

موانئ البحر الأحمر وأهميتها التجارية والسياسية خلال العصور الإسلامية (ميناء باضع أنموذجاً)

جامعة الملك خالد - كلية العلوم الإنسانية -
قسم التاريخ

د. أسماء موسى عبد الله سعد

المستخلص :

يعتبر ساحل البحر الأحمر نموذجاً للسواحل العالمية لما تميز به من خلجان وجزر وموانئ ولأهمية هذه الموانئ في التجارة والملاحة الدولية وأهميتها الاستراتيجية والسياسية تأتي هذه الدراسة للتعرف على أحد أهم موانئ ساحل البحر الأحمر وأبرزها أهمية من النواحي التجارية والسياسية محلياً ودولياً على مر العصور التاريخية وهو ميناء باضع .

وقد أحتل هذا الميناء أهمية ومكانة كبيرة خلال العصور الإسلامية بحكم موقعه الاستراتيجي على الساحل الارترى وقربه من البوابة الجنوبية من مدخل باب المنذب ، حيث كان يقف قائد الموانئ التجارية المهمة على البحر الأحمر واحتلت مركزاً مرموقاً للتجارة الدولية العابرة للبحر الأحمر ، كما استخدمت الميناء منفى للخارجيين عن الطاعة خلال فترة العصور الإسلامية ، أيضاً استخدمت كقاعدة عسكرية إستراتيجية في وجه التهديد الحبشي المسيحي . وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج منها أن الموقع الاستراتيجي المهم إلى ميناء باضع جعل منها ميناءً تجارياً وكانت ملتقى التجار من كافة أنحاء العالم .

أيضاً ساعد موقعه على إقامة علاقات تجارية متميزة مع عدد من الموانئ التجارية الواقعة على ساحل البحر الأحمر ، ومن ثم أسهم مساهمة فاعلاً في تنشيط التجارة على المستوى المحلي والإقليمي والدولي خلال العصور الإسلامية . ومن أهم الأهداف التعرف على أهمية باضع كميناء تجاري لعب دوراً مهماً في النشاط التجاري على ساحل البحر الأحمر . وأيضاً معرفة الآثار التي نتجت من تلك الصلات التجارية والتي تركت بصمات واضحة في التاريخ الاقتصادي والحضاري والثقافي والسياسي في المنطقة . وإلقاء الضوء على الأهمية السياسية لميناء باضع خلال العصور الإسلامية .

منهج البحث هو المنهج التاريخي التي يتتبع عادة دراسة الأحداث والوقائع والذي من أهدافه جمع المادة من مصادرها الأصلية وتحليل الواقعة التاريخية .

ثم المنهج الوصفي التحليلي الذي يعتمد على وصف الظاهرة والحدث التاريخي وتحليله بغرض الوصول لأهداف البحث وتحقيقها .
تتلخص مشكلة البحث في أن الإطار الجغرافي له له امتدادات واسعة في اتجاهات مختلفة في اختلاف المستويات الحضارية والثقافية للذين ارتبطوا بميدان الدراسة الأمر الذي بذلت فيه الباحثة جهداً للتقصي والاستنتاج لرصد الأحداث المستمرة في تتبع الأهمية التجارية والسياسية لميناء باضع .
يغطي موضوع الدراسة فترة تاريخية ليست بالقصيرة وهي فترة العصور التاريخية الإسلامية خلال القرون الهجرية الأولى ، أما الإطار الجغرافي للدراسة يشمل ساحل البحر الأحمر الذي يمتد بين خطي عرض 14 - 22 شمالاً وخطي طول 24 - 38 شرقاً .

Abstract:

The Red Sea coast is considered a model for global coasts because of its bays, islands and ports and the importance of these ports in international trade and navigation and their strategic and political importance. This study comes to identify one of the most important ports of the Red Sea coast, the most prominent of which is the importance of commercial and political aspects locally and internationally throughout the historical ages, which is the port of Bada

This port occupied great importance and prestige during the Islamic ages due to its strategic location on the Eritrean coast and its proximity to the southern gate from the entrance to Bab al-Mandab, where the leader of the important commercial ports on the Red Sea was standing and occupied a prominent center for international trade crossing the Red Sea, and the port was used as exile for foreigners. Obedience during the Islamic period was also used as a strategic military base in the face of the Christian Abyssinian threat.

The study reached several conclusions, including that the important strategic location of Bada 'port made it a commercial port and it was a meeting place for merchants from all over the world.

Its location also helped establish distinguished commercial relations with a number of commercial ports located on the coast of the Red Sea, and then effectively contributed to stimulating trade at the local, regional and international levels during the Islamic eras.

One of the most important goals is to recognize the importance of Badaa as a commercial port that played an important role in commercial activity on the Red Sea coast. And also to know the effects that resulted from those trade links, which left clear imprints in the economic, civilizational, cultural and political history in the region, and to shed light on the political importance of the port of Badhia during the Islamic eras.

The research method is the historical method that usually follows the study of events and facts, and whose goals include collecting material from its original sources and analyzing the historical fact.

Then the analytical descriptive approach that depends on describing the phenomenon and the historical event and analyzing it in order to reach the goals of the research and achieve them.

The research problem is summarized in the fact that the geographical framework has wide extensions in different directions in the different civilizational and cultural levels of those associated with the field of study, which made the researcher an effort to investigate and conclude to monitor the continuing events in tracking the commercial and political importance of the port of Bada'a.

The subject of the study covers a historical period for quite some time, which is the period of Islamic historical eras during the first Hijri centuries. The geographical framework of the study includes the Red Sea east coast, which extends between latitudes 14-22 north and longitudes 24-38

المقدمة :

الموانئ هي رئة الحياة إلى أي بلد والنافذة التي تطل منها على كثير من دول العالم والثقافات فعن طريقها يتم الاتصال والاحتكاك بكثير من الحضارات والثقافات فضلاً عن أنها تمثل عصب الاقتصاد والثراء الذي يعكس مدى ازدهار النشاط التجاري لهذه الدول⁽¹⁾.

ولا شك في أهمية البحر الأحمر وموقعه الاستراتيجي المتميز وتأثيره في الملاحة الدولية وبوجه خاص كانت وما زالت موانئ ساحل البحر الأحمر بفضل موقعها الاستراتيجي مركز خطوط الملاحة الدولية وتميزت هذه الموانئ بعدة مميزات جعلت منها مشرفاً ومنظماً على حركة النقل والتجارة في البحر الأحمر وذلك بما قامت به بدور الوسيط للتجارة العالمية فضلاً عن إنها أدت دوراً مهماً في تسويق السلع والمنتجات وتصديرها إلى بلدان العالم المختلفة نتيجة لأهمية البحر الأحمر خاصة الممرات المائية العالمية المهمة ، حيث يعتبر شرياناً حيوياً مهماً للتجارة العالمين بين الشرق والغرب . ونسبه لهذه الأهمية فقد تفاقمت حدة التنافس الدولي في السعي للسيطرة عليه عبر العصور التاريخية وتبوءت موانئه في العصر الإسلامي مكانة مرموقة في عالم التجارة الدولية . كما أنها كانت همزة الوصل التي ربطت القارة الأفريقية بغيرها .

أهمية البحث :

1. تسليط الضوء على أهمية موانئ البحر الأحمر السياسية والتجارية ودورها في حلقة التبادل التجاري الدولي والمحلي .
2. أدى موقعها المتميز إلى ازدهارها بصورة كبيرة في العصر الإسلامي .
3. توضيح دور النشاط التجاري لميناء باضع باعتباره أهم المراكز التجارية التي نشأت على ساحل البحر الأحمر في العصور الإسلامية وقد احتكرت مدينة باضع تجارة شرق السودان وجنوب مصر .
4. إبراز الأهمية السياسية لميناء باضع خلال العصور الإسلامية .

أهداف البحث :

1. التعرف على أهمية باضع كميناء تجاري لعب دوراً مهماً في النشاط التجاري على ساحل البحر الأحمر .
2. معرفة الآثار التي نتجت من تلك الصلات التجارية والتي تركت بصمات واضحة في التاريخ الاقتصادي والحضاري والثقافي والسياسي في المنطقة .
3. إلقاء الضوء على الأهمية السياسية لميناء باضع خلال العصور الإسلامية .

4. توضيح دور النشاط التجاري البحري لموانئ البحر الأحمر خاصة ميناء باضع وما نتج عن ذلك من انتشار وتبادل السلع والبضائع وقيام الأسواق التجارية .

منهج البحث :

منهج البحث هو المنهج التاريخي الذي يتتبع عادة دراسة الأحداث والوقائع والذي من أهدافه جمع المادة من مصادرها الأصلية وتحليل الواقعة التاريخية . ثم المنهج الوصفي التحليلي الذي يعتمد على وصف الظاهرة والحدث التاريخي وتحليله بغرض الوصول لأهداف البحث وتحقيقها .

مشكلة البحث :

تتلخص مشكلة البحث في أن الإطار الجغرافي له امتدادات واسعة في اتجاهات مختلفة في اختلاف المستويات الحضارية والثقافية للذين ارتبطوا بميدان الدراسة الأمر الذي بذلت فيه الباحثة جهداً للتقصي والاستنتاج لرصد الأحداث المستمرة في تتبع الأهمية التجارية والسياسية لميناء باضع .

النطاق الزمني والمكاني للبحث :

يغطي موضوع الدراسة فترة تاريخية ليست بالقصيرة وهي فترة العصور التاريخية الإسلامية خلال القرون الهجرية الأولى ، أما الإطار الجغرافي للدراسة يشمل ساحل البحر الأحمر يمتد بين خطي عرض 14 - 22 شمالاً وخطي الطول 24 - 38 شرقاً .

أهمية موانئ البحر الأحمر :

يتميز البحر الأحمر بموقعه الاستراتيجي كأحد الممرات المائية العالمية المهمة كما يتميز بأنه ملتقى ثلاث قارات آسيا وأوروبا وإفريقيا . كما شكل البحر الأحمر أهم الطرق الرئيسية التي سلكها أهالي القارة الإفريقية في ترحالهم من وعلى الجزيرة العربية والبلدان الأخرى من أقدم العصور ، وظلت هذه العلاقة متبادلة وزاد من أهميتها تلك الهجرات العربية التي خرجت منذ عصر النبي صلى الله عليه وسلم ، فظهرت موانئ على ساحل البحر الأحمر كانت بمثابة همزة الوصل التي ربطت القارة الإفريقية بغيرها من البلدان وكثير من المصادر القديمة تذكر العلاقات القديمة التي سبقت ظهور الإسلام بين الساحل الإفريقي وشبه الجزيرة العربية. (2)

وظهرت تلك الموانئ واشتهرت قبل الإسلام وكانت تتمتع بعلاقات متميزة مع العالم الخارجي كالحجاز واليمن والهند والحبشة ، حيث كانت تتبادل معها السلع المختلفة كما أسهم موقعها الجغرافي المتميز في ازدهارها بصورة كبيرة في العصر الإسلامي وظهرت أهميتها في خدمة التجارة الدولية

مما ساعد على نموها وازدهارها وتطورها كأعظم محطات ومراكز للتجارة الدولية الوافدة عبر البحر الأحمر .

وتبوءت موانئ البحر الأحمر في العصر الإسلامي مكانة مرموقة في عالم التجارة الدولية ، حيث كانت هذه المكانة موجودة منذ آلاف السنين خلال العصور التاريخية وما زالت حتى الآن وتعد هذه الموانئ الموجودة على ساحل البحر الأحمر من أهم الموانئ الموجودة في العالم وهذا يرجع لأهمية البحر الأحمر بحد ذاته .

أيضاً جاءت شهرتها لما توفرت فيها من مميزات طبيعية واقتصادية وسياسية وتجارية واستراتيجية ، كانت سبباً في ظهورها خاصة في العصور الإسلامية ⁽³⁾ وبصفة خاصة ميناء باضع الذي شهد نشاطاً تجارياً وسياسياً كبيراً زاد من أهميته من بين موانئ ساحل البحر الأحمر ، ونذكر منها على سبيل المثال ميناء سواكن وعيذاب لإبراز أهميتها كموانئ متميزة على ساحل البحر الأحمر خلال العصور الإسلامية .

ميناء عيذاب :

موقع ميناء عيذاب

ميناء عيذاب هو أحد الموانئ الرئيسية على البحر الأحمر يقع على بعد 23 كيلو متر شمال حلايب على خط طول 47\93 وخط عرض 47\19 وصفها كثير من الرحالة ومنهم المقرئزي قائلاً « مدينة على ساحل بحر جدة وهي من احفل مراسي الدنيا.

وهو من أهم موانئ البجة على ساحل البحر الأحمر وقد ظهر منذ عصر الفراعنة وكان له دور رئيسي في استغلال معادن الذهب والزمرد اللذين يتوفران في وادي العلاقي ، واستمرت أهميته خلال فترة حكم البطالمة والرومان والعصر البيزنطي ⁽⁴⁾ .

وخلال العصر الإسلامي ازدادت أهميته وتطوره على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر ولقد استمد شهرته من أهمية الدور الذي قام به كقاعدة بحرية تجارية لتجارة الشرق الأقصى عبر مصر إلى أوروبا وكميناء مهم في طريق قوافل الحجاز إلى الأماكن المقدمة ⁽⁵⁾ .

وقد استخدم المسلمون عيذاب بصورة كبيرة بعد الفتح الإسلامي لمصر ⁽⁶⁾ كما وصف كثير من المؤرخين مدينة عيذاب حيث قيل عنها « عيذاب مدينة حسنة والطريق إليها عبارة عن صحراء ليس لها طريق معروف وهي مجمع التجار براً وبحراً ⁽⁷⁾ ، وقيل عنها أيضاً « هي بليدة على ضفة بحر القلزم (البحر الأحمر) وهي مرسى المراكب التي تقوم من

عدن إلى الصعيد»⁽⁸⁾ ، ومن نافلة القول أن ميناء عيذاب يعتبر نقطة الاتصال بين تجارة البحر الأحمر والنيل وكان من أعظم المرافئ في البحر الأحمر بسبب رسو المراكب التي كانت تحط فيه حاملة البضائع وتقلع منه مع مراكب الحجاج الصادرة والواردة⁽⁹⁾ .

أيضاً من موانئ البحر الأحمر المهمة والتي لعبت دوراً مهماً في العصور الإسلامية كما أنها مثلت أهم طرق قوافل الحجاج المصريين والأفارقة .

ميناء سواكن :

من أهم موانئ البحر الأحمر وقد ذكر بعض المؤرخين أن قيامه يرجع إلى عصر الفراعنة⁽¹⁰⁾ كما احتل سواكن بطليموس الثاني لإعجابه بموقعها الاستراتيجي كم منطقة لحاصلات بلاد السودان والحبشة ، اشتهرت كميناء تجاري وشاركت كل من مينائي باضع وعيذاب في خدمة التجارة في ساحل البحر الأحمر .

كما أسهم ميناء سواكن بدور كبير في الوساطة التجارية بينها وبين الدويلات المسيحية وبين ميناء باضع⁽¹¹⁾ .

وفي العصر الإسلامي تفوقت سواكن على سائر الموانئ المطلة على البحر الأحمر خاصة بعد الفتح الإسلامي لمصر وكان لها مكانة خاصة في نقل الحجيج من ضفتي البحر الأحمر⁽¹²⁾ واستمرت تلك الموانئ تتمتع بأهمية استراتيجية وسياسية وتجارية طوال العصور الإسلامية .

ميناء باضع الموقع والنشأة والسكان :-

الموقع :

يعتبر من أشهر وأهم الموانئ التي نشأت على ساحل البحر الأحمر في الساحل الإريتري ولعبت دوراً مهماً في تاريخ شرق إفريقيا خلال العصور الإسلامية .

لم تحدد المصادر التاريخية موقع ميناء باضع فقد ساد الغموض حول نشأتها ونهايتها وكان لموقعها الاستراتيجي على الساحل الإريتري أكبر الأثر في أن يتبوأ مكانة بارزة خلال العصور الإسلامية المتعاقبة وتحديث المصادر العربية عنه ، حيث أشار ياقوت الحموي إلى موقعه قائلاً « هو موضع يأهل الحجاز وأهلها يتكلمون الحبشية »⁽¹³⁾ ، ويقول عن باضع اليعقوبي « تقع باضع على ساحل البحر الأحمر بين عقيق ومصوع المحاذية لجزر دهلك وهي تقع على مسافة يوم من دلتا بركة »⁽¹⁴⁾ إذ إن هذه المسافة تقارب المسافة بين دلتا بركة وعقيق وجزر الرياح ، كما تحدث عنها الحميري قائلاً « جزيرة باضع وهي في ساحل البجة من الحبشة وأهلها مسلمون »⁽¹⁵⁾ .

كما أشار إليها أيضاً ابن حوقل بقوله « إنها تقع على ساحل البجة وهي ميناء بركة وأن بركة تقارب جزيرة باضع وبينهما يوم وتكون على ثلاث مراحل وادي بركة يجري من بلد الحبشة ويجتاز إلى ناحية البجة ويصب بين سواكن وباضع في بحر المالح »⁽¹⁶⁾ ، ووصفها كرا وفورد أنها تقع في مكان جزيرة الريح بالقرب من عقيق⁽¹⁷⁾ ، ويذكر الشامي أن موقع ميناء باضع كان مجهولاً حتى تمكن كرا وفورد الكشف عنه وعن غيره من المواقع التي قامت فيها موانئ أو موانئ على خط الساحل السوداني جنوب سواكن⁽¹⁸⁾ .

وقد تمكن كرا وفورد في رحلته الثانية التي قام بها من استخدام طريق البحر من سواكن إلى خور نوارات فصار على الحدود السودانية الإريترية وكشف خلالها النقباب عن موقع بطليموس ثيرون ومن الوصول إلى نتائج خطيرة عن الموقع الذي قامت فيه باضع وكان وصول سفينة إلى خور نوارات ومروره بجزيرة خارجية وكوم الأحجار المعروف باسم مشتيري فاتحة خير في التعرف على موقع باضع⁽¹⁹⁾ .

نستدل من ذلك أن كرا وفورد ربط باضع بجزيرة الريح حيث ربط بين الربوة البارزة التي ظهرت له باعتبارها منطقة تسمى مشتيري (مشاتيرا) كما أنه استدل على هذا المكان من ما أورده ياقوت الحموي الذي أورد عن ذكر باضع بيتاً من السكن لأبي الفتح بن قلاقس الكندري إذ أورد فيه لفظ مشاتيري مقروناً بباضع وأن تلك الخرائب عند كوم أحجار مشتيري التي توجد قرب جزيرة الريح هي بقايا باضع وجزيرة الريح تقع بالقرب من عقيق⁽²⁰⁾ .

ويؤكد ذلك الشامي بقوله « إن الأسماء الأخرى التي أوردها الشاعر ما زالت باقية ومتداولة حتى الآن ويعني ذلك بل يؤكد أن باضع قامت على جزيرة الريح وأن تلك الخرائب والآثار والبقايا التي عثر عليها الرحالة لا علاقة لها ببقايا بطليموس شيرون وتقع جزيرة الريح على خط عرض 18 درجة و9 دقائق وخط طول 38 درجة و28 دقيقة وقريبة من خط الساحل ويكاد يربطها به لسان من الأرض غير المستوية ويدل ذلك الموقع على سلامة التقدير بالنسبة لطبيعة النمو المرجاني بحذاء الساحل »⁽²¹⁾ ، وتقع ميناء باضع داخل بلاد البجة⁽²²⁾ ويضم إقليم البجة المنطقة في رقعة شرق السودان والتي تمتد بين خطي العرض 14 - 22 شمالاً وخطي الطول 24 - 38 شرقاً وهي تلك الأرض التي تمتد من الحدود المصرية من موضع بئر الشلاتين شمال حلايب إلى ميناء باضع باريتريا في الجنوب أما من ناحية الغرب فتشمل حدود هذا الإقليم الأراضي والتلال المحاذية لنهر النيل من الشمال حتى مدينة عطبرة،

وهم من أقدم الشعوب الحامية الشرقية ويعيش البجة الآن في نفس موطنهم هذا من أقدم العصور حتى يومنا هذا (23) .

لكن رغم وضوح موقع في كتابات المؤرخين والرحالة الجغرافيين إلا إن بعض المؤرخين يضع موقع باضع في الموقع الذي تقوم فيه مدينة مصوع الآن. **باضع ومصوع:**

اختلفت الآراء بين المؤرخين والرحالة الجغرافيين في هل من الأ صوب وضع باضع في الموقع الذي تقوم فيه مدينة مصوع الحالية في اريتريا . يقول اليعقوبي في إثبات أن ميناء مصوع الحالية ليست هي باضع «إن من بين سواكن وعيذاب وسنجولة وهي جزيرة والمسافة بين سنجولة وباضع ربما يومين إذا واصلنا الرحلة نصل إلى جزيرة دهلك وباضع أربعة أيام وهذه مدة طويلة لقطع المسافة بين باضع ودهلك التي لا تتجاوز 30 ميلاً» (24) ، وهذا يبين أن باضع ليست مصوع الحالية كما يقول أيضاً باضع تقع على مسيرة يوم من دلتا البركة وهذه مسافة تقارب المسافة بين دلتا بركة وعقيق وجزر الرياح إذا أن مصوع بعيدة من مصعب خور بركة .

وهناك رأي آخر يذكره بعض المؤرخين الذين يؤكدون أن باضع هي جزيرة عيري وهم ومنهم بروفسير يوسف فضل والدكتور صلاح الدين الشامي والمستر كرا فورده والمستر اندرو بول وقسم الآثار في جامعة كمبردج الذي يقوم بالتنقيب عن الآثار في هذا الميناء .

وحول الخلاف ما إذا كانت باضع هي مصوع أو جزيرة عيري أورد المؤرخ ضرار صالح ضراري كتابه هجرة القبائل العربية لوادي النيل قائلًا : وقد أحدثت جزيرة عيري بعض النقاش حول حقيقة أمرها فقد اسمها بعض المؤرخين مثل كرا فورده وباضع ويبدو أن بروفير يوسف فضل و د. صلاح الدين الشامي قد قيلا هذا الاسم غير إن والسدي محمد صالح ضرار وهو من أبناء منطقة البجة الجنوبية من قرية عقيتي التي تقع في جزيرة عيري على ساحلها أشار إلى إن باضع هو الاسم القديم لميناء مصوع وأنه لا علاقة له بجزيرة عيري (26) .

غيران الشامي يؤكد غير ذلك بقوله : اتصلت ببعض البجة من بني عامر فذكروا إن باضع هي مصوع الحالية ومع ذلك فإنني اعتقد إنهم من فرط تعلقهم بباضع وشهرتها أطلقوا اسمها على مصوع وأن باضع خربت وانهارت وليس في تاريخ مصوع ما يوحي بأنها كانت ثم انهارت ثم عادت لتحيا من جديد (27) .

سواء كانت باضع هي مصوع الحالية أم غير ذلك إلا أنها اشتهرت ونشأت كميناء تجاري مهم ويعتبر من أهم الموانئ التي نشأت على ساحل البحر الأحمر ، وأسهمت مجموعة من العوامل على تفوقها وتألقها على سائر الموانئ المطلة على البحر الأحمر فقد كانت من أهم المراكز التجارية التي نشأت خلال العصور الإسلامية

نشأة ميناء باضع :

ليس معروفاً متى نشأ ميناء باضع وأول إشارة إليه في المصادر العربية وردت حول التجأ فلول الأمويين إلى باضع في منتصف القرن الثامن الميلادي ويذكر البلاذري أن باضع أنشئت بأيدي عربية وأنها كانت بمثابة نقطة ارتكاز مكنت الجاليات العربية من تثبيت أقدامها في الوطن البجاوي⁽²⁸⁾ .

وهناك اختلاف بين المؤرخين حول نشأتها وكما ذكر الحاج عبد الرحمن أنه ليس معروفاً متى نشأ هذا الميناء⁽²⁹⁾ ويرجح مصطفى مسعد أن العرب هم من أسسوا ميناء باضع واتخذوها مرفأً مكنت الجماعات العربية من تثبيت أقدامها في شرق السودان⁽³⁰⁾ فاتجهت جماعات منها إلى اريتريا ويذكر يوسف فضل : ومن مرافئ مصوع وباضع تدفقت الهجرات العربية عبر بلاد البجة في اريتريا وشرق السودان وادي النيل⁽³¹⁾ .

والراجح أن باضع نشأت وازدهرت نتيجة للهجرات العربية على ساحل البحر الأحمر والتي استوطنت وكونت جماعات أسهمت في الازدهار التجاري والسياسي .

ونجد اختلافاً بين المصادر التاريخية في تاريخ نشأة وازدهار الميناء حيث يذكر المؤرخون أن ازدهار باضع كميناء تجاري مهم كان في القرن الثاني الهجري كما ذكر اليعقوبي أن ازدهارها كان في القرن الثالث الهجري مشيداً بعظمتها كما ذكرها العمراني في القرن الرابع الهجري ولكن ظلت الميناء تحت سيطرة البجة ولم تخضع لممالك المسيحية كمملكة اكسوم وظلت محافظة على استقلاليتها⁽³²⁾ .

ومن جانب آخر يشير كرا وفورد في حديثه عن نشأة الموانئ على ساحل البحر الأحمر أن أقدم المعلومات التاريخية ترجع إلى أربع فترات زمنية متعاقبة كانت الفترة الأولى في عصر البطالمة عندما كان الملاحون الأوربيون يكتشفون سواحل البحر الأحمر لأول مرة وفي هذه الفترة ظهرت ميناء بطليموس العقيق حالياً كأهم ميناء والفترة الثانية كانت خلال العصر الروماني أما الفترة الثالثة منذ قيام مملكة اكسوم وظهرت العقيق كأحد الموانئ المهمة للتجارة المحلية وقد شاركتها الأهمية ميناء أودلس ، والفترة الرابعة خلال

العصر الإسلامي ودخول العرب مصر وفي هذه الفترة ظهر ميناء باضع لأول مرة في تاريخ المنطقة ومن ثم اضمحلت العقيق في وجه ميناء باضع لشدة قرب باضع من سواحل البحر الأحمر⁽³³⁾.

كما يشير سليمان صالح ضرار في مقال له إلى أن البطالمة عرفوا ميناء باضع منذ قديم الزمان وكانوا يستخدمونه لنقل الحيوانات الوحشية ومنها الأفيال الإفريقية التي كانت تستخدم في القتال إلى مصر واليونان، كما عرفه الرومان⁽³⁴⁾.

مما سبق يتضح إن هنالك اختلافاً بين المؤرخين حول متى نشأ الميناء ولكن الراجح أنه كان معروفاً عند العرب قبل ظهور الإسلام وبعد الإسلام وازدادت الهجرة العربية إلى سواحل البحر الأحمر ظهرت باضع كميناء تجاري مهم ساهم بدور كبير في الأحداث السياسية أبان العصر الإسلامي.

السكان واللغة :

لا شك في الوجود العربي المبكر والاتصال بين الجزيرة العربية وموانئ ساحل البحر الأحمر قبل الإسلام حيث كان هدفهم هو التجارة والبحث عن سبل العيش ومن ثم تدفقت موجات القبائل العربية من شبة الجزيرة العربية ومن مصر على سواحل البحر الأحمر، حيث اختلطوا بالسكان⁽³⁵⁾ ومن هؤلاء جماعات من الحضارمة عبروا البحر الأحمر إلى ساحله الإفريقي في القرن السادس الميلادي ومن ثم اختلطوا بالبجة⁽³⁶⁾، وكونوا طبقة حاکمة خضع لها البجة وقد عرفوا عن العرب باسم الحدارية الذين استقروا في إقليم العتيابي في الشمال وهم اضطروا إلى الانتقال جنوباً في القرن الخامس عشر الميلادي حيث أسسوا مملكة البلو (مملكة بني عامر) في طوكر⁽³⁷⁾.

وقبيلة البلويين تنتمي إلى بلي بن عمرو بن الحافي بن قضاة والتي هاجرت من حضرموت إلى شرق السودان واريتريا قبل ألف عام من ظهور الإسلام وسيطرت على الجزر والمدن الساحلية لشرق السودان واريتريا مثل باضع وسواكن وعيذاب وأقامت فيها ما يعرف بممالك الحدارية⁽³⁸⁾.

وكان ملوك البجة أبان قدوم العرب بعد فتح مصر يعرفون باسم الحدارية أو الحدارب ومفردها الحدربي⁽³⁹⁾ وتذكرهم بعض المصادر باسم الحدارية⁽⁴⁰⁾، وتشير إليهم مصادر أخرى باسم الحدرات⁽⁴¹⁾ وأطلق عليهم ابن حوقل اسم الحدرية⁽⁴²⁾ واسم الحدارية مأخوذة في الأصل من كلمة الحضارمة وهو ما يشير لأصولهم العربية وإلى جانب جماعات الحدارية كانت قبائل البجة تتكون من طوائف أخرى مثل الزنافخ ورسفه والعماعر⁽⁴³⁾.

كما يشير محمد عبده إلى إن البلو هم فرع من الحميريين هاجروا إلى

اريتريا هجرتين مختلفتين الأولى كانت مباشرة ومن موطنهم في جنوب الجزيرة العربية إلى الساحل الاريتري وبالتحديد ميناء باضع ومنها توغلوا إلى الداخل وأصبحت باضع مقر حكمهم وذلك في ألف سنة قبل الميلاد⁽⁴⁴⁾.

ويشير سليمان ضرار إلى أن مملكة البني عامر البلويين كانت عاصمتها جزيرة عيري (باضع) وهم الذين شكلوا الطبقة الحاكمة لمملكة مروى القديمة والتي تقع في منطقة البطانة قريبة من كبوشية ولا تزال بعض جبال هذه المنطقة وقراها تحمل أسماء بجاوية وكان سكان هذه المنطقة من المتحدثين باللغة البجاوية ، كما أنه يعتقد أن الأمويين الذين فروا من باضع أقاموا مملكة الدجن في كسلا وهم الذين أسسوا بعد قرون مملكة سنار وتوجد في قبيلة البني عامر قبيلتان تنتسبان لبني أمية هما قبيلة (ولد نهو) و (ماريا)⁽⁴⁵⁾.

ولا شك أن هجرة القبائل العربية إلى موطن البجة تركت لوناً من التأثير فيمن اختلطت بهم من البجة وأن بعضهم تعلم اللغة البجاوية ليسهل التعامل مع البجة.⁽⁴⁶⁾ وأن سكان باضع كانوا يتحدثون إلى جانب لغة البجة اللغة التيجرية والعربية نسبة لأنهم من قبيلة البلويين و بني عامر⁽⁴⁷⁾.

الأهمية التجارية لميناء باضع

أهميتها التجارية قبل ظهور الإسلام :

كان لموانئ ساحل البحر الأحمر أكبر الأثر في النشاط التجاري قبل الإسلام ، إذ كانت تشكل حلقة التواصل للتبادل التجاري المحلي والعالمي في العصور التاريخية القديمة .

فقد مارس العرب نشاطهم التجاري في ميناء باضع قبل الإسلام⁽⁴⁸⁾ ، وكان لها علاقات تجارية قوية مع بلاد العرب خاصة اليمن والحبشة وممالك النوبة المسيحية .

بالنسبة إلى بلاد اليمن كان لها تبادل تجاري نشط مع ميناء باضع حيث تؤخذ من باضع جلود النمر وجلود الأبقار التي تصنع منها النعال كما تصدر من باضع العاج والصمغ واللبان والذهب وسن الفيل والعبيد ويأتي إليها التجار العرب من بلاد اليمن بمنتجات وخيرات الهند والصين من الروائح والأمشاط والمنسوجات والأسلحة⁽⁴⁹⁾ ، إما بلاد الحبشة فقد كانت تصدر إلى ميناء باضع سلعة سن الفيل وبيض النعام ويشتررون من باضع نوع من العود يسمى القسط ونوع من الروائح يسمى الأظفار قيل أنه يشبه الظفر وكذلك الأمشاط⁽⁵⁰⁾ .

كما نشطت علاقات تجارية وصلات طيبة بين باضع والممالك النوبية المسيحية وكانت السلع المختلفة من المنتجات السودانية كسن الفيل وريش النعام والعبيد وغيرها من السلع والمنتجات المصنوعة⁽⁵¹⁾ .

ومن جانب آخر كانت أهميتها التجارية تتمثل في أن أهالي باضع كانوا وسطاء بين القوافل وتجار القوافل الواردة إليها وبين السفن الكبيرة التي تتقبلها من جنسيات مختلفة ومن جهات مختلفة وتصل إليها من مناطق بعيدة كالهند والصين وغيرها .⁽⁵²⁾ مما سبق يتضح لنا ازدهار النشاط التجاري الكبير بين ميناء باضع والدول المجاورة له ، حيث كانت مدينة باضع سوقاً تجارياً تستقبل السلع التجارية الواردة إليها كما كانت تصدر منتجاتها المحلية إلى تلك البلدان .

أهمية باضع التجارية في العصر الإسلامي :

عندما ظهر الإسلام وقامت الدولة العربية الإسلامية ازدادت هجرة القبائل العربية إلى الساحل الإفريقي واهتم العرب بالموانئ الإفريقية التي تقع على ساحل البحر الأحمر ثم هاجروا إليها لتأمين مصالحهم التجارية ولتكن لهم قاعدة ترسو فيها مراكبهم لمقاومة القراصنة الذين كانوا يشكلون تهديداً خطيراً لتجارتهم ومن أهم هذه الموانئ سواكن وعيذاب وباضع⁽⁵³⁾ ، لأجل ذلك ظل التواصل التجاري بين سواحل الجزيرة العربية وإفريقيا عبر البحر الأحمر خلال العصور الإسلامية ، وتدخلت الدولة العربية الإسلامية لحماية التجارة والسفن الإسلامية من القرصنة البحرية وكانت باضع كما ذكر البلاذري أقدم مركز مارس فيه العرب نشاطهم التجاري .⁽⁵⁴⁾

فقد نالت أهمية كبيرة خلال العصور الإسلامية باعتبارها أهم موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر نظراً لموقعها الاستراتيجي ولقربها من البوابة الجنوبية عند مدخل باب المندب ، كما تعتبر ميناء باضع أهم الموانئ التي شكلت حلقة وصل بين مسلمي إفريقيا وبلاد الحجاز ومناطق الجزيرة العربية الأخرى واحتلت مركزاً مرموقاً للتجارة الدولية العابرة للبحر الأحمر⁽⁵⁵⁾ ، كما كانت ذات صلات تجارية منتظمة مع دول الداخل الإفريقي يتم فيها تبادل السلع النادرة كالعاج وريش النعام⁽⁵⁶⁾ .

على أن قمة ازدهارها في النشاط التجاري كان كما ذكر المقرئزي أن ازدهار باضع كميناء تجاري مهم في القرن الثاني الهجري⁽⁵⁷⁾ ووصفها ابن حوقل بأنها جزيرة ذات خير وفير وماشية⁽⁵⁸⁾ ، كما يصفها اليعقوبي في القرن التاسع الميلادي بأنها أحد المراكز الرئيسية التي كان العرب يتعاطون فيها التجارة مع الحبشة⁽⁵⁹⁾ ، فقد كانت الميناء التجاري لأهل الحبشة يأتون إليها ببضائعهم بما يحتاجون إليه وفي ذلك يقول ياقوت الحموي : أن الأثيوبيين يحضرون العاج وقشر بيض النعام وأشياء أخرى من أرضهم ويبيعونها لأهل باضع ويشترون الدواء (القسط) والعطر (أظفار) والأمشاط⁽⁶⁰⁾ .

وقد أشار المسعودي أيضاً إلى ذلك بقوله « فمن مدن الحبشة على الساحل الزيلع والدهلك وباضع وبها خلق كثير إلا إنهم في ذمة الحبشة: (61) . كما اشتهرت كمركز لتجارة اللآلئ والتروس المصنوعة من جلود السلاحف والأسماك المجففة وريش النعام (62) ، ويشير أحمد الياس إلى أهميتها التجارية في أن الكثير من سلع الداخل كانت تتجمع في سوقها كما كانت تصل إليها السلع الآتية من الهند وبلاد اليمن (63) ، ولعل ذلك يؤكد أهميتها كمركز وسوق تجاري مهم تتجمع فيه السلع من جميع البلدان محلياً وعالمياً .

علاقتها التجارية مع مصر واليمن والسودان :

اشتهرت ميناء باضع بالبضائع والسلع التي ترد إليها من مصر واليمن إذ أنه بعد امتداد النفوذ العربي على مصر عام 641م اخذ البجة على عاداتهم التحرش بصعيد مصر وفي أثناء تلك الحملات اكتشف العرب معادن الذهب والزمرد في أرض البجة وصارت تلك المعادن مصدر جذب لمعظم الهجرات العربية وكان صاحب هذا الحراك الاقتصادي الكبير تطور وازدهار الموانئ الإسلامية الثلاثة باضع وسواكن وعيذاب (64) .

فقد تميزت باضع بصادرات الذهب في القرنين التاسع والعاشر الميلاديين حيث كتب اليعقوبي عن قبيلة في البجة كان تسمى بأقلين كانت أرضها تمتد من باضع على ساحل البحر الأحمر إلى حدود بركات (65) ، في حين يشير الهمزاني إلى وجود الذهب في عدة مناطق فيذكر : ومن معادن أرض النوبة والحبشة التبر وهو جيد واشدة حمرة ومن قطان التبر دهلك وباضع وسواكن (66) .

ومن ذلك يتضح لنا أن باضع كانت لها علاقات تجارية متميزة مع مصر واليمن وبلاد السودان وإنها كما ذكر ابن بطوطة قد احتكرت تجارة شرق السودان وجنوب مصر (67) .

الطرق التجارية :

كانت باضع متصلة بشبكة من الطرق التجارية منها طريق النيل مروراً بسواكن ومع إقليم التاكا مروراً بدلتا نور بركة (68) .

وطريق آخر كانت القوافل من القاهرة تمر عبر بلاد البجة وحتى باضع ومنها تنتقل إلى اليمن عبر البحر الأحمر (69) ، وكما كانت هنالك طرق تربط النيل بسواكن وباضع ودهلك وغيرها من جزائر البحر الأحمر (70) .

ولعبت هذه الطرق دوراً مهماً للازدهار التجاري لميناء باضع ومن ثم أسهمت مساهمة فعالة في الحراك الاقتصادي لموانئ البحر الأحمر ولعل كلمة باضع على لسان أهالي المنطقة جاءت من باضع تعني حمل البضائع في اللغة العربية (71) .

أهم الآثار الاقتصادية للنشاط التجاري لميناء باضع :

كان من أهم نتائج هذا الازدهار والنشاط التجاري لميناء باضع خلال العصور الإسلامية أنه أسهمت بصورة واضحة في الحراك الاقتصادي لموانئ ساحل البحر الأحمر وأدى ذلك كما ذكر الشامي إلى ثمرتين .

الثمرة الأولى : هي الاتصال الإيجابي مع الأقاليم السودانية في ظهير خط ساحل البحر الأحمر وزيادة تصديق المنتجات وحجم التجارة التي تتجه إلى العالم الخارجي .

الثمرة الثانية : فتتمثل في فتح المجال أمام تسرب بعض القبائل العربية واستقرارها كما أن ظهور باضع وقيامها بخدمة النشاط التجاري كان سبباً لاختفاء بعض الموانئ القديمة على الساحل ⁽⁷²⁾ ويؤكد ذلك مصطفى مسعد بقوله واختفت بعض المدن والمواقع المهمة التي كانت تسمد مركزها في خدمة التجارة ⁽⁷³⁾ .

الأهمية السياسية لميناء باضع :

تحدثت كثير من المصادر عن الأهمية السياسية لميناء باضع وإنه كان الميناء الذي نزل فيه الصحابة في الهجرة الحبشية الأولى والثانية ، فقد أمر النبي صلى الله عليه وسلم أصحابه بالهجرة إلى الحبشة في السنة الخامسة من البعثة وقال لهم لو خرجتم إلى أرض الحبشة فأن بها ملك لا يظلم عنده أحد وهي أرض صدق حتى يجعل الله لكم مخرجاً مما أنتم فيه ومن ثم شد المسلمون رحالهم بحراً من ميناء شعبية الواقعة بالقرب من جدة وضم وفد المهاجرين 11 رجلاً مسلماً وأربع نساء في سفينتين شرعيتين إلى الحبشة ونزلوا في ميناء باضع وهي جزيرة عيري وفق رأي عدد من المؤرخين ⁽⁷⁴⁾ .

ولم تكن هذه الهجرة هي آخر هجرة للمسلمين لأرض البني عامر، فما لبث أن وصلت إلى باضع جماعة أخرى من مهاجرين المسلمين تتكون من 83 رجلاً ومن النساء 18 وربما كان معهم عمار بن ياسر الذي شيد أول مسجد في الإسلام في أرض النجاشي في باضع ⁽⁷⁵⁾ ، ووصل المهاجرون إلى ميناء باضع في أرض الحبشة بعد أيام معدودة من ركوبهم البحر ⁽⁷⁶⁾ واستقبل أفراد قبيلة البني عامر وملكهم النجاشي اصحمة هؤلاء المهاجرين ورحبوا بهم وأعطوهم الأمان للنزول في أرض مملكتهم وبذا تكون هذه القبيلة هي أول شعب يعطي الأمان للمهاجرين خارج الجزيرة العربية ، وذلك بدخول الإسلام إلى ربوع أرضها قبل فتح مكة بسبع عشرة سنة ، وعليه فأن باضع هي أول دار للهجرة في الإسلام ، حيث حباها الله بهذا الشرف قبل أن يأذن الله لرسوله ^(ﷺ) بالهجرة النبوية إلى المدينة بتسع سنوت ⁽⁷⁷⁾ ، ويتضح من ذلك أن بعض المؤرخين من يرجح أن ميناء باضع هي دار هجرة الصحابة الأولى إلى الحبشة .

أهميتها السياسية في عصر الخلافة الراشدة :

في عصر الخلافة الراشدة استخدم ميناء باضع منفى للخارجين عن الطاعة فقد نفى إليها الخليفة عمر بن الخطاب أبا محجم الثقفي عام 13هـ - 643م ، ومن ذلك نرى أنها كانت منفى للمغضوب عليهم والخارجين عن الطاعة في عصر الخلافة الراشدة .ومن ثم نرى إنها كانت منف للمغضوب عليهم والخارجين عن الطاعة في عصر الخلافة الراشدة

أهميتها السياسية في عصر الدولتين الأموية والعباسية :

كانت الأوضاع السياسية في العالم الإسلامي منذ سقوط الدولة الأموية وقيام الدولة العباسية قد تأثرت إلى حد كبير بهجرة القبائل العربية إلى أوطان البجة ، وذلك إبان هجرة جماعات من بني أمية ومواليهم إلى أوطان البجة ، فيذكر المسعودي أنه بعد مقتل مروان بن محمد آخر خلفاء بني أمية تفرق بنو أمية في البلاد الإسلامية هرباً من بطش العباسيين وكان من بين الهاربين أبناؤه عبد الله و عبيد الله فهربا ثم توسطاً أرض البجة ميمنة باضع وكان عددهم 400 شخص واستجار الأمويين بملك النوبة على إن يبيقيهم في بلاده لكنه رفض وطلب منهم الرحيل فاتجهوا شرقاً إلى ميناء باضع وتعرضوا للجوع والعطش فهلك عدد منهم من بينهم عبيد الله بن مروان ومضى أخوه إلى ميناء باضع على ساحل البحر الأحمر حيث عبر جدة ومنها سار إلى مكة قبض عليه وأرسل إلى بغداد حيث بقى سجيناً حتى أيام الخليفة هارون الرشيد الذي أمر بإخراجه (78) .

وان كان قد أتيح لعبد الله الهرب إلى مكة فإنه من غير المستبعد أن يكون خلف وراءه بعض الأمويين ومواليهم ومن تبعهم من العرب والموالي ببلاد النوبة وأوطان البجة والحبشة (79) ، كما أنه من المرجح أن يكون رجال البجة بالاتفاق مع النوبيين قد غدروا بهؤلاء الأمويين تقرباً للعباسيين، حيث كشفت الحفريات الأثرية الحديثة عن قبور هؤلاء الأمويين على طول الطريق الذي سلكوه من النوبة إلى ميناء باضع (80) ، ويؤكد ذلك بولس بقوله « أنه عثر على مقابر أولئك الأمويين على طول الطريق الذي سلكوه من بلاد النوبة حتى ميناء باضع » (81) ، كما يشير كروفورد أن الأبحاث الإيكولوجية أثبتت وجود جاليات في منطقة خور بنت الواقعة على بعد 70 ميلاً غربى سواكن إذ عثر على شواهد قبور غريبة يرجع تاريخها إلى القرن الثامن الميلادي 760م وهو تاريخ يتفق مع هجرة الأمويين إلى أوطان البجة مما يدعونا إلى الاعتقاد أن هذه القبور تنسب إلى أولئك الأمويين الهاربين إلى هذه الأوطان (83) ، ويبدو أن بعض من نجا من الأمويين قد استقر على ساحل البحر الأحمر قرب باضع حيث اختلطوا بالسكان المحليين وتزوجوا منهم (83) .

ويعتقد سليمان ضرار أن الأمويين الذين فروا من باضع أقاموا مملكة الدجن في كسلا وهم الذين أسسوا بعد قرون مملكة سنار وتوجد في قبيلة البني عامر قبيلتان تنسبان إلى بني أمية وهو (ولد نهو) و(مأرب) ⁽⁸⁴⁾. أما في عصر الدولة العباسية فقد أصبحت باضع خاضعة للدولة الإسلامية منذ عصر الخليفة المأمون ⁽⁸⁵⁾.

ويذكر المقرئزي «أنه عندما كثرة غارات البجة على أسوان وكثير ايزاؤهم للمسلمين رفع ولاة الأمر خبرهم إلى المأمون فجرد لهم حملة بقيادة عبد الله بن الجهم انتهت بعقد صلح معهم وبين ملكهم كنون ومن شروطه أن يكون سهل البجة من أسوان إلى باضع ملك للخليفة العباسي» ⁽⁸⁶⁾. **نهاية ميناء باضع :**

اختلفت الروايات التاريخية بين المؤرخين حول نهاية ميناء باضع وكيف كان دمارها وخرابها فالبعض يذكر أن تخريب ميناء باضع في القرن الحادي عشر الميلادي، حيث انتقل سكانها إلى مواقع جديدة على ساحل البحر الأحمر واتخذها قاعدة جديدة لنشاطهم التجاري ⁽⁸⁷⁾.

ويذكر ياقوت الحموي إنها أصبحت في أيامه خراباً ⁽⁸⁸⁾، كما يشير يوسف فضل إلى سبب زوالها ونهايتها من الوجود ما بين الجماعة الشديدة أو الغزو العسكري ⁽⁸⁹⁾.

ويرى آخرون أن الحروب القبلية بين بطون البجة أو انتشار وباء خطير قد ساهم في هجرة السكان من باضع وخرابه ⁽⁹⁰⁾، وأن تدهورها كان بسبب الجفاف الذي أصاب المنطقة ففر أهلها إلى دلتا خور بركة وخور القاش حيث تتوفر المواد الغذائية كما أن مجموعة من قبيلة البني عامر هاجمت باضع وخربوها ولعل السبب الأهم هو تحول القوافل التجارية إلى ميناء عيذاب الذي ازدهر بدلاً من ميناء باضع ⁽⁹¹⁾.

كما يذكر كروفورد سببين الأول نقص الموارد الغذائية الأمر الذي ترتب عليه حدوث المجاعات ففر منها الأهالي، أما السبب الثاني هجوم عسكري من قبيلة البني عامر على الميناء ⁽⁹²⁾.

ويرى الشامي أن هذه القبيلة نجحت في تخريبها وإنزال الأضرار بها حتى هجرها السكان كما يرى أيضاً أن نهاية باضع وتحول التجارة عنها وفرار أهلها إلى سواكن وعيذاب هو حدوث اضطرابات والفوضى فيها مما ترتب عليه عدم وصول القوافل التجارية أو عدم انتظامها، ويرجع السبب في حدوث تلك الفوضى في أوطان البجة إلى سببين :

أولهما : طبيعة السكان في تلك المنطقة والظروف السائدة في أوطانهم .
ثانيهما : طبيعة علاقاتهم بأهل وسكان باضع الذين يراعون التجارة وأيضاً الصراع والتنافس بين القبائل المجاورة أدى إلى الفوضى وحدوث المجاعات، وكانت هناك منافسة بين باضع وعيذاب في فترة ما انتهت بانهييار باضع وتحول التجارة عنها⁽⁹³⁾ .

الخاتمة :

عرفت ميناء باضع خلال القرون الأولى من العصر الإسلامي حيث كانت تقف كأحد الموانئ التجارية المهمة على ساحل البحر الأحمر وبرزت أهميتها السياسية والاستراتيجية والتجارية حيث احتلت مركزاً مرموقاً للتجارة الدولية العابرة للبحر الأحمر نسبة لقربها من مدخل باب المندب .
كما استخدمت منفى للخارجين عن الطاعة والحكم خلال عصر الخلافة الراشدة ، كما ظهرت أهميتها السياسية خلال عصري الدولة الأموية والعباسية، فقد كانت ملاذ الهاربين من الأمويين من بطش العباسيين وقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج .

النتائج :

1. الأهمية الاستراتيجية والسياسية والتجارية لموانئ البحر الأحمر جعلت منها مركزاً لخطوط الملاحة الدولية والعالمية .
2. أن الموقع الاستراتيجي لميناء باضع جعل منها من أهم موانئ ساحل البحر الأحمر فقد أسهمت إسهاماً في ازدهارها التجاري على المستوى المحلي والدولي .
3. كان لهذا الموقع الاستراتيجي أكبر الأثر في أن تتبوأ مكانة بارزة في العصور الإسلامية كما لعبت دوراً مهماً في تاريخ شرق إفريقيا .
4. نشأت باضع وازدهرت نتيجة للهجرات العربية على ساحل البحر الأحمر والتي استوطنت وكونت جماعات أسهمت في الازدهار التجاري والسياسي .
5. مارس العرب نشاطهم التجاري في ميناء باضع قبل الإسلام وكانت لها علاقات تجارية قوية مع بلاد العرب خاصة اليمن والحبشة وممالك النوبة المسيحية، فازدهر النشاط التجاري معها وكانت سوقاً تصدر منتجاتها المحلية إلى تلك البلدان .
6. خلال العصور الإسلامية استمر ازدهارها التجاري وكانت حلقة وصل بين مسلمي أفريقيا وبلاد الحجاز ومناطق الجزيرة العربية الأخرى .

7. تميزت بعلاقات تجارية نشطة مع مصر واليمن والسودان خلال العصور الإسلامية وإنها احتكرت تجارة شرق السودان وجنوب مصر .
8. ارتبطت بشبكة من الطرق التجارية مع البلدان المجاورة ومن ثم ساهمت مساهمة فعالة في الحراك الاقتصادي لموانئ البحر الأحمر .
9. يرجح بعض المؤرخين أن ميناء باضع هي دار هجرة الصحابة الأولى للحبشة .
10. في عصر الخلافة الراشدة استخدمت منفى للخارجين عن الطاعة والحكم .
11. ظهرت أهميتها السياسية خلال عصر كل من الدولتين الأموية والعباسية فقد كانت ملاذ للهاربين من بطش العباسيين .
12. اختلفت الروايات حول نهايتها وكيف كان خرابها ودمارها فالبعض ذكر إن ذلك كان سبب وباء خطير كما ذكر البعض الآخر أنه بسبب الجفاف أو المجاعة أو الغزو العسكري .

التوصيات :

- موانئ البحر الأحمر من أهم الموانئ العالمية التي تلعب دوراً بارزاً في الأحداث العالمية وأوصى:
1. توسيع دائرة العلاقات السياسية والتجارية والثقافية بين موانئ البحر الأحمر .
 2. زيادة التبادل التجاري والسياسي والدبلوماسي بينها وبين بلدان العالم الإسلامي للحيلولة دون سيطرة الدول الاستعمارية .
 3. تكثيف الدراسة حول موانئ البحر الأحمر بما يحقق المصالح المشتركة بينها .
 4. دعوة كل الدول الإسلامية إلى الاشتراك في تأمين موانئ البحر الأحمر بما يحقق الأمن والأمان في المنطقة .

المصادر والمراجع :

- (1) شوقي عبد القوي ، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، سلسلة عالم المعرفة العدد 151 - الكويت 1990م ص 164.
- (2) طه حسين عوض ، دور الموانئ الإفريقية في تسهيل الحج إلى الحجاز من القرن السادس إلى القرن الثامن الهجري (12م - 14م) ، ميناء زيلع نموذجاً مجلة العلوم العربية الإسلامية ، جامعة القصيم ديسمبر 2017 م .
- (3) المصدر نفسه .
- (4) سالم السيد عبد العزيز ، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي ، د ط ، مؤسسة شباب الجامعة السكندرية ، مصر 1993م في 39 - 40 .
- (5) احمد دراج عيذاب ، مقال نشرت بمجلة نهضة أفريقيا ، مجلة شهرية ، السنة الأولى ، العدوان 9--10 ص 53 .
- (6) السيد عبد العزيز سالم ، مرجع سابق ص 40 .
- (7) علي ادم محمد ، قبيلة البجة في شرق السودان من القرن الثاني إلى التاسع الهجري دراسة سياسية حضارية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة عدن ص 49 ، 2000م .
- (8) سراج الدين ابن حفص ، خريدة العجائب وفريدة الغرائب ، الجامع لما هو لطرف الدهر حور ولجيد الزمان ، مطبعة مصطفى الباني الحلبي واولادة القاهرة مصر ص 45 .
- (9) المقرئزي تقى الدين بن احمد بن علي المتوفى (845هـ) المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار د . ط . تحقيق د. محمد زينهم ومديحه الشرقاوي ، مكتبة مريبوي القاهرة ، مصر 4 أجزاء ، ج 2 ص 136
- (10) محمد عوض ، السودان الشمالي ، سكانه وقبائله ط 5 لجنة التأليف والنشر القاهرة 1956م ص 35
- (11) عبد الرحمن حسب الله الحاج ، العلاقات بين العرب وشرق السودان منذ ظهور الإسلام حتى ظهور الفونج (1505م) رسالة ماجستير منشورة د.ط. ص 74 .
- (12) المقرئزي ، مرجع سابق ج 2 ص 257 .
- (13) شهاب الدين بن عبد الله ، ياقوت الحموي ، معجم البلدان ج 1 دار صادر بيروت لبنان 1977م ص
- (14) احمد بن اسحق ، اليعقوبي ، تاريخ اليعقوبي ط 2 ، دار الكتب العلمية بيروت 2004 ج 1 ص 165 .

- (15) محمد بن عبد المنعم ، الحميري ، الروض المعطار في خبر الأقطار - تحقيق إحسان عباس ط2 مكتبة لبنان بيروت 1984م ص 332 .
- (16) أبو القاسم محمد بن حوقل ، صورة الأرض ، بيروت منشورات دار مكتبة الحياة 1992م ج1 ص48 .
- (17) Grawford ، O.G.S. the stone tombs ، of the Sudan . Kush .s . 1954.p80
- (18) صلاح الدين الشامي ، الموانئ السودانية ، دراسة في الجغرافية والتاريخية ، مكتبة مصر ، القاهرة 1961م ص 68 .
- (19) المصدر نفسه ص 68 .
- (20) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ص 226 .
- (21) الشامي ، الموانئ السودانية ص 69 .
- (22) بلاد البجة تمتد أرضهم من أسوان شمالاً حتى الأطراف الشمالية لهضبة الحبشة جنوباً ومن البحر الأحمر شرقاً حتى النيل غرباً ويعرف سكانها باسم البجاة ورد اسم البجة في احد النقوش الاكسومية القديمة التي تؤرخ إلى القرن 4 ق م وتحدث المؤرخين عن البجة وسكانهم وأصلهم (اليعقوبي) ، ذكر أنهم من النيل ولهم عدة ممالك في كل بلد ملك منفرد كما يشير إلى أن البجاة كانت لهم حياة مستقرة ويعرفون نظم الحكم الوراثي كسائر الشعوب التي حققت نوعاً من الاستقرار السياسي وللمزيد انظر مصطفى مسعد البجة والعرب - مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة العدد 21 المجلد الثاني ديسمبر 1959م ص 4 -القلقشندي صحيح الأعشى ج5 ص 273 ، تاريخ اليعقوبي ج2 ص 165 . ويقول اليعقوبي أيضاً عن ممالك البجة ومدينة المملكة يقال لها هجر ولهم قبائل وبطون والمملكة الثانية من البجة مملكة يقال لها بلقين ثم المملكة الثالثة يقال لها بازين والمملكة الرابعة لهم ملك خطير ومملكة ما بين بعد يقال له باضع والمملكة الخامسة ثم المملكة السادسة مملكة النجاشي ولم تزل العرب تأتي إليها للتجارات - تاريخ اليعقوبي ج1 ص 165 - 166 .
- (23) أبو بكر عوض الجليل ، تطور علاقات قبائل البجة بالدولة الإسلامية من فتح مصر حتى نهاية دولة الممالك (923هـ / 1517م) رسالة دكتوراه غير منشورة ، قسم التاريخ كلية الدراسات العليا ، جامعة البحر الأحمر 2013م ص65
- (24) اليعقوبي ، احمد بن يعقوب ، تاريخ اليعقوبي ج1 ص 17 .

- (25) المصدر نفسه ص 171 .
- (26) ضرار صالح ضرار ،
- (27) الشامي - الموانئ السودانية ص 69 .
- (28) البلاذري - فتوح البلدان - ص 239 .
- (29) الحاج عبد الرحمن حسب الله - العلاقات بين العرب وشرق السودان منذ ظهور الإسلام حتى ظهور الفونج ص 58 .
- (30) مسعد - مصطفى محمد - الإسلام والنوبة في العصور الوسطى ط 1 ، الهيئة المصرية العامة للكتاب - القاهرة - مصر ص 42 .
- (31) يوسف فضل - العلاقة بين الثقافة العربية والثقافات الإفريقية- تونس المنظمة العربية للتربية والعلوم 1985م - ص 53 .
- (32) عبدو محمد - موانئ البحر الأحمر التاريخية - مدونة التاريخ والتراث 10 نوفمبر 2018م
- (33) 33.: p522-p529 Graw ford ، O.G.S. the stone tombs ، of the Sudan . Kush .s . 1954
- (34) سليمان صالح ضرار - هجرة الحبشة (2) - صحيفة الراكوبة 11 ابريل 2015م .
- (35) الشامي - الموانئ السودانية - ص 74 .
- (36) المرجع نفسه ص 74 .
- (37) المقريزي- المواعظ والاعتبار بذكر الخط والآثار ، ، تحقيق محمد زينهم ومديحه الشرقاوي ، مكتبة مربوي القاهرة ، مصر 14 جزار ج 2 ، ص 195.
- (38) محمد سليمان ضرار - هجرة الحبشة والدور التاريخي لشرق السودان الاثنين 22 نوفمبر 2010م
- (39) ابن بطوطة ، محمد عبد الله - رحلة ابن بطوطة - تحفة النظر في غرائب الأمصار وعجائب الإسفار- ط 2 مطبعة الرسالة - بيروت لبنان ج 2 ص 49 .
- (40) المسعودي -أبو الحسن بن علي الحسين (ت 346) مروج الذهب ومعادن الجوهر تحقيق محمد محي الدين مطبعة السعادة مصر 1948م ج 2 ص 16 .
- (41) اليعقوبي - احمد بن إسحاق- كتاب البلدان طبعة مطبعة ليدن ، الهنـد، 1883م ج 1 ص 165 .
- (42) ابن حوقل - صورة الأرض ابن حوقل ،أبو القاسم محمد ، صورة الأرض- بيروت منشورات دار مكتبة الحياة 1992م ج 1 . ، ص 58 .

- (43) سيد احمد السر العراقي،. سواكن في العصر العثماني (1520 - 1923م) مركز التنوير المعرفي سلسلة كتاب الخرطوم الطبعة الأولى 2013م ص 172.
- (44) عمر عبده رازي - العلاقات الاريترية العربية قراءة تاريخية ورؤية مستقبلية ، 2016م ، مركز دراسات القرن الأفريقي ، 2011م // <https://stgcenter.org/%D9%83%D8%AA%D8%A8>
- (45) سليمان ضرار - هجرة الحبشة الثانية - صحيفة الراكوبة .
- (46) المقريزي ، الخطط ، ج1 ص 196 .
- (47) سليمان ضرار ، هجرة الحبشة الثانية - صحيفة الراكوبة.
- (48) مصطفى مسعد ، البجة والعرب في العصور الوسطى مجلة كلية الآداب ، جامعة القاهرة العدد 21 المجلد الثاني ديسمبر 1959م ، ص 42.
- (49). عمار حامد - علاقات مصر بالدول الأفريقية في العصور الوسطى ج1 الدار العربية للكتاب - القاهرة مصر 1996م ص 28-29 .
- (50) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج1 دار صادر بيروت لبنان 1977 ص 45 .
- (51) صلاح الدين الشامي ، الموانئ السودانية ، دراسة في الجغرافية والتاريخ ، مكتبة مصر ، القاهرة 1961 ص 73 .
- (52) المصدر نفسه ص 73 .
- (53) عطية القوصي، تاريخ ميناء باضع في القرون الخمسة الهجرية، مجلة الدراسات الأفريقية ، العدد الحادي عشر ، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة 1982م ص 6 .
- (54) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص 239 .
- (55) 53.Graford - p82
- (56) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ج1 1867م ص 230 .
- (57) المقريزي ، الخطط والآثار ص 257 .
- (58) ابن حوقل ، صورة الأرض ج1 ص 47 .
- (59) اليعقوبي ، تاريخ اليعقوبي ج1 ، ص 172 .
- (60) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ج1 ص 227 .
- (61) المسعودي ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، ص 27 .
- (62) مركز دهلك للدراسات التاريخية .

(63) احمد الياس ،العلاقات المبكرة للمسلمين عبر المحور الشرقي ودوره في
آثار الإسلام في السودان مينائي دهلك وباضع أكتوبر 2018مالعلاقات
المبكرة للمسلمين عبر مينائي دهلك وباضع أكتوبر 2018م .hmed.
elyas@gmail.com

(64) /stgcenter.https:/ 2013 62

العرب والقرن الأفريقي جدلية%D9%83%D8%AA%D8%A8org/
. الحوار والانتماء ، مجموعة مؤلفين ،ص 20

(65) اليعقوبي ، تاريخ اليعقوبي ، ج 1 ص 175 .

(66) الهمزاني، أبو محمد الحسن بن محمد ، صفة جزيرة العرب ، دار
الأدب ، بيروت 1983م تحقيق محمد سيد علي الاكوع ص 90 .

(67) ابن بطوطة ،ص 259 .

(68) سلامه حسن طه ، أهمية النشاط التجاري بين جنوب شرق آسيا
وساحل شرق أفريقيا، كلية الإدارة/ جامعة صلاح الدين 2007م ص 46.

(69) إبراهيم علي طرخان ، الإسلام والممالك الإسلامية في الحبشة ، المجلة
التاريخية المصرية 1959م ص 30 .

(70) مركز دراسات القرن الإفريقي- العلاقات الاريترية العربية . ،
مركز دراسات القرن الأفريقي مايو 2011م .https://stgcenter.
org/%D9%83%D8%AA%D8%A

(71) الجزيرة نت 24/ربيع ثاني 1441هـ العدد 17250 - 2019/12/21 .

(72) الشاطر البصيلي - معالم تاريخ السودان وادي النيل - ص 11 .

(73) مسعد مصطفى - البجة والعرب في العصور الوسطى - ص 42 ..

(74) محمد سليمان ضرار، هجرة الحبشة والدور التاريخي لشرق السودان،
الاثنين 22 نوفمبر 2010م /t738-topic/habab.banouta.net.https://

(75) المصدر نفسه

(76) المصدر نفسه

(77) أبو الحسن صالح محمد فكاك - جريدة المدينة الأحد 16/رمضان
1403هـ 26/6/1983م .

(78) الطبري - تاريخ الرسل والملوك ج 2 ص 329 .

(79) المسعودي - التنبيه والأشراف 1976م - ص 329 .

(80) عوض خليفات - العرب والنوبة في صدر الإسلام- دراسات تاريخية
جامعة دمشق 1982م ص 83 .

(81)79.Blossj – F .E . The story of suakins .s .n p .x1 y part 1936
p279 .

Graw ford – p 86.80(82)

- (83) مصطفى مسعد –الإسلام والنوبة ص 206 .
(84) السر سيد احمد العراقي – سواكن في العصر العثماني (1520م – 1923م) ص 54 .
(85).الشامي – الموانئ السودانية – ص 73 .
(86) المقريري – المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار ص 195 .
(87) مصطفى مسعد – البجة والعرب في العصور الوسطى ص 42 .
(88).ياقوت الحموي – معجم البلدان ص 54 .
(89) يوسف فضل ، العلاقات العربية والثقافية الأفريقية، تونس المنظمة العربية للتربية والعلوم 1985م ص 79 .
(90) موانئ البحر الأحمر التاريخية ، ميناء باضع ، مركز دهلك للدراسات التاريخية .
(91).الحاج عبد الرحمن حسب الله ، العلاقات بين العرب وشرق السودان ص65 .

(92)90.Graw ford – p 513

(93) الشامي ،الموانئ السودانية ،ص 72 – 73



موقع كيناء بطلميوس فيرون وميناء بالبع

المراجع والمصادر :

1. المقرئزي ، تقي الدين بن احمد (ت 840) ، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار ، تحقيق محمد زينهم ومديحه الشرقاوي ، مكتبة مربوي القاهرة ، مصر 14 جزا ج 2 .
2. ياقوت الحموي ، شهاب الدين عبد الله ، معجم البلدان، ج1 دار صادر بيروت لبنان 1977 .
3. اليعقوبي ، احمد بن إسحاق، تاريخ اليعقوبي ط2 دار الكتب العلمية بيروت 2004 م .
4. ابن حوقل ،أبو القاسم محمد ، صورة الأرض- بيروت منشورات دار مكتبة الحياة 1992م ج1 .
5. الحميري ، محمد بن عبد المنعم - الروض المعطار في خير الأقطار تحقيق إحسان عباس ط2 ،مكتبة لبنان بيروت 1984م .
6. ابن بطوطة ، محمد عبد الله ، رحلة ابن بطوطة ، تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الإسفار ط2 ، مطبعة الرسالة بيروت لبنان ج2 ص 49 .
7. المسعودي ، أبو الحسن بن علي الحسين (ن346) مروج الذهب ومعادن الجوهر ، تحقيق محمد محي الدين ج2 ، مطبعة السعادة مصر 1948م .
8. اليعقوبي ، احمد بن إسحاق،كتاب البلدان طبعة ليدن بمطبعة بريل 1883م .
9. البلاذري ، احمد بن يحيى بن جابر ،فتوح البلدان ،دار الكتب العالمية القاهرة ، 1318هـ
10. الطبري ، ابوجعفر جرير ، تاريخ الرسل والملوك ، تحقيق أبو الفضل دار سويدي ، بيروت 1964م
11. ابن خلدون ، ديوان المبتدأ والخبر ، بيروت 1971م .
12. ابن الوردي ،سراج الدين ابن حفص ،خريدة العجائب وفريدة الغرائب الجامع لما هو لطرف الدهر وحوار ولحيد الزمان ، مطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده، القاهرة مصر .
13. المسعودي ، التنبيه والإشراف ، طبعة ليدن ، الهند 1893م .

المراجع :

14. السيد عبد العزيز سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي ، د.ط مؤسسة شباب الجامعة الإسكندرية مصر 1993م .
15. شوقي عبد القوي ، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية،سلسلة عالم المعرفة العدد 151 الكويت 1990م .
16. محمد عوض ، السودان الشمالي سكانه وقبائله ط2 لجنة الأليف والنشر القاهرة 1956م .

17. صلاح الدين الشامي ، الموانئ السودانية ، دراسة في الجغرافية والتاريخ ، مكتبة مصر ، القاهرة 1961م .،
18. مصطفى مسعد ، الإسلام والنوبة في العصور الوسطى ط1 الهيئة المصرية العامة للكتاب - القاهرة ، مصر .
19. يوسف فضل، العلاقات العربية والثقافية الأفريقية، تونس المنظمة العربية للتربية والعلوم 1985م .
20. احمد السر العراقي ،سواكن في العصر العثماني (1520 - 1923م) مركز التنوير المعرفي سلسلة كتاب الخرطوم الطبعة الأولى 2013م .
21. مصطفى مسعد ، البجة والعرب في العصور الوسطى ، مجلة كلية الآداب ، جامعة القاهرة العدد 21 المجلد الثاني ديسمبر 1959م
22. عمار حامد ، علاقات مصر بالدولة الأفريقية في العصور الوسطى ط1 الدار العربية للكتاب ، القاهرة ، مصر 1996م .
23. الشاطر البصيلي ، معالم تاريخ السودان وادي النيل من القرن العاشر حتى القرن التاسع عشر، مطبعة أبو فاضل مصر 1955م .
24. عوض خليفات ، العرب والنوبة في صدر الإسلام، دراسات تاريخية جامعة دمشق 1982م .
25. الدوريات والمجلات :
26. طه حسين عوض ، دور الموانئ الأفريقية في تسهيل الحج إلى الحجاز في القرن السادس إلى القرن الثامن الهجري ميناء زيلع ، نموذجاً : مجلة العلوم العربية الإسلامية ، جامعة القصيم ديسمبر 2017م .
27. دراج احمد ، عيذاب ، مقال نشرت بمجلة نهضة أفريقيا- مجلة شهرية السنة الأولى العددان 9-10
28. محمد صالح ضرار ، تاريخ شرق السودان ممالك البجة قبائلها وتاريخها ، مكتبة التوبة، الرياض الطبعة الأولى ، 2012م .
29. سلامة حسن طه -أهمية النشاط التجاري بين جنوب شرق آسيا وساحل شرق أفريقيا- مجلة كلية العلوم الإسلامية- كلية الآداب جامعة صلاح الدين 2007م .
30. طرفان إبراهيم علي ، الإسلام والممالك الإسلامية في الحبشة ،المجلة التاريخية المصرية 1959م .
31. عطية القوصي، تاريخ ميناء باضع في القرون الخمسة الهجرية، مجلة الدراسات الأفريقية ، العدد الحادي عشر ، معهد البحوث والدراسات الأفريقية ،جامعة القاهرة 1982م

الرسائل الجامعية :

1. أبو بكر - عوض الجليل - تطور علاقات قبائل البجة بالدولة الإسلامية من فتح مصر حتى نهاية دولة الممالك (923هـ / 1517م) رسالة دكتوراه في التاريخ الإسلامي غير منشورة قسم التاريخ كلية الدراسات العليا ، جامعة البحر الأحمر 2013 .
2. أبو سيل - علي ادم محمد - قبيلة البجة في شرق السودان من القرن الثاني إلى التاسع الهجري ، دراسة سياسية حضارية رسالة ماجستير غير منشورة ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة عدن 2000 م .
3. الحاج - عبد الرحمن حسب الله - العلاقات بين العرب وشرق السودان منذ ظهور الاستلام حتى ظهور الفونج (1505) رسالة ماجستير غير منشورة.

المواقع الالكترونية :

1. العرب والقرن الأفريقي جدلية الحوار والانتماء ، مجموعة مؤلفين ، بيروت ، أكتوبر 2013م- <https://stgcenter.org/%D9%83%D8%AA%D8%A8>
2. الجزيرة نت 24/ ربيع ثاني / 1441هـ - العدد 1725 - 21/12/2019 م .
3. عمر عبده رازي - العلاقات الاريترية العربية ، قراءة تاريخية ورؤية مستقبلية، مركز دراسات القرن الأفريقي مايو 2011م <https://stgcenter.org/%D9%83%D8%AA%D8%A8>
4. <https://www.alrakoba.net/author/user885> سليمان صالح ضرار ، ، هجرة الحبشة ، صحيفة الراكوبة ، ابريل ، 2015م
5. مركز دهلك للدراسات التاريخية <https://www.facebook.com/dahlak4>
6. أحمد اليأس، العلاقات المبكرة للمسلمين عبر مينائي دهلك وباضع أكتوبر 2018م hmed.elyas@gmail.com
7. محمد سليمان ضرار - هجرة الحبشة والدور التاريخي لشرق السودان الاثنين 22 نوفمبر 2010م <https://habab.banouta.net/t738-topic>
8. عبده حمد - موانئ البحر الأحمر التاريخية - مدونة التاريخ والتراث 10 نوفمبر 2018م <https://www.facebook.com/frataiy2>

المراجع الانجليزية :

1. Graford ، O . G .S . The stone tom bus of the Sudan .Kush .W . S 1954 . P 80 .
2. lossj .F .E . The story of suakins .S .N .P .xlx .part .1936 .