

أهم الموانئ في جنوب شبه الجزيرة العربية ودورها في حركة التجارة العالمية قديما

800 ق.م - 525م

أ. إبراهيم مفتاح علي شيره

قسم التاريخ ، كلية التربية ، جامعة مصراتة

الملخص

كان للقوافل البرية دور كبير في نقل بضائع جنوب شبه الجزيرة العربية إلى العديد من المناطق إلا أن تعرض القوافل البرية للنهب والسطو كان يكلفها كثيرا، كما أن القوافل البرية لم تستطع نقل كميات كبيرة من السلع التجارية مقارنة بحمولة السفن البحرية، لذلك ظهرت الحاجة إلى التجارية البحرية والتي ساعد على ظهورها التطور الذي شهده قطاع صناعة السفن التجارية في العالم القديم، وصاحب ذلك التطور إنشاء الموانئ التجارية خاصة أن منطقة جنوب العربية امتازت بساحل طويل يطل على المحيط الهندي والبحر الأحمر.

قامت على سواحل جنوب شبه الجزيرة العربية عدد من الموانئ التجارية ساهمت في ازدهار الممالك التي قامت بها، ولعبت تلك الموانئ دورا سياسيا واقتصاديا جعلت من بلاد اليمن جنة العالم القديم، حيث ربطت ممالك اليمن القديمة بمعظم الحضارات والدول التي تعاملت معها تجاريا فكانت أغلب السلع التجارية تصدر إلى بلدان العالم القديم وخاصة السلع القادمة من الهند عن طريق موانئ جنوب العربية، كما كانت تلك الموانئ عبارة عن محطات تنزود منها السفن القادمة من الخليج العربي والهند وبلاد فارس بالثؤونة أو للراحة والقاصدة مناطق البحر الأحمر والمتوسط .

الكلمات المفتاحية: موانئ - صناعة السفن - التجارة - اليمن القديم .

Abstract

Land convoys had a great role in transporting goods from Southern Arabia to many areas, but land convoys were encountered to loot and robbery costing them a lot, and land convoys were unable to transport large quantities of commercial goods in comparison to the tonnage of sea ships, so there were need for maritime trade

appearance and that was due to. The development of the commercial shipbuilding sector in the ancient world, and this development was accompanied by the establishing of commercial sea ports, especially as the South Arabia region was characterized by having a long seacoast locating on the Indian Ocean and the Red Sea.

A number of commercial ports were built on the coasts of the south of the Arabian Peninsula, which contributed to the prosperity of those kingdoms then These ports played a political and economic role that made the country of Yemen a refreshing place in the ancient world, and helped it to link the kingdoms of ancient Yemen to most civilizations and countries that dealt with it commercially. So most of the commercial goods were exported to the countries of the ancient world, especially those coming from India through the ports of South Arabia, Those ports were used as terminals from which ships coming from the Persian Gulf, India and Persia and going to the fled sea and Mediterranean sea region were being supplied with different supplies. They were also used as a conveners place for having rest.

المقدمة :

تمتاز بلاد اليمن بموقع جغرافي مميز ما جعلها حلقة وصل بين مناطق المحيط الهندي ومناطق البحر المتوسط, فقد دخلت اليمن بقوة في ميدان التجارة الدولية القديمة كمنطقة مصدرة ومستوردة للعديد من البضائع أهمها البخور, فأصبحت شواطئها البحرية نشطة جدا تبحر السفن التجارية بالقرب منها فتقدم لها الخدمات الملاحية الأمر الذي أدى إلى نشوء العديد من الموانئ والمرافئ على طول ساحل جنوب شبه الجزيرة العربية فلعبت تلك الموانئ دورا سياسيا واقتصادياً ساعد على ازدهار الممالك التي قامت في اليمن القديم .

ولقد تعددت موانئ اليمن القديم حتى بلغ عددها أكثر من عشرين ميناءً ارتبطت مع بعضها البعض ولعبت دوراً كبيراً في توطيد العلاقات التجارية بين دول جنوب شبه الجزيرة العربية و الأمم والأقاليم المجاورة لها, مما أدى إلى الانتعاش الاقتصادي لتلك الدول, فكانت الحركة التجارية مصدر ثراء للمنطقة من جهة وطمع الأمم الأخرى كالفرس والرومان والبطالمة والبيزنطيين من جهة أخرى .

أسباب اختيار الموضوع : إن من أهم الأسباب الرئيسية في اختياري لهذا الموضوع هو الأهمية الكبرى للأدوار التي لعبتها موانئ جنوب شبه الجزيرة العربية في التجارة العالمية القديمة، وكشف الغموض الذي كان يلف بعض تلك الموانئ وخاصة أن بعضها كان على درجة عالية من الاحتياطات الأمنية الكبيرة وحراسات عسكرية مشددة من قبل الدول المسيطرة عليها .

أهمية الدراسة : تكمن أهمية الدراسة في التعريف عن قرب من موانئ جنوب شبه الجزيرة العربية والدور الذي لعبته في حركة التجارة قديما وانعكاساتها على الدول التي نشأت بها تلك الموانئ، والثراء الذي حققته نتيجة للانفتاح على العالم القديم .

الهدف من الدراسة : تهدف الدراسة إلى معرفة دور موانئ جنوب الجزيرة العربية في حركة التجارة العالمية القديمة وتتبع السياسات التي كانت تدار بها تلك الموانئ والاستفادة من عملية إدارة تلك الموانئ وكيف ساهمت في إنعاش اقتصاد الدول التابعة لها، كما تهدف الدراسة إلى الكشف عن الخطوط التجارية التي كانت تسلكها السفن التجارية في بحر العرب والبحر الأحمر .

إشكالية الدراسة : تكمن إشكالية دراسة هذا الموضوع في صعوبة التعرف على دور بعض الموانئ في بعض الفترات الزمنية حيث أهمل الكتاب الكلاسيكيون الحديث عنها نتيجة عدم استخدامها كمراكز تجارية عالمية أو نتيجة لانهايار بعض الدول التي كانت تتحكم فيها، كما تكمن الإشكالية أيضا في تحديد أي من تلك الموانئ الذي كان له أهمية أكثر من غيره، وهل كانت الموانئ في جنوب العربية تخضع إلى سياسات تختلف من دولة أو أخرى وخاصة القوانين التجارية ؟

تساؤلات الدراسة: تطرح الدراسة عديد التساؤلات والتي تحاول الإجابة عليها من خلال دراسة نصوص الكُتَّاب الكلاسيكيين الذين كتبوا عن أنواع السلع التجارية التي كانت تصدر من موانئ جنوب شبه الجزيرة العربية أو تصل إليها ثم يعاد تصديرها إلى العالم القديم ومن هذه التساؤلات:-

- كيف ساهمت صناعة السفن في تعدد وازدهار الموانئ في جنوب العربية ؟
- ما هو الدور الذي لعبته موانئ جنوب شبه الجزيرة العربية في التجارة العالمية ؟

- ماهي الطرق التجارية البحرية التي ربطت موانئ جنوب شبه الجزيرة العربية مع بعضها وبغيرها من الموانئ العالمية ؟

فرضية الدراسة : ساهمت الموانئ في جنوب شبه الجزيرة العربية في ازدهار الدول التي قامت بها حيث أصبحت تعرف باليمن السعيد لإنتاجها محاصيل زراعية على رأسها البخور الذي كان الطلب عليه عاليا في مناطق العالم القديم حيث كان يباع بأعلى الأثمان فلعبت الموانئ دور رئيس في تصدير السلع التجارية إلى مناطق العالم القديم. كما أن هذه الموانئ كانت عبارة عن حلقة وصل بين موانئ المحيط الهندي والخليج العربي وموانئ البحر الأحمر والبحر المتوسط .

الدراسات السابقة : هناك العديد من الدراسات التي تناولت في طياتها موانئ جنوب شبه الجزيرة العربية سواء الموانئ التي أقيمت على المحيط الهندي أو على البحر الأحمر, ومن هذه الدراسات

1. **التجارة في ممالك جنوب الجزيرة العربية معين وسبأ وقتبان وأنظمتها من خلال نقوش المسند,** وهي عبارة عن رسالة ماجستير للباحثة (تغريد سالم جابر الشمراني) جامعة الملك سعود, حيث تناولت الباحثة في الفصل الأول من دراستها التجارة البحرية ووسائل النقل البحري, وموانئ جنوب شبه الجزيرة العربية, والطرق التجارية البحرية, إلا أن الباحثة لم تتناول بالدراسة إلا عدد قليل من الموانئ وأهملت موانئ كان لها دور كبير في حركة التجارة العالمية قديما وخاصة موانئ المحيط الهندي, وفي جانب آخر فإن الباحثة ركزت على دور تلك الموانئ الايجابي في ازدهار التجارة العالمية قديما ودورها في إعادة تصدير البضائع التي كانت تصل من الهند ثم يعاد تصديرها إلى دول البحر المتوسط ومصر والشام .

2. **موانئ شبه جزيرة العرب وأثرها في النشاط التجاري البحري قبل الإسلام** وهي أطروحة دكتوراه تقدم بها الباحث (محمد حمزه جار الله الشمري) جامعة بغداد, حيث تناولت الدراسة في فصلها الثالث موانئ جنوب شبه الجزيرة العربية وطبيعة النشاط البحري في تلك المنطقة, ولقد قام الباحث بتحليل النصوص الواردة عند الكتاب الكلاسيكيين الذين كتبوا عن النشاط التجاري في تلك الموانئ أمثال بطليموس وبليني وسترابون إلا أن الباحث أهمل مصدراً مهماً وهو كتاب الطواف حول البحر الايريترى الذي ألفه تاجر يوناني مجهول عاش في القرن الأول قبل الميلاد

كتب عن موانئ جنوب شبه الجزيرة العربية في فترة ازدهارها وكذلك فترة الاضمحلال وعدم النشاط التجاري الذي أصاب بعضاً من موانئ جنوب الجزيرة العربية في بعض فتراتها.

وفي الفصل الخامس من هذه الدراسة تناول الباحث الصلات التجارية بين موانئ شبه الجزيرة العربية والموانئ العالمية وكيف ساهمت موانئ الجزيرة العربية في نقل وتصدير السلع التجارية القادمة من الهند أو التي تنتجها بلاد اليمن السعيد وعلى رأسها البخور الذي كان يصدر إلى كافة أنحاء العالم القديم والذي كان الطلب عليه عالياً، كما تناولت الدراسة أيضاً علاقة سواحل الجزيرة العربية بسواحل شرق أفريقيا ومصر الفرعونية وأهم الموانئ التي ارتبطت بموانئ جنوب شبه الجزيرة العربية .

المنهج المتبع في الدراسة : المنهج الذي اتبعه الباحث في هذه الدراسة هو المنهج السردى .

البعد الزمني والمكاني للدراسة : يكمن البعد الزمني لفترة الدراسة من سنة 800 قبل الميلاد وهي الفترة التي شهدت الاستقرار السياسي للدول التي قامت في جنوب شبه الجزيرة العربية وبداية ازدهار التجاري، أما نهاية الدراسة فقد حددت بسنة 525 ميلادية وهي الفترة التي شهدت الاحتلال الحبشي للمنطقة ونهاية الدولة الحميرية .

أولاً. صناعة السفن التجارية

إن حركة الإنسان من مكان إلى آخر كانت دائمة عبر العصور التاريخية فقد استخدم الإنسان كامل طاقاته وقدراته للحفاظ على حياته فاستطاع أن يخضع البيئة من حوله ليوفر لنفسه الغذاء والماء والمأوى والأمان ليضمن بقائه واستمراره، ومع تطور ظروف الحياة تطور الإنسان فكراً وسلوكاً وطور بذلك وسائل تنقله وتواصله مع المجتمعات البشرية، وبما أن شبه الجزيرة العربية تطل على ثلاثة جهات مائية كان لزاماً على الإنسان فيها أن يطور وسائل تنقله المائية وخاصة أن أغلب المدن في منطقة جنوب شبه الجزيرة العربية أقيمت على السواحل وعلى ضفاف الأودية والأنهار فأصبحت الحاجة ملحة لبناء السفن الكبيرة التي تلبى تطلعات السكان والتجار في نقل البضائع إلى مختلف مناطق العالم القديم⁽¹⁾ .

جاء ذكر القوارب والسفن في نقوش المسند فورد في نقش للأرياني رقم 13\39 بما معناه "دمروا عدد من السفن" ، كما جاء في مجموعة نقوش ريمانز 533\9 ما ترجمته "سبعة وأربعون

من السفن الصغيرة والكبيرة" وفي نقش آخر للأرياني 1340 جاء بالخط المسند ما معناه "كما أنه هاجم ودمر حتى النهاية مجموعة كبيرة من السفن في ميناء حيقان" ويقصد به ميناء حضرموت⁽²⁾.

لا شك في أن اهتمام الدول في جنوب شبه الجزيرة العربية بمهنة التجارة كان له أثر طيب على حياة الناس في تلك الدول، وإن اتساع المناطق التي وصلت إليها تلك التجارة لا ريب أدى إلى الاهتمام بصناعة السفن التي تنقل على متنها كافة أنواع السلع التجارية التي كان الطلب عليها متزايداً في العالم القديم كالبحور، واللبان، والمر، واللادن الذي كان ينقل براً وبحراً إلى جميع مناطق العالم القديم، فوصلت تلك المنتجات إلى مصر وسواحل فلسطين وإلى بلاد اليونان وبلاد فارس وما بين النهرين على متن السفن العربية التي حملت أطنانا من تلك البضائع، وقد اشتهرت عُمان بصناعة السفن منذ زمن مبكر وكانت تصدرها إلى أغلب المناطق الساحلية لشبه الجزيرة العربية⁽³⁾، وكان أغلب صنّاع تلك السفن هم من الفرس⁽⁴⁾.

ولقد أولى العرب اهتماماً كبيراً بصناعة القوارب الصغيرة وخاصة على سواحل الخليج العربي التي ما تزال صناعتها قائمة إلى يومنا هذا وخاصة في بعض القرى الساحلية حيث تصنع من جذوع بعض أنواع الأشجار⁽⁵⁾، فمنها التي كانت تصنع من جريد النخيل والمخيّط بحبال أليافها، والمغطى هيكلها بلحائها⁽⁶⁾ وتستخدم هذه القوارب منذ القدم في الرحلات القصيرة وفي صيد السمك واللؤلؤ، لذلك استخدمت الأخشاب المحلية في صناعتها فهي لا تبلى إذا بقيت فترة طويلة في المياه فهي أخشاب ذات نوعية جيدة نوعاً ما لمثل تلك الصناعة⁽⁷⁾.

أما صناعة السفن الكبيرة التي كان عليها تحمل الأنواء في عرض البحر فقد قام العرب باستيراد الأخشاب الصالحة لبنائها من الهند مثل خشب الساج وكذلك من بلاد الشام وبعض مدن البحر المتوسط⁽⁸⁾ حيث كانت تلك الأخشاب تصل إلى عدة موانئ في جنوب شبه الجزيرة العربية. ويتم صناعة السفن بطريقة تشابك الألواح وشدها بخيوط ويستخدم القار والشحوم والزيت لسد الشقوق وطلائها بها لمنع تأثير المياه المالحة⁽⁹⁾.

صنع العرب سفن كبيرة الحجم كانت تستخدم في الرحلات الطويلة وخاصة في نقل البضائع إلى الهند فكانت تصنع من ألواح خشبية تتشابك مع بعضها البعض وتلف بخيوط مصنوع من

ألياف الأشجار ولحائها ولم يكن تستخدم مسامير حديدية لتثبيتها، وبقيت هذه النوعية من السفن معروفة في البحر الأحمر والمحيط الهندي حتى القرن الخامس عشر الميلادي⁽¹⁰⁾ وسميت هذه النوعية من السفن بالسفن الخيطية وكان حجمها كبير لكي تتلائم مع أنواع البضائع المحملة فوق ظهرها، وبفضل معرفة العرب للرياح الموسمية كانت هذه السفن تستخدم الأشرعة للإبحار في المحيط الهندي⁽¹¹⁾.

إن هذا النوع من السفن كان هو المستخدم في التجارة البحرية خاصة في البحر الأحمر، حيث أن صناعة هذه السفن كان مستوحاة من أنواع المراكب المصرية التي كانت تجوب البحر الأحمر، لذلك جاء هذا التأثير نتيجة للنشاط الكبير لتجار جنوب شبه الجزيرة العربية على الساحل الغربي للبحر الأحمر والمحيط الهندي⁽¹²⁾، كما أن النشاط التجاري للسفن المصرية كان له تأثير كبير في المنطقة وخاصة أن السفن المصرية كانت دائمة التواجد على السواحل الشرقية للبحر الأحمر⁽¹³⁾، وبالأخص موانئ اليمن القديم لجلب البخور والمر واللبان وباقي السلع من مناطق إنتاجه في جنوب شبه الجزيرة العربية وبيعها في الأسواق المصرية⁽¹⁴⁾ أو نقلها إلى مناطق البحر المتوسط⁽¹⁵⁾، لذلك ظهر التأثير المصري بشكل كبير في تلك الصناعة التي عرفت باسم (كَبْنَتْ) فقد كانت من السفن الخيطية و ربطت ألواحها بعضها البعض كالسفن العربية، فهذا النوع من السفن يمتاز بمرونته وتحمل الاصطدام بالصخور المرجانية التي تكثر في البحر الأحمر⁽¹⁶⁾.

لقد ظهر التأثير المصري بشكل كبير في صناعة السفن العربية ومن هذا التأثير أخذ العرب بإضافة الدفة إلى السفينة وكذلك الشراع المربع الشكل وكذلك الصاري الذي كان على شكل سلم ويتكون من ثلاثة أعمدة ليشبه بذلك الصاري المستخدم في السفن المصرية القديمة⁽¹⁷⁾، وكانت السفن يتم بنائها في العديد من الموانئ ويسمى الميناء فرضة⁽¹⁸⁾ أيضا_ مثل ميناء موزا وعدن وحصن الغراب وظفار ومسقط وعمّان فأدى إلى تعمير مناطقها وازدهارها⁽¹⁹⁾.

لم يكتف العرب بصناعة السفن في الموانئ العربية بل قاموا باستيرادها من خارج الجزيرة العربية وخاصة من الشعوب التي عرفت بإتقان تلك الصناعة مثل الفينيقيين والفرس كما قام المشتغلون بالتجارة من العرب باستيراد السفن التجارية الكبيرة الباهظة الثمن من الخارج وهذا ماسهل على اليونان والرومان والفرس مزاحمة الدول في جنوب شبه الجزيرة العربية في البحر

الأحمر والمحيط الهندي الأمر الذي أدى إلى الإضرار بالتجارة العربية بشكل كبير فأثر ذلك سلباً على الأوضاع السياسية والاقتصادية على تلك الدول في جنوب شبه الجزيرة العربية، ومن الناحية العسكرية أصبحت تلك السواحل مكشوفة لتلك الدول فقامت بإنشاء حاميات عسكرية لحماية تجارتها ومصالحها بالمنطقة الأمر الذي اضعف من السيادة العربية على مناطقهم⁽²⁰⁾.

ثانياً. أهم الموانئ التجارية في جنوب شبه الجزيرة العربية

الميناء هو المكان الذي يقع على حافة البحر أو المحيط وهو مخصص لرسو السفن وفيه يتم شحن أو تفريغ ما بها من بضائع وهو المكان الذي ينقل إليه ومنه المسافرون عن طريق السفن⁽²¹⁾، كما يسمى الميناء بالمرسى نسبة إلى رسو السفن فيه إذا ثبتت، وبالمرفاً لأن السفن ترفأ إليه أي تلجأ إليه، ويعبر عن المرفأ بلفظة المكأ لأنه يكلا السفن من الرياح أي يحميها منها فيحبس السفن ويؤخذ ما فيها من سلع تجارية وبشر⁽²²⁾.

ولقد أدى ازدهار الموانئ في جنوب شبه الجزيرة العربية إلى زيادة حركة السفن التجارية مما أدى إلى ظهور عدة وظائف لم تكن موجودة قبل نشوء الموانئ كمشرف الميناء أو الحاكم الذي يعطى الأوامر بتفريغ السفن وتحميل البضائع على متنها وقد يكون المشرف ممثل الحاكم أو الوالي⁽²³⁾، ووظيفة أخرى وهي محصل الضرائب أو خازن المال، والعاملون في مخازن السلع والبضائع، فالمخازن كان وجودها مهماً في الميناء ولا يكاد يخلو ميناء منها لحفظ السلع من التلف إلى حين وصول السفن ونقلها إلى وجهتها⁽²⁴⁾، وكذلك القائمون على ترتيب السفن والحرس الذين يعملون على حماية السفن والميناء والمخازن⁽²⁵⁾.

ويعد موقع شبه الجزيرة العربية قلب العالم القديم، حيث أن موقعها يعد حلقة وصل بين قارتي آسيا وأفريقيا، لذلك فهي تعد جزءاً من صحارى أفريقيا الشمالية والبحر الأحمر يعد طريقاً يصل بين جزئي القارة أكثر منه حداً فاصلاً بينهما فهو يصل بين سواحل مصر والحجاز وسواحل اليمن والحبشة والصومال⁽²⁶⁾، ويؤكد الاضطخري ذلك بقوله "أن طريق القوافل بين سواحل عمان ونهامة في الغرب وعمان والبحرين في الشرق كانت شاققة"⁽²⁷⁾، ولعل مرد ذلك طبيعة الأرض فكان طريق المواصلات بين تلك المناطق هو الطريق البحري أيسر على الرغم من الصعوبات التي تكتنفه .

أما الموقع الجغرافي لليمن فقد جعلها حلقة وصل بين المحيط الهندي والبر الأحمر والمتوسط، لذلك أصبحت اليمن طرفاً في التجارة الدولية سواءً كانت مصدرة للبضائع أو مستوردة كما أصبحت موانئها ذات أهمية كبيرة في التجارة البحرية فقصدها السفن التجارية للحصول على الخدمات والسلع والبضائع⁽²⁸⁾، لذلك كثرة الموانئ على سواحل جنوب شبه الجزيرة العربية فمنها ما بقي قائماً فترة طويلة من الزمن ومنها ما اندثر ولم يصلنا من أخباره إلا إشارات بسيطة من الأخبار، وفي هذا الموضوع سنذكر أهم الموانئ التي ذكرها صاحب كتاب الطواف حول البحر الاريثري الذي كُتب حوالي القرن الأول الميلادي بحسب ترجيح أغلب المؤرخين.

1. ميناء عدن

يعد ميناء عدن من أهم الموانئ التي نشأت في بلاد اليمن القديم وهو من موانئ بحر العرب وأشهرها فهو محط رحال التجار والسفن التي تصل من الهند والصين والحبشة⁽²⁹⁾ وقد أقيم الميناء على موقع استراتيجي، فالجبال تحميه من الرياح الموسمية والعواصف التي تهب في فصل الصيف من جهة الجنوب⁽³⁰⁾، كما أنه يقع فوق منطقة مرتفعة من الصخور البركانية التي تُكوّن شبه جزيرة عدن وتحيط به الجبال من جهاته الثلاث لذلك يكون مأوى للسفن حصين من الرياح⁽³¹⁾، وعند عبور السفن لمضيق باب المندب ترسو فيه السفن لطلب المئونة لأنه أول ميناء يصادفها فهو يمتاز بمرفأ جيد وتتوفر به المياه العذبة لذلك يفضل أصحاب السفن الرسو به عن أي ميناء آخر⁽³²⁾.

لقد كان ميناء عدن الميناء الرئيسي للدولة الأوسانية التي امتد نفوذهم إلى داخل القارة الأفريقية حيث كانت سفنهم تبحر منه إلى شرق أفريقيا⁽³³⁾، وبعد أن أصبحت السيادة للدولة السبئية استطاع (كرب إل وتر) آخر ملوك سبأ القضاء على الدولة الأوسانية سنة 450 ق.م بمساعدة قنبان وحضرموت ازدهر الميناء وتوسع النشاط التجاري به⁽³⁴⁾، فكان من أهم الموانئ والمراكز التجارية لتبادل السلع الأفريقية والهندية والمصرية لذلك يعد حلقة وصل بين تلك المناطق سواء في التصدير والاستيراد⁽³⁵⁾، وفي بداية عهد الدولة الحميرية ضَعَفَ الميناء بسبب اهتمام الحميريين بميناء موزا وإهمال ميناء عدن⁽³⁶⁾ (زيادة، د.ت، ص 371)، حيث ذكر صاحب كتاب الطواف كل ما شاهده عن الميناء في تلك الفترة والتي كان يعيش فيها الميناء حالة من الركود والتدهور التجاري بسبب الإهمال⁽³⁷⁾.

وفي القرن الرابع الميلادي ازدهر الميناء من جديد بسبب توفر المياه العذبة التي حفرت لها الخزانات والحفر لتجميع مياه الأمطار والسيول فساعد على استعادة الميناء لنشاطه التجاري فارتبط بعدد من الطرق البرية بينه وبين عدد من المراكز التجارية الداخلية⁽³⁸⁾ .

ولم تكن السفن اليونانية تتجاوز ميناء عدن قبل معرفتهم للطريق البحري إلى الهند ويذكر صاحب كتاب الطواف أن عدن كانت تسمى Eudaeinon السعيدة فقد كان اليونانيون يخافون الإبحار من موانئ مصر إلى ما وراء المحيط الهندي وكانوا يتوقفون في ميناء عدن ولا يتجاوزونه فكان الميناء تصله سلع مصر والهند معاً⁽³⁹⁾ .

2. ميناء أوكليس

من أهم الموانئ بالجزيرة العربية فهو يقع بالقرب من مضيق باب المنذب أقصى جنوب البحر الأحمر وهذا الميناء ازدهر في القرن الخامس قبل الميلاد فترة سيادة الدولة الأوسانية فمَثَل مع ميناء عدن مركز اتصال مع الساحل الإفريقي الشرقي⁽⁴⁰⁾ فنشطت التجارة به عندما آلت الأمور إلى الدولة السبئية وكذلك في عهد الدولة الحميرية فكان آخر محطة تصل إليها السفن القادمة من الهند⁽⁴¹⁾، وكانت البضائع تصل إليه من الهند وأفريقيا كما كانت منتجات شبه الجزيرة العربية تصل إلى هذا الميناء براً ومن خلاله يعاد تصديرها إلى العديد من المناطق القديمة وخاصة مصر⁽⁴²⁾ .

ويذكر صاحب كتاب الطواف أن السفن التي كانت تصل إلى ميناء أوكليس كانت تفرغ حمولتها به ثم يتم نقلها إلى ميناء موزا عن طريق البر وتباع للتجار البطالمة الذين ينتظرون بسفنهم في ذلك الميناء ثم يبيعها البطالمة إلى الرومان الذين يقومون بتحميل البضائع إلى سفنهم⁽⁴³⁾ كما يذكر صاحب كتاب الطواف أيضاً أن الميناء لم يكن مدينة كبيرة أو سوقاً بل كان عبارة عن مرسى تتزود منه السفن بالماء والمؤونة فهو أول مكان تقف به السفن المتجهة إلى البحر الأحمر⁽⁴⁴⁾ .

3. ميناء موزا .

يعتبر ميناء موزا في جنوب شبه الجزيرة العربية من أهم موانئها ويقع في الجنوب الغربي من اليمن على البحر الأحمر ويبعد عن ميناء المخا حوالي أربعين كيلومتر شمالاً إلا أن كثير من

الباحثين يعتبرون أن المنطقة واحدة⁽⁴⁵⁾ وتحمل المنطقة نفس اسم الميناء ويرتبط الميناء بمدينة ظفار برياً لنقل البضائع التي تصل إلى إليه⁽⁴⁶⁾.

وجاء في كتاب الطواف أن الميناء عبارة عن سوق تجارية كبيرة أقيم وفق قانون محلي وهو مزدهر بالسفن التي تصل إليه محملة بالبضائع وخاصة القادمة من الهند⁽⁴⁷⁾ فقد كان التجار الأجانب يقدمون الهدايا إلى حكام الميناء لكي يسمح لهم بالتجارة في أسواق موزا وذلك بسبب أن أهالي موزا لا يحبون السفن الأجنبية فيضطر أصحاب السفن إلى تقديم العطايا لهم لاسترضائهم⁽⁴⁸⁾.

4. ميناء قنا

يقع ميناء قنا (حصن الغراب) - ويسمى أيضا (رأس العميد) - إلى الشرق من عدن على ساحل بحر العرب وهو تابع لدولة حضرموت ومنفذها الوحيد إلى الخارج وترسو فيه السفن القادمة من جزيرة سوقطرة ويعتبر سوق اللبان الأول فكان يجمع فيه محصول اللبان الذي يزرع داخل البلاد ثم ينقل إلى ميناء قنا على ظهور الجمال⁽⁴⁹⁾, كما كانت تتجمع فيه المحاصيل القادمة من ظفار ووادي الحجر والساحل الإفريقي وغيرها, لذلك يعتبر الميناء ملتقى القوافل البرية التي يعاد تصدير بضائعها إلى كافة مناطق العالم القديم⁽⁵⁰⁾, فكانت القوافل تحمل إليه سلع حوض البحر الأبيض المتوسط وتعود منه بالبخور واللبان والطيوب والأحجار الكريمة وتوابل الهند و سلع شرق أفريقيا التي جاءت على متن السفن الراسية فيه مثال ذلك ما يعرف اليوم بتجارة الترانزيت⁽⁵¹⁾.

وفي القرن الرابع الميلادي تدهورت التجارة في الميناء نتيجة لتدهور تجارة اللبان والطيوب في جنوب شبه الجزيرة العربية ولم يعد إقبال العالم القديم على تلك المنتجات كالسابق فأهمل الميناء وزاد الأمر سوء انهيار دولة حضرموت وسيطرة الدولة الحميرية عليه⁽⁵²⁾.

5. ميناء موشا .

يعد ميناء موشا من بين الموانئ القديمة في بحر العرب و يقع في خليج القمر جنوبي شبه الجزيرة العربية, وهذا الميناء ترسو فيه السفن القادمة من غربي شبه الجزيرة العربية⁽⁵³⁾ و من ميناء قنا وكذلك السفن العائدة من الهند⁽⁵⁴⁾.

يعود هذا الميناء إلى دولة حضرموت وهو ميناء مدينة ظفار (حاليا) واشتهر الميناء بتصدير اللبان⁽⁵⁵⁾ حيث عثرت البعثة الأمريكية في موقع الميناء على خزف ونقوش تعود إلى القرن الأول الميلادي⁽⁵⁶⁾، وتذكر تلك النقوش أن الملك الحضرمي (إلعز بلط) هو الذي قام بتأسيس موشا في القرن الأول قبل الميلاد وقام هذا الملك بنقل العديد من سكان شبوة إليها⁽⁵⁷⁾.

ويذكر صاحب كتاب الطواف حول البحر الاريتري أن الميناء أقيم على خليج عمان بعد رأس فرتك لاستقبال اللبان المعروف بالساحلي⁽⁵⁸⁾، كما يذكر أيضا أن السفن القادمة من الهند تُمضي الشتاء به إذا وصلت متأخرة ويقوم التجار فيه بمبادلة بضائعهم من قماش وقمح مع ممثلي الملك باللبان والبخور الذي توجد منه أكوام كبيرة منتشرة في أنحاء البلاد وأنه لا يمكن تحميل البخور أو اللبان على ظهر السفن إلا بإذن الملك وإذا حمل دون إذن منه لن يُسمح للسفن بمغادرة الميناء⁽⁵⁹⁾.

تعود أهمية الميناء إلى وقوعه على خطوط المواصلات البحرية الأمر الذي جعل السفن التجارية الداخلة والخارجة من البحر العربي تتوقف في ميناء موشا للتزود بالمؤونة والمياه العذبة ذلك أن المنطقة كانت تشتهر بعذوبة مياهها وهذا المورد زاد من أهمية الميناء⁽⁶⁰⁾.

6. ميناء رأس فرتك .

يعتبر من بين أهم مواني اليمن القديم ميناء رأس فرتك فهو يتوسط مينائي قنا وموشا على الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية ويسميه صاحب كتاب الطواف سياغروس "Syagrus"⁽⁶¹⁾ وهذا الميناء محلي ومخصص لشحن اللبان من المناطق الساحلية وخاصة من ظفار التي كانت تعرف بأرض اللبان⁽⁶²⁾، وكأي ميناء يماني قديم يوجد به مخازن لتخزين السلع والبضائع وخاصة اللبان الظفاري حتى يحين وقت تحميله على مثن السفن المتجهة إلى ميناء قنا⁽⁶³⁾.

أما صاحب كتاب الطواف فقد ذكر أن هناك رأس بري ضخم اسمه سياغروس ويوجد على هذا المرتفع قلعة مهمتها الدفاع عن المدينة وهناك يوجد أيضا ميناء وعدد من المخازن يخزن بها البخور وأن الميناء كان يستقبل السفن العربية فقط التي تتاجر مع السواحل العمانية وسواحل شرق أفريقيا التي تقوم بنقل اللبان والبخور وباقي السلع إلى ميناء قنا⁽⁶⁴⁾.

أما بليني فيذكر أن بعد معرفة الطريق البحري بين الهند ومصر كانت السفن تبحر بمحاذاة الساحل الجنوبي حتى تصل إلى رأس فرتك ومنها تنطلق إلى الهند لأن السفن المصرية كانت تصل الميناء قبل جمع المحصول⁽⁶⁵⁾ .

7. ميناء الشحر

والميناء الأخير ميناء الشحر وهو من مواني اليمن القديمة وهذا الميناء كان من ضمن سيطرت دولة حضرموت وبعد ضعفها آلت أمور الميناء إلى دولة سبأ وذي ريدان وأصبح الميناء تابع لها فتحول في زمنها إلى مركزاً تجارياً مزدهراً على ساحل بحر العرب⁽⁶⁶⁾ .

ولقد اختلف في أصل تسمية الميناء بهذا الاسم فكلمة شحر تجمع على شحره وتطلق على سيل الماء وهي وصف للمنطقة قديماً⁽⁶⁷⁾، وكان أيام الجاهلية يقام بالقرب من الميناء سوق الشحر الذي يبدأ في النصف من شهر شعبان وينتهي في آخره وفي هذا السوق يجتمع التجار من البر والبحر للظفر ببضائعه التي أهمها اللبان والبخور والمر والدخن⁽⁶⁸⁾ وهذه البضائع كانت تأتي بها القوافل التجارية من ظفار إلى مدينة شبوة ومنها إلى ميناء الشحر ثم تصدر إلى الخارج⁽⁶⁹⁾ .

لقد كان ميناء الشحر حلقة وصل بين الدولة الحضرمية وبلاد الهند والخليج العربي وأفريقيا الشرقية ومصر، لذلك أسهم الميناء بدور مهم في فترات التاريخ المختلفة⁽⁷⁰⁾، وقد أدت الحركة التجارية في الميناء إلى أن يكون هذا المركز بمثابة ترانزيت للبضائع فازدهرت به الأسواق التجارية فتميزت بأنواع مختلفة من البضائع أشهرها سوق الشحر الموسمي فكان يقام في ضل الجبل الذي عليه قبر النبي هود عليه السلام ولعل قيام هذا السوق له علاقة بقدسية المكان فالعرب شاع عندهم قيام الأسواق قرب الأماكن الدينية قبل الإسلام⁽⁷¹⁾ .

يمكن القول أن الموانئ في جنوب شبه الجزيرة العربية كان لها دور كبير في ازدهار النشاط التجاري في الألف الأولى قبل الميلاد فكانت هذه الموانئ بمثابة البوابة الرئيسية لاستقبال السلع وتصديرها وبعد التوسع الذي شهدته التجارة البحرية وازدياد أعداد السفن والاعتماد عليها في عملية نقل البضائع بكميات أكبر مما تحمله القوافل البرية انتعشت التجارة البحرية وكذلك التجارة البرية فأصبحت كثير من المدن الساحلية تعتمد على موانئها في اقتصادها فارتبطت تلك الموانئ أو المدن بعلاقات تجارية مباشرة أو غير مباشرة مع بعضها البعض⁽⁷²⁾ .

نتائج البحث.

من خلال هذه الدراسة للموانئ في جنوب شبه الجزيرة العربية يمكن استخلاص النتائج التالية:

-إن وقوع أغلب دول اليمن القديم على ساحل طويل جعل من سكانها يقومون بصناعة السفن وشراؤها من الخارج لسد الحاجة إليها في التجارة البحرية .

-الطلب المتزايد على منتجات اليمن القديم كالبخور واللبان والمر والبلادن والقرفة أدى إلى إيجاد علاقات جيدة مع دول العالم القديم اتسمت بالطابع السلم والازدهار التجاري .

-افتقار أغلب مناطق في جنوب شبه الجزيرة العربية للأخشاب الصلبة الصالحة لبناء السفن أدى إلى استيرادها من المناطق التي تنمو بها أشجار الساج والصنوبر من الساحل الفينيقي الأمر الذي فتح الباب لاكتشاف المناطق العربية.

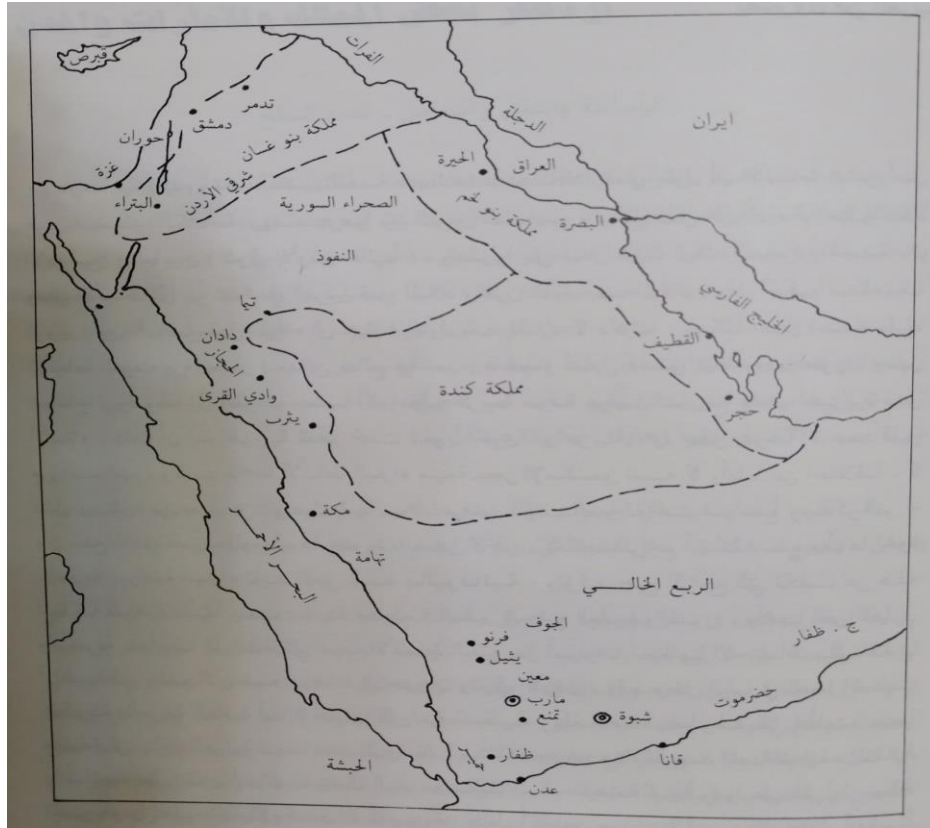
-بسبب نمو واتساع الموانئ في جنوب شبه الجزيرة العربية ظهرت العديد من الوظائف التي لم تكن موجودة من قبل فوفرت الموانئ فرص عمل لكثير من سكان اليمن القديم .

-لعبت موانئ البحر العربي والبحر الأحمر دور كبير في ربط مناطق العالم القديم مع بعضه من خلال تبادل السلع التجارية .

-كان لبعض الموانئ دور رئيسي في مد نفوذ كثير من دول اليمن القديم كأوسان إلى أواسط أفريقيا .

-من أهم الأدوار التي قامت بها أغلب الموانئ في جنوب العربية هو إعادة تصدير العديد من المنتجات التي تصل من بلاد الهند وأفريقيا إلى مصر ومناطق البحر المتوسط.

الخرائط التوضيحية:

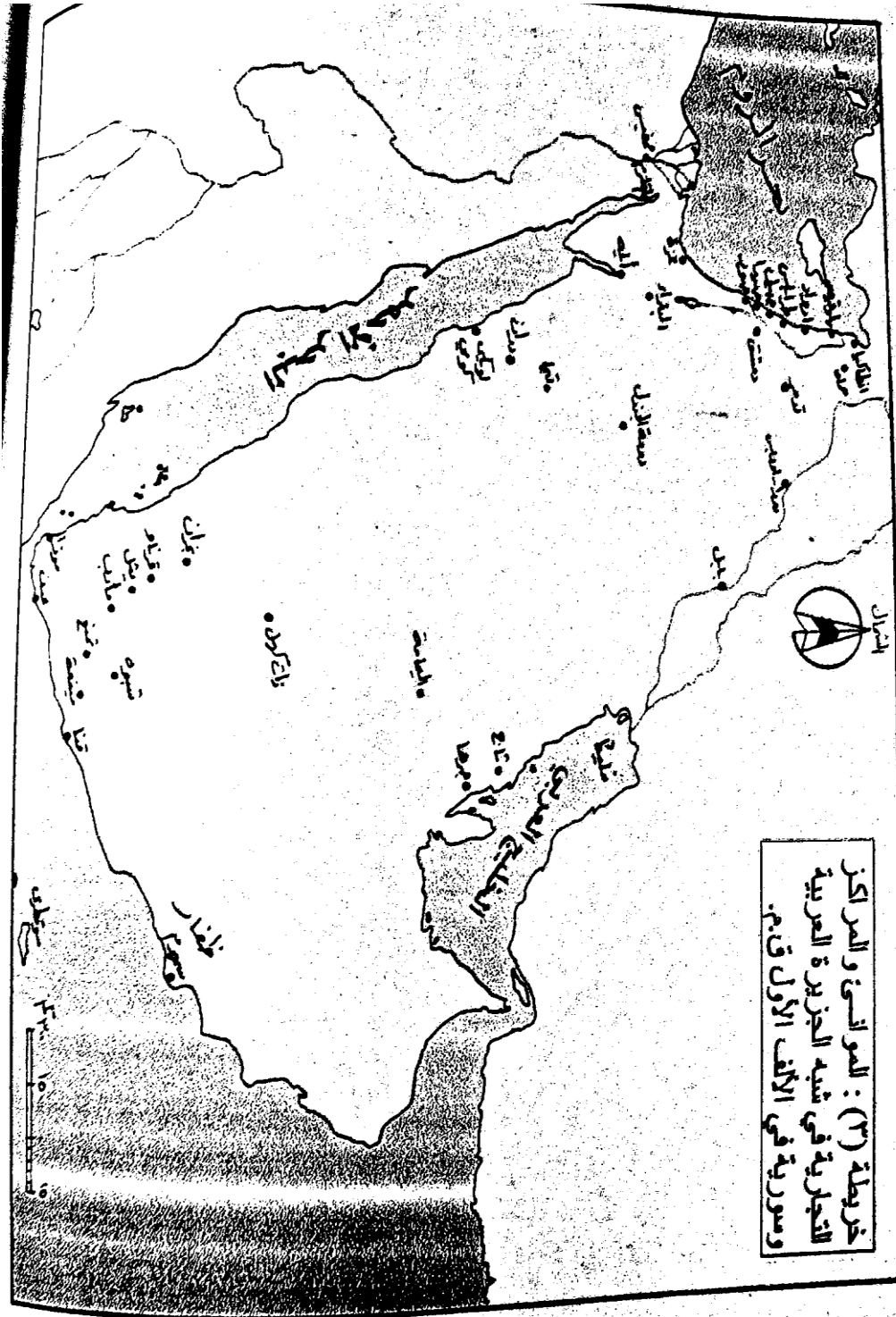


خريطة رقم (1)

توضح تقسيم بلاد العرب السعيدة والصخرية والصحراوية .

عدنان ترسيبي، بلاد سبأ وحضارات العرب الأولى اليمن (العربية السعيدة) الطبعة الثانية، دار الفكر

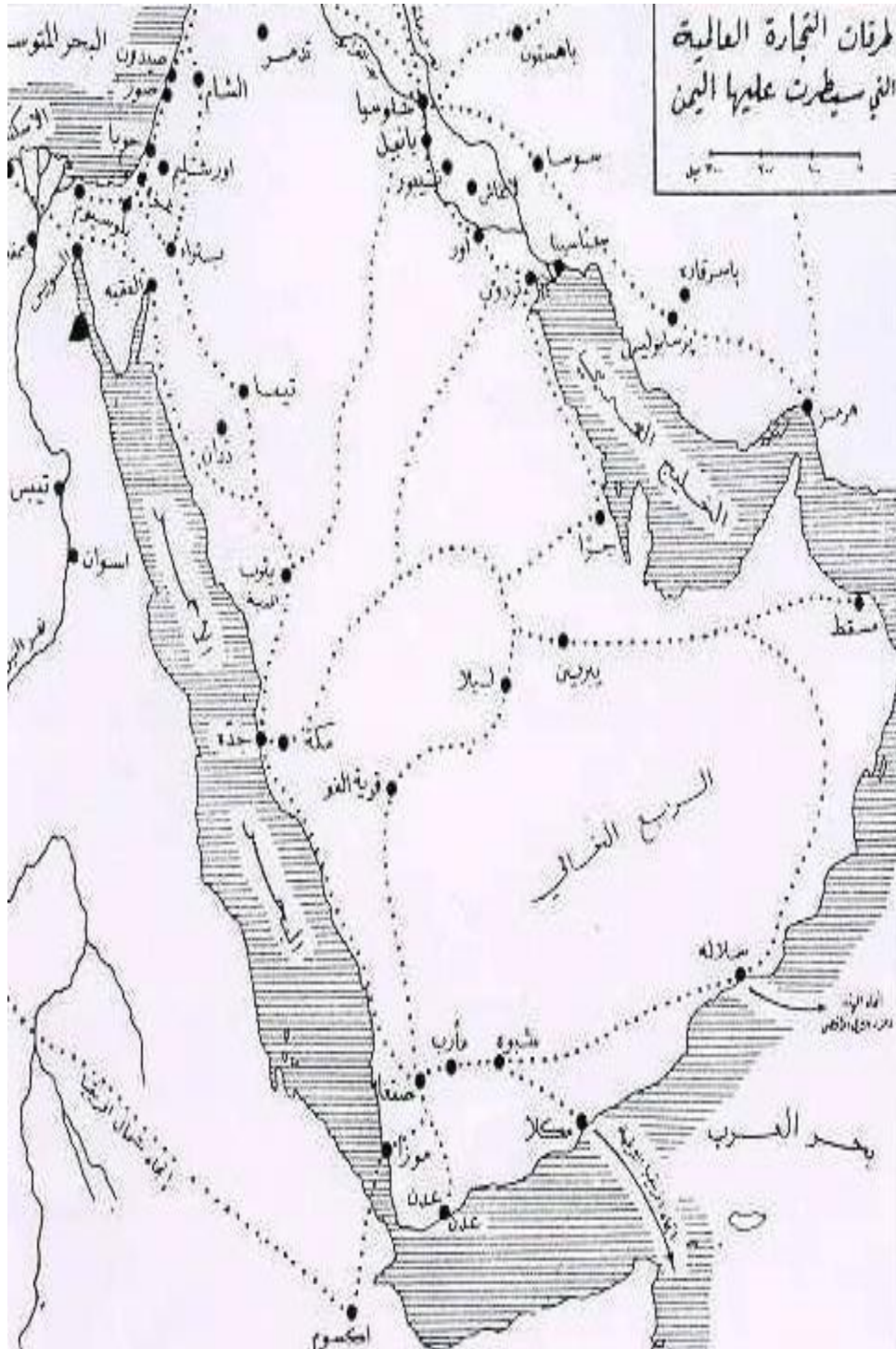
المعاصر، بيروت - لبنان، 1990، ص 85 .



خريطة رقم (2)

توضح الموانئ والمراكز التجارية في جنوب شبه الجزيرة العربية وسورية في الألف الأولى قبل الميلاد.

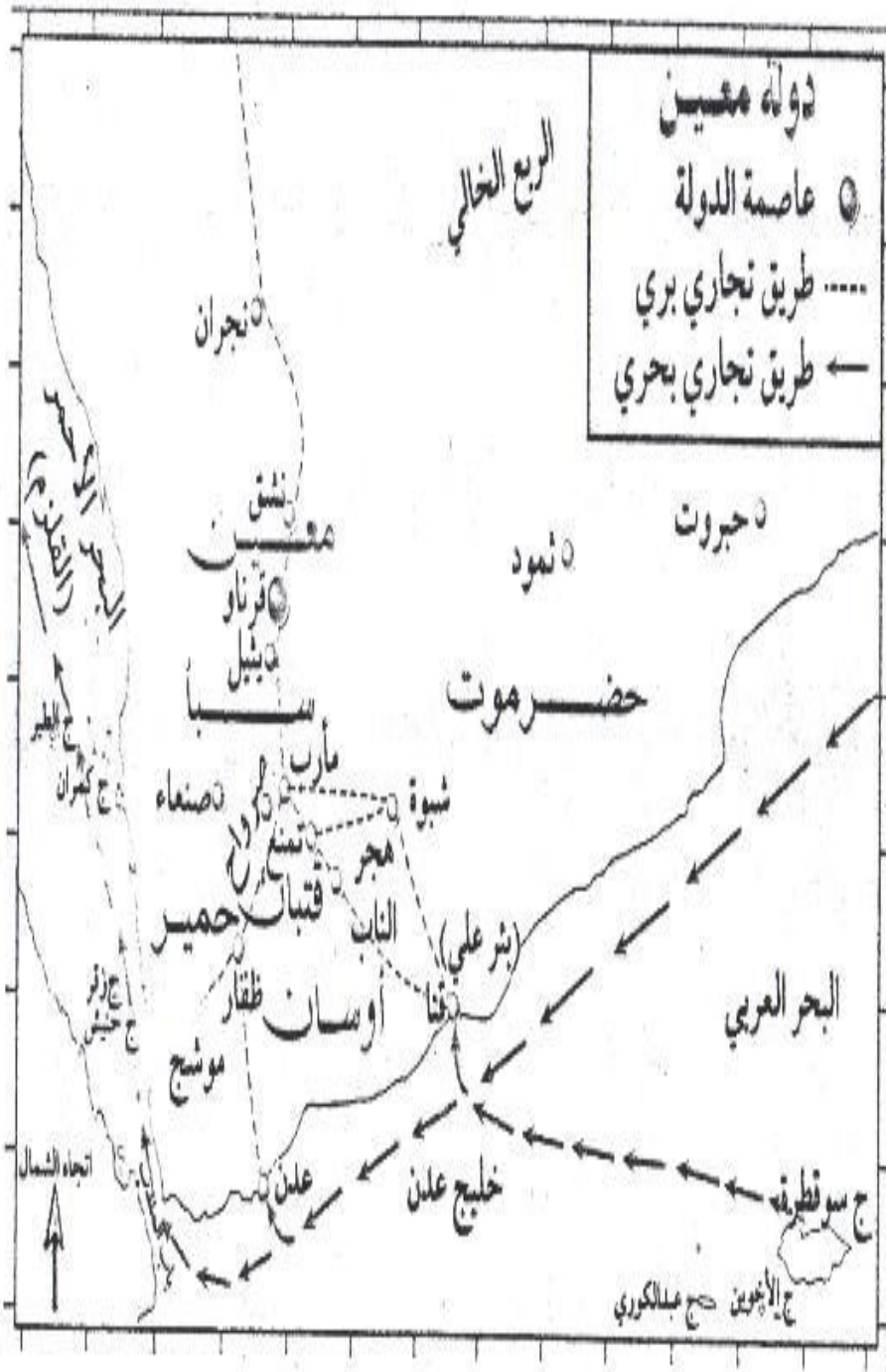
(هشام عبدالعزيز ناشر، مرجع سابق، ص 217)



خريطة رقم (3)

الطرق التجارية العالمية التي كانت تسيطر عليها اليمن

(عدنان ترسيبي، المرجع السابق، ص 58)



خريطة رقم (4)

توضح الطرق التجارية البرية والبحرية فترة الدولة الميمنية والفتنانية

تغريد سالم جابر الشمري، المرجع السابق، ص 159 .

هوامش البحث

- (1) فوزية ذاكر عبدالرحيم العكلي، وسائط النقل المائية. رسالة ماجستير في الآثار القديمة، 2008، ص 7 .
- (2) تغريد سالم جابر الشمراني، التجارة في ممالك جنوب الجزيرة العربية، معين سبأ وقتبان وأنظمتها من خلال نقوش المسند، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الملك سعود، قسم الآثار 1437-1438 هجري، ص 30.
- (3) حسن صالح شهاب، فن الملاحة عند العرب، دار العودة بيروت، 1982، ص 34 .
- (4) شمس الدين أبي عبدالله محمد بن أحمد المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، الطبعة الثانية، ليدن، 1906، ص 18.
- (5) محمد بيومي مهران، الحضارة العربية القديمة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1988، ص 517 .
- (6) وزارة الإعلام والثقافة العمانية، تاريخ عمان البحري، مسقط، 1979، ص 152 .
- (7) جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، الجزء السابع، الطبعة الثانية، منشورات جامعة بغداد، 1993، ص 256.
- (8) Moreland .W.H. The Ships of the Arabian Sea about A.D. 1500. The Journal of Royal Asia. Tic Society. London.1939 .p68
- (9) محمد سهيل طقوش، تاريخ العرب قبل الإسلام، دار النفائس، بيروت-لبنان، 2009، ص 78 .
- (10) نوره عبدالله علي النعيم، الوضع الاقتصادي في جنوب شبه الجزيرة العربية قبل الإسلام، دار الشواف، الرياض، 1992، ص 187.
- (11) جورج فضلو حوراني، الملاحة العربية في المحيط الهندي، ترجمة: يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو، القاهرة، 1985، ص 250.
- (12) عبدالفتاح محمد وهيب، مصر والعالم القديم، دار المعارف، الإسكندرية، د.ت ، ص 309.
- (13) محمد أبوالمحاسن عصفور، علاقات مصر بالشرق الأدنى القديم من أقدم العصور إلى الفتح اليوناني، 1962، ص 40
- (14) إبراهيم مفتاح شيره، تجارة المواد العطرية بممالك جنوب شبه الجزيرة العربية 1100ق.م - 525م، المجلة العلمية لكلية التربية، جامعة مصراتة، ليبيا، المجلد الأول، العدد السادس عشر، سبتمبر 2020م، ص 90.
- (15) جورج فضلو حوراني، المرجع السابق، ص 298 .
- (16) نوره عبدالله علي النعيم، المرجع السابق، ص 187.
- (17) عبدالمنعم عبدالحليم سيد، البحر الأحمر وظهيريه في العصور القديمة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1993، ص 433.
- (18) الفُرْضَةُ هي محط السفن من البحر ، الطاهر أحمد الزاوي، مختار القاموس، الدار العربية للكتاب، 1981، ص 473.
- (19) جرجي زيدان ، العرب قبل الإسلام، الطبعة الثانية، مطبعة الهلال، 1992، ص 106 .
- (20) جواد علي، المرجع السابق، ص ص 256-257.
- (21) ذكرى عبدالملك مطهر، الموانئ اليمنية القديمة دراسة تاريخية، رسالة دكتوراه، جامعة عدن، كلية الآداب، قسم التاريخ، 2008، ص 18 .

- (22) جواد علي، المرجع السابق، ص ص 254-255 .
- (23) هشام عبدالعزيز ناشر، التجارة وأثرها في تطور ممالك اليمن القديم، رسالة دكتوراه، جامعة عدن، 2009، ص120.
- (24) نوره عبدالله علي النعيم، المرجع السابق، ص 254 .
- (25) هشام عبدالعزيز ناشر، المرجع السابق، ص 120 .
- (26) علي محمد معطي، تاريخ العرب الاقتصادي قبل الإسلام، دار المنهل اللبناني، 2003، ص 186 .
- (27) ابو اسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي الاضطخري، المسالك والممالك، القاهرة، 1961، ص 28 .
- (28) محمد حمزه جار الله الشمري، موانئ شبه الجزيرة العربية، وآثارها في النشاط التجاري البحري قبل الإسلام، رسالة دكتوراه، جامعة بغداد، 2004 ص 31 .
- (29) علي محمد معطي، المرجع السابق، ص 201
- (30) حسن صالح شهاب، المرجع السابق، ص 237 .
- (31) أسامة محمود عبدالمولى، تجارة البخور في شبه الجزيرة العربية في الفترة من القرن العاشر وحتى نهاية القرن الأول قبل الميلاد، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الزقازيق، المعهد العالي لحضارات الشرق الأدنى القديم، قسم شبه الجزيرة العربية، 2013، ص 71.
- (32) تغريد سالم جابر الشمرائي، المرجع السابق، ص 33 .
- (33) حسن صالح شهاب، المرجع السابق، ص 242 .
- (34) المرجع نفسه ، ص 243 .
- (35) نوره عبدالله علي النعيم، المرجع السابق، ص 255 .
- (36) نيقولا زيادة، تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد الرابع، د.ت ، ص 371.
- (37) أسمان سعيد الجرو، موجز التاريخ السياسي القديم لجنوب شبه الجزيرة العربية، دار الكندي، الأردن، 1996، ص 30.
- (38) محمد عبدالقادر بافقيه، تاريخ اليمن القديم، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت - لبنان، 1985، ص 178 .
- (39) جورج فضلو حوراني، المرجع السابق، ص 64 .
- (40) أسامة محمود عبدالمولى، المرجع السابق، ص 70 .
- (41) علي محمد معطي، المرجع السابق، ص 200 .
- (42) محمد حمزه جار الله الشمري، المرجع السابق، ص 143 .
- (43) علي محمد معطي، المرجع السابق، ص 201 .
- (44) نيقولا زيادة، المرجع السابق، ص 266 .
- (45) أسامة محمود عبدالمولى، المرجع السابق، ص 70 .
- (46) نوره عبدالله علي النعيم، المرجع السابق، ص 254 .
- (47) أسمان سعيد الجرو، المرجع السابق، ص 29 .
- (48) نوره عبدالله علي النعيم، المرجع السابق، ص 254 .

- (49) تغريد سالم جابر الشمراني, المرجع السابق, ص 33 .
- (50) علي محمد معطي, المرجع السابق, ص 202 .
- (51) عبدالعزيز صالح, تاريخ شبه الجزيرة العربية قبل الإسلام, مكتبة الأنجلو المصرية, القاهرة, 1990, ص 245-246.
- (52) علي محمد معطي, المرجع السابق, ص 202 .
- (53) نفسه
- (54) محمد عبدالقادر بافقيه, المرجع السابق, ص 182 .
- (55) نوره عبدالله علي النعيم, المرجع السابق, ص 257 .
- (56) تغريد سالم جابر الشمراني, المرجع السابق, ص 34 .
- (57) علي محمد معطي, المرجع السابق, ص 202 .
- (58) محمد عبدالقادر بافقيه, المرجع السابق, ص 182 .
- (59) نيقولا زيادة, المرجع السابق, ص 267 .
- (60) محمد عبدالستار عثمان, مدينة ظفار سلطنة عمان, دراسة تاريخية أثرية معمارية, دار الوفاء للنشر والتوزيع, الإسكندرية, 1999, ص 32 .
- (61) تغريد سالم جابر الشمراني, المرجع السابق, ص 35 .
- (62) علي محمد معطي, المرجع السابق, ص 202 .
- (63) نوره عبدالله علي النعيم, المرجع السابق, ص 206 .
- (64) تغريد سالم جابر الشمراني, المرجع السابق, ص 35 .
- (65) نوره عبدالله علي النعيم, المرجع السابق, ص 257 .
- (66) تغريد سالم جابر الشمراني, المرجع السابق, ص 35 .
- (67) محمد عبدالقادر بافقيه, في العربية السعودية, دراسات تاريخية قصيرة, مركز الدراسات اليمنية, صنعاء, 1987, ص 51 .
- (68) حسن صالح شهاب, أضواء على تاريخ اليمن البحري, الطبعة الثانية, دار العودة, بيروت, 2004, ص 252 .
- (69) محمد حمزه جار الله الشمري, المرجع السابق, ص 108 .
- (70) صلاح البكري, في جنوب الجزيرة العربية, مطبعة مصطفى الحلبي, القاهرة, 1969, ص 42 .
- (71) محمد حمزه جار الله الشمري, المرجع السابق, ص 108 .
- (72) كلاوس شيبمان, تاريخ الممالك القديمة في جنوبي الجزيرة العربية, ترجمة فاروق إسماعيل, مركز الدراسات والبحوث اليمني, صنعاء, 2001, ص 122-123 .