

**التجارة البحرية لقدماء العرب؛ من قيام أولى الممالك العربية إلى الغزو الحبشي الأول لليمن  
(1300 ق.م/340 م)**

**Maritime Trade of the Ancient Arabs; From the Rise of the First Arab Kingdoms to  
the First Abyssinian Invasion of Yemen (1300 B.C – AD 340)**

كهنور الدين مرزوقي  
جامعة أم البواقي (الجزائر)  
[merzougui.nouredine@univ-oeb.dz](mailto:merzougui.nouredine@univ-oeb.dz)

ملخص:	معلومات المقال
<p>كان قدماء العرب بارعين في تجارة القوافل البرية ووسطاء مهمين بين غرب العالم القديم وبين شرقه، كما مارسوا تجارة البحار بين غرب العالم القديم وشرقه، ولكنها كانت أقل ربحاً من تجارتهم البرية، وكان لعرب سبأ وعرب الأنباط أسطول تجاري بحري نافسوا به بطالمة مصر خلال القرنين الثالث والثاني قبل الميلاد، وامتلك الحميريون في القرنين الأول والثاني الميلاديين، أسطولاً تجارياً زاحموا به روما عقب احتلالها لمصر وتوسعها في البحر الأحمر ليوطدوا طريقهم إلى الهند، وعلى أية حال، فإن إشكالية مقالتنا هذه تتمثل في محاولة معرفة أسباب مهارة العرب في تجارة البر وتواضعهم في التجارة البحرية، في حين يكمن هدفها في تسليط مزيد من الضوء عن النشاط البحري لقدماء العرب في البحر الأحمر والمحيط الهندي في الفترة الممتدة من ظهور الدولة المعينية في اليمن (1300 ق.م) إلى غاية الاحتلال الحبشي الأول لبلاد اليمن (340 م)، ومن أهم النتائج المتوصل إليها نذكر؛ تراجع تجارة البحار العربية بعد اكتشاف الأوربيين نظام هبوب الرياح الموسمية في المحيط الهندي، وتمكّن العرب من بلوغ الهند بتجارتهم في العهود القديمة.</p>	<p><b>تاريخ الإرسال:</b> 2026/01/25</p> <p><b>تاريخ القبول:</b> 2026/05/09</p> <p><b>الكلمات المفتاحية:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ قدماء العرب</li> <li>✓ التجارة البرية</li> <li>✓ التجارة البحرية</li> <li>✓ روما</li> </ul>
Abstract:	Article info
<p>Ancient Arabians excelled in terrestrial caravan's trade. They were important mediators in the commerce between the ancient west world and the ancient east world. On the other hand, the ancient Arabians practiced Trade Sea the ancient east and west by the world, but it was not as intensive as their terrestrial trade, despite the reason that the Arabs of Sheeba and the Nabataens had had a powerful fleet by which they could vie with the Egyptians Ptolemies during the third and second centuries B.C. After their came out the Himyar with a strong commercial fleet, in the first and second centuries A.D, rivaling the Romans after having invaded Egypt and thus, extended their power in the Red Sea to consolidate their way to India .However that may be I consider my present article is a written image meant to cast more light on the sea activities of ancient Arabians in the Red Sea and the Indians ocean from the emergence of the kingdom of Main in Yemen (1300 B.C) to its first invasion by the Abyssinians in 340 A.D.</p>	<p><b>Received:</b> 25/01/2026</p> <p><b>Accepted:</b> 09/05/2026</p> <p><b>Key words:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ancient Arabians</li> <li>✓ Trade Sea</li> <li>✓ marine commerce</li> <li>✓ Roma</li> </ul>

مَارَسَ قدماء العرب سواء الشرقيين (الجرهانيين) أو الجنوبيين (السبأيين ثم الحميريين) أو الشماليين (الأنباط) نشاطا تجاريا بحريا حثيثا في البحر الأحمر ومضيق باب المندب وبحر العرب والمحيط الهندي، إلا أن نشاطهم كان يصطدم بأساطيل التجارة الإغريقية والرومانية والفارسية والحبشية، الناشطة في هذه المسطحات والمنافذ البحرية، ومع ذلك فقد تمكن التجار العرب من مزاحمة هذه القوى التجارية البحرية القوية، حتى أن سفن العرب بلغت مرافئ الهند وممالك آسيا الجنوبية.

وتتلخّص إشكالية مقالتنا في السعي لمعرفة عوامل براعة قدماء العرب في التجارة البحرية، مع شرق العالم القديم، في حين يتمثل هدفها في رغبتنا في إطلاع القارئ على قدرة قدماء العرب على لعب دور الوسيط التجاري البحري بين أسواق شرق العالم القديم وغربه، رغم فقدانهم لقوة عسكرية يجابهون بها اليونان وروما، وقد اعتمدنا المنهج التحليلي لإمطة اللثام عن أسباب اندلاع الصراع التجاري بين قوى أوروبا القديمة (اليونان ثم روما) وبين العرب على مكاسب التجارة الشرقية القادمة من الهند والصين، والمنهج الوصفي لوصف مُعدّات العرب البحرية لتسهيل مقارنتها بالمُعدّات البحرية للقوى المعاصرة لها كالإيونان والرومان، أما محاور مقالتنا فهي؛ (1) بدايات النشاط البحري للعرب القدماء (2) مواصفات سفن العرب القديمة (3) صناعة السفن عند قدماء العرب (4) الصعوبات التي واجهها تجار البحار العرب في العهود القديمة (5) اكتشاف نظام هبوب الموسمية وأثره على التجارة البحرية العربية.

### 1. بدايات النشاط البحري للعرب القدماء

يُجمع كثير من المؤرخين على أن أولى إرهابات النشاط البحري للعرب ظهرت خلال القرن الرابع قبل الميلاد وتحديدا في عصر السبأيين، لاسيما بعد أن عُثِرَ على آثارهم كتجار مهرة في شرق العالم القديم وغربه (المجاور، 1986، صفحة 74).

وقبل التفصيل أكثر في بدايات النشاط البحري لقدماء العرب، لا بد من الإشارة إلى أن أحداث مقالتنا من تبدأ سنة 1300 ق.م تاريخ قيام أولى الكيانات العربية اليمنية أي الدولة المعينية (سالم، 2005، صفحة 119)، وتنتهي عند الاحتلال الحبشي الأول لليمن (في عهد الحميريين) سنة 340م، الذي كرّس هيمنة الأحباش وقبلهم الرومان والفرس على تجارة البحار الدولية لكنه أضرَّ بتجارة العرب، ورغم الصيت الذي أحرزه قدماء العرب تجاريا، إلا أنهم اشتهروا في كل فترات تاريخهم تقريبا بتجارة البر، ولم تتحقق شهرتهم في تجارة البحار إلا في فترات محدودة من العصور القديمة.

ويُلاحظ المُتمعّن في كتابات المُسند [خطّ قديمٍ كتب به قدماء اليمن قبل الخط العربي] (صالح، 2010، صفحة 27)، خلّوها من الإشارة إلى سفن العرب أو إلى تجارتهم البحرية، وقد صعّبَ عدم وُروود مُجسّم سفينة في كتابات المُسند المصورة المَعثُور عليها في جزيرة العرب، من معرفة أشكال سفن قدماء العرب، ولم يجد المؤرخون شيئا عن أسفارهم البحرية؛ لا إلى سواحل إفريقيا ولا إلى سواحل الهند وفارس (جواد، 1993، صفحة

(252)، لهذا وَجَبَ على الباحث التتقيب فيما ورد من اجتهادات المؤرخين، لرسم صورة تقريبية لحالة البحرية العربية القديمة بالرغم من ضآلة المعلومات عنها.

وما زاد في صعوبة تحري أخبار البحرية العربية أن العربي القديم عُرف ببغضه للبحر (جواد، 1993، صفحة 44)، وقد ورد في حِكَمَ أحيقار الحكيم الآشوري: "لَا تُرِ الْعَرَبِيَّ الْبَحْرَ وَلَا تُرِ الصَّيْدُونِيَّ الصَّحْرَاءَ" (فريحة، 1962، صفحة 22)، لاشتهار العربي بسكنه للبوادي وابتعاده عن البحر، ولاشتهار أهل صيدا بركوبه، لكن ذلك لا يعني ألا يكون لسكان سواحل جزيرة العرب علم بالبحر، وألا يكون لهم سفن كانوا يتاجرون بها مع إفريقيا والهند وإيران (جواد، 1993، صفحة 44)، والمرجَّح أن العرب قد تاجروا في مستهل معرفتهم بالتجارة البحرية مع أسواق قريبة من سواحلهم، كسواحل القرن الإفريقي وساحل إفريقيا المطل على البحر الأحمر خاصة ما يسمى في تلك الفترة بـ: "الحبشة".

وكان العرب قد أسسوا الحبشة على سواحل إفريقيا الشرقية المقابلة لليمن، فلا يُعقل ذهابهم إلى تلك السواحل بسفن أجنبية بل عبروا إليها بسفن خاصة بهم، وقد زعمَ الكتاب الكلاسيكيون (إغريق ورومان) أن الصومال كان يحكمه عرب، وأن التجار العرب كانوا يُشاهدون في مدينة زهابتا (Rhapta) (في تنزانيا الحالية) (جواد، 1993، صفحة 261)، وأن زعيم عشيرة مَعَاوِر اليمينية كان يحكم زهابتا، وأن أهل "موزا" (Muza) (المُخَا اليمينية حالياً) يديرون شؤونها باسمه، ويرسلون إليها سفناً تجارية يديرها بحارة عرب (unknown, 1980, p. VII)، وكان اليمينيون قد استعملوا في ذلك سفناً شرعية للتجار مع إفريقيا، فحملوا إليها محاصيل اليمن وعادوا منها بسلع إفريقيا (جواد، 1993، صفحة 262).

ولطالما كان المنقبون يعثرون على آثار تجار البحار اليمينيين (معينيين وسبأيين وحميريين) في الأقطار الآسيوية والمتوسطية، إذ لم يكتفوا بالتجارة البرية بل اتصلوا بحرا ببلاد الهند والصين ومصر والحبشة وبمدن متوسطة، وتطورت تجارتهم حتى أصبح التجار الفرس والبيزنطيون يعتمدون عليهم في تسويق منتجاتهم في العصور الوسطى (محمود، 1995، صفحة 258)، وبدأ النشاط البحري لعرب الجنوب (اليمينيين) بعد إنشاء الإسكندرية، ولذلك تأخر نشاطهم البحري مقارنة بالنشاط البحري لعرب الخليج؛ أي الجَرْهَانِيِّين الذين امتد نشاطهم إلى الصين، وظهر نشاط تجاري بحري في القرن السابع ق. م، ثم ازدهر في القرن الثالث منه بين الجَرْهَاءَ (Gerrhae) وبين بلاد ما بين النهرين (سليم، 1973، صفحة 34)، والجَرْهَاءَ (جَرْهَاءَ) مدينة عربية عريقة تقع في خليج العرب على ساحل إقليم الأحساء السعودي، وَحَطَّيْتُ بأهميتها التجارية لقربها من البحر، ووقوع مينائها على خطوط التجارة البحرية الدولية (الشَمري، 2004، صفحة 66)، فكانت سوقاً لسلع الهند والصين واليمن وإفريقيا وأهم مركز تجاري في خليج العرب، بحيث تصلها القوافل من داخل جزيرة العرب براً وعبر السواحل الجنوبية للجزيرة بحراً (سنان، 1966، صفحة 18).

وبالعودة إلى النشاط البحري في البحر الأحمر الذي قاده قداماء اليمن، فإنه يجوز القول بازدياد وتيرته خلال عصر البطالمة واستمراره خلال عصر الرومان (سليم، 1973، صفحة 34)، وقد توسعت تجارة العرب

البحرية تدريجيا في أسواق العالم القديم، وسبب انهيار هيمنة الفراعنة على البحر الأحمر توسع اليمنيون في شرق إفريقيا ومُلء الفراغ الذي تركه هؤلاء في هذا البحر، فأقاموا في إفريقيا نظاما تجاريا امتد إلى وسط إفريقيا وإلى ما وراء رأس غازدأفوي (Gardafui) [الصومال]، ووصل زنجبار وخليج موزمبيق (الناصري، 1990، صفحة 26)، أي إلى البحار الواقعة جنوب اليمن، أما إلى الشمال منه وتحديدا البحر المتوسط، فقد عُثِر على كتابات المَعِينِيِّين (اليمنيون) في جزيرة ديلوس اليونانية (الكاتب، 2012، صفحة 36) وفيها دليل على استقرارهم بها واتجارهم مع اليونان، حيث كانوا يستوردون منها منتجاتها وينقلون إليها محاصيل اليمن وإفريقيا وكذا الهند (جواد، 1993، صفحة 264)، التي اتصل بها العرب منذ عصور مُوغلَة في القَدَم، ولكن تجار الهند لا التجار العرب هم الذين كانوا يأتون بمحصولاتهم إلى السواحل العربية قبل بزوغ فجر الإسلام (لوبون، 2012، صفحة 571). وكانت سفن التجارة العربية قد بلغت شواطئ كورومانل ومالابار (الهنديين) وسومطرا (أندونيسيا)، وخليج سيام وجنوب الصين، وترجع صلات العرب بالصين بوساطة الهنود إلى عصر الجاهلية، ولكن صلاتهم المباشرة بها لم تحدث إلا بعد بزوغ فجر الإسلام (قام التاجر سليمان بأول رحلة مباشرة للصين عام 850 م)، وكان العرب يذهبون إلى جنوب الصين بحرا عبر شواطئ بحر العرب أو من موانئ خليج فارس، كما كانوا يتصلون بالهند برا وبحرا بحيث يمر الطريق البري بفارس وكشمير، وكان تجار البحر يأتون من الهند إلى موانئ خليج فارس أو يدورون حول بلاد العرب ويبلغون موانئ البحر الأحمر ولاسيما عدن، وكانت السلع التي تصل خليج العرب تُرسل برا إلى العراق، أما السلع التي تُنزل في عدن فتُرسل إلى السويس والإسكندرية (لوبون، 2012، صفحة 571)، وقد عُثِر على كتابة مَعِينِيَّة (يمينية) بالجيزة المصرية مُدونة سنة 263 ق.م، فيها دليل على وجود صلات تجارية قديمة ربطت مصر باليمن برا وبحرا (جواد، 1993، صفحة 264).

ورغم تجارتهم الواسعة لم يعرف قدماء اليمن استعمال النقود المسكوكة، إلا في وقت متأخر من تاريخهم، ولهذا استعملوا المقايضة في بداية اتجارهم، ثم تعاملوا بنقود مصرية ويونانية ورومانية، وعثر على عملة سبأية على وجهها رأس رجل (إله أو ملك) سميت "العملة اليمنية القديمة"، وسرعان ما استبدل رأس الرجل بصورة مشابهة لصورة الإمبراطور الروماني أغسطس، وسُكَّت هذه القطع بعد حملة روما على اليمن في عام 24 ق.م، ويُرجَّح أنه تمَّ استبدال القطع الحاملة لرأس أغسطس بقطع تحمل رأس أمير عربي، وقد تأثر اليمنيون بطرز عملة الرومان بفعل احتكاكهما التجاري (الويس، 2011، صفحة 376)، ورغم تأخر الرومان في تعلم أبجديات سك النقود مقارنة بشعوب "الديا" (مملكة تركية قديمة) واليونان، إلا أن السك سيُعرف عندهم في زمنٍ لاحقٍ زَحْمًا كبيراً في العهد الإمبراطوري (مرزوقي، 2018، صفحة 53)، فليس هناك إذن ما يثير الدهشة، إذا عثر المنقبون على النقود الرومانية في بقاع العالم القديم بما في ذلك اليمن ذاتها.

وينبغي الإشارة في هذا الصدد إلى أن أخبار البحرية العربية بدأت تَنكشَف منذ زمن دولة سبأ، وأشار الكلاسيكيون بأن التجار السبأيين كانوا أكثر نشاطا بحرا، وأكثر اتصالا بالشعوب القديمة المعاصرة لهم مقارنة بتجار الممالك اليمنية الأخرى (مَعِينِيِّين وقَتَبَانِيِّين).

والواقع أن تكوين السبأيين لحكومة على الساحل الإفريقي ثم احتلال الأحباش مرارا لليمن، فيه دليل على وجود اتصال بحري بين إفريقيا واليمن (جواد، 1993، صفحة 261)، وقد نجح السبأيون في تكوين أسطول بحري، وقد ازدهرت مَراسِيَهُمْ خاصة عَدَنَ و"موزا" و"موشا ليمن" (Moscha Limen) العُماني (يسمى: حُور زُوري حاليا) وكانَّا (Qana) (بئر علي حاليا)، وقد ساعدتهم معرفتهم باتجاهات هبوب الرياح الموسمية على الإبحار إلى سواحل شرق إفريقيا وجزر البحر الأحمر والقرن الإفريقي (الناصري، 1990، صفحة 26)، ورغم شهرتهم بتجارة البر عبر طريق الحجاز (يربط جنوب جزيرة العرب بشمالها)، فإنهم برعوا في شؤون البحر حتى لُقِّبوا بفينيقيي البحر الجنوبي، فكان أسطولهم التجاري يزود المعابد المصرية ببخور اليمن وتوابل الهند (الكاتب، 2012، صفحة 36)، وقد اغتُتوا من التجارة بمنتجات جزيرة العرب ذاتها، ومن تجارة منتجات إفريقيا والهند (جواد، 1993، صفحة 262)، ويبدو أن توسع تجارة السبأيين قد مهّد الطريق لتوسع تجارة خلفائهم الحِميريين. ومعلوم أن دولة سبأ قامت بين [115-750 ق.م] واصطدمت بحريا بالبطالمة بسبب تطلعها للهيمنة على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر (رمضاني، 2014، صفحة 242)، فكان لزاما عليها بناء قوة بحرية لصد الأعداء وللتجارة معا، وحتى بعد انهيار دولة سبأ عرفت اليمن قيام دولة حِمير الأولى [115 ق.م-300 م]، التي امتلكت أسطولا تجاريا على البحر الأحمر وساحل البحر العربي، والدليل على ذلك توسع تجارة مينائهم "كانًا" مع عُمان وفارس (صالح، 2010، صفحة 108)، وقد نشطت حِمير ملاحيا في منتصف القرن الأول الميلادي، وكان ساحل اليمن مزدحما بالبجارة العرب يتاجرون مع إريتريا والصومال ومع ميناء باريجازا [Barigaza] الهندي (حوراني، دون تاريخ، صفحة 3).

## 2. مواصفات سفن العرب القديمة

إذا كانت مواصفات سفن الإغريق والرومان معروفة عند المهتمين بالتاريخ القديم، فإن مواصفات سفن العرب ليست كذلك لضآلة المصادر التي أتت على ذكرها، وبالرغم من أن عرب شمال جزيرة العرب أي الأنباط وهم حلفاء روما في نهاية القرن الأول الميلادي، كان لهم نشاط في البحار إلا أن سفن العرب لم تكن مُعدّة للحرب، لأن العرب تجار ولا يميلون للحرب لا برا ولا بحرا (حوراني، دون تاريخ، صفحة 3)، ومع أن العرب كانوا يملكون سفنا في البحر الأحمر وبحر العرب والخليج، إلا أن سفن الإغريق أو الرومان الناشطة في تلك البحار، كانت أضخم منها وتسير بأربعة صفوف من المجاديف (جواد، 1993، صفحة 264)، ورغم أن الرياح كانت أهم القوى الدافعة للشراع، إلا أن العبيد كانوا يسيِّرون السفن بالمجاديف، إذا سكنت الرياح أو هبَّت عكس اتجاه مجرى السفن (ذُبُورانت، 1961، صفحة 312)، وليس في المصادر خبرٌ عبيد استغلهم العرب لدفع السفن كالإغريق والرومان، ما يدل على صغر حجم سفن العرب، ولذا نرجح أن التجار العرب هم أنفسهم من كان وسيلة دَفْعِها في البحار.

واستعمل الملاحون والتجار القدماء المجاديف في تحريك السفينة، ولسفن الرومان طابقان من المجدفين (جواد، 1993، صفحة 251)، وكانت أصغر السفن تُسيَّر بثلاثين مُجَدِّفا، وكان الجنود يقفون على سطح السفينة

يحرصونهم وهم مستعدون للتجارة والحرب (ديورانت، 1961، صفحة 312)، وبالمقابل كانت أشرعة السفن العربية صغيرة غير متداخلة كأشرعة الرومان، فلم تتمكن من دفع السفن الكبيرة وربما لا تدفع حتى السفن الصغيرة، وبهذا لم تستفد من قوة الريح للسير سريعا في عرض البحر حتى تقلص من المسافات وتبتعد عن أخطار القراصنة، ولذلك لم تتحدّ سفن الرومان حين دخلت البحر الأحمر وبحر العرب والمحيط الهندي (جواد، 1993، صفحة 250).

وكثيرا ما أشارت المصادر إلى أخبار سفن الإغريق والرومان المعاصرة لها، إلا أنها لم تُشر إلى سفن العرب خاصة سفن سبأيين اليمن، ومع ذلك فإن سفن العرب كانت قادرة على الاتجار ونقل السلع، رغم أنها دون سفن الإغريق والرومان تطورا.

وكانت سفن الرومان سريعة الحركة بفضل أشرعتها التي طوّرت لتسير في اتجاه الأهوية أو ضدها، وبفضل هذا التطوير تغلبت سفن اليونان والرومان على سفن العرب، وتعبّبت القرصان المتحرشين بها وولّجت الموانئ العربية والإفريقية والهندية (جواد، 1993، صفحة 256)، فقلّصت أساطيلهم البحرية المتفوقة من نشاط التجارة العرب.

وبالمقابل لم تُطوّر السفن العربية نفسها تطورا يناسب روح العصر، فكانت النتيجة أن أخذ اليونان والرومان يشترتون المنتجات الشرقية من مواضع إنتاجها فنافسوا العرب ذاتهم؛ وبذلك تغلبت سفنهم على سفن العرب، فاعتزلت التجارة العرب البحر تدريجيا واكتفوا بما يحصلون عليه بطرق برية، وقد أضعفت هذه التطورات مركز عرب الجنوب (اليمنيين) وألحقت الأذى بثرائهم (رمضاني، 2014، صفحة 376)، ولم يجد الرومان مقاومة تُذكر حينما ولّجوا البحر الأحمر والمحيط الهندي، لأن سفنهم أقوى من سفن العرب، إذ تحمل مقارنة بالسفن العربية حملاً أكبر وتتسع لعدد كبير من الرجال، وتقاوم الأعاصير وأخطار الغرق وفنك القراصنة (جواد، 1993، صفحة 271)، وقد شهد البحر الأحمر سفنا أقوى من سفن العرب تسير بقوة أربعة صفوف من المجاديف (حوراني، دون تاريخ، صفحة 58)، أخذت تتعبّبت القراصنة وتحمي سفن اليونان والرومان والمستعمرات المقامة على سواحل البحر الأحمر لإيواء تلك السفن، وشراء السلع من القبائل العربية الساكنة قريبا منها (جواد، 1993، صفحة 271).

وأشار المؤرخ سترابون (المعاصر لأغسطس) لتفوق سفن القائد الروماني آ. غالوس عندما أراد غزو اليمن (24 ق.م)، وبخطئه في تقدير موقفه من البحرية العربية (Strabon, 1880, pp. XVI, 6)، وذكر أن هذا القائد ظن أن للعرب سفنا كبيرة ستقاوم سفنه، ولذا بنى سفنا حربية ضخمة طويلة لمجابهتها مع أن العرب أمة تجارة لا أمة حرب، ومع ذلك فقد خسر كثيرا من سفنه لصعوبة الملاحة لا لمقاومة العدو (أي مملكة حمير)، والدليل على أن عرب الجنوب (اليمنيين) لم يكونوا قوة بحرية هو غزو الأحباش لليمن بسهولة ودون مقاومة من أهلها (جواد، 1993، صفحة 421، 266).

### 3. صناعة السفن عند قدماء العرب

حَقَّزَ موقع بلاد العرب المُلامس لمياه بحار عدة، سكانها على تجارة البحار باللجوء إلى تصنيع السفن، إذ صنعوا زوارق صغيرة ثم سفنا أكثر حجما.

وكان الموقع الجغرافي يساعد نظريا على تطور الملاحة من شواطئ جزيرة العرب، فهي تُحَدُّ من ثلاث جهات بخط ساحلي طويل، يدور من خليج السويس إلى رأس الخليج الفارسي، وكانت التجارة مع البلاد المجاورة تجد حافزا إلى الغرب في شواطئ شمال إفريقيا الشرقي، وحافزا إلى الشمال الشرقي في شواطئ إيران، وهذه الشواطئ وتلك تمتد محاذية للشاطئ العربي فَتَهَيَّأ للعرب الاتصال عبر مياه البحر الأحمر والخليج الفارسي بمصر وبلاد الرافدين، وكان يسيرا عليهم عبور البحر إلى شرق إفريقيا في الجنوب الغربي، والسير بسفنهم على ساحله بحثا عن سلع المناطق الاستوائية، وكان شاطئ إيران شرقا يؤدي إلى الهند، وكانت الرياح الموسمية دافعا للرحلة إلى إفريقيا والهند معا (حوراني، دون تاريخ، صفحة 23)، وعليه فإن مُقَابَلَةَ عرب اليمن للشاطئ دفعتهم إلى تصنيع مراكب، تُسَهِّلُ اجتيازهم نحو ساحل إفريقيا ونحو بقاع أبعد، وقد صنع قدماء العرب قوارب من جلود وجزوع الأشجار ومَخْرُوا البحر بمجاديف صغيرة وكبيرة (مُعطي، 2003، صفحة 45)، ثم صنعوا سفنا كبيرة كالفلك والقرقور وصغيرة كالزورق والبوص (طُقُوش، 2009، صفحة 79)، وعرفوا مراكب بدائية منها الطَّوْفُ (قُرْبَة جلدية منفوخة يُرْكَبُ عليها في الماء)، والرَّمْتُ (خشب يُضَمُّ بعضه إلى بعض ويُرْكَبُ عليه في البحر)، كما صنعوا سفنا بشرع واحد تدعى "العَدُولِيَّة" (جواد، 1993، صفحة 249)، وأخرى تدعى "الدَّهْو" (*Dhow*) وتحمل 200 طن (مُعطي، 2003، صفحة 45).

كما صنع العرب سفنا كبيرة نسبيا من أخشاب مستوردة تشد بعضها إلى بعض، وتستعمل فيها الأشعرة المربعة لدفعها فتجري مع الريح، وكانت قادرة على الإبحار في المحيط الهندي مع الرياح الموسمية (طُقُوش، 2009، صفحة 78)، وعموما فقد امتلك التجار العرب سفنا صغيرة وأخرى كبيرة كان تصنيعها يجري على نطاق ضيق.

وتحتاج صناعة السفن الكبيرة فضلا عن الأخشاب الصَّلْبَة إلى مسامير حديدية لشد الألواح، وإلى أيدي خبيرة بهندسة السفن، ولم تتيسر هذه الأشياء في جزيرة العرب (جواد، 1993، صفحة 255)، فهي فقيرة إلى الحديد ونائية عن أي بلد ينتجه (حوراني، دون تاريخ، صفحة 25)، وتخلو من الخشب الملائم لبناء السفن، ولذا ركز العرب على تصنيع سفن صغيرة، لم تكن قادرة غالبا على اختراق البحار الكبيرة والمحيطات، إذ تسير بمحاذاة الساحل سيراً يكلفها كثيرا وتقطع مسافات طويلة مُعَرَّضَة نفسها إلى هجمات القراصنة، وتلجأ إلى مراسٍ كثيرة طلبا للماء والزلاد، في حين لا تحتاج السفن الكبيرة إلى ذلك لأنها قادرة على اختصار المسافات والوقت وحماية نفسها من القراصنة، باستخدام الرياح وقطع المسافات باستقامة إلى أي ميناء، وكانت السفن العربية عموما بدائية لا تُقَارَنُ بسفن اليونان والرومان (جواد، 1993، صفحة 255)، وقد أشرنا بالفروق الموجودة بينها في مواضع سابقة، وكان تطوير السفن العربية مرهونا بتوافر الأخشاب الصَّلْبَة، وبمدى احتكاك البحارة العرب

بتجار أمم بحرية كالإغريق والرومان والفرس.

وبما أن العرب لم ينتجوا أبدا خشبا صالحا لبناء السفن (سليم، 1973، صفحة 33، 34)، فقد دأبوا على الذهاب بسفنهم الشراعية إلى الهند وسيلان، يحملون إليها منتجات جزيرة العرب والعراق، ويعودون منها بمحاصيل الهند ومنها الأخشاب لبناء سفنهم (جواد، 1993، صفحة 209)، ومنها خشب السَّاج (طُقُوش، 2009، صفحة 78) وأخشاب شامية ومتوسطية تُقَرَّغ في ميناء عُمانا (*Ommana*) القديم (= صَحَار في عُمان حاليا)، (unknown, 1980, p. XXXVI)، وسواء صنع العرب سفنهم من خشب مستورد أو اشتروا سفنا جاهزة من الخارج، فإن المشتغلين بالتجارة البحرية كانوا عالة في قوتهم وفي أعمالهم على الخارج، وهو ما سهَّل لليونان والرومان والفرس مزاحمة العرب في البحر الأحمر وفي المحيط الهندي، ومن إنزال خسائر في ثروتهم أثَّرت في أوضاعهم، إذ جعلت السواحل مكشوفة من الوجهة الحربية، فأنزلت الدول الكبرى في مواضع منها قوات لحماية مصالحها التجارية وذلك قبل الميلاد وبعده (جواد، 1993، صفحة 255)، وبما أن الشعوب القديمة كانت تحتك ببعضها في شتى المجالات الحضارية ومنها مجال بناء السفن، فليس غريبا تأثر العرب بالشعوب المعاصرة لهم في هذا الميدان.

وتأسيسا على ما سبق يمكن القول إن عرب اليمن وعرب الخليج تأثروا بصناعة السفن اليونانية والرومانية والفارسية لاختلاطهم بهم، ومجيء سفن هؤلاء إلى مراسي السواحل العربية ولتتمكنهم من شراء خشب إفريقيا والهند الصالح لبناء السفن (جواد، 1993، صفحة 252)، وقد اشتهرت عُمان ثم البحرين منذ القَدَم بصناعة السفن وبتصديرها إلى المناطق العربية الأخرى (طُقُوش، 2009، صفحة 79).

#### 4. الصَّعوبات التي واجهها تجار البحار العرب في العهود القديمة

##### 4. 1. الصَّعوبات الطبيعية

أشرنا أنفا إلى تقدم قدماء العرب في مجال تجارة البحار، وقد عثر على آثارهم في مَوَاطِن شتَّى من العالم القديم، إلا أن ذلك لا يعني أن مَهَمَّتْهم في نقل السلع في البحار البعيدة كانت ميسورة، فقد واجهوا عقبات كثيرة أثَّرت سلبا على تجارتهم البحرية لكنها لم تَحُدَّ من نشاطهم على أية حال.

ولم تَسْتَقِدْ شبه جزيرة العرب كثيرا من سواحلها بسبب طغيان الشَّعب المرجانية على شواطئه خاصة البحر الأحمر (سليم، 1973، صفحة 33)، وكان تجنب الاصطدام بها يتطلب من التجار حنكة كبيرة (حوراني، دون تاريخ، صفحة 25)، ولطالما كانت هذه الشَّعب التي تُحَصِّن ساحل جزيرة العرب تَفْتِكُ بالسفن التي تقترب منه وتُصَعِّب وصول الأجانب إليه (جواد، 1993، صفحة 251)، وكانت السفن التي تعبر المحيط الهندي إلى البحر الأحمر تقاسي في سفرها إلى الهند والعودة منها، صعوبة تَجَاوَز تلك الشَّعب المنتشرة في البحر الأحمر وخليج عدن، فكانت الرحلة إلى أسواق آسيا كفاحا حقيقيا (المجاور، 1986، صفحة 51) سواء تعلق الأمر بالبحارة العرب أو بغيرهم.

ولمّا كانت موانئ البحر الأحمر في تلك الفترة نادرة، فإن الملجأ الآمن من أخطار العواصف أو القرصنة لم يتوفر للتجار دوماً، وكانت الملاحة شمال هذا البحر صعبة، لأن الرياح الشمالية كانت تهب جنوباً على هذا الجانب من هذا البحر طوال العام، ولهذا أقام العرب طُرُقاً للقوافل على طول الساحل الغربي من جزيرتهم بدّل مواجهة أهوال البحر الأحمر، ولم يكن في الإمكان الاستعانة بالرياح الموسمية لعبور البحر العريض بين جزيرة العرب والهند وشرق إفريقيا، إلا ريثما تُبنى سفنٌ تحتمل هبّاتها العاتية (حوراني، دون تاريخ، صفحة 25).

وكانت سواحل بلاد العرب صخرية يصعب رُسُو السفن بها، بل أن السفن كانت تتحطم كلما كانت تصطدم بنتوءاتها (جواد، 1993، صفحة 251)، فإذا ما تاه البحارة في البحر واجتاحهم التيار كانوا فريسة للارتطام بالصخور المدببة (عبد اللطيف، 1979، صفحة 15)، وكان الإبحار قريبا من سواحل اليمن خطيرا؛ فلا تعثر السفن على موانئ كبيرة صالحة للرسو إلا بعد اجتياز مسافات طويلة، كما كان إدراك البحارة لليابسة عسيرا بسبب الجُرُوفِ الخطيرة (Mc Laughlin, 2014, p. 130)، ومن المفارقة أن الصخور التي تُحصّن شبه الجزيرة من الأعداء، كانت تضر في الوقت نفسه بسكانها لأنها كانت تُصعّب الملاحة في هذه الأماكن، وتقلّل من الاستفادة من الاتجار بالبحر، ومن عدد الموانئ الصالحة لرُسُو السفن على هذا الساحل، وقد أشار الكلاسيكيون إلى عدم صلاحية بعض شواطئ العرب للإبحار ولبناء السفن لطابعها الصخري (جواد، 1993، صفحة 251)، وقد ذكر سترابون أن الوزير النبطي سيلاوس (Syllaeus) قد مدّد يد العون للقائد الروماني أليوس غالوس على ساحل طويل مجرد من الموانئ وشواطئ صخرية تعيق الإبحار (Strabon, 1880, pp. XVI, 3)، وكان سيلاوس هذا دليل الحملة التي شنّها الرومان للاستيلاء على سبأ في سنة 24 ق.م، واتخذت من بلاد الأنباط ممرا، وقادها والي مصر أليوس غالوس (الشيخ، 1993، صفحة 131).

وعلاوة على وُعورة السواحل العربية وصعوبة اجتيازها، فإن هذه السواحل تصبح أكثر خطرا إذا هبّت رياح الصيف المصحوبة بالأمطار الغزيرة، لأنها تُبعدُ سفن التجار عن الشاطئ، فيصعب أن تُقدّم لها يد النجدة (زهران، 1996، صفحة 221)، ولم تتمكن سفن ذلك العصر من مُنَاطحةِ عواصف البحار فيتعرض أصحابها إلى خسائر كبيرة (جواد، 1993، صفحة 257)، وسعى بعض الربانة للإبحار ليلا تجنبا لتلك العواصف، غير أنّ شدّتها وقوة تيار المياه التي تسحبها خلفها أثناء سيرها يجعل تحكم الربانة في سفنهم شبه مستحيل (Villeneuve, sans date, pp. 65, 70).

#### 4. 2. الصعوبات البشرية

إلى جانب الصعوبات الطبيعية واجه تجار البحار العرب صعوبات بشرية؛ ففي الوقت الذي انتشر فيه اللصوص على طريق القوافل برا، استشرى خطر القرصنة بحرا (عبد اللطيف، 1979، صفحة 42) بعد أن خَبِرُوا تَخَيّر الفرص لمهاجمة السفن وأخذ حمولتها، وكانت الجزر المقابلة للساحل العربي موطنا لسكان أفارقة وعرب يعيش بعضهم على القرصنة، فيترصدون السفن التي تصطدم بصخور الساحل (جواد، 1993، صفحة 251)، وقد اشتهرت قبيلة "آسكيتاي" (Ascitae) العربية المقيمة في أرخبيل فرسان (جُزر سعودية) جنوبي

البحر الأحمر بالقرصنة، وينشط لصوصها على سواحله العربية والإفريقية، وكانوا يقتربون بأزمائهم الخشبية من السفن المقترية من ميناء أدوليس، ويهاجمون أطقم السفن بأسهم مسمومة. (Plin l'ancien, 1999, pp. IV, 34)

وحارب بطالمة مصر القرصنة واستعملوا سفنا مجهزة بأحسن المُعدَّات لهذا الغرض (Huet, 1767, p. 33)، وذات الأمر قام به الرومان عندما بلغ نفوذهم هذه المناطق (Mc Laughlin, 2014, p. 130)، وتوسعت تجارتهم الشرقية وصارت الإسكندرية مستودعا لوارداتهم القادمة عبر البحر الأحمر من الهند واليمن وإثيوبيا (مرزوقي، 2014، صفحة 142)، كما حارب السبأيون ثم الحميريون بعد امتداد سلطانهم على سواحل البحر الأحمر الجنوبية الشرقية قرصنة هذا البحر، ويُرجَّح أن العرب الأنباط وبأمر من روما قدا آزرُوا في ذلك قوات سبأ وحمير، وكثيرا ما أخذ هؤلاء القرصنة أسرى من قبل الملاحين العرب، فلطالما أرسل السبأيون والحميريون قواتهم إلى الشواطئ المجاورة لأسرهم، أو لتأديب أي قبيلة تساندهم لكنهم لم يقضوا على خطرهم نهائيا (Mc Laughlin, 2014, p. 130).

والواقع أن غرض الممالك العربية من محاربة القرصنة، هو تسهيل ملاحه السفن التجارية العربية والأجنبية في البحار التي تحفُّ شبه جزيرة العرب، ولوعورة الساحل العربي ونشاط لصوص البحر فيه تتجنبه سفن اليونان والرومان غالبا، فلا ترسوا فيه إلا في مواضع أمَّنتها بحاميات عسكرية أو بعقد تحالفات مع سكانها، وكان مرفأ موزا (المُخا) اليمني مُفضَّلاً لديها، لذا قصدته للاتجار وللتمون بالماء والغذاء، وكان في مَقْدور سفن الإغريق والرومان السير بعيدا من ذلك الساحل دون توقف حتى تبلغ الساحل المذكور أو ميناء عدن، وبذلك تتجنَّب المَهَالِك المُحدِّقة بها لو رَسَتْ بمحاذاة الساحل العربي (جواد، 1993، صفحة 269)، وهو ما حرم العرب من مكاسب الاتجار مع الأجانب المارين بمحاذاة سواحلهم.

##### 5. اكتشاف نظام هبوب الموسمية وأثره على التجارة البحرية العربية

ليست الرياح الموسمية غير رياح فصلية تهب شمال المحيط الهندي خصوصا البحر العربي، وتهب بين أبريل وأكتوبر من الجنوب الغربي، وبين نوفمبر ومارس من الشمال الشرقي من كل عام (الشويخات، 2004، صفحة حرف الراء [رياح])، ومثَّل اكتشاف نظام هبوب هذه الرياح علامة فارقة في تاريخ الملاحة القديمة (مرزوقي، 2019، صفحة 240)؛ فالسفن قبل هذا الاكتشاف كانت تبحر مُسَاحَلَةً (Cabotage) (Huet, 1767, p. 42) أي تَنَقَّل مُلَازِمَةً للساحل أو قريبة منه (Aouzou, 2008, p. 302)، ويتطلب ذلك من البحارة مجهودا كبيرا، أما بعده فأصبحت تتوغل في البحار رأساً (Poinsotte, 1979, p. 450) ما سهَّل الملاحه من إفريقيا إلى الهند رأساً دون التزام الشاطئ (بُل، 1973، صفحة 72)، وبسبب أهمية هذا الاكتشاف، فإنه يَنَدُرُ ألا يشير المؤرخون عندما يتعلق الأمر بالتجارة بين اليونان والرومان وبين الهند، إلى هذا الحدث المقترن باسم مكتشفها البحار الإغريقي هيبالوس (Hippalos)، الذي أصبح أشهر الأسماء في تاريخ الملاحة الدولية (Tchernia, 1995, p. 991)، وهيبالوس هذا هو أول من ترك مركبَهُ تَنَسَّاقٌ مع هبوب هذه الرياح

من سواحل جنوبي جزيرة العرب إلى مصب نهر السند، لاسيما وأن الإغريق تعودوا على الرياح الموسمية في المحيط الهندي، دون أن يكون لهم معرفة دقيقة بنظامها (زهيراتي، 1999، صفحة 100، 108)، علما أن هناك بحارا إغريقيا آخر يدعى يودوكسوس بلغ بمركبه الهند مُصَادَقَةً قبل بأن هيبالوس وسيأتي ذكره لاحقا. ويرجّح بعض المؤرخين أن العرب عرفوا أسرار هبوب هذه الرياح قبل الإغريق والرومان، وليس ذلك في تصورنا مستبعدا، ولكن يبدو أن العرب لم يدوّنوا تفاصيل هذا الاكتشاف، وفي المقابل يعتبر بعض آخر أنه اكتشاف إغريقي أو روماني، ولا يهمننا هنا التقصي على مكتشف نظام هبوب هذه الرياح، بقدر اهتمامنا بآثاره على التجارة العربية القديمة.

ويُحتمل أن العرب القدماء عرفوا بوقت طويل استغلال الرياح الموسمية في عبور المحيط الهندي إلى الهند، واحتفظوا طويلا بطرق واتجاهات هذه الرياح دون أن يُعلّموها لغيرهم، غير أن تاريخ اكتشافها من قبل البحارة الأوربيين سواء إغريقيين أم رومانيين قد عرف جدلا واسعا (Thorley، 1969، صفحة 209)، وظلّ المحيط الهندي قبل اكتشاف الرياح الموسمية، مُستَعصيا على الأوربيين زمنا طويلا، (ناشر، 2003، صفحة 182) إذ كانت السفن القادمة من البحر الأحمر لا تتعدى ميناء عدن، (Huet, 1767, p. 339) بحيث تُفرغ فيه حمولتها ومنه تُشحن السلع التي تحتاجها، وكان العرب حينها قد احتكروا التعامل مع موانئ الهند المَصَدَّرَة لسلع البذخ المطلوبة في أوربا، ولهذا كانت السفن المشحونة بهذه السلع والمتجهة نحو اليمن تُفرغ حمولتها في ميناء "كانا" أو عدن، ومنها تُنقل برا عبر الحجاز أو عبر البحر الأحمر بالسفن التي تصل إلى هذين الميناءين من الشمال، بغرض الحصول على هذه السلع (حوراني، دون تاريخ، صفحة 75)، فالبحارة العرب كانوا أكثر تمرسا على نظام هبوب الرياح الموسمية من بقية القوى البحرية التي عاصرتهم.

ويُرجّح أن يودوكسوس (Eudoxus) الذي عاش في عهد بطليموس الثاني، أول بحار إغريقي بلغ الهند مباشرة دون أن يلتزم الساحل (عبد العليم، 1984، صفحة 205)، لكنه ضلّ الطريق على ساحل إفريقيا الشرقي جنوب رأس غارذافوي [الصومال]، ولم يَعدْ إلى المكان الذي انطلق منه عندما دفعته الرياح الموسمية، إلا بمساعدة رُبّان عربي (شريف، 1985، صفحة 475)، ويحتمل أن هيبالوس الذي زعم أنه مُكتشف نظام هبوب الرياح الموسمية بعد اقتفائه رحلة مواطنه يودوكسوس، لم يكتشفها هو ذاته بل تلقى ذلك من البحارة العرب، لكن لا دَلِيلَ على أنه تلقن السر منهم، كما أن تاريخ اكتشاف هذا السر مجهول (Xinru, 1988, p. 75).

وعموما فقد هيمن العرب على التجارة الدولية في كثير من عهود التاريخ القديمة، لدرايتهم بالطرق البرية والبحرية، وكانوا أسيادا على خليج العرب وبحر العرب والبحر الأحمر والمحيط الهندي، وكانوا مُلمّين بمواقع الجزر والخلجان والرؤوس الموجودة فيها، فأحكموا تقدير المسافات التي تقطعها السفن بين الموانئ العربية وموانئ الهند والصين، وعيّنوا الأوقات للرحلات التجارية والملاحة البحرية، وقد خَبِرَ التجار العرب استخدام هذه الرياح جيّدا، وكان بمقدورهم الملاحة عبر المحيط الهندي في الفصول كلها اعتمادا على الرياح الموسمية الشمالية

الشرقية شتاءً، التي توفر أفضل الظروف لإبحار التجار غرباً (حوراني، دون تاريخ، صفحة 23، 69)، ثم بالاستعانة بالرياح الموسمية الجنوبية الغربية صيفاً للذهاب إلى الهند (محسن، 2018، صفحة 104). وكانت سفن اليمنيين تبحر من نقطة قريبة عن سواحل بلادهم إلى نقطة بعيدة شمالاً حيث ميناء "موشما-ليمن" العُماني (Scoff, 1912, p. 140) أو أبعد منه قليلاً للاستعانة بتلك الرياح التي تهب باتجاه الشرق، وعلى ذلك فقد كان الإبحار أيسر على سفن "الدَّهْو" العربية (العلي، 1992، صفحة 248)، منه على سفن الإغريق والرومان المزودة بأربع صواري (مجهول، 1979، صفحة 91)، كما أن هياكل السفن العربية كانت تُشَدُّ بحبال متينة، وكانت أدقَّ تركيباً من هياكل سفن الإغريق والرومان المثبتة بمسامير، ولذلك فإن الرياح الشمالية الشرقية الهادئة، كانت أكثر ملاءمة للسفن العربية من الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التي كانت تلائمها السفن اليونانية والرومانية المتينة (حوراني، دون تاريخ، صفحة 71)، ناهيك على أن سفن الإغريق المربعة الشكل لم يكن باستطاعتها الملاحة في المحيط الهندي، إلا مع الرياح الجنوبية الغربية في رحلاتها شرقاً إلى الهند، ولهذا يحتمل أن يكون البحارة الإغريق ثم الرومان قد تمرنوا على الاستعانة بالرياح الموسمية الجنوبية الغربية لعبور هذا المحيط مقلدين الطريقة العربية في الملاحة (Smith, 1995, p. 163)، ومن الجائز القول إن الرومان وقبلهم الإغريق، قد استفادوا من خبرة العرب في استغلال الرياح الموسمية للملاحة المباشرة من جنوب غرب جزيرة العرب إلى الهند.

ويرى بعض المؤرخين أن اكتشاف نظام هبوب الرياح الموسمية حدث في عهد بطليموس السابع الذي حكم بين 145 و 116 ق.م (Rostovtzeff, 1941, p. 927)، ويُرجَّح آخرون بأنه اكتشاف روماني وقع في عهد كلوديوس الذي حكم بين 41 و 54 م (صيفي، دون تاريخ، صفحة 57)، وسواء كان الاكتشاف إغريقياً أو رومانياً فإنه ذلك خدم الاثنين معاً، خاصة الرومان بعد أن طُوروا ترسانتهم البحرية، لكنه كان وبالأعلى على العرب؛ فلم يستردوا سلطانهم على البحار إلا بعد قيام دولة المسلمين.

ومن الأدلة على تضرر التجارة البحرية العربية بعد هذا الاكتشاف، هو زوال شهرة مينائي أوكيليس (Ocelis) وعدن اليمنيين، باعتبارهما ملتقى للتجار العرب واليونان ثم الرومان والهنود، وهذا ما أفقد العرب احتكارهم للتجارة البحرية في شمال المحيط الهندي (Smith, 1995, p. 164)، وقلَّ من أهمية الطرق البرية العابرة لجزيرة العرب لصالح الطرق البحرية، وأثر سلبياً في حركة القوافل البرية التي بقيت حتى عهد هيبالوس الوسيلة الأولى لنقل سلع العالم القديم (محسن، 2018، صفحة 107)، ووجَّه ضربة قاصمة إلى الدول التي يعتمد اقتصادها على الطرق البرية؛ ذلك أن حكام مصر الرومانية تمكنوا بعد هذا الاكتشاف من تسيير رحلات منتظمة إلى الهند، فنقلت تجارة عرب اليمن البرية عبر الحجاز باتجاه الموانئ المتوسطية، لأن السلع الشرقية باتت تصل مصر عبر البحر الأحمر، ثم تُصَرَّف من الإسكندرية إلى الموانئ المتوسطية (ناشر، 2003، صفحة 182)، ولهذا فقد اختصر هذا الاكتشاف على روما زمن الرحلات إلى الهند وخلصها من الوسطاء التجاريين العرب والهنود، فرجَّح كفتها في البحر العربي والمحيط الهندي على كفة هؤلاء (Poinssotte, 1979, p. 450).

وهكذا فإن الصراع الدولي بين قوى الشرق والغرب حول منافذ وطرق التجارة البرية والبحرية القديمة، وتعرّف الغربيين على أسرار استخدام الرياح الموسمية في المحيط الهندي، موازاة مع تطور صناعة السفن، شكّل أهم أسباب تراجع النشاط التجاري للطرق البرية العربية، التي تربط اليمن بالبحر المتوسط مع نهاية القرن الأول ق.م، وإن لم تتوقف حركة القوافل فيها، وفي الوقت ذاته ساهمت في انتعاش تجارة البحر الأحمر (ناشر، 2003، صفحة 183) التي كان الإغريق ثم الرومان من أكبر المستفيدين منها لامتلاكهم أساطيل تجارية ضخمة.

### خاتمة

قامت أولى ممالك العرب (الدولة المَعِينِيَّة في اليمن) في القرن الرابع عشر ق.م، إلا أن النشاط التجاري البحري للعرب بدأ في القرن الرابع ق.م، لأن تركيزهم قبل هذه الفترة انصب على التجارة البرية، فلم يهتموا بتجارة البحار إلا في وقت متأخر بعد احتكاكهم بأمم بحرية كالإغريق والرومان والفُرس.

رغم كثرة ممالك الجزيرة العربية في القديم؛ جنوبية يمنية (سبأ وحمير) وشمالية (الأنباط) وشرقية (جرها)، إلا أن المؤرخين لا يشيرون إلا إلى السبائيين والحميريين باعتبارهم مُلّاك أساطيل بحرية، مع أن مجدهم البحري كان محدودا بسبب تعاضم النفوذ البحري للبطالمة والرومان ثم الفرس.

صنَع العرب قوارب صغيرة ثم سفنا "كبيرة" نسبيا، لكنها بقيت أقل من سفن الإغريق والرومان سعة وقوة، حتى العصور الوسطى (أي زمن المسلمين) أين بلغت البحرية العربية ذروة مجدها.

لم ينتفع العرب من مزايا سواحل بلادهم الطويلة، بسبب طابعها الصخري وشُعْبها المرجانية فلم يشيّدوا فيها غير موانئ قليلة.

وجّه اكتشاف الرياح الموسمية خلال عصر البطالمة أو الرومان، ضربة قاصِمة للتجار العرب؛ إذ حرّمهم من القيام بدور الوسيط التجاري بين الإغريق ثم الرومان وبين الهند بحريا، ثم قلّص من نسق تجارة قوافلهم التي كانت تجوب برا شبه الجزيرة.

عانى تجار البحار العرب من قرصنة بعض القبائل العربية الذين كانوا يغيرون على سواحل شبه الجزيرة في تلك الفترة، غير أن أساطيل الممالك اليمنية والإغريقية والرومانية قضت على شرورهم.

كانت أولى اتصالات قدماء العرب البحرية مع الحبشة، ثم توسعت إلى أصقاع البحر المتوسط شمالا وإلى الهند، وأصبحت هذه الاتصالات واضحة في القرنين الأخيرين من فترة ما قبل الميلاد وفي القرنين الأوليين بعد الميلاد.

لم ينجح العرب في القيام برحلة بحرية مباشرة إلى الصين في العصور القديمة، بل تأخرت رحلاتهم حتى العصور الوسطى وتحديدا إلى غاية سنة 850 م.

### Bibliographie

Aouzou, P. (2008). *dictionnaire encyclopédique*. Paris: édition Philippe Aouzou.

- Huet, P. (1767). **Histoire du commerce et de la navigation des anciens**. Lyon, France: librairie de l'Aigle.
- Mc Laughlin, R. (2014). **Rome Empire and the Indian Ocean**. South Yorkshire, Great Britain: Pen and Sword military publications.
- Plin l'ancien, (1999). **Histoire Naturelle**. (H. Zehanacker, Trad.) Paris, France: édition Gallémard.
- Poinsotte, J. (1979). **les romains et la Chine**, réalités et mythes. Mélanges de l'école française de Rome; Antiquité, 91(1), pp. 431-479.
- Rostovtzeff, M. (1941). **Hellenistic world**. London: Oxford University Press.
- Scoff, W. (1912). **the Periplus of the Erythraen sea travel and trade in the Indian ocean by a merchant of the first century**. U.S.A: N. York university.
- Smith, M. (1995). **the development of the maritime trade between India and the West from 1000 B.E to 120 B.E**. U.S.A: Arizona University.
- Strabon, (1880). **Géographie** . (A. Tardieu, Trad.) Paris, France: librairie Hachette et Cie.
- Tchernia, (. (1995). **Moussons et monnaies ; les voies de commerce entre le monde Gréco-romain et l'Inde**. Annales(6), pp. 991-1009.
- Thorley, J. (1969). **the development of trade between the Roman Empire and the East under Augustus** . Greece and Rome, 16(2), pp. 209-223.
- unknown, (1980). **Periplus of Erythraean sea**. (W. Scoff, Trad.) London: Huntingford, G.W.B.
- Villeneuve, F. (sans date). **routes maritimes; cargaisons et épaves en Mer Rouge**. Naples, Italie: centre J. Pérard.
- Xinru, I. (1988). **Ancient India and Ancient China; Trade and religions exchanges**. Oxford University press.

- بَلْ هـ. (1973). **مصر من الإسكندر الأكبر حتى الفتح العربي**. Trad. ع. أ. علي. بيروت: دار النهضة العربية.
- جواد ع. (1993). **المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام** (éd. 2, Vol. 1). العراق: منشورات جامعة بغداد.
- حوراني ج. **دون تاريخ العرب والملاحة في المحيط الهندي**. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية.
- ديورانت و. (1961). **قصة الحضارة؛ الشرق الأدنى القديم**. (éd. 3, Vol. 2) "القاهرة: الإدارة الثقافية في جامعة الدول العربية.
- رمضان، أ. (2014). **جزيرة العرب والقوى القديمة الإغريق والرومان**. (الجزائر: دار "هومه".
- زهران م. (1996). **طرق التجارة القديمة؛ منذ الإسكندر حتى العهد البيزنطي**. الإسكندرية: دار الآفاق.
- زهيراتي م. (1999). **الإسكندر الكبير**. (éd. 1) دمشق، سوريا: دار طلاس للدراسات والنشر.
- سالم، أ. (2005). **تاريخ شبه الجزيرة العربية قبل الإسلام**. الإسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة.
- سليم، أ. أ. (1973). **جوانب من تاريخ حضارة العرب في العصور القديمة**. الإسكندرية: دار المعرفة.
- سنان م. (1966). **تاريخ قطر العام**. بغداد: مطبعة المعارف.
- شريف، أ. (1985). **الساحل الإفريقي ودوره في التجارة البحرية**. مجلة تاريخ إفريقيا العام. 2, pp. 567-582.
- الشّمري م. (2004). **موانئ شبه جزيرة العرب وأثرها في النشاط التجاري البحري قبل الإسلام**. رسالة دكتوراه. قسم التاريخ، جامعة بغداد.

- الشويحات، أ. (2004). **الموسوعة العلمية العربية**. Récupéré sur [www.intaj.net](http://www.intaj.net).

- الشيخ ح. (1993). العرب قبل الإسلام؛ دراسات في تاريخ الحضارات القديمة. الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية.
- صالح ع. (2010). تاريخ شبه الجزيرة العربية في العصور القديمة. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية.
- صيفي (إ). دون تاريخ. (المنارة التاريخية في عصر الوثنية والمسيحية. القاهرة: المطبعة العصرية المصرية.
- طقوش م. (2009). تاريخ العرب قبل الإسلام. (1. éd.) بيروت: دار النفائس.
- عبد العليم م. (1984). تجارة الجزيرة العربية مع مصر في المواد العطرية في العهد اليوناني والروماني. دراسات في تاريخ الجزيرة العربية. 200-213, pp. 2, .
- عبد اللطيف أ. (1979). التاريخ اليوناني؛ العصر الهيلادي. بيروت: دار النهضة العربية .
- العلي بن. (1992). الوضع الاقتصادي في شبه الجزيرة من القرن الثالث ق. م حتى القرن الثالث الميلادي. (1. éd.) الرياض, العربية السعودية: دار الشواف.
- فريحة أ. (1962). أحيقار؛ حكيم من الشرق الأدنى القديم. لبنان: منشورات كلية العلوم والآداب، جامعة بيروت.
- الكاتب. س، دار الشرق العربي: سوريا، حلب. (5. éd.) أطلس تاريخ العرب والعالم (2012).
- لوبون غ. (2012). حضارة العرب. القاهرة: مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة.
- المجاور ه. (1986). الرومان في القرن الإفريقي؛ "رؤية اقتصادية". القاهرة: مطبعة عالم الكتب.
- مجهول. (1979). عُمَان وتاريخها البحري. وزارة الإعلام والثقافة العُمانية.
- محسن ي. م. (2018). التجارة الرومانية مع اليمن والهند في العصر الإمبراطوري (أطروحة دكتوراه). (قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية، جامعة دمشق.
- محمود ع. (1995). العرب قبل الإسلام؛ أحوالهم السياسية والدينية وأهم مظاهر حضارتهم. (1. éd.) القاهرة: عين للبحوث الإنسانية والاجتماعية.
- مرزوقي بن. (2014). السياسة النقدية للأباطرة الرومان وأثرها على الحياة الاقتصادية والاجتماعية (رسالة ماجستير). (كلية العلوم الإنسانية /جامعة الجزائر 2.
- مرزوقي بن، (2018). جانفي. (مساهمة بلاد المغرب القديم في سك العملة الرومانية. بحوث ودراسات تاريخية (كتاب جماعي)، 27, pp. 52- 76.
- مرزوقي بن. (2019). التواصل الحضاري بين شعوب العالم القديم؛ أهمية العلاقات التجارية مع الهند والصين). ج. ق. (2. Éd.) مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية. 225-244, pp. (52)
- مُعطي ع. (2003). تاريخ العرب قبل الإسلام. بيروت، لبنان: دار المنهل اللبناني للطباعة والنشر.
- ناشر ه. (2003). التجارة بين شبه الجزيرة العربية وسوريا في الألف الأولى ق.م، رسالة ماجستير في التاريخ القديم (رسالة ماجستير). كلية الآداب، جامعة عدن.
- الناصري س. (1990). دور مصر التاريخي بين شبه الجزيرة العربية وإفريقيا في عصور ما قبل الإسلام. القاهرة: دار النهضة العربية.
- الويس بن، (2011). ديسمبر. (23/24 العملات اليمنية؛ دراسة تاريخية تحليلية. مجلة آراء ودراسات في التاريخ والآثار القديمة، أشغال الندوة العلمية بالمدرسة العليا للأساتذة. 370-388, pp. .