، فتمخض عنها تواصل وتفاعل حضاري وثقافي فاعل ونشط.

المقدمة:

عرفت بلاد العرب الجنوبيين مع نهاية الألف الثاني قبل الميلاد زراعة مزدهرة، واستخدمت أساليب متطورة في الري الصناعي، وانتشرت فيها زراعة أشجار البخور والمر والورس والقرفة وغيرها، وقد أثرت هذه تأثيراً مهما في التجارة بين الشرق والغرب، وفي ظل معطيات الواقع المتمثلة في الواقع الجغرافي المهم، والظروف الطبيعية المتنوعة، والسيطرة على طرق التجارة العالمية، البرية والبحرية، برزت هذه البلاد كإحد مراكز الحضارات الإنسانية القديمة وبلغت حضارتها درجة كبيرة من الرقي والازدهار، وأصبحت من أغنى بقاع جزيرة العرب وأخصبها، وأكثرها سكاناً، وقد لفتت هذه الحضارة أنظار العالم القديم، وبهرت المؤرخين والجغرافيين الكلاسيكين (اليونان والرومان) بل حظيت باهتمامهم فتحدثوا عنها لاسيما على ثرائها التجاري بكثير من الإعجاب، فاطلقوا عليها تسمية (العربية السعيدة)، والحقيقة أن عرب الجنوب قد استغلوا موقع بلادهم على طرق التجارة العالمية مع ماتنتجه بلادهم من محاصيل كان الطلب عليها كبيراً كالمروواللبان، فاستثمروا نشاطهم التجاري وأقاموا اتصالات وعلاقات تجارية مع مناطق شرق القارة الإفريقية من جهة والشرق الآسيوي من جهة أخرى وعلى وجه الخصوص العلاقات مع الهند (موضوع دراستنا) وبذلك نالت جنوب الجزيرة العربية (الممالك العربية الجنوبية) شهرة واسعة في العالم القديم بسبب إنتاجهم لتلك المواد العطرية، وكسبوا من ورائها ثروة عظيمة، وقد تحدث المؤرخون الكلاسيكيون عن ذلك، فعلى سبيل المثال هيردوت الذي قال: إن بلاد العرب تقع بعيداً في أقصى البلاد المأهولة، وأنها البلاد الوحيدة التي ينمو بها اللبان والمر والقرفة واللادان. أما الهدف من هذه الدراسة فهو لفت النظر إلى قدم الصلات الحضارية بين الهند وممالك اليمن القديم،

* أستاذ التاريخ القديم المشارك – قسم العلوم الاجتماعية – كلية التربية – جامعة حضرموت.

** أستاذ تاريخ اليمن المساعد – قسم التاريخ – كلية الآداب – جامعة عدن.

وأهميتها من حيث التأثير والتأثر، أما منهج البحث فقد استخدم الباحث المنهج التاريخي الوصفي التحليلي وذلك على ضوء المصادر الأثرية والنقشية والمدونات التاريخية، وقد وزع البحث إلى مقدمة وعدة محاور..

1 – صلات ممالك عرب جنوب الجزيرة مع الهند

2– البيئة الجغرافية لجنوب الجزيرة العربية واثرها في العلاقات الدولية

3 – أثر الموانئ في اتصال جنوب الجزيرة العربية مع الهند

4– التأثيرات الهندية في جنوب الجزيرة العربية

أولاً: صلات ممالك عرب جنوب الجزيرة مع الهند:

للمالك العربية الجنوبية مع الهند علاقات تجارية لا نعرف على وجه الدقة بداياتها، وحيث إن الهند قد اشتهرت بمنتجات ومصنوعات عديدة تحتاج إليها شعوب العالم القديم، منها الكافور والمسك والصندل والعود الهندي، بالإضافة إلى الهيل والفلفل والقرنفل وغيرها من التوابل[1] مع تمكن عرب الجنوب من السيطرة على الطريق البري الذي يصل إلى مصر وبلاد الشام، وسيطرتهم على الملاحة البحرية الواصلة بين السواحل الإفريقية والموانئ الهندية، مما جعل منها مركزا لاستلام المنتجات الهندية، فعكس ذلك التواصل التجاري نفسه في المدى التاريخي على العلاقات الحضارية بين عرب الجنوب والهند، وظل عرب الجنوب إلى جانب التجار الهنود سادة المحيط الهندي وحافظوا على سيادتهم البحرية ومنعوا سفن الغرب القادمة عبر البحر الأحمر من تجاوز ميناء عدن، ليحافظوا على وضعهم التجاري واستقرارهم وسيادتهم التجارية[2].

وقد تعامل العرب مع عدد من موانئ شبه جزيرة الهند منها على سبيل المثال ميناء باربايكم الواقع في حوض نهر السند ويعد ميناء وسوقاً تجارياً وأهم وارداته اللبان والمر، اما الميناء الثاني فهو باريجازا الواقع على الساحل الغربي للهند، أما ثالث الموانئ فهو ميناء موزيريس الذي يقع بالساحل الجنوبي الغربي لجنوب شبه الجزيرة العربية، والميناء الرابع هو ميناء باتيلا ويق بالساحل الجنوبي لشبه جزيرة الهند وكانت العرب تتعامل معه منذ القرن الثالث قبل الميلاد[3] وقد كان لعرب الجنوب جاليات في الهند سماها الهنود (عربتو)[4] ومع أن ممالك جنوب الجزيرة العربية على اختلاف عصوره، ممالك تجارية في المقام الأول، تنقل بضائعها وصادراتها إلى الدول المجاورة وإلى دول العام القديم، كمصر والشام وفارس والهند واليونان والرومان، فإن النقوش قد التزمت الصمت عن ذلك باستثناء بضعة نقوش منها النقش(RES: 3427) للتاجر المعيني (زيد إل بن زيد) يعود تاريخه إلى القرن الثاني قبل الميلاد، حفر على جانب تابوت خشبي[5] عثر عليه في منف ومحفوظ حاليا في المتحف المصري بالقاهرة، تحدث فيه أنه كان يستورد للمعابد المصرية البخور ومشتقاته، وفي النقش(RES: 2771) أن المعينيين تاجروا مع مصر وغزة (و غ ز ت/ أ أ ش ر)[6].

كما عثر على نقشين في مصر بقصر البنات من وادي الحمامات هما(Ry: 360l Ry: 361) يبدو أنهما يعودان لتجار عرب الجنوب الذين يتاجرون باللبان والمر[7]، كذلك النقش(RES: 3022) من النقوش المتعلقة بالتجارة ودور الجالية العربية في تسيير القوافل والتجارة مع مصر والشام[8]، ومثل ذلك نجده في النقش(MAFRY: 13) الفقرة الرابعة منه (ي و م/ ددن/ و م ص ر/ و ص ر/ و ص ي د ن) أي التجارة التي أقاموها مع ددان ومصر وصور وصيدا[9]، كما يتضح من الشواهد النقشية أن عرب الجنوب ولاسيما المعينيين والحضارم منهم لم يكتفوا بتلك العلاقات التجارية، بل أرادوا الوصول إلى أبعد من ذلك، فاقاموا علاقات تجارية مع بلدان متوسطية أخرى كاليونان والرومان، وخير دليل لذلك النقش

المعيني(RES: 2570) باللغتين المعينية والأغريقية، ونقش لتاجر معيني يتقرب للإله (ود) إله المعينيين الذي عثر عليه في جزيرة ديلوس اليونانية[10]، ونقش آخر في ديلوس تذكاري لتاجر حضرمي كأهداء للإله (سين) نحت على بلاط من المرمر (RES: 3952).

لقدت مثلت الحركة التجارية لممالك جنوب الجزيرة العربية شمالا وجنوبا أهمية كبرى كمحور تمركزت حوله حضاراتهم القديمة، فقامت على طرقهم الدولية والمحلية عواصم دولهم العربية على مدى مختلف فترات العصور القديمة، استمدت من التجارة مصدر قوتها وازدهارها جراء الخدمات التي صارت تقدمها للقوافل التجارية البرية والبحرية، ماجعلها جذب لمن حولها من السكان، حتى وصف بليني أن نصف العرب كانوا تجارا ووصفهم بأنهم كانوا أغنى أمم الأرض[11]، في الجانب الآخر حظيت التجارة الهندية باهتمام كبير من الهنود أنفسهم فكانت مصدرا لكثير من السلع التجارية الدولية في العالم القديم، إلى جانب كونها معبرا لعديد من السلع القادمة من الشرق الأقصى ووسط آسيا، لاسيما أوقات الحروب الفارسية الرومانية التي عادة ما تقضي إلى قطع طريق الحرير الآسيوي، فكان من الطبيعي أن تعطي ممالك جنوب الجزيرة العربية اهتماما كبيرا بالهند وتجارتها، وتبذل الغالي والنفيس لأجل منع وصول أي منافس تجاري اليها، ماجعل البعض منهم يستوطن الهند منذ أزمنة بعيدة[12].

ذكرت الهند في كثير من نقوش ممالك اليمن القديم، فهذا نقش عثر عليه في قبر بمنطقة حقل قتاب لامراة تتحدث عن نفسها فتقول: (أنا شمعة بنت ذى مراثد كنت إذا وحمت أتي لي بثمار الخريف غضة في غير موسمها من أرض الهند)[13]، كما ذكرت الهند أيضا في نقش العقلة الحضرمي (Ja: 931) للوفد الهندي الذي جاء للعقلة لحضور مراسيم تتويج الملك الحضرمي (إل عزيلط)، ولعل ذلك شكل من أشكال العلاقات بين مملكة حضرموت والهند[14].

ومن الشواهد الأثرية التي تؤكد علاقة عرب جنوب شبه الجزيرة بالهند ماعثر عليه من حفريات في منطقة ظفار من بقايا بشرية تحمل أثر وتقسيمات الإنسان الهندي، عبارة عن آثار لجماعات قدمت من الهند واستوطنت السواحل الشرقية من جنوب الجزيرة العربية، كما عثرت البعثة الأمريكية لدراسة الإنسان في موقع ميناء سمهرم (خور روري حاليا)[15] على تمثال برونزي لفتاة هندية تعزف على الناي، يعود إلى القرن الثاني للميلاد[16]، كما أن جزيرة سقطرى والتي تتمتع بموقعها الإستراتيجي في المحيط الهندي، كانت حلقة وصل بين عرب جنوب الجزيرة العربية والهند، فهي تعد بمثابة محطة استراحة تتوقف عندها السفن المتجهة من وإلى الهند، حتى قيل إن الأسم سقطرى نسبة لأسم السنسكريتي الهندي القديم(دفيبا سخدرا)، بينما كتاب الطواف قد أطلق عليها اسم (ديزكوريدا Discorida)[17].

ثانياً: البيئة الجغرافية لجنوب شبه الجزيرة العربية وأثرها في العلاقات الدولية:

تضافرت لجنوب الجزيرة العربية مجموعة من الظروف الطبيعية التي أدت إلى بروزها على الساحة العالمية في التاريخ القديم منها:

الموقع الجغرافي

كان لموقع جنوب شبه الجزيرة العربية الملائم في الطرف الغربي من قارة اسيا، والمحاط بالبحر من ثلاثة جهات بالغ الأهمية من ناحية النقل والتجارة[18]، حيث يحدها شمالاً الحجاز ونجد، وجنوبا خليج عدن، وشرقا خليج عمان، وغربا البحر الأحمر[19] حيث أسهم الموقع الجغرافي بصورة كبيرة في العلاقة بين جنوب الجزيرة العربية والهند، إذ كان بمثابة جسر يربط دول المحيط الهندي بالعرب من جهة، وبين دول حوض البحر الأبيض المتوسط من جهة أخرى[20]، وبفضل الموقع تمكن سكان جنوب

الجزيرة العربية من السيطرة على محاور طرق التجارة العالمية، كما أصبحوا من أهم وسطاء التجارة بين الهند وأفريقيا والبحر المتوسط، فنقلوا منتجات الشرق إلى الغرب مثل العاج والذهب والفضة والخشب، ونقلوا إلى الغرب منتجات الشرق من توابل وبهارات وقصدير وغيرها، إضافة إلى منتجاتهم النفيسة، لاسيما البخور وتوابعه[21].

التضاريس:

تختلف طبيعة تضاريس جنوب الجزيرة العربية عن باقي أنحائها، حيث تتسم طبيعة المنطقة الجنوبية بصفة عامة بأنها عبارة عن سلاسل من الجبال المرتفعة، إذ تدخل في ضمن المناطق التي تتعرض لهبوب الرياح الموسمية، فأمطارها غزيرة تفيض بها الوديان والجبال، مما أضفى على أرضها خصوبة عالية، أدت إلى جعل أرضها مصدراً لتجارة البخور أبرز السلع التجارية المطلوبة في الهند خلال تلك الفترة[22]، حيث تمتد سلسلة جبال السراة على طول الساحل العربي المطل على البحر الأحمر[23] من أقصى الجنوب حتى أطراف الشام في الشمال، كما تعد جبال ظفار في جنوب الجزيرة العربية المطلة على البحر العربي من أهم المناطق التجارية المنتجة للبخور لاسيما اللبان والمر[24]، كما أن الهضاب في جنوب الجزيرة العربية تعد مسهماً في إنتاج البخور بأنواعه، ومن أبرز الهضاب هضبتا اليمن التي تنتشر بأرضها أودية ذات تربة خصبة تكونت بفعل البراكين[25] وحضرموت التي تتصل بهضبة اليمن من جهة الشرق الذي يبلغ ارتفاعها حوالي كيلو متر، تتخللها قمم جبلية يبلغ ارتفاعها حوالي اثنان كيلومترين[26]، ويخترقها وادي حضرموت العظيم الذي يوازي ساحل البحر العربي[27] وتتسم بأنها الأرض المنتجة للبخور[28].

كما تغلب المناطق الصحراوية على البيئة الجغرافية لجنوب الجزيرة العربية حيث نجد جزءا كبيرا منها تغطيه الكثبان الرملية[29] وتعد من التضاريس المهمة التي أثرت تأثيراً في التجارة مع الهند، لاسيما تجارة البخور، ومنها صحراء الدهناء التي تتميز بأنها مساحات واسعة من الأرض تكونت بفعل الرياح، وتتكون من كثبان رملية عالية وسلاسل جبلية[30] ذات اللون الاحمر وتمتد من صحراء النفود في الشمال إلى حضرموت ومهرة في الجنوب، ومن اليمن في الغرب إلى عمان في الشرق، ويطلق على الجزء الغربي منها باسم أرض الأحقاف[31] وتتمثل أهمية الصحارى في الأثر الذي أثرته في حماية التجارة من الطامعين، فمن حيث أراد الطامع أن يقتحم حدودها وجدها عسرة المسالك[32]. كما تحتوي بيئة جنوب الجزيرة العربية على عدد كبير من الأودية التي تخترق الهضاب المنتشرة على امتداد جنوب الجزيرة العربية، كان معظمها مواطن للاستيطان والزراعة مثل وادي حضرموت الذي يصب بالقرب من سيحوت[33]، ومن الأودية الأخرى وادي الجوف، ووادي مأرب، ووادي حريب ووادي بيحان، وكلها تتجه شرقا[34] وتكمن أهميتها في ظهور مواطن الحضارة في جنوب الجزيرة العربية، ففي بواطنها وعلى جانبيها قامت المدن الحضارية التي أصبحت من أهم المحطات التجارية جنوب شبه الجزيرة العربية[35].

المسطحات المائية:

تحيط بجنوب الجزيرة العربية مسطحات مائية أثرت تأثيراً في رواج التجارة خلال القرن العاشر حتى نهاية القرن الأول قبل الميلاد، فمن الغرب يحيط بها البحر الأحمر، ومن الجنوب المحيط الهندي، ومن الشرق الخليج العربي[36] لذا أصبح سكان جنوب الجزيرة العربية من أبرز التجار البحريين بين أمم وشعوب الشرق الأدنى القديم[37]، وكان البحر الأحمر بمثابة حلقة الوصل التي ربطت بين المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط، فقد قامت على سواحله مراكز وموانئ تجارية مهمة، يتم من خلالها تصدير البخور

بأنواعه، لاسيما ماينتج منه في منطقة ظفار شرق حضرموت إلى مختلف دول العالم القديم[38]، وكان للمحيط الهندي أثر حيوي في التجارة لجنوب الجزيرة العربية بحسب موقعه المهم الذي من خلاله يتم اتصال شعوبها بشعوب الهند والصين، فضلا على أن المحيط الهندي يحوي جزرا لها أثر مؤثر في تجارة جنوب الجزيرة العربية، علاوة عن ذلك أثر السهل الساحلي الجنوبي للجزيرة العربية المطل على المحيط الهندي تأثيراً في اتصال تجارتهم مع الهند والصين بفضل الموانئ المهمة التي قامت عليه[39].

كما يعد الخليج العربي من المسطحات المائية التي أسهمت في ازدهار اتصال جنوب الجزيرة العربية خلال الفترة الممتدة من القرن العاشر حتى نهاية القرن الأول قبل الميلاد، إذ قامت على سواحله مراكز تجارية مهمة كان لها أثر مؤثر في التجارة مثل مدينة (جرهاء) التي كانت بمثابة نقطة التقاء طرق القوافل المتجهة من جنوب الجزيرة العربية إلى شرقها، أو إلى الغرب باتجاه البتراء[40]، وقد حقق أهلها ثروات طائلة، فقد ذكر استرابون أن الجرهائيين كانوا من أغنى شعوب العالم بفضل تجارتهم في البخور، لاسيما العطر الذي يسمى (لاريم)[41]

المناخ:

تعد منطقة جنوب شبه الجزيرة العربية من أشد المناطق جفافا وحرارة، رغم أن المياه تحيط بها من ثلاث جهات، وحيث إن المسطحات المائية التي تحيط بها لاسيما من الشرق والغرب أضيق من أن تكفي لكسر حدة هذا الجفاف، وتعد المرتفعات الجنوبية الغربية والجنوبية الشرقية أوفر المناطق حظا من الأمطار، إذ تسقط صيفا على الأجزاء الجنوبية الغربية نتيجة لهبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية القادمة من المحيط الهندي، أما الأجزاء الجنوبية الشرقية فتسقط أمطارها شتاء نتيجة لهبوب الرياح الموسمية الغربية[42]، وقد تجلى ذلك التأثير المناخي واضحا بمنطقة ظفار التي تعد أكثر بقاع جنوب الجزيرة العربية إنتاجا للبخور، فقد تضافرت الظروف الطبيعية في هذه المنطقة لتجعل من بخورها نوعا ممتازا، كان له رواج كبير في أسواق العالم القديم ومنها الهند، ذلك أن الرياح الموسمية الجنوبية الغربية المحملة بالرطوبة من جراء مرورها فوق البحر، عندما تصل إلى خط الساحل تتسبب في تكوين ضباب وطبقات من السحب المتراكمة على منحدرات الجبال فتتوفر بذلك الظروف الثلاثة (الارتفاع – الجفاف النسبي – الجو الملبد بالسحب والضباب)[43] الملائمة لنمو أشجار البخور الجيد.

ثالثاً: أثر الموانئ في اتصال جنوب شبه الجزيرة العربية مع الهند

شهدت الحضارة العربية الجنوبية نهوضا اقتصاديا وثقافيا، ومعها ازدهرت التجارة الدولية على المستويين الداخلي والخارجي، مما عكس على زيادة الإنتاج الزراعي والحرفي وتطور العلاقات الاجتماعية، فقاد عرب الجنوب حركة الملاحة في المحيط الهندي، وارتادوا شواطئه، وكانت موانئهم نقطة انطلاق نحو شبه القارة الهندية، ومن جانبه عرفت الهند التجارة البحرية، إذ مثلت موانئها البحرية القديمة شبكة طريق الحرير البحري، حيث تبدأ الطريق البحرية من ميناء قنا الحضرمي مارة بعدد من الموانئ على الساحل الشرقي من الجزيرة العربية، ومنها تستمر السفن في الإبحار إلى الموانئ الهندية عبر الساحل الغربي وصولا إلى ميناء باريوجازا، إضافة إلى طريق آخر من الهند باتجاه جنوب جزيرة العرب لاسيما جزيرة سقطرى، ويبدو ان هذا الطريق استخدم بعد اكتشاف سر الرياح الموسمية، وكانت الرحلات عبره تتجه إلى الهند وقت هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية في فصل الصيف، أما رحلة العودة من الهند إلى جنوب الجزيرة العربية فتكون مع هبوب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية في فصل الشتاء[44].

موانئ ممالك جنوب شبه الجزيرة العربية البحرية:

ميناء عدن:

تقع عدن على الساحل الجنوبي لبلاد العرب الجنوبية، وتمثل عدن وميناؤها أهم منفذ طبيعي على بحر العرب والمحيط الهندي، فضلاً عن تحكمها بطريق البحر الأحمر[45]، ويتميز الميناء بأنه مأوى حصين تحيط به الجبال والمياه، وكان حارس مدينة عدن ورمز أمانها جبل صيرة، وتحيط الجبال بالميناء من ثلاث جهات، فتوفرت له الحماية الطبيعية من الرياح[46]، كما يعد ميناء عدن أول ميناء في طريق السفن القادمة من البحر الأحمر بعد عبورها مضيق باب المندب. ويمتاز الميناء بمرفأ تتوفر فيه كل مقومات الحياة التجارية، وظل ميناء عدن يؤثر تأثيره التاريخي في التجارة لاسيما تجارة البخور عقوداً طويلة، وتعاقبت عليه الكثير من الحكومات القديمة إبان الصراع السياسي بين ممالك جنوب الجزيرة العربية حتى قيام دولة حمير حيث تدهور الميناء وبدأ يفقد أثره التاريخي في عهدها[47].

أثر ميناء عدن تأثيراً مهماً في الوساطة التجارية بين جنوب الجزيرة العربية والهند، وكانت عدن تعد الملتقى المزدهر للتجار العرب والهنود، وذكر مؤلف كتاب الطواف أن ميناء عدن كان مزدهرا وكان يسهم إسهام الوسيط التجاري مصر والهند وكان يستقبل السفن من الهند الذاهبة إلى مصر، كما لم تكن السفن المصرية تجرؤ على الإبحار إلى أماكن أبعد من ميناء عدن للحصول على احتياجاتهم من السلع الهندية، وهذا دليل على إسهام الوساطة التجارية التي انتفعوا كثيرا من ورائها[48] وحققت لهم أرباحا طائلة، إلا إن هذا الاحتكار بدأ ينكسر مع نهاية القرن الثاني الميلادي بعد أن استطاع اليونان ان يسيروا رحلة إلى الهند دون عبورها بموانئ عرب الجنوب عام 116 قبل الميلاد[49].

مينا قنا:

يعد الميناء الرئيس لمملكة حضرموت القديمة، والميناء الرئيس لتجارة اللبان، وقد ذكرته التوراة باسم قنا[50]، ويبعد بحوالي 3 كلم جنوب غرب بئر علي[51]، وقد حرص الحضارمة على ربط هذا الميناء بالداخل بطرق جيدة للقوافل المحملة بالبخور مابين شبوة العاصمة، والمدن الحضرمية التي تقع إلى الشرق منه، وخارجية مع أسواق الشاطئ الأفريقي وفارس والهند، وكانت تصله الكثير من السلع، إلى جانب البخور مثل القمح والخمور والنحاس والقصدير، حتى أصبح الميناء ملتقى للسلع المختلفة القادمة عن طريق البحرين العربي والأحمر، مما زاد من شهرته عالمياً، وازدادت وظيفته التجارية ونشاطه التجاري الدؤوب. ويعود ذلك إلى مكانته الاقتصادية من جهة، وإلى قوة تحصيناته الطبيعية وحساسية موقعه الإستراتيجي، إلى جانب قربه من مناطق حيوية زراعية ومنتجة، وأكثرها غني بالمنتجات المرغوبة لدى العالم القديم[52]. كما كانت تصل الميناء قوافل الشمال محملة بالبضائع ثم تعود شمالاً وهي تحمل البخور والطيوب وتوابل الهند وسلع شرق أفريقيا التي تصل الميناء على متن السفن[53].

ميناء موزع:

ويعد من موانئ اليمن القديم المهمة على الساحل الجنوبي للبحر الأحمر، بل يعد الميناء الرئيس لمملكة سبأ، وعند قيام الدولة الحميرية عام 115 قبل الميلاد[54] وقوي نفوذ حمير وأخذت تسيطر على أملاك السبئيين، أصبح الميناء الرئيس للمملكة الحميرية، واستمر في تصدير البخور إلى جانب البن اليمني القديم، وترد الميناء السفن من مصر ومن شرق أفريقيا ومن الهند. وكان أهله يتاجرون مع الموانئ المجاورة وصولاً إلى الموانئ الهندية والأفريقية، وكان التجار الأجانب يدفعون العطايا والهدايا إلى حكام الميناء لغرض السماح لهم بالتجارة في أسواق موزع، كون المدينة تعد سوقاً تجارياً تحوي العديد من السلع الجيدة مثل القمح والخمر وكذلك الأقمشة والأواني، كما

يتم تصدير المر الجيد خلاله[55].

ميناء المخا:

ويقع على البحر الأحمر، ذكرها صاحب كتاب الطواف حول البحر الأريتيري أنه وجدها مزدحمة بالمراكب والبحارة والتجار، وأن الناس مهتمون ومنشغلون بتجارتهم، وأهلها يحكمون بعض السواحل الأفريقية الجنوبية[56]، وكان ميناء رئيسياً للمملكة أوسان إبان سيطرتها على أغلب المناطق الساحلية، ثم أصبح ميناء يتبع لمملكة سبأ لاسيما في عهد الملك كرب أل وتر أثر حملته على المعافر[57]، كما ذكرت خلال القرن الرابع الميلادي في عهد الملك كرب إيل وتريهنعم ملك سبأ وذي ريدان وحضرموت ويمنت، وذلك حمدا لعودة صاحب النقش(شرح عثت أشوع الحبابي) من البحر بعدما أرسله الملك إلى الحبشة[58] أما في القرن السادس الميلادي فتذكر المخا في نقوش الملك يوسف أسار يثأر باعتبار أنها في ضمن المناطق المتمردة والمتحالفة مع الأحباش والتي حاربها وأرسل لها جيشا قويا لتأديبها(النقش: Ry– 508).

ميناء سمهرم (خور روري):

تم بانشاؤه خلال القرن الثالث ق. م واتخاذه محطة تجارية لتصدير ما ينتجه إقليم سأكلن (ظفار) من اللبان مع زيادة طلب هذه المادة من حضارات البحر المتوسط المختلفة، وكذا المحيط الهندي آنذاك [59] ويقع الميناء على ساحل بحر العرب في الطرف الجنوبي الشرقي منه، إلى الشرق من ميناء الشحر، وإليها ينسب القسط وهو العود الذي يتبخر به، وكانت قد اشتهرت به على الرغم من أنها لم تنتجه وإنما كان يجلب إليها من الهند، كما أطلق الإغريق على هذا الميناء اسم (موشا) و(موسكا)، حيث بني هذا الميناء بأمر الملك آل عزيلط ملك حضرموت. ويمتاز هذا الميناء بمرفأ طبيعي لرسو السفن العائدة من المحيط الهندي في طريقها إلى باب المندب والبحر الأحمر، وهذا الموقع الجغرافي يمثل أقرب الموانئ العربية إلى سواحل الهند الشرقية؛ فهو أقرب من عدن ومن الشحر مما أضفى عليه أهمية بحرية وتجارية. وقد ساعدت الرياح الموسمية على نشاط هذا الميناء لاسيما مع الهند وشرق إفريقيا ومصر، حددت هذه الرياح موعد الرحلة شرقاً إلى الهند في منتصف شهر تشرين الثاني؛ إذ تصل السفن إليها من نيسان وتبدا العودة من أيلول وكانون الثاني وتصل في شباط وآذار؛ أما الرحلة إلى شرق إفريقيا فإن موعدها كان في الغالب في شهر كانون الثاني؛ إذ تنطلق نحو السواحل الإفريقية وقد تستغرق الرحلة شهرا حتى تصل إلى موانئ شرق إفريقيا[60].

جزيرة سقطرى:

تحتل جزيرة سقطرى أهمية دولية نظرا لموقعها الجغرافي المتميز على امتداد خليج عدن والبحر العربي والمحيط الهندي، وقربها من أهم الممرات العالمية التي تربط العالم شرقه مع غربه وتشرف على المدخل الجنوبي لباب المندب، التي تمثل منطقة الحماية الثانية له، نظرا لموقعها المتقدم في الطرف الجنوبي لخليج عدن وإشرافها على طرق نقل التجارة من الشرق والغرب إلى المناطق الحضارية القديمة المختلفة، هذ الموقع جعلها محط أطماع القوى الكبرى على مسار المراحل التاريخية المتعاقبة، فأوجدت لنفسها علاقات وروابط مع تلك القوى منذ أزمنة موغلة كالفراعنة في القرن الثالث عشر ق. م أيام الملكة حتشبسوت وبعثاتها البحرية إلى بلاد بونت (جنوب الجزيرة العربية والصومال) وفي عهد الأغريق التي ذكرتها مؤلفاتهم الكلاسيكية منذ القرن الثالث ق.م، وكذلك الرومان والفرس، ثم الهنود الذين عاشوا في سقطرى منذ 1000ق. م، بحسب بعض المؤرخين، إذ تذكر أنهم جاءوا جالبين معهم الأرز والقمح والثياب الهندية وبعض الجواري، ومارسوا تجارتهم بهذه السلع، كما استوردوا كميات كبيرة من

دروع السلاحف التي اشتهرت بإنتاجها سقطرى آنذاك[61].

وتمثل جزيرة سقطرى إحدى المراكز التجارية البحرية المهمة منذ عهود قديمة، وجاء ذكرها في المصادر الكلاسيكية مركزاً تجارياً مهماً يتبع ملك حضرموت، أطلق عليها (جزيرة السعادة)، أما صاحب كتاب الطواف فقد أطلق عليها اسم (ديسكوريدا)، وهي من أكبر الجزر في البحر العربي إذ تقع على مسافة 650كم من الساحل العربي و800كم من جنوب شرق عدن، ويبلغ طولها 115كم وعرضها35 كم، وعلى الرغم من قربها من الساحل الإفريقي إلا أنه ليس لها أي علاقة أنتروبولوجية بإفريقيا[62].

وتبدو جزيرة سقطرى مأهولة من مدة تاريخية موغلة في القدم عثر فيها على نقوش فنية صخرية لحيوانات وغيرها[63].وكان أول من سكنها عرب الجنوب من ساحل الشحر، ثم لحقهم بعض المهاجرين الهنود واليونان والفرس، وأظهرت نتائج البعثة الروسية، تشابه بين لغة سقطرى ولغة العربية الجنوبية المهرية وتداخلها مع الهندية[64]، وأطلق على هذه الجزيرة في المصادر اليونانية (دومسكريدس) ويعتقد أنه تحريف للاسم العربي الجنوبي القديم سكرد، وذكرها الإغريق في عهد هيردوت في القرن الخامس ق.م، وتعرضت الجزيرة لغزو الإسكندر[65]. وكانت سقطرى من ضمن تلك الموانئ والمراكز التجارية إذ تؤدي أداءً مهماً في تجارة الترانزيت بين المحيط الهندي وجزيرة العرب و إفريقيا[66]. كما يمر فيها تجار هنود من داميريكا (الملابار على ساحل الهند الجنوبي الغربي) وباريغازا، يحملون إليها الأرز والقمح والقماش الهندي وبعض الإماء ويبادلون هذه السلع بكميات من الذبل واللبان والمر السقطري[67].

ميناء أوكليس (عقيل):

ويقع في أقصى جنوب البحر الأحمر، بالقرب من مضيق باب المندب، وبالقرب من جزيرة بريم، ويعد من أقدم الموانئ على البحر الأحمر، وكان ميناء رئيسياً للدولة الأوسانية التي ازدهرت خلال القرن الخامس قبل الميلاد، وقد تعاقبت الممالك الجنوبية للتحكم فيه، إذ سيطرت عليه قتبان فترة من الزمن، ثم سيطرت عليه سبأ أبان ضعف مملكة قتبان، ثم أصبح ميناء يتبع مملكة حمير، ويعد ميناء أوكليس آخر محطة تقف فيها السفن الهندية التي تفرغ حمولتها ثم تنقل براً إلى موزا حيث تباع هناك لسفن البطالمة، ومنها للسفن الرومانية[68]، وعلى الرغم إنه فقد اهميته بعد ازدهار ميناء موزع، إلا أنه ظل ميناء للتعامل التجاري مع شرق إفريقيا[69].

موانئ الهند البحرية:

ميناء موزوريس:

ورد ذكر موزوريس في الكتب الكلاسيكية في القرن الأول الميلادي بوصفه أحد الموانئ الهندية التي تتعامل مع ميناء أوكليس وميناء موزا في الجنوب الغربي لشبه جزيرة العرب[70]، وقد عثر في هذا الموقع على كميات من الفخاريات لجنوب شبه الجزيرة العربية والفخاريات الرومانية وبالأخص الأنفورا الرومانية المشهورة، ورجح الآثاريون تصنيعها في نابولي الإيطالية، وجرة رافدية الأصل، وكميات من الخرز والآجر تشابه في الأغلب ما عثر عليه في موقع أريكاميدو على الساحل الشرقي للهند، وعرفت باتانام لشهرتها بتصدير الفلفل بسوق وميناء الفلفل[71].

ويقع ميناء موزوريس(باتانام) في ولاية كيرالا الواقعة على ساحل مالابار في جنوب الهند وهي منطقة غنية بالمكتشفات الأثرية التي تعود على وجه الخصوص للعصر الحديدي 300 ق.م إلى 500 ميلادي[72]، وتقع آثار الميناء إلى الجنوب من مصب نهر باربار، وقد ورد ذكر ميناء موزريس في الكتب الكلاسيكية قي القرن الأول الميلادي بوصفه أحد الموانئ الهندية التي تتعامل مع موانئ جنوب الجزيرة العربية لاسيما

ميناء أوكليس وميناء موزا في الجنوب الغربي لشبه الجزيرة العربية[73] وقد أسفرت التنقيبات الأثرية الأخيرة عن اكتشاف كمية من الفخار المستورد من بلاد العرب ومن روما كما عثر على فخار يرجح أنه ينتسب لمملكة حضرموت يعود تاريخه من القرن الأول ق. م إلى القرن الرابع الميلادي، وكان ميناء سمهرم نقطة عبور تلك السلع إلى موانئ الهند، وتشير تلك الآثار، إلى أن ميناء موزوريس شهد اتصالات واسعة منذ العصور التاريخية المبكرة مع موانئ جنوب الجزيرة العربية وغيرها[74].

ميناء كوركاي:

من أهم الموانئ على ساحل تاميل نادو، وكانت كوركاي مركزا مشهورا بصيد اللؤلؤ، إلا أن الترسيبات النهرية قد أدت إلى صعوبة القيام بدوره كميناء نظرا لصعوبة رسو السفن فيه[75] فالموانئ البحرية القديمة على الساحل الشرقي للهند مثلت شبكة طريق الحرير البحري، إذ تبوأت الهند أهم المراكز للتجارة البحرية في منطقة جنوب آسيا بأكملها منذ بداية التجارة البحرية بين حضارة هاربان وبلاد ما بين النهرين في الألفية الثالثة ق. م، فبنت هارابان عدداً من الموانئ البحرية بما في ذلك أول حوض للسفن، فقد كان للساحل الشرقي للهند الذي يمر عبر ولايات تاميل نادو وبونديشيري وأندربرديش وأوديشا والبنغال الغربية العديد من الموانئ البحرية الطبيعية ذات الشهرة الدولية منذ العصور المبكرة، فقد كان يمتد الساحل الشرقي من دلتا الجانج في الشمال إلى كانيا كوماري " تاميل نادو" في الجنوب، وهو ساحل مميز بالحانات البحرية والشواطئ والبحيرات وهو سهل متدرج بسبب الرواسب التي تشكلها مصبات الأنهار، إذ تشكلت تلك الموانئ على مصبات الأنهار والمنافذ البحرية، وتشمل دلتا نهر الجانج وشبكتها النهرية الكثيفة التي تمتلك فتحات على البحر على طول السهل الخصيب المتجه نحو خليج البنغال "سهل اوديشا" الساحلي وساحل كورومانديل في تاميل نادوا مع دلتا كافيري، إذ تعد دلتا الأنهار هذه مواتية للملاحة[76]

ميناء برياجازا:

من أهم الموانئ على السواحل الهندية التي اتصلت بمنطقة جنوب شبه الجزيرة العربية والخليج العربي، وعرف في الأدب الهندي القديم باسم بهاروكاشها، ويعدُ من أعظم الموانئ الهندية منذ القرن الثالث ق. م، ويرتبط بمدن داخلية عبر طرق آمنة، واجتمعت في هذا الميناء سلع تجارية وبضائع متنوعة منها لبان وبخور جنوب الجزيرة العربية، والذهب والفضة والأحجار الكريمة، وقد وصف بأنها جميلة البناء، ولأهلها همم عالية وأحوال وافرة وأموال صامتة وتجارات معروفة، وهي فرضة من جاء من الصين ولمن جاء من السند[77].

كما ذكر ميناء برياجازا صاحب الطواف كأحد الموانئ الهندية المزدهرة والتي لها تواصل بميناء موزا وعدن وله أنشطة تجارية قديمة مع جزيرة سقطرى ومع مينائي اللبان والبخور قنأ موشا[78]. وكانت أهم السلع التي يصدرها هذا الميناء هي القسط (كوستوس) الذي يزرع في كشمير، ويستورد العاج والمر والنبيذ والنحاس والقصدير والرصاص والذهب والعطور[79].

ميناء سوبورا:

من الموانئ المهمة التي ازدهرت في فترة مملكة موريان، وموقعه الحالي بالقرب من بومباي، في مقاطعة ثانا، ويعتقد أن بداية الاستيطان فيها كان بداية الألف الأول ق. م، وأهمية هذا الميناء أن جل تجارته كانت مع عرب جنوب الجزيرة والخليج العربي، وكان ميناء مهم وله شبكة تجارية واسعة، وتم تحديد مكانه في البر الرئيس مقابل جزيرة أجاشي من الشمال وباسين من الجنوب، ويعود تاريخه إلى قبل القرن الثالث ق. م، وكان مركزا للبوذية في عهد الملك أشوكا[80].

ميناء أريكاميدو:

من أشهر المواقع الأثرية التجارية على الساحل

الشرقي للهند، كان على صلة بالمناطق الداخلية عبر شبكة طرق يتم من خلالها نقل المنتجات والمواد الخام إلى الميناء على الساحل الشرقي للهند[81]، وهو من أهم المواقع الأثرية بحسب المكتشفات الأثرية وأثره التاريخي في العلاقات التجارية الرومانية مع جنوب شرق آسيا، وقد كشفت التنقيبات الأثرية وجود أسوار كبيرة لمدينة عظيمة عثر فيها على آثار ميناء أريكاميدو وهو الميناء الذي تنتهي عنده شبكة الطرق الملاحية التي تربط الشرق بالغرب، وتبدو فترة ازدهار هذا الميناء في القرن الأول الميلادي، إذ وصف بأنه المحطة الرئيسية مع بلاد الرافدين ومصر، وله طرق ومسالك للمناطق الداخلية في هضبة الدكن وشمالي غرب الهند، إذ بسط عليه ملوك موريان نظرا لأهميته[82]

ميناء باربايكون:

كان هذا الميناء على صلة قوية بالداخل عبر عدد من الطرق الداخلية تجلب إليه منتجات الصين وكل منتجات المنطقة الشمالية الغربية من الهند، وقد خضع هذا الميناء مدة للنفوذ السياسي لمملكة كوشان، والظاهر أن ميناء باربايكون كان على صلة بموانئ جنوب وجنوب غرب شبه الجزيرة العربية، إذ كانت من أهم وارداته اللبان والمر وعلى صلة، أيضا بموانئ مصر ما جعله من الموانئ العالمية بين القرنين الثاني ق.م والثاني الميلادي، عبرت خلاله كثير من المنتجات والسلع والمواد الخام الصناعية والزراعية إلى حوض البحر المتوسط والعالم الروماني[83].

رابعاً: التأثيرات الهندية في جنوب الجزيرة العربية:

تعد العلاقات التجارية العامل الرئيسي في التقارب بين الأمم والشعوب على كافة المستويات، وكان لهذا العامل منذ فجر التاريخ دور أساسي في اتصال المجاميع البشرية المتفرقة ارتباط بعضها، فقد وجدت إشارات كثيرة في النصوص القديمة لجنوب الجزيرة العربية لاسم الهند، الذي اشتهرت قديما بتوافر إنتاجها من النبات والحيوان والمعادن، كما امتازت بجودة الصناعات القائمة على تلك المواد الخام التي جادت لهم بها طبيعة بلادهم، فزاد الطلب عليها من جانب سكان ممالك جنوب الجزيرة العربية بفضل الموقع المجاور من القارة الهندية ، فعملوا على استيراد تلك المنتجات والعمل على نقلها إلى شواطئ البحر الأبيض المتوسط[84] حتى أن عرب جنوب الجزيرة قد عملوا على تأسيس مستوطنات تجارية لهم في الهند[85].

كما أن الكثير من القطع الفنية التي تحمل تأثيرات هندية تعد دليلا على وجود علاقات تجارية قديمة بين عرب جنوب الجزيرة والهند، وكان العاج من المواد التي استوردها عرب الجنوب من الهند واستخدموها في الكثير من القطع الفنية، وجدت في بعض المواقع المختلفة، منها مايزيد عن مائة قطعة وجدت بين مكتشفات القصر الملكي في شبوة عاصمة مملكة حضرموت[87].

كما وجد تمثال برونزي في سمهرم الميناء الحضرمي لسيدة يعود للقرن الثاني قبل الميلاد، يحمل تأثيرات هندية، وقد ظهرت السيدة مرتدية ثوبا قصيرا وقلادة من ثلاثة صفوف، تتمايل بجسمها كراقصة محترفة، تقف في وضع طقسي تميل فيه بجسدها وتبسط ذراعها اليمنى برفق على امتدادها، ممسكة بغطاء ما[88]. كذلك توجد لوحة مستطيلة ذات نقش جداري، تنتسب إلى النقش القتباني في مراحله الأخيرة، فتوضح شاهد قبر قتباني، ونقلت اللوحة إلى متحف (مومباي) بالهند، وظهر في نصفها الأعلى تمثال على شكل الرأس والجذع العلوي لفتاة بوجه ممتلئ وتتسدل ضفيرتها على جانبي رأسها، واليد اليمنى مرفوعة مع ثني ذراعها عند المرفق، وعلى صدرها ممسكة بطائر، والفتاة مرتدية ثوبا مزركشا بزخارف في صفين طويلين، وفي كل يد تحلت بسوار، ونقش نحتها بالخط المسند، والواقع أن اللوحة أقرب في تشكيلها العام لتصوير فتاة هندية منها إلى فتاة عربية

ولو صح أنها شاهد قبر قتباني قديم فعلا، فمن المحتمل أن الفنان اليمني القديم قلد فيها نموذجا لفتاة هندية يظهر ذلك من خلال حركة السيدة التي تبدو راقصة [89].

كما عثر على بعض التماثيل والألواح المتأثرة في الفن الهندي القديم، كما أن التأثير الهندي في الفنون التشكيلية عند عرب جنوب الجزيرة العربية نجدها أيضا نشأت عن طريق الصلات التجارية بين البلدين، ووجود الأسواق، لذا كانت التجارة من العوامل الرئيسية في نشر الحضارة وتبادل مظاهر الثقافة وتبين ذلك من خلال كتب الأدب العربي والتاريخ والجغرافيا والملاحة والفلك والنجوم والطب وكذلك الرياضيات وغيرها[90]، ومن الأثار التي ارتبطت بالتجارة مع الهند العملة النقدية الذهبية، وأكثرها مثقوب شبيهة بالعملات الذهبية الرومانية المكتشفة في الهند[91].

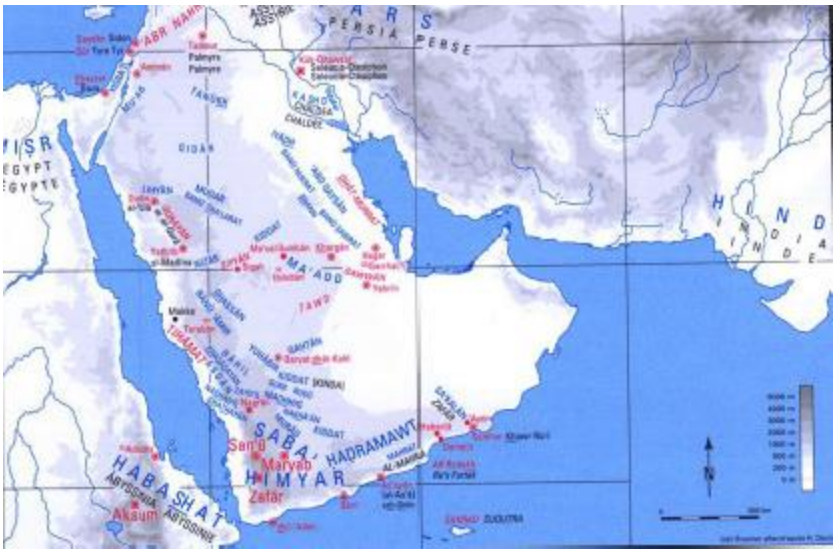
أيضاً دخلت الكثير من التأثيرات الفكرية واللغوية إلى جانب اللهجات في بعض مناطق جنوب شبه الجزيرة العربية كحضرموت وعدن، وذلك لارتباطهما في العصور القديمة والوسيطة والحديثة في نشاط تجاري بحري كبير مع موانئ الهند المختلفة، فكان التعامل اليومي المستمر بين ربابنة السفن وبحارتها ورجال الموانئ الهندية وتجارها ومواطنيها كبير الأثر في نقل الكثير من العادات والمفردات الهندية في لهجات حضرموت وعدن العامية، ولازال الكثير منها يتردد في اللهجات المحلية إلى يومنا ولامجال للحديث عن ذلك بالتفصيل[92].

الخاتمة:

يسلط البحث الضوء على جانب مهم من جوانب التاريخ الحضاري للممالك العربية الجنوبية والذي يتمثل في العلاقات والصلات الحضارية وعلى وجه الخصوص التجارية التي كانت تربط الممالك العربية الجنوبية ببلدان عربية وأسيوية ومتوسطية، كالهند والصين وبلدان أفريقية، وكذا بلاد الرافدين والشام ومصر وغيرها.. ولكننا بصدد العلاقات مع الهند والتي لم تقتصر على الجانب التجاري فحسب بل تجاوزت ذلك فنتج عنها اتصال وتفاعل حضاري وثقافي فاعل ونشيط.

وهكذا نجد الممالك العربية الجنوبية لم تكن معزولة تماماً عن محيطها عربياً كان أو غير عربي – منذ القدم – بل كانت في إطار مايمكن أن نطلق عليه الدائرة الحضارية الكبرى التي امتزجت شعوبها، وتعمقت علاقاتها وتعددت سبل التأثير والتأثر فيما بينها، وظلت تلك العلاقات العربية الجنوبية – الهندية مستمرة عبر مختلف مراحل التاريخ من أقدم العصور حتى أحدثها، لذلك نأمل أن تعمق وتجدد تلك العلاقات الحضارية القديمة مع الهند باعتبارها العمق الإستراتيجي للعلاقات الاقتصادية لممالك جنوب شبه الجزيرة العربية في المحيط الهندي عبر التاريخ.

الملاحق:



1- مواقع ممالك جنوب شبه الجزيرة العربية، الخارطة

2- خطوط التجارة القديمة بين الهند والجزيرة العربية وإفريقيا.

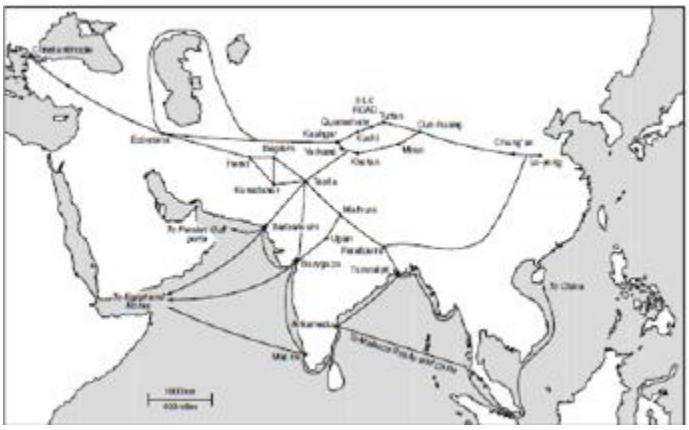
characterization and commercial routes of torpedo jars

Lischi et al. Herit Sci. Indian Ocean trade connections: .Heritage Scaince. 2020.p.12.

3- موانئ الهند القديمة

4- 27 Dayalan: Ancient Seaports on the Eastern Coast of India .

5- أهم موانئ جنوب شبه جزيرة العرب قديماً



6- الطرق البرية والبحرية للتجارة الهندية القديمة.

الاختصارات:

مدونة النقوش السامية :RES

مجموعة نقوش ريمكنز RY

مجموعة إلبرت جام JA

الهوامش:

(1) النووي، محمد إسماعيل، تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية، دار الفتح للطباعة والنشر، بيروت، ص19/17

(2) Elisabeth, C. and Casper, D, West world contact with Historical lndia, PSAS,Vol. 9, London 1979,p.12

(3) النعيم، نورة عبدالله، الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية في الفترة الممتدة من القرن الثالث قبل الميلاد حتى القرن الثالث الميلادي، الرياض 1992م، ص263/262

(4) السامر، فيصل، الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية، 1986م، ص10

(5) بن هاوي، محمد عبدالله باوزير، اتصالات وعلاقات تجارية وحضارية آسيوية ومتوسطية، دراسة تاريخية على ضوء المعطيات الأثرية والنقشية والمصادر الوصفية، مجلة دراسات في آثار الوطن العربي، العدد الثاني عشر، 2014م ص725

(6) بن فايز، سعيد، العلاقات الحضارية بين الجزيرة العربية ومصر في ضوء النقوش العربية القديمة، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض 2003م، ص23/20

(7) السيد، رشدي، العرب في مصر قبل الاسلام، (د.ت) ص90/89

(8) بافقيه، محمد عبدالقادر، وآخرون، مختارات من النقوش اليمنية القديمة، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، إدارة الثقافة، تونس 1985م ، ص292/291

(9) بن فايز، العلاقات الحضارية بين الجزيرة العربية ومصر ص40

(10) ويكمنز، جاك، حضارة اليمن قبل الإسلام، ترجمة علي محمد زيد، مجلة دراسات يمنية، العدد الثامن والعشرون، مركز البحوث والدراسات، صنعاء 1987م، ص114

(11) أبو الغيث، عبدالله، النشاط التجاري اليمني القديم وصلاته بالهند، مجلة جامعة صنعاء للعلوم الاجتماعية والإنسانية، العدد السادس، ص19

(12) عبدالمعطي، أحمد محمد، زخارف الفخار في شبه الجزيرة العربية قبل الإسلام، رسالة دكتوراه جامعة الزقازيق 2005م، ص206

(13) الهمداني، الحسن بن أحمد. الإكليل، ج8، تحقيق نبيه أمين فارس، دار العودة، بيروت (د.ت) ودار الكلمة صنعاء 1969م،ص95

(14) بن هاوي، اتصالات وعلاقات تجارية وحضارية آسيوية ومتوسطية، ص109/107

(15) سمهرم: اسم المينا الذي بناه الحضارمة القدماء وهو الاسم الذي ورد في نقوشهم المسندية وهو المعروف حاليا باسم خور روري: انظر بافقيه وآخرون، مختارات من النقوش، ص325/324

(16) Albright, F.P: the Himyarites Temple at Khor – Rory orientalia, xxll. 1953. P787

(17) Schoff, Wilfeld: the Periplus of the Erythraean Sea. New York. 1912, ch. 30, p33

(18) برو، توفيق، تاريخ العرب القديم، دار الفكر، الطبعة الثانية، دمشق 1996م، ص20/19

(19) الويسي، حسين بن علي، اليمن الكبرى، كتاب جغرافي جيولوجي تاريخي، الجزء الأول، الطبعة الثانية، صنعاء 1991م، ص20

(20) Orcharb, J., Finding the Ancient Sites in Southem Yemenm, JNES, Vol. 41. N.l, January, 1982, p4

(21) شرف الدين، أحمد حسين، مسالك القوافل التجارية في شمال الجزيرة العربية وجنوبها، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، الرياض 1984م، ص 251

(22) السيد، عبدالله محمد السعيد، النشاط التجاري لشعوب شبه الجزيرة العربية من الفترة الممتدة من بداية الألف الأول قبل الميلاد حتى منتصف القرن السادس الميلادي، بنها 2008م، ص20

(23) الزبيدي، محمد مرتضى، تاج العروس من جواهر القاموس، الجزء السادس، مطبعة مصر1306هـ ، ص215

(24) النعيم، نورة عبدالله ، الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية في الفترة الممتدة من القرن الثالث قبل الميلاد حتى القرن الثالث الميلادي، الرياض 1992م، ص26

(25) Barton, G., Semitic and Hamitic Origins, London, 1934, p56

(26) Dyck, E., History of Arabs and their Literatur before and after the rise of lslam, Cairo, 1894, p2

(27) النعيم، الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص26/25

(28) Crichton, A., History of Arabia, Ancient and Modem, Vol. l, New York, 1834, p47

(29) علي، جواد، المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام، الجزء الثاني، 1993م، ص145

(30) أمين، أحمد، فجر الاسلام، الطبعة العاشرة، دار الكتاب العربي، بيروت 1969م، 10

(31) Hitti, Ph., History of the Arabs,6, ed, London, 1958, p15

(32) ترسيسي، عدنان، بلاد سبأ وحضارات العرب الأولى، الطبعة الثانية، دار الفكر، دمشق 1990م، ص61

(33) النعيم، الوضع الاقتصادي، ص40

(34) أبو العلا، محمود طه، جغرافية شبه جزيرة العرب، الجزء الثالث والرابع، القاهرة 1972م، ص52

(35) سيد، عبدالمنعم عبدالحكيم، البحر الأحمر وظهير في العصور القديمة، الإسكندرية 1993م، ص579

(36) يحيى، لطفي عبدالوهاب، العرب في العصور القديمة، الإسكندرية 1988م، ص104

(37) السيد، النشاط التجاري لشعوب شبه الجزيرة العربية، ص20

(38) زياد، نقولا، دليل البحر الأريتيري وتجارة الجزيرة العربية البحرية، دراسات تاريخ الجزيرة العربية، الرياض1984م، ص260

(39) السيد، النشاط التجاري لشعوب شبه الجزيرة العربية، ص34

(40) عبده، طلعت أحمد محمد، الجغرافية التاريخية لشبه الجزيرة العربية في عصور ما قبل التاريخ، الإسكندرية 1988م، ص24

(41) Strabo, the Geography of Strabo, vll trans lated by Jones. H, London, 1966, p 349

(42) سيد، عبدالمنعم عبدالحكيم، الآثار الباقية في الجزيرة العربية في عصور ماقبل الإسلام، الإسكندرية 2001م، ص8/7

(43) سيد، البحر الأحمر وظهير في العصور القديمة، ص567

(44) باوزير، خالد سالم، موانئ ساحل حضرموت، 1996م، ص90/89

(45) أباظة، فاروق. عدن والسياسية البريطانية في البحر الأحمر، منشورات المطبعة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 1976م، ص ص 24/23.

(46) الهمداني، صفة جزيرة العرب، ص 94.

(47) النعيم، الوضع الاقتصادي، ص 255.

(48) عبدالغني، محمد السيد، شبه الجزيرة العربية ومصر والتجارة الشرقية القديمة، 1999م، ص201/200

(49) النعيمات، سلامة، تجارة اللبان والبخور عبر موانئ شبه الجزيرة العربية قبل الإسلام، مجلة المنار، المجلد الخامس، العدد الأول، الجامعة الأردنية، 2000م، ص315

(50) سفر حزقيال، الإصحاح 27، الآية 24.

(51) Sodov. A Qani Port antiquedu Hadrumieocet in Dossiers d. AreheoIogie, Editions Faton. S.A Dijon Frace. 2001. Pp 33. 34

(52) الجرو، أسمهان. موجز التاريخ السياسي القديم لجنوب شبه الجزيرة العربية دار جامعة عدن للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، 2002م، ص 115.

(53) شهاب، حسن صالح. أضواء على تاريخ اليمن البحري، الطبعة الثانية، دار العودة، بيروت 1981م،ص250

(54) زيدان، جرجي. تاريخ العرب قبل الإسلام، المكتبة الأهلية، بيروت (د.ت)، ص 141

(55) الجرو، أسمهان. طرق التجارة البرية والبحرية في اليمن القديم، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، العدد الثالث، جامعة عدن للطباعة والنشر 1999م، ص 30

(56) الأرياني، مطهر علي، في تاريخ اليمن" نقوش مسندية وتعليقات" مركز الدراسات واالبحوث اليمني، الطبعة الثانية، صنعاء 1990م ص182

(57) شوذري، منار محمد، تاريخ الموانئ والمراسى اليمنية وأهميتها الاقتصادية والتجارية، مجلة دراسات تاريخية، مركز البحوث اليمني، العدد السابع، الرياض 2010م، ص35

(58) الأرياني، نقوش مسندية وتعليقات، ص186/183

(59) الجرو، أسمهان سعيد، موجز التاريخ السياسي القديم لجنوب الجزيرة العربية(اليمن القديم)، مؤسسة حمادة للخدمات والدراسات الجامعية، الأردن 1996م، ص

(60) باوزير، محمد بن هاوي، الصلات التجارية بين حضرموت والهند منذ العصور القديمة حتى عصر السيادة الاسلامية، مجلة كلية التربية، جامعة عدن، المجلد الرابع عشر، العدد الثاني، 2016م، ص329، 334

(61) لرضي، صلاح دويل، ميناء سمهرم (خو روري) دراسة تاريخية أثرية، رسالة دكتوراه جامعة عدن، كلية الآداب 2018م، ص19

(62) الشمري، محمد حمزة جار الله، موانئ شبه جزيرة العرب وأثرها في النشاط التجاري البحري قبل الاسلام، رسالة دكتوراه جامعة بغداد 2004م، ص114

(63) عبدالله، محمد سعيد، سقطرى وأهميتها الجيوبوليتيكية، رسالة ماجستير، جامعة عدن 2008م، ص183/150

(64) خوري، إبراهيم، الطواف حول البحر الأحمر، القسم الثاني، مجلة التراث العربي، (د.ت) ص114

(65) Julian Jansn van Rensburg, Rock art on Socotra, yemen: the discovery of a petroglyph site on the islands south coast Dahlem Research School, freie Universitat, Hittorfstr. Berlin, Germaarny, 2016, p

(66) الشمري، موانئ شبه جزيرة العرب، ص117

(67) كاظم، طلال جواد، الأهمية الإستراتيجية لجزيرة سقطرى، دراسة في الجغرافيا السياسية، رسالة دكتوراه جامعة الكوفة 2012م، ص2

(68) ناؤمكين، فيتالي، سقطرى جزيرة الأساطير، ترجمة خيري الضامن، مكتبة مؤمن قريش، هيئة أبوظبي للسياحة والثقافة، 2015م، ص48/47

(69) الحمد، جواد مطر، الأحوال الاجتماعية والاقتصادية في اليمن القديم خلال الألف الأول قبل الميلاد حتى عشية الغزو الحبشي 525م، الطبعة الأولى، جامعة عدن 2002م، ص 469/468

(70) Schoff, WH(tr.ed) the periplus of the Erythraean sea: travel and trade in the indian ocean by a Merchant of the first Century. 1912,p25

(71) عبد المولى، أسامة محمود، تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربية في الفترة من القرن العاشر قبل الميلاد حتى نهاية القرن الأول الميلادي، رسالة ماجستير جامعة الزقازيق 2013م، ص70

(72) Jean- Marie Kowalski: Sailing the Indian Ocean in Ancient Times. Angles New perspectives on the Anglophone World, 2019, p12

(73) بن صراي، حمد محمد، العلاقات الحضارية بين منطقة الخليج العربي وشبه القارة الهندية وجنوبي شرق آسيا من القرن الثالث قبل الميلاد إلى القرن السابع الميلادي، الجمعية التاريخية السعودية، سلسلة بحوث تاريخية، الإصدار العشرون، 2006م، ص63/62

(74) الجرو، أسمهان سعيد، الصلات التجارية بين ميناء سمهرم وموانئ شبه القارة الهندية في ضوء المصادر اليونانية والرومانية والبيئة الأثرية، الندوة الدولية(عمان والهند آفاق وحضارة) مركز الدراسات المائية بجامعة السلطان قابوس، سلطنة عمان 2011م، ص11

(75) Jean- Sailing the Indian Ocean in Ancient Times perspectives p12

(76) الجرو، الصلات التجارية بين ميناء سمهرم وموانئ شبه القارة الهندية، ص 11

(77) Daylan, Duraiswamy, Ancient Seaports on the Eastern Coast of India: tge Hob of the Maritime Silk Route Network, ACTA VLA SERICA. VOL. 4, NO. 1,2019. P 28, 27

(78) Daylan, Duraiswamy, Ancient Seaports on the Eastern, p25

(79) بن صراي، العلاقات الحضارية بين منطقة الخليج العربي وشبه القارة الهندية، ص63/62

(80) Schoff, WH(tr.ed) the periplus of the Erythraean, 21. 26

(81) Daylan, Duraiswamy, op, cit p 58,59

(82) Daylan, Duraiswamy, op, cit p62

(83) بن صراي، العلاقات الحضارية بين منطقة الخليج العربي وشبه القارة الهندية، ص70/69

(84) بن صراي، العلاقات الحضارية بين منطقة الخليج العربي وشبه القارة الهندية، ص68

(85) النعيم، نورة عبدالله علي، الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص261

(86) السيد، محمد يوسف، علاقات العرب التجارية بالهند منذ أقدم العصور إلى القرن الرابع الهجري، مجلة كلية الآداب، جامعة فؤاد، المجلد 15، ج1، 1953م، ص120/119

(87) عبدالمعطي زخارف الفخار في شبه الجزيرة العربية قبل الإسلام، ص206

(88) الجرو، موجز التاريخ السياسي القديم، ص40

(89) باوزير، الصلات التجارية بين حضرموت والهند، ص334/329

(90) فاروق، محمد أنيس، تأثير اللغات الهندية على اللغة العربية، مجلة ثقافة الهند، المجلد 64، العدد الأول، العام 2013م، 169

(91) مونرو، ستيورات، العملة النقدية في الأمبراطورية الحميرية، من كتاب اليمن في بلاد سبأ، ترجمة بدر الدين عردوكي، معهد العالم العربي، دمشق 1999م، ص197.

(92) لمعرفة المزيد عن ذلك انظر: باوزير، محمد بن هاوي، بقايا ألفاظ من لغة ونقوش المسند العربي الجنوبي ومن لغات متعددة في اللهجة الحضرمية العامية، دار الكتب والدراسات العربية، الشارقة 2022م، ص74/ 80

المصادر والمراجع:

1- أباظة، فاروق. عدن والسياسية البريطانية في البحر الأحمر، منشورات المطبعة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 1976م.

2- أبو العلا، محمود طه، جغرافية شبه جزيرة العرب، الجزء الثالث والرابع، القاهرة 1972م.

3 – أبو الغيث، عبدالله، النشاط التجاري اليمني القديم وصلاته بالهند، مجلة جامعة صنعاء للعلوم الاجتماعية والإنسانية، العدد السادس.

4 – الأرياني، مطهر علي، في تاريخ اليمن" نقوش مسندية وتعليقات" مركز الدراسات واالبحوث اليمني، الطبعة الثانية، صنعاء 1990م.

5- الجرو، أسمهان سعيد، الصلات التجارية بين ميناء سمهرم وموانئ شبه القارة الهندية في ضوء المصادر اليونانية والرومانية والبيئة الأثرية، الندوة الدولية(عمان والهند آفاق وحضارة) مركز الدراسات المائية بجامعة السلطان قابوس، سلطنة عمان 2011م.

– طرق التجارة البرية والبحرية في اليمن القديم، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، العدد الثالث، جامعة عدن للطباعة والنشر 1999م.

– موجز التاريخ السياسي القديم لجنوب شبه الجزيرة العربية دار جامعة عدن للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، 2002م.

6 – أمين، أحمد، فجر الاسلام، الطبعة العاشرة، دار الكتاب العربي، بيروت 1969م.

7 – الزبيدي، محمد مرتضى، تاج العروس من جواهر القاموس، الجزء السادس، مطبعة مصر1306هـ

8 – الحمد، جواد مطر، الأحوال الاجتماعية والاقتصادية في اليمن القديم خلال الألف الأول قبل الميلاد حتى عشية الغزو الحبشي 525م، الطبعة الأولى، جامعة عدن 2002م.

9 – السامر، فيصل، الأصول التاريخية للحضارة العربية الاسلامية، 1986م.

10 – السيد، رشدي، العرب في مصر قبل الإسلام، (د.ت).

11 – السيد، عبدالله محمد السعيد، النشاط التجاري لشعوب شبه الجزيرة العربية من الفترة الممتدة من بداية الألف الأول قبل الميلاد حتى منتصف القرن السادس الميلادي، بنها 2008م.

12 – السيد، محمد يوسف، علاقات العرب التجارية بالهند منذ أقدم العصور إلى القرن الرابع الهجري، مجلة كلية الآداب، جامعة فؤاد، المجلد 15، ج1، 1953م.

13 – الشمري، محمد حمزة جار الله، موانئ شبه جزيرة العرب وأثرها في النشاط التجاري البحري قبل الإسلام، رسالة دكتوراه جامعة بغداد 2004م.

14 – النعيم، نورة عبدالله، الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية في الفترة الممتدة من القرن الثالث قبل الميلاد حتى القرن الثالث الميلادي، الرياض 1992م.

15 – النعيمات، سلامة، تجارة اللبان والبخور عبر موانئ شبه الجزيرة العربية قبل الإسلام، مجلة المنار، المجلد الخامس، العدد الأول، الجامعة الأردنية، 2000م.

16 – النووي، محمد إسماعيل، تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية، دار الفتح للطباعة والنشر، بيروت

17 – الهمداني، الحسن بن أحمد بن يعقوب، صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد بن علي الأكوع الحوالي، مكتبة الإرشاد، الطبعة الأولى، صنعاء 1990م.

– الإكليل، ج8، تحقيق نبيه أمين فارس، دار العودة، بيروت (د.ت) ودار الكلمة صنعاء 1969م.

18 – الويسي، حسين بن علي، اليمن الكبرى، كتاب جغرافي جيولوجي تاريخي، الجزء الأول، الطبعة الثانية، صنعاء 1991م.

19 – بافقيه، محمد عبدالقادر، وآخرون، مختارات من النقوش اليمنية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، إدارة الثقافة، تونس 1985م.

20 – باوزير، خالد سالم، موانئ ساحل حضرموت، 1996م.

21 – برو، توفيق، تاريخ العرب القديم، دار الفكر، الطبعة الثانية، دمشق 1996م.
22 – بن صراي، حمد محمد، العلاقات الحضارية بين منطقة الخليج العربي وشبه القارة الهندية وجنوبي شرق آسيا من القرن الثالث قبل الميلاد إلى القرن السابع الميلادي، الجمعية التاريخية السعودية، سلسلة بحوث تاريخية، الإصدار العشرون، 2006م.
23 – بن فايز، سعيد، العلاقات الحضارية بين الجزيرة العربية ومصر في ضوء النقوش العربية القديمة، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض 2003م.
24 – بن هاوي، محمد عبدالله باوزير، اتصالات وعلاقات تجارية وحضارية آسيوية ومتوسطية، دراسة تاريخية على ضوء المعطيات الأثرية والنقشية والمصادر الوصفية، مجلة دراسات في آثار الوطن العربي، العدد الثاني عشر، 2014م.
– الصلات التجارية بين حضرموت والهند منذ العصور القديمة حتى عصر السيادة الإسلامية، مجلة كلية التربية، جامعة عدن، المجلد الرابع عشر، العدد الثاني، 2016م.
– بقايا ألفاظ من لغة ونقوش المسند العربي الجنوبي ومن لغات متعددة في اللهجة الحضرمية العامية، دار الكتب والدراسات العربية، الشارقة 2022م.
25 – ترسيسي، عدنان، بلاد سبأ وحضارات العرب الأولى، الطبعة الثانية، دار الفكر، دمشق 1990م.
26 – خوري، إبراهيم، الطواف حول البحر الأحمر، القسم الثاني، مجلة التراث العربي، (د.ت).
27 – زياد، نقولا، دليل البحر الأريتيري وتجارة الجزيرة العربية البحرية، دراسات تاريخ الجزيرة العربية، الرياض1984م.
28 – زيدان، جرجي. تاريخ العرب قبل الإسلام، المكتبة الأهلية، بيروت (د.ت).
29 – سفر حزقيال، الإصحاح 27، الآية 24.
30 – سيد، عبدالمنعم عبدالحكيم، الآثار الباقية في الجزيرة العربية في عصور ماقبل الاسلام، الاسكندرية 2001م.
– البحر الأحمر وظهير في العصور القديمة، الإسكندرية 1993م.
31 – شرف الدين، أحمد حسين، مسالك القوافل التجارية في شمال الجزيرة العربية وجنوبها، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، الرياض 1984م.
32 – شهاب، حسن صالح. أضواء على تاريخ اليمن البحري، الطبعة الثانية، دار العودة، بيروت 1981م
33 – شوذري، منار محمد، تاريخ الموانئ والمراسى اليمنية وأهميتها الاقتصادية والتجارية، مجلة دراسات تاريخية، مركز البحوث اليمني، العدد السابع، الرياض 2010م.
34 – عبد المولى، أسامة محمود، تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربية في الفترة من القرن العاشر قبل الميلاد حتى نهاية القرن الأول الميلادي، رسالة ماجستير جامعة الزقازيق 2013م.
35 – عبدالغني، محمد السيد، شبه الجزيرة العربية ومصر والتجارة الشرقية القديمة، 1999م.
36 – عبدالله، محمد سعيد، سقطرى وأهميتها الجيوبوليتيكية، رسالة ماجستير(غير منشورة) جامعة عدن 2008م.
37 – عبدالمعطي، أحمد محمد، زخارف الفخار في شبه الجزيرة العربية قبل الاسلام، رسالة دكتوراه جامعة الزقازيق 2005م.
38 – عبده، طلعت أحمد محمد، الجغرافية التاريخية لشبه الجزيرة العربية في عصور ماقبل التاريخ، الإسكندرية 1988م.
39 – علي، جواد، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، الجزء الثاني، 1993م.
40 – فاروق، محمد أنيس، تأثير اللغات الهندية على اللغة العربية، مجلة ثقافة الهند، المجلد 64، العدد الأول، العام 2013م.
41 – كاظم، طلال جواد، الأهمية الإستراتيجية لجزيرة سقطرى، دراسة في الجغرافيا السياسية، رسالة دكتوراه (غير منشورة)جامعة الكوفة 2012م.
42 – لرضي، صلاح دويل، ميناء سمهرم (خو روري) دراسة تاريخية أثرية، رسالة دكتوراه (غير منشورة)جامعة عدن، كلية الآداب 2018م.
43 – مونرو، ستيورات، العملة النقدية في الأمبراطورية الحميرية، من كتاب اليمن في بلاد سبأ، ترجمة بدر الدين عردوكي، معهد العالم العربي، دمشق 1999م.
44 – ناؤمكين، فيتالي، سقطرى جزيرة الأساطير، ترجمة خيري الضامن، مكتبة مؤمن قريش، هيئة أبوظبي للسياحة والثقافة، 2015م.
45 – ويكمنز، جاك، حضارة اليمن قبل الإسلام، ترجمة علي محمد زيد، مجلة دراسات يمنية، العدد الثامن والعشرون، مركز البحوث والدراسات، صنعاء 1987م.
46 – يحيى، لطفي عبدالوهاب، العرب في العصور القديمة، الإسكندرية 1988م.
47– Albright, F.P: the Himyarites Temple at Khor – Rory orientalia, xxll. 1953
48- Barton, G., Semitic and Hamitic Origins, London, 1934
49- Crichton, A., History of Arabia, Ancient and Modem, Vol. l, New York, 1834
50- Crichton, A., History of Arabia, Ancient and Modem, Vol. l, New York, 1834
51- Daylan, Duraiswamy, Ancient Seaports on the Eastern Coast of India: tge Hob of the Maritime Silk Route Network, ACTA VLA SERICA. VOL. 4, NO. 1,2019.
52- Dyck, E., History of Arabs and their Literatur before and after the rise of lslam, Cairo, 1894
53- Elisabeth, C. and Casper, D, West world contact with Historical lndia, PSAS,Vol. 9, London 1979
54- Hitti, Ph., History of the Arabs,6, ed, London, 1958, p15.
55- Jean- Marie Kowalski: Sailing the Indian Ocean in Ancient Times. Angles New perspectives on the Anglophone World, 2019

56- Jean- Sailing the Indian Ocean in Ancient Times perspectives
57- Julian Jansn van Rensburg, Rock art on Socotra, yemen: the discovery of a petroglyph site on the islands south coast Dahlem Research School, freie Universitat, Hittorfstr. Berlin, Germaarny, 2016
58- Orcharb, J., Finding the Ancient Sites in Southem Yemenm, JNES, Vol. 41. N.l, January, 1982.
59- Schoff, WH(tr.ed) the periplus of the Erythraean sea: travel and trade in the indian ocean by a Merchant of the first Century. 1912
Schoff, Wilfeld: the Periplus of the Erythraean Sea. New York. 1912, ch. 30, p33.
60- Strabo, the Geography of Strabo, vll trans lated by Jones. H, London, 1966.
61- Sodov. A Qani Port antiquedu Hadrumieocet in Dossiers d. AreheoIogie, Editions Faton. S.A Dijon Frace. 2001

Trade connections between the kingdoms of South Arabia and India

Saeed Salmeen Omar Bela'feer **Fawzi Salem Ahmed Ba'abad**

Abstract

India has been integrated into relations with most of the countries of the ancient Near East from the earliest times. The countries of the ancient Arabian Peninsula, especially the countries of the south (ancient Yemen), were at the forefront of these relations. In addition, they were an indispensable mediator in connecting India with the rest of the countries of the ancient Near East. Moreover, they influenced Indian goods, along with local goods, that is, the goods of the southern Arab kingdoms, such as frankincense, myrrh, and others, which had a great influence in establishing a tight organization of trade exchange between the countries of the ancient Near East. This trade was one of the reasons for the expansion of communication between countries, and a reason for the establishment of many trade routes, which linked seaports to each other, such as the connection of the ports of the kingdoms of the southern Arabian Peninsula to the ports of the Arabian Gulf, Egyptian ports, and Indian ports. Moreover, internal roads flourished and multiplied, linking all parts of the ancient Near East. They increased the movement of inter-caravan trade in the ancient Near East region, provided many areas of commercial work. Consequently, many small centers revived, grew, and established their economies as they grew and expanded commercial activity. There is no doubt that many archaeological, inscriptional and other evidences found inside and outside the southern Arab countries, including India, confirm the extent of the historical and cultural relations and connections that bind them to each other, resulting in effective and active civilizational and cultural communication and interaction.