

الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية للبحر الأحمر عبر التاريخ دراسة حالة السودان

جامعة بحري قسم التاريخ

د. عبد العزيز محمد موسى

دار الوثائق القومية-الخرطوم

أ. محمد يوسف محمد

مستخلص

تناقش هذه الورقة عبر العديد من المحاور الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية للبحر الأحمر عبر التاريخ مع التركيز على الشواطئ السودانية، كما تتناول العديد من والملاح والمميزات التي عرف بها هذا البحر عبر الحقب و تتناول اصل تسمية البحر الأحمر.

تتضمن الورقة بعض الجزر والمدن المطلة على البحر الأحمر مع الإشارة إلى أهمية كل منها استراتيجياً واقتصادياً وسياسياً، خاصة وأن منطقة البحر الأحمر دار حولها صراع سياسي وخضعت لسيطرة العديد من الأنظمة السياسية المختلفة في الشرق الأوسط وأوروبا خلال الهجمة الاستعمارية التي شهدتها المنطقة في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الميلادي وما قبلهما، وما زال الصراع محتدماً حول البحر الأحمر من خلال محاولات القوى السياسية المختلفة للسيطرة عليه ويعود ذلك إلى أهميته الاستراتيجية والاقتصادية.

Abstract

This paper discusses, through many concepts, the economic and strategic importance of the Red Sea throughout history focusing on the Sudanese coasts; it also explains many of the features of the Red Sea throughout history, as well as the origin of its name.

The paper also includes islands and cities bordering the Red Sea, with reference to the importance of each of them strategically, economically and politically, especially that the Red Sea region has been a political conflict area, and has been subject to the control of many different political systems in the Middle East and Europe during the eighteenth and nineteenth.

The conflict is still raging around the Red Sea through the attempts of various political forces to control it, due to its strategic and economic importance

مدخل:

لعب البحر الأحمر دوراً أساسياً في ربط الدول المطلة عليه من الناحية الشرقية التي تقع في قارة آسيا والدول التي تطل عليه من الناحية الغربية التي تقع في قارة إفريقيا، وشكل موقع البحر الأحمر رابطاً تجارياً بين قارات آسيا وإفريقيا وأوروبا عبر التاريخ وخاصة في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر عندما كانت الدول الأوروبية تسعى للسيطرة على الدول الواقعة على سواحل البحر الأحمر.

وكان موقع البحر الأحمر يشكل أهمية كبرى لهذه الدول من الناحية الاستراتيجية والاقتصادية، كما أنه يشكل حلقة الاتصال بين البحار الشرقية والبحار الغربية ويعتبر الشريان الحيوي المهم للمواصلات بين أوروبا وبلاد الشرق بوجه عام، وقد ظل على مدى العصور التاريخية المتعاقبة عاملاً فعالاً لربط البلاد المحيطة به، فهو يشكل طريقاً للملاحة البحرية ووسيلة تسهل التبادل التجاري والحضاري بين شعوبها، كما أنه ظل مطعماً للقوى الكبرى التي تتطلع دائماً للسيطرة عليه لتتحكم في تجارة الشرق وليكون لها السيادة على غيرها، ولم تكن أهمية البحر الأحمر في العصور القديمة والوسطى بأقل من أهميته في العصور الحديثة.

فقد كان البحر الأحمر يمثل طريقاً من أهم طرق التجارة العالمية في تلك العصور، ولم يكن يضعف من أهميته هذه وجود الطرق البرية المحيطة به والتي كانت تصل بين الشرق والغرب، بل كانت تبرز هذه الأهمية تماماً حينما تتدهور تلك الطرق، بينما يظل البحر الأحمر يعج بالحركة والنشاط عبر السنين.^(١)

تعددت أسماء البحر الأحمر خلال الحقب التاريخية المختلفة، إذ أطلق عليه المصريون القدماء البحر الأخضر القديم، بينما أطلق عليه الإغريق البحر الإريثيري، أما المؤرخون والجغرافيون والرحالة العرب والمسلمون فقد أطلقوا عليه أسماء عدة وهي الأسماء المرتبطة بالأحداث والمدن والمناطق المحيطة به مثل بحر جدة وبحر عيذاب وبحر فرعون والبحر الحبشي وبحر موسى عليه السلام وبحر المنذب، وبحر عدن وبحر الزيلع وبحر الحجاز وبحر الأهواب.^(٢)

وقد استقر الاسم على البحر الأحمر، وتعود هذه التسمية نسبة إلى لون الشعاب المرجانية الحمراء التي تكثر فيه.^(٣) وتشكل هذه الشعب المرجانية^(٤) خطراً على الملاحة وهي تمتد على شكل أشربة طويلة موازية للساحل وقد تتصل به كثيراً وتلازم الشاطئ لعدة أميال وينقطع استمرارها عند تقاطع الأودية فقط، وقد تظهر الشعب أحياناً في بعض الجزر فوق

سطح الماء ويستمر ظهورها كذلك حتى طرفها المواجه للبحر والذي يتميز بشدة انحداره ولكن غالباً ما توجد هذه الشعب مختفية تحت سطح الماء وأحياناً على عمق متر ونصف المتر ويطلق بعض العلماء على مثل هذه الشعب (الهضبة المرجانية)، غير أن هذه الشعب لا تكون هضبة مستمرة أو كتلة مندمجة من الحجر الجيري وإنما هي نبتة مليئة بالتجاويف والحفر والكهوف والأحواض العميقة وتبدو كلها كمتحف مليء بالأحياء المختلفة ذات الألوان البراقة الجميلة.^(٥)

والبحر الأحمر عبارة عن حوض شريطي الشكل طويل تبلغ مساحته ١٧٨ ألف ميل مربع، أما سواحله فيبلغ طولها ٤٣٤٧ ميلاً ويمتد البحر الأحمر طولاً ما بين قناة السويس في أقصى الشمال وبوابة الدموع أو باب المنذب في أقصى الجنوب ويبلغ طوله ١٩٠٠ ميل، أما عرضه فيبلغ أقصاه حوالي ١٤٠ ميلاً بين ميناء مصوع الأريتري وجيزان على الساحل الآسيوي الشرقي بينما أقل اتساع حوالي ٤٠ ميلاً بين ميناء عصب والمخا.^(٦)

مهما يكن من أمر فإن الملاحة في البحر الأحمر تقوم على الاعتراف بالأمر الواقع وهو امتداد الحواجر المرجانية والجزر وانتشار المناطق الضحلة، وليس من السهل على السفن المحيطية أن تصل من عرض البحر إلا عبر الفتحات الطبيعية التي تمهد طرقاً عميقة خالية من النمو المرجاني، ذلك أن وجود تلك الثغرات في الحاجز الخارجي يوضع في مقدمة العوامل التي تحدد قيمة المرفأ وتؤدي إلى وضعه في خدمة الملاحة.

هناك كثير من المرافئ على الشروم والخلجان التي تتأثر على طول الساحل السوداني، ويبدو الواحد منها في حماية طبيعية بشكل يجعلها تفوق كل ميناء من صنع الإنسان، ومع ذلك فإن كثيراً من المراسي ظلت عديمة القيمة لعدم وجود الثغرة التي يمكن أن تسلكها السفن من وإلى عرض البحر.^(٧)

البحر الأحمر والسودان:

مما لا شك فيه أن البحر الأحمر يعد من أهم الشرايين البحرية بالنسبة لنبض الحياة السودانية اقتصادياً وسياسياً واجتماعياً وكذلك من الناحية الاستراتيجية، حيث يبلغ طول سواحله في السودان حوالي ٨٧٥ كلم. من الناحية التاريخية ظهرت أهمية البحر الأحمر في الساحل السوداني منذ عهد بعيد، ففي عام ٢٨٥ - ١٤٧ ق. م أرسل بطليموس الثاني البعثات لاستكشاف سواحل البحر الأحمر، فلما وصل سواكن أعجب بموقعها الاستراتيجي فاحتلها وأسس فيها مركزاً تجارياً عظيماً لحاصلات السودان والحبشة، كما أمر بإعادة حفر القناة القديمة بين النيل والبحر الأحمر لربط

البحرين وبتوسيع التجارة مع إفريقيا وسواحل جزيرة العرب والهند. اشتهر عصر البطالة بالازدهار في التجارة حتى أيام كيلوباترا حيث بلغ سلطانها حتى سواحل ومدن جنوب الجزيرة.^(٨)

وكان ساحل البحر الأحمر في السودان من المناطق التي اشتد فيها الصراع الدولي للاستيلاء عليها وقد خضعت في فترة من الفترات إلى نفوذ المماليك، ثم كانت محاولات الأسطول البرتغالي لبسط نفوذه عليها، فأرسل الخليفة العثماني في سنة ٩٣٧ هـ أسطولاً بحرياً إلى البحر الأحمر لمنازلة الأسطول البرتغالي فانتصر عليه وهزمه وكسر شوكرته وفرت فلول السفن البرتغالية من البحر الأحمر واستولت الدولة العثمانية على العديد من المدن على سواحل البحر الأحمر مثل سواكن وجدة ومصوع وزبيد والحديدة وباضع وزويلع. وتم تعيين موظف في كل مدينة ومعه عدد من الجنود وجعل الجميع تحت سلطة والي (حاكم عام) الحجاز أما السلطة الإدارية فكانت في يد الوطنيين.^(٩) إن السودان الذي يطل على البحر الأحمر كانت له علاقة موصولة بتحركات التجارة الدولية التي شهدها هذا البحر منذ زمن بعيد، ولم تخل أي حقبة تاريخية في هذا الساحل من حركة التجارة على ظهر هذا البحر، وقد تعاقبت عبر العصور أنظمة سياسية كثيرة مدت نفوذها على موانئ البحر الأحمر، وذلك لأن البحر الأحمر كان من أخطر الأذرع المائية التي شهدت النشاط المبكر للملاحة وتحركات السفن في خدمة التجارة الدولية، ويمكن القول أنه تخطى دور الخدمة من مرحلة الإقليمية إلى مرحلة العالمية وأسهم بقسط وافر في التجارة الدولية التي كانت من مناطق الحضارات في حوض البحر المتوسط، وما من جدل في أن النشاط فيه كان موصولاً ومستمراً رغم احتمال وجودذبذبة بين الزيادة في بعض الفترات والنقصان في بعض الفترات الأخرى. ولم يكن السودان يطل على البحر الأحمر دون أن يسهم بقدر كبير في حركة الملاحة والتجارة أو من غير أن يشترك بحصة من فائض مطلوب في الأسواق العالمية.^(١٠)

أهم الجزر والموانئ والمدن السودانية:

توجد حوالي ٢٨٠ جزيرة في البحر الأحمر وهذه الجزر معظمها بركاني والقليل منها مرجاني، بعضها أهل بالسكان والبعض الآخر مهجور، ويملك السودان حوالي ٣٦ جزيرة مثل جزيرة أم القروش شمال شرق بورتسودان، جزيرة سنجنيب وهي جزيرة مرجانية بها فئار لإرشاد السفن في ميناء بورتسودان على بعد حوالي ٢٥ كلم شرق وتكثر بها الشعب المرجانية والأسماك.^(١١)

ومن بين هذه الجزر أيضاً جزيرة الريح، وسميت كذلك للرياح القوية المستمرة التي تهب عليها من البحر من تجاه رأس الشيطان (رأس هدربا)

وهي تشبه نجمة البحر في شكلها، لا تبعد سوى كلم واحد عن الساحل عند ادنى جزر وتتسع هذه المسافة عند أعلى مد للبحر وتبعد نحو ١١١ ميلا بحريا (٢٠٤ كلم) باتجاه بورتسودان ، يبلغ طولها نحو ٦ كلم وأكبر عرض نحو ٤ كلم وهي لا تبعد سوى بضعة كيلومترات جنوب خور نورات، وتوجد بالجزيرة كهوف غريبة مبنية بحجارة الشعب المرجانية الكلسية ولا يُعرف أسباب وجودها. (١٢)

ومن الجزر أيضاً جزر تلا ولا وهما جزيرتان تسميان تلا تلا الصغير والكبير وهي جزر رملية جرداء تقع تلا تلا الكبير في الإحداثي : ٣٨٠٩ شرق / ١٨٥٠ شمال وتلالا الصغير في ٣٨٠٠ ق / ١٨٤٦ ش *، تبعد الجزيرتان عن بعضهما نحو ٧,٥ ميل بحري (١٤ كلم) **وعلي مسافة ٦٩ م/ب من بورتسودان بالاتجاه ١٣٤,٣ درجة. هاتان الجزيرتان موقعهما استراتيجي وتستخدمان في عمليات التهريب كنقطة إنزال أولي ثم تهرب المنوعات منهما للساحل عندما تكون النواحي الأمنية لصالح المهربين. (١٣)

أرخبيل جزر سواكن وهو عبارة عن مجموعة من الجزر تقع على بعد نحو ٨٠ م/ب إلى الجنوب الشرقي من سواكن ويتكون من جزر جرداء في معظمها رملية التكوين ولا تحمل معظم هذه الجزر أسماء على الخارطة البحرية إلا أن بعضها يحمل أسماء محلية متداولة بين الصيادين، وتعتبر الملاحة ليلا في منطقة الأرخبيل خطراً كبيراً على السفن مما يتطلب تزويد الأرخبيل بالمساعدات الملاحية كالفنارات والعلامات الملاحية. (١٤)

وأهم هذه الجزر جزيرة سواكن القديمة، وسواكن مدينة قديمة قدم التاريخ ، كانت ميناءً لعدة حضارات متتالية إلا أنها لم تزدهر إلا في العهد التركي الذي شيد مدينة جميلة من مباني متعددة الطوابق شيدت من أحجار الشعب المرجانية داخل حدود جزيرة سواكن وكان أوج فترة ازدهارها في الفترة ١٨٣٥ - 1860م. (١٥)

كذلك توجد العديد من الموانئ والمراسي على ساحل البحر الأحمر السوداني ومن بين هذه الموانئ:

ميناء سواكن:

حيث ظلت مدينة سواكن القابعة في ساحل البحر الأحمر داخل الحدود السودانية، تلعب دوراً مهماً عبر الحقب التاريخية المختلفة، وذلك من خلال موقعها الاستراتيجي المهم، الذي جعلها منطقة جذب للأجناس البشرية المختلفة ومن جميع اصقاع العالم، ولكن يبقى البجة بالمفهوم العام هم السكان الأصليون لهذه المدينة العريقة ذات الأهمية السياسية والاقتصادية، وقد

ورد اسمها في كثير من المصادر العربية القديمة التي كتبها العديد من العلماء والرحالة العرب المشهورين، وكانت وما زالت هذه المدينة منطقة تنافس وأطماع القوى الإقليمية والدولية.^(١٦)

كانت سواكن قد تفوقت على نظيراتها من موانئ مثل عيذاب وباضع وحلايب في التجارة مع داخل السودان عدة قرون قبل احتلالها حوالي عام ١٥٦٠ من قبل أوزديمير باشا قائد بعثة عثمانية من اليمن وعلى مدى ثلاثة قرون، شكلت المدينة جزءاً من محافظة حبش العثمانية وكانت في النهاية تابعة لولاية جدة، وفي عام ١٨٤٦، استأجرها الأتراك لحمد علي باشا خلال حياته ، وفي عام ١٨٦٥ تنازلوا عنها أخيراً إلى مصر.^(١٧)

كان لمصر نشاط استكشافي في جهات الساحل الإفريقي المطل على البحر الأحمر وخليج عدن ويهمنا في هذا المقام أن نستعرض استكشافات وتقارير البعثات المصرية فيما يتعلق بشرق السودان وسواكن ومناطق التاكا وكسلا وطوكر.

كانت تلك الاستكشافات قد بدأت بميناء سواكن باعتبارها أولى البلدان الإفريقية التي تسلمتها مصر مباشرة بعد صدور فرمان العثماني في مايو 1865م وقد ارتبط النشاط الاستكشافي المصري في سواكن بجهود الضابط المصري أحمد ممتاز باشا وقت أن كان محافظاً لها وكذلك في الوقت الذي كان يتولى فيه منصب مدير عموم شرق السودان ومحافظ سواحل البحر الأحمر. ففي أثناء توليه منصبه الأول كان قد أرسل للخديوي تقريراً للحالة التي كانت عليها سواكن، وأوضح أن بلدة سواكن تقع على خط عرض 19 شمال خط الاستواء وهي تعد ميناءً مهماً على البحر الأحمر يتميز بالاتساع رغم ضحالة عمقه، كما أوضح فيه أن محافظة سواكن كانت تضم إلى جانب بندر سواكن بلدان سنكات وطوكر وعقيق فضلاً عن قرى أخرى صغيرة كانت تابعة للمحافظة منها قرى هيدوب وترنكيتات والشيخ برغوت، وأبان أنه كان يوجد على بعد مسافة ليست بالقصيرة من سواكن خوران للمياه العذبة أحدهما التمانيب والآخر شوكية بيد أن بعد المسافة بينهما وبين سواكن قد حال دون أن يستفيد الأهالي من مياههما وأصبحوا يعتمدون على مياه الآبار المنتشرة بكثرة والتي كان تشوب مياهها المرارة.^(١٨)

وذكر أيضاً أن عدد القاطنين بها وفي المناطق المجاورة له يقدر بحوالي مائة ألف نسمة وإن كانت منهم جموع كبيرة من الأرمن والهنود واليهود والفرنسيين الذين كانوا يفدون إلى هذه المناطق إما للاشتغال بتجارة العاج وريش النعام وتجارة المحاصيل والحبوب أو القيام بأعمال صيد اللؤلؤ الموجود

بكثرة في سواحل المنطقة، يقوم أهل سواكن بالاتجار فيها، فضلاً عن الأسواق الكبيرة التي تسمى الوكالات والأسواق الأخرى المسماة بالقيسارية والتي كانت تتفرع منها جملة سويقات تضم عدداً من المحلات والمتاجر الصغيرة الخاصة بتجارة الأقمشة والعطور وغيرها من أنواع السلع المختلفة.^(١٩)

والناظر إلى ميناء سواكن يجدها غنية بتاريخها منذ غارات البرتغاليين وفي فترة الحكم الثنائي والمعارك بين قبائل الجبال والمصريين والإنجليز وهي الآن عبارة عن مدينة أشباح والضغط على ميناء بورسودان أنشأ فكرة إحياء مينائها القاحل مرة أخرى لتخفيف العبء على بورسودان وتكون مركزاً للصناعات فأصبحت السفن تبحر منها مرة في السنة لنقل الحجاج منها إلى جدة والعكس.

ميناء عيذاب:

عرفت عيذاب كميناء له أهميته في مجالات الاقتصاد والسياسة والاجتماع وقد استفادت سفن الملاحة عامة والتجارة خاصة من خدمات وتسهيلات هذا الميناء ذهاباً لموانئ الهند والصين والخليج العربي والبحر المتوسط ، فقد كانت عيذاب بموقعها في منطقة التقاء الحدود المصرية الشرقية والجنوبية ثغراً من الثغور المهمة التي أسهمت في قمع ثورات البجة.^(٢٠)

وقد تطورت خدمات هذا الميناء بعد أن كان ميناءً صغيراً يعمل لخدمة نشاط التعدين في وادي العلاقي، وقد كانت حاصلات النوبة والسودان تجد طريقها إلى الخارج عبر عيذاب.^(٢١)

ميناء بورتسودان:

جاءت بورتسودان وليدة للجهود التي بذلتها بريطانيا كجزء من سياستها في الوصول إلى السودان عن طريق البحر الأحمر خصوصاً بعد افتتاح قناة السويس.

ويرجع الاهتمام البريطاني بموقع بورتسودان إلى عام ١٨٧٤م عندما مر بها الملازمان واطسن وسيرنل في طريقهما إلى مديرية خط الاستواء، وأشار واطسن في مذكراته إلى مرسى الشيخ برغوث وقرر أنه أفضل من سواكن وأن سعة الميناء وأعماقه كفيلة على أن تقوم على خدمة السفن الكبيرة، خاصة أنه يخلو من الصخور والشعب المرجانية وسهولة مرور السفن فيه ومدى ما يقدمه هذا الشرم من تأمين للسفن وقتما تشد العواصف وتسوء الأحوال الجوية.^(٢٢)

وبالرغم من قلة المعلومات عن موقع مرسى الشيخ برغوث من حيث الصفات العامة للأعماق والمدخل إليه، فإنه رشح لخدمة التجارة السودانية في

اتجاهاتها الحديثة، ورشح هذا الموقع للقيام بهذه الأغراض كل من واطسن (Watson) وكتشنر (Kitchener) وونجت (Wingate) عندما قرروا أن سواكن لم تعد الميناء المناسب لتصريف تجارة إقليم متسع كبير مثل السودان.^(٢٣)

بدأ التفكير في ميناء بورتسودان فعلياً في سنة ١٩٠٣م نتيجة لتطور اقتصاد السودان في صادراته ووارداته، كما أن نقل البضائع من الموانئ المصرية إلى الخرطوم كان يتطلب أكثر من أربع مراحل، إضافة إلى عدم انتظام الملاحة النهرية ووجود خط سكك حديدية واحدة من البحر المتوسط إلى داخل السودان مما يصعب حركة مرور البضائع إلى السودان.

ونتيجة لذلك طلبت حكومة السودان من المستر كيندي باشا (M. R. Kennedy Pasha)، مدير الأشغال في سنة ١٩٠٤، إعداد تقرير لتطوير ميناء سواكن، وفي معرض تقريره لفت الانتباه إلى أنه يوجد ميناء طبيعي وهو ميناء الشيخ برغوت،^(٢٤) فأوصى ببناء ميناء جديد بدلاً من تحسين ميناء سواكن. ونتيجة لذلك عينت الحكومة لجنة لدراسة الاقتراح، وفضلت بناء ميناء جديد في مرسى الشيخ برغوت وفي نفس العام قامت لجنة بمسح للميناء والمرسى وقد حدد تقريرهم مرسى سواكن.

سنة ١٩٠٥ بدأ العمل في الميناء الجديد وكانت هناك عدة اقتراحات لتسمية الميناء من بينها بندر عباس وميناء ونجت وميناء كرومر حتى استقر الاسم على ميناء السودان (Port Sudan) أو بورتسودان.^(٢٥)

وفي سنة ١٩٠٧ اكتمل بناء المخازن والمنازل ومكاتب الجمارك، وقد كان الميناء تحت إدارة الموانئ وتم تحويله إلى سكك حديد السودان في سنة ١٩٠٩م ، كما تم تحويل مناولة وتخزين البضائع أيضاً إلى سكك حديد السودان، وفي سنة ١٩١٤م تم تحويل إدارة الموانئ إلى إدارة السكك الحديدية من أجل رفع كفاءة أعمال الميناء وتركيز مناولة البضائع بين البواخر والسكك الحديدية مباشرة وتم تعيين مدير لمراقبة أعمال الميناء.

بدأ السكان يتوافدون منذ بداية العمل في تشييد الميناء، وقد كانت العقبة الوحيدة أمام تزايد السكان هي مشكلة المياه، فقد كانوا يستخدمون في البداية الماء المرشح، ولكن في سنة ١٩٠٤م بدأوا في استعمال آبار أربعات التي كان لها أهمية في نمو المدينة.^(٢٦)

قبل سنة ١٩٢٥م كانت بورتسودان تعتمد في مياهها على موارد مختلفة من آبار بالقرب من خور موج، وهو وادي محلي بالإضافة إلى ترشيح المياه، ومنذ ذلك العام كانت بورتسودان تتمتع بمياه نقية من خور أربعات.^(٢٧)

مرسى ترنكيتات:

يبعد ترنكات ٧٠ ميلاً جنوب ميناء بورتسودان ويقيه من الأمواج حاجز مرجاني، ويستغل أيضاً في المراكب الأهلية والسناكب.^(٢٨) لم تكن سواكن الميناء الوحيد الذي كان تحت سيطرة واهتمام ممتاز باشا فقد كانت هناك أيضاً ترنكيتات والذي كان هو المخرج للقطن الذي بدأ زراعته ممتاز باشا تجريبياً في دلتا طوكر.^(٢٩)

ففي سنة ١٨٧١م زار شاهين بيك الذي أرسله الخديوي اسماعيل للتأكد من مشروع ممتاز باشا في طوكر والذي أوصى بإنشاء حاجز للميناء في ترنكيتات وإنشاء خط سكك حديدية ليربط ترنكات بالدلتا.^(٣٠) وفي نفس العام طلب الخديوي من جوان وارنر منجزر بيك Johann Werner Munzinger Bey الحاكم السويسري لمصوع كتابة تقرير عن أعمال الميناء المطلوبة في ترنكيتات.^(٣١)

وكانت بريطانيا تصدر محصول القطن بعد حله في كل من سواكن وترنكات إلى مصانع نسيج لانكشير، وكان ترنكات ميناء التصدير، وكان القطن ينقل من طوكر إلى الميناء عبر سكك حديدية خاصة وقطارات صغيرة لمسافة ١٥ كلم.^(٣٢)

مرسى عقيق:

يطلق اسم العقيق على الميناء السوداني الصغير الواقع في الضفة الغربية من البحر الأحمر وهو محاذ للميناء المسمى بنفس الاسم بالضفة الشرقية اليمنية. وتطلق قبائل البجة على العقيق (يهود)، يقع العقيق في الجنوب الشرقي من طوكر على بعد أربعين ميلاً منها. وتعتبر العقيق من المناطق الأثرية إذ توجد بها آثار البطالمة ومبانيهم التي دفنتها الأتربة الكثيرة.^(٣٣)

وقد كتب مونزنجر Munzinger تقريراً عن الموقع الممتاز لعقيق لتمييزه بمياه عميقة كأحسن موقع لميناء في البحر الأحمر. وقد أوصى، في حالة اختيار عقيق مركزاً إدارياً ببناء خط سكك حديدية ليربط الميناء بالداخل وسوف يصبح مركزاً تجارياً للإقليم بين نهر عطبرة والبحر الأحمر. كما أوصى بأن يمر الخط غرباً بطول ٣٣ كلم إلى بيتا واتب على أن يتفرع منه خط بطول ١٩ كلم إلى مزارع القطن بطوكر.^(٣٤)

مرسى فلامنجو:

مرسى صغير يقع على بعد ٣ كلم شمال مدينة بورتسودان يطلق عليه البريطانيون خليج فلامنجو، وهو ميناء بديل كمرسى صغير للسفن وتدخله حوالي ٣٣٠ سفينة سنوياً.

كما توجد العدد من المدن التي تقع في منطقة البحر الأحمر تختلف في أهميتها استراتيجياً أو اقتصادياً أو سياحياً ومن بين هذه المدن:

محمد قول: سميت هذه المنطقة محمد قول نسبة للشيخ محمد قول وهو تاجر ينتمي إلى الارتيقة وكان متزوجاً بإحدي بنات الأمرار وقد عمل محمد قول بالتجارة في هذه المنطقة وكان اسمها (بايديب Baidelb). وتقع هذه المنطقة علي ٩٥ ميلاً شمال بورتسودان علي ساحل البحر الأحمر ويكثر فيها السمك وأحواض الملح وفي محمد قول يمكن سماع المدافع التي تطلق في مدينة جدة. وفي جنوب المدينة يوجد جبل كبير به مراعي خصبة ومياه للشرب.^(٣٥)

طوكر: في الأصل هو اسم لجارية بني عامرية كان يقال لها (كر) سكنت في منطقة عالية بدلتا بركة وقد حرف الاسم إلى طوكر (توكر Karr).^(٣٦) تقع طوكر بين خطي طول ٣٧ . ٤٤ وخطي عرض ١٨ . ٢٦ درجة. وقد اشتهرت طوكر في فترة من الفترات بزراعة القطن الذي وجد نجاحاً كبيراً في هذه المنطقة. كما نجح محصول الذرة والدخن وتعتبر من أفضل المناطق الزراعية. وتنقسم طوكر من الناحية الإدارية إلى قسمين : مدينة وريفي طوكر - شمال طوكر.^(٣٧)

حلايب: تتميز منطقة حلايب بموقعها الاستراتيجي وهي تطل علي البحر الأحمر في شريط ساحلي يبلغ طوله ٣٠٠ كيلو متر مربع وتبلغ مساحة المنطقة ١٨ ألف كيلو متر مربع، ويقع بين خط عرض ٢٢ درجة جنوباً وحتى مشارف خط عرض ٢٤ درجة شرقاً في أقصى شماله برّ شلاتين وهو من المناطق الإدارية التابعة للسودان ويقطنها مجموعة من القبائل السودانية تعود أصولهم إلى فروع البجة (البشاريين) و (الأمرار).^(٣٨)

تسود منطقة حلايب الصخور النارية وطبقات الحجر الجيري والمتجيس وتتصف المنطقة بجيولوجيا متنوعة من ثروات معدنية وتعرضت المنطقة لحركات ارضية في شكل طيات وصدوع وفواصل انعكست علي شكل وديان وتضاريس متنوعة ومنطقة حلايب هي الجزء الجنوبي الشرقي من الهضبة الجنوبية (الرملية) وأعلي جبالها ارتفاعاً هي سلسلة جبال البحر الأحمر الذي يتكون من مجموعة من الكتل الجبلية تفصل بينها أودية سريعة الجريان تتجه نحو البحر الأحمر.

ومناخ هذه المنطقة الحرارة منخفضة نسبة لارتفاعها وهي عرضة لهبوب الرياح الجنوبية الشرقية صيفاً والرياح الشمالية الغربية شتاءً والأمطار كثيرة في هذه المنطقة مقارنة بالمناطق المجاورة لها، لأنها بمثابة الحد الشمالي للمنطقة المدارية الرطبة وكميتها ٢ - ٤ بوصة، النباتات متنوعة من السمرور والمرخ والاهليج والأثل والأراك والعشر والشنان والعسل وأشجار نخيل البلح.^(٣٩)

اركويت: تعتبر المنطقة السياحية الأولى في شرق السودان. فيما مضي كانت فيها حدائق جميلة تنبت فيها كل الأشجار وتوجد صخرة كبيرة عليها نقش لقدم رجل قيل أنها قدم أحد الصالحين وفيها نبع ماء يجري صيفاً وشتاءً وبها سلسلة جبال بجبال الجملاب غرب طوكر. وتشتهر هذه المنطقة بوجود أنواع متعددة من الحيوانات (الغزلان، القروء) وهي عاصمة وكيل نظارة الهدندوة في القنوب.^(٤٠)

سنكات: من المناطق السياحية حيث يصطاف فيها بعض أهالي سواكن وتوكر (طوكر) وتعتبر سنكات أو أوكاك عاصمة قبائل الهدندوة الشمالية (وتقع بين خط طول ٣٦ . ٥٠ خط عرض ١٨ . ٥٠ درجة وعلي إرتفاع ٨٧٥ فوق مستوي البحر)، وفي العام ١٩٠٥ م وبعد وصول السكة الحديد إلي عطبرة والخرطوم انتعشت الحياة فيها وأصبحت مركزاً إدارياً لقبائل القنوب وقد زار جلالة ملك بريطانيا منطقة سنكات في ١٧ يناير ١٩١٢ م.^(٤١)

الأهمية الاقتصادية:

١/ الزراعة:

ذكر ممتاز باشا في تقريره أنه توجد في سواكن مساحات شاسعة من الأراضي ذات تربة خصبة صالحة للزراعة بجوار خيراتها لم تستغل بعد في زراعة المحاصيل المختلفة لعدم توافر الماء اللازم لها. وتمكن ممتاز باشا من التغلب على تلك المشكلة ببناء خزان لتجميع المياه في خور التانيب الذي يصب في البحر الأحمر، وكانت سعة الخزان تقدر بنحو مائتين وخمسين ألف متر مكعب من المياه العذبة، كما إنه اهتم كذلك بحفر ترعة كبيرة بلغ طولها حوالي ستة ألف متر تصل ما بين الخزان وخور شوكية وتممر بالقرب من سواكن. كما أفاد في تقرير آخر بصلاحيته الأراضي الشاسعة الموجودة بمناطق "عقيق" وطوكر وسنكات لزراعة القطن والذرة وجميع أنواع الخضروات.

وقد حظيت الزراعة باهتمام الكثيرين من أهالي سواكن والمناطق المجاورة خاصة بعد التسهيلات الكثيرة التي وفرتها لهم الإدارة المصرية كجلب البذور والآلات الزراعية التي أدت في نهاية الأمر إلي شهرة هذه المناطق بالمرزوعات المتنوعة وعلى وجه الخصوص زراعة القطن في دلتا طوكر.

٢/ الثروة المعدنية:

تحتوي جبال البحر الأحمر على الكثير من المعادن مثل الحديد والمانجنيز والجبص والتانقستون والكاولين والاسبستوس والكروم والذهب والفضة والنحاس والرخام

خلال فترة الحكم الإنجليزي المصري وتحديداً في عام ١٩١٦م أجريت العديد من المسوحات الجيولوجية على سواحل وجبال البحر الأحمر وكانت نتيجة هذه المسوحات الكثير من أنواع الصخور ذات الاستخدامات المختلفة مثل الجرانيت والحجر الجيري والحجر الرملي والصخور الرسوبية واستخدمت هذه المواد في بناء المنازل ومؤسسات حكومة السودان في ذلك الوقت. وكذلك المعادن مثل الذهب والفضة في منجم جبيت.

وقد اثبتت الدراسات والبحوث العلمية أيضاً أن البحر الأحمر يحوي رصيذاً ضخماً من الثروة المعدنية. وقد تأكد أن المنطقة الواقعة قبالة الساحل السوداني توجد بها المعادن في ثلاث طبقات تمتد نحو مائة ميل مربع بعمق مائتي متر وسط قاع البحر، ويمثل هذه المنطقة أحد مراكز الثروة المعدنية الغنية في العالم. وتكثيفاً للجهود المشتركة للبحث عن مكونات هذا البحر المعدنية المختلفة قامت لجنة سودانية سعودية مشتركة ١٩٧٠ بإجراء دراسة علمية جرى بمقتضاها اكتشاف ثمانية عشرة منطقة عميقة في منتصف البحر عند نقطة متوسطة الموقع بين السودان والسعودية تأكد على أثرها أن هذه المناطق المكتشفة تحوي كميات كبيرة من الزنك والنحاس الأصفر والفضة والمنجنيز والحديد والرصاص ومعادن أخرى كثيرة.

وبجانب ذلك ترجح الدراسات أن البحر الأحمر يمتد فوق بحيرة من النفط بطول السواحل الاقليمية السودانية.

٣ / الثروة البحرية:

يمثل البحر الأحمر مصدراً غنياً بالكثير من الموارد الطبيعية التي يمكن استغلالها، ومما يساعد في نجاح الاستثمارات في هذه المنطقة كثرة الشروم والخلجان وهدوء المياه على امتداد الساحل السوداني للبحر الأحمر. ويمكن القول بأن استغلال موارد البحر الأحمر تتمثل في صيد الأسماك واستخراج الأصداف وزراعة محار اللؤلؤ وصناعة ملح الطعام.^(٤٢)

أنشئ قسم مصائد الاسماك في عام ١٩٥٣ لغرض تطوير الثروة المائية وادخال وسائل الصيد الحديثة وتدريب الصيادين لمضاعفة انتاج الصدف والاسماك. وبعد الاستقلال رصدت الحكومة الأموال اللازمة لتحقيق أغراض هذا المشروع. وفي عام ١٩٥٦ شرع المسؤولون في تحسين وسائل صيد الاسماك وذلك بادخال معدات الصيد الحديثة وتشجيع الصيادين لتجهيز قوارب الصيد بالماكينات بدلاً من القوارب الشراعية لمضاعفة الانتاج.^(٤٣)

ورغم ذلك فإن الناتج من الاسماك البحرية لم يتجاوز ٤,٥٠٠ طن في عام ١٩٨٤ وهذه تمثل نسبة منخفضة إذا ما قرونت بطول الساحل السوداني

والذي يبلغ ٧١٧ كلم بمساحة رصيف قارئ يبلغ ٩٨٠٠ كلم ومقارنة بإنتاج الدول الأخرى المطلة على ساحل البحر الأحمر . ويستهلك السودان كل ما ينتج من الاسماك وقد ظل معدل الانتاج مستقراً خلال الأعوام من ٨٠ - ٨٥ مما يدل على ضعف الانتاجية وصعوبة التسويق.

وخلال عام ١٩٨٤ انتج السودان ما يبلغ ١٩٠٠ طن من الاسماك المجففة والمملحة وقام بتصدير ٤٠٠ طن فيمها كما استورد ١٢٠ طناً من منتجات الاسماك والمعلبات ومشتقاتها لذات العام.^(٤٤)

أيضاً هناك صيد اللؤلؤ والمحار الذي كان يوجد في خليج مرسى دنقنا، فقد كتب الرحالة السويسري جون لويس بوركهات John Lewis Burckhardt «عندما عبرنا البحر إلى الناحية الغربية يوجد خليج يمتد بطول مقدر إلى مسافة طويلة يسمى مرسى دنقنا، توجد بمدخله جزيرة تشتهر بصيد اللؤلؤ، وقد زارها قبطان سفينتنا من قبل وجلب معه كمية معتبرة من اللؤلؤ ذو النوعية المتوسطة وقد أخذه منه بعد ذلك الشريف غالب إلى جدة، وقد ذكر له أن قاع البحر مليء باللؤلؤ والمحار ويمكن صيده بسهولة لضحالة المياه، ولكن من النادر في ذلك الوقت صيد اللؤلؤ وذلك لسببين: الأول ويرجع إلى أن شخصية القبائل التي تسكن بالقرب من المرفأ صعبة المراس، والثاني أن اصحاب السفن يخشون أن يقال أنهم عثروا على كنوز من اللؤلؤ والتي من شأنها أن تلفت انتباه الحكومة في جدة، وقد تكون هذه الاشارة إلى امكانية صيد اللؤلؤ في دنقنا قد جذبت انتباه هنري دومنفريد Hennery De Monfried وغيره من المغامرين الذين عززت لهم معالم الحياة المتجولة الحصول على المال سواء كان شرعياً أم لا.^(٤٥)

أول وثيقة رسمية عن صيد اللؤلؤ في بورتسودان هو ذلك التقرير الذي كتبه د. هيرمان Dr. W. A. Herman وهو بروفييسور في علم الحيوان في جامعة ليفربول بطلب من حكومة السودان عام ١٩٠٥ م.

ولكن في نهاية الخمسينات كانت هناك دراسات لقيام مشروع زراعة الصدف بدنقنا، وبعد دراسات مستفيضة للنواحي الفنية المتعلقة بهذا المشروع استطاع قسم مصائد البحر الأحمر التابع لوزارة الثروة الحيوانية أن ينشئ أول مشروع تجربي بخليج دنقنا التي تقع على بعد ١١٠ ميلاً شمال مدينة بورتسودان لزراعة صدف اللؤلؤ من الأصداف الصغيرة التي جمعت في ١٩٥٩.^(٤٦) إضافة إلى تلك الموارد الموجودة في البحر يوجد أيضاً الملح فقد كانت هناك ملاحظات يصدر منها الملح بكميات كبيرة.

وقد أشار ممتاز باشا إلى الشهرة التي اكتسبتها سواكن في تجارة

الملح حيث قال توجد هناك ملاحتان بشمال سواكن، تسمى أحدهما درج وتبعد عنها بمسافة ٦٠ ميلاً تقريباً والأخرى داوية وتبعد عن سواكن بمسافة ١١٢ ميلاً وكان يستخرج منهما ملحاً كثيراً وبكميات كبيرة، وكان يصدر معظمه إلي جدة والهند. واقترح ممتاز باشا في نهاية تقريره على الخديوى ضرورة مد خط سكة حديد يربط الملاحتين بساحل البحر الأحمر نظراً للنفقات الكثيرة التى كانت تنفق على عمليات نقل الملح بواسطة الدواب إلي مراكب التصدير، ووافق الخديوى على المقترح وبادر باتخاذ الإجراءات اللازمة التى تكفل إقامة الخط الحديدي المطلوب وأرسل بمضمون ذلك إلي ممتاز باشا، ويبدو أن الخط المقترح لم يتم إنجازه وذلك للصعوبات المالية والتدخلات الأجنبية التى طالت شئون مصر^(٤٧)

في سنة ١٩٢٩ أنشئت ملاحه تبلغ مساحتها ١٨٥٠ فدان جنوب شرق مدينة بورتسودان كانت تنتج ٥٤ الف طن ملح سنوياً، وبعد مصادرتها سنة ١٩٧٠م أنشئت أحواض انتاج جديدة، وتم شراء وحدة توليد كهربائية وتم تشييد خطوط نقل حديدية ينقل بواسطتها المنتج من مواقع الإنتاج إلى المخازن. أعقب هذا التوسع زيادة الإنتاج حتى تجاوز النتاج في سنة ١٩٧٢ ٨٠ الف طن.^(٤٨)

الخلاصة:

ظهرت أهمية البحر الأحمر بالنسبة للعالم بصفة عامة والسودان بصفة خاصة مع ظهور تاريخ البشرية حيث ربط أكبر ثلاث قارات في العالم وهي اسيا وأفريقيا وأوروبا بشريان ساهم في التقدم البشري الذي شهده العالم سواء أن كان من الناحية الاستراتيجية وقد مثل نقط لتقاء وانتقال بين العالم في زمن السلم والحرب وقديماً عُرف أنه من يملك اسطول بحري قوي أنه يمتلك السيطرة على البحر الأحمر وهذا ما حدث بالنسبة للإمبراطورية البريطانية التي أطلق عليها الإمبراطورية التي لا تغيب عنها الشمس، وذلك بفضل إمتلاكها أسطولاً بحرياً قوياً استطاعت من خلاله أن تسود العالم بفضل هذا الاسطول. وقد شهد البحر الاحمر صراعاً عبر الحقب التاريخية المختلفة للإستيلاء عليها. وقد خضع ساحل البحر الأحمر للعديد من القوى السياسية خلال حقب تاريخية منها المماليك والامبراطورية العثمانية إضافة إلى محاولات البرتغاليين المتعددة للسيطرة عليه، بل ومحاولات الإمبراطورية الصينية الوصول إليه، حيث يعتبر البحر الأحمر من الناحية الإقتصادية والتجارية من أهم طرق التجارة العالمية، وكذلك لأهميته الاستراتيجية من حيث الموقع إذ يربط ثلاث قارات أوروبا وأفريقيا واسيا.

وشكلت الجزر على البحر الأحمر أهمية إضافية استراتيجية واقتصادية لما تحتويه من بعض الموارد والثروات المتنوعة، كما شكلت الموانئ خاصة ميناء سواكن وميناء بورتسودان دورة كبيرة في حركة الصادرات والواردات.

قائمة المراجع:

١. فاروق عثمان اباطة، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٨٣٩ - ١٩١٨ م، القاهرة: الهيئة المصرية للكتاب، ١٩٨٧ م، ص ١٨.
٢. من الملاحظ أن بعض المؤرخين والرحالة العرب ربطوا اسم هذا البحر ببعض الأحداث التاريخية التي وقعت فيه.
٣. خالد محمد سالم العميرة، موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك (٦٤٨ - ٩٢٣ هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧ م) الرياض: دار الملك عبد العزيز، ١٩٨٧ م، ص ٢٠، ٢١.
٤. تكونت هذه الشعب المرجانية نتيجة لتسرب أحياء المحيطين الندي والهادي إلى البحر الأحمر عن طريق بוגاز باب المندب الضيق والضحل فانتشرت فيه لمسافة يبلغ نحو ١٣٦٠ كلم على جانبيه.
٥. فاروق عثمان اباطة، مرجع سابق، ص ١٩، ١٨.
٦. امل حسن محمد سعد، الأهمية الجيوبوليتكة للبحر الأحمر، كتاب البحر الأحمر: المعطيات الاستراتيجية والمضامين الأمنية، سلسلة أوراق استراتيجية ١، الخرطوم: مركز الدراسات الاستراتيجية، ١٩٩٨ م، ص ٢.
٧. صلاح الدين الشامي، بورتسودان: ميناء السودان الحديث، القاهرة: مكتبة مصر، ١٩٥٨ م، ص ١٣-١٤.
٨. محمد صالح صرار، مرجع سابق، ص ٩.
٩. المرجع نفسه، ص ٥٢.
١٠. صلاح الدين علي الشامي، السودان دراسة جغرافية، الاسكندرية: منشأة معارف الأسكندري، ١٩٧٢، ص ٥١٠، ٥٠٩.
١١. معتصم عبد الوهاب، استراتيجيات الدول الكبرى في البحر الأحمر، كتاب البحر الأحمر: المعطيات الاستراتيجية والمضامين الأمنية، سلسلة أوراق استراتيجية ١، الخرطوم: مركز الدراسات الاستراتيجية، ١٩٩٨ م، ص ٣٠.
١٢. مقال بقلم عمر خليل على موس/ كاتب في الشؤون البحرية والعسكرية، سودانيل (صحيفة الكترونية)، ١٥ سبتمبر ٢٠١٠ م.
١٣. نفس المرجع.
١٤. نفس المرجع.
١٥. نفس المرجع.
١٦. عبد العزيز محمد موسى، موسوعة تاريخ المدن السودانية، دراسة غير منشورة، ٢٠١٧ م، ص ٥.
١٧. Richard Hill، Sudan Transport: A history of railway، Marine and River Services in the Republic of the Sudan: London: Oxford، ١٩٦٥، P ٦ ، ٥.
١٨. قاسم عثمان النور، دولة السودان في كتب الرحالة والمؤرخين، الخرطوم: مركز قاسم لخدمات المكتبات، ٢٠١٢ م.
١٩. قاسم عثمان النور، دولة السودان في كتب الرحالة والمؤرخين، الخرطوم: مركز قاسم لخدمات المكتبات، ٢٠١٢ م.
٢٠. عبد الوهاب عبد الحميد عمر، البجة وتاريخهم الإسلامي، الخرطوم: الأمانة العامة

- لسنار عاصمة للثقافة، ٢٠١٧م، ص ١٧٠.
٢١. المرجع نفسه، ص ١٧١.
٢٢. صلاح الدين الشامي، بورتسودان، ص ٤.
٢٣. المرجع نفسه، ص ٥.
٢٤. وهو اسم لرجل صالح يقال أنه مات في البحر ودفن عند مدخل الميناء الحالي (رصيف نمرة ١) وما زال ضريحه موجوداً.
٢٥. فاروق اسماعيل سعيد، بورتسودان نافذة السودان على العالم: حقائق ومشاهدات، الخرطوم: مطبعة مصر (السودان)، د. ت.، ص ٦.
٢٦. المرجع نفسه، ص ٧.
٢٧. Richard Hill, Sudan Transport, Op.cid, P ٦ - ٥.
٢٨. تقويم السودان لسنة ١٩٧٧م، كتاب سنوي تصدره وزارة الثقافة والإعلام بجمهورية السودان، الخرطوم: مطابع الوزارة، ص ١٦٩.
٢٩. Richard Hill, Sudan Transport, Op.cid, P ٦ - ٥.
30. Ibid, P ٦ - ٥. ()
٣١. مقال بقلم عمر خليل على موس / كاتب في الشؤون البحرية والعسكرية، سودانيل، مرجع سابق.
٣٢. محمد صالح ضرار، مرجع سابق، ص ١٧٤.
٣٣. Richard Hill, Sudan Transport, Op.cid, P ٦ - ٥.
٣٤. محمد صالح ضرار، مرجع سابق، ص ١٩٤.
٣٥. محمد صالح ضرار، مرجع سابق، ص ٢٠١.
٣٦. تقويم السودان، ١٩٦٣م، ص ٥٨.
٣٧. محمد عبد الرحيم جبريل، مرجع سابق، ص ٣٦-٣٧.
٣٨. محمد عبد الرحيم جبريل، مرجع سابق، ص ٣٩-٤١.
٣٩. محمد صالح ضرار، مرجع سابق، ص ١٦٩.
٤٠. محمد صالح ضرار، مرجع سابق، ص ١٧١.
٤١. حسن محمد عباس، مديرية البحر الأحمر، نش وإعداد حسن محمد عباس، ص ١٤.
٤٢. المرجع نفسه، ص ٧٥-٧٦.
٤٣. احمد الحسن عمر ابراهيم، البحر الأحمر: المعطيات الاستراتيجية والمضامين الأمنية، سلسلة ارواق استراتيجية، الخرطوم: مركز الدراسات الاستراتيجية، ١٩٩٨، ص ٢
٤٤. G. R. Millward, Oyster, Pearls and pearling in Sudan waters. Sudan Note & Records, Vol. XXVII, ١٩٤٦. P٢٠٣.
٤٥. فاروق اسماعيل، بروتسودان نافذة على العالم، ص ٧٦.
٤٦. قاسم عثمان النور، دولة السودان في كتب الرحالة والمؤرخين، الخرطوم: مركز قاسم لخدمات المكتبات، ٢٠١٢م.
٨٤. حسن محمد عباس، مرجع سابق، ص ٣٩.