

الموانئ البحرية القديمة على شواطئ بلاد العرب قبل الإسلام

د. سالم عبدالسلام عرفة - قسم التاريخ - جامعة طرابلس.

الملخص :

كان لوقوع بلاد العرب على ثلاث مسطحات مائية مفتوحة بسواحل كبيرة، وهي المحيط الهندي وبحر القلزم (الأحمر) والخليج العربي دوراً مهماً في تأسيس العديد من الموانئ على شواطئ تلك المسطحات المائية، والتي برزت في البداية في شكلها البدائي ثم أخذت في التطور والانتساع بعد النشاط البحري الذي شهدته المنطقة، نتيجة التطور النشاط التجاري بين بلدان العالم القديم فأصبحت موانئ كبيرة ترسو بها السفن الضخمة، وقد أسهمت هذه الموانئ في تنشيط حركة التبادل التجاري بين دول العالم القديم في تلك الفترة، وأصبحت منطقة بلاد العرب منطقة تجارة للعبور تلتقي فيها بضائع العالم القديم من كل البلدان مما نتج عنه ازدهار اقتصادها وتنوعه.

Abstract :

Old Sea Ports on the Coasts of Arab Countries Prior to Islam

Dr.: Salem Abdulsalam Arafa.

Tripoli University- Arts Faculty.

The allocation of Arab countries on three open water bodies with large coasts, which are: the Indian Ocean, Qalzam Sea/ Red Sea and Arabic Gulf, was with an important role in establishing several ports on the coasts of these water bodies which initially emerged in its initial form and; then, started to develop and expand following the marine activity, the region has witnessed due to the development of commercial activity among the countries of the old world. These ports have become large with huge ships anchor there. These ports have participated in activating the movement of commercial exchange between the countries of the old world in that period, whilst the region of Arab countries have become a region of transit merchants in which the goods of old world from all countries might meet, due to which the economy has boomed and become diverse.

المقدمة:

تتمتع منطقة بلاد العرب بموقع جغرافي مهم؛ إذ تقع في قلب العالم القديم، وتطل على ثلاث مسطحات مائية مفتوحة بسواحل طويلة هي المحيط الهندي وبحر القلزم والخليج العربي، فالمحيطات والبحار هي الطرق الرئيسية للتجارة الدولية قديماً وحديثاً، فضلاً عن كونها منطقة عبور للطرق البحرية والبرية التي تربط الشرق بالغرب، وبحكم هذا الموقع الاستراتيجي الهام، وقد لعبت منطقة بلاد العرب دوراً أساسياً في التجارة الدولية خلال العصور القديمة حيث أحكمت قبضتها على طرق التجارة العالمية

المعروفة سابقا بطرق البخور قرونا عديدة ، فكان من نتائج تلك الحركة التجارية اتصال العرب بباقي الحضارات الأخرى والتفاعل معها تأثرا وتأثيرا، علاوة على انتعاش الحالة الاقتصادية في بلاد العرب وازدهار الأسواق التجارية ، وهذا ما جعل سكان بلاد العرب قبل الإسلام مهتمون بتأسيس الموانئ وصناعة السفن بمختلف أحجامها باعتبارها وسيلة اتصال بالعالم الخارجي عبر الطرق الملاحية، لاشك أن طرق التجارة البحرية الدولية قد أفرزت عدة موانئ على شواطئ بلاد العرب كان لها دورا مهما في حركة التجارة الدولية القديمة ، وتلك الموانئ نشأت ارتباطا بالطرق التجارية البحرية في الخليج العربي وخليج عمان وفي المحيط الهندي والبحر الأحمر، بالإضافة للموانئ العربية التي ازدهرت في العصور القديمة في البحر الأبيض المتوسط. والموانئ القديمة في بلاد العرب كثيرة، منها ما اندثر ومنها ما تبدل اسمه أو موقعه ، ولم تصل إلينا معلومات عنها ؛ لأن في تلك الفترة القديمة كان لا بد من تأسيس عدد كبير من الموانئ على السواحل لتقديم الخدمات للسفن البدائية التي لا تستطيع أن تبعد عن الساحل وتبحر لمسافات طويلة دون التزود بالتموين اللازم، وكذلك حاجة طاقم السفينة للراحة من عناء السفر، لذلك سنكتفي في هذا البحث بذكر أشهر الموانئ العربية القديمة.

إشكالية الدراسة :

تكمن الإشكالية المطروحة في التعرف على تلك الموانئ ومراحل تطورها ومدى مساهمتها في انتعاش الحياة الاقتصادية ببلاد العرب ، وكذلك مدى تأثيرها بالحروب والنزاعات القبلية التي كانت سائدة في تلك الفترة، ووفقاً لذلك تسعى الدراسة إلى الإجابة على مجموعة من التساؤلات منها .

تساؤلات الدراسة :

لماذا اهتم العرب بتأسيس الموانئ على شواطئ بلادهم؟ هل كان العرب على معرفة بالملاحة البحرية في ذلك الوقت؟ هل كانت شواطئ بلاد العرب صالحة لتأسيس الموانئ؟ هل أسهمت الموانئ في تنشيط الحركة التجارية ببلاد العرب؟ وهل أثرت الصراعات والحروب التي شهدتها بلاد العرب على النشاط التجاري للموانئ؟ كيف كانت الصلات التجارية بين الموانئ العربية وموانئ بلدان العالم القديم؟

أهمية الدراسة :

تكمن أهمية الدراسة في أنها تدرس نشأة الموانئ على طول شواطئ بلاد العرب قبل الإسلام وتطورها من موانئ بدائية ترسو بها السفن الصغيرة إلى موانئ كبيرة ترسو بها السفن الضخمة، وتبين مدى أهمية الدول التي نشأت في تلك المنطقة بتلك الموانئ.

أهداف الدراسة :

وتهدف الدراسة من خلال مجهود تجمعي لآراء المؤرخين المحدثين والقدامى إلى تحديد مكان الموانئ والتعريف بدورها في حركة التبادل التجاري بين بلاد العرب والبلدان المجاورة لهم ، ومدى مساهمتها في تطوير النشاط الاقتصادي ببلاد العرب .

العوامل المساعدة على تطور الملاحة: -

من أهم العوامل التي ساعدت على تطور الملاحة، معرفة ظاهرة المد والجزر، وظاهرة التيارات البحرية، وظاهرة الرياح، ومعرفة الجهات الأصلية، ومما لا شك فيه أن سكان جنوب بلاد العرب قد عرفوا ظاهرة المد والجزر في البحار والمحيطات منذ أزمان قديمة، وقد أشار إليها ابن الفقيه في وصفه للطريق البحري بين سيراف وخانقو بقوله " ومن صندرفولات إلى الصين مسافة شهر إلا أن الجبال التي تمر بها السفن مسيرة سبعة أيام ، فإذا جاوزت السفن الأبواب صارت إلى ماء عذب يقال له خانقو يكون فيه مد وجزر في اليوم واللييلة مرتين"⁽¹⁾ ، أما الرياح الموسمية⁽²⁾ التي كان لها دوراً هاماً في مساعدة السفن في الأبحار فقد عرفها العرب من أزمان قديمة ، ففي فصل الخريف تهب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية إلى الجنوب الغربي في الفترة من ديسمبر إلى مارس فتخرج السفن الشراعية من الخليج العربي وجنوب شبه الجزيرة العربية إلى المحيط الهندي، ثم تسير بمحاذاة الساحل الإفريقي الذي ينحني في اتجاه جنوبي غربي، وفي فصل الربيع تهب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية إلى الشمال الشرقي في الفترة من يونيو إلى أكتوبر فتتمكن السفن من العودة إلى قواعدها في جنوب بلاد العرب وكان لهذه الظاهرة الطبيعية – الرياح الموسمية – دوراً فعالاً في وصول العرب إلى الساحل الشرقي لأفريقيا والهند والصين، كما أنها ساعدت الهنود في الوصول إلى الساحل الشرقي لأفريقيا وجنوب بلاد العرب، وقد ظلت هذه الرياح سرا من الأسرار التي احتفظ بها العرب والهنود لأنفسهم حتى تمكن الملاح الإغريقي هيبالوس من اكتشافها في القرن الأول الميلادي⁽³⁾، أما بخصوص معرفة العرب بالجهات الأصلية فإنه من المعروف أن العرب عرفوا منذ أزمان قديمة الجهات الأربع الأصلية ليلاً عن طريق مشاهدة مجاميع النجوم ومراقبة حركتها في السماء، بل ربطوا بين الجهات التي تهب منها الرياح وبين مطالع هذه النجوم ومغاربها⁽⁴⁾، وفضلاً عن ذلك تميزت أغلب سواحل بلاد العرب البحرية مثل سواحل الخليج العربي بالحماية الطبيعية من الأمواج ووجود الأخوار والخلجان الطبيعية، وقلة الانحدار ووجود الشعب المرجانية التي تحمي السفن من الأمواج العاتية عند دخولها وخروجها من الميناء، كما

تميزت شواطئ بحر العرب كذلك بوجود الاخوار والرؤوس والجزر التي تمثل حماية طبيعية للقوارب والسفن⁽⁵⁾.

موانئ بحر القلزم/ البحر الأحمر:

بحر القلزم عبارة عن مسطح مائي ضيق يمتد من بلاد اليمن والسودان في الجنوب، ومنتهاه إلى شبه جزيرة سيناء، حيث يتفرع إلى خليجين هما: خليج العقبة وخليج السويس في الشمال، وهذا المسطح المائي يعتبر امتدادا للمحيط الهندي، فهو يربط المحيط الهندي والبلاد المطلة عليه بالبحر المتوسط والمناطق المحيطة به، حيث أسواق تجارة العالم القديم ومناطق استهلاكها، وبهذا شكل بحر القلزم معبرا مائيا هاما في قلب العالم القديم لنقل التجارة البحرية بين الشرق والغرب، وكان الطريق التجاري البحري الهام الذي يربط البحار الهندية ببلاد العرب من جهة وبلاد الشرق الأدنى من جهة أخرى⁽⁶⁾. وعرف بحر القلزم عبر الأزمنة التاريخية بأسماء متعددة منها البحر الفرعوني، والبحر الحبشي، وبحر القلزم⁽⁷⁾، وبحر العرب⁽⁸⁾، والخليج البربري⁽⁹⁾، وبحر الحجاز⁽¹⁰⁾، نسبة إلى المناطق الواقعة على سواحلها، وقد عرف بحر القلزم من أزمان قديمة بصعوبة الملاحة فيه لكثرة الصخور والشعاب المرجانية التي تعترض مجراه، وشدة رياحه الشمالية، وارتفاع درجات الحرارة به، وجذب سواحلها وندرة موانئه، وتتأثر طرق الملاحة الرئيسية في بحر القلزم بوجود الشعاب المرجانية التي تعيق حركة الملاحة البحرية، ولذلك تبحر السفن المارة به في المجرى الملاحي الأوسط ويزيد عمقه عن ألفي متر، وعلى كلا جانبيه يمتد مجريان ساحليان ينحصران بين الحواجز المرجانية وبين كل من ساحليه الغربي والشرقي، ويتصل كل من هذين المجرين بالمجرى الأوسط عن طريق الفتحات التي تتخلل الشعاب أو الحواجز المرجانية⁽¹¹⁾، وتمتاز سواحل بحر القلزم بشدة التعرية البحرية لتعرضها للرياح الموسمية، كما تمتاز بخلوها من البحيرات والمستنقعات التي تتكون عادة بجوار السواحل⁽¹²⁾. وقد أدرك الساسة الرومان من عهد الإمبراطور الروماني أغسطس (26ق.م-14م) أهمية السيطرة على بحر القلزم وموانئه من اجل التحرر من تحكم الفرس في تجارتهم الواردة من بلدان الشرق الأقصى، وذلك عن طريق السيطرة على بحر القلزم وموانئه وتأمينه والدخول منه إلى المحيط الهندي والاتصال بالأسواق الرئيسية المصدرة لتلك البضائع مباشرة، ولذلك قرر الإمبراطور الروماني أغسطس سنة 24ق.م إرسال حملة عسكرية بقيادة اليوس غالوس من أجل السيطرة على ساحلي بحر القلزم الغربي والشرقي وتطهيره من القراصنة وجعله بحرا رومانيا، وعلى الرغم من وصول الحملة الرومانية إلى بلاد اليمن إلا أنها لم تنجح في تحقيق أهدافها لعدة أسباب^(*)، وقد ترتب على ذلك عدول الرومان نهائيا عن التطلع

لإرسال حملات عسكرية أخرى للسيطرة على الطرق التجارية البحرية والموانئ البحرية على طول السواحل العربية، وإنما اقتصر نشاطهم في تلك المنطقة على تحسين علاقاتهم السياسية بالإمارات العربية وسادات القبائل وبلاد الحبشة لتحقيق مصالحهم السياسية، ولذلك وجهت الإمبراطورية الرومانية اهتمامها إلى التجارة البحرية ومنافسة العرب والهنود في تجارتهم البحرية في غرب المحيط الهندي والاتصال المباشر بالأسواق الهندية، ومع ذلك استطاع العرب الحفاظ على احتكارهم لطريق التجارة في المحيط الهندي إلى أن اكتشف الملاح هيبالوس سر الرياح الموسمية ومواعيد هبوبها، وعندئذ استطاعت السفن الرومانية التجارية الوصول إلى مياه المحيط الهندي وزيادة عملية التبادل التجاري بين الهند والإمبراطورية الرومانية حتى أوائل القرن الثالث الميلادي إذا اضطربت شؤون الإمبراطورية الرومانية نتيجة للضعف والتفكك الذي أصاب كيانها⁽¹³⁾. وبالرغم من عدم وجود الخلجان الطبيعية التي تعتبر من أهم شروط بناء الموانئ وانتشار الصخور المرجانية التي كانت تعيق أبحار السفن وتجعل الملاحة أمرا صعبا وخطرا للغاية، فإن سواحل جنوب بحر القلزم كانت أكثر السواحل ملائمة للإبحار وتأسيس الموانئ من النواحي الجغرافية والطبيعية، والتي لعبت دورا هاما في حركة التبادل التجاري بين بلدان العالم القديم، وفيما يلي أهم الموانئ التي نشأت على الشاطئ الشرقي منه.

ميناء الجار:

يقع على الساحل الشرقي لبحر القلزم مقابل الحجاز، وعلى الجنوب الشرقي من يثرب بمسافة تقدر بـ 150 كم، وكان المنفذ البحري الوحيد لأهل يثرب على بحر القلزم⁽¹⁴⁾، ويقول ياقوت الحموي بأنه "بالقرب من ينبع على مسافة سفر ليلة من المدينة ... وانه ميناء تفرغ البضائع الواردة من مصر والحبشة والجنوب العربي والصين"⁽¹⁵⁾، وان المسلمين القادمين من الحبشة في السنة السابعة للهجرة قد رسوا فيه على حسب رواية الطبري⁽¹⁶⁾ وقد أسهم هذا الميناء في توطيد العلاقات التجارية بين بلاد الحجاز والحبشة في فترة قبل الإسلام، حيث كانت المراكب التجارية تعبر بحر القلزم من ميناء زيلع بالحبشة إلى ميناء الجار محملة بالدقيق والأخشاب والفضة والتوابل وسن الفيل والجلود⁽¹⁷⁾.

ميناء الشعبية:

يقع على الساحل الشرقي لبحر القلزم في منطقة الحجاز ويبعد عن جدة بحوالي 40 كم⁽¹⁸⁾، وهو المنفذ البحري الوحيد لأهل مكة، تقصده السفن القادمة من مصر وروما للتزود بما تحتاج إليه من تموين وماء ثم تستأنف الرحلة إلى بلاد الهند أو سواحل أفريقيا

أو لتفريغ حمولتها من البضائع الآتية من أفريقيا ومصر وجنوب بلاد العرب، واليه جنت سفينة يقوم التي تحطمت على شواطئه بسبب الرياح فاستعانت قریش بأخشابها في بناء وتجديد الكعبة، ومنه هاجر المسلمون الأوائل إلى الحبشة في السنة الخامسة من البعثة على ظهر سفينتين للتجار⁽¹⁹⁾. ويبدو أن ميناء الشعبية كان مجرد مرسى صغير ترسو به السفن الصغيرة الحجم، دون السفن الكبيرة التي منعت الموانع الجغرافية والطبيعية الرسو فيه وفي مقدمتها ضحالة المياه وانتشار الشعاب المرجانية بكثرة على سواحلها، ويبدو أن جنوح السفينة الرومية المذكورة وتحطمها بالميناء واستخدام بقاياها من الخشب في تجديد الكعبة، أنها كانت من الحجم الكبير وتحطمت بفعل الشعاب المرجانية.

ميناء لويكة كوما:

يقع ميناء لويكة كوما على الساحل الشرقي المطل على بحر القلزم، ويسمى في المصادر اليونانية LeukKome بمعنى: القرية البيضاء، وكان الميناء الرئيسي لدولة الأنباط⁽²⁰⁾، وقد اختلف المؤرخين في تحديد مكانه فقد اعتقد البعض انه ميناء الحوراء استنادا إلى أن الحوراء كانت تسمى البيضاء، ورأي آخرون أن لويكة كوما هي ينبع البحر، ورأي ثالث يرى أن واحة العيون هي الاحتمال الأقرب لموقع لويكة كوما استنادا إلى وجود مدينة وميناء فيها ومباني ضخمة ذات مساحات شاسعة قادرة على استيعاب جيش اليوس غالوس الذي مكث فيها عدة أشهر قبل انطلاق الحملة⁽²¹⁾، وقد أشار سترابو المرافق للحملة الرومانية بقيادة اليوس غالوس إلى لويكة كوما وقال يوجد بها ميناء وسوق تجاري ترسو فيها السفن التجارية من ناحية وتنطلق منها القوافل البرية إلى البتراء من ناحية أخرى⁽²²⁾ كما ذكرها صاحب كتاب الطواف حول البحر الأريتري وقال بأنها تحتوى على سوق وميناء تجاري، وفيها قلعة محصنة يقيم فيها جنود مدربين مهمتهم حفظ الأمن وتحصيل الضرائب المفروضة على التجارة⁽²³⁾، وعلى العموم يكتنف الغموض تاريخ ميناء لويكة كوما، فلم يرد اسمه كثيرا في المصادر اليونانية والعربية، ولم يقدم لنا علماء الآثار معلومات أثرية وافية عنه.

ميناء اوكليس:

يقع ميناء اوكليس في أقصى جنوب بحر القلزم بالقرب من مضيق باب المنذب، وهو من أقدم موانئ بحر القلزم، وكان تابعا للدولة الأوسانية التي ازدهرت في القرن الخامس، ثم تعاقبت السلطات السياسية على هذا الميناء حيث سيطرت عليه دولة قنبان ثم الدولة السبئية ثم الدولة الحميرية، ويبدو أن هذا الميناء فقد أهميته بعد ازدهار ميناء موزا وأصبح محطة لتموين السفن المتجهة إلى بلاد الهند، وكان ميناء اوكليس آخر

محطة ترسو فيها السفن الهندية التي لم يكن يسمح لها بالإبحار شمالا نحو بحر القلزم، فتفرغ حمولتها في اوكليس ثم تنقل برا إلى موزا حيث تباع هناك للسفن البطلمية والرومانية⁽²⁴⁾.

ميناء موزا:

يقع ميناء موزا في جنوب غرب الجزيرة العربية على الساحل الشرقي لبحر القلزم، ويبعد عن ميناء المخا حوالي 25 ميلا، ويرى مؤرخين آخرون انه كان في موقع ميناء المخا الحالي أو قريبا منه^(*) وكان تابعا للدولة السبئية، ومنذ القرن الأول الميلادي أصبح الميناء الرئيسي للدولة الحميرية⁽²⁵⁾، وخاصة في عهد الملك كربئيل بعد أن أهمل ميناء عدن نتيجة لضعف ملك ظفار وعدم استطاعته مد نفوذه وسيطرته إلى المناطق الساحلية الجنوبية نتيجة للحروب والصراعات التي تعرضت لها الدولة الحميرية في تلك الفترة⁽²⁶⁾، وقد ورد ذكره في العديد من الكتب الكلاسيكية حيث كان ميناء عالميا ترسو فيه السفن الآتية من مصر والهند وشرق أفريقيا لتتوزد ببضائع تلك البلدان أو لتفريغ حمولتها من البضائع الآتية من مصر والهند وشرق أفريقيا⁽²⁷⁾، وكان مزدحما بالمراكب وأصحاب السفن والملاحين العرب وكانت به جاليات أجنبية من اليونان وغيرهم، وذكر اسمه في نقش يرجع تاريخه إلى قبيل الغزو الحبشي الأخير لبلاد اليمن في عام 525م سجل فيه حروب الملك يوسف أسار المعروف بذي نواس على الأحباش ونصاري اليمن، حيث ورد في النقش أن أسار يوسف سار بجيشه إلى موزا وقاتل الأحباش فيها⁽²⁸⁾، ويبدو أن ميناء موزا كان محطة تموين للسفن تتزود منه بالماء والغذاء، ومكان يستريح فيه البحارة من عناء السفر، ثم تبحر السفن منه إلى السواحل الإفريقية مخترقة مضيق باب المندب وقد تتجه إلى عدن ثم تواصل سيرها نحو السواحل الأفريقية، أو تتجه إلى ميناء أكيلوا الواقع في الخليج العربي، ومنه تبحر إلى بلاد الهند⁽²⁹⁾، وازدهرت حركة الملاحة والتجارة في ميناء موزا بعد أن تحولت إليه السفن التي كانت ترسو بميناء عدن نتيجة للقلقل الداخلية والصراع الذي نشب بين الحميريين والسبئيين والقبائل المتحالفة معهم آنذاك مما جعل من الصعب على الملك الحميري الضعيف في ظفار بسط سيطرته على القبائل المتمردة عن حكمه في الجنوب وتأمين طرق القوافل البرية إلى عدن، لذلك اتجهت حكومة ظفار إلى الاهتمام بتوسيع ميناء موزا وإهمال ميناء عدن واوكليس، فازدهرت موزا وتحولت عدن إلى مجرد قرية على الساحل⁽³⁰⁾، وإلى جانب الميناء كان لمدينة موزا سوقا تجاريا يحتوي على العديد من السلع المستوردة، ويبدو أن سكانها كانوا بحارة وتجارا ولا يرحبون بالتجار الأجانب الذين اضطروا إلى دفع الهدايا والعطايا إلى حكام الميناء لكي يسمح لهم بالتجارة في أسواق موزا⁽³¹⁾.

ميناء أيلة (*) :

يقع ميناء أيلة على الساحل الشرقي لبحر القلزم من جهة بلاد الشام، وعرف عند العبرانيين ببيت الآلهة، أما الإغريق فسموه إيليان، وأطلق عليه المقدسي اسم ويلة، وأسس هذا الميناء في حوالي سنة 300 ق.م وترسو فيه السفن القادمة من أفريقيا ومواني اليمن وحضرموت وبلاد الهند⁽³²⁾، وبعد ميناء أيلة سوقا للتوابل القادمة عن طريق القوافل من جنوب شرق آسيا والتي يعاد شحنها إلى روما بكميات كبيرة لازدياد الطلب عليها من الإمبراطورية الرومانية، وقد تميز هذا الميناء بعدم وجود الجزر المرجانية التي تكثر في بحر القلزم مما ساعد على رسو السفن الآتية من سواحل أفريقيا والمحيط الهندي واليمن وحضرموت به بكل سهولة وأمان⁽³³⁾، ولذلك اهتم الإمبراطور الروماني تراجان بأمر هذا الميناء لأنه كان بمثابة الشريان الرئيسي الذي يزود الإمبراطورية الرومانية بأغلب احتياجاتها من البضائع المستوردة، ففي سنة 106م قام بإصلاح عدد من الطرق المؤدية إلى الميناء منها طريق أيلة، واعتنى بالميناء فعمره، وأسس به إدارة جمركية وجعله من أهم الموانئ البحرية بخليج العقبة⁽³⁴⁾.

موانئ الخليج العربي :

عرف الخليج العربي العديد من التسميات، فالنقوش السومرية التي يرجع تاريخها إلى عصر أسرة أور الثالثة (2118-2007 ق.م) تشير إلى هذا الخليج بتسمية البحر الأدنى، والنقوش الأكادية العربية القديمة تسمية البحر الأدنى⁽³⁵⁾، وقد أشار إليه المؤرخ الروماني بليني المتوفى عام 113م بالخليج العربي بقوله "خارك مدينة تقع في الطرف الأقصى من الخليج العربي..."⁽³⁶⁾، وأطلق ابن خلدون على هذا الخليج اسم الخليج الأخضر الذي يبدأ من بلاد السند بفارس، والأحفاف من اليمن وينتهي بالإبله على ساحل مدينة البصرة⁽³⁷⁾، وعرف أيضا باسم الخليج الفارسي وترجع هذه التسمية إلى عهد الإسكندر المقدوني في الثلث الأول من القرن الرابع قبل الميلاد عندما غزت قوات جيشه دولة بابل وفارس ووصلت إلى نهر السند بالقرب من عيلام في عام 326 ق.م ومن عيلام قرر الإسكندر المقدوني العودة بقواته إلى مدينة بابل عبر طريقين برا وبحرا، فسار هو بجزء من جيشه برا على الساحل الشرقي للخليج من مصب نهر السند حتى بابل، بينما قاد نياركوس بقية الجيش بحرا بالقرب من الساحل الشرقي للخليج العربي، ولم يتعرف نياركوس على الساحل الشرقي للخليج بينما ظل الساحل الآخر الساحل الغربي غير معروف له، لهذا أطلق عليه اسم الخليج الفارسي⁽³⁸⁾، وقد انتشرت هذه التسمية وتداولها الكتاب الإغريق والرومان والكتاب العرب من بعدهم فأصبح يسمى في المراجع الأجنبية بالخليج الفارسي حتى يومنا هذا.

ويؤكد المؤرخ الانجليزي روديك Rodeek ما ذهب إليه بليني في كتابه الذي أصدره عام 1957 بعنوان الفقاعة الذهبية وثائق الخليج العربي، ويروي هذا المؤرخ انه عندما زار الخليج في البداية اعتقد بأنه فارسي لأنه لم يرى في الخرائط الجغرافية سوى هذه التسمية لكنه حين أيقن الحقيقة سماه الخليج العربي⁽³⁹⁾.

قدر المؤرخ المسعودي مساحة الخليج العربي بألف وأربعمائة ميلا في الطول وخمسمائة وخمسين ميلا في العرض⁽⁴⁰⁾، ووصفه الاصطخري بقوله "وهو عريض البطن جدا في جنوبه بلدان الزنج وفي هذا البحر هوارات كبيرة ومعاطف صعبة، ومن أشدها ما بين جنابة والبصرة"⁽⁴¹⁾، أما الشريف الإدريسي فقال عنه " ... ويتشعب من هذا البحر الصيني الخليج الأخضر وهو بحر فارس والإبله ممره من الجنوب إلى الشمال مغربا قليلا بغربي بلاد السند ومكران وكرمان وفارس إلى أن ينتهي إلى الإبله ، حيث عبدان هناك ينتهي آخره ثم ينعطف راجعا إلى جهة الجنوب فيحد ببلاد البحرين وارض اليمامة ويتصل بعمان وارض الشحر من بلاد اليمن ... وطول هذا البحر 440 فرسخا وفيه جبل عرضه 70 - 80 وفيه من الجزائر تسع جزائر عامرة وخالية"⁽⁴²⁾.

أما الدراسات الحديثة فتصف الخليج العربي بأنه بحر داخلي، ويتصل بخليج عمان عند مضيق هرمز مما يجعل الخليج العربي ذراعا للمحيط الهندي متعمقا في اليابسة، ويمتد الخليج العربي من دائرة العرض 24° شمالا إلى دائرة العرض 30.30° شمالا ويمتد من خط طول 48 شرقا إلى 56.20 شرقا وتبلغ مساحته الإجمالية 226.000 كم مربع، ويمتد ساحله العربي من رأس مسندم حتى شط العرب على مدى 1500 كم، أما ساحله الآخر الفارسي فيمتد على مدى 1060 كم من مضيق هرمز جنوبا حتى شط العرب شمالا⁽⁴³⁾. وتتفاوت مكونات سواحل الخليج العربي بين التلال الرملية والسهول الصحراوية، كما توجد على سواحل بعض الواحات الزراعية الخصبة، وتتميز سواحله الجنوبية الغربية المطلة على المحيط الهندي بالحماية الطبيعية من الأمواج ووجود الخلجان الطبيعية وقلة الانحدار، ووجود الشعاب المرجانية التي ساعدت في حماية السفن من الأمواج المرتفعة عند دخولها وخروجها من الميناء، كذلك تتميز مياه الخليج بصفة عامة بالهدوء لوجود مضيق هرمز وبعض الجزر مثل جزيرة مسندم، مما ساعد السفن على الملاحة فيه بكل سهولة⁽⁴⁴⁾.

وتكمن أهمية موقع الخليج العربي انه يربط بين إقليمين مختلفين في الإنتاج، وهما الإقليم المداري الذي يشمل شرق أفريقيا وشبه القارة الهندية الذي ينتج التوابل والمر والبخور، والإقليم المعتدل في الشمال الذي يعد سوقا لمنتجات الإقليم المداري، وبحكم هذا الموقع الاستراتيجي لعبت منطقة الخليج العربي دورا أساسيا في التجارة الدولية

خلال العصور القديمة، مما جعل منها قلباً للعالم القديم بحيث من يسيطر عليها يتيسر له فرض هيمنته على منطقة جنوب غربي بلاد العرب وبلاد الهند، ويبدو أن هذه الحقيقة لم تغب عن ذهن الإسكندر المقدوني الذي قام في القرن الرابع قبل الميلاد بحملة عسكرية لغزو جنوب الجزيرة الفراتية وبلاد فارس ونهر السند في بلاد الهند مكوناً إمبراطورية شرقية أصبحت مدينة بابل عاصمة لها، ومن أهم الموانئ التي تأسست على الساحل الغربي للخليج العربي ما يلي: -

ميناء الأبله: يقع ميناء الأبله على رأس الخليج العربي في الحافة الشمالية منه على شاطئ نهر دجلة وعند مدخل مدينة البصرة⁽⁴⁵⁾، وعرف في المصادر الأكادية باسم Unbalam⁽⁴⁶⁾ وعند الكتاب الكلاسيكيين باسم ابولوجس⁽⁴⁷⁾، أما الطبري فقد أطلق عليه اسم فرج الهند⁽⁴⁸⁾، وأطلق عليه الأصمعي جنة الدنيا⁽⁴⁹⁾، وهو ميناء قديم يعود تاريخ تأسيسه إلى عهد البابليين والأشوريين⁽⁵⁰⁾، ويعتبر ميناء الأبله سوق تتجمع فيه البضائع من مختلف البلدان منذ عهد السبئيين الذين كانوا يستوردون منه التمور واللؤلؤ والذهب، كذلك كانت السفن الهندية تفرغ حمولتها من الأخشاب والصندل والابنوس وغيرها من منتجات الهند في ميناء الأبله ثم تنقل إلى بلاد الرافدين ومنها إلى آسيا الصغرى عبر الطرق البرية⁽⁵¹⁾، وبعد تدهور التجاريتين الإغريقية والرومانية خلال القرن الثالث الميلادي، أصبح ميناء الأبله يلعب دوراً وسيطاً نشطاً في التجارة الدولية بين الهند والصين من ناحية ومناطق بلاد الشام وبلاد الرافدين من ناحية أخرى⁽⁵²⁾، وظل من الموانئ المهمة في الخليج العربي حتى الفتح الإسلامي⁽⁵³⁾.

ميناء الجرهاء:

لم يتفق الباحثون وعلماء الآثار على تحديد موقع ميناء الجرهاء؛ إذ يرى الكتاب الإغريق بأنه يقع على الساحل الغربي من الخليج العربي مقابل جزيرة تيلوس Tylos التي اشتهرت بصيد اللؤلؤ⁽⁵⁴⁾، بينما يرى آخرون أن ميناء الجرهاء يقع شمال شرق منطقة الهفوف وعلى بعد 26 كيلو متر شمالي العقير الحالية⁽⁵⁵⁾، وعرفت الجرهاء في النصوص المسامرية بأرض البحر⁽⁵⁶⁾، ووصفها الكاتب الروماني بليينوس الذي عاش في القرن الأول الميلادي بأنها مدينة يبلغ محيطها خمسة أميال وبها أبراج مبنية من كتل الملح⁽⁵⁷⁾، ووصف سترابو الحركة التجارية في ميناء الجرهاء بقوله "أن أهل الجرهاء ينقلون بقواربهم البضائع التي تصل من الهند والصين وغيرها إلى تابساكوس (المدائن) ومنها توزع السلع إلى أنحاء متفرقة عبر الطرق البرية"⁽⁵⁸⁾.

وكان ميناء الجرهاء، ملتقى للقوافل التجارية وخاصة القوافل الآتية من جنوب شبه الجزيرة العربية المحملة باللبان والبخور والفضة، ولذلك وصفها سترابو بأنها مخزن لتخزين التوابل والعمور من شبه الجزيرة العربية⁽⁵⁹⁾، كما تستقبل بضائع الطيب والمر والبخور الآتية من الهند والصين ثم تعيد تصديرها عبر طريق حائل وتيماء إلى موانئ البحر المتوسط ومصر أو عن طريق القوافل البرية عبر الطريق البري الواصل بين بلاد الرافدين وبلاد الشام، وحققت من وراء هذا العمل التجاري أرباحاً طائلة⁽⁶⁰⁾، وقد قدر المؤرخ سترابو ثروة الجرهائيين بثروة السبئيين ووصف ميناء الجرهاء بأنه من أهم مراكز تجارة البخور التي حققت عوائد مالية هائلة انعكست على حياة أهل الجرهاء الاجتماعية في الثراء ورفاهية العيش فيقول "وعن طريق تجارة البخور أصبح تجار جرهاء أغنى القبائل وأصبح لديهم كمية كبيرة من المصنوعات والمواد الذهبية والفضية كالأرائك والركائز والأحواض وأواني الشرب كما تميزت منازلهم بالعظمة فكانت الأبواب والجدران والأسقف تطعم بالعاج والذهب والفضة والأحجار الكريمة"⁽⁶¹⁾.

ويبدو أن الموقع الجغرافي الهام لميناء الجرهاء وما حققه الجرهائيين من الثراء والتراف في المعيشة نتيجة لاشتغالهم بالتجارة كان موضع اطماع القوة المجاورة لهم وحاولوا السيطرة على تلك المنطقة، حيث أشار الكاتب اليوناني يوليوس الذي عاش في القرن الثاني قبل الميلاد إلى حملة عسكرية بحرية سيرها الملك السلوقي انطياكس الثالث سنة 205 ق.م لاحتلال الجرهاء، إلا أن سكانها الأثرياء اقترحوا عليه دفع مبالغ مالية ضخمة له مقابل رجوعه عن هدفه فوافق على ذلك ورجع من حيث جاء⁽⁶²⁾.

ميناء خراكس:

يقع ميناء خراكس جنوب وادي الرافدين على رأس الخليج العربي⁽⁶³⁾ عند التقاء شط العرب بنهر قارون، وعرف بميناء خراكس نسبة إلى مدينة خراكس التي أسسها الأسكندر المقدوني⁽⁶⁴⁾، ثم أعاد بناءها انطيوخس الرابع (175-163 ق.م) بعد أن دمرت بسبب فيضان نهر قارون، وخربت المدينة مرة أخرى واعد بناءها الملك سابينس الذي حكم في النصف الأول من القرن الثاني ق.م⁽⁶⁵⁾، حتى سقطت في يد الساسانيين، ويرجح أن سبب ازدهارها وجود الميناء بها، ونجاح أهل خراكس في تطوير بناء السفن التي أصبحت قادرة على الإبحار لمسافات طويلة دون الحاجة للرسو في المرافي الموجودة على ساحل الخليج العربي، فضلاً عن كونها أصبحت سوقاً تجارية للبضائع القادمة من الهند والصين ومن أسواق البحر المتوسط ومصر وتدمر⁽⁶⁶⁾، وهذا ما شجع الجاليات

الأجنبية على الإقامة بها والاشتغال بالتجارة حيث كان بالمدينة جاليات تجارية إغريقية وفارسية وكدانية⁽⁶⁷⁾.

سمهرم:

تقع مدينة وميناء سمهرم على بعد 40 كم إلى الشرق من صلالة ، وتسمى في بعض المصادر سمارم بمعنى المبتغي أو السامي وتعرف حاليا بصلالة بظفار⁽⁶⁸⁾، ويعود تاريخ تأسيس هذا الميناء إلى ما قبل الألف الخامس قبل الميلاد، وتؤكد المعطيات الأثرية على أن ملوك حضرموت هم من قاموا بتأسيس هذه المدينة وميناؤها بعد ان مدوا نفوذهم إلى هذا الإقليم الذي أطلقوا عليه اسم (ارض مسأكلن) والتي تعني (ارض غذاء الإله سين) أي (أرض اللبان)⁽⁶⁹⁾، وكان من المواني الهامة لقربه من المنطقة التي تنبت فيها أشجار اللبان حيث كان يصدر منه اللبان إلى جميع أنحاء العالم القديم⁽⁷⁰⁾، وكانت له علاقات تجارية مع المواني الفارسية والأفريقية والمصرية والهندية، وقد حاول الإغريق في عهد الأسكندر المقدوني سنة 324 ق.م الاستيلاء عليه لمواقعه الاستراتيجية وخلوه من التيارات البحرية القوية التي تعيق حركة السفن عند دخولها وخروجها للميناء، وكان له علاقات تجارية واسعة مع الفراعنة والهنود، كما شكل الميناء نقطة توقف للسفن القادمة والذاهبة إلى بلاد الهند للتزود بالموث والاستراحة⁽⁷¹⁾.

موانئ بحر العرب:

أطلق أهل اليمن على البحر المجاور لبلادهم اسم بحر العرب أو بحر اليمن كما يسميه المؤرخ المسعودي، ويمكن تحديد سواحله التي تبدأ من رأس الحد عند نهاية الساحل الشرقي لبلاد العرب، ثم تتجه غربا إلى لحج وأبين وسواحل بني حميد عند باب المنذب إلى رأس عثر وهو ساحل كثير الأمواج، ويمكن تحديد الساحل الممتد من وراء عمان إلى سواحل مهرة ويستدير على اليمن إلى عدن وهي حده الجنوبي بمسافة 750 كم وعرضه 100 كم، وتميز ساحل بحر العرب بوجود الأطوار والرؤوس والجزر التي تمثل حماية طبيعية للسفن⁽⁷²⁾، لذلك أنشئت على سواحله العديد من المواني ومن أشهر هذه المواني ما يلي: -

ميناء عدن:

يقع ميناء عدن على الساحل العربي الجنوبي لشبه الجزيرة العربية، وقد ذكره بطليموس باسم Arabia Emporiom⁽⁷³⁾، وعرف في اللغة السومرية بـ عدينو، وتعني السهل أو المرج الواسع⁽⁷⁴⁾ وهو احد أهم المواني العربية القديمة التي شهدت بداية نشاط اليمنيين البحري وبداية ارتباط اليمن بشرق أفريقيا والخليج العربي وبلاد الهند⁽⁷⁵⁾، وقد تميز هذا الميناء بعدة ميزات عن المواني الأخرى الواقعة على شواطئ بحر العرب مما

جعل أصحاب السفن يفضلون الرسو فيه على ميناء أوكليس وغيرها من الموانئ الأخرى⁽⁷⁶⁾، ومن أهم تلك الميزات انه يتمتع بمرفأ طبيعي ملائم لرسو السفن لوجود جزيرة صبرة بالقرب منه والتي كانت تحمي الميناء من هبوب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية، فضلا عن وجود سلسلة جبلية تكاد تحيط به من كل الجهات تحميه من العواصف والرياح الموسمية التي تهب في فصل الصيف من الجهة الجنوبية الغربية⁽⁷⁷⁾، وبذلك يعتبر هذا الميناء من الموانئ المحصنة طبيعيا مما يضمن رسو السفن بداخله بسلام، كذلك توفر المياه العذبة وارتباطه بعدد من الطرق البرية التي تصل بينه وبين عدد من المدن التجارية⁽⁷⁸⁾، ولذلك يعد هذا الميناء من اكبر الموانئ التجارية في العالم القديم، ترسو فيه السفن القادمة من الصين والهند والخليج العربي وشرق أفريقيا، ويعد سوقا رائجا للعديد من المنتجات المختلفة⁽⁷⁹⁾، وقد ازدهر نشاطه منذ القرن الثاني ق.م حتى العصور الحديثة وسيطرت عليه عدد من الدول التي قامت في المنطقة مثل دولة اوسان وسبأ وقتبان وأخيرا دولة حمير⁽⁸⁰⁾.

لقد كان ميناء عدن ميناء الأوسانيين ومنه كانت مراكبهم تنطلق إلى ساحل أفريقيا الشرقي حيث كانوا يسيطرون على سواحل كينيا وتنجانيقيا، وكانت ربطة آخر ميناء تصل إليه مراكبهم، وتقع عند مصب احد فروع نهر زميري أو عند ميناء كليمان الحالي، وكانت بلاد السواحل تعرف أيام صاحب كتاب الطواف حول البحر الاريتري باسم ازانيا، وكانت رابطة حسب روايته بيد أهالي المخا يحكمونها نيابة عن زعيم المعامز⁽⁸¹⁾، وقبل أن يعرف اليونانيين الطرق البحرية إلى الهند كانت مراكبهم لا تتجاوز ميناء عدن وكان صاحب كتاب الطواف حول البحر الأريتري يصف عدن بقوله "كانت تسمى السعيدة وكانت مدينة هامة فيما مضى عندما كانت الرحلة من الهند إلى مصر أمرا لم يتحقق بعد، وعندما كانوا لا يجروون (يقصد اليونانيين) على الملاحة من مصر إلى الموانئ الواقعة وراء هذا المحيط، بل كانوا يأتون جميعا إلى هذا المكان، وفي تلك الأيام كانت تلتقي السلع من كلا البلدين"⁽⁸²⁾.

وعندما تعرضت عدن لنكسة نتيجة الصراع الذي نشب بين الحميريين والسبئيين، كان من الصعب على الملك الحميري الضعيف فرض سيطرته على القبائل المتمردة، وتأمين طرق القوافل التجارية المتجهة إلى عدن، لذلك اتجهت الحكومة الحميرية إلى تشجيع ميناء المخا فقصدتها السفن والقوافل، وتحولت عدن إلى قرية على الساحل⁽⁸³⁾، ويرى استرابو ان ميناء عدن قد ناله دمارا كبيرا أبان فترة الحروب والصراعات بين الحميريين والسبئيين⁽⁸⁴⁾. ويبدو أن الانتكاسة التي أصيبت بها عدن نتيجة الحروب والصراعات على السلطة لم تدوم طويلا، فالجغرافي بطلميوس في القرن الثاني

الميلادي يسمى عدن بالمركز التجاري لبلاد العرب⁽⁸⁵⁾، وهذا يدل على أن المدينة ومينائها استعادت مركزها التجاري السابق في عهد بطليموس أو قبله بقليل، كما يدل على أن الحميريين أصبحوا يسيطرون سيطرة كاملة على المناطق الجنوبية حتى ساحل البحر، واستطاعوا فرض الأمن في الأراضي التي تمر بها القوافل بين عدن وظفار. ويخضع ميناء عدن لحاكم مدينة عدن الذي كان من مهامه فرض الضرائب الجمركية على السفن التي ترسو بالميناء، كما يوجد به عدد من الجاليات الأجنبية مثل اليهودية والزنجية والرومانية والقبطية، وفي عهد القيصر الروماني كلوديوس Claudius (41-54م) استولى الرومان على مدينة عدن ومينائها، وأسسوا به حامية عسكرية لحفظ الأمن⁽⁸⁶⁾، ونتيجة لازدياد عدد التجار المقيمين في عدن من اليونانيين والرومانيين فقد أسس لهم المبشر ثيوفيلس Theophilus كنيسة خاصة بهم سنة 354م لممارسة شعائرهم الدينية⁽⁸⁷⁾.

ميناء قنا :

يقع ميناء قنا شرقي عدن بحوالي 205كم⁽⁸⁸⁾، ويعرف موقعه باسم حصن الغراب⁽⁸⁹⁾، ويعرف في المصادر القديمة باسم قنا⁽⁹⁰⁾، وأطلق عليه العبرانيون اسم قنه "حران وقنه وعدن تجار شبا وكلمد واشورهم تجارك"⁽⁹¹⁾ وسماه اليونانيون باسم كابي⁽⁹²⁾، وهو ميناء دولة حضرموت^(*)، ومنفذها البحري الرئيسي على العالم القديم، واكتشفه الرحالة الأوروبي ويلستد⁽⁹³⁾، ويعتبر ميناء قنا الميناء الرئيسي لتصدير اللبان من جنوب بلاد العرب وكذلك محاصيل ظفار ووادي الحجر والساحل الأفريقي وجزيرة سوقطرة، كذلك كان من اكبر الأسواق الرائجة في تلك الفترة الزمنية لاتصاله بعدة طرق برية بالعاصمة سهلت شحن العديد من البضائع للميناء فضلا عن البضائع التي كانت تفرغ من السفن القادمة من عدة مواني⁽⁹⁴⁾، واشتهر نشاطه التجاري بداية من الألف الثالث قبل الميلاد حتى القرن الرابع للميلاد بعد تدهور تجارة المواد العطرية نتيجة للصراعات والحروب التي حدثت بين دولتي حضرموت والحميريين، وكانت نتيجتها سقوط دولة حضرموت على يد الحميريين أيام الملك شمريهرعش (275-300م) الذي حرق المدينة ومينائها وقتل العدد الكبير من أهلها⁽⁹⁵⁾.

هذه أهم المواني التي كانت حلقة الوصل بين التجار العرب وتجار بلدان العالم القديم حتى أصبحت بلاد العرب في تلك الفترة منطقة تجارة العبور تلتقي فيها بضائع العالم القديم من كل البلدان.

الخاتمة:

مما سبق يتبين أن سكان شبه الجزيرة العربية قد فطنوا مبكرا إلى أن منطقتهم تتمتع بموقع جغرافي هام بين العالم القديم، وتطل على ثلاث مسطحات مائية مما شجعهم على ركوب البحر منذ فترة قديمة وتحديدًا قبل الميلاد بعدة قرون لحاجتهم للغذاء والأخشاب ومنتجات أخرى كانت لا تتوفر لديهم، هذا الارتياح الباكر أدى بدوره إلى معرفتهم بالعوامل المساعدة على الملاحة وتأسيس المرافئ - الموانئ على شواطئ بلادهم، التي كانت في البداية عبارة عن مرافئ بدائية ترسو بها القوارب الصغيرة ثم تطورت لاحقًا لتصبح موانئ كبيرة ترسو بها السفن الضخمة، وقد أسهمت هذه الموانئ بانفتاح بلاد العرب على العالم القديم في المجالات الاقتصادية والثقافية وأصبحت بلاد العرب منطقة عبور للتجارة الدولية في تلك الفترة.

الهوامش:

- 1- ابن الفقيه، أبو بكر أحمد بن محمد، مختصر كتاب البلدان، ليدن، 1885، ص11.
 - 2- عبر العرب عن الرياح الموسمية التي تهب من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي بـ(الصبا) والتي تهب من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي صيفا بـ(الدبور) أنور عبدالمعالم "المعارف البحرية وتطور الملاحة المصرية في الفترة ما بين القرنين التاسع والخامس عشر ميلاد" في كتاب "تاريخ البحرية المصرية" جامعة الإسكندرية، 1973، ص198.
 - 3- جمال زكريا قاسم، "انتشار الإسلام في جزر الشرق الأقصى"، مجلة العربي، مارس، 1971، ص33
 - 4- أنور عبدالمعالم، مرجع سابق، ص203.
 - 5- عائشة البشير سوييف، المراكز التجارية العربية القديمة وأثرها في الحياة السياسية والاجتماعية والاقتصادية في شبه الجزيرة العربية (1300ق.م-611م) رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الزاوية، قسم التاريخ، 2009، ص30.
 - 6- سالم عبدالسلام عرفة، البحر الأحمر في الاستراتيجية الرومانية، مجلة كلية الآداب، جامعة طرابلس، العدد 20 لسنة 2012، ص319.
 - 7- يوسف فضل حسن، الصراع حول البحر الأحمر منذ أقدم العصور حتى القرن الثامن عشر، مجلة الدارة، العدد الثالث، 1983م، ص105.
 - 8- ابن حوقل، أبو القاسم النصيبي، صورة الأرض، دار مكتبة الحياة، بيروت، 1979، ص29.
 - 9- ابن رسته، عليّ أحمد بن عمر، الأعلام النفيسة، ليدن، مطابع برييل 1891، ص97.
 - 10- ابن أياس، أبو البركات، محمد بن أحمد، بدائع الزهور في وقائع الدهور، بولاق، المطبعة الأميرية، 1894م، ج4، ص112.
 - 11- محمد فاتح عقيل، أهمية الموقع الجغرافي لسواحل مصر العربية، منشورات جامعة الإسكندرية، الإسكندرية: 1973، ص36.
 - 12- عبد الحميد القيسي، عبد علي الخفاف، البحر الأحمر أهميته الاقتصادية والاستراتيجية، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة: 1996، ص17.
- (*) تباينت أسباب فشل حملة اليوس غالوس على بلاد العرب منها خيانة الوزير النبطي صالح وانحيازه إلى بني قومه، ونفسي العطش والجوع وانتشار الأوبئة والأمراض بين الجنود الرومان ومقاومة القبائل العربية للحملة الرومانية في عدة أماكن، ينظر: سالم عبدالسلام عرفة، حملة اليوس غالوس على بلاد العرب عام 25 ق.م مجلة كلية الآداب جامعة طرابلس العدد الثامن عشر، ص72.

- 13- محمد حسن عبدالكريم العماري، التجارة وطرقها في الجزيرة العربية بعد الإسلام حتى القرن الرابع الهجري، مؤسسة حمادة للنشر، اربد: 1997م، ص16-17.
- 14- عائشة البشير سوييف، مرجع سابق، ص53.
- 15- الحموي، شهاب الدين أبو عبدالله ياقوت، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، 1907، ج2، ص5.
- 16- الطبري، أبو جعفر محمد بن جرير، تاريخ الرسل والملوك، تحقيق أبو الفضل إبراهيم، دار المعارف مصر، 1960، ج1، ص71.
- 17- عبدالله عبدالعزيز بن إدريس، مجتمع المدينة في عهد الرسول - صلى الله عليه وسلم - ، جامعة الملك سعود، الرياض: 1399، ص216، صالح احمد العلي، محاضرات في تاريخ العرب، بغداد: 1960، ص97-98.
- 18- عائشة بشير سوييف، مرجع سابق، ص54.
- 19- جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار العلم للملايين، بيروت: مكتبة النهضة بغداد: 1976، ج7، ص273.
- 20- لطفي عبدالوهاب يحي، العرب في العصور القديمة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية: 1990، ص330.
- 21- نورة عبدالله العلي النعيم، الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية في الفترة من القرن الثالث ق.م حتى القرن الثالث الميلادي، دار الشواف للنشر والتوزيع، الرياض: ب.ت.ص253.
- 22- سترابو، جغرافية سترابو، الكتاب السادس عشر، وصف بلاد ما بين النهرين وفينيقيا وشبه الجزيرة العربية، ترجمة محمد المبروك الذويب، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي: 2006، ص95.
- 23- نقلا عن نورة عبدالله العلي النعيم، مرجع سابق، ص253.
- 24- نورة عبدالله العلي النعيم، مرجع سابق، ص254-255.
- 25- (*) يرى بعض المؤرخين أن ميناء مخا هو نفسه ميناء موزا، ينظر جواد علي، مرجع سابق، ج7، ص273، حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص253.
- 26- نورة عبدالله العلي النعيم، مرجع سابق، ص254.
- 27- حسن صالح شهاب، أضواء على تاريخ اليمن البحري، ط2، دار العودة، بيروت: ب.ت.ص255.
- 28- نورة عبدالله العلي النعيم، مرجع سابق، ص255.
- 29- حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص253.
- 30- جواد علي، مرجع سابق، ج7، ص276.
- 31- حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص243.
- 32- نورة عبدالله العلي النعيم، مرجع سابق، ص254.
- 33- (*) يسمى هذا الميناء على مدينة أيلة (بالفتح) التي تقع على ساحل بحر القلزم من جهة الشام وهي أول الشام وآخر الحجاز، ينظر: الحموي، مصدر سابق، ج3، ص172.
- 34- عائشة البشير سوييف، مرجع سابق، ص52.
- 35- مريم علي الشريف، الأنباط وعلاقتهم بالبطالمة والسلوقيين (587 ق.م-106) رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة طرابلس، قسم التاريخ 2013، ص58.
- 36- جواد علي، مرجع سابق، ج7، ص278.
- 37- جورج فاضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة يعقوب بكر، القاهرة، 1958، ص309.
- 38- نقلا عن جورج فاضلو حوراني، مرجع سابق، ص44.
- 39- ابن خلدون، عبدالرحمن بن محمد مقدمة، ابن خلدون، دار القلم، بيروت: 1978م، ج1، ص79.
- 40- سيد نوفل، الأوضاع السياسية لإمارات الخليج العربي وجنوب الجزيرة، دار الجليل، بيروت: 1988، ص39.
- 41- نقلا عن محمد ارشيد العقيلي، الخليج العربي في العصور الإسلامية منذ فجر الإسلام حتى مطلع العصور الحديثة، دار الفكر اللبناني، بيروت، 1983، ص26.

- 40- المسعودي، ابو الحسن علي بن الحسين، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق يوسف السباعي، دار إحياء التراث العلمي، بيروت: 2002، ج2، ص110.
- 41- الاصطخري، ابن إسحاق إبراهيم محمد الفارسي، المسالك والممالك، تحقيق محمد جابر عبدالعالي الحسيني، دار العلم، القاهرة 1961، ص30.
- 42- الادريسي، ابو عبدالله محمد بن محمد، نزهة المشتاق في اختراق الأفاق، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة: ب.ت، ص20.
- 43- محمد متولي، محمود ابو العلاء، جغرافية الخليج، مكتبة الفلاح، الكويت، 1985، ص12-14.
- 44- عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص30.
- 45- الحموي، مصدر سابق، ج1، ص77.
- 46- جواد علي، مرجع سابق، ج7، ص275، عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص32.
- 47- عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص32.
- 48- الطبري، مصدر سابق، ج4، ص310.
- 49- نقلا عن عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص32.
- 50- نورة عبدالله العلي النعيم، مرجع سابق، ص259، علي محمد معطي، تاريخ العرب الاقتصادي قبل الإسلام، دار المنهل اللبناني، بيروت، 2003، ص230.
- 51- عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص32-33، السيد عبدالعزيز سالم، البحر الأحمر في التاريخ، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993، ص8، جواد علي، مرجع سابق، ج7، ص275.
- 52- عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص33.
- 53- علي محمد معطي، مرجع سابق، ص230.
- 54- نقلا عن نورة عبدالله العلي النعيم، مرجع سابق، ص254.
- 55- علي محمد معطي، مرجع سابق، ص222.
- 56- عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص33.
- 57- نقلا عن علي محمد معطي، مرجع سابق، ص224.
- 58- سترابو، مصدر سابق، ص94.
- 59- سترابو، مصدر سابق، ص95.
- 60- علي محمد معطي، مرجع سابق، ص224.
- 61- سترابو، مصدر سابق، ص95.
- 62- نقلا عن علي محمد معطي، مرجع سابق، ص224.
- 63- جواد علي، مرجع سابق، ج2، ص12-13، عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص34.
- 64- علي محمد معطي، مرجع سابق، ص229.
- 65- عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص34، علي محمد معطي، مرجع سابق، ص229-230.
- 66- نورة عبدالله العلي النعيم، مرجع سابق، ص259.
- 67- عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص34.
- 68- أسمهان سعيد الجرو، الصلات التجارية بين ميناء سمهرم (ظفار) ومواني شبه الجزيرة الهندية في ضوء المصادر اليونانية والرومانية والبيئة الأثرية، أعمال الندوة الدولية (عمان والهند) افاق وحضارة جامعة قابوس، سلطنة عمان، 2011، ص2.
- 69- اسمهان سعيد الجرو، مرجع سابق، ص2.
- 70- عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص40، أسمهان الجرو، مرجع سابق، ص4.
- 71- حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص255.
- 72- عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص44.
- 73- نقلا عن حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص244، جواد علي، مرجع سابق، ج7، ص273.
- 74- مصطفى مراد الدباغ، الجزيرة العربية موطن العرب ومهد الإسلام، دار الطليعة، بيروت: 1963، ج2، ص9.

- 75- حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص243، نوره عبدالله العلي النعيم، مرجع سابق، ص256.
- 76- نوره عبدالله العلي النعيم، مرجع سابق، ص255.
- 77- نعيم فهمي زكي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة: 1973، ص137.
- 78- نورة عبدالله العلي النعيم، مرجع سابق، ص255.
- 79- نعيم فهمي زكي، مرجع سابق، ص137.
- 80- نوره عبدالله العلي النعيم، مرجع سابق، ص255.
- 81- جواد علي، مرجع سابق، ج3، ص450.
- 82- جورج فاضلو حوراني، مصدر سابق، ص64.
- 83- حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص239.
- 84- نقلا عن جواد علي، مرجع سابق، ج7، ص273.
- 85- حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص244.
- 86- جواد علي، مرجع سابق، ج7، ص274.
- 87- حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص245.
- 88- علي حسن الحبش، اليمن والبحر الأحمر، دار الفكر، بيروت: 1992، ص13، عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص47.
- 89- نورة عبدالله العلي النعيم، مرجع سابق، ص256.
- 90- عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص47، عبدالعزيز صالح، تاريخ شبه الجزيرة العربية في عصورها القديمة، مكتبة الانجلوا المصرية، القاهرة، ببت، ص66.
- 91- العهد القديم والجديد، سفر حزقيال، الإصحاح 27، الفقرة 24.
- 92- عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص47.
- 93- تمتد حدود مملكة حضرموت من مرباط شرقا حتى ميفعة غربا ومن صحراء الربع الخالي شمالا حتى البحر جنوبا، وكانت سيطرتها في البحر تمتد الى جزيرة سقطري، كما كانت علاقتها بشرق أفريقيا قوية جدا، حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص248.
- 94- نعيم فهمي زكي، مرجع سابق، ص256.
- 95- نورة عبدالله العلي النعيم، مرجع سابق، ص256.
- 96- حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص250، عائشة بشير سويف، مرجع سابق، ص47، نورة عبدالله العلي النعيم، مرجع سابق، ص256.