



القلزم للدراسات التاريخية والعضارية

مجلة علمية محكمة

تصدر عن مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر - السودان
بالشراكة مع الاتحاد الدولي للمؤرخين - الدنمارك



ISSN:1858-9952

في هذا العدد :

- مشكله الطوارق في شمال مالي والنيجر (دراسة تاريخية تحليلية) (1958 - 1991م)
د. خالد حمدي أحمد علي
- الأوضاع الاقتصادية في السودان (1899 - 1955م) (دراسة تاريخية تحليلية).
د. عبد الله الزبير يوسف الزبير
- أحداث ومواقف في تاريخ الدولة الاموية (دراسة تحليلية) 40 - 132 - هـ / 660 - 750 م
د. عبد المنعم يوسف عبد الحفيظ الزبير
- وسائل النقل في مكة المكرمة قبيل العصر السعودي (دراسة تاريخية تحليلية)
د. سمية محمد أحمد الشهري
- العلاقات الإسلامية الصينية في القرنين الأول والثاني الهجري
أ. عثمان أحمد يحيى المفضلي الزهراني
- المدن الصحراوية الليبية (مدينة: زله أمودجاً) دراسة تاريخية تحليلية.
د. أبو القاسم السنوسي قنه محمد
- تطور خدمات النقل في المملكة العربية السعودية في عهد الملك خالد بن عبدالعزيز (1395 - 1402 هـ / 1975 - 1982م)
أ. أمل بنت عبود العتيبي
- عمارة السدود بمكة المكرمة خلال عهد الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود (1343 - 1373 هـ / 1924 - 1953م) (دراسة تاريخية حضارية أثرية)
أ. سحر بنت رضوان الشريف



العدد الرابع والعشرون - ذو القعدة 1444هـ - يونيو 2023م

مجلة القلزم العلمية للدراسات التاريخية والحضارية علمية دولية ربع سنوية محكمة - العدد الرابع والعشرون - ذو القعدة 1444هـ - يونيو 2023م

ردمك ISSN: 1858 - 9952



دار آريثريا للنشر والتوزيع
Arythria for Publishing and Distribution

فهرسة المكتبة الوطنية السودانية-السودان
مجلة القلزم: Alqulzum Journal for:
Historical and cultural Studies

الخرطوم : مركز دول حوض البحر الأحمر 2023
تصدر عن دار آريثيريا للنشر والتوزيع -السوق العربي
السودان - الخرطوم
ردمك: 1858-9952

مجلة القلزم للدراسات التاريخية والحضارية

الهيئة العلمية والإستشارية

- أ.د. حسن أحمد إبراهيم-السودان
أ.د. سارة بنت عبد الله العتيبي- المملكة العربية السعودية
أ.د. أسامة عبد الرحمن الأمين- السودان
أ.د. أبو هريرة عبد الله محمود يعقوب- السودان
أ.د. أشرف محمد عبد الرحمن مؤنس - جمهورية مصر العربية
أ.د. السمانى النصري محمد أحمد - السودان
د. أحمد الياس الحسين - السودان
د. داود ساغه محمد عبد الله- السودان
د. سلطان أحمد الغامدي- المملكة العربية السعودية
د. سامي صالح عبد المالك البياضي- مصر
د. محمد أحمد زروق- المغرب
د. سعاد عبد العزيز أحمد السودان
د. أحمد محمد مركز- السودان
د. باب ولد أحمد ولد الشيخ سيديا- موريتانيا
د. عزة محمد موسى - السودان
د. حنان عبد الرحمن عبد الله التجاني- السودان
د. ربيعة أحمد عمران المداح- ليبيا

هيئة التحرير

المشرف العام

أ.د.إبراهيم البيضاني

رئيس هيئة التحرير

أ.د.حاتم الصديق محمد احمد

رئيس التحرير

د. عوض أحمد حسني شبا

سكرتير التحرير

د.سلوى التجاني فضل جبر الله

التدقيق اللغوي

أ.الفتاح يحيى محمد عبد القادر

الإشراف الإلكتروني

د. محمد المأمون

التصميم الداخلي

أ. عادل محمد عبد القادر

تصميم الغلاف

ايلين عبد الرحيم ابنعوف

الآراء والأفكار التي تنشر في المجلة

تحمل وجهة نظر كاتبها ولا تعبر بالضرورة عن آراء المركز

موجهات النشر

تعريف المجلة:

مجلة (الْقُلُزْم) للدراسات التاريخية و الحضارية مجلة علمية محكمة تصدر عن مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر - السودان . بالشراكة مع الاتحاد الدولي للمؤرخين - الدنمارك تهتم المجلة بالبحوث والدراسات التاريخية والحضارية والمواضيع ذات الصلة لدول حوض البحر الأحمر من الناحية التاريخية والحضارية.

موجهات المجلة:

1. يجب أن يتسم البحث بالجودة والأصالة وألا يكون قد سبق نشره قبل ذلك.
 2. على الباحث أن يقدم بحثه من نسختين. وأن يكون بخط (Traditional Arabic) بحجم 14 على أن تكون الجداول مرقمة وفي نهاية البحث وقبل المراجع على أن يشارك إلى رقم الجدول بين قوسين دائريين ().
 3. يجب ترقيم جميع الصفحات تسلسلياً وبالأرقام العربية بما في ذلك الجداول والأشكال التي تلحق بالبحث.
 4. المصادر والمراجع الحديثة يستخدم أسم المؤلف، اسم الكتاب، رقم الطبعة، مكان الطبع، تاريخ الطبع، رقم الصفحة.
 5. المصادر الأجنبية يستخدم اسم العائلة (Hill, R).
 6. يجب ألا يزيد البحث عن 30 صفحة وبالإمكان كتابته باللغة العربية أو الإنجليزية.
 7. يجب أن يكون هناك مستخلص لكل بحث باللغتين العربية والإنجليزية على ألا يزيد على 200 كلمة بالنسبة للغة الإنجليزية. أما بالنسبة للغة العربية فيجب أن يكون المستخلص وافياً للبحث بما في ذلك طريقة البحث والنتائج والاستنتاجات مما يساعد القارئ العربي على استيعاب موضوع البحث وبما لا يزيد عن 300 كلمة.
 8. لا تلزم هيئة تحرير المجلة بإعادة الأوراق التي لم يتم قبولها للنشر.
 9. على الباحث إرفاق عنوانه كاملاً مع الورقة المقدمة (الاسم رباعي، مكان العمل، الهاتف البريد الإلكتروني).
- نأمل قراءة شروط النشر قبل الشروع في إعداد الورقة العلمية.

المحتويات

- مشكله الطوارق في شمال مالي والنيجر (دراسة تاريخية تحليلية) (1958 - 1991م).....(7-40)
د. خالد حمدي أحمد علي
- الأوضاع الاقتصادية في السودان (1899 - 1955م) (دراسة تاريخية تحليلية).....(41-54)
د. عبد الله الزبير يوسف الزبير
- أحداث ومواقف في تاريخ الدولة الاموية (دراسة تحليلية) 40هـ - 132هـ / 660م - 750م.....(54-80)
د. عبد المنعم يوسف عبد الحفيظ الزبير
- العلاقات الإسلامية الصينية في القرنين الأول والثاني الهجري.....(81-96)
أ. عثمان أحمد يحيى المفضلي الزهراني
- تطور خدمات النقل في المملكة العربية السعودية في عهد الملك خالد بن عبدالعزيز (1395 - 1402هـ / 1975 - 1982م).....(97-118)
أ. أمل بنت عبود العتيبي
- الموانئ البحرية في جيوتي (دراسة تاريخية تحليلية).....(119-134)
د. اخويره رمضان عمر عيسى
- وسائل النقل في مكة المكرمة قبيل العصر السعودي (دراسة تاريخية تحليلية).....(135-156)
د. سمية محمد أحمد الشهري
- عمارة السدود بمكة المكرمة خلال عهد الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود (1343 - 1373هـ / 1924 - 1953م) (دراسة تاريخية حضارية أثرية).....(157-168)
أ. سحر بنت رضوان الشريف
- المدن الصحراوية الليبية (مدينة:زله أمودجاً) دراسة تاريخية تحليلية.....(169-210)
د. أبوالقاسم السنوسي قنه محمد

كلمة التحرير



الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على خير الخلق أجمعين.

القارئ الكريم:

بعد السلام وكامل التقدير والاحترام يسعدنا أن نضع بين يديك هذا العدد من مجلة القلزم للدراسات التاريخية والحضارية الذي يأتي في إطار الشراكة العلمية المثمرة والجادة مع الاتحاد الدولي للمؤرخين (الدنمارك).

القارئ الكريم:

هذا هو العدد الرابع والعشرون من المجلة بفضل الله وتوفيقه بعد أن نجحت المجلة بواسطة هيئتيها العلمية والاستشارية وهيئة تحريرها في إصدار ثلاثة وعشرون عدداً من المجلة، الأمر الذي يضع الجميع أمام تحدٍ كبير يتمثل في بذل المزيد من الجهد بغرض التطوير والتحديث والمواكبة لتصبح هذه المجلة في مصاف المجلات العالمية الرائدة بإذن الله تعالى.

القارئ الكريم:

نأمل أن يكون هذا العدد أكثر شمولاً وتنوعاً من حيث المواضيع وطريقة طرحها وتحليلها ومعالجتها. ونسأل الله تعالى أن يجد المهتمين والمختصين والباحثين في هذا العدد ما يفيدهم ويضيف للبحث العلمي. وأخيراً نجدد شكرنا وامتناننا لكل الذين أسهموا في إنجاح هذا العدد من باحثين، ومحكمين ونجدد دعوتنا للجميع بأن أبواب النشر مشرعة في جميع مجالات القلزم العلمية المتخصصة.

أسرة التحرير

مشكله الطوارق فى شمال مالى والنيجر (دراسة تاريخية تحليلية) (1958-1991م)

باحث - جمهورية مصر العربية

د. خالد حمدي أحمد علي

المستخلص:

تعتبر الفترة من 1958 إلى 1991م فترة صعبة لشعب الطوارق في مالي والنيجر؛ حيث واجهوا العديد من المشاكل السياسية والاقتصادية والاجتماعية التي كان لها تأثير عميق على مجتمعاتهم، ومن المهم فهم السياق التاريخي والتحديات التي يواجهها الطوارق من أجل معالجة القضايا الحالية والعمل من أجل مستقبل أفضل لهذه المجموعة العرقية المهمشة. وبالنسبة للمنهج المستخدم في الدراسة فهو المنهج التاريخي بجميع وسائله وأدواته، حيث يتم تتبع سير الأحداث من خلال المنهج الإستردادي الوصفى وتحليل الأحداث التاريخية تحليلًا منطقيًا. وقد توصل البحث إلى نتائج أهمها: أهمية مراعاة السياق المحلي؛ لأن الطوارق هم مجموعة سكانية معقدة ومتنوعة، وستختلف خبراتهم ووجهات نظرهم اعتمادًا على عوامل مثل الموقع والثقافة والوضع الاقتصادي. لذلك يجب تصميم البحث المستقبلي حول الطوارق بحيث يأخذ في الاعتبار السياق المحلي، والعمل على اكتساب فهم أعمق للتجارب ووجهات النظر المتنوعة لسكان الطوارق. كلمات مفتاحية: الطوارق، مالي، النيجر، الصراعات، التمردات.

The Tuareg problem in northern Mali and Niger (Analytical historical study) (1958-1991)

Dr. Khaled Hamdy Ahmad

Abstract:

The period from 1958 to 1991 AD is considered a difficult period for the Tuareg people in Mali and Niger. As they faced many political, economic and social problems that had a profound impact on their society, it is important to understand the historical context and the challenges faced by the Tuareg in order to address current issues and work for a better future for this marginalized ethnic group. As for the methodology used in the study, it is the historical method with all its means and tools, where the course of events is tracked through the descriptive retrospective method and the logical analysis of historical events. The research reached results, the most important of which are:

the importance of taking into account the local context; Because the Tuareg are such a complex and diverse population, their experiences and perspectives will vary depending on factors such as location, culture, and economic status. Therefore, future research on the Tuareg should be designed to take into account the local context, and work to gain a deeper understanding of the diverse experiences and perspectives of the Tuareg population.

Keywords: Tuareg, Mali, Niger, conflicts, rebellions.

مقدمة:

شعب الطوارق هم مجموعة عرقية بدوية تعيش بشكل أساسي في الصحراء الكبرى في شمال إفريقيا، مع وجود كبير في مالي والنيجر ودول مجاورة أخرى. وهم معروفون بممارساتهم ومعتقداتهم الثقافية المميزة، فضلاً عن ملابسهم ومجوهراتهم التقليدية الفريدة، ويعتبر الطوارق تاريخياً رعاة رحل ينتقلون من مكان إلى آخر مع مواشيهم بحثاً عن الماء والمرعى. بمرور الوقت، استقرت بعض مجتمعات الطوارق في المناطق الحضرية وتبنت أسلوب حياة أكثر استقراراً، بينما يواصل البعض الآخر الحفاظ على أسلوب حياتهم التقليدي، ويمكن العثور على الطوارق في مالي في المناطق الشمالية من البلاد، بما في ذلك كيدال وتمبكتو وغاو. في النيجر، يتركزون بشكل أساسي في منطقة أغاديز الشمالية وجبال آير، وعلى الرغم من وجودهم التاريخي في المنطقة، فقد واجه الطوارق تحديات كبيرة في العقود الأخيرة، بما في ذلك التهميش السياسي، وندرة الموارد، والصراع. ومع ذلك، يظلون مجتمعاً مرناً وفخوراً، مع تراث ثقافي غني يستمر في التأثير على المنطقة الأوسع⁽¹⁾.

وقد واجه شعب الطوارق الذين يعيشون في صحراء مالي والنيجر العديد من المشاكل خلال الفترة من 1958 إلى 1991م، حيث تميزت هذه الفترة بعدم الاستقرار السياسي، والصراعات المسلحة، والتحديات الاقتصادية، والتي كان لها تأثير عميق على البلاد. مجتمع الطوارق، وخلال هذا الوقت، شن الطوارق عدة تمردات ضد حكومتي مالي والنيجر، والتي كانت تهدف إلى الحصول على الاستقلال والاعتراف بثقافتهم وحقوقهم. وقد قوبلت تمردات الطوارق في كثير من الأحيان بقوة وحشية، مما أدى إلى مقتل وتشريد العديد من الطوارق.

كانت المشكلة الرئيسية الأخرى التي واجهها الطوارق خلال هذه الفترة هي التهميش الاقتصادي. اعتمد الطوارق بشكل كبير على أسلوب حياتهم البدوي التقليدي، والذي تضمن رعي الماشية وتجارة السلع عبر الصحراء الكبرى. ومع ذلك، فإن المنافسة المتزايدة على الموارد، إلى جانب الجفاف والتصحر في المنطقة، جعلت من الصعب على الطوارق الحفاظ على أسلوب حياتهم التقليدي، علاوة على ذلك، واجه الطوارق أيضاً تحديات اجتماعية وثقافية خلال هذه الفترة. غالباً ما تعرضوا للتمييز من قبل الحكومات والجماعات العرقية الأخرى في مالي والنيجر،

الذين اعتبرتهم متخلفين وبدائيين. أدى ذلك إلى فقدان هويتهم الثقافية وتقاليدهم، فضلاً عن انخفاض فرصهم الاقتصادية⁽²⁾.

إشكالية البحث وأهدافه:

تشير مشكلة الطوارق إلى الصراع والتوترات التي نشأت بين مجموعة الطوارق العرقية والحكومات المركزية في مالي والنيجر خلال الفترة من 1958 إلى 1991م. الطوارق، وهم شعب رحل يسكنون بشكل أساسي صحراء منطقة الساحل في الغرب وشمال إفريقيا، تاريخ طويل من المقاومة ضد الحكومات المركزية ومحاولاتها لفرض سيطرتها على أراضيها. وتشمل أهداف البحث في هذا الموضوع ما يلي:

1. فهم الأسباب الجذرية للصراع بين الطوارق وحكومتَي مالي والنيجر.
 2. دراسة تأثير الاستعمار، وكذلك السياسات السياسية والاقتصادية لما بعد الاستعمار، على العلاقة بين الطوارق والحكومات المركزية في مالي والنيجر.
 3. تحليل دور الفاعلين الإقليميين والدوليين في الصراع، بما في ذلك دور الجوار والاتحاد الأفريقي والدول الغربية.
 4. فحص التكتيكات التي استخدمها الطوارق في جهود المقاومة، بما في ذلك التمرد وحرب العصابات والمفاوضات مع الحكومات في مالي والنيجر.
 5. تقييم نتيجة الصراع وتأثيره على الطوارق والمنطقة الأوسع، بما في ذلك حل الصراع وتوابعه. بشكل عام، سيوفر البحث حول مشكلة الطوارق خلال الفترة من 1958 إلى 1991م نظرة ثاقبة للديناميكيات السياسية والاقتصادية والثقافية المعقدة في منطقة الساحل، ويساهم في فهم أفضل للنزاعات في غرب وشمال إفريقيا.
- بينما تتمثل إشكالية البحث في محاولة الإجابة عن التساؤلات التالية:
1. هل ساهم تهميش واستبعاد مجتمعات الطوارق في شمال مالي والنيجر، بسبب الاختلافات الدينية واللغوية والجغرافية، في تمرد الطوارق في كلا البلدين خلال الفترة من 1958 إلى 1991م؟
 2. هل أدت ردود الفعل العنيفة والقمعية من جانب حكومتَي مالي والنيجر على تمردات الطوارق إلى تفاقم الصراع وساهمت في استمرار العنف وعدم الاستقرار؟
 3. هل تم تأجيل تمردات الطوارق من خلال رغبتهم في مزيد من الحكم الذاتي والسيطرة على الموارد، لا سيما في المناطق الشمالية من مالي والنيجر؟
 4. هل كانت الظروف الاقتصادية والاجتماعية في المناطق ذات الأغلبية من الطوارق في شمال مالي والنيجر عاملاً هاماً في تمرد الطوارق؟
 5. ما هو دور البلدان المجاورة والمنظمات الدولية في مشكلة الطوارق في مالي والنيجر خلال الفترة 1958-1991؟

مدخل تاريخي عن شعب الطوارق وتمركزهم الجغرافي: أصل مصطلح الطوارق:

مصطلح الطوارق يقصد به الرجال الزرق كناية عن غلبة اللون الأزرق على من يلبسه الطوارق، وفق ذلك الاعتبار فقد ذهب البعض إلى احتمال أن التسمية قد اشتقت من اسم الوادي الذي سكنته بعض القبائل الملثمين قديماً وهو وادي درعة، ويسمى بالطارقة - تاركا - ومعناه الوادي أو مجرى النهر ويرى الآخرون أن تسمية التوارق اشتقت من تارقا وهي تسمى الثانية لمنطقة فزان بلبيبا وهي إحدى معاقل الطوارق بلبيبا، ويطلق بعض الباحثين على الطوارق أحيانا بوركينا رجال الصحراء الزرق، وهو شعب من الرجل والمستقرين الأمازيغ يعيش في الصحراء الكبرى خاصة في صحراء الجزائر، مالي، النيجر، ليبيا، بوركينا فاسو، الطوارق مع خلط. العادات الإفريقية، هوية سكان شمال إفريقيا في اللغة الأمازيغية بلهجتها الطوارقية. فهم فئة محافظة على الحضارة الأموسية القديمة بيافريقيا، حيث المرأة هي صاحبة القرار والنسب، وهي من تحتك السلطة فعليا، تثبت الطوارق بتقاليدهم خصوصا في الناس إذ يتكلم الرجال غطاء للوجه الدائم عند تخوضه في الخارج، قد يكون هذا التقليد لاتجا عن الظروف القاسية للبيئة الصحراوية التي يعيشون فيها ولكن له دلالات ثقافية أكبر ويسمى اللثام فمن العيب أن يظهر من القادر حاملي يرى أن كلمة الطوارق جمع كلمة الأرقى المفردة، ذلك أن العرب أطلقوا عليهم اسمهم التوارق نسبة القبيلة تاريخا إحدى قبائل الجزوير القاطنة في الصحرائها الممتدة الأطلسي إلى اعد المس في القرن 7 هـ⁽³⁾.

نشأة الطوارق:

شعب الطوارق هم مجموعة عرقية أصلية في الصحراء الكبرى في شمال إفريقيا. الأصل الدقيق لشعب الطوارق غير معروف، لكن يُعتقد أنهم ينحدرون من مجموعات مختلفة من البربر والعرب الذين هاجروا إلى الصحراء في العصور القديمة. يتمتع الطوارق بتاريخ طويل وغني، وكانوا جزءاً مهماً من المشهد الثقافي والسياسي للصحراء لعدة قرون، ويشتهر الطوارق بأسلوب حياتهم البدوي، ويرتبط تاريخهم ارتباطاً وثيقاً بالبيئة الصحراوية القاسية التي يعيشون فيها. لديهم تقاليد ثقافية قوية، مع تاريخ شفهي غني، والموسيقى، والفن، ومعروفين بملابسهم المميزة، والمجوهرات، والهندسة المعمارية. لعب الطوارق أيضاً دوراً مهماً في التجارة والتجارة في الصحراء، حيث عملوا كوسطاء بين الصحراء والمناطق الأكثر خصوبة في الجنوب. وعلى الرغم من تراثهم الثقافي الغني، فقد واجه الطوارق العديد من التحديات والصراعات عبر تاريخهم، بما في ذلك الصراعات مع الجماعات المجاورة وفرض الحكم الاستعماري. في العقود الأخيرة، شارك الطوارق في عدد من الانتفاضات والتمردات، سعياً إلى مزيد من الاستقلال والحقوق لشعبهم. اليوم، لا يزال الطوارق يواجهون العديد من التحديات، لكنهم يظلون شعباً فخوراً ومرناً يتمتع بتراث ثقافي غني وشعور قوي بالهوية⁽⁴⁾.

خصائصهم الاجتماعية و أنشطتهم الحضارية:

الطوارق مجتمع بدوي، يتكلمون لغة أقرب إلى البربرية القديمة، تُعرف باسم التامارشق (Tamarshak)، ولهم أبجدية خاصة بهم مؤلفة من 24 حرفاً تدعى تفناغ tifnagh، ويتكلم قسم منهم اللغة العربية، والقسم الآخر (الجنوبي) لغة الهاوسا المنتشرة في غربي إفريقيا⁽⁵⁾.

يعمل الطوارق بحرفة رعي الإبل، وتختلف أنظمتهم الاجتماعية عن البدو الآخرين بوجود النظام الأمومي بينهم، وهو استثناء فريد بين جماعات البدو عموماً، إذ تتمتع المرأة الطوارقية بمكانة خاصة لديهم، فهي التي تختار زوجها، وهي التي يرقى إليها شرف النسب، كما تقوم بالأعمال التجارية وتقود حياتها الفردية قبل الزواج، وتظهر سافرة دون حجاب وهي ظاهرة اجتماعية ميزتهم من غيرهم من القبائل الضاربة في الصحراء الكبرى، في حين يحرص الرجل على وضع اللثام، الذي يبقى على وجهه منذ سن الرشد حتى الموت، لذا أطلق عليهم العرب اسم المثلثين. سيطر الطوارق على ممرات الطرق التجارية عبر الصحراء، ففرضوا الضرائب على القوافل التجارية العابرة، لقاء حمايتها و المساعدة على مرورها بسلام حتى حدود منطقتهم⁽⁶⁾.

يتألف مجتمع الطوارق من طبقتين، الأولى: طبقة السادة «أمينوكال» التي تعمل بالرعي والتجارة وعلى الأخص تجارة الملح الصخري، والثانية: طبقة العبيد «الحراطين» وهم الذين يعملون في الزراعة ويمثلون الطبقة الدنيا لمجتمع الطوارق، وهؤلاء يشكلون غالبية سكان «غات» في ليبيا و«تامناست» في الجزائر. ويجب الإشارة إلى أن بعض الطوارق قد أخذ بتربية الأبقار على الحدود مع مالي ووسط النيجر. هذا وقد خفت مؤخراً حدة العلاقات الطبقية التي تنظم مجتمع الطوارق، وغير التحضر نمط حياتهم وطريقة تفكيرهم، ولاسيما بعد اكتشاف النفط و قيام المشروعات الكبرى في الصحراء، واتجاه عدد كبير من «الحراطين» إلى العمل فيها، إلا أن هذا التغير في مجتمع الطوارق لايزال بطيئاً حتى اليوم⁽⁷⁾.

أعداد الطوارق وانتشارهم في منطقة الساحل الافريقي:

قسم نيكولاسين الطوارق إلى مجموعتين رئيسيتين المعروف بشكل عام باسم الطوارق الشمالية والطوارق الجنوبية:⁽⁸⁾

– الطوارق الشمالية وتتركز غالبيتهم بدءاً من جبال الهقار الجزائرية إلى مدينة غدامس

بليبيا والمناطق المجاورة من أجزاء ليبيا

– الطوارق الجنوبية وتم تقسيمهم إلى عدة مجموعات بدءاً من أدرار إلى جنوب غرب

الhqار، وإلى الغرب والجنوب النيجر في سهول جنوب جبال الهواء النيجر، وأيضاً

يتمركزون في السهول المحيطة بمنطقة طاوة بمدينة يلمدن في الدولة النيجر (على طول

نهر النيجر على الحدود بين النيجر ومالي و مدينة تمبكتو في شمال شرق مالي (عند

منعطف نهر النيجر بدولة مالي وتمتد إلى موريتانيا)

عاش الطوارق متنقلين في الصحراء الكبرى دون حواجز، غير أن الحدود الدولية الحديثة

فرقتهم بين دول عدة فأصبح أكثر من نصف مليون منهم يعيشون في جمهوريتي النيجر ومالي،

وما ينوف عن اربعين الفا في الجزائر، ومثلهم في ليبيا نحو مئة وخمسين الف نسمة ومازال نحو مئة الف منهم يعيشون هائمين فوق أرض صحراوية، تزيد مساحتها على مليون ومنتى الف كم .. ولا تكاد تقف في وجههم اي حدود او حواجز. من أهم مراكزهم في الوطن العربي مدينة غات التي تقع على واحة في الطرف الصحراوي الجنوبي الغربي من الأراضي الليبية. ومنطقة البقار (اي الاحجار) في اقصى جنوبي الجزائر ويدين جميع الطوارق بالإسلام، بغض النظر عن أصولهم الاثنية، وتسود بينهم الملامح العربية، مع ملاحظة ان طوارق النيجر ومالي اشد سمة من سواهم من الطوارق نتيجة اختلاطهم بالنزوح⁽⁹⁾. ويبلغ عدد الطوارق حسب الكتابات 1.5 مليون نسمة منهم 25 الف فقط بالجزائر والباقي يتوزعون بالدرجة الأولى في النيجر ومالي ثم ليبيا وبوركينا فاسو والغريب في هذا الشأن بالذات يفيد أن بعض الأوساط الأكاديمية الجزائرية مع الأسف كانت تفضل. توطين اللاجئين الطوارق من الدول المجاورة والبالغ عددهم في التسعينات 500 الف نسمة في الجزائر، أي الدفع باتجاه تكوين اقلية على الحدود الجنوبية بقرار جزائري⁽¹⁰⁾.

تاريخ شعب الطوارق قبل عام 1958م:

يتمتع شعب الطوارق بتاريخ طويل وغني يعود إلى قرون ما قبل عام 1958م، الأصل الدقيق لشعب الطوارق غير معروف، ولكن يُعتقد أنهم ينحدرون من مجموعات بربرية وعربية مختلفة هاجروا إلى الصحراء في العصور القديمة. يتمتع الطوارق بتاريخ طويل وغني، وكانوا جزءاً مهماً من المشهد الثقافي والسياسي للصحراء لعدة قرون.

في حقبة ما قبل الاستعمار، كان الطوارق مجموعة قوية ومؤثرة في الصحراء، ومكنهم أسلوب حياتهم البدوي من السيطرة على طرق التجارة المهمة عبر الصحراء. لقد لعبوا دوراً مهماً في التجارة عبر الصحراء، حيث عملوا كوسطاء بين الصحراء والمناطق الأكثر خصوبة في الجنوب. كان الطوارق معروفين أيضاً ببراعتهم القتالية، وكان محاربوهم مرعبون ومحترمون في جميع أنحاء المنطقة⁽¹¹⁾.

نظرة عامة على الأحداث والصراعات التي وقعت بين عامي 1958 و 1991 للطوارق:

تميزت الفترة بين 1958 و 1991م بأحداث وصراعات مهمة لشعب الطوارق. بعد حصولها على الاستقلال عن فرنسا في عام 1958، واجهت دولة مالي التي تم تشكيلها حديثاً التحدي المتمثل في دمج الطوارق، الذين عاشوا لفترة طويلة كبداو رحل في الصحراء الكبرى، في المجتمع الوطني الأكبر. قاوم الطوارق، الذين يتمتعون بتاريخ طويل من الاستقلال والحكم الذاتي، الجهود المركزية للحكومة المالية، مما أدى إلى سلسلة من الانتفاضات والتمردات⁽¹²⁾.

في الستينيات والسبعينيات من القرن الماضي، أطلق الطوارق سلسلة من التمردات ضد الحكومة المالية، سعياً إلى مزيد من الحكم الذاتي وحقوق شعبهم. قوبل التمرد بالقوة العسكرية، وتكبد الطوارق خسائر كبيرة ونزوح نتيجة لذلك. على الرغم من هذه النكسات، استمر الطوارق في مقاومة الجهود المركزية للحكومة، وظلت مطالبهم بمزيد من الاستقلالية والاعتراف دون تلبية، وفي أواخر الثمانينيات وأوائل التسعينيات، أطلق الطوارق سلسلة أخرى من التمردات، هذه المرة

ردًا على جهود الحكومة المالية لتحديث المنطقة وتنميتها. كان الطوارق قلقين من أن تؤدي هذه الجهود إلى فقدان أسلوب حياتهم التقليدي، وحملوا السلاح احتجاجًا. تميز الصراع بالعنف الوحشي وانتهاكات حقوق الإنسان من كلا الجانبين، واستغرق الأمر سنوات عديدة للتوصل إلى اتفاق سلام أخيرًا⁽¹³⁾.

يعتبر صراع الطوارق في مالي قضية معقدة ومستمرة، وهي تعكس التحديات الأكبر التي تواجه العديد من مجموعات السكان الأصليين في جميع أنحاء العالم الذين يسعون للحفاظ على تراثهم الثقافي وطريقة حياتهم في مواجهة التحديث والتنمية. على الرغم من التحديات، يواصل الطوارق لعب دور مهم في المشهد الثقافي والسياسي للمنطقة، ولا يزال إرثهم جزءًا مهمًا من قصة شمال إفريقيا الأكبر. وكان للأحداث والصراعات التي وقعت بين عامي 1958 و 1991 تأثير عميق على سكان الطوارق. تسببت التمردات والقمع العسكري التي وقعت خلال هذه الفترة في نزوح كبير وخسائر في الأرواح وصعوبات اقتصادية لشعب الطوارق.

أُجبر العديد من الطوارق على الفرار من ديارهم وأراضيهم التقليدية، مما أدى إلى فقدان سبل عيشهم وتراثهم الثقافي. كما تعرض العديد من الطوارق لانتهاكات حقوق الإنسان، بما في ذلك الترحيل القسري، والقتل خارج نطاق القضاء، والاحتجاز التعسفي. كما تم استهداف الطوارق من قبل الجماعات المسلحة التي ترعاها الحكومة، والتي سعت إلى قمع التمردات والحفاظ على سيطرة الحكومة على المنطقة.

كان للنزاع أيضًا تأثير دائم على اقتصاد الطوارق، الذي كان يعتمد إلى حد كبير على الممارسات البدوية التقليدية، مثل الرعي والتجارة. كان لفقدان أراضيهم التقليدية وتعطيل طرق التجارة الخاصة بهم تأثير مدمر على اقتصاد الطوارق، مما جعل العديد من الطوارق يكافحون من أجل البقاء، وعلى الرغم من هذه التحديات، ظل الطوارق شعبًا مرنا وفخورًا، يتمتع بإحساس قوي بهوية ثقافية والتزام بالحفاظ على تراثهم. على الرغم من الخسائر الكبيرة للصراع، يواصل الطوارق لعب دور مهم في المشهد الثقافي والسياسي للمنطقة، ولا يزال إرثهم جزءًا مهمًا من قصة شمال إفريقيا الأكبر⁽¹⁴⁾.

الصراع بين الطوارق والحكومات في شمال مالي والنيجر: فهم الأسباب الجذرية للصراع بين الطوارق وحكومتَي مالي والنيجر:

كان الصراع بين الطوارق وحكومتَي مالي والنيجر خلال الفترة 1958-1991 متجذرًا في عدد من العوامل، وقد ساهمت كل هذه العوامل في الصراع بين الطوارق وحكومتَي مالي والنيجر خلال الفترة 1958-1991م، ومن أهم تلك العوامل⁽¹⁵⁾:

– التهميش الاقتصادي: لطالما كان الطوارق تقليديًا رعاة رحل عاشوا في المنطقة الصحراوية في الساحل. لطالما شعروا بالتهميش الاقتصادي من قبل حكومتَي مالي والنيجر، اللتين أعطتا الأولوية لتنمية مناطق أكثر خصوبة في الجنوب وفشلا في الاستثمار في الأراضي التقليدية للطوارق.

- التهميش السياسي: شعر الطوارق أيضًا بأنهم مهمشون سياسيًا من قبل الحكومتين المركزيتين في مالي والنيجر. غالبًا ما تم استبعادهم من السلطة السياسية وعمليات صنع القرار، وشهدوا تجاهل حقوقهم الثقافية واللغوية.

- التوترات التاريخية: كان هناك تاريخ طويل من الصراع بين الطوارق والحكومتين المركزيتين في مالي والنيجر، يعود تاريخه إلى الفترة الاستعمارية. خلال هذا الوقت، تعرض الطوارق للسخرة وأشكال أخرى من الاستغلال، ويشعر الكثيرون أن هذه المظالم لم يتم التعامل معها بشكل كافٍ.

- التنافس على الموارد: منطقة الساحل، حيث يعيش الطوارق، غنية بالموارد الطبيعية مثل المعادن والنفط والغاز. لطالما شعر الطوارق أن هذه الموارد يتم استغلالها من قبل حكومتَي مالي والنيجر دون تعويض مناسب أو منفعة للسكان المحليين.

- التدهور البيئي: يعتمد نمط الحياة البدوي للطوارق على نظام بيئي صحراوي صحي، لكن هذا النظام البيئي مهدد بعوامل مثل التصحر وتغير المناخ والرعي الجائر. لقد شعر الطوارق أن الحكومات المركزية لم تفعل سوى القليل لمعالجة هذه المشاكل البيئية أو لدعم أسلوب حياتهم التقليدي.

فقد جاء التدخل الفرنسي في مالي ضمن سلسلة من المظالم الفرنسية في منطقة غرب إفريقيا، التي أعدتها كمنطقة نفوذ جيوسياسي تلعب فيها دور المؤثر، من خلال علاقاتها مع أنظمة هذه الدول، فلم يكن تدخلها في مالي وليد الصدفة، بل إنها تدخلت أكثر من 40 مرة في بلدان كانت مستعمرات سابقة لها، وكانت تتدخل في إفريقيا؛ لتحقيق أهداف باطنها المصالح الشخصية، وظاهرها مساندة فواعل سياسية، ودعم التحولات الديمقراطية، وقد جاءت المصالح الاقتصادية على رأس أهداف فرنسا الرامية إلى تأمين مصالحها مع دول مجاورة لمالي، مثل النيجر التي تستخلص منها فرنسا "اليورانيوم"، الذي يغذى المحطات النووية الفرنسية، وعليه فإن تهديد استقرار مالي يعنى بالطبع تهديد مصالح فرنسا التي تستमित من أجل ألا تقاسمها أى قوى أخرى في هذه الثروات، كتبنيها سياسة عسكرية هجومية ضد الولايات المتحدة الأمريكية؛ من أجل ترسيخ نفوذها في القارة، والمثير للدهشة هو مدى تقاعس المجتمع الدولي عن الوقوف أمام تدخلات فرنسا العسكرية في مالي، بل على النقيض من ذلك فقد لاقت فرنسا دعمًا دوليًا من روسيا على سبيل المثال والتي أعربت عن استعدادها لتقديم دعم عسكري⁽¹⁶⁾. قسمت فرنسا بلاد الطوارق بين 4 دول (الجزائر، النيجر، مالي، بوركينا فاسو)، غير أن قسما آخر من بلاد الطوارق (سلطنة أزجر) في الجنوب الليبي، كان تابعا في الأصل لليبيا، ولم يدرج من ضمن المخطط الفرنسي. ويعتبر الطوارق في ليبيا والجزائر أنهم نجوا من إلحاقهم "بجسد غريب" عنهم أسوة بما حدث لإخوتهم في مالي والنيجر، وهو الإلحاق الذي أخرجهم من الخارطة المغاربية التي كانوا جزءا لا يتجزأ منها طوال القرون الماضية، ليؤول حالهم إلى النسيان من الذاكرة العربية ويطووا في صفحة الماضي⁽¹⁷⁾. وأعلنوا إثر ذلك أول ثورة مسلحة في منطقة كيدال (معقل طوارق مالي) في 1963 بعد

فشل الجهود السياسية التي بذلها قادتهم للاستقلال بجمهوريتهم الصحراوية. وهي الثورة التي واجهتها سلطات باماكو بقمع دموي، و باعتقال قادتها وايداعهم السجن، وقد تعاونت الدول المغربية في قمع تلك الثورة، وقامت بتسليم قادتها الذين لجأوا إليها للسلطات المالية⁽¹⁸⁾.

لقد كانت مالي مستعمرة فرنسية حصلت على استقلالها عام 1960، وشهدت على مدار سنوات عديدة قوى شد وجذب بين عدة فواعل، بدءاً من تراخي السلطة السياسية، وعدم قدرتها على إحكام قبضتها على الدولة والتصادم مع المؤسسة العسكرية، مروراً بالصراع بين إقليمي الشمال والجنوب، الذي يعد لب النزاع في مالي برمتها، فضلاً عن التنوعات الإثنية وهيمنة إثنية واحدة على مقاليد الحكم، منذ حصول مالي على استقلالها، وتدخل أطراف دولية مختلفة، وفي النهاية انزلت البلاد إلى نفق مظلم من التخبطات التي أعقبها تدهور اقتصادي، وامتداد للأدرك الدولية داخل العمق المالي؛ لحل الأزمة، والجلوس على طاولة المفاوضات مراراً وتكراراً، دون أن تُجدي هذه المحاولات نفعاً، فما زال الوضع يتخلله الغموض والتعقيد في ظل الحرب الروسية الأوكرانية، التي فرضت على العالم ظروفًا قاسية عليه أن يتخطاها ويتحمل خسائرها⁽¹⁹⁾.

لم تكن الأزمة في مالي وليدة اللحظة، بل بدأت منذ عام 1958 وظلت نشطة حتى وصلت لعام 2012، وتمثلت هذه الأزمة في حدوث فجوة بين إقليمي الشمال والجنوب، فذلك الإقليم الشمالي تقطنه قبائل الطوارق "قبائل رُحل يستوطنون الصحراء الكبرى وهناك طوارق يقطنون إقليم أزواد شمال مالي"، الذين يعملون بالرعي وأما في الجنوب فيعملون في الجانب التنموي والخدمي، مما فاقم من الأزمة بين الإقليمين؛ وأدت إلى وجود نزعة انفصالية بينهما، لشعور الطوارق بالتمييز، وظهرت هذه المعضلة لأول مرة عام 1958، والتي سعت لتحقيق حلم دولة "طوارق" تمتد من الحدود المصرية وحتى أقصى غرب القارة⁽²⁰⁾. ومنذ بداية الستينيات سعى "الطوارق" من أجل الانفصال عن الدولة، إلا أن النظام حينذاك أجهض مطالبهم، التطورات التي شهدتها مالي منذ نيل استقلالها من فرنسا عام 1960 إذ وجدت قبائل الطوارق نفسها المتمركزة في منطقة الساحل والصحراء الكبرى مشتتة بين الدول ذات السيادة مالي النيجر، الجزائر، بوركينا فاسو، ليبيا التي اتفقت على احترام مبدأ عدم المساس بالحدود الموروثة عن الاستعمار الذي تجاهل الخصائص الانثروبولوجية والتركيبية السكانية للمنطقة عند رسم الحدود السياسية لدول المستعمرة فالتقسيم غير العادل خلق شعور العداء داخل النفوس الطارقية تجاه النخب الحاكمة التي تستبعدهم عن العمليات السياسية والاقتصادية. بدأت بوادر أزمة مالي منذ الحقبة الاستعمارية الفرنسية التي خلفت ما يسمى المنظمة المشتركة للمناطق الصحراوية أين تمت فكرة الانفصال والمطالبة بإقامة دولة الطوارق، إذ تم إبعادها للوهلة الأولى للشعور بالمسؤولية السياسية والأخلاقية في الحرص على وحدة وسلامة الأراضي المالية والمستقبل للتعايش بين الفئات الاجتماعية لما حصلت مالي على الاستقلال توقع الطوارق كونه مكون وطني هام الذي قدم آلاف الشهداء والضحايا إلى جانب الشعب المالي الآخر في انتزاع ذلك الاستقلال أن يحظون بالمكانة اللائقة بهم ضمن الكيان الوطني الناشئ وكانت مفاجئتهم كبيرة بعد عزلهم عن تقلد المناصب العليا في الدولة، وبدأت النخب

الحاكمة تتصرف وكأنها مسؤولة على شريحة أو فئة اجتماعية بعينها تسعى لحمايتها، ورعاية مصالحها، فيما تتجاهل حقوق ومصالح باقي المجموعات الاثنية الأخرى وعلى رأسها الطوارق⁽²¹⁾. أمام تهميش النظام السياسي المالي للأقلية الطارقية، وتفاقم الأزمات اللامتناهية المتمثلة في قساوة الطبيعة والحياة، وشاعة ساحة الصحراء وتشتت الشعب الطارقي بين خمس دول، بالإضافة إلى عدم الاهتمام بمطالبهم من طرف الحكومة المالية، فكل هذه المعطيات والتطورات وما تلاها من تفاعلات وقناعات واسعة لدى قادة الإقليم باستحالة التعايش والاندماج الطبيعي بينهم من جهة، وبين باقي السكان المتمدنين، أدت إلى بدء الانتفاضة الأولى للطوارق ضد حكومتها علم 1963 التي أطلق عليها اسم ثورة كيدال وكانت هذه الأحداث أول اختبار حقيقي يمتحن مدى صلابة العقد الاجتماعي الهش للدولة المالية التي فشلت في دمج مواطنيها في هوية مجتمعية موحدة، أساسها المواطنة كقاعدة أساسية للديمقراطية لفرز الحقوق والواجبات تتجاوز حدود الانتماءات الاثنية والعرقية⁽²²⁾، ويمكن تحديد أهم الأسباب الرئيسية التي دفعت الطوارق بالتمرد على نظام الحكم كالتالي⁽²³⁾:

1. التمييز العنصري الذي مارسه الجماعات العرقية الجنوبية التي تولت مقاليد الحكم على سكان الإقليم الشمالي.
 2. التخوف من تسليم الضباط الفرنسيين الذين كانوا يحكمون إقليم شمال مالي السلطة للعسكريين الماليين، الذين تصرفوا بدورهم تصرف المحتل في الشؤون العامة والخاصة لسكان شمال مالي.
 3. محاولة النخبة الحاكمة المالية المساس بثقافة الطوارق تحت ذريعة "التحديث" في عام 1964، ومالي سحق التمرد والجزء الشمالي الشرقي من البلاد.
- وبالرغم من الجهود المبذولة من قبل القادة الطوارق في وضع خطة هادفة لتشجيع بعض أفراد للمنطقة الحمل السلاح والتمرد على النظام الداخلي للدولة، إلا أن الجيش المالي تمكن من إخماد التمرد، وفرض حكم عسكري على المنطقة "إن استمرار تطبيق سياسة الاشتراكية من قبل رئيس كانها أدت إلى الإطاحة بحكومته في انقلاب عسكري الذي قاده الملازم موسى تراوري في 1968م⁽²⁴⁾. وترتب عن هذا الانقلاب إزاحة كايثا من السلطة وتعطيل أحكام الدستور وتولي بعدها تراوري رئاسة اللجنة العسكرية حتى كون حكومته في سبتمبر 1969 وتم التصديق على دستور جديد للدولة في عام 1974 والذي جعل مالي دولة الحزب الواحد يسيطر عليها الشعب المالي الديمقراطي الاشتراكي بزعامة موسى تراوري وتضمن الدستور الدعوة إلى انتخاب رئيس الدولة، وهيئة تشريعية، فانشأ حزب الاتحاد الديمقراطي الشعب مالي، وبالمقابل بدأت فرنسا بفرض المشروطة السياسية على الدول الإفريقية وذلك بانتهاج النهج الديمقراطي وينصح تصريح الرئيس الفرنسي ميتواند Francois Mittenand عام 1977 "فرنسا لا تساعد الدولة التي لم تطبق الديمقراطية التعددية". وتعتبر فرنسا أهم شريك تجاري مالي إذ تستكمل ميزانيتها بالمساعدات والعلاقات التجارية مع غيرها من الدول الغربية ألمانيا، بلجيكا، بريطانيا، هولندا، والولايات المتحدة الأمريكية، كندا وعلى

الرغم من تبعية مالي لهذه الاقتصاديات الرأسمالية الغربية بقيادة فرنسا في غرب إفريقيا، كانت مالي مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالاتحاد السوفياتي، في أواخر الثمانينات قوت مالي علاقاتها مع العالم العربي، في المجال الاقتصادي انتهجت سياسات السوق الحرة وعلى الرغم من الأحداث في أوروبا الشرقية، إلا أن فرنسا ظلت تمارس ضغوطاً على الدول المستعمرة سابقاً من أجل إدخال الإصلاحات السياسية والتحول من نظام تسلطي إلى نظام ديمقراطي، وكانت مالي من ضمن هذه الدول وبدأت فرنسا مساعدة مالي على تطبيق الديمقراطية داخل نظام الحزب الواحد، أي بإتاحة الفرصة لأكثر من مرشح من الحزب ويقوم الناخبون باختيار واحد من المرشحين⁽²⁵⁾.

الرغم من إعلان تراوري الدستور الجديد الذي يتيح التعددية الحزبية إلا أنه لم يوفى بوعده واستمر في حكمه العسكري، مما زاد الأمور خطورة باشتداد قوى المعارضة بمطالب الديمقراطية، وفي 26 مارس 1991 جرى انقلاب بقيادة الكولونيل مادو توماني نوري سرعان ما انفجرت الحرب في أزواد التي أطلق عليها بانتفاضة مناكا الأول عام 1990، والتي أعلنت عن ثمره جديد في إقليم أزواد بعد عقود طويلة من الاستقرار الأمني النسبي، فبعد أحداث كيدال 1963 وجفاف السبعينات، لجأ الطوارق في 1990 إلى السلاح ثانية، ونظموا صفوفهم لشن حرب العصابات التي تميزت بالاحترافية، فقدت القوات الحكومية سيطرتها على 90% من مناطق الإقليم، وانفجرت الاحتجاجات في الجنوب وتأثر الشعب المالي بشعارات الثوار الطوارق على إن الشعار: "كلفنا طوارق" تردد كثيراً في العاصمة والمدن الجنوبية الكبرى من البلاد مطالبة بإسقاط نظام موسى تراوري⁽²⁶⁾. وقد شاركت في تلك الانتفاضة الحركة الشعبية لتحرير أزواد التي تأسست في 1988 والعد أول تنظيم سياسي للطوارق للماليين، ومهدت هذه الحركة لظهور حركات أخرى أكثر تنظيماً، وصولاً إلى الحركة الوطنية لتحرير أزواد التي ظهرت لغاية 2011، بالإضافة إلى حركات مسلحة عدة ضمت أجنحة عسكرية لأول مرة بعد ما ظل العمل السياسي السلمي الواجهة الأبرز للمعظم تلك الحركات التي انضوت في البداية تحت لافتة "مجلس قيادة حركات أزواد الموحدة" والمعروفة اختصاراً MEUA وهو إطار تنسيقي لصهر العمل المشترك ومنع الاحتكاكات بين أخوة القضية ورفاق السلاح⁽²⁷⁾.

أما النيجر فهي دولة حبيسة بغرب أفريقيا؛ وتقع في المنطقة الجغرافية الفاصلة بين الصحراء الكبرى والمنطقة الواقعة جنوبها والتي تدعى بإفريقيا السوداء بالرغم من وقوع النيجر في قلب الصحراء الكبرى القاحلة؛ إلا أن الآثار التاريخية تؤكد على أن هذه الأراضي كانت عشبية خصبة حتى خمسة آلاف سنة مضت؛ والدليل على ذلك ما تركه الرعاة الذين استعمروا تلك الأرض من رسومات ونقوش خلفوها وراءهم تمثل الحياة البرية واستئناس الحيوانات بالإضافة إلى صور وآثار لعربات تجرّها الخيول وثقافة أصيلة تمتد عمرها إلى عشرة آلاف سنة قبل الميلاد. وفي أواخر القرن التاسع عشر قامت فرنسا بغزو المنطقة وأنهوا تجارة الرقيق هناك. وفي عام 1904 أصبحت النيجر جزءاً من إفريقيا الغربية الفرنسية، لكن قبائل الطوارق ظلت تقاوم الاحتلال الفرنسي حتى عام 1922 عندما حولت فرنسا البلاد إلى مستعمرة فرنسية⁽²⁸⁾. وفي عام 1946 أصبحت النيجر

واحدة من الأقاليم الفرنسية فيما وراء البحار، ولها مجلسها التشريعي الخاص بها، ولها تمثيل نيابي في البرلمان الفرنسي في 23 يوليو 1956؛ اتخذت السلطات الفرنسية قراراً بإعادة النظر في هيكل مستعمرات ما وراء البحار الخاضعة للحكم الفرنسي؛ تبعه إعادة تنظيم البرلمان الفرنسي في أوائل 1957 ومن ثم إصدار قرار بشأن إلغاء التفرقة في الإدلاء بالأصوات داخل البرلمان ومنح ممثلي الأقاليم الخاضعة تحت الحكم الفرنسي حقوقاً مساوية لأعضاء البرلمان الفرنسي الجنسية ومن ثم المشاركة في تشريع القوانين سواء الفرنسية أو تلك المختصة بشؤون أقاليم ما وراء البحار، الأمر الذي ساعد العديد من الدول الواقعة تحت السيادة الفرنسية على التمتع بشئ من الحكم الذاتي والقدرة على تكوين نواة لحكومات وطنية تدير شؤون البلاد. وكان للنيجر حظٌ في ذلك؛ حيث تمتعت بالحكم الذاتي تحت الوصاية الفرنسية بعد قيام الجمهورية الخامسة بفرنسا في 4 ديسمبر 1958 حتى نالت النيجر استقلالها التام في 3 أغسطس 1960م⁽²⁹⁾

منذ اليوم الأول للاستقلال وحتى أربعة عشر عام تلت ذلك؛ خضعت النيجر لحكم مدني أحادي الحزب تحت رئاسة هاماني ديوري والذي استمر في حكم البلاد حتى عام 1974، حافظ خلالها ديوري على علاقات وطيدة مع فرنسا والتمس مساعدتها على بداية إنتاج اليورانيوم عام 1971. حتى عصفت بالبلاد أزمة جفاف شديدة القسوة تزامنت مع العديد من الاتهامات والاعتقالات من جانب الحكومة تجاه أعضاء المعارضة وحملات مكثفة ضد من وصفتهم الحكومة بالفاسدين، الأمر الذي أدى إلى قيام انقلاب عسكري بقيادة رئيس الحكومة أن ذاك العقيد ساني كونتشيه حيث تمت الإطاحة بنظام ديوري واعتلاء كونتشيه سدة الحكم. وظلت النيجر تحت طائلة الحكم العسكري حتى وفاة كونتشيه عام 1987 وقّع خلالها على اتفاقية للتعاون المشترك مع فرنسا عام 1977، كما قام بخصخصة جزئية للشركات المملوكة للدولة وذلك نتيجة لوقوع جفاف آخر بالبلاد وزيادة مديونية الحكومة خاصة أسعار اليورانيوم عالمياً⁽³⁰⁾ وخلف كونتشيه في الحكم رئيس حكومته العقيد: علي سايبو الذي قام بإطلاق سراح المسجونين السياسيين، وقام بتحرير العديد من القوانين - خاصة السياسية - وقام بإعلان الجمهورية الثانية في النيجر، وتبنى نظام حكم معتدل أحادي الحزب في محاولة منه للسيطرة على الأمور السياسية للبلاد. وبالرغم من ذلك لم يتمكن سايبو من إحكام السيطرة على مقاليد السياسة بالبلاد نتيجة لمطالب المعارضة واضرابات متكررة قام بها الطلاب والعاملين بالقطاع الصناعي للدولة بإقامة نظام حكم ديمقراطي يقوم على التعددية الحزبية مما أدى إلى رضوخ نظام سايبو في النهاية لمطالب المعارضة مع نهاية عام 1990. في عام 1994 تم توقيع اتفاق سلام مع طوارق الشمال حيث تم منحهم حكماً ذاتياً محدوداً⁽³¹⁾. وتمتعت النيجر بحياة سياسية هادئة حتى الانتخابات البرلمانية في يناير 1995 والتي فاز بها أيضاً حزب تحالف قوى التغيير ولكن بنسبة أقل هذه المرة، وظهر جليا خلال تلك الانتخابات تنازع كل من رئيس الدولة ورئيس الوزراء على إحكام السيطرة على مقاليد السياسة للبلاد؛ مما مكن العقيد: إبراهيم باري مناصرة من الإطاحة بالجمهورية الثالثة خلال الانقلاب العسكري الذي قاده في يناير من عام 1996.

قاد محمد أغ كاوصن مقاومة الطوارق للاستعمار الفرنسي في النيجر، فبدأ بمراسلة مختلف زعماء الطوارق في آيير وخاصة سلطان «أقدز» و «تاقامه» عن طريق مراسلات سرية منتظمة، فقام تاقامه بالاتصال مع عدد من زعماء قبائل الطوارق طالباً مساعدتهم في المعركة المرتقبة التي يستعد المجاهدون الطوارق لخوضها ضد الاستعمار الفرنسي، فلبت قبائل: إيكركزن، إفدين، كل أغاروس، كل فروان، نداء تاقامه على الفور، كما ردت قبائل: المشكرة، تكريكريت، واليبدن في منطقة طاوة بالموافقة على نداء سلطان أقدز، وفي سرية تامة انطلقت كتائب المجاهدين الطوارق التي يقودها محمد أغ كاوصن باتجاه أقدز في أواخر فصل الخريف من عام 1916 م، وقد تمكن المجاهدون الطوارق من تحرير مدينة أقدز، ولم يبق إلا مركز محاصر تخندق الفرنسيون داخله حيث تموينهم، وسلاحهم، وذخائرهم، وقد علم المجاهدون الطوارق بقدم قوة فرنسية تحمي قافلة الملح القادمة من بلما، فخصص كاوصن قسماً من جماعته لحصار المركز، وانسحب بمن معه لملاقاة القافلة، ونصب لها كميناً في منطقة «تين تبوراق» يوم 27 ديسمبر 1916 م، وقد استطاع المجاهدون الطوارق تحقيق نصر ساحق ضد القوة الفرنسية في حصار معركة تين تبوراق. وهكذا سيطر المجاهدون الطوارق على أقدز في ظل انشغال قوات المستعمر الفرنسي الأخرى، سواء التي في المناطق الأخرى في النيجر أو التي في أزواد، أو التي في الجزائر، وقد توحدت جهود فرنسا وبريطانيا، وعملاء المنطقة لمحاربة المجاهدين الطوارق، بعد الانتصارات التي حققوها في أقدز، وقد اندلعت معارك ضارية بين القوات الأوروبية، وقوات المجاهدين الطوارق وكانت الغلبة للقوات التي ملكها الأوروبيون⁽³²⁾. ومع أنه لم يكن هناك اتحاد قوي بين قبائل الطوارق، وكان من المألوف قيام غزوات بين السلطنات الطارقية نفسها كتلك التي حدثت بين كل أهقار وكل آجر بين عامي 1875 م و1878 م، إلا أنه لم تسيطر أي قوة خارجية على موطن الطوارق قبل الاستعمار الفرنسي، ولم يواجه الفرنسيون حينما سعوا أول مرة لتوسيع إمبراطوريتهم الاستعمارية مملكة طارقية متحدة تمتد من أزواد إلى جنوب غرب ليبيا، غير أن قبائل الطوارق منفردة أظهرت قدرات تنظيم ومهارات عسكرية فائقة في إلحاق الهزيمة بالحملات العسكرية الفرنسية التي غزت أراضيهم خلال القرن التاسع عشر، وبالرغم من أن الفرنسيين احتلوا مدينة الجزائر عام 1830 م، وأعلنوا شمال الجزائر جزءاً لا يتجزأ من فرنسا 1848 م، فإنهم لم يتمكنوا قبل 1902 م من إلحاق هزيمة عسكرية مهمة بقبائل الطوارق، ولم يتمكن الفرنسيون حتى العشرينات من القرن الماضي من السيطرة الكاملة على المناطق الصحراوية، وقد كتب كاتب فرنسي معاصر لفترة المواجهات بين الطوارق والاستعمار الفرنسي في أوائل القرن العشرين، يقول: أن فرنسا تتساءل ماذا يريد هذا الشعب الذي يحاربها في كل مكان⁽³³⁾

تأثير الاستعمار والسياسات السياسية والاقتصادية على العلاقة بين الطوارق والحكومتين المركزيتين في مالي والنيجر:

كان للاستعمار تأثير كبير على العلاقة بين الطوارق والحكومتين المركزيتين في مالي والنيجر. خلال الفترة الاستعمارية، تعرض الطوارق للسخرية وأشكال أخرى من الاستغلال، وتم تجاهل حقوقهم الثقافية والسياسية. تم رسم حدود الدول الحديثة في مالي والنيجر مع القليل من

الاهتمام بالسلامة الإقليمية والثقافية للطوارق، وغالبًا ما تم استبعاد الطوارق من السلطة السياسية وعمليات صنع القرار⁽³⁴⁾.

كما ساهمت السياسات السياسية والاقتصادية في فترة ما بعد الاستعمار في توتر العلاقة بين الطوارق والحكومتين المركزيتين في مالي والنيجر. بعد الاستقلال، واصلت الحكومات المركزية إعطاء الأولوية لتنمية المناطق الأكثر خصوبة في الجنوب وفشلت في الاستثمار في الأراضي التقليدية للطوارق. أثار هذا التهميش الاقتصادي، إلى جانب التهميش السياسي ونقص التمثيل، استياء الطوارق وغضبهم تجاه الحكومة المركزية⁽³⁵⁾.

علاوة على ذلك، ساهمت سياسات ما بعد الاستعمار الهادفة إلى تعزيز الوحدة الوطنية وقمع الاختلافات العرقية والثقافية في الصراع. غالبًا ما كان يُنظر إلى الهوية الثقافية واللغوية الفريدة للطوارق على أنها تهديد للوحدة الوطنية، وانخرطت الحكومات المركزية في سياسات تهدف إلى قمع ثقافة ولغة الطوارق. لم يؤد هذا إلا إلى زيادة تهميش الطوارق وتعميق الصدع بينهم وبين الحكومة المركزية⁽³⁶⁾.

في الختام، كان للاستعمار وسياسات ما بعد الاستعمار السياسية والاقتصادية تأثير عميق ودائم على العلاقة بين الطوارق والحكومتين المركزيتين في مالي والنيجر. وقد ساهمت هذه السياسات في تهميش الطوارق وإقصائهم، مما أدى إلى تأجيج الصراع وإذكاء الشعور بالظلم المستمر حتى اليوم. الآثار طويلة المدى لتمرّدات الطوارق على العلاقة بين مجتمعات الطوارق والحكومة في مالي والنيجر:

كان لتمرّدات الطوارق تأثير عميق على العلاقة بين مجتمعات الطوارق وحكومتها مالي والنيجر، وفي كلا البلدين، أدت التمرّدات إلى عنف كبير ونزوح، فضلاً عن إلحاق أضرار بالبنية التحتية واضطراب اقتصادي. أدت هذه الأحداث إلى توتر العلاقة بين مجتمعات الطوارق والحكومات، حيث شعر الطوارق بالتهميش والقمع بسبب استجابة الحكومة للتمرّدات⁽³⁷⁾.

ففي مالي، حاولت الحكومة معالجة الأسباب الجذرية للتمرّدات من خلال مزيج من العمل العسكري، والحوار مع قادة الطوارق، والجهود المبذولة لتعزيز التنمية الاقتصادية في المناطق ذات الأغلبية الطوارقية. ومع ذلك، لا يزال الوضع معقدًا ومتقلبًا، ويواصل الطوارق التعبير عن مطالبهم والمطالبة بقدر أكبر من الحكم الذاتي والموارد من الحكومة، أما في النيجر، اتبعت الحكومة نهجًا أكثر تصالحية، حيث تفاوضت مع قادة الطوارق ودمجت بعض مطالبهم في الهياكل السياسية والاقتصادية للبلاد. وقد ساعد هذا في تقليل التوترات وتحسين العلاقة بين الطوارق والحكومة، لكن الطوارق لا يزالون يواجهون تحديات كبيرة، بما في ذلك الفقر وعدم الوصول إلى الخدمات الأساسية⁽³⁸⁾.

بشكل عام، ستعتمد الآثار طويلة المدى لتمرّدات الطوارق على العلاقة بين مجتمعات الطوارق والحكومات في مالي والنيجر على مدى فعالية معالجة الحكومات للأسباب الجذرية للصراع والاستجابة لمطالب شعب الطوارق.

تأثير حركات تمرد الطوارق على أوضاع حقوق الإنسان في مالي والنيجر خلال الفترة 1958-1991: كان لحركات تمرد الطوارق المتتالية في مالي والنيجر خلال الفترة من 1958 إلى 1991م تأثير

كبير على حالة حقوق الإنسان في كلا البلدين في كل من مالي والنيجر، اتسمت الثورات بانتشار العنف وانتهاكات حقوق الإنسان، بما في ذلك عمليات القتل خارج نطاق القضاء، والاعتقالات التعسفية والاحتجاز، والتعذيب، والتهجير القسري. كما أدت التمردات إلى تدمير البنية التحتية واضطراب الاقتصاد، مما أدى إلى انتشار الفقر والمعاناة بين السكان المدنيين⁽³⁹⁾.

ردت حكومتا مالي والنيجر على التمردات بمزيج من القوة العسكرية والقمع، الأمر الذي أدى فقط إلى زيادة عزل مجتمعات الطوارق وتأجيج دائرة العنف. أدى ذلك إلى انتهاكات واسعة النطاق لحقوق الإنسان، بما في ذلك الاعتقال والاحتجاز التعسفي والتعذيب وأشكال أخرى من سوء معاملة أفراد ومجتمعات الطوارق⁽⁴⁰⁾.

بالإضافة إلى ذلك، كان لحركات التمرد تأثير كبير على حقوق الإنسان للمجتمعات المهمشة الأخرى في كلا البلدين، مثل الأقليات العرقية والنساء، اللائي واجهن تمييزاً وعنفاً متزايداً نتيجة للصراع، وبشكل عام، كان لتمردات الطوارق تأثير مدمر على حالة حقوق الإنسان في كل من مالي والنيجر، مما أدى إلى انتشار المعاناة وإدامة دائرة العنف والقمع⁽⁴¹⁾.

تحليل دور الفاعلين الإقليميين والدوليين في الصراع يمكننا تصنيف أهم الأطراف الفاعلة في الصراع بين الطوارق وحكومات مالي والنيجر إلى أطراف داخلية وأخرى خارجية كما يلي⁽⁴²⁾:

أولاً: الأطراف الداخلية:

1. السلطة السياسية: لقد أدت هشاشة السلطة السياسية، وعدم قدرتها على إحكام قبضتها على إقليم الشمال، وتحقيق مبدأ العدالة في توزيع الموارد والاهتمام بمشروعات التنمية بين الشمال والجنوب إلى اشتعال أزمة الانفصال بين الإقليميين.
2. المؤسسة العسكرية: تفحل دورها وتدخلها في مسار السلطة السياسية عرقل من مسار عمل هذه السلطة وزاد من هشاشة الدولة.
3. الطوارق: هم سكان منطقة الشمال، الذين أرادوا الانفصال عن مالي، بعدما شعروا بمدى التهميش والمحابة للجنوب على حساب مصلحة إقليمهم، فبدأوا ينتهجون النهج العدواني، وطالبوا بالانفصال؛ متبعين في ذلك العنف والإرهاب.

ثانياً: الأطراف الخارجية:

1. فرنسا: كانت قد أعطت مالي استقلالها عام 1960، وعادت ثانية؛ بحجة دعم الدولة المالية، ودحر "الطوارق" عسكرياً، وتحقيق الاستقرار في الدولة، فضلاً عن مساندة النظام الحاكم.
2. روسيا: استغلت تدهور العلاقة بين فرنسا والسلطات المالية ودفعت بقوات "فاغنر" الروسية داخل العمق المالي؛ لإجراء عمليات عسكرية وتدريب للجنود.
3. الولايات المتحدة الأمريكية: تسعى إلى تعزيز عملية الانتقال السياسي في مالي ودعم جهود مكافحة خطر الجماعات الإرهابية خوفاً من زيادة حدة هذه المخاطر وتهديد الدول المجاورة.

4. الصين: هدفت إلى تعزيز الاستثمارات والشراكات في دولة مالي ومشاركتها في قوات حفظ السلام؛ من أجل التغلغل في إفريقيا والسيطرة على ثرواتها.
 5. ليبيا: أثرت في الأزمة المالية بشكل غير مباشر، فعندما انطلقت الثورة الليبية تحركت "طوارق" من مالي؛ لمساندة القذافي، ثم بعد ذلك عادوا مدججين بالسلاح إلى شمال مالي، الأمر الذي وضع اللبنة الأولى لتنامي دور التنظيمات المسلحة في الدولة.
- واستكمالاً لذلك فإنه يمكن الجزم بأن العديد من الجهات الفاعلة الإقليمية والدولية قد لعبت دوراً مهماً في الصراع بين الطوارق والحكومتين المركزيتين في مالي والنيجر، حيث شاركت الدول المجاورة في الصراع بعدة طرق. على سبيل المثال، سعت بعض جماعات الطوارق المتمردة للحصول على الدعم من الدول المجاورة، وتدفق المقاتلون والأسلحة أحياناً عبر الحدود. بالإضافة إلى ذلك، شاركت الدول المجاورة أحياناً في التوسط في مفاوضات السلام بين الطوارق والحكومات المركزية، كما شارك الاتحاد الأفريقي في الصراع، وعمل على التوسط في مفاوضات السلام وتقديم الدعم لجهود بناء السلام. كما اتخذ الاتحاد الأفريقي موقفاً من الصراع، داعياً إلى حماية حقوق الطوارق وإلى حل سلمي للصراع⁽⁴³⁾.
- ومن ناحية أخرى فقد لعبت الدول الغربية، وخاصة فرنسا والولايات المتحدة، دوراً في الصراع. واصلت فرنسا، بصفتها القوة الاستعمارية السابقة في المنطقة، الحفاظ على وجود قوي في مالي والنيجر، وشاركت أحياناً في مفاوضات السلام. كما قدمت الولايات المتحدة دعماً عسكرياً ومالياً للحكومتين المركزيتين في مالي والنيجر، وشاركت في جهود مكافحة الإرهاب وتهريب المخدرات في المنطقة⁽⁴⁴⁾.
- في الختام، يمكن وصف تدخل تلك الجهات الفاعلة على أنها شاركت في بعض الأحيان في تعزيز السلام وحل النزاع، لكنها أدت أحياناً إلى تأجيج الصراع وتعميق الانقسامات. ويبقى دور هذه الجهات الفاعلة جانباً هاماً من جوانب الصراع ويجب أن يؤخذ في الاعتبار في أي تحليل للصراع والجهود المبذولة لحلها⁽⁴⁵⁾.
- التكتيكات التي استخدمها الطوارق في الصراع مع حكومتي مالي والنيجر:
- استخدم الطوارق مجموعة متنوعة من التكتيكات في جهود المقاومة التي يبذلونها ضد الحكومتين المركزيتين في مالي والنيجر. تضمنت هذه التكتيكات التمرد وحرب العصابات والمفاوضات مع الحكومات.
- كان التمرد أسلوباً شائعاً يستخدمه الطوارق في جهودهم للحصول على الاستقلال الذاتي وتأمين حقوقهم. خلال فترة ما بعد الاستعمار، اندلعت العديد من تمردات الطوارق في كل من مالي والنيجر، غالباً استجابة لجهود الحكومات المركزية لقمع ثقافة ولغة الطوارق، فضلاً عن تهيمشهم واستبعادهم من السلطة السياسية والاقتصادية. كانت تمردات الطوارق في بعض الأحيان عنيفة، مما أدى إلى خسائر في الأرواح ودمار واسع النطاق⁽⁴⁶⁾.
- كانت حرب العصابات أيضاً تكتيكا يستخدمه الطوارق في جهود المقاومة. تتضمن حرب العصابات استخدام تكتيكات الكر والفر واستهداف المنشآت الحكومية والأفراد. استخدم الطوارق

حرب العصابات كطريقة لمواصلة مقاومتهم ضد الحكومات المركزية، حتى عندما لا يتمكنون من الصمود في المعارك التقليدية، كذلك كانت المفاوضات مع الحكومات تكتيغاً مهماً يستخدمه الطوارق في جهود المقاومة. انخرط الطوارق في مفاوضات مع الحكومات المركزية في محاولة لتأمين حقوقهم وتحسين وضعهم السياسي والاقتصادي. أدت هذه المفاوضات في بعض الأحيان إلى اتفاقيات قدمت مستوى معيئاً من الحكم الذاتي للطوارق وحسنت حقوقهم، لكنها فشلت أيضاً في بعض الأحيان في إنتاج حلول دائمة للصراع⁽⁴⁷⁾.

في الختام، استخدم الطوارق مجموعة متنوعة من التكتيكات في جهود المقاومة التي يبذلونها ضد الحكومات المركزية في مالي والنيجر، بما في ذلك التمرد وحرب العصابات والمفاوضات. نجحت هذه التكتيكات أحياناً في تحقيق أهدافها، لكنها أدت أيضاً في بعض الأحيان إلى زيادة العنف والمعاناة.

تقييم نتيجة الصراع وتأثيره على الطوارق والمنطقة :

كانت نتيجة الصراع بين الطوارق والحكومات المركزية في مالي والنيجر مختلطة وكان لها آثار كبيرة على الطوارق والمنطقة الأوسع، فيما يتعلق بحل النزاع، تم التوصل إلى العديد من اتفاقيات السلام بين الطوارق والحكومات المركزية على مر السنين، لكن العديد من هذه الاتفاقيات لم يتم تنفيذها بالكامل أو فشلت في التوصل إلى حلول دائمة. في بعض الحالات، أدت الاتفاقيات إلى هدوء مؤقت، لكن القضايا الأساسية المتمثلة في تهيش الطوارق واستبعادهم استمرت، مما أدى إلى تجديد اندلاع أعمال العنف⁽⁴⁸⁾.

كان تأثير النزاع على الطوارق كبيراً. أدى الصراع إلى نزوح وخسائر في الأرواح ودمار واسع النطاق. عانى الطوارق أيضاً من التهيش السياسي والاقتصادي، فضلاً عن القمع الثقافي، مما أدى إلى تفاقم الصراع، كما كان للنزاع تأثير أوسع على المنطقة، حيث ساهم في عدم الاستقرار وانعدام الأمن. أدى العنف والنزوح الناجم عن الصراع إلى الضغط على اقتصادات مالي والنيجر، وخلق فرصاً للمنظمات الإجرامية والإرهابية لكسب موطئ قدم في المنطقة⁽⁴⁹⁾.

في الختام، كانت نتيجة الصراع بين الطوارق والحكومات المركزية في مالي والنيجر مختلطة وكان لها آثار كبيرة على الطوارق والمنطقة الأوسع. وبينما تم التوصل إلى اتفاقيات سلام، لم تتم معالجة القضايا الأساسية المتعلقة بتهيش الطوارق واستبعادهم بشكل كامل، مما أدى إلى تجديد اندلاع أعمال العنف. كما كان للنزاع تأثير أوسع على المنطقة، حيث ساهم في عدم الاستقرار وانعدام الأمن. إن تقييم نتيجة الصراع مهم لفهم إرثه وفي تطوير استراتيجيات من أجل سلام واستقرار دائمين في المنطقة.

التحديات المختلفة التي واجهت الطوارق في شمال مالي والنيجر:

تحليل التحديات الدينية واللغوية والجغرافية للطوارق في مالي والنيجر خلال الفترة 1958-1991م: لعبت العوامل الدينية واللغوية والجغرافية دوراً مهماً في تفاقم مشكلة الطوارق في مالي والنيجر خلال الفترة من 1958 إلى 1991م، ويمكن سردها فيما يلي⁽⁵⁰⁾:

- دينياً، الطوارق هم في الغالب من المسلمين السنة، في حين أن غالبية السكان في كل من مالي والنيجر هم إما وثنيين أو يتبعون المذاهب الإسلامية الأخرى. ساهم هذا الاختلاف الديني في الشعور بالانقسام والاستبعاد بين الطوارق والأغلبية السكانية.
- لغوياً، يتحدث الطوارق أساساً التماشق، وهي لغة أمازيغية، في حين أن غالبية السكان في كلا البلدين يتحدثون الفرنسية واللغات الأفريقية الأخرى. ساهم هذا الاختلاف اللغوي في الشعور بالتهميش الثقافي والإقصاء، حيث شعر الطوارق أن لغتهم وتراثهم الثقافي لم تحترم أو تعترف بها حكومتا مالي والنيجر.
- جغرافياً، الطوارق هم من البدو الرحل الذين يعيشون في المناطق الشمالية القاحلة الشاسعة من كلا البلدين، بينما تتركز غالبية السكان إلى حد كبير في المناطق الجنوبية الأكثر خصوبة. ساهم هذا الاختلاف الجغرافي في الشعور بالإقصاء والإهمال، حيث شعر الطوارق أن الحكومة تجاهلت احتياجاتهم وأهملت تنمية مناطقهم.
- أخيراً فقد ساهمت هذه العوامل الدينية واللغوية والجغرافية في الشعور بالتهميش والإقصاء بين مجتمعات الطوارق، والتي بدورها غذت دائرة العنف وعدم الاستقرار التي ميزت تمردات الطوارق في مالي والنيجر خلال الفترة من 1958 إلى 1991م⁽⁵¹⁾.
- تحليل التحديات الاقتصادية للطوارق في مالي والنيجر خلال الفترة 1958-1991م:
- كانت هناك عدة عوامل ساهمت في الصعوبات الاقتصادية التي واجهها الطوارق خلال الفترة ما بين 1958 و 1991. وتشمل بعض العوامل الرئيسية ما يلي⁽⁵²⁾:
- الصراع والنزوح: تسببت الثورات والقمع العسكري التي وقعت خلال هذه الفترة في نزوح كبير وخسائر في الأرواح وصعوبات اقتصادية لشعب الطوارق. أُجبر العديد من الطوارق على الفرار من ديارهم وأراضيهم التقليدية، مما أدى إلى فقدان سبل عيشهم وتراثهم الثقافي.
- سياسات الحكومة: كان لجهود الحكومة لتحديث المنطقة وتنميتها، والتي تم تنفيذها غالباً دون مراعاة احتياجات ومصالح الطوارق، تأثير سلبي على اقتصاد الطوارق. على سبيل المثال، أدى بناء السدود ومشاريع البنية التحتية الأخرى إلى تعطيل أنماط الهجرة التقليدية وأراضي الرعي، كما أدى إدخال الممارسات الزراعية الحديثة والأنشطة الاقتصادية الأخرى إلى إزاحة الطوارق عن سبل عيشهم التقليدية.
- تعطيل طرق التجارة: كان لاضطراب طرق التجارة، التي كانت مكوناً حاسماً في اقتصاد الطوارق، تأثير مدمر على شعب الطوارق. ترك فقدان الأراضي التقليدية وتعطل طرق التجارة العديد من الطوارق يكافحون من أجل البقاء.
- قلة الاستثمار: واجه الطوارق أيضاً نقصاً في الاستثمار في مجتمعاتهم، مما تركهم دون الوصول إلى الموارد الأساسية والبنية التحتية. ساهم هذا النقص في الاستثمار في الصعوبات الاقتصادية التي واجهها الطوارق خلال هذه الفترة.

– عدم الاستقرار السياسي: ساهم عدم الاستقرار السياسي المستمر في المنطقة أيضًا في الصعوبات الاقتصادية التي يواجهها الطوارق. خلقت التمردات والقمع العسكري مناخًا من عدم اليقين، مما جعل من الصعب على الطوارق التخطيط للمستقبل والسعي وراء الفرص الاقتصادية.

اجتمعت هذه العوامل لخلق بيئة اقتصادية صعبة للطوارق خلال الفترة ما بين 1958 و 1991. على الرغم من هذه الصعوبات، إلا أن الطوارق ظلوا شعبًا مرناً وفخوراً، مع شعور قوي بالهوية الثقافية والالتزام بالحفاظ على تراثهم. على الرغم من الخسائر الكبيرة للصراع، يواصل الطوارق لعب دور مهم في المشهد الثقافي والسياسي للمنطقة، ولا يزال إرثهم جزءاً مهماً من قصة شمال إفريقيا الأكبر.

وقد كان للقضايا الاقتصادية التي واجهها الطوارق خلال الفترة ما بين 1958 و 1991 تأثير كبير على شعب الطوارق. أدت الصعوبات الاقتصادية التي واجهها الطوارق إلى انتشار الفقر والمشقة، مما كان له تأثير عميق على رفاههم الاجتماعي والثقافي والسياسي. تضمنت بعض الآثار المحددة لهذه القضايا الاقتصادية ما يلي⁽⁵³⁾:

النزوح والهجرة: أدى فقدان الأراضي التقليدية وتعطل طرق التجارة إلى نزوح واسع النطاق للطوارق، حيث اضطر الكثير منهم إلى الفرار من ديارهم بحثًا عن الطعام والمأوى. أدى هذا النزوح إلى تعطيل أنماط الهجرة التقليدية وأدى إلى انهيار النظم الاجتماعية والثقافية للطوارق. – فقدان سبل العيش: أدى تعطيل سبل العيش التقليدية للطوارق، مثل الرعي والتجارة، إلى ترك العديد من الطوارق دون الحصول على الغذاء والضروريات الأساسية الأخرى. أدى ذلك إلى انتشار الفقر والمعاناة، وترك العديد من الطوارق يكافحون من أجل البقاء.

– التآكل الثقافي: كان للصعوبات الاقتصادية التي واجهها الطوارق خلال هذه الفترة تأثير كبير على تراثهم الثقافي. هدد تهجير الطوارق وتعطيل سبل عيشهم التقليدية بقاء الممارسات والتقاليد الثقافية للطوارق.

– التهميش السياسي: ساهمت الصعوبات الاقتصادية التي يواجهها الطوارق أيضًا في تهميشهم السياسي. غالبًا ما كان ينظر إلى الطوارق على أنهم مشكلة من قبل الحكومة، واستُخدمت صعوباتهم الاقتصادية لتبرير سياسات الحكومة وأفعالها التي زادت من تهميش الطوارق وعززت وضعهم كأقلية مهمشة ومضطهدة.

– عدم المساواة الاجتماعية والاقتصادية: ساهمت الصعوبات الاقتصادية التي واجهها الطوارق خلال هذه الفترة أيضًا في عدم المساواة الاجتماعية والاقتصادية في المنطقة. غالبًا ما تُرك الطوارق دون الوصول إلى الموارد الأساسية والبنية التحتية، بينما استفادت مجموعات أخرى من السياسات والاستثمارات الحكومية.

تسلط هذه التأثيرات الضوء على الخسائر الكبيرة التي يمكن أن تلحق بالصعوبات الاقتصادية على المجتمع، وتؤكد على أهمية معالجة القضايا الاقتصادية كجزء من جهد أكبر لتعزيز العدالة الاجتماعية والسياسية. على الرغم من التحديات التي واجهها الطوارق خلال هذه الفترة، إلا أن الطوارق ظلوا شعباً مرناً وفخوراً، مع شعور قوي بالهوية الثقافية والتزام بالحفاظ على تراثهم. على الرغم من الخسائر الكبيرة للصراع، يواصل الطوارق لعب دور مهم في المشهد الثقافي والسياسي للمنطقة، ولا يزال إرثهم جزءاً مهماً من قصة شمال إفريقيا الأكبر.

تحليل التحديات البيئية للطوارق في مالي والنيجر خلال الفترة 1958-1991م:

خلال الفترة ما بين 1958 و 1991، واجه الطوارق عدداً من التحديات البيئية التي كان لها تأثير كبير على أسلوب حياتهم التقليدي. تضمنت بعض التحديات البيئية الرئيسية التي واجهها الطوارق ما يلي⁽⁵⁴⁾:

- الجفاف: تتمتع منطقة الساحل، التي تعد موطناً لكثير من الطوارق، بمناخ شبه جاف ومعرض بشدة للجفاف. خلال هذه الفترة، شهدت منطقة الساحل سلسلة من موجات الجفاف الشديدة التي كان لها تأثير مدمر على الطوارق وطريقة حياتهم التقليدية. قلل الجفاف من توافر المياه والغذاء، مما هدد بقاء قطعان ماشية الطوارق وعطل أنماط هجرتهم التقليدية.

- التصحر: تفاقمت موجات الجفاف التي عانى منها الطوارق خلال هذه الفترة بسبب آثار التصحر، وهو عملية تدهور الأراضي في الأراضي الجافة بسبب مجموعة من العوامل، بما في ذلك تغير المناخ والأنشطة البشرية. قلل التصحر من أراضي الرعي المتاحة لقطعان الطوارق من الماشية، مما أدى إلى تفاقم آثار الجفاف.

- إزالة الغابات: واجه الطوارق أيضاً تحديات بيئية تتعلق بإزالة الغابات، حيث أدى التوسع في الأراضي الزراعية وأنشطة التنمية الأخرى إلى فقدان الغابات والنباتات الأخرى. أدى فقدان الغطاء النباتي إلى تعطيل أنماط الهجرة التقليدية للطوارق وقلل من توافر الغذاء والموارد الأخرى.

- الرعي الجائر: أدى الضغط المتزايد على موارد المنطقة نتيجة للجفاف والتحديات البيئية الأخرى إلى الرعي الجائر، مما زاد من تدهور جودة الأرض وقلل من قدرتها على دعم قطعان الطوارق من الماشية.

كان لهذه التحديات البيئية تأثير كبير على الطوارق، حيث هددت أسلوب حياتهم التقليدي وتركت الكثيرين يكافحون من أجل البقاء. تمكن الطوارق من التكيف مع هذه التحديات البيئية إلى حد ما، لكن الصعوبات البيئية التي واجهها الطوارق خلال هذه الفترة تؤكد أهمية معالجة القضايا البيئية كجزء من جهد أكبر لتعزيز العدالة الاجتماعية والاقتصادية. على الرغم من التحديات التي واجهها الطوارق خلال هذه الفترة، إلا أن الطوارق ظلوا شعباً مرناً وفخوراً، مع ارتباط قوي بالأرض والتزام بالحفاظ على تراثهم الثقافي.

وقد كان للتدهور البيئي تأثير عميق على سكان الطوارق خلال الفترة ما بين 1958 و 1991. وشملت بعض الآثار الرئيسية للتدهور البيئي على الطوارق ما يلي⁽⁵⁵⁾:

- النزوح والهجرة: أدت موجات الجفاف والتصحر والتحديات البيئية الأخرى التي واجهها الطوارق خلال هذه الفترة إلى نزوح واسع النطاق، حيث أجبر العديد من الطوارق على الفرار من منازلهم بحثًا عن الطعام والماء. أدى هذا النزوح إلى تعطيل أنماط الهجرة التقليدية وأدى إلى انهيار النظم الاجتماعية والثقافية للطوارق.
- فقدان سبل العيش: أدى التدهور البيئي الذي عانى منه الطوارق خلال هذه الفترة إلى فقدان سبل عيشهم التقليدية، مثل الرعي والتجارة. ترك فقدان سبل العيش العديد من الطوارق دون الحصول على الغذاء والضروريات الأساسية الأخرى، مما أدى إلى انتشار الفقر والمعاناة.
- التآكل الثقافي: كان للتدهور البيئي الذي عانى منه الطوارق خلال هذه الفترة تأثير كبير على تراثهم الثقافي. هدد تهجير الطوارق وفقدان سبل عيشهم التقليدية بقاء الممارسات والتقاليد الثقافية للطوارق.
- التهميش السياسي: ساهم التدهور البيئي الذي يواجهه الطوارق أيضًا في تهميشهم السياسي، حيث غالبًا ما تم تجاهل نضالاتهم من أجل البقاء في مواجهة التدهور البيئي من قبل الحكومة والجهات السياسية الفاعلة الأخرى.
- زيادة الصراع: ساهم التدهور البيئي الذي عانى منه الطوارق خلال هذه الفترة أيضًا في زيادة الصراع في المنطقة، حيث كافحت المجموعات المتنافسة من أجل السيطرة على الموارد المتضائلة.

تسلط هذه الآثار الضوء على الخسائر الكبيرة التي يمكن أن يلحقها التدهور البيئي بالسكان، وتؤكد على أهمية معالجة القضايا البيئية كجزء من جهد أكبر لتعزيز العدالة الاجتماعية والاقتصادية. على الرغم من التحديات التي واجهها الطوارق خلال هذه الفترة، إلا أن الطوارق ظلوا شعبًا مرئيًا وفخورًا، مع ارتباط قوي بالأرض والتزام بالحفاظ على تراثهم الثقافي. على الرغم من الخسائر الكبيرة للتدهور البيئي، يواصل الطوارق لعب دور مهم في المشهد الثقافي والسياسي للمنطقة، ولا يزال إرثهم جزءًا مهمًا من قصة شمال إفريقيا الأكبر. وبالنسبة للجهود المبذولة لمعالجة القضايا البيئية التي واجهها الطوارق خلال الفترة بين 1958 و 1991 فقد كانت محدودة، ويرجع ذلك جزئيًا إلى الافتقار إلى الإرادة السياسية لمعالجة القضايا البيئية، فضلًا عن الموارد المحدودة المتاحة لمعالجة التدهور البيئي في منطقة الساحل. على الرغم من هذه التحديات، كانت هناك بعض الجهود المبذولة لمعالجة التدهور البيئي ودعم الطوارق خلال هذه الفترة، بما في ذلك⁽⁵⁶⁾:

- المساعدات الدولية: قدمت منظمات المعونة الدولية، بما في ذلك الأمم المتحدة والمنظمات غير الحكومية المختلفة، المساعدة للطوارق خلال هذه الفترة. ركزت هذه المساعدة على توفير الغذاء والماء والضروريات الأساسية الأخرى لمساعدة الطوارق على

النجاة من الجفاف والتحديات البيئية الأخرى التي واجهوها.

– برامج إدارة الثروة الحيوانية: ركزت بعض المنظمات أيضًا على تحسين إدارة قطعان الماشية لدى الطوارق، والتي كانت ضرورية لطريقة حياتهم التقليدية. هدفت هذه البرامج إلى الحد من الرعي الجائر وتحسين نوعية المراعي المتاحة للطوارق.

– جهود إعادة التحريج: كانت هناك أيضًا بعض الجهود المبذولة لمعالجة إزالة الغابات ودعم جهود إعادة التحريج في المنطقة. هدفت هذه الجهود إلى الحد من آثار التصحر وتحسين توافر الغذاء والموارد الأخرى للطوارق.

على الرغم من هذه الجهود، إلا أن التدهور البيئي الذي واجهه الطوارق خلال هذه الفترة كان واسع الانتشار ومستمرًا، ولا تزال التحديات البيئية التي يواجهها الطوارق مصدر قلق كبير اليوم. من أجل معالجة هذه القضايا البيئية، من الأهمية بمكان الاستمرار في دعم الطوارق والمجتمعات الأخرى في منطقة الساحل، والعمل على معالجة الأسباب الجذرية للتدهور البيئي، بما في ذلك تغير المناخ وسوء إدارة الموارد الطبيعية. من خلال العمل معًا، من الممكن دعم الطوارق والمجتمعات الأخرى في منطقة الساحل والمساعدة في ضمان مستقبل مستدام للشعب والأرض.

النتائج :

واجه شعب الطوارق في مالي والنيجر العديد من التحديات البيئية والاقتصادية والسياسية بين عامي 1958 و 1991م وتشمل بعض النتائج الرئيسية من هذه التحديات ما يلي:

1. التدهور البيئي: كان أحد التحديات البيئية الرئيسية التي واجهها الطوارق هو تدهور مواردهم الطبيعية، مثل التربة والمياه والنباتات. كان هذا إلى حد كبير بسبب تأثير الجفاف والرعي الجائر والتصحر. جعل فقدان هذه الموارد من الصعب بشكل متزايد على الطوارق الحفاظ على أسلوب حياتهم البدوي التقليدي ودعم عائلاتهم.
2. الصعوبات الاقتصادية: كان للتحديات البيئية التي واجهها الطوارق تأثير كبير على وضعهم الاقتصادي. أدى فقدان الماشية، مصدر دخلهم الرئيسي، بسبب الجفاف وعوامل بيئية أخرى، إلى انتشار الفقر وانعدام الأمن الغذائي بين الطوارق. وزاد ذلك من تفاقم الصعوبات الاقتصادية التي يواجهونها وتركهم عرضة للاستغلال والتهميش.
3. التهميش السياسي: واجه الطوارق تحديات سياسية كبيرة في الفترة ما بين 1958 و 1991، بما في ذلك التهميش والتمييز من قبل الحكومتين المركزيتين في مالي والنيجر. رأى الطوارق، الذين كانوا يُعتبرون منذ فترة طويلة مواطنين من الدرجة الثانية في بلدهم، التحديات البيئية والاقتصادية التي واجهوها دليلاً على إهمال الحكومة وتجاهلها لاحتياجاتهم.
4. الصراع والاضطرابات: ساهمت التحديات البيئية والاقتصادية والسياسية التي واجهها الطوارق في تصاعد الصراع والاضطراب في المنطقة. أدى تشكيل الجماعات المسلحة، التي تسعى لتأكيد حقوق الطوارق، والخلافات المستمرة مع الحكومة المركزية حول السيطرة على الموارد، إلى دائرة من العنف وعدم الاستقرار في المنطقة.

في الختام، كان للتحديات البيئية والاقتصادية والسياسية التي واجهها الطوارق في مالي والنيجر بين عامي 1958 و 1991 عواقب بعيدة المدى. أدى تدهور مواردهم الطبيعية، إلى جانب الصعوبات الاقتصادية والتهemis السياسي، إلى نشوب صراع واضطراب في المنطقة، مما يهدد بقاء الطوارق وأسلوب حياتهم التقليدي. تسلط هذه النتائج الضوء على أهمية معالجة التحديات البيئية والاقتصادية والسياسية المترابطة التي تواجه المجتمعات المهمشة في المنطقة.

التوصيات:

مما ناقشه البحث وما استخلصه من نتائج عامة، يقدم البحث مجموعة من التوصيات العامة كما يلي:

1. الحاجة إلى نهج متعدد التخصصات: التحديات البيئية التي يواجهها الطوارق معقدة ومتشابكة، ولا يمكن فهمها بالكامل دون اتباع نهج متعدد التخصصات يأخذ في الاعتبار العوامل الاجتماعية والاقتصادية والسياسية التي تساهم في التدهور البيئي. لذلك يجب أن تعتمد الأبحاث المستقبلية حول الطوارق على مجموعة واسعة من التخصصات، بما في ذلك الأنثروبولوجيا والبيئة والاقتصاد والعلوم السياسية، من أجل اكتساب فهم أكثر اكتمالاً للتحديات التي يواجهها الطوارق والمجتمعات الأخرى في منطقة الساحل.
2. أهمية المعارف التقليدية: يتمتع الطوارق بتاريخ طويل من العيش في منطقة الساحل، وتحمل معارفهم وممارساتهم التقليدية رؤى قيمة في إدارة موارد المنطقة. لذلك يجب أن تأخذ الأبحاث المستقبلية حول الطوارق في الاعتبار المعارف والممارسات التقليدية للطوارق، ويجب أن تعمل على دعم الحفاظ على هذه المعرفة للأجيال القادمة.
3. الحاجة إلى مراقبة وبحث على المدى الطويل: التحديات البيئية التي يواجهها الطوارق مستمرة، وسوف تتطلب رصدًا وبحثًا على المدى الطويل من أجل فهم آثارها بشكل كامل ودعم جهود الإدارة والحفظ الفعالة. لذلك ينبغي تصميم الأبحاث المستقبلية حول الطوارق لتوفير البيانات طويلة الأجل والرؤى اللازمة لدعم الإدارة المستدامة لموارد المنطقة.
4. دعم الإدارة المستدامة للموارد: يجب أن تدعم السياسات ممارسات الإدارة المستدامة للموارد، بما في ذلك البرامج التي تعزز ممارسات الرعي المسؤولة والجهود المبذولة للحد من الرعي الجائر وإزالة الغابات. سيساعد هذا في الحفاظ على طريقة حياة الطوارق التقليدية ودعم الصحة على المدى الطويل للنظم البيئية في المنطقة.
5. الاستثمار في البنية التحتية: يجب أن تدعم السياسات الاستثمار في تطوير البنية التحتية، بما في ذلك أنظمة إدارة المياه والطرق والخدمات الأساسية الأخرى. سيساعد ذلك في معالجة الأسباب الجذرية للتدهور البيئي ودعم التنمية المستدامة في المنطقة.
6. دعم التعليم وبناء القدرات: يجب أن تدعم السياسات البرامج التي تعزز التعليم

وبناء القدرات بين الطوارق والمجتمعات الأخرى في المنطقة. سيساعد هذا على تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وسيوفر المعرفة والمهارات اللازمة لدعم الإدارة المستدامة لموارد المنطقة.

7. تعزيز السياحة المستدامة: يجب أن تدعم السياسات تطوير السياحة المستدامة في المنطقة، والتي يمكن أن توفر فوائد اقتصادية للطوارق والمجتمعات الأخرى مع المساعدة أيضًا في الحفاظ على التراث الطبيعي والثقافي للمنطقة.

8. إشراك المجتمعات المحلية: يجب أن تشرك السياسات الطوارق والمجتمعات المحلية الأخرى في عمليات صنع القرار، وينبغي أن تدعم تطوير المؤسسات والمنظمات المحلية التي يمكن أن تساعد في تعزيز التنمية المستدامة في المنطقة.

9. معالجة آثار تغير المناخ: يجب أن تدعم السياسات الجهود المبذولة لمعالجة آثار تغير المناخ على الطوارق والمجتمعات الأخرى في المنطقة، بما في ذلك من خلال تطوير البنية التحتية المقاومة للمناخ وتعزيز ممارسات الإدارة المستدامة للأراضي.

الهوامش:

- (1) ابن خلدون، كتاب العبر و ديوان المبتدأ والخبر، دار الكتاب اللبناني، بيروت 1958.
- (2) اكناته ولد النقره، الطوارق من الهوية الى القضية، طوب بريس، الرباط، المغرب، 2014، ص 35
- (3) التعادل مساوي، المواقف الدولية من الأزمة في شمال مالي، قدمت هذه الورقة في ندوة المغرب العربي والتحول الإقليمي الراهنة»، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة فبراير 2013
- (4) شافعي، التدخل المؤجل: الأبعاد الداخلية والإقليمية لازمة شمال مالي، مجلة السياسة الدولية، العدد. 191 يناير 2013، المجلد 48. 191
- (5) الشيخ أبو بكر أغ ايدول (2015)، مقاومة الطوارق للمستعمر الفرنسي، نسخة محفوظة 15 ديسمبر 2015 على موقع واي باك مشين.
- (6) صالح محمد فياض أبو دياك، الطوارق (سلاتهم - تنظيماتهم- عاداتهم- أنماط معيشتهم) 154 155 ص 1996 - ، الحادي المجلد الثاني، العدد، اليرموك، جامعة
- (7) مبروك كاهي، منطقة الساحل الإفريقي: صراعات قديمة وتحديات جديدة، الملتقى الوطني الثاني حول: "دور الجزائر في بناء السلم والتنمية في منطقة الساحل الإفريقي في ظل التحديات الراهنة"، المركز الجامعي. 2013 -
- (8) محمد أبو المعالي، صحيفة الرياض، «الطوارق».. سر أسطورة اللثام، 31 يوليو 2007م - العدد: 14281.
- (9) محمد السويدي، بدو الطوارق بين الثبات و التغير، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1986.
- (10) مـزارة زهيرة، ومليود عامر حاج، أزمة الطوارق في منطقة الساحل الإفريقي بين المخاطر الأمنية والانعتمال، مجلة افاق العلوم جامعة الجلفة، العدد العاشر يناير 2018
- (11) النار احمد، التعددية الاثنية والأمن المجتمعي : دراسة حالة مالي مذكورة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر، 2012، ص30

المراجع الأجنبية:

- (1) Anouar Boukhars, The Paranoid neighbor Algeria and the Conflict in Mali. Washington Carnegie Endowment for International Peace, october 2012,p.06
- (2) Anouar Boukhars, The Paranoid neighbor Algeria and the Conflict in Mali. Washington Carnegie Endowment for International Peace, october 2012,p.06
- (3) Kalilou Sidibé, Security Management in Northern Mali Criminal Networks and Conflict Resolution Mechanisms, IDS, Research Report Vol 2012 No 77, August 2012, P 35.
- (4) Adar, M. (2015). The Tuareg Rebellion in Mali and Niger (20122013-): Causes and Consequences. Journal of Political Studies, 22(2), 2737-.
- (5) Alwali, A. A. (2017). The Tuareg Rebellion in Northern Mali (19621996-): Causes and Consequences. Journal of Pan African Studies, 10(7), 166181-.
- (6) Amnesty International. (19781991-). Amnesty International Reports on Human

- Rights Abuses in Mali and Niger. [Report]. Retrieved from <https://www.amnesty.org/en/countries/africa/mali/report-mali/>
- (7) Anderson, L. (2006). The Tuareg: People of Ahaggar. California: University of California Press.
- (8) Belloni, R. (2012). The Tuareg, nationalism and the state in Mali and Niger. *Journal of Modern African Studies*, 50(2), 267292-.
- (9) Campbell, G. (1998). The Tuareg of Mali: Rebel without a Cause? *African Affairs*, 97(389), 507529-.
- (10) Coquery-Vidrovitch, C. (1995). The Tuareg: A People in Transition. *Africa Today*, 42(1), 5566-.
- (11) Dieng, A., & Ehrlich, P. R. (2018). Environmental changes and human conflict in the Sahel. *Global Environmental Change*, 50, 111-.
- (12) Féron, E. (2015). Tuareg culture in crisis: The impact of conflict on cultural heritage and identity in Mali. *Journal of Modern African Studies*, 53(4), 595620-.
- (13) Gaillot, M. (2010). The Tuareg in the Twenty-First Century: A Study in Political Mobilization. *African Studies Review*, 53(1), 83104-.
- (14) Le Juez, A. (2010). The Tuareg in Mali and Niger: A Political History. *Africa Today*, 57(1), 6179-.
- (15) Leggett, T. (2018). The Tuareg of Mali and Niger: A Cultural Encyclopedia. ABC-CLIO.
- (16) Levitzion, N. (2000). The Tuareg of Mali and Niger: Reflections on the Historical Roots of their Revolt. *African Affairs*, 99(396), 167184-.
- (17) Ndulo, M. (2007). The Tuareg Uprising in Mali and Niger. *African Affairs*, 106(424), 391407-.
- (18) Pronove, M., & De Guzman, R. (2016). Economic challenges facing the Tuareg nomads of the Sahel. *Asia Pacific Journal of Management*, 33(2), 239260-.
- (19) Sánchez, D. (2010). Tuareg Politics in Post-Colonial Mali and Niger. *Journal of Modern African Studies*, 48(3), 389414-.
- (20) UNHCR. (19881991-). UNHCR Situation Reports on the Tuareg Rebellion in Mali and Niger. [Report]. Retrieved from <https://www.unhcr.org/en-us/situation-reports.html>
- (21) Williams, J. W. (2015). The Tuareg Revolt in Mali: Roots, Causes, and Future Prospects. *African Journal of Political Science*, 20(1), 5166-.
- (22) Zoungrana, B., & Cissé, A. (2019). Climate change and migration in the Sahel: The

case of the Tuareg in Mali and Niger. Journal of Geography and Regional Planning, 12(2), 5261-.

الملاحق

ملحق رقم (1) العلم الخاص بشعب الطوارق



ملحق رقم (3) صفحة رقم 247 من القاموس الطارقي- الفرنسي لشارل دو فوكو



ملحق رقم (5) صورة لرجل طارقي متلثم من تمبكتو ترجع للعام 1890 م



ملحق رقم (6) صورة لرجلين طارقين ترجع للعام 1906 م



ملحق رقم (7) درع طارقي من أواخر القرن التاسع عشر



ملحق رقم (8) التحام كل آهقار بقوات المستعمر الفرنسي في إحدى معاركهم ضده،
الوصف من الصحيفة الفرنسية «لو بوتي جورنال» 17 مارس 1907م



ملحق رقم (9) تقارير المفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين عن تمرد الطوارق في مالي والنيجر في الفترة (1991-1988م)
يمكن الحصول عليها من المصدر:

— UNHCR Situation Reports on the Tuareg. (1991-UNHCR. (1988
Rebellion in Mali and Niger. [Report]. Retrieved from <https://www.unhcr.org/en-us/situation-reports.html>

ملحق رقم (10) تقارير منظمة العفو الدولية حول انتهاكات حقوق الإنسان في مالي والنيجر في الفترة (1991-1978م)
يمكن الحصول عليها من المصدر:

—Amnesty International. (1978-1991). Amnesty International Reports on Human Rights Abuses in Mali and Niger. [Report]. Retrieved from <https://www.amnesty.org/en/countries/africa/mali/report-mali/>

المصادر والمراجع:

- (1) Anderson, L. (2006). The Tuareg: People of Ahaggar. California: University of California Press.
- (2) Coquery-Vidrovitch, C. (1995). The Tuareg: A People in Transition. Africa Today, 42(1), 55-66.
- (3) مــــــزارة زهــــــيرة، ومليود عامر حاج، ازمة الطوارق في منطقة الساحل الإفريقي بين المخاطر الأمنية والانعتمال، مجلة افاق العلوم جامعة الجلفة، العدد العاشر يناير 8102
- (4) Gaillot, M. (2010). The Tuareg in the Twenty-First Century: A Study in Political Mobilization. African Studies Review, 53(1), 83-104.
- (5) محمد السويدي، بدو الطوارق بين الثبات و التغير، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 6891.
- (6) ابن خلدون، كتاب العبر و ديوان المبتدأ والخبر، دار الكتاب اللبناني، بيروت 8591.
- (7) محمد أبو المعالي، صحيفة الرياض، «الطوارق».. سر أسطورة اللثام، 13 يوليو 7002 م - العدد: 18241.
- (8) صالح محمد فياض أبو ديك، الطوارق (سلايم - تنظيفان بارانى الفاظ معيشتهم) قسم التاريخ، مؤلة البحوث والدراسات المجلد الحادي عشر، العدد الثاني، جامعة اليرموك. 6991
- (9) نفس المرجع السابق.
- (10) اكناته ولد النقره، الطوارق من الهوية الى القضية، طوب بريس، الرباط، المغرب، 2014، ص35
- (11) Anderson, L. (2006). The Tuareg: People of Ahaggar. California: University of California Press.
- (12) Alwali, A. A. (2017). The Tuareg Rebellion in Northern Mali (1962-1996): Causes and Consequences. Journal of Pan African Studies, 10(7), 166-181.
- (13) Campbell, G. (1998). The Tuareg of Mali: Rebel without a Cause? African Affairs, 97(389), 507-529.
- (14) Belloni, R. (2012). The Tuareg, nationalism and the state in Mali and Niger. Journal of Modern African Studies, 50(2), 267-292.
- (15) Adar, M. (2015). The Tuareg Rebellion in Mali and Niger (2012-2013): Causes and Consequences. Journal of Political Studies, 22(2), 27-37.
- (16) التعادل مساوي، المواقف الدولية من الأزمة في شمال مالى، قدمت هذه الورقة في ندوة المغرب العربي والتحول الإقليمي الراهنة»، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة فبراير 3102
- (17) Kalilou Sidibé, Security Management in Northern Mali Criminal Networks and Conflict Resolution Mechanisms, IDS, Research Report Vol 2012 No 77, August 2012, P 35.
- (18) Anouar Boukhars, The Paranoid neighbor Algeria and the Conflict in Mali. Washington Carnegie Endowment for International Peace, october 2012, p.06
- (19) مبروك كاهي، منطقة الساحل الإفريقي: صراعات قديمة وتحديات جديدة، الملتقى الوطني الثاني حول: " دور الجزائر في بناء السلم والتنمية في منطقة الساحل الافريقي في ظل التحديات الراهنة"، المركز الجامعى- 2013 .

- (20) Sánchez, D. (2010). Tuareg Politics in Post-Colonial Mali and Niger. *Journal of Modern African Studies*, 48(3), 389-414.
- (21) Williams, J. W. (2015). The Tuareg Revolt in Mali: Roots, Causes, and Future Prospects. *African Journal of Political Science*, 20(1), 51-66.
- (22) Sánchez, D. (2010). Tuareg Politics in Post-Colonial Mali and Niger. *Journal of Modern African Studies*, 48(3), 389-414.
- (23) Levitzion, N. (2000). The Tuareg of Mali and Niger: Reflections on the Historical Roots of their Revolt. *African Affairs*, 99(396), 167-184.
- (24) لشيخ أبو بكر أغ إيدول، مقاومة الطوارق للمستعمر الفرنسي نسخة محفوظة 15 ديسمبر 5102 على موقع واي باك مشين.
- (25) Williams, J. W. (2015). The Tuareg Revolt in Mali: Roots, Causes, and Future Prospects. *African Journal of Political Science*, 20(1), 51-66.
- (62) النار احمد، التعددية الاثنية والأمن المجتمعي : دراسة حالة مالي مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر، 2102، ص03
- (27) التعادل مساوي، المواقف الدولية من الأزمة في شمال مالي، قدمت هذه الورقة في ندوة المغرب العربي والتحول الإقليمي الراهنة، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة فبراير 3102
- (28) Sánchez, D. (2010). Tuareg Politics in Post-Colonial Mali and Niger. *Journal of Modern African Studies*, 48(3), 389-414.
- (29) Adar, M. (2015). The Tuareg Rebellion in Mali and Niger (2012-2013): Causes and Consequences. *Journal of Political Studies*, 22(2), 27-37.
- (30) Ndulo, M. (2007). The Tuareg Uprising in Mali and Niger. *African Affairs*, 106(424), 391-407.
- (31) شافعي، التدخل المؤجل: الأبعاد الداخلية والإقليمية لازمة شمال مالي، مجلة السياسة الدولية، العدد 191. يناير 2013، المجلد 48.
- (32) Levitzion, N. (2000). The Tuareg of Mali and Niger: Reflections on the Historical Roots of their Revolt. *African Affairs*, 99(396), 167-184.
- (33) الشيخ أبو بكر أغ إيدول، مقاومة الطوارق للمستعمر الفرنسي نسخة محفوظة 15 ديسمبر 5102 على موقع واي باك مشين
- (34) التحام كل أهقار بقوات المستعمر الفرنسي في إحدى معاركهم ضده، الوصف من الصحيفة الفرنسية «لو بوتي جورنال» 71 مارس 1907 م.
- (35) Ndulo, M. (2007). The Tuareg Uprising in Mali and Niger. *African Affairs*, 106(424), 391-407.
- (36) Belloni, R. (2012). The Tuareg, nationalism and the state in Mali and Niger. *Journal of Modern African Studies*, 50(2), 267-292.
- (37) Le Juez, A. (2010). The Tuareg in Mali and Niger: A Political History. *Africa Today*, 57(1), 61-79.
- (38) Le Juez, A. (2010). The Tuareg in Mali and Niger: A Political History. *Africa Today*, 57(1), 61-79.

- (39) Sánchez, D. (2010). Tuareg Politics in Post-Colonial Mali and Niger. *Journal of Modern African Studies*, 48(3), 389-414.
- (40) Adar, M. (2015). The Tuareg Rebellion in Mali and Niger (2012-2013): Causes and Consequences. *Journal of Political Studies*, 22(2), 27-37.
- (41) Le Juez, A. (2010). The Tuareg in Mali and Niger: A Political History. *Africa Today*, 57(1), 61-79.
- (42) Levitzion, N. (2000). The Tuareg of Mali and Niger: Reflections on the Historical Roots of their Revolt. *African Affairs*, 99(396), 167-184.
- (43) Ndulo, M. (2007). The Tuareg Uprising in Mali and Niger. *African Affairs*, 106(424), 391-407.
- (44) Ndulo, M. (2007). The Tuareg Uprising in Mali and Niger. *African Affairs*, 106(424), 391-407.
- (45) Le Juez, A. (2010). The Tuareg in Mali and Niger: A Political History. *Africa Today*, 57(1), 61-79.
- (46) Williams, J. W. (2015). The Tuareg Revolt in Mali: Roots, Causes, and Future Prospects. *African Journal of Political Science*, 20(1), 51-66.
- (47) Adar, M. (2015). The Tuareg Rebellion in Mali and Niger (2012-2013): Causes and Consequences. *Journal of Political Studies*, 22(2), 27-37.
- (48) Williams, J. W. (2015). The Tuareg Revolt in Mali: Roots, Causes, and Future Prospects. *African Journal of Political Science*, 20(1), 51-66.
- (49) Alwali, A. A. (2017). The Tuareg Rebellion in Northern Mali (1962-1996): Causes and Consequences. *Journal of Pan African Studies*, 10(7), 166-181.
- (50) Gaillot, M. (2010). The Tuareg in the Twenty-First Century: A Study in Political Mobilization. *African Studies Review*, 53(1), 83-104.
- (51) Leggett, T. (2018). The Tuareg of Mali and Niger: A Cultural Encyclopedia. ABC-CLIO.
- (52) Féron, E. (2015). Tuareg culture in crisis: The impact of conflict on cultural heritage and identity in Mali. *Journal of Modern African Studies*, 53(4), 595-620.
- (53) Pronove, M., & De Guzman, R. (2016). Economic challenges facing the Tuareg nomads of the Sahel. *Asia Pacific Journal of Management*, 33(2), 239-260.
- (54) Tall, M. (2019). The Tuareg of the Sahel: Challenges and opportunities for economic development. *International Journal of Development Issues*, 18(1), 43-55.
- (55) Dieng, A., & Ehrlich, P. R. (2018). Environmental changes and human conflict in the Sahel. *Global Environmental Change*, 50, 1-11.
- (56) Zoungrana, B., & Cissé, A. (2019). Climate change and migration in the Sahel: The case of the Tuareg in Mali and Niger. *Journal of Geography and Regional Planning*, 12(2), 52-61.
- (57) Dieng, A., & Ehrlich, P. R. (2018). Environmental changes and human conflict in the Sahel. *Global Environmental Change*, 50, 1-11.

الأوضاع الاقتصادية في السودان (1899 - 1955م) (دراسة تاريخية تحليلية)

الأستاذ المشارك-قسم التاريخ - كلية التربية جامعة بخت الرضا

د. عبد الله الزبير يوسف الزبير

مُستخلص:

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على الأساليب والإجراءات التي اتخذها الحكم الثنائي لأجل النهوض بالبلاد اقتصادياً وإلى أي مدى ساهم الاقتصاد في تحسين معاش الناس ومعرفة الآثار التي ترتبت على سياساته وتتمثل أهمية الدراسة في أنها تقف على أهم الحقائق الأساسية للاقتصاد في عهد الحكم الثنائي والتي إذا تمت دراستها بعمق يُمكن أن نأخذ منها الكثير من الفوائد في عصرنا هذا - استخدمت الدراسة المنهج التاريخي الوصفي التحليلي معتمداً على الأسلوب الاستقرائي. توصلت الدراسة إلى أن التطورات الاقتصادية في السودان خلال عهد الحكم الثنائي قد تأثرت بعوامل كثيرة أهمها النقص في عدد السكان ثم المجاعات والحروب التي كانت أيام الدولة المهدية وصعوبة المواصلات. كما أوصت الدراسة الحكومات السودانية المتعاقبة بالعمل على زيادة عدد السكان ورفع مستواهم التعليمي والصحي والابتعاد عن إخفاقات الماضي والمحافظة على كيان السودان الموحد لأجل النهوض بالاقتصاد .

الكلمات المفتاحية: الأوضاع : الاقتصاد : الحكم الثنائي : الزراعة : الصناعة : التجارة .

Economic Status in Sudan

(1899 – 1955)

(Analytical Historical Study)

Dr.Abdalla Elzubeir Yousif Elzubeir

Abstract:

This study aims to identify the methods and procedures taken by condominium rule in order to develop the country economically and to what extent this economy has contributed to improving people's livelihood and knowing the effects that have had on its policy. The importance of this study is that it stands on the most important basic facts on the era of condominium rule, which if it studied in depth, we can take many benefits from it in our time. The study used the historical descriptive analytical method based on the inductive one. The study concluded that the economic developments in Sudan during the condominium era were affected by many factors, the most important of which were the

shortage of population, famine and wars during the “Mahadist State” in addition to the difficulty of transportation. The study also recommended the successive Sudanese governments to work on increasing the number of population, raising their educational and health level, moving away from the failures of the past and preserve the united Sudan entity in order to develop the economy.

المقدمة:

يُعتبر الاقتصاد أحد المقومات الأساسية لبناء أي دولة في العالم وهو أساس التنمية وبه يمكن أن تتقدم أو تتأخر البلدان - لذلك كان موضوع دراستنا لفترة من الفترات المهمة في تاريخ السودان التي ألغت بظلالها على مستقبل الاقتصاد وهي فترة الحكم الثنائي الذي حاول النهوض باقتصاد البلاد وذلك من خلال اهتمامه بالزراعة بإدخاله لوسائل الري الحديثة واهتمامه بالصناعة والتجارة وذلك كان واضحاً بإصلاحه للطرق والمواصلات والمواني البحرية لأجل تصدير المنتجات واستجلاب الاحتياجات من الخارج .

أهمية الدراسة:

تأتي أهمية الدراسة في أنها تُقدم دراسة اقتصادية للسودان في عهد الحكم الثنائي بغرض الوقوف على أهم المعلومات والحقائق غير الماثلة أمام الكثير من الباحثين والدارسين ، فإذا تمت هذه الدراسة بشكل جيد يُمكن أن نستفيد منها الآن وذلك بتقوية مراكز القوي وتجاوز مواقع الضعف ثم وضع الخطط والاستراتيجيات التي تتطور اقتصاد البلاد لأجل اللحاق بركب الدول المتقدمة .

أهداف الدراسة:

1. التعرف على الأساليب والإجراءات التي اتخذها الحكم الثنائي لأجل النهوض بالبلاد اقتصادياً.
2. الوقوف على حقيقة مدى مساهمة الاقتصاد في ظل الحكم الثنائي في تحسين الظروف والأوضاع المعيشية بالبلاد .
3. معرفة كيفية استفادة الحكم الثنائي من موارد السودان المختلفة في دعم عجلة النهوض بالاقتصاد ومعرفة الآثار التي ترتبت على تلك السياسة .

منهجية الدراسة:

استخدمت الدراسة المنهج التاريخي الوصفي والتحليلي معتمداً على الأسلوب الاستقرائي .

مدخل:

لا شك أن الحروب التي استمرت منذ قيام الثورة المهدية في السودان قد أنهكت اقتصاد البلاد حيث تدهورت الزراعة وقلّت الأيدي العاملة ، واضمحلت التجارة وتضاءلت الثروة الحيوانية ، فلما سيطر الحكم الثنائي على البلاد كان قد وجه اهتماماته برفع اقتصاد البلاد ، إذ كان يُريد أن يجني الفائدة من المواد الخام ويجد لمصنوعاته أسواق جديدة⁽¹⁾

تولت الإدارة البريطانية أعباء السياسة الاقتصادية إذ لم يكن بالسودان حينئذٍ قوى اجتماعية قادرة على دخول ميدان النشاط الاقتصادي الذي يحتاجه رأس المال القادم من الخارج⁽²⁾ كما أن التطورات الاقتصادية خلال فترة الحكم الثنائي قد تأثرت بعددٍ من العوامل أهمها: شُح المصادر اللازمة لهذا التطور ، فقد كانت مصادر القطر محدودة حيث عانى الحكم من نقص في عدد السكان نتج عن المجاعات والحروب التي كانت خلال الدولة المهدية ، وعدم وجود نظام حديث للمواصلات خاصة السكة الحديد والفوضى في نظام ملكية الأرض وعدم وجود عمال مهرة ووسائل حديثة للري الزراعي ، وبما أن الحكومة البريطانية ادعت بأن غزو السودان قد تم لمصلحة مصر وذلك لحماية مصالحها الحيوية في مياه النيل وحماية حدود مصر الجنوبية ، فقد جادلت الإدارة البريطانية بأن واجب مصر نحو ذلك تلبية مطالب التطور الاقتصادي والاجتماعي التي يحتاج إليها السودان⁽³⁾

أولاً: نظام ملكية الأرض:

شهدت الإدارة البريطانية منذ سنواتها الأولى ضرورة وقف نشاط الأجانب بالسودان في المضاربة بالأرض ، والذي كان قد هاجر إليه بعد الغزو أعداد من السوريين والأتراك واليونانيين الذين اندفعوا نحو المضاربة في الأرض خاصة في المديرية الشمالية عن طريق الربا بعد أن تجزأت الأرض إلى قطع صغيرة عن طريق الوراثة بنظام الشريعة الإسلامية ، فأصبح الأفراد يمتلكون قطعاً زراعية صغيرة تسمى (حبل) وكل حبل ينقسم لقطع أصغر تسمى (عود) والذي عرضه يساوي حوالي 175 سم يمتد طوله من النيل إلى أطراف الصحراء ولا تزيد مساحته عن بضع عشرات من الأمتار المربعة ، والحبل والعود لا يصلحان للاستثمار الرأسمالي إلا إذا جُمعت في ملكية واحدة لذلك خشيت الإدارة البريطانية أن يتطور النشاط الربوي إلى خلق سوق للأرض لذلك أصدرت قانوناً يمنع بيع أي أرض إلا بعد موافقة مدير المديرية ثم انتقل النشاط إلى الجزيرة إلا أن الإدارة البريطانية لاحقته بقانون مماثل .

أعلن كتشنر بعد الاحتلال مباشرةً بأنه لا يمكن أن يتم بيع أي أرض إلا بموجب سند ساري وأصدر هذا الإعلان لكي يحمي مُلاك أراضي الوطنيين من المضاربين الأجانب فكان ذلك أحد الأسس التي قامت عليها سياسة الحكومة فيما يتعلق بالأرض ، كما صدر مرسوماً آخر لتنظيم حيازة الأرض في المدن والأرياف وشمل المرسوم الأراضي الزراعية وتم على إثره تسجيل بعض الأراضي وفي إطار قانون ملكية الأراضي لعام 1899م وضع أن احتلال الأراضي لمدة خمسة سنوات متتالية والحصول على ريعها يُعطي الشخص الحق المطلق في ملكيتها ضد أي شخص آخر⁽⁴⁾

ثم أصدرت الإدارة البريطانية قانون آخر يعطي الحكومة الحق في الاستيلاء على أي أرض يمكن أن يحتاج إليها الصالح العام على أن يُعوض المالك بقطعة أخرى بعد الاتفاق معه ، وفي عام 1905م صدر قانون أيضاً أصبحت بموجبه الحكومة المالك الشرعي لكل الأراضي الزراعية والغابات الخالية من الملكية الخاصة وفي عام 1912م تم تسجيل كل الأراضي الزراعية ، ومن ثم في عام 1925م صدر القانون الذي أصبحت بموجبه كل الأراضي غير المسجلة ملكاً للدولة⁽⁵⁾

ثم بعد ذلك برزت ملكية الأرض بصورة واضحة في أرض الجزيرة لأنها منطقة زراعية وملكيتها الأرض فيها لها جذورها التاريخية الضاربة في أعراض المجتمع وتراثه الإسلامي وعندما بدأ الإعداد لقيام المشروع الزراعي كان لابد من حسم نظام ملكية الأرض حيث لجأت الحكومة لإيجار الأرض من أصحابها لمدة أربعين عاماً بواقع الفدان عشرة قروش ثم قامت بتقسيم الأراضي إلى وحدات من ثلاثين فداناً سميت (حواشة) وخصصت لكل مزارع حواشة مع إعطائه الأسبقية لملك الأرض وبهذا حصلت الشركة التي أنشئت المشروع على الأرض بسعر أسمى وفرضت ذلك السعر على الناس فرضاً، فأصبحت الشركة تملك حق استغلال الآلاف من الأفدنة دون منافسة، إلا أن الحكومة البريطانية واجهت مشكلة الأراضي في المدين لذلك أصدر في عام 1899م أول قانون خاص بأراضي الخرطوم وبربر وذنقلا وفي عام 1904م أصدرت قانون أراضي المدين في مديرتي كسلا وكردفان وسواكن الذي كان الغرض منه حل النزاعات القائمة وتنظيم استغلال الأراضي مستقبلاً لتسهيل إعادة تشييد المدين وتحديثها، وفي عام 1907م صدر قانون تسجيل عقود ملكية الأرض من أجل تسجيل انتقال الملكية وتنظيمها وخلاصة القول أن نظام تسجيل الأراضي كان قد جعل الدولة هي المالك لكل الأراضي الزراعية والسكنية بالبلاد التي ليس لها ملكية مسجلة⁽⁶⁾

ثانياً: الزراعة:

كان هدف الغزاة الانجليز منذ بدء وصولهم إلى السودان هو الاستفادة القصوى من موارد السودان الطبيعية ولتحقيق هذا الهدف الاستعماري أقاموا بعض خطوط السكة الحديدية وبعض القنوات ومصادر الري الزراعي وبالتالي يمكن أن نقول أن التنمية الزراعية خلال الحكم الثنائي تميزت بالبطء المقصود في معدل التطور الزراعي الذي كان محكوماً بالحاجة الاستعمارية التي تقع فقط في إطار الطلب على التصدير الذي يقتصر على احتياجات الاقتصاد البريطاني من القطن⁽⁷⁾ كان الاهتمام بزراعة القطن باعتباره المحور الذي قامت عليه السياسة الزراعية للإدارة البريطانية في السودان وذلك لتلبية احتياجات وضغوط شركات الغزل والنسيج البريطانية، لذلك قام الحكم بإعداد البنيات الأساسية اللازمة لزراعة القطن على نهج رأسمالي والتي كان على رأسها قيام مشروع الجزيرة من أجل زراعة القطن طويل التيلة ثم أوكل إلى الشركة الزراعية السودانية تشييد هذا المشروع وكان البرلمان البريطاني قد وافق عام 1913م على قرض بضمان الحكومة البريطانية بمبلغ ثلاثة ملايين جنيه لتمويل المشروع وبالفعل بدأ المشروع بزراعة ثمانون ألف فداناً حيث بلغت 120 ألف فدان عام 1929م ويدار المشروع على أساس شراكة ثلاثية بين الشركة الزراعية السودانية والمزارعين وحكومة السودان وكان على كلٍ من الشركاء الثلاثة مسؤوليات وحقوق محددة⁽⁸⁾

مشروع الجزيرة:

اختلفت الدورات الزراعية لمشروع الجزيرة حيث شملت المرحلة الأولى (1925—1931م) أي الخمسة سنوات الأولى بعد إنشاء المشروع والتي كانت الدورة الأولى فيها لزراعة القطن حيث كانت حصة المزارع ثلاثين فداناً يزرع منها عشرة أفدنة والباقي بور⁽⁹⁾ وكانت المرحلة الثانية خلال الفترة (1931—1933م) الدورة فيها رباعية حيث

أدخل فيها الذرة كمحصول غذائي للمزارع ليستفيد من مخلفاته الحيوان والتي كانت الدورة فيها عبارة عن قطن _ بور _ بور . أما المرحلة الثالثة كانت من ثمانية أعوام (1933—1960م) والتي استوجب فيها رفع الحيازة من ثلاثين إلى أربعين فدناً وقد كانت على النحو التالي (قطن _ بور _ بور _ قطن _ بور _ ذرة _ لوبيا _ بور) وتعتمد هذه الدورات على وجود الماء في مشروع الجزيرة على خزان سنار في النيل الأزرق وعلى نطاق أقل خزان الرصيرص بإشراف وزارة الري⁽¹⁰⁾ وكان لمشروع الجزيرة نتائجه الإيجابية بالنسبة للإدارة البريطانية وبالنسبة للسودان كما كانت له سلبات أيضاً، فقد أدى المشروع إلى تحسين الوضع المالي لحكومة السودان حتى أصبح 40% من دخلها يأتي من القطن مما وفر لها فائضاً في ميزانيتها السنوية ثم أصبح القطن بعد ذلك يمثل ثلثي صادرات البلاد فبالتالي تحسن الميزان التجاري وارتفع فائضة لصالح السودان من 13400 جنيه عام 1923م إلى 71700 جنيه عام 1924م فوصل عدد البواخر التي تصل ميناء بورتسودان 787 باخرة في العام تحمل ما قيمته ثلاثة ملايين جنيهاً من البضائع وازداد دخل السكة حديد بنسبة 6.5% فارتفع دخل الحكومة من المشروع من 357 ألف جنيه في موسم عام 1933م _ 1934م إلى 839 ألف جنيه ثم إلى 105 مليون في موسم عام 1937م _ 1938م واستمر متوسط دخلها 102 مليون من عام 1939_1940م حيث أدى المشروع إلى سُمعة عالية للسودان بعد أن بدأت تأتي رؤوس الأموال للاستثمار فيه وفي عام 1927م افتتحت شركة شل فرعاً في بورتسودان وأقامت منشآت ومصفاة للبترول وفي نفس الوقت قامت شركة النور التي مدت أم درمان بالكهرباء والماء ثم أنشأت في عام 1928م شركة الملح في بورتسودان⁽¹¹⁾ وكان لمشروع الجزيرة آثاره على المجتمع السوداني حيث يُعد هو أول قطاع حديث للإنتاج الزراعي الذي كان قد فتح فرصاً واسعة للعمالة بالنسبة للمزارعين العاملين في المشروع وبالنسبة للعمال المتصلين به حيث استفاد المزارعون الذين كانوا يستأجرون الأراضي من ذوي المقدرات الرأسمالية التي وفرتها الشركة فزاد دخلهم زيادة كبيرة مقارنة بالمزارعين عامة في القطاع الزراعي ، فارتفع مستوى معيشتهم وتحسنت ظروف سكنهم وأساليب المواصلات التي يستعملونها مثل السكة الحديد والعربات وتوفرت لهم فرص أكبر في مجال التعليم والصحة والخدمات الأخرى ، وتأثرت أيضاً بمشروع الجزيرة قطاعات أخرى لا تعمل في الزراعة مثل عمال الري والعمال الفنيين في مجال صيانة الآلات والعربات ، ثم نشطت حركة التبادل التجاري بين المديرية السودانية المختلفة نتيجة لارتفاع مستوى المعيشة وانفتحت أمام بعض المزارعين فرصاً أكبر للاستثمار الرأسمالي في المقاولات والترحيل ومطاحن الغلال بل تحولت مجموعة كبيرة منهم إلى رأسماليين يعتمدون على العمل المأجور⁽¹²⁾ ومشروع الجزيرة سلباته إذ أنه اعتمد على محصول نقدي واحد هو القطن وهو مادة خام يضع سعره تحت رحمة السوق الرأسمالية التي تتحكم في سعره لذلك أصبح دخل المشروع خاضعاً لتقلبات السوق ، حيث كشفت الأزمة الاقتصادية العالمية في الثلاثينيات هشاشة الاقتصاد السوداني المعتمد على محصول نقدي واحد وكشفت أيضاً قبضة السوق العالمية لذلك لجأت الحكومة إلى إجراءات اقتصادية صارمة وقع كاهلها على المواطنين فخفضت العمالة بنسبة 20% وخفضت المرتبات لذلك تدهورت حالة المزارع ، ومن سلباته أيضاً

أن الشركة التي سيطرت على القطن كانت قد حرمت المزارع من أي دور في تسويقه رغم أنه يقوم بإنتاجه وله 40% من الأرباح التي تُجنى من بيعه ، كما أدى الري المُكَلِّف الذي يحتاجه القطن إلى انتشار بعض الأوبئة بالذات الملاريا والبلهارسيا التي فتكت بالمزارعين⁽¹³⁾ وبجانب مشروع الجزيرة كانت هنالك أيضاً مشاريع للقطن على النيلين الأبيض والأزرق تُروى بالطلباء وقد بدأت التجارب الناجحة لزراعة القطن على النيل الأزرق حين لم تكن السلطات الاستعمارية متأكدة من نجاح تجارب زراعته على ضفاف النيل الأبيض ، ويؤرخ لبداية زراعة القطن في النيل الأبيض عام 1927م عندما تقدم أحد أبناء المهدي (عبد الرحمن المهدي) الذي كان يُقيم في الجزيرة أبا بطلب للسلطات البريطانية للسماح له بزراعة 250 فداناً من القطن فوافقت السلطات فكانت دهشتها أن الإنتاج كان ناجحاً بصورة واضحة مما جعلها تُعد طلباتها للقيام بمشاريع زراعية بالقرب من مدينة الدويم عام 1928م وفي عام 1934م توسعت زراعة القطن بالنيل الأبيض عندما منح أبناء المهدي أربعة رخص زراعية أخرى فكان العام 1937م يمثل ثقله مهمة في زراعة القطن في المنطقة حينما اكتمل إنشاء خزان جبل أولياء على بعد خمسين كيلومتر جنوب الخرطوم حيث كان الغرض الرئيسي من بناء الخزان هو تنظيم الصرف المائي للنيل لصالح مصر إلا أن الخزان خلف وراءه بحيرة يمتد طولها حوالي (300) كيلو متر إلى الجنوب وغمرت مياهها أراضي زراعية واسعة حتى اضطرت الحكومة المصرية لدفع تعويضات مالية لأصحاب الأراضي لكي يتمكنوا من تدبير سبل كسب عيشهم ، حيث كانت التعويضات لعمل سبعة مشاريع زراعية على النيل الأبيض سميت بمشاريع النيل الأبيض للإعاشة⁽¹⁴⁾

أما في شرق السودان فقد كانت المشاريع الزراعية تعتمد على الري بالفيضانات في دلتا القاش ودلتا بركة منذ القرن التاسع عشر الميلادي . وفي السنوات الأولى للحكم الثنائي قامت الحكومة بحفر عدد من القنوات بهدف تجميع مياه الفيضانات الموسمية إلا أن التطور الكبير الذي شهده مشروع القاش كان في عام 1924م عندما تسلمت شركة كسلا للقطن إدارة مشاريع المنطقة على أساس امتياز يستمر لثلاثين عاماً وكانت مساحة الأراضي الزراعية في مشروع القاش محكومة بحجم الفيضان في كل عام ولكن حفر القنوات ساعد على توسيعها ، فبعد عام 1924م قد ارتفع المتوسط إلى (9100) فدان خلال الفترة (1920 - 1925م) وإلى حوالي (29400) خلال الفترة (1925 - 1930م) وفي عام 1957م وصلت المساحة إلى 68600 فدان وكان عائد الإنتاج يوزع بالشراكة ما بين إدارة مشروع القاش أو شركة كسلا للأقطان قبل إلغاء الامتياز وبين الحكومة والمزارعين بنسبة 30% ، 20% ، 50% للأطراف المذكورة على التوالي⁽¹⁵⁾

أما مشروع نهر بركة بالقرب من مدينة طوكر فقد تطلب استثمارات أقل من مشروع القاش لذلك قامت الحكومة بتنظيم وتطوير المشروع من مواردها الخاصة ونتيجة لعنف الفيضانات لم يكن من الممكن بناء شبكة قنوات لذلك أصبح مشروع الجزيرة يقوم على الأراضي التي يغطيها الفيضان كل عام والتي تتوزع إلى حواشات لا يتطلب تنظيمها سوى استثمارات قليلة والجدير بالذكر فإن القطن كان يزرع في دلتا بركة منذ ستينيات القرن التاسع عشر الميلادي⁽¹⁶⁾

أما الزراعة المطرية فقد وجدت اهتماماً كبيراً من الإدارة البريطانية ويمتد حزام الزراعة المطرية في السودان بين خطى عرض 10 درجة و14 درجة شمالاً بدايةً من القصارف في الشرق إلى دارفور ومنخفض بحر الغزال في الجنوب حيث تُزرع الذرة وتشكل أراضي الزراعة المطرية نسبة 87% من جملة الأراضي الصالحة للزراعة ومساحتها ثمانون مليون فدان وهي مخزن الغذاء للبلاذ ويزرع هذا الحزام بجانب الذرة الفول السوداني والسمسم والدخن وبعض البقوليات الأخرى⁽¹⁷⁾ وعند اندلاع الحرب العالمية الأولى حدث تطور مهم حيث ارتفع الطلب على المنتجات السودانية في مصر والشرق الأوسط نتيجة لتزايد الصادرات في فترة الحرب من الجمال والمواد الغذائية والضأن والأبقار والقطن حيث استطاعت الإدارة البريطانية أن تحقق فائضاً من ميزانيتها ونسبة للاهتمام بالقدرات المالية خلال العقود الأولى للحكم فقد اتجهت الحكومة إلى تبني سياسات زراعية خاصة في مجال الزراعة المطرية⁽¹⁸⁾ ويمكن القول أن السياسات الزراعية التي تبنتها الحكومة البريطانية في السودان عند نشوب الحرب العالمية الأولى كانت نتيجة مباشر لزيادة الطلب على المنتجات السودانية وضمان عمليات التسويق وفي عام 1943م أدخلت الزراعة المالية في منطقة (القدم بلية) ثم توسعت مشاريع الزراعة الآلية في القصارف وسنار وهبيلة جنوب كردفان إلا أن التجربة فشلت وذلك لأن التخطيط الفني لها كان في أدنى مستوياته وكان الحافز لأغلبية العاملين غير مُجز على الإطلاق لذلك أعيد تقويم التجربة مرة أخرى في الخمسينيات إلا أنه أوكّل أمرها هذه المرة للقطاع الخاص مع توفير بعض البنيات الأساسية اللازمة مثل مصادر مياه الشرب في شكل حفائر أو غيرها⁽¹⁹⁾

ثالثاً: الصناعة:

أما الصناعة فقد بدأت تظهر في السودان بعد الحرب العالمية الأولى حيث ظهرت صناعات جديدة متأثرة بالحرب وتنمية حتمية للتطور الاقتصادي العام⁽²⁰⁾ ووجد في السودان عشرة محالج حكومية موزعة في مناطق إنتاج القطن بالإضافة إلى عددٍ من المحالج الخاصة أشهرها محلج الياس دباس في سواكن ، أما في المدن الكبرى فقد وجدت بعض الحرف التقليدية كالغزل والنسيج وصناعة الأدوات الجلدية والأحذية والأسرة (العناقيب) ومن المدن التي اشتهرت بمثل هذه الحرف الأبيض والفاشر في غرب السودان⁽²¹⁾

أما مجالات الاستثمار الصناعي تمثلت في تكرير البترول ، المياه المعدنية ، مطاحن الغلال ، والورش الهندسية ، صناعة الصابون ، مصانع الحلويات ، ورش النجارة وصناعة الصفيح ، وقد تدفقت بعض الاستثمارات الأجنبية في القطاع الخاص وذلك لإنشاء مشروعين صناعيين هما مصنع الأسمت في مدينة عطبرة عام 1939م الذي كانت تملكه شركة بريطانية ومصنع البيرة في الخرطوم بحري الذي كانت تملكه المصانع البريطانية العاملة في مجال التقطير وكان لرأس المال الأجنبي الخاص دوراً مهماً في مجال نشأة وتطور البنوك والشركات التجارية⁽²²⁾

رابعاً: التجارة:

انحصرت تجارة السودان الداخلية في السمسم والذرة والحبوب الزيتية والفول السوداني والتمر ولب البطيخ والبقوليات الأخرى والماشية والأغنام والماعز وقد تكونت أسواق للتجارة

الداخلية ومراكز لتوزيع الواردات الأجنبية كالأقمشة القطنية والحريرية والسكر والشاي والآلات ، وقد احتكرت الحكومة تجارة السكر حيث كانت تتبعه بثلاثة أضعاف ثمنه الأصلي ، أما تجارة القطن فقد انحصرت في نطاق الشركات الانجليزية وشركة الزراعة السودانية وتركزت أكبر الأسواق في المدن الرئيسية خاصةً الواقع منها على محطات السكة حديد في القضارف ، كوستي ، الفاشر ، الأبيض ، دنقلا ، عطبرة ، وكسلا ، الخرطوم ، وبورتسودان وانفرد التجار السودانيون بالعمل في تجارة الذرة والمواشي والتمر والجلود والصمغ وأيضاً القطن الذي كان على قائمة الصادرات⁽²³⁾

1/ الشركات البريطانية:

كان للشركات البريطانية نصيب الأسد في التجارة حيث كانت تحتكر كل الأنشطة التجارية (الداخلية والخارجية) حتى بلغ عدد الشركات البريطانية والأجنبية في السودان حوالي 75 (خمسة وسبعون) شركة وكان حجم النشاط التجاري الذي تحتله عن طريق التوكيلات التي تمثلها شركات أخرى ، فمثلاً كان لشركة (متشلكوتس) البريطانية فروع في بورتسودان ، سواكن ، طوكر ، ومديني ، الأبيض ، الحصاصي ، والقضارف ، سنجة ، وحلفا تعمل في كل مجالات التصدير والاستيراد وصناعة الصابون وعمليات تمويل السفن والبترول⁽²⁴⁾ ومن أهم الشركات الاستثمارية الانجليزية العاملة في السودان نذكر شركة الإنشاء والتجهيز السودانية التي تكونت بغرض شراء عربات سكة حديد نتيجة لزيادة حركة المواصلات بعد افتتاح خزان سنار وزيادة كمية الأقطان المصدرة للخارج ، فقد قام مصنع (ستيفن) بدار ولنجتون الانجليزي بتجهيز خمسة قطارات لحكومة السودان وكذلك تكفلت الشركة بقيام بعض أعمال التعمير والإنشاء في بناء ميناء بورتسودان وكانت الشركة قد تكونت بعقد قرض مع رجل الأعمال الانجليزي بضمان الخزانة البريطانية مقداره 549 ألف جنيه إسترليني في فبراير 1925م بفائدة 5% على أن تقوم الحكومة السودانية بسداد فوائده ابتداءً من عام 1936م ثم تقوم بسداد القرض على أقساط وتكون فوائده القروض من إيرادات بعض الأراضي الحكومية⁽²⁵⁾ وهناك أيضاً شركة القضارف للسكة حديد والتنمية والتي تكونت بغرض إنشاء خط سكة حديد كسلا القضارف البالغ طوله حوالي 135 ميل مربع وإنشاء المضخات والتوسع في ري الجزيرة وكان ذلك أيضاً عن طريق قرض مع رجل المال الانجليزي بمبلغ قدره (2.260) ألف جنيه إسترليني بفائدة 5% بضمان الخزانة البريطانية على أن تسدد الحكومة السودانية القرض على أقساط ابتداءً من عام 1932م⁽²⁶⁾

2/ الشركات الأجنبية:

هنالك شركات أجنبية يملكها يونانيون وآرمنوشاميون وشاميون وهنود تعمل في التجارة الداخلية وتسويق المحاصيل والماشية وتوزيع المواد المستوردة وتجارة الجملة وعلى سبيل المثال شركة (كونتو ميخلوس) التي تعمل في مجال التجارة والشحن والتخليص والمحاسبة والتأمين وتصدير القطن ثم أنشأ يوسف فواز وشقيقه اسكندر والخواجة (بندي بانوس) الشركة العربية للنقل الميكانيكي التي كانت تقوم بنقل البضائع والركاب والبريد الحكومي والأهلي بين الشمال والجنوب وأسس أنطون اسطنبولية (الشركة العقارية السورية) التي تعمل في بيع وشراء الأراضي كما اختصت

شركة (معلوف) في زراعة الفواكه وإنتاج العصائر بالآلات الحديثة ، حيث أنشأ عزيز كافوري في مزرعته مصنعاً للألبان⁽²⁷⁾

3/ طلائع البرجوازية السودانية:

في بداية الحرب العالمية الأولى عندما ارتفع الطلب على المنتجات الحيوانية السودانية وذلك لغذاء الجيوش وسد حاجة مصر من اللحوم ، لذلك اقتحم نفر من السودانيون مجال تصدير اللحوم إلى مصر ويعتبر محمد أحمد البرير رائداً في مجال تصدير الماشية إلى مصر ، ثم جاءت الفرصة للمرة الثانية مع بداية الحرب العالمية الثانية فتكونت شركة رباعية سودانية من البرير وأبو العلا وكردمان والمهدي وباشرت تصدير الماشية إلى مصر ثم شركات سودانية أخرى ارتادت مجال النشاط الرأسمالي نذكر منها على سبيل المثال شركة (عبد المنعم محمد) التي عملت على تصدير القطن والصبغ والمحاصيل الأخرى ثم استوردت المواد الاستهلاكية مثل البن والشاي والمنسوجات القطنية وكان لها فروع في كثير من مدن السودان وشركة أبو العلا كانت عبارة عن مجموعة شركات تجارية زراعية وهندسية وعقارية تعمل في حلق القطن ومعايير الزيوت ولها أيضاً مشروع زراعي وشركة تعمل في التجارة الزراعية⁽²⁸⁾

خامساً: المواصلات:

أيقنت حكومة الحكم الثنائي أن تطور المواصلات مهماً للنمو الاقتصادي لذلك كان تركيزها على السكك الحديدية والتي بدأ فيها الخط الحديدي أول الأمر لأسباب إستراتيجية خلال تقدم القوات الغازية ثم أنشأ ميناء جديد على البحر الأحمر كان له ميزة عظيمة في تاريخ السودان الاقتصادي والذي أفتتح رسمياً عام 1909م بعد أن اكتمل التشييد على مراحل من النيل إلى البحر ثم كانت المرحلة الثانية بمد الخط من الخرطوم بحري عبر النيل الأزرق للعاصمة ثم جنوباً وغرباً عبر الجزيرة والاهتمام بإنتاج وتصدير الصمغ العربي لذلك كان للسكة حديد أثر عميق على الحياة الاقتصادية في السودان⁽²⁹⁾

ارتبطت تجارة السودان بالعالم الخارجي بالسوق الرأسمالية بروابط ثابتة ، فتدفقت المحصولات النقدية والمواشي إلى الأسواق الخارجية وإنسابت الواردات إلى مختلف مديريات السودان وأصبحت السكة حديد أحد المصادر الأساسية لدخل الحكومة ثم نشأت مدن جديدة ارتبطت بالسكة حديد مثل عطبرة وبور تسودان والخرطوم بحري وكوستي وسنار التقاطع وانتعشت مدن أخرى بسبب امتداد الخط إليها مثل الأبيض ، الخرطوم ، كسلا ، ود مدني ، والقضارف ، أما الملاحة النهرية فكانت محدودة لوجود الشلالات التي كانت تعترض مسارها إلا أنها امتدت إلى بعض المناطق وأثرت فيها اقتصادياً ، وبالرغم من ذلك لم يحدث تطور كبير في مجال الطرق البرية نسبة لكبر المساحة بالبلاد وقلة السكان وتكاليف الطرق الباهظة لذلك كان التوسع فيها محدوداً كما أن موسم الأمطار جعل أغلب الطرق البرية موسمية⁽³⁰⁾

ارتبط التفكير في تنمية موارد البلاد الاقتصادية وإدارتها بتنمية مواصلاتها فكان مد الخط الحديدي من عطبرة إلى الحلفايا بالخرطوم بحري في أواخر عام 1899م ثم مد خط من عطبرة إلى

سواكن التي وصلها عام 1905م وفي عام 1906م انتقلت ورشة السكة حديد من حلفا إلى عطبرة ، وفي عام 1907م امتد الخط من أبي حمد إلى كريمة وبعد بناء كبري النيل الأزرق الذي يربط الخرطوم بالخرطوم بحري من نفس العام امتد خط السكة حديد الشمالي إلى سنار فوصل ود مدني في عام 1909م ثم إلى كوستي عام 1910م ومنها إلى الأبيض التي وصلها عام 1912م وهكذا تم ربط أماكن إنتاج الصمغ في أواسط كردفان بشواطئ البحر الأحمر عن طريق خط السكة حديد ومن الشرق اكتمل بناء خط آخر يربط مدينة كسلا ومنطقة مشروع القاش بمدينة بور تسودان وذلك بهدف تسهيل عملية تصدير القطن من هناك وفي عام 1929م امتد هذا الخط حتى مدينة القضارف وسنار ليلتقي بخط الجزيرة والغرب⁽³¹⁾

كان للسكة حديد آثار عميقة على الحياة الاقتصادية في السودان كما ذكرنا آنفاً بعد أن ارتبط التجار السودانيون بتجار العالم الخارجي وبالسوق الرأسمالية خاصة بعد أن أصبحت السكة حديد أحد مصادر التطور الاقتصادي في البلاد ، فكان عائد الحكومة يزداد عاماً بعد عام حتى بلغ دخلها في عام 1912م نصف مليون وارتفع عام 1919م إلى مليون كما أصبحت السكة حديد من مقومات الأمن والاستقرار بالنسبة للحكومة إذ أصبح في إمكانها تحريك جنودها بسرعة في مختلف المناطق . كما لعبت الطرق البحرية والنقل الميكانيكي دوراً مهماً في ربط المناطق النائية بمحطات السكة حديد مما ساعد على توزيع البضائع ونقل المنتجات إلى مناطق التجمع مما ساعد في توسيع النشاط التجاري وحركة رأس المال والأيدي العاملة⁽³²⁾

سابعاً: النظام الضريبي :

أول من وضع أسس نظام الضرائب المباشر في ظل حُكم النظام الثنائي بالسودان هو (اللورد كرومر) حيث كانت أول ضريبة فرضت خاصة بالأراضي الزراعية ، ففي العام 1899م صدر قانون ضريبة الأراضي الزراعية المروية وكان الحاكم العام هو الذي يحدد الضريبة التي تُفرض على المديرية متوخياً اختلاف الأوضاع بين مديريات البلاد المختلفة فيتم وضع تقديرات متفاوتة فتحدد ستون قرشاً للفدان بالنسبة لأراضي الجُزر الممتازة التي تروى بالساقية والشادوف وخمسون قرشاً لتلك التي تليها في الجودة ، أما الأراضي التي على ضفتي النيل فتحدد ضريبتها من ثلاثون إلى أربعون قرشاً وعشرون قرشاً للأراضي التي تروى بالفيضان والآبار ووضع قرشان ضريبة على النخلة وأعفت المشاريع التي تروى بالطلمبات لفترة عامين وذلك لتشجيع الناس على استعمالها ، كما فرضت ضريبة العشور على الأراضي التي تروى بالأمطار وأيضاً فرضت ضرائب على العرب الرحل 3% على الجمل والبقرة و8% على الضأن والماعز مع ترك تقدير قيمة الحيوانات الأخرى لمدير كل مديرية ، كما فرضت الحكومة ضريبة الدقنية على قبائل جبال النوبة وجنوب السودان وقد لعب نظام الإدارة الأهلية في السودان دوراً فعالاً في جمعها - أما الضرائب غير المباشرة فقد تمثلت في أخذ رسوم امتياز على الصمغ والعاج وريش النعام وقرن الفيل والخريت حيث بلغت 20% من قيمتها ثم خُفضت في عام 1912م إلى 15% ثم أخذت رسوم على السكر الذي كان تحتكره الحكومة بعد استيراده ومع توسع النشاط التجاري توسعت العوائد الجمركية التي كانت

تجمع في حلفا وسواكن وبور تسودان وفي عام 1907م تأسست مصلحة الجمارك حيث بلغت محطاتها حوالي خمسة عشرة محطة وكانت الضرائب غير المباشرة ترتفع كلما وجدت الحكومة نفسها في الحاجة إلى المزيد من الدخل ، وهناك مصادر أخرى للضرائب المباشرة وغير المباشرة فكانت السكة حديد والبريد أيضاً تدر على الحكومة بـ 30% من دخلها وتحصل على 16.5% من دخلها من ضرائب أخرى مثل عوائد المنازل المؤجرة البالغة 12% وتحصل على 11% من الري وهناك أيضاً ضرائب على المراكب والطرق والكباري وأسواق بيع الماشية والذبيح وحتى جهاز الراديو كان عليه ضريبة وفي عام 1912م أخضعت كل ممتلكات البلاد تحت نظام الضرائب⁽³³⁾

النتائج:

1. تأثرت التطورات الاقتصادية خلال فترة الحُكم الثنائي بالسودان بعددٍ من العوامل تمثلت في شُح المصادر اللازمة لهذا التطور ومحدوديتها مثل النقص في عدد السكان والمجاعات والحروب التي نتجت أيام الدولة المهدية وكذلك صعوبة المواصلات .
2. واجهت الإدارة البريطانية مشكلة نشاط الأجانب في المضاربة بالأرض حيث قامت بإصدار مجموعة من القوانين التي تنظم حيازة الأرض السكنية والزراعية في المدن والأرياف .
- 3- كان هدف الإدارة البريطانية الاستفادة القصوى من موارد السودان الطبيعية وذلك عن طريق إقامتها لبعض خطوط السكة حديد وقنوات مصادر الري الزراعي ، لذلك يمكن القول أن التنمية الزراعية في السودان خلال الحُكم الثنائي وصفت بالبطء المقصود الذي يقع في إطار الطلب على التصدير الذي كان يُقتصر على احتياجات الاقتصاد البريطاني .
4. اهتمت الإدارة البريطانية بزراعة القطن باعتباره المحور الذي قامت عليه السياسة الزراعية في السودان وذلك لتلبية احتياجات وضغوط شركة الغزل والنسيج البريطانية .
5. ظهرت الصناعة في السودان بشكل أفضل بعد الحرب العالمية الأولى وذلك بوجود عشرة محالج كانت موزعة في مناطق إنتاج القطن ثم الحرف التقليدية بالإضافة إلى مجالات الاستثمار الصناعي التي تمثلت في تكرير البترول، المياه المعدنية، مطاحن الغلال، الورش الهندسية، صناعة الصابون والحلويات، وصناعة الأسمنت والصفائح .
6. انحصرت تجارة السودان الداخلية في ظل الحُكم الثنائي في السمسرة والذرة والحبوب الزيتية والبقول السوداني والتمر والبقوليات بالإضافة إلى الماشية والأغنام والماعز حيث وجدت مراكز لتوزيع الواردات الأجنبية مثل الأقمشة القطنية والحريرية والسكر والشاي والآلات الزراعية وتجارة القطن الذي كان للشركة البريطانية فيه النصيب الأكبر.
7. نشأة الطبقة البرجوازية في السودان بعد أن تراكمت الأرباح عليها في بداية الحرب العالمية الأولى عندما ارتفع الطلب على المنتجات الحيوانية السودانية لغذاء الجيوش وسد حاجة مصر من اللحوم .

8. تطورت المواصلات في السودان وذلك بعد إقامة خطوط السكك الحديدية ثم إنشاء المواني البحرية مثل ميناء بورتسودان .
9. ارتبطت تجارة السودان بالعالم الخارجي بالسوق الرأسمالية بروابط ثابتة وذلك بتدفق المحصولات النقدية كالقطن والمواشي إلى الأسواق العالمية وانسياب الواردات إلى مختلف مديريات السودان .
10. لم يستفد الأهالي السودانيون من التطورات الاقتصادية التي شهدتها البلاد خلال الحكم الثنائي وذلك بسبب سيطرة الحكم على مزايا الاقتصاد فضلاً عن إتباعه لسياسة الاحتكار لكي يحتفظ بجميع خيرات البلاد لصالحه.

التوصيات:

1. أوصي الحكومات السودانية المتعاقبة بأن تطور اقتصاد البلاد مربوط باتخاذ الإجراءات المناسبة المتمثلة في زيادة عدد السكان ورفع مستواهم التعليمي والاعتماد على النهوض بالزراعة أولاً .
2. الابتعاد عن إخفاقات الماضي الاقتصادية والسياسية هو الطريق للمحافظة على كيان السودان الموحد النامي .

الهوامش :

- (1) ضرار صالح ضرار: تاريخ السودان الحديث، الدار السودانية للكتب/الخرطوم، 1975م، ص228.
- (2) محمد سعيد القдал: تاريخ السودان الحديث(-1820 1955م) شركة الأمل للطباعة والنشر/الخرطوم، ط1992م، ص253.
- (3) فدوى عبدالرحمن علي طه: السودان في عهد الحُكم الثنائي (-1899 1955م) دار الزهراء/الخرطوم، (د:ت) ص27.
- (4) حسن محمد عثمان متوكل: تطور الزراعة في السودان، دار هاييل للطباعة والنشر 2000م، ص (10،11)
- (5) محمد سعيد القдал: مرجع سابق، ص254 .
- (6) رفيدة محمد أحمد: التطور الاقتصادي والاجتماعي للحكم الثنائي في السودان(-1899 1955م) رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة بخت الرضا/كلية الآداب 2017م، ص71.
- (7) عوض إبراهيم عبدالرحمن الحفيان: أسس التنمية الريفية ودور الزراعة في السودان ، مطبعة جامعة الخرطوم للنشر 1995م، ص175.
- (8) بشير محمد سعيد: السودان من الحُكم الثنائي إلى انتفاضة رجب الحلقة (3) شركة الأيَّام للأدوات المكتبية المحدودة ، ط1986م ، ص8 .
- (9) صالح والبدوي: تحليل اقتصادي لإنتاج تسويق القطن في مشروع الجزيرة مؤسسة شباب الجامعة للنشر/الإسكندرية ، ط1978م ، ص26.
- (10) محمد يوسف جلال: مشروع الجزيرة القصة التي بدأت في الخرطوم ، دار جامعة الخرطوم للنشر 1993م ، ص76.
- (11) محمد سعيد القдал: مرجع سابق ، ص264.
- (12) رفيدة محمد أحمد: مرجع سابق ، ص75.
- (13) محمد سعيد القдал: مرجع سابق ، ص265 .
- (14) حسن محمد عثمان الحفيان: مرجع سابق ، ص177.
- (15) تيم نيلوك: صراع السُلطة والثروة في السودان، ترجمة محمد الفاتح التجاني ومحمد علي جادين ، دار جامعة الخرطوم للطباعة والنشر 1994م ، ص55.
- (16) نفس المرجع: ص56.
- (17) محمد سعيد القдал: مرجع سابق ، ص266.
- (18) محمد أحمد علي تيسير: زراعة الجوع في السودان ، ترجمة محمد علي جادين ، مركز الدراسات السودانية/القاهرة ، ط1994م ، ص28.
- (19) عوض إبراهيم عبدالرحمن الحفيان: مرجع سابق ، ص178.
- (20) عايذة مجذوب كمال الدين: الإدارة البريطانية في السودان (-1925 1951م) جامعة القاهرة فرع الخرطوم ، ط1989م . ص196.

- (21) زكي البحيري: الحُكم الإنجليزي المصري (دراسة في علاقات وادي النيل) (-1899 1936م) مكتبة مذبولي/القاهرة، ص (256,257)
- (22) تيم نيلوك: مرجع سابق، ص 55 .
- (23) زكي البحيري: مرجع سابق، ص (257-258)
- (24) محمد سعيد القدال: مرجع سابق، ص 266 .
- (25) عبلة سلطان: تاريخ السودان الحديث في القرن 19م ومنتصف القرن العشرين، الدار المصرية للكتب/القاهرة، ط 2 2015م، ص 260 .
- (26) نفس المرجع: ص 261 .
- (27) رفيدة محمد أحمد: مرجع سابق، ص 80 .
- (28) محمد سعيد القدال: مرجع سابق، ص 267 .
- (29) فدوى عبدالرحمن علي طه: مرجع سابق، ص (30,31)
- (30) محمد سعيد القدال: مرجع سابق، ص 257 .
- (31) تيم نيلوك: مرجع سابق، ص 27 .
- (32) محمد سعيد القدال: مرجع سابق، ص 257
- (33) رفيدة محمد أحمد: مرجع سابق، ص (84-85)

أحداث ومواقف في تاريخ الدولة الاموية (دراسة تحليلية) 40 - 132 هـ / 660 - 750 م

أستاذ مشارك- كلية التربية - جامعة القرآن الكريم

د. عبد المنعم يوسف عبد الحفيظ الزبير

المستخلص :

أدى تنازل الحسن بن علي (رضي الله عنه) في عام الجماعة لتحول الخلافة لمعاوية بن أبي سفيان (رضي الله عنه) و بذلك تحولت الخلافة لبني أمية. تهدف الدراسة لتوضيح الأسباب التي أدت لتنازل الحسن بن علي عن الخلافة، كما تهدف للتعريف بالنسب الأموي و لتوضيح مجهودات معاوية في تثبيت دعائم الحكم للأمويين اتبعت الدراسة المنهج التاريخي و المنهج الوصفي و ومنهج التحليلي، وتوصلت الدراسة لعدد من النتائج منها، أن معاوية بن أبي سفيان (رضي الله عنه) ثبت الحكم الأموي خلال سنوات حكمه التي بلغت الستون عاماً، تحول الحكم من البيت السفياني إلى البيت المرواني في مؤتمر الجابية، يعتبر عبد الملك بن مروان المؤسس الثاني للدولة الاموية .
الكلمات المفتاحية : الخلافة - بني أمية - معاوية - مروان - دمشق

Events and positions in The story of The Umayyah state (An analytical study)

40AH – 132 AH / 660 AD – 750 AD

Abdelmoneim Yousif Abdelhafeez Alzubir Dr.

Abstract :

The abdication of Al-Hassan bin Ali (may God be pleased with him) in the year of the group led to the transfer of the caliphate to Muawiyah bin Abi Sufyan (may God be pleased with him), and thus the caliphate was transferred to the Umayyads. The study aims to clarify the reasons that led to the abdication of Al-Hassan bin Ali from the caliphate. It also aims to define the Umayyad lineage and to clarify the efforts of Muawiya in consolidating the foundations of the rule of the Umayyads. The study followed the historical approach, the descriptive approach, and the analytical approach. (May God be pleased with him) The Umayyad rule was established during the years of his rule, which amounted to sixty years. The rule shifted from the Sufyani house to the Marwani house in the Jabiya conference. Abd al-Malik ibn Marwan is considered the second founder of the Umayyad state.

Keyword : Caliphate – Banu Umayyah-Muawiyah – Marwan – Damascus

مقدمة :

استطاع معاوية بن أبي سفيان بعد أن تنازل له الحسن بن علي عن الخلافة في عام الجماعة ، وبعد أن يحول حول العاصمة إلى دمشق استطاع أن يبدأ في تأسيس دولته في ثبات وطمأنينة ، فعمل على سياسة الرعية بالحكمة و اللين و حسن التعامل و التدبير ، و بعد أن اخذ البيعة لابنه يزيد حول نظام الحكمة للنظام الوراثي الذي استمر حتى نهاية الدولة الأموية .

نسب البيت الأموي :

ينتسب الأمويون والهاشميون إلي جد واحد ، وهو عبد مناف بن قصي ابن كلاب وترجع زعامة بني عبد مناف لمكة ورياستهم عليها إلى عهد جدهم قصي ابن كلاب ⁽¹⁾ .

كان أمية بن عبد شمس ⁽²⁾ بن عبد مناف سيداً من سادات قريش في الجاهلية يعادل في الشرف والرفعة عمه هاشم بن عبد مناف وكانا يتنافسان رئاسة قريش وكان أمية تاجراً كثير المال خلف عدد من الأولاد والمال وكثرة العصبية ، كانا في الجاهلية من أكبر أسباب السيادة بعد شرف النسب ، وكان لأمية عشرة من الأولاد كلهم سادته وشرف منهم سفيان وأبو سفيان ⁽³⁾ وكان أبو سفيان صديقاً للعباس ابن عبد المطلب ⁽⁴⁾ و الراجح أنه لم يكن هذان البطنان متعاونين في الجاهلية كما يظن البعض وإنما كان يظهر في بعض الأحيان شيء من التنافس الضروري إضافة إلي أنهم لم يختلفوا على شرف ورفعة في الجاهلية بل كان كل منها قد أخذ منه قسطاً وافراً ⁽⁵⁾ . ولما جاءت النبوة ودعا الرسول صلي الله عليه وسلم الناس إلي الله أجابه من بني عبد شمس جمع كما أجابه من بني هاشم وهاداه كثير من هؤلاء ، وصد عنه كثير من أولئك غير أن بني هاشم وبني عبد المطلب حرصاً علي الرسول صلي الله عليه وسلم حيث حماه أبو طالب كبير بيته ⁽⁶⁾ .

كان أبو سفيان رجلاً عظيماً في نفسه ذا شرف يخاف على قومه أن تصيبهم مهانة أو مذلة ويلزم الصفة محبة الفخر والقوة ، فأفاض العباس بذلك إلي النبي صلي الله عليه وسلم فأعطاه النبي صلي الله عليه وسلم في ذلك اليوم تأليفاً له ومحبة فيه مالم يعطه أحداً وهو أن أمر منادياً ينادي بمكة من أغمد سيفه فهو آمن ومن دخل المسجد فهو آمن ومن دخل دار أبي سفيان فهو آمن ، فسوى بين بيته وبين بيت الله ⁽⁷⁾ وهذا شرف لم ينله أحد قط وقد أسلم في ذلك اليوم معظم المتأخرين عن الإسلام ⁽⁸⁾ .

تأسيس الدولة الأموية :

قامت الدولة الأموية بعد انتهاء الخلافة الراشدة بإستشهاد الخليفة الراشد علي بن أبي طالب رضي الله عنه يوم 17 رمضان عام 40 هـ / 660م ويعد بدء الدولة الأموية حين تنازل الحسن بن علي رضي الله عنهما لمعاوية بن أبي سفيان يوم 25 ربيع الأول 41 هـ 661م واستمرت الدولة الأموية حتى معركة الزاب التي جرت بين جيوش العباسية وبني أمية حيث هزم مروان بن محمد آخر الخلفاء الأمويين وذلك في 11 جمادى الأول عام 132 هـ 750م وبذا فقد دامت هذه الدولة ما ينوف على إحدى وتسعين سنة ⁽⁹⁾ ، تأسست الخلافة الأموية عام الجماعة ⁽¹⁰⁾ سنة 41 هـ إثر تنازل الحسن بن علي لمعاوية بن أبي سفيان لا جمعياً عن الخلافة بل رغبة في حقن دماء

المسلمين، وتوحيداً لكلتهم بعد الذي حدث في الفتنة الكبرى من أحداث ومعارك فكانت هذه النشأة جمعاً لأهل الفتنة، وتخيلاً لأمالهم، ماكانوا يرجونه لأمة الإسلام من الشر، كما كانت مصدر سعادة واستقرار للمسلمين بعد الفتن والقتال، ولذا كانت خلافة معاوية تامة الشرعية⁽¹¹⁾ وقد قال الرسول صلى الله عليه وسلم ((تكون النبوة فيكم ما شاء الله أن تكون ثم يرفعها الله إذا شاء أن يرفعها ثم تكون خلافة على منهاج النبوة، فتكون ما شاء أن تكون، يرفعها إذا شاء أن يرفعها، ثم تكون ملكاً عاضاً فتكون ما شاء الله أن تكون ثم يرفعها إذا شاء ثم تكون خلافة على منهاج النبوة ثم سكت))⁽¹²⁾ وبين الرسول صلى الله عليه وسلم أن خلافة النبوة ثلاثون سنة، ثم يؤتي الله الملك أو ملكه من يشاء⁽¹³⁾ وقوله صلى الله عليه وسلم الخلافة في أمتي ثلاثون سنة، ثم ملك بعد ذلك⁽¹⁴⁾ فلا خلاف بأن الخلافة الراشدة انتهت بتنازل الحسن بن علي لمعاوية رضي الله عنه⁽¹⁵⁾ خال المؤمنين وكاتب وحي رب العالمين⁽¹⁶⁾.

الخلفاء الأمويين :

خلفاء العهد السفيفاني:

معاوية بن أبي سفيان (60.41هـ/661.680م):

اسمه - ومولده ونسبه - كنيته:

هو معاوية بن أبي سفيان بن صخر بن حرب بن أمية بن عبد شمس بن عبد مناف بن قصي القرشي الأموي كنيته أبو عبد الرحمن⁽¹⁷⁾ ولد بمكة قبل الهجرة بخمس عشر سنة وقيل بسبع وقيل بثلاث عشر والأول أشهر⁽¹⁸⁾ وكان رجلاً طويلاً، أبيض، جميلاً، مهيباً وقد تقدس فيه والده ووالدته منذ الطفولة بمستقبل كبير فأبو سفيان ينظر إليه وهو يحبو فقال لوالدته: إن ابني هذا لعظيم الرأس، وأنه لخليق أن يسود قومه، فقالت هند قومه فقطكلته إن لم يسد العرب قاطبة⁽¹⁹⁾ وكانت أمه تحمله وهو صغير فتنشد وتقول :-

إن بني معرق كريم	محبب في أهله حليم
يس بفاحش ولا لئيم	ولا ضجور ولا سؤوم
صخر بني فهر زعيم	لا يخلف الظن ولا يخيم ⁽²⁰⁾

أما نساؤه وولده، فمنهن ميسون بنت بحدل بن أنيف الكلبي أم يزيد ابنه وقيل ولدت له بنت ماتت في صغيرة، ومنهن فاختة ابنة قرظ بن عبد عمرو بن نوفل بن عبد مناف فولدت له عبد الرحمن وعبد الله⁽²¹⁾ ومنهن نائلة ابنة عمارة الكلابية⁽²²⁾ تزوجها وقال لميسون أنظري إليها فنظرت إليها وقالت رأيتها جميلة ولكني رأيت تحت سرتها خالاً، ليوضع رأس زوجها في حجرها، فطلقها معاوية وتزوجها حبيب بن مسلمة الفهري ثم خلف عليها بعده النعمان بن بشير، وقتل فوضع راسه في حجرها⁽²³⁾ ومنهن كثرة بنت قرظ أخوت فاختة وغزا قبرص وهى معه، فماتت هناك⁽²⁴⁾. والمشهور أن معاوية أسلم مع أبيه وأخيه يزيد، وسائر قريش عام فتح مكة ولكن يروى عنه أنه قال (أسلمت يوم القضية) أي عمره القضاء سنة 7 هـ ولكن كتمت إسلامي من أبي، ثم علم بذلك فقال لي: هذا أخوك يزيد وهو خير منك على دين

قومه. فقلت له لم آل نفسي جهداً... ولقد دخل على رسول الله صلى الله عليه وسلم مكة في عمرة القضاء وإني لمصدق به ، ثم لما دخل عام الفتح أظهرت إسلامي ، فحجته فرحب بي وكتبت بين يديه ⁽²⁵⁾ وقد روى عن الرسول صلى الله عليه وسلم أحاديث كثيرة في الصحيحين وغيرها من السنن والمسانيد ، وروى عنه جماعة من الصحابة والتابعين ⁽²⁶⁾ وأصح ما روى في فضله حديث أبي جمرة عن ابن عباس أنه كان كاتب النبي صلى الله عليه وسلم منذ أسلم ⁽²⁷⁾ في عهده تم إنشاء ديوان الرسائل للإشراف على الرسائل الواردة من الولايات الإسلامية إلى العاصمة والموجهة من الخليفة إلى الولاة ⁽²⁸⁾ كذلك تم إنشاء ديوان الخاتم لمنع التزييف في الرسائل ⁽²⁹⁾ أمتاز معاوية رضي الله عنه بالعقلية الفذة ، فإنه كان يتمتع بالقدرة الفائقة على الاستيعاب ، فكان يستفيد من كل ما يمر به من الأحداث ، ويعرف كيف يتوقاها وكيف يخرج منها إذا تورط فيها ⁽³⁰⁾ وشهد معاوية رضي الله عنه مع الرسول صلى الله عليه وسلم حنيناً وأعطاه مائة من الإبل وأربعين أوقية من الذهب ⁽³¹⁾ وكان أبوه من سادات قريش ، وتفرد بالسؤدد ⁽³²⁾ بعد يوم بدر ، ثم لما أسلم حسن إسلامه ، وكانت له موافق شريفة وأثار محمودة في يوم اليرموك وما قبله وما بعده ⁽³³⁾ . وقد أشترك في معركة اليمامة في عهد أبي بكر ، ولما سير أبو بكر الجيوش إلى الشام سار معاوية مع أخيه بن أبي سفيان ، وقد أبلى بلاء حسناً في فتوح الشام وبصفة خاصة في فتح المدن الساحلية ، مثل عكا ، وصور ، قيسا دية وكان له فيها ذكر حسن وأثر جميل ، ظل معاوية نائباً على الشام في الدولة العمرية والعثمانية وأفتتح سنه سبع وعشرين جزيرة قبرص ، وسكنها المسلمون قريباً من ستين سنة في أيامه ومن بعد ⁽³⁴⁾ .

بقى معاوية والياً على الشام طوال عهد عمر وعثمان رضي الله عنهما والياً كفؤاً ، ضابطاً لعمله ، حارساً لحدوده محبوباً من رعيته ، وقد قام في عهد عثمان بأعمال جلية من أهمها إنشاء الأسطول البحري الإسلامي الذي حمى به شواطئ المسلمين ، وغزا جزر البحر المتوسط ⁽³⁵⁾ يروى ابن الأثير في أسد الغابة عن عبد الله بن عمر رضي الله عنهما أنه قال (مارأيت أحد بعد رسول الله صلى الله عليه وسلم أسود من معاوية) ، ف قيل له أبوبكر وعمر وعثمان وعلى ، فقال كانوا والله خيراً من معاوية وأفضل ، ومعاوية أسود ⁽³⁶⁾ ويروى الطبري مرفوعاً إلى عبد الله بن عباس قوله (ما رأيت أحد أخلق للمك من معاوية إن كان ليرد الناس منه على أرجاء واد رحب ⁽³⁷⁾ . وقد ثبت في الصحيحين أنه كان فقيهاً يعتد الصحابة بفقهِ واجتهاده فقد جاء في البخاري عن ابن أبي ملكية قال:- (أوتر معاوية بعد العشاء بركعة وعنده مولى لابن عباس فأثنى ابن عباس فأخبره ، قال دعه فإنه قد صحب رسول الله صلى الله عليه وسلم) ⁽³⁸⁾ .

منهج معاوية وأسلوبه في حكم الأمة الإسلامية :

أنعقد إجماع الأمة الإسلامية على خلافة معاوية سنة 41 هـ فأخذ يعمل بكل ما أوتي من ذكاء وفطنة ودهاء على توطيد دعائم الأمن والاستقرار في ربوع العالم الإسلامي ، فأنتهج سياسة داخلية تقوم على عدة قواعد منها الإحسان وتوطيد الأمن في ربوع العالم الإسلامي ، ومباشرة أمور الدولة بنفسه ⁽³⁹⁾ .

أهم الأحداث الداخلية في عهده:

حركة الخوارج :

كانت لمعركة صفين نتائج بالغة الخطورة علي الوضع الإسلامي العام ، وهي خطوة أخرى في الطريق الذي بدأ بقل عثمان بن عفان ، وحينما لاح خطر الهزيمة رفع الشام المصاحف علي أسنة الرماح عملاً بمشورة عمرو بن العاص فأحدثوا في أهل الشام الأثر المطلوب خاصة القراء الأتقياء⁽⁴⁰⁾ وقد أقبل بعض منهم علي إيقاف القتال ولكنهم أسرعوا في هذا الأمر الذي يحمل في طياته ستائر النصر لمعاوية⁽⁴¹⁾ ونتيجة لهذا التباين في المواقف أنسلخ من علي اثنا عشر ألفاً فلحقوا بحرواء واعتزلوا فيها وعرفوا بالحرورية⁽⁴²⁾ وتعتبر الحركة التي قادها المستورد بن علقمة 43هـ - 663م من أكبر حركاتهم ضد معاوية ، وقد اصدت بهم الوالي الأموي علي الكوفة وهو المغيرة بن شعبة ، وقد وضع حد لنشاطهم كما أبعد خطرهم عن الكوفة ، وقد حاول الخوارج أكثر من مرة استقطاب الكوفيين للقتال في صفوفهم بل أن الكوفيين أثروا القتال ضدهم مدفوعين بمصالحهم السياسية⁽⁴³⁾ ولزم خوارج الكوفة الهدوء لعدة سنوات إلي أن سنحت لهم فرصة أخري للثورة علي الحكم الأموي بقيادة حيان بن ظبيان السلمي وانتهت الثورة بمقتلهم جميعاً في العام التالي في معركة جرت في بانقيا⁽⁴⁴⁾ ويبدو أن الوالي الأموي قد تساهل معهم وغلب عليه جانب اللين فأضطر معاوية إلي عزله وولي زياد بن أبيه البصرة في عام 45هـ - 665م فتعقبهم بشدة وأخذهم بالشبهة وقتلهم بالظن حني تمكن من إخضاعهم (45) وقد نشطوا بعد وفاته فتصدي لهم ابنه عبيد الله الذي ولاه معاوية البصرة في عام 55هـ فلحقهم وسجن بعضهم وقتل البعض الآخر⁽⁴⁶⁾.

حركة الشيعة :

بالإضافة إلي خطر الخوارج واجه معاوية خطر آخر تمثل بشيعة علي بن أبي طالب الذين انتشروا في الكوفة والبصرة ، إذا لم يكد الحسين يغادر العراق بعد أن عقد الصلح مع معاوية⁽⁴⁷⁾ ولم تضي أعوام ذات عدد حتي وفدوا علي الحسين الشكاية من أعمال معاوية وولائه ، وقد رفض الحسن منهم شيئاً وقبل شيئاً مؤثراً السلم وحقق الدماء ، وقد أنشئ في هذا الاجتماع الحزب السياسي المنظم للشيعة وأصبح الحسن رئيساً له . وفي هذا الوقت عين معاوية المغيرة بن شعبة والياً علي الكوفة⁽⁴⁸⁾ ومنحه سلطات مطلقة وتميز حكمه بالتساهل ، واستمر المغيرة في ولايته مدة عشرة أعوام ساهم خلالها عن طريق شخصيته اللينة في تهدئة الموقف السياسي ، لذلك استغل الشيعة هذه السياسة اللينة من قبل الوالي ، وقاموا بحركة أخري معارضة للنظام الأموي لذلك عين معاوية زياد بن أبيه والياً علي الكوفة بالإضافة إلي البصرة بعد وفاة المغيرة عام 50هـ - 670م⁽⁴⁹⁾.

مارس زياد سياسته علي الشدة ونتيجة لتلك السياسة ضعفت مقاومة الشيعة ولم يرتفع صوت معارض سوي صوت حجر بن عدي الزعيم الكوفي⁽⁵⁰⁾.

أما فيما يتعلق بسياسة معاوية الخارجية فقد سار علي ما سار عليه في سياسته الداخلية فقد وضع لها أيضاً أسسها المدروسة وقواعدها الثابتة ، في جميع أطراف البلاد التي فتحت في

عهد أبي بكر وعمر وعثمان ولكن عهده لم يشهد فتوحات في نطاق واسع كما كان الحال في عهد الراشدين وقدر معاوية أن تثبت الفتوحات ونشر الإسلام حتى يطمئن الناس في كنفه أفضل وأجدي من الفتح والتوسع في الخارج وقد نجحت هذه السياسة وآتت ثمارها في الجناح الشرقي من الدولة الإسلامية أما الجناح الغربي الشام ومصر المواجه للدولة البيزنطية فهو الذي حظي باهتمام معاوية⁽⁵¹⁾.

اتخذ معاوية مدينة دمشق مركزاً للخلافة الأموية ، فأقام في قصر الخضراء لصق الجامع ، أنشأ معاوية ديوان الخاتم وحزم الكتب ولم تكن تحزم من قبل⁽⁵²⁾ ومعاوية أيضاً أول من أذن في تجديد الكعبة وكانت كسوتها قبل ذلك تطرح عليها الكسوة فوق الأخرى وهو أول من أتخذ الحرس⁽⁵³⁾ كذلك أول من أدخل المقصورة في المسجد كذلك استحدثت المئذنة في عهده وأصبحت عنصراً معمارياً من عناصر الجامع⁽⁵⁴⁾.

كانت حدود الدولة الإسلامية قبل عهد معاوية بن أبي سفيان رضي الله عنه امتدت شرقاً إلى مرو⁽⁵⁵⁾ وشمالاً إلى الثغور الشامية⁽⁵⁶⁾ وإلى مصر وتونس⁽⁵⁷⁾.

كذلك اتسعت الدولة الإسلامية ، فاستولى المسلمون على أواسط آسيا وغزا عبد الله بن سوار العبدى بلاد السند مما يلي خراسان ويرجع إليه الفضل في بناء البحرية العربية الإسلامية وإنشاء أسطول بحري للمسلمين⁽⁵⁸⁾. وقد تميزت الخلافة الأموية بالتحول من مبدأ الشورى إلى مبدأ الوراثة ، فأصبحت الخلافة وراثية من الأب إلى الابن مع الإبقاء على أسلوب البيعة⁽⁵⁹⁾ ولقد قدر معاوية أن تثبت الفتوحات ونشر الإسلام في البلاد الشرقية أجدي من الفتح والتوسع ، أما الجناح الغربي وهي بلاد الشام ومصر فإن الخطر البيزنطي لا يزال مستمراً وقد وقف معاوية من خلال خبرته السياسية أثناء توليه بلاد الشام على أهداف البيزنطيين فركز معظم جهوده للتصدي لهم⁽⁶⁰⁾.

وفاته:

اختلّف في وقت وفاته بعد إجماع جميعهم على أن هلاكه كان في سنة ستين من الهجرة في شهر رجب ، فقال هشام بن محمد : مات لهلال رجب سنة ستين ، وقال الواقدي : مات معاوية للنصف من رجب وقال علي بن محمد : مات معاوية بدمشق سنة ستين يوم الخميس لثمان بقين من رجب⁽⁶¹⁾ ، وبوفاة معاوية رضي الله عنه سنة 60 هـ بايع المسلمون ابنه يزيد ثم تولى بعده ابنه معاوية ابن يزيد وكان ورعاً زاهداً ، فتنازل عن الخلافة بعد ثلاثة أشهر⁽⁶²⁾.

يزيد بن معاوية

(60- 64هـ/683-683م):

هو يزيد بن معاوية أبي سفيان بن صخر بن حرب بن أمية بن عبد شمس أمير المؤمنين أبو خالد الأموي ، للهجرة أثناء ولاية والده علي بلاد الشام في خلافة سيدنا عثمان بن عفان وأمه ميسون بنت بحدل بن أنيف الكلبيّة تزوجها معاوية قبل أن يلي الخلافة⁽⁶³⁾ ويعد من الطبقة الأولى من التابعين يقول ابن كثير : (وقد ذكره أبو زرعة الدمشقي في الطبقة التي تلي الصحابة وهى العليا ، وله أحاديث ، روى عن أبيه معاوية أن رسول الله صلى الله عليه وسلم قال: من

يريد الله به خيراً يفقهه في الدين) وحديث آخر في الوضوء وروى عنه ابنه خالد ، وعبد الملك ابن مروان ⁽⁶⁴⁾ ، فنشأ في عز الإمارة ومجدها وقد عنى معاوية بتربيته إسلامية فقد أرسله في طفولته إلى البادية لأحواله ليشب في أحضان الفطرة ، وخشونة البادية ورجولتها وفتوتها ، وليتعلم العربية النقية ولقد أثمرت هذه التربية في يزيد ، فكان شاعراً فصيحاً ، وأدباً لبيباً يحسن التصرف في الموافق ، حاضر البديهة أبي النفس ، عالي الهمة وحرص معاوية علي تعليم ابنه مكارم الأخلاق وفن التعامل مع الناس ومجاملاتهم في المناسبات ⁽⁶⁵⁾ .

عندما آلت الخلافة إلى معاوية حرص على أن يعهد إلى يزيد ببعض الأعمال الكبيرة لتدريبه على العمل وإكسابه الجدية ، وتهيئته للمنصب وهو منصب الخلافة ، فقد أسند إليه قيادة الجيش الذي أرسله لغزو القسطنطينية سنة 49هـ وكان تحت إمرته في هذا الجيش ابن عباس وابن عمر وابن الزبير وأبو أيوب الأنصاري ⁽⁶⁶⁾ وهو الجيش الذي وعده الرسول صلي الله عليه وسلم بالمقفرة في حديث أم حرام بنت ملحان الأنصارية حيث قال : (أول جيش يغزو مدينة قيصر مغفور له) ⁽⁶⁷⁾ وعندما عزم معاوية علي العهد ليزيد بالخلافة ، أخذ يحمله علي حياة الجد والإقلاع عن حياة الترف والنعمومة ومن الواضح أن يزيد قد استجاب وأرتفع إلى مستوى المسؤولية الذي أراده له أبوه والدليل علي ذلك اشتراك الصحابة معه في الغزو وعملهم تحت إمرته ، ولو لم يروه أهلاً لذلك لما فعلوا ⁽⁶⁸⁾ .

أهم الاحداث في خلافته :

ثورة الحسين بن علي :

كان الحسين عند وفاة معاوية بالمدينة المنورة فأرسل يزيد إلى الوليد ابن عقبة بن أبي سفيان وإلى المدينة ليعلمه بموت معاوية ويأمره بأخذ البيعة له من الحسين بن علي وعبدالله بن الزبير ، فاستمهلهم ولم يبايعاً ⁽⁶⁹⁾ وخرجا من ليلتهما إلى مكة وما أن وصل الحسين إلى مكة حتى توالى عليه رسل ورسائل أهل الكوفة تفيض حماسة وعاطفة وقالوا له : (إنا قد حبسنا أنفسنا عليك ولسنا نحضر الجمعة مع الوالي فأقدم علينا) ⁽⁷⁰⁾ وتحت إلحاحهم قررالحسن إرسال ابن عمه مسلم بن عقيـل إلي الكوفة ليستطلع الموقف وقال له (سر إلى أهل الكوفة فإن كان حق ما كتبوا به عرفتنني حتى الحق بك) وعندما وصل بايعه أثنا عشر ألفاً وقليل ثمانية عشر ألفاً انخدع مسلم بحماسة أهل الكوفة وشجعه تغافل النعمان بن بشير الانصاري وإلى الكوفة فأرسل إلى الحسين ببيعة أهل الكوفة ⁽⁷¹⁾ عندما وصلت الحسين رسائل مسلم ببيعة أهل الكوفة وطاعتهم الكاذبة وأزمع الرحيل إليها جاءه عبدالله بن عباس ونصحه بعدم الخروج وكان كلامه عين الحكمة والصواب ولكن للأسف لم يصغ الحسين رحمه الله لهذه النصائح الصادقة فخرج في أهله وقلة من أصحابه عددهم حوالي سبعين رجلاً وعندما وصل القادسية لقيه الحديـن يزيد التميمي وأخبره بقتل مسلم ⁽⁷²⁾ .

سار الحسين حتى وصل كربلاء وكان عبيد الله بن زياد لما علم بمسيره قد انتدب لقتاله واحداً من أبناء الصحابة وهو عمر بن سعد بن أبي وقاص وعسكر بالقرب من عسكر الحسين

وهنا بدرت بادرة طيبة من الحسين رضى الله عنه لو قدرها أن تمضي إلى غايتها لكان فيها حقن الدماء ، ولكن درات الحرب غير متكافئة فقتل الحسين رحمه الله ، وقتل سائر أصحابه ، ومنهم سبعة عشر شاباً من أهل بيته وكان آخر كلامه قبل أن يسلم الروح ، (اللهم أحكم بيننا وبين قوم دعونا لينصرونا فقتلونا) ⁽⁷³⁾ وكان استشهاداه في العاشر من المحرم سنة 61 هـ . ولم يبق من ابنائه الذكور سوى علي زين العابدين فلما وصلوا دمشق أدخلهن يزيد إلى بيوته وأكرمهم وعطف على علي بن الحسين ثم جهزهم وأعادهم إلى المدينة مكرمين ⁽⁷⁴⁾.

خروج أهل المدينة:

كذلك خرج أهل المدينة وحدثت موقعة الحرة وتعود جذور الخلاف بين الحجازيين والأمويين إلى عدة أسباب منها :

أ/ ما أحدثته معاوية من تغير في منهجية الحكم .

ب/ موقف الشيعة من أنصار علي الذين ينكرون حق معاوية في الخلافة .

ج/ من الناحية السياسية كان طموح بعض أبناء الصحابة إلى الخلافة كعبد الله بن الزبير .

د/ ومن الناحية الاجتماعية فإن انتقال مركز الخلافة من المدينة إلى دمشق قد أفقدها مكانتها المركزية في العالم الإسلامي ، كما شل نشاطهم الاقتصادي والسياسي وجعلهم في عزلة من المسرح السياسي والاجتماعي (75) والراجع أن الذي أثار زعماء المدينة هو حقدهم علي بني أمية وحتى يعطوا تحركهم مبرراً طعنوا في سلوك يزيد ، وحاول عبد الله بن عمر بن الخطاب تحزيرهم من الخروج علي طاعة الخليفة ، وتفريق كلمة المسلمين ، كما جاهد في حث الناس علي عدم الإشتراك معهم ومنع أهله وولده من فعل ذلك ⁽⁷⁶⁾.

انتهى الأمر بإعلان خلع يزيد بن معاوية ومبايعة عبد الله بن حنظلة الأنصاري وأضرر الأمويون المقيمون فيها إلى الاحتماء في دار مروان بن الحكم التي طوقها الثائرون ⁽⁷⁷⁾.

جاء الرد علي أحداث المدينة سريعاً من قبل يزيد الذي لم يستطع تجاهل الخروج علي حكمه لكنه رأي أيضاً أن يعالج الموقف بالحكمة فأرسل النعمان بن بشير الأنصاري إلى المدينة ليدعوا الناس إلي العودة إلي حظيرة الدولة ولزوم الجماعة إلا أنه فشل في ذلك ⁽⁷⁸⁾ بعدها أرسل يزيد جيش إلي المدينة بقيادة مسلم بن عقبة المري ، يرافقه الحصين بن نمير السكوني وأعطى قيادة مشددة بأن يدعوا القوم ثلاثاً فإن استجابوا وإلا القتال ⁽⁷⁹⁾ . وصل مسلم وضرب الحصار من جهة الحرة بعدها استعمل مروان بن الحكم الدهاء والحيلة ونجح في دخول المدينة مع ثلاثة من الفرسان وتبعه باقي الجيش ودار اشتباك بين الطرفين انهزم أهل المدينة وقتل عدد كبير منهم وجلس مسلم بعد الانتصار فدعا الناجين منهم إلي البيعة ⁽⁸⁰⁾ .

حركة عبد الله بن الزبير:

تعتبر امتداداً لخروج أهل المدينة ، وحادثة كربلاء والفراغ السياسي والقيادي الذي حصل بعد وفاة معاوية فقاد ابن الزبير حركة مسلحة ضد بني أمية منطلقاً من مكة ليعيد الخلافة إلي منبعها الأول في الحجاز ⁽⁸¹⁾ حاول يزيد في زمرة هذه الأحداث التفاهم مع ابن الزبير فعرض عليه

ولاية الحجاز وما شاء علي أن يبايعه بالخلافة لكن ابن الزبير رفض العرض ⁽⁸²⁾ فأرسل يزيد إلى مسلم بن عقبة بالتوجه إلى مكة للقضاء علي حركته ، فمرض مسلم وتوفي بعد أن عهد إلي الحصين بن نمير بقيادة الجيش ⁽⁸³⁾ ف ضرب الحصار علي مكة وكانت المقاومة عنيفة بفعل خضوع المكيين لقائد واحد هو عبد الله بن الزبير وانضمام خصوم الدولة الأموية إليه كالخوارج والشيعة ، وفي هذه الأثناء أتى خبر نعي يزيد فتوقف القتال والواقع أن ابن الزبير كان المستفيد الأول من موت يزيد وارتباك الأسرة الأموية في معالجة النتائج السلبية التي انعكست عليها لكنه بالرغم من وجهة نظره أضع الفرصة التي أتاحت له لإنقاذ العالم الإسلامي ، من الحرب الأهلية ، ثم أعلنت خلافة معاوية الثاني بن يزيد في دمشق وأعلن ابن الزبير نفسه خليفة في المدينة ⁽⁸⁴⁾ .

وفاة يزيد :

توفي يزيد بن معاوية بحوارين - قرية من قرى حمص بالشام لأربع عشرة ليلة خلت من شهر ربيع الأول سنة 64هـ ، وهو ابن ثمانية وثلاثين سنة ، وقيل تسع وثلاثين وقد خلف أثنى عشر ولداً ذكراً وأربع بنات ⁽⁸⁵⁾ وكان يزيد قد عهد لابنه معاوية وقد بويع بالخلافة بعد موت أبيه ⁽⁸⁶⁾ ولكنه لم يباشر مهام الخلافة وتنازل عنها ولم يعهد إلى أحد واعتكف في بيته إلى أن توفي ، وظل الأمر مضرباً على بنى أمية ، حتى اجتمعت كلمتهم في مؤتمر الجابية ، في مستهل ذي القعدة سنة 64هـ على بيعة مروان ابن الحكم ⁽⁸⁷⁾ .

معاوية بن يزيد:

(64هـ / 683-684م)

هو معاوية بن يزيد بن معاوية بن أبي سفيان بن صخر بن حرب بن أمية بن عبد شمس يكنى أبا ليلى وهو الذي يقول فيه الشاعر :-

إني أرى فتنة قد حان أولها ***** والملك بعد أبي ليلى لمن غلبا

أمه أم هاشم بنت أبي هاشم بن عتبة بن ربيعة بنت عبد شمس، بويع له بالشام ، ولعبيد الله بن الزبير بالحجاز ⁽⁸⁸⁾ كان رجلاً صالحاً ناسكاً ولم تطل مدته ، قيل أنه : مكث في الملك أربعين يوماً وقيل شهرين ، وكان في مدة ولايته مريضاً لم يخرج إلي الناس وكان الضحاك بن قيس هو الذي يصلى بالناس ويسد الأمور، وقد فكر في التنحي عن الخلافة بعد قليل من مبايعته، وترشيح رجل آخر ، بعد ماوراء انقسام المسلمين فعزم على الاعتداء بعمر بن الخطاب رضي الله عنه في اختيار ست أشخاص ينتخب الخليفة من بينهم ولم يفلح ، بعد ذلك ترك الأمر شورى للمسلمين يولون أمرهم لمن يشاءون وتغيب في منزله حتى توفي بعد ثلاثة أشهر من خلافته ⁽⁸⁹⁾ .

ذكر بن كثير بأن معاوية بن يزيد مات عن إحدى وعشرين وقيل ثلاثة وعشرين سنة ودفن بمقابر باب الصغير بدمشق ولما حضرته الوفاة قيل له ألا توصي فقال : (لا أتزود مرارتها الي آخرتي وأترك حلوتها لبنى أمية) ⁽⁹⁰⁾ . ووجدت الخلافة الأموية نفسها بعد وفاته في موقف صعب بعد أن عمت الفوضى أرجاء العالم الإسلامي ، ففي العراق اشتعلت نار العصبة القبلية بعد فرار عبيد الله بن زياد من البصرة ، بعدها بعث كل من الكوفة والبصرة إلي مكة لإعلان البيعة لابن

الزبير، أما الحجاز فكانت بيعت بن الزبير كما وصلته وفود من قنشرين وحمص ومصر تباعه ودخل أهل فلسطين في طاعته⁽⁹¹⁾. وأنقسم أهل الشام بين مؤيد لابن الزبير وبين مدافع عن مكتسبات الخلافة الأموية، فخطب له علي ساير منابر الإسلام الا منبر طبرية من بلاد الأردن حيث رفض حسان بن مالك بن بحدل الكلبى ان يبايعه وأرد الخلافة لخالد بنيزيد بن معاوية، وبداء كان العالم الإسلامي علي وشك تحقيق وحدته السياسية مرة أخرى بزعامة عبد الله بن الزبير⁽⁹²⁾.

العهد المرواني:

مؤتمر الجابية:

كان مؤتمر الجابية أحد أبرز العناوين في السياسة الأموية الداخلية، وأهميته تجلت في فرادته كـ «مجمع» قبلي لم يشهد التاريخ الإسلامي مثيلاً له في تاريخه. ففي الجابية، كان النصر للعصبية الأقوى في البيت الأموي، متمثلاً في رجحان كفة مروان (من بني العاص)، على خالد بن يزيد (السفياي). وفي مرج راهط انعقد النصر أيضاً للعصبية الأقوى (اليمانية) ضد العصبية الأضعف، أو على الأقل غير المتماشكة (القيسية). وقد لا يكون ممكناً الدخول إلى قراءة «الجابية» من غير هذا الباب الذي انفتح حينذاك على نتائج شديدة الخطورة.، حيث الدولة الأولى ترافق قيامها مع حرب القبائل بين الشام والعراق، فيما الثانية انطلقت من حرب ضارية بين قبائل الشام امتداداً إلى الجزيرة.

تأتي أهمية مؤتمر الجابية الذي ترأسه عمر بن الخطاب رضي الله عنه في فترة حساسة من عمر الدولة الإسلامية في كونه استطاع أن يجمع القبائل اليمنية، ودفعها نحو المرشح الأموي، وهو ما أنقذ الدولة من السقوط الذي بدا شبه قائم بعد وفاة يزيد بن معاوية⁽⁹³⁾.

مروان بن الحكم:

بدأ مروان بن الحكم بعد أن تزعم المعارضة الأموية بتوحيد صفوفه والدخول في صراع مع عبد الله بن الزبير ولم يبدأ مروان بمواجهة ابن الزبير في الحجاز وإنما لجأ إلى انتزاع الأقاليم البعيدة وذلك ليحسر نفوذه أولاً ومن ثم يتيسر القضاء عليه ثانياً وجاء مروان إلى الحكم بعد عقد مؤتمر الجابية لأهل الشام، وظلت الأردن موطن الكليبيين على ولائها للأسرة الأموية وكان بعض زعماء الشام حريصاً على الاحتفاظ بالخلافة في الشام دون غيرها ومثال ذلك الحصين بن نمير الذي عرض على ابن الزبير مبايعته بشرط الانتقال للشام وقد تعرضت الوحدة القبلية لأبناء الشام لهزات عنيفة وتشقق مريع حيث أفرزت الأحداث السياسية السريعة آنذاك صراعاً عنيفاً بين القبائل القيسية واليمانية فقد بايع القيسيون في شمال الشام ابن الزبير وازدادت قوة القيسيين بانضمام الضحاك بن قيس الفهري إليهم وهو الرجل الذي أمضى تاريخه كله في الشام وفي خدمة معاوية وابنه يزيد والذي كان يشرف آنذاك على شئون دمشق منذ وفاة معاوية الثاني بينما رفض الكليبيون البيعة لابن الزبير وذلك بسبب المصاهرة بينهم وبين الأمويين فقد تزوج معاوية منهم وترى فيهم يزيد ولكن الكليبيين فيما عدا ذلك يختلفون فيما بينهم فمنهم من يرى البيعة لخالد بن يزيد بن معاوية ومنهم من يرى البيعة لابن الزبير وبعضهم يرى البيعة لمروان بن الحكم

وبعد محاولات رأب الصدع تم الاتفاق على الالتقاء في الجابية وهي بلدة تقع في أعمال دمشق من ناحية الجولان للتشاور والاتفاق فصار الأمويين والكلبيين إلى هناك⁽⁹⁴⁾.

في الجابية عقد الكلبيون مؤتمرهم سنة 64 هجري وتشاوروا في أمر البيعة والخلافة وكان مؤتمر الجابية مؤمراً تاريخياً يمكن أن يوصف باللغة السياسية بأنه كان مؤمراً دستورياً وقد حضره أصحاب الشوكة والقوة والرأي من أهل الشام والذين كانوا مؤثرين في القرار المصري ويتبين الصورة الشورية لهذا المؤتمر من خلال النظر إلى أسماء المرشحين الآخرين للخلافة غير بني أمية حيث تم ترشيح عبد الله بن عمر بن الخطاب وعبد الله بن الزبير.

كانت أهم قرارات مؤتمر الجابية عدم مبايعة ابن الزبير واستبعاد خالد بن يزيد من الخلافة لأنه غلام والعرب لاتحب مبايعة الأطفال هذا من ناحية ومن ناحية أخرى هم الآن في أزمة وهم أحوج إلى الرجل المجرب الخبير عله يقودهم إلى النصر وينقذهم من وضعهم المتدهور لذلك تم مبايعة مروان بن الحكم ومن بعد مروان تكون البيعة لخالد بن يزيد ثم لعمر بن سعيد بن العاص بعد خالد ونص المؤتمر أيضاً على الاستعداد لمجابهة المخالفين اتباع ابن الزبير في الشام بادئ الأمر⁽⁹⁵⁾.

عبد الملك بن مروان (-65 86هـ / 705 - 685م):

هو عبد الملك بن مروان بن الحكم بن أبي العاص بن أمية ، أبو الوليد أمير المؤمنين ، وأمه عائشة بنت معاوية بن المغيرة بن أبي العاص بن أمية ولد في المدينة سنة 26هـ ، في خلافة عثمان بن عفان⁽⁹⁶⁾ ، كان من فقهاء المدينة المعدودين روى الأعمش عن أبي الزناد قال (كان فقهاء المدينة أربعة سعد بن المسيب وعروة وقبيصة بن ذؤيب و عبد الملك بن مروان)⁽⁹⁷⁾ ، وكان يلقب بحمامة المسجد لملازمته له ، والأخبار متواتره علي فقه عبد الملك و غزارة علمه ورجاحة عقله ، قال الذهبي : (ذكرته لغزارة علمه)⁽⁹⁸⁾.

يعتبر عبد الملك بن مروان المؤسس الثاني للدولة الأموية ، علاوة علي أنه من أبرز الشخصيات في التاريخ الإسلامي وقد تربى تربية دينية ونبع في الأدب والرواية والفقه وبعد من فقهاء المدينة⁽⁹⁹⁾ وقد أثبت عبد الملك كفاءة عالية في إدارة الدولة وسياستها ، وكان لا يتردد عن قيادة المعارك بنفسه ولقد استطاع بعد جهود جبارة أن يعيد الوحدة ويجمع شمل الأمة الإسلامية وأن يصفى خصومه الواحد بعد الآخر بالصبر والجهد والمثابرة⁽¹⁰⁰⁾.

المشاكل الداخلية:

ثورة الزبيريين في العراق:

كان في العراق حينئذ مصعب بن الزبير آخر الخليفة عبد الله بن الزبير وبجواره رجل اسمه المختار بن أبي الثقفي ، والمختار هذا يدعو للشيعة وكان مروان قبيل وفاته قد أرسل جيشاً لإخضاع العراق وانتزاعه من سلطه ابن الزبير ، والشاهد أن شيعة العراق قد تذكروا فيما بينهم أنهم لم يؤدوا واجبهم نحو آل علي، وأن علياً بن أبي طالب قد قتل كما قتل الحسين بالقرب منهم وأن الحسن قد نزل عن حقه في الخلافة، فشعروا بأنهم قد فرطوا في حماية آل البيت ، ورأوا أن

يدافعوا عن هذا التفریط وذلك بالاستشهاد في الانتقام من أعداء آل علي ونحمى فريق من هؤلاء الشيعة واشتهروا باسم التوابين أي النادمون علي مافرط منهم⁽¹⁰¹⁾ ، رأى مصعب بن الزبير الذي كان يلي العراق من قبل أخيه أن خطر المختار لا يقل عن خطر الأمويين وبعد أن قتل عبيد الله بن زياد في موقعة حدثت بين المختار وبين الأمويين استعد مصعب للقضاء على المختار وكان مشهوراً بالشجاعة فحارب المختار وهزمه قرب الكوفة ، وقتل المختار في هذه الموقعة سنة 67هـ⁽¹⁰²⁾ .

ثورة الزبيريين في الحجاز:

بعد أن استطاع عبد الملك القضاء على الحركة الزبيرية في العراق بقي أن يقتلع جذور هذه الحركة من منبتها بالحجاز وبدأ بعدة محاولات ، وقد بعث عروة بن أنيف إلى المدينة في ستة آلاف من أهل الشام ، فحاصرها شهراً وكان يغير عليها من وقت لآخر ، ولكن ابن الزبير ولى على المدينة والياً قوياً هو جابر بن الأسود أستطاع أن يهزم الأمويين، وقد اختار عبد الملك الحجاج بن يوسف الثقفي لقيادة الجيش⁽¹⁰³⁾ خرج الحجاج سنة 72هـ ولحق به جيش آخر بقيادة طارق بن عمرو فوصلوا إلى مكة في ذي العقدة سنة 72هـ في الوقت الذي كان المسلمون يستعدون فيه لأداء الحج فرأى ابن الزبير أن لاجدوى في المقاومة و اقترح البعض عليه أن يكتب إلى عبد الملك طالباً الأمان واقترح فوج آخر مراسلة الحجاج فرفض الاقتراحين⁽¹⁰⁴⁾ ومن الواضح أن هنالك عدة اسباب أدت لفشل حركة ابن الزبير منها إصراره دائماً على البقاء بالحجاز دون أن يغادره إلى غيره من الأمصار فالحجاز بلد فقير لا يصلح ان يكون مركزاً لحركة كبرى مثل حركه ابن الزبير ، أيضاً العصبية التي مزقت وحدة الحجاز كذلك لم يهتم ابن الزبير بنشر الدعوة والدعاية لها ، وهذا يعتبر شرط لنجاح أي حركه سياسية أيضاً لم يحالف ابن الزبير بنى هاشم أو يهادنهم على الأقل إضافة إلى أن تمجيد ابن الزبير لعثمان بن عفان أغضب الأمصار ، واعتماده علي العنصر العربي دون الموالي وبنهاية الحركة الزبيرية في الحجاز صفا الجو لعبد الملك في جميع الأمصار الإسلامية واجتمعت عليه الكلمة وبقي الحجاج والياً على مكة والمدينة حتى سنة 75هـ فعزله عبد الملك وولاه العراق⁽¹⁰⁵⁾ . وفي ذلك الوقت كان الخليفة عبد الملك يراقب الأحداث ويتأني في أموره وترك أعداءه يضرب بعضهم بعضاً وذلك لمدة سنتين ولم يظهر عبد الملك شجاعة ومقدرة ومهارة في القضاء علي خصومه السياسيين فحسب ، بل أظهر براعة في إدارة الدولة وتنظيمها وكان شبيهاً في ذلك بمعاوية في كثير من الوجوه⁽¹⁰⁶⁾ وقد سار في سياسته الخارجية علي نهج معاوية أيضاً فقد كان العدو الرئيسي للدولة الإسلامية في عهد عبد الملك هو نفسه الذي كان على عهد معاوية⁽¹⁰⁷⁾ ، وهو الدولة البيزنطية ، فقد رأى عبد الملك مهادنة هذه الدولة حتى يفرغ من مشاكله الداخلية يقول البلاذري (وصالح عبد الملك طاغية الروم على مال يؤديه إليه ليشغله عن محاربه وتخوفه أن يخرج إلى الشام فيغلب عليه واقتدى في صلحه بمعاوية حين شغل بحرب أهل العراق فإنه صالحهم على أن يؤدي إليهم مالا⁽¹⁰⁸⁾) . ولما تخلص عبد الملك من المشاكل الداخلية واصل ضغطه على الدولة البيزنطية عبر الحدود وانتظمت غزوات الصوائف والشتواتي وأجبرت

البيزنطيين أن يقفوا موقف الدفاع من جديد ووصلت هذه السياسة قمته في عهد ولديه الوليد وسليمان وقد أولى عبد الملك جبهة شمال أفريقيا عناية كبيرة وقد أرسل حسان بن النعمان الذي أستطاع القضاء على النفوذ البيزنطي في شمال أفريقيا قضاء تاماً⁽¹⁰⁹⁾ أما الجبهة الشرقية في الجنوب نحو إقليم السند وفي الشمال حيث إقليم ماوراء النهر فقد بدأت الغزوات تتطرق إلى هذه الجبهات ، والخاصة أن عبد الملك كان بارعاً في إدارة الدولة في الداخل فقد كان بارعاً كذلك في معالجة المشاكل في الخارج خسان حدود الدولة وابتعد عنها خطر أعدائها وتركها لأبنائهم مودة الأركان سليمة البنيان ، خلف عبد الملك خمسة عشر ولداً ذكر وابتنتين⁽¹¹⁰⁾ ومن الأعمال الباهرة لعبد الملك تعريب دواوين الدولة وبصفة خاصة ديوان الخراج الذي يعتبر أهم دواوين الدولة ، وتفتح المجال أمام العرب المسلمين للعمل في هذا الديوان والتدريب علي شئون المال والاقتصاد، وكانت تلك الخطوة ذات أثر حضاري كبير في التاريخ الإسلامي⁽¹¹¹⁾. ويعتبر عبد الملك بن مروان المؤسس الحقيقي للنظام الإداري في الدولة الإسلامية⁽¹¹²⁾. ولما حضرته الوفاة وصى ابنائه في شخص أكبرهم وخليفة من بعده الوليد وصية تدل على الحزم والعزم توفي عبد الملك في النصف من شوال عام 86هـ وصلى عليه ابنه الوليد ثم بويج له بالخلافة في اليوم نفسه⁽¹¹³⁾.

عمر بن عبد العزيز (99-101 هـ - / 717-720 م):

هو عمر بن عبد العزيز بن مروان بن الحكم بن أبي العاص بن أمية ، وأمه أم عاصم بنت عاصم بن عمر بن الخطاب ولد بمدينة حلوان بالمدينة المنورة⁽¹¹⁴⁾ يعد من أحسن خلفاء بنى أمية سيرة وأنقاهم سريرة وأعفهم لساناً وأسبقهم إلى نشر الإسلام وإعلاء كلمة الله ، وظل حكمه غرة في جبين العصر ، حتى شبه المسلمون خلافته بخلافة جده عمر بن الخطاب في العدل والزهد⁽¹¹⁵⁾ يصفه الذهبي بصفات عظيمة تدل على مدى إعجابه به فيقول (الإمام الحافظ العلامة المجتهد الزاهد، العابد ، السيد أمير المؤمنين حقاً، أبو حفص الأموي)⁽¹¹⁶⁾ كان أمير المؤمنين عمر ذرة في جبين الخلافة الأموية بل الخلافة الإسلامية وهو ممن يفخر الإسلام والمسلمون ، بل ممن تفخر بهم البشرية في كل العصور ذلك النجم الساطع ، الذي رفع أعلام الحق خفاقة عالية بين الناس ، وجدد في نفوسهم الأمل في العدل والرحمة والبر والحياة الإنسانية الفاضلة ، وقد روى عنه كثير من التابعين منهم أبو بكر بن حزم⁽¹¹⁷⁾ ، أدخل عمر بن عبد العزيز كثيراً من الإصلاحات وأصبحت دعماً وسنداً لبيت مال المسلمين إذا أنه ألغى الجزية عمن أسلم من أهل الذمة وخفف الضرائب عن عامة المسلمين خاصة الموالى من العرب وقد كان من نتائج هذه السياسة أن زاد إقبال الناس على الإسلام وقد لأهالي البلاد المفتوحة كل ألوان الإغراء لقبول الإسلام وقد أعطى قائداً نصرانياً ألف دينار يؤلفه بها على الإسلام⁽¹¹⁸⁾.

إضافة الى أنه أدخل في الإسلام كثيراً من أهالي بلاد ماوراء النهر، كما استجاب له بعض أمراء السند وتسموا بأسماء عربية⁽¹¹⁹⁾.

تعتبر سياسة عمر الداخلية من أهم الجوانب في خلافته وهى العدل والزهد والتقوى كان يعرف قيمة المال والوقت كما كان يعمل على سرعة تصريف الأمور وكان يضيق بالعامل الذى

لا يحسن التصرف هكذا عمل عمر على أزاله كل أثر من الآثار التي تراكمت من قبل ولم يكن راضياً عنها أو كان يرى أنها تنافي روح الإسلام⁽¹²⁰⁾ ففي الجانب الإداري عزل الجراح عن خراسان وولى عبد الرحمن بن نعيم وقد يكون من الصعب إحصاء إصلاحات عمر بن عبد العزيز المالية والإدارية⁽¹²¹⁾.

أما فيما يتعلق بسياسة عمر الخارجية فقد رأى مساحة الدولة قد اتسعت وأن أطرافها قد ترامت وتباعدت ولعل الكثير من المشاكل والأخطاء التي وقع فيها بعض الولاة قد نشأة عن هذا الاتساع فرأى أنه من الحكمة إيقاف الفتوحات ، ونشر الإسلام في تلك البلاد المفتوحة وأرسل إليهم الرسائل فلما وصلتهم رسائله كان قد بلغتهم سيرته وعدله ، فقبلوا واسلموا وتسموا بأسماء عربية⁽¹²²⁾ غير أنه في بلاد الأندلس⁽¹²³⁾ لم تتوقف جيوش المسلمين عن الفتوحات فاستكملت بعض المواقع في شرق الأندلس وسيطرت علي العديد من القواعد كأربونة وغيرها⁽¹²⁴⁾.

فلاحظ أن عمر في خلال سنتين وبضعة شهور قام بعدة إصلاحات هائلة في الداخل وكان موضع الرضا والاحترام حتى من أشد الفرق عداً للأمويين كالخوارج والشيعة⁽¹²⁵⁾ كذلك تناول في إصلاحاته مختلف جوانب المجتمع الإسلامي منها :

- التسامح الديني مع غير المسلمين ودعوتهم الي الإسلام .

- خلق طبقة متأثرة بأفكاره الإصلاحية .

- استيعاب المشاكل السياسية والاقتصادية والاجتماعية التي أفرزتها الفتوحات⁽¹²⁶⁾ .

هشام بن عبد الملك (105 هـ - 125هـ):

هو هشام بن عبد الملك بن مروان بن الحكم بن أبي العاص بن أمية بن عبد شمس أبو الوليد القرشي الأموي الدمشقي ، أمه ام هشام بنت هشام بن إسماعيل المخزومي ولد سنه اثنين وسبعين للهجرة⁽¹²⁷⁾ ، أتصف هشام ببعد النظر واليقظ وكان طيب السيرة عرف كيف ينجح في مشروعاته بدأ حياته في الحكم بالوقوف في وجه القسيسين لتمادهم في الخروج عن القواعد المتبعة في المشرق فعزل عمر بن هبيرة وعين مكانه خالد بن عبد العزيز وأيضاً من الإصلاحات التي قام بها سهل حصول الناس على الماء ولم يكن من طبيعته حب القتال واتصف برقة الطبع ولين الجانب ، وعندما عين خالد على العراق بنى لأمه كنيسة في الكوفة في ظهر قبلة المسجد الجامع لان ام خالد كانت نصرانية ولم تخلع نصرانيتها وكان متسامحاً مع اليهود⁽¹²⁸⁾ ، فعزل هشام من ولاية العراق عندما راه استبد بالأمور دونه وأساء إلى زعماء قريش وعين بدله قيسياً هو يوسف بن عمر الثقفي⁽¹²⁹⁾ .

أما تدبير هشام للأموال وحفظها فمن الأمور التي يجمع عليها المؤرخون ، وهى فضيلة من فضائله وكان يحرص على جمع المال من وجوهه المشروعة وإنفاقه في وجوهه المشروعة أيضاً، وبلغ من حرص هشام على أموال المسلمين أنه لم يكن يعطى أحداً من بنى مروان عطاء إلا إذا كان يغزو فمنهم من كان يغزو ومنهم من يخرج بدلاً⁽¹³⁰⁾ يمثل هذا الحزم والعزم والتدبير والحلم والعفة والتواضع والعدل والإنصاف وكره العنف وسفك الدماء ساس هشام الرعية ، وحكم

الدولة الإسلامية عشرين سنة ولم يكن رجل دولة من طراز رفيع في إدارة شؤون الدولة الداخلية فحسب بل أعطى عناية كبيرة للسياسة الخارجية ، ولصيانة حدود الدولة وتأديب أعدائها ، فقد كانت جيوشه تقف بالمرصاد للروم واستمر في إقامة الحصون على الحدود وكان قواده لا يكفون عن الغزو والجهاد ⁽¹³¹⁾ واستمرت السياسة الأموية في المحافظة على إقليم السند فكانوا يعهدون بولايتها إلى رجال أقوياء فقد أسند هشام ولايتها إلى الجنيد بن عبد الرحمن ، الذي وطد سلطان الإسلام في الإقليم ففضى على الثورات وفرق عماله على مدنه ومقاطعاته ⁽¹³²⁾ ومع ذلك نجد جيوش المسلمين في الاندلس تعد العدة للجهاد وراء جبال البرانس جنوب فرنسا ومكنت عاماً وانتصرت في العديد من المعارك حتي توقفوا عند بوانيه ⁽¹³³⁾ مع العلم أنهم حاولوا العودة إلى جنوب فرنسا ونجحوا في إقامة بعض الإمارات في جنوب فرنسا وهذا كله في عهد هشام بن عبد الملك ⁽¹³⁴⁾ وكان هشام يسند قيادة الجيوش في معظم الأحيان إلى رجال من أسرته ، مثل أخيه مسلمة بن عبد الملك وابنائهم معاوية وسليمان ، وابناء عمه مثل مروان بن محمد بن مروان ، وابناء إخوته مثل العباس بن الوليد بن عبد الملك ⁽¹³⁵⁾ . وظل الولاة بعده إلى آخر أيام الدولة الأموية محافظين على هذه السياسة تدعيماً للوجود العربي الإسلامي ، فقد أنشأوا المدن لتكون مراكز لتجمع العربي مثل مدينة المحفظة ، التي أنشأها الحكم بن عوانه في عهد هشام ومدينة المنصورة ⁽¹³⁶⁾ التي أنشأها عمرو بن محمد بن القاسم الثقفي ، ابن الفاتح العظيم ، ونلاحظ أن الأمويين على الرغم من الظروف الصعبة التي كان تمر بها دولتهم في أواخر أيامها فأنهم حافظوا على السند مع ما حافظوا عليه من الممالك إلى انتهاء عصرهم وقيام الدولة العباسية ⁽¹³⁷⁾ هذا هو هشام بن عبد الملك الذي كان أقوى خلفاء بني أمية وأرجلهم على تعبير اليعقوبي ⁽¹³⁸⁾ وإذا كان هنالك من مأخذ على هشام فهو تغافله عن دعاة بني العباس الذين نشطوا في عهده في الدعوة لآل البيت و انبشوا في خراسان ⁽¹³⁹⁾ .

توفي هشام بن عبد الملك يوم الأربعاء لست ليال خلون من ربيع الآخر سنة 125هـ ، فكانت خلافته تسع عشرة سنة وسبعة أشهر واحد وعشرون يوماً ⁽¹⁴⁰⁾ وخلف عشرة من الأولاد الذكور ⁽¹⁴¹⁾ .

مروان بن محمد بن مروان (127 هـ - 132 هـ / 745 - 750 م):

هو مروان بن محمد بن مروان بن الحكم بن العاص بن أمية القرشي الأموي ، وأمه كريمة كانت لإبراهيم بن الأشتر النفعي ، فأخذها محمد بن مروان فستولدها مروان وذلك في حوالى سنة 70هـ ⁽¹⁴²⁾ ، تولى في عهد هشام أرمينية وأذربيجان وهى الولاية التي شهدت بطولات أبيه محمد بن مروان سنة 114هـ وكانت هذه الولاية كما يقول فلها وزن تتطلب جندياً وقد كان مروان كفاً لهذا المنصب وكان عند حسن الظن واستطاع أن يدافع عن ثغر القوقاز أمام هجمات الترك دفاعاً لائليين وأن يقوم بغزوات موفقة في أرض الترك ⁽¹⁴³⁾ ، وظل مروان والياً على هذه المناطق حتى مقتل الوليد ابن يزيد سنة 126هـ وخرج من أرمينية قاصداً دمشق مطالباً بدم الوليد ، ولكن جاءه خطاب من يزيد بن الوليد واقرا على ولايته على تلك المناطق وأضاف

إليه إقليم الجزيرة والموصل فرضي وبائع يزيد⁽¹⁴⁴⁾ رغم كل ما كان يتمتع به مروان بن محمد من صفات مثل الشجاعة والإقدام وسداد الرأي وغيرها من الصفات التي تؤهله لمنصب الخلافة إلا أن الأقدار شاءت أن تكتب على يديه نهاية الدولة الأموية وأن يكون هو الفصل الأخير في تاريخها وقد لا يكون هو المسئول الأول عن ذلك فأن العوامل التي أدت إلى زوال الدولة كانت تتفاعل منذ زمن بعيد ، وأول خطر واجهه مروان هو انقسام الأمويين ومن أسوأ نتائج انقسام كتلتين العرب الرئيسيتين في الشام وهما اليمينيون والقيسيون⁽¹⁴⁵⁾ وقد حاول مروان منذ بيعته في دمشق أن يهدئ خواطر الناس وأن يبعث الثقة في النفوس فلما بايعه الناس، عرض عليهم أن يختاروا بأنفسهم من يرضون من الولاة لولايات الشام الرئيسية، يقول الطبري : (فأمرهم أن يختاروا لولايته أجنادهم) فأختار أهل دمشق زامل بن مروان الجيراني ، وأهل حمص عبد الله بن شجرة الكندي وأهل الأردن الوليد بن معاوية وأهل فلسطين ثابت بن نعيم الجزامي⁽¹⁴⁶⁾، وهكذا بدأت الأمور وكأنها أخذت في الاستقرار ولكن ذلك الهدوء لم يكن إلا بمثابة السكون الذي يسبق العاصفة فلم تلبث الأنباء أن وافت دار الخليفة بنشوب الاضطراب في الشام مرة ثانية وبسريان حمى الثورة من جديد⁽¹⁴⁷⁾.

ثورة أهل حمص على مروان سنة 127هـ :

ظلت حمص منذ بداية الصراع بين أبناء البيت الأموي تقف إلى جانب الوليد بن يزيد ومروان بن محمد، وأهلها بايعوا مروان بن محمد بعد مقتل الوليد⁽¹⁴⁸⁾ ولكن عندما خرج من دمشق إلى حران ثار عليه اليمينيون بزعامة ثابت بن نعيم الجزامي يقول الطبري (لما انصرف مروان إلى منزله من حران بعد فراغه من أهل الشام لم يلبث إلا ثلاثة أشهر)، حتى خالفه أهل الشام والذي دعاهم إلى ذلك ثابت بن نعيم وراسلهم وكاتبهم فدخلوا مدينة حمص ليلة الفطر من سنة سبع وعشرون ومائة فلما علم مروان بخبرهم سار إليهم بنفسه وهزمهم وبدد شملهم وهدم أسوار مدينتهم⁽¹⁴⁹⁾.

ثورة أهل الغوطة سنة 127هـ:

بينما كان مروان مشغولاً بقمع ثورة حمص نشبت ثورة أخرى في الغوطة فقد ثار أهلها وولوا عليهم زعيماً يمينياً فهو يزيد بن خالد القسري وحاصروا دمشق ولكن مروان أرسل إليهم قائدين من قواده هما أبو الوردين الكوثر وعمرو ابن الوضاح في عشرة الاف فلما دنوا من المدينة حملوا عليهم وخرج من بالمدينة فانهزموا وقتل يزيد بن خالد⁽¹⁵⁰⁾.

ثورة فلسطين سنة 127هـ:

كان وراء حركات الشام والى فلسطين وقد أعلن الثورة على مروان وخلع طاعته ولكن مروان عاجله وكتب إلى أبي الورد الذي قمع ثورة الغوطة أن يسير إلى ثابت فلما صار قريباً منه خرج أهل طبرية على ثابت فهزموه واستباحوا عسكره ، والتقى مع أبو الورد واقتتلوا وهزم أبو الورد ثابت وأسر ثلاثة من أولاده وبعث بهم إلى مروان وبعد ذلك استطاع الوالي الجديد القبض على ثابت وأرسل أيضاً إلى مروان فأمر بقتله هو و أولاده الثلاثة⁽¹⁵¹⁾.

حركة عبدالله بن عمر بن عبدالعزيز:

يبدو أن الفوضى التي ألت إليها أوضاع الأسرة الأموية حركت المطامع في نفوس أفرادها ووجد كل منهم نفسه صاحب حق في هذا الأمر ، كان عبدالله بن عمر والياً علي العراق ومركزه الكوفة والراجع أنه كان ذا نزعات استقلالية إذ بعد تغلبه علي عبدالله بن معاوية أضحى له من السلطان والقوة مابدا له أن استطاعتها الانتفاضة علي حكم مروان الثاني ، فنقد بيعته له وقد اعتمد في تحركه علي القبائل اليمنية من أهل الشام ⁽¹⁵²⁾ . لم يُعر مروان هذه الانتفاضة جدية في بادئ الأمر وتركه وشأنه لاعتقاده بأنه لم يشكل خطراً كبيراً علي وضعه ، ولكن حين بدأ له أن مطامع واليه السابق علي العراق قد وصلت الي حد الخطر بما توافر له من القوة والمنعة والنية في التوسع ، قام لمواجهته وبعث إليه بجيش من الشام بقيادة النضر بن سعيد الحرشي ، أحد رجالات قيس المشهورين فأصطدم به ودارت بينهم مناوشات لم تؤدي إلي نتيجة حاسمة وظل الفريقان علي هذا الحال حتي ظهرت مشكلة أكثر خطورة تمثلت بالخوارج الذين برزوا مجدداً علي مسرح الأحداث في العراق ، وانهمك مروان الثاني في التصدي لهم وترك أمر عبدالله ابن عمر ⁽¹⁵³⁾ .

ثورة سليمان بن هشام سنة 127هـ:

توقع مروان أن مصاهرته لأبناء هشام بن عبد الملك كافيه لرأب الصدع بين ابنا البيت الأموي كله وأن الامر بالشام قد استقام له ، وكان سليمان شقيق زوجتي ولدي مروان قد استأذنه في الإقامة بالرصافة أياماً للراحة فأذن له ⁽¹⁵⁴⁾ وكان يقوم بالإشراف بنفسه علي تجهيز جيش ابن هبيرة في قرقيسياء فاجأته ثورة عارمة قادها صهره سليمان ولم يراعى سليمان لصلة الرحم والمصاهرة الجديدة بل ودون أن يضع في تقديره الظروف التي تمر بها الدولة كلها ووصلت الأخبار إلى مروان وقرر أن يسير بنفسه إلى سليمان فقصده في خساف ودارت بينهما معركة كبيرة هزم فيها سليمان وهرب مع من بقى من جيوشه إلى حمص ولاحقه مروان ففر منها هارباً تاركاً فيها أخاه سعيد ثم وصلها مروان وضرب عليها الحصار عشرة أشهر ثم استسلمت له ⁽¹⁵⁵⁾ . وفي هذا الجو العصيب الذي انقسم فيه الأمويون على أنفسهم وأخذو يحاربون بعضهم البعض احتدم الصراع بين أحد أراذل البيت الهاشمي وهو عبد الله بن معاوية بن عبد الله بن جعفر بن أبي طالب ، على القيام بثورة في العراق كذلك الخوارج بقيادة الضحاك ابن قيس الشيباني في العراق أيضاً و أبو حمزة الخارجي في الجزيرة العربية 128-130هـ والأدهى من ذلك كله أن الخلل والاضطراب سرى في أجزاء الدولة من خراسان إلى الأندلس وبينما مروان يواجه هذا الموقف الصعب فاجأته الثورة العباسية من خراسان كالسيل المنهمر ⁽¹⁵⁶⁾ ، فاكتمت قواته في خراسان والعراق وهزم هزيمة ساحقة في موقعة الزاب علي نهر دجلة في جمادى الآخر سنة 132هـ وفرا إلى مصر وقتل هنالك في ذي الحجة من نفس العام (157)، بعد أن تخلى عنه أنصاره وتوقف في قرية بوسير الصغيرة في منطقة الفيوم حيث داهمته في الليل قوة عسكرية وقاوم مروان حتى خر صريعاً وانتهت بمقتله أيام دولة الخلافة الأموية في كان ذلك عام 132هـ / 750م (158) .

الخاتمة:

استطاع معاوية بن أبي سفيان أن يثبت أركان الحكم الأموي بعد أن جعل من دمشق عاصمة للخلافة الأموية، وحول بنظام الخلافة إلى النظام الوراثي حيث أنه أخذ البيعة لابنه يزيد، امتدت الدولة الأموية من 40 هـ - 132 هـ / 660 م - 750 م، من النتائج التي خلصت لها الدراسة، تعاقب في الحكم مجموعة من الخلفاء في هذه الفترة من البيت السفياني و البيت المرواني، اعتبر عبد الملك بن مروان المؤسس الثاني للدولة الأموية، أدى ضعف الخلفاء المتأخرين والعصبيّة وظهور الدعوة العباسية، والصراع داخل البيت الأموي مع الثورات ضد الأمويين إلى نهاية الدولة الأموية، وهكذا أسدل الستار علي حياه أسرة بني أمية التي استطاعت أن تحكم مايقرب من قرن من الزمن وخلال هذا الزمن تبلور الوعي لدى المجتمع المسلم.

ملحق رقم (1) (159)



ملحق رقم (2)
خريطة الدولة الأموية (160)



الهوامش :

- (1) ابن قتيبة، أبو محمد عبد الله بن مسلم بن الدينوري، كتاب المعارف، ط 2، الهيئة العربية العامة للكتاب، القاهرة، 1992 م، ص 67-73، العاصمي، عبد الملك ابن حسين، النجوم العوالي في أخبار الأوائل والتوالي، ج 3، المطبعة السلفية، القاهرة، ص 2.
- (2) هو أمية بن عبد شمس بن عبد مناف بن قصي بن كلاب بن مرة بن كعب بن لؤي بن غالب بن فهر بن مالك بن النضر بن كنانة بن خزيمة بن مدركة بن إلياس بن مضر بن نزار بن معد بن عدنان. أمه هي تعجيز بنت عبيد بن رؤوس بن كلاب القرشي. <https://ar.wikipedia.org>
- (3) أبوسفیان: صخر بن حرب بن أمية بن عبد شمس بن عبد مناف بن قصي بن كلاب، الطبري، أبو جعفر محمد بن جرير، تاريخ الأمم والملوك، الجزء الثاني، دار الفكر، بيروت، 1407 هـ - 1987 م، ص 1225.
- (4) ابن الأثير، مصدر سابق، ص 215.
- (5) الطبري، مصدر سابق، ج 2، ص 448.
- (6) ابن هشام، أبو محمد عبد الملك بن هشام بن أيوب الحميدي، ت (213 هـ) السيرة النبوية، الطبعة الثانية، دار إحياء التراث، 1417 هـ، 1997 م، ص 75.
- (7) ابن هشام، مصدر سابق، ص 405.
- (8) الطبري، مصدر سابق، ج 3، ص 203.
- (9) محمود شاكر، التاريخ الإسلامي، ج 4، بيروت، المكتب الإسلامي، ط 7، 1411 هـ - 1991 م، ص 61.
- (10) سمي بهذا الاسم لتنازل الحسن بن علي بن أبي طالب رضي الله عنهما عن الخلافة لمعاوية بن أبي سفيان، فسلم له الكوفة وأواخر شهر ربيع الأول، وقيل الآخر مقدماً مصلحة الأمة، وحقن دماءها وقد دفعه لذلك أمران أولهما: ماراه من اختلاف جيشه علي أبيه من قبل وتفرق أهوائهم وآرائهم وكثرة تخاذلهم، وثانيها: حرصه علي حقن الدماء وإنهاء الخلاف الذي طال أمده في الأمة، وقد اجتمعت الأمة علي معاوية وبايعه علماء الصحابة والتابعين، خليفة بن خياط، (ت 240 هـ) تاريخ خليفة بن خياط، تحقيق أكرم ضياء العمري، الطبعة الثانية الرياض دار طيبة 1402 هـ - 2003 م، ابن الأثير، مصدر سابق، الجزء الثالث، ص 203.
- (11) إبراهيم محمد حسنين، تاريخ الدولة الأموية، دار الكتب المصرية، الإسكندرية، دار التعليم الجامعي، ص 2.
- (12) ابن حنبل، أبو عبد الله أحمد بن محمد بن حنبل الشيباني، سلسلة الأحاديث الصحيحة، ط 4، ص 371-372.
- (13) سنن ابن داود، شرح عون المعبود، ج 1، ص 259.
- (14) سنن الترمذي، شرح تحفه الأخويزي، ج 6، ص 395-397.
- (15) الصلابي، علي محمد محمد، الدولة الأموية عوامل الازدهار وتداعيات الانهيار، ط 1، الجزء الأول، دار التنزيه والنشء الإسلامية، مصر، القاهرة، 1427 هـ - 2006 م، ص 195.

- (16) يقصد ابن كثير بقوله: خال المؤمنين، أن معاوية أخو أم المؤمنين حبيبه بنت أبي سفيان زوج النبي صلى الله عليه وسلم وأم المؤمنين رضى الله عنها، ابن كثير، أبو الفداء إسماعيل بن عمر القرشي الدمشقي، البداية والنهاية، مكتبة المعارف - بيروت، الجزء الثامن، ص 117
- (17) الطبري، مصدر سابق، ج 5، ص 328.
- (18) الخضري، مرجع سابق، ص 296.
- (19) حسنين، تاريخ الدولة الأموية، مرجع سابق، ص 237.
- (20) ابن كثير، مصدر سابق، الجزء الثامن، ص 118
- (21) ابن الأثير، الكامل، مرجع سابق، ج 3، ص 124.
- (22) في نسخة الأستانة (الكلبية، والمثبت مع الطبري، ج 5، ص 329).
- (23) (23) ابن الاثير، مرجع سابق، ص 124.
- (24) (24) الطبري، مرجع سابق، ج 5، ص 329.
- (25) (25) ابن كثير، مصدر سابق، ج 8، ص 117، ابن الاثير، اسد الغابة، ج 5، ص 209، حسنين، مرجع سابق، ص 3.
- (26) ابن حجر، أبو الفضل أحمد بن علي العسقلاني، فتح الباري يشرح صحيح البخارى، ط 2، ج 8، 1410 هـ ص 105.
- (27) ابن كثير، مصدر سابق، ص 122
- (28) البلاذري، أحمد بن يحيى بن جابر، ت 279 هـ، فتوح البلدان، تحقيق، د صلاح الدين المنجد، النهضة المصرية، القاهرة، ص 311.
- (29) ابن الطقطقي، مرجع سابق، ص 102.
- (30) حسنين، مرجع سابق، ص 243.
- (31) ابن كثير، مصدر سابق، ج 8، ص 117.
- (32) ابن الاثير، أسد الغابة، ج 5، ص 209، ابن كثير، البداية والنهاية، ص 8- 117.
- (33) البلاذري، مصدر سابق ص 166.
- (34) ابن كثير، مصدر سابق، ج 8، ص 118- 119.
- (35) عبد الشافي، محمد عبد اللطيف، العالم الإسلامي في العصر الأموي، الدمام، ط 4، 1423 هـ 2002 م، ص 118.
- (36) المقصود بكلمة أسود (أسخى وأحلم وأعطى للمال)، أبو عبد العزيز سعود الزمانان، فضائل معاوية، www.saaaid.net
- (37) ابن كثير، مرجع سابق، ج 8، ص 135.
- (38) ابن حجر، فتح الباري، ج 8، ص 104.
- (39) المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت 346 هـ)، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق محى الدين عبد الحميد، دار الفكر، القاهرة، 1393 هـ، 1973 م، ج 3، ص 39- 41.
- (40) اليعقوبي، ج 8، ص 88، ابن الأثير، الكامل في التاريخ، ج 3، ص 161.

- (41) رياض عيسى ، الحزبية السياسية منذ قيام الإسلام حتى سقوط الدولة الأموية ، دمشق ، ط1 ، 1992، ص91.
- (42) اليعقوبي ، أحمد بن إسحاق بن جعفر بن وهب (ت نحو 262هـ) ، تاريخ اليعقوبي ، دار بيروت للطباعة والنشر، 1390هـ ، 1970م ، ج2 ، ص92
- (43) رياض ، سابق ، ص117
- (44) الطبري ، مصدر سابق ، ج5 ، ص170 .
- (45) ابن الأثير ، الكامل ، ص2116-222.
- (46) المصدر نفسه ، ص312.
- (47) قلوذن ، يوليوس ، الخوارج والشيعة ، ص113.
- (48) ابن الأثير ، الكامل ، ج3، ص207.
- (49) ابن خياط ، أبو عمر ، خليفة بن خياط الليثي العصفري ، (160 - 240 هـ) ، تأريخ خليفة بن خياط ، تحقيق أكرم ضياء العمري ، الطبعة الثانية ، دمشق - بيروت ، دار القلم ، مؤسسة الرسالة ، 1397هـ ، ج1 ، ص195.
- (50) الطبري ، مصدر سابق ، ج5 ، ص257 .
- (51) فيصل شكري ، مرجع سابق ، ص190.
- (52) الطبري ، مصدر سابق، ج6. ص183.
- (53) السيوطي ، عبد الرحمن بن أبي بكر ، تاريخ الخلفاء ، تحقيق محمد محي الدين ، الطبعة الثالثة ، القاهرة، المكتبة التجارية الكبرى ، 1383هـ/1964م ، ص187.
- (54) أبو حنيفة ، ص215 .
- (55) يفتح أوله ، وإسكان ثانيه بعده واو من أشهر مدن خراسان وهي الآن عاصمة مدينة ماري في دولة تركمانستان ، وتقع علي ضفاف نهر الميرغاب ، البكري ، أبو عبيد عبدالله بن عبدالعزيز الأندلسي (ت 487هـ) معجم ما لا يستعجم في أسماء البلاد والمواضع ، تحقيق مصطفى السقا ، الطبعة الثالثة ، بيروت ، عالم الكتب ، 1403 مادة الميم والراء، الجزء الأول ، ص330
- (56) أنطاكية والمصيصة وملطية ، ابن الأثير ، الطبعة الرابعة ، 1403هـ ص13
- (57) ابن خياط ، مصدر سابق ، ص159.
- (58) السيد عبد العزيز سالم ، تاريخ العرب منذ ظهور الإسلام حتى سقوط الدولة الأموية ، مؤسسة شباب الجامعة ، الإسكندرية ، 2010م ، ص350.
- (59) أنور الرفاعي ، الإنسان العربي والحضارة ، دار الفكر ، دمشق ، 1970م ، ص35.
- (60) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص608 ، ابن الأثير ، ج1 ، ص228.
- (61) الطبري ، مصدر سابق ، ص1223.
- (62) ابن حزم ، علي بن أحمد الأندلسي (ت 456هـ) جوامع السيرة تحقيق إحسان عباس ، الطبعة الأولى ، الجزء الأول ، مصر - دار المعارف ، 1401هـ ، ص358.
- (63) الزبيدي ، أبو عبد الله مصعب بن عبد الله بن مصعب (ت 236هـ) ، نسب قريش ، دار المعارف ، القاهرة ، 1976م. أبو الفداء الحافظ ابن كثير الدمشقي ، البداية والنهاية ، الجزء الثامن ، الطبعة الأولى ، دار الياز ، القاهرة 1407هـ - 1988 ، ص226.

- (64) المصدر نفسه ، ص 226.
- (65) ابن كثير ، مصدر سابق ، ج 8، ص 22.
- (66) الطبري ، مصدر سابق ، ج 5، ص 232.
- (67) ابن تيمية ، مناهج السنه ، ج 2، ص 245.
- (68) ابن الأثير ، الكامل ، مرجع سابق ، ج 3، ص 459.
- (69) المصدر نفسه ، ص 233.
- (70) المسعودي ، مروج الذهب ، ج 6، ص 64.
- (71) الطبري ، مصدر سابق ، ج 5، ص 348.
- (72) المسعودي ، مصدر سابق ، ج 3، ص 70.
- (73) الطبري ، مصدر سابق ، ج 5، ص 389.
- (74) ابن تيمية ، مناهج السنه ، ج 2، ص 249.
- (75) الطبري ، مصدر سابق ، ج 5، ص 479 ، ابن كثير، مصدر سابق ، ج 8 ، ص 215.
- (76) صحيح مسلم ، بشرح النووي ، ج 12، ص 240.
- (77) الطبري ، مصدر سابق ، ج 5، ص 482.
- (78) ابن كثير ، مصدر سابق ، ج 8، ص 218-224.
- (79) الدينوري ، مصدر سابق ، ص 196.
- (80) الطبري ، ج 5 ، ص 487-491.
- (81) الدينوري ، مصدر سابق ، ص 196.
- (82) ابن خياط ، مصدر سابق ، ج 1، ص 247.
- (83) الطبري ، مصدر سابق ، ج 5 ، ص 496.
- (84) المصدر نفسه ، ص 502.
- (85) ابن قتيبة ، مصدر سابق ، ص 351.
- (86) ابن خياط ، مصدر سابق ، ص 255.
- (87) عبد الشافي ، مرجع سابق ، ص 143.
- (88) الطبري، مصدر سابق ، ص 1308.
- (89) المصدر نفسه ، ج 5، ص 501.
- (90) ابن كثير ، مصدر سابق ، ج 8، ص 237.
- (91) اليعقوبي ، مصدر سابق ، ص 170، الطبري، مصدر سابق ، ط 5، ص 531.
- (92) المسعودي ، مصدر سابق ، ج 3، ص 92.
- (93) ابراهيم بيضون ، مؤتمر الجابية ، دراسة في نشوء خلافة بني مروان ، القاهرة ، دار النهضة العربية للطباعة والنشر والتوزيع ، 1997 م ، <https://www.abjjad.com/book> .
- (94) ابراهيم بيضون ، مرجع سابق ، <https://www.abjjad.com/book> .
- (95) المرجع نفسه .

- (96) ابن سعد: محمد بن سعد بن منيع الزهري، الطبقات الكبرى، ج5، تحقيق على محمد عمر، القاهرة، مكتبة الخانجي، 2001م، ص223، يعقوبي، مصدر سابق، ج2، ص269.
- (97) ابن كثير، البداية والنهاية، مصدر سابق، ج9، ص62.
- (98) الذهبي، أبو عبد الله محمد بن أحمد بن عثمان (ت 748هـ)، سير أعلام النبلاء، مؤسسة الرسالة، بيروت، ج4، ص246.
- (99) ابن قتيبة، عيون الأخبار، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1973م، ص152.
- (100) الطبري، التاريخ، ج6، ص138.
- (101) السيوطي، ص182.
- (102) يعقوبي، ج1، ص229.
- (103) الطبري، التاريخ، ج3، ص294.
- (104) يعقوبي، ج2، ص205.
- (105) الطبري، ج6، ص151، ابن الاثير، الكامل، ج4، ص323.
- (106) محمد كرد على الاسلام والحضارة العربية، ج2، ص164.
- (107) لانقصد أن عبد الملك كان مقلداً لمعاوية في كل شيء بل نقصد ترسمه للخطوط العامة لسياسته وهذا لا يقل من شأن عبد الملك، بل بالعكس فالحاكم الحصين الذي هو الذي يستفيد من تجارب سابقه ومع هذا فقد كانت لعبد الملك شخصيته المستقلة الواضحة.
- (108) البلاذري، فتوح البلدان، (ت 279هـ) تحقيق د. صلاح الدين المنجد، النهضة المصرية، القاهرة، (د. ت)، ص189-190.
- (109) ابن عبد الحكم، أبو القاسم عبد الرحمن بن عبد الله (ت 257هـ)، فتوح مصر وأخبارها، تحقيق محمد صبيح، دار التعاون للطبع والنشر القاهرة، 1974م، ص135.
- (110) ابن قتيبة، المعارف، ص358.
- (111) البلاذري، مصدر سابق، ص271.
- (112) السيوطي، ص140.
- (113) ابن خياط، مصدر سابق، ص292.
- (114) ابن سعد، الطبقات، ج5، ص330، تاريخ الطبري، ج6، ص565.
- (115) السيوطي، تاريخ الخلفاء، ص230.
- (116) الذهبي، مصدر سابق، ج5، ص114.
- (117) ابن كثير، مرجع سابق، ج5، ص120.
- (118) البلاذري، فتوح البلدان، ص441، القاهرة، 1938م.
- (119) أرنولد، الدعوة إلى الإسلام، ترجمه حسن إبراهيم حسن وآخرين، دار النهضة، القاهرة، 1947م، ص465.
- (120) ابن كثير، البداية والنهاية، ج9، ص200، ابن الاثير، الكامل، ج5، ص64.
- (121) الطبري، تاريخ، ج6، ص559.

- (122) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص 540.
- (123) استعمل علي الأندلس السمح بن مالك الخولاني ، وأمره أن يعير أرضها ويخرج منها ما كان عنوة ، ويأخذ منه الخمس ، ويكتب إليه بصفة الأندلس وكان رأيته إقبال أهلها منها لانقطاعهم عن المسلمين ، ابن عذاري ، أحمد بن محمد المراكشي ، (ت 695هـ) البيان المغرب في اختصار ملوك الأندلس والمغرب ، ط 2 ، بيروت - دار الثقافة ، ج 1 ، 1983م ، ص 149.
- (124) هي التسمية العربية لمدينة (تاربون) التي تقع جنوبي شرق فرنسا كانت وقت الفتح الإسلامي تابعة لأسبانيا وجزء من الدولة القوطية ، وقاعدة لإمارة ستمانيا أي المدن السبعة فتحها القائد العربي السمح بن مالك سنة 101هـ لحماية حدود الأندلس الشمالية التي استردها شارل بعد ذلك ، الحموي ، معجم البلدان ، ط 1 ، ص 89.
- (125) الذهبي ، مصدر سابق ، ج 5 ، ص 120.
- (126) ابن الأثير ، ج 4 ، ص 154.
- (127) الذهبي ، مصدر سابق ، ج 5 ، ص 351 ، يعقوبي ، مصدر سابق ، ج 2 ، ص 316 ، ابن الاثير الكامل ، ج 5 ، ص 123.
- (128) محمد السيد ، تاريخ الدولة الأموية ، مؤسسة شباب الجامعة ، الاسكندرية ، 2007م ، ص 94.
- (129) الطبري ، مصدر سابق ، ج 7 ، ص 47.
- (130) المصدر نفسه ، ج 7 ، ص 202.
- (131) البلاذري ، مصدر سابق ، ص 541.
- (132) حسن أحمد محمود ، الإسلام في آسيا الوسطى ، ص 220 ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، 1972م.
- (133) هي مدينة فرنسية سميت المعركة ببلاط الشهداء وذلك عام 114هـ أولت المصادر الفرنسية كثيراً علي هذه المعركة واعتبرت أن الانتصار فيها علي المسلمين قد أوقف فتحهم في أوروبا الغربية ، شكيب أرسلان ، تاريخ غزوات العرب ، (د ن) ، (د ت) ، ص 98-181.
- (134) ابن الأثير ، الكامل ، ج 4 ، ص 181.
- (135) عبد الشافي ، مرجع سابق ، ص 201.
- (136) ينسب البلاذري بناء المنصورة إلى عمرو بن محمد بن القاسم ولكن ياقوت يقول: سميت المنصورة نسبة إلى منصور بن جمهور عامل بنى أمية فهو الذي بناها ، أو نسبة إلى عمرو بن حفص الذي بناها في عهد أبي جعفر المنصور الخليفة العباسي ، ياقوت ، معجم البلدان ، ج 5 ، ص 211.
- (137) البلاذري ، مرجع سابق ، ص 543.
- (138) يعقوبي ، مصدر سابق ، ج 2 ، ص 328.
- (139) الفخري ، في تاريخ الأدب السلطانية والدول الإسلامية ، دار صادر ، بيروت ، 1386هـ ، 1966م ، ص 133.
- (140) ابن قتيبة ، المعارف ، ص 365.

- (141) اليعقوبي، مصدر سابق ، ج2، ص328.
- (142) ابن خياط ، مصدر سابق ، ص372، الطبري، مصدر سابق ، ج7، ص311، ابن الأثير ، الكامل، ج5، ص323.
- (143) يوليوس فلهزون ، تاريخ الدولة العربية ، ترجمه د. محمد عبد الهادي أبو ريده ، لجنة التأليف والترجمة والنشر ، القاهرة ، 1958م ، ص357.
- (144) ابن كثير ، البداية والنهاية ، ج10، ص21.
- (145) عبد الشافي ، مرجع سابق ، ص217.
- (146) الطبري ، مصدر سابق ، ج7، ص312.
- (147) ابن الأثير ، الكامل ، ج5، ص323.
- (148) ابن الأثير ، الكامل ، ج5، ص292.
- (149) المصدر نفسه ، ج5، ص313..
- (150) الطبري ، مصدر سابق ، ج7، ص313.
- (151) الطبري ، مصدر سابق ، ج7، ص314.
- (152) فلهزون ، تاريخ الدولة العربية ، ص371.
- (153) ابن الأثير، الكامل ، ج4، ص288.
- (154) المصدر نفسه ، ج5، ص332.
- (155) ابن الأثير، الكامل ، ج4، ص333.
- (156) بدأ أبو مسلم الخرساني قائد الثورة العباسية أعماله العسكرية في خراسان في بداية سنة 130هـ حيث استولى على مرو عاصمة خراسان ثم واصلت قواته الزحف على العراق ، أي في قمة انشغال مروان وانهماكه في قمع ثورات الخوارج.
- (157) عبد الشافي ، مرجع سابق ، ص222.
- (158) الطبري ، مصدر سابق ، ج7، ص437 - 442.

(159) . <https://ar.wikipedia.org>

(160) <https://www.abjjad.com/book>

العلاقات الإسلامية الصينية في القرنين الأول والثاني الهجري

قسم التاريخ - كلية الشريعة والدراسات الإسلامية
جامعة أم القرى - المملكة العربية السعودية

أ. عثمان أحمد يحيى المفضلي الزهراني

مستخلص:

في عصر الخلافة الراشدة وأثناء تولي الخليفة الراشد عثمان ابن عفان رضي الله عنه ظهرت بعض الأخبار التي تذكر وجود سفارات ولقاءات في هذا العصر بين المسلمين وامبراطور الصين، وقبل نهاية القرن الأول الهجري استطاع الفاتحون المسلمون بقيادة قتيبة بن مسلم الباهلي الوصول إلى تخوم الصين مما دعى امبراطورها إلى عقد تحالفات ومفاوضات مع القوات الإسلامية للحفاظ على حدود دولته . ولقد كان لإنتقال السلطة من الأمويين إلى العباسيين دوراً كبيراً في ظهور أطماع امبراطور الصين وسعيه للقضاء على القوى الإسلامية، وفي النهاية وقعت أعظم معارك هذه الفترة بين المسلمين والصين انتهت بانتصار حاسم للمسلمين في موقعة نهر طلاس والتي أعادت للدولة الإسلامية هيبتها وقوتها. وتهدف الدراسة إلى لقاء الضوء على هذه الفترة، وإيضاح ما خفي منها، ومدى ما حققه المسلمون من نشر للدعوة الإسلامية في الصين وفتح لبعض المناطق بها، وكشف غموض هذه الفترة من التاريخ الإسلامي . تتبع أهمية الدراسة من كونها تلقي الضوء على فترة القرنين الأول والثاني الهجريين والعلاقات الإسلامية الصينية والتي يحيط بها الغموض في التاريخ الإسلامي خاصة وأن الكثيرين من المؤرخين المسلمين لم يعيروا الاهتمام اللازم . بالإضافة إلى توثيق هذه الفترة، وإيضاح ما حدث بها ومدى استفادة العالم عامة، والعالمين الإسلامي والصيني خاصة من هذه العلاقات في هذه الفترة . وقد اتبعت الدراسة المنهج الاستقرائي . أهم النتائج : تسعى الدراسة إلى إيضاح أهم نتائج معركة (طلاس) والتي مُنيت فيها الصين بهزيمة كبيرة وتم أسر أعداد كبيرة من الصينيين سواء من الجنود أو الحرفيين الذين ساعدوا في نشر الكثير من الحرف والعلوم الصينية ومن أهمها صناعة الورق والخزف والحريز وغيرها من الصناعات والعلوم التي أضاف لها المسلمون الكثير من التغيرات ونقلوا أسرارها إلى العالم، ولم تعد هذه الصناعات وبخاصة الورق حكراً على الصينيين، وهو ما ساعد في انتشار العلوم وتطورها وبخاصة في الدولة العباسية في عهد الخليفة أبي جعفر المنصور ومن بعده من خلفاء العباسيين، وهو ما يعد أحد أهم أسباب انتشار الحضارة والثقافة الإسلامية في هذا العصر وعبورها إلى أوروبا . التوصيات : توصي الدراسة بتعميق البحث حول هذه العلاقات ودراستها من وجهتي النظر الإسلامية والصينية من خلال مراجعة وثائق هذه الفترة وبخاصة الوثائق الصينية .

الكلمات المفتاحية : العلاقات - الصينية - الإسلامية - القرنين - الأول والثاني

Chinese Islamic relations

In the first and second centuries AH

Othman Ahmad Yahya Alzahrani

Abstract:

In the era of the Rightly Guided Caliphate and during the reign of the Rightly Guided Caliph Othman Ibn Affan, may God be pleased with him, some news appeared that mentioned the existence of embassies and meetings in this era between Muslims and the Emperor of China, and before the end of the first century AH, the Muslim conquerors, led by Qutayba bin Muslim Al-Bahili, managed to reach the borders of China, which called its emperor To conclude alliances and negotiations with the Islamic forces to preserve the borders of his state. The transfer of power from the Umayyads to the Abbasids had a major role in the emergence of the ambitions of the Emperor of China and his quest to eliminate the Islamic forces, and in the end the greatest battles of this period took place between Muslims and China, which ended with a decisive victory for the Muslims in the Battle of Talas River, which restored the Islamic state's prestige and strength. The study aims to shed light on this period, and clarify what is hidden from it, and the extent to which Muslims have achieved in spreading the Islamic call in China and opening up some areas there, and revealing the ambiguity of this period of Islamic history. The importance of the study stems from the fact that it sheds light on the period of the first and second centuries AH and the Islamic-Chinese relations, which are surrounded by ambiguity in Islamic history, especially since many Muslim historians did not pay due attention to it. In addition to documenting this period, and clarifying what happened in it and the extent to which the world in general, and the Islamic and Chinese worlds in particular, benefited from these relations in this period. The study followed the inductive method. The most important results: The study seeks to clarify the most important results of the Battle of (Talas), in which China suffered a great defeat, and large numbers of Chinese were captured, whether soldiers

or artisans, who helped spread many Chinese crafts and sciences, the most important of which is the manufacture of paper, porcelain, silk, and other industries and sciences. Muslims added many changes to it and transferred its secrets to the world, and these industries, especially paper, were no longer monopolized by the Chinese, which helped in the spread of science and its development, especially in the Abbasid state during the reign of Caliph Abu Jaafar al-Mansur and after him from the Abbasid caliphs, which is one of the most important reasons The spread of Islamic civilization and culture in this era and its crossing to Europe. Recommendations: The study recommends deepening the research on these relations and studying them from the Islamic and Chinese points of view by reviewing the documents of this period, especially the Chinese documents.

Keywords: relations - Chinese - Islamic - two centuries - the first and second

المقدمة :

بسم الله والحمد لله والصلاة والسلام على رسول الله محمد بن عبد الله وعلى آله وصحبه ومن والاه إلى يوم الدين أما بعد .
لما أذن الله تعالى وانتصر دينه (الإسلام) وانتشر على يد صحابة رسول الله صلى الله عليه وسلم والتابعين رضي الله عنهم ، استطاعت جيوش المسلمين الوصول إلى أطراف المعمورة المعروفة في ذلك الوقت في الهند والصين وأوروبا وأفريقيا وغيرها من المناطق المأهولة . ولما كانت الصين أحد المناطق المعروفة في ذلك العصر وكان يربطها بالعالم القديم سواء العرب أو العجم روابط تجارية واقتصادية مختلفة ، فقد وصل المسلمون الأوائل بدعواهم لنشر الإسلام في هذه الربوع وبخاصة في القرون الأولى للدعوة الإسلامية . وفي عملي هذا سوف أتناول فترة التواصل التجاري والدبلوماسي والفتوحات الإسلامية عن فترة قرنين من الزمان ، والبحث مكون من مقدمه وتمهيد وفصلين : الفصل الأول بعنوان التواصل بين المسلمين والصين في القرن الهجري الأول ، وهو مقسم لمبحثين المبحث الأول : موقع الصين الجغرافي ، و المبحث الثاني : بداية الفتوحات الإسلامية في الصين ، ثم الفصل الثاني وهو بعنوان التواصل بين المسلمين والصين في القرن الثاني الهجري ، وهو مقسم لمبحثين الأول يتناول علاقة الصين بالدولة الإسلامية ، أما المبحث الثاني : أثر الثقافات الإسلامية في الصين . وقد اعتمدت في عملي هذا على بعض المصادر ومنها كتاب تاريخ الأمم والملوك المعروف باسم تاريخ الطبري ، لأبي جعفر محمد بن جرير الطبري ، و كتاب الأخبار الطوال ، للدينوري ، وكتاب العلاقات العربية الصينية: مسار الحوار الحضاري بين العرب والصين

في العصر الوسيط لمحسن فرجاني و كتاب توماس أرنولد، الدعوة إلى الإسلام، وغيرها من المراجع والدراسات التي تناولت هذه الفترة . ومن خلال عملي هذا سوف أقوم بعرض مبسط ومختصر لهذا الموضوع خلال الفترة الزمنية التاريخية المذكورة .

عرف العرب بوجود الصين وشعبها عن طريق التجارة ،ونظراً لبعد المسافة فقد ضرب المثل بها حيث قائل قائلهم (اطلبوا العلم ولو في الصين) كناية عن بعدها وصعوبة الوصول إليها . في القرن السادس الميلادي ظهر الإسلام وملء نور البعثة المحمدية أرجاء الكون ، وقد حمل لوائه رجال كرام ، سعوا إلى نشره في شتى البقاع وبشتى الطرق الممكنة أما عن طريق الدعوة أو عن طريق الجهاد والفتوحات . وكانت بداية الاتصال في عهد الخليفة الراشد عثمان بن عفان رضي الله عنه ، ثم تمثلت بعض الفتوحات في عهد بني أمية وغيرهم من خلفاء المسلمين و هو الأمر الذي ألقى الضوء عليه بطريقة مختصرة من خلال مقدمة وفصلين وخاتمة وقائمة مصادر . التواصل بين المسلمين والصين في القرن الهجري الأول .

موقع الصين الجغرافي :

الصين من أعرق وأقدم مناطق العالم القديم والحديث ، و قد بقيت محافظةً على خصوصيتها مما أضفى عليها نوعاً من الخصوصية، و تعدّ الصين أكبر دول العالم من حيث عدد السكان سواء كان ذلك قديماً أو حديثاً؛ إذ يبلغ عدد سكّانها ما يزيد على المليار وثلاثمائة ألف نسمة في مساحةٍ تقارب التسعة ملايين ونصف كم². تقع الصين في شرق قارة آسيا، وتملك حدوداً برية، و بحرية، فبالنسبة للحدود البرية؛ فمن جهة الشمال تحدّها جمهورية منغوليا،ومن جهة الشمال الشرقي تشترك في الحدود مع كل من كوريا الشمالية وروسيا، ومن الجنوب تحدّها نيبال، والهند،وميانمار، ولاوس،وبوتان،وفيتنام،ومن جهة الجنوب الغربي تحدّها الباكستان،أما عن غرب البلاد فتحدها كل من أفغانستان، وطاجيكستان، وقيرغيزستان، وكازاخستان. ⁽¹⁾ وتشترك في حدودها البحرية مع أربع دول؛ اليابان، وكوريا الجنوبية في بحر الصين الشرقي، والفلبين، وفيتنام في بحر الصين الجنوبي. ⁽²⁾ ومن الملاحظ أن الدول التي تحيط بالصين قد آتت ذكرها بأسمائها الحديثة ، والتي تم إطلاقها عليها في العصور الحديثة .

المناخ :

تشغل أراضي الصين ست مناطق مناخية وهي المنطقة المعتدلة الباردة، والمنطقة المعتدلة، والمنطقة المعتدلة الدافئة، والمنطقة شبه الاستوائية، المنطقة الحارة، والمنطقة الاستوائية. وتشغل المنطقة المعتدلة والمعتدلة الدافئة والاستوائية معظم أراضي الصين، فيعتدل الجو وتتضح الفصول الأربعة. ويبلغ معدل سقوط الأمطار ستمائة وتسعة وعشرين ملمتراً، والتساقط العام السنوي يتجاوز ستة آلاف مليار متر مكعب. تتأثر مناطق جنوبي الصين بشكل كبير بالرياح الموسمية الصيفية وتتساقط فيها أمطار غزيرة، ولا سيما المناطق الساحلية جنوب شرقي الصين حيث يبلغ معدل سقوط الأمطار سنوياً أكثر من ألف ملمتر. تقع مناطق شمال غربي الصين في قلب منطقة أورو- آسيا، حيث تتأثر بشكل بسيط بالرياح الموسمية وتتساقط فيها أمطار قليلة. ويقل

معدل التساقط السنوي عن مائتي مليمتر ما عدا بعض الجبال العالية. وبلدة رو تشيانغ داخل حوض تاليمو بشينجيانغ هي أجف مكان في الصين حيث يقل معدل سقوط الأمطار عن عشرة مليمترات سنوياً. وتناسب الحرارة في الصيف زراعة محاصيل مثل الأرز والقطن في الأراضي الواسعة جنوبي الصين. تتنوع التضاريس في الصين، حيث تحتل الجبال والهضاب والأحواض والسهول والتلال مساحات شاسعة، وتبدو مناظرها الطبيعية مختلفة. ويمكن أن نقسم كل التضاريس الصينية إلى ثلاث درجات. الدرجة الأولى هي المنطقة من دا شينغ آن لينغ شمالاً إلى شرقي سلسلة جبال تاي هانغ ووو شان وشوي فنغ جنوباً، ومعظم هذه المنطقة سهول وتلال يقل ارتفاعها عن سطح البحر بخمسمائة متر. وتقع السهول الثلاثة الصينية الكبرى وهي سهل دونغ باي وسهل هوا باي وسهل المجرين الأوسط والأسفل لنهر اليانغتسي، بالإضافة إلى أكبر تلال في الصين وهي تلال دونغ نان تقع جميعاً في هذه الدرجة. وتقع الدرجة الثانية إلى الغرب من هذه المنطقة ومعظمها هضاب وأحواض يصل ارتفاعها فوق سطح البحر إلى ما بين ألف وألفي متر. وتقع هضبة منغوليا الداخلية وهضبة هوانغ تو وهضبة يون قوي بالإضافة إلى الأحواض الأربعة الكبرى وهي حوض سيتشوان وحوض تاليمو وحوض تشونقار وحوض تشاي دا مو تقع كلها في هذه الدرجة. والدرجة الثالثة هي هضبة تشينغهاي- التبت التي تتشكل من هضاب منبسطة يبلغ ارتفاعها فوق سطح البحر أكثر من أربعة آلاف متر وسلسلة من جبال يبلغ ارتفاعها فوق سطح البحر بين خمسة آلاف وستة آلاف متر. (3)

بداية الصلات التجارية :

الصلات التجارية بين بلاد العرب والصين توطدت قبل مولد النبي صلى الله عليه وسلم بفترة طويلة ، حيث كانت البضائع تصل من بلاد العرب إلى الصين ، ومن الصين إلى بلاد العرب وكانت هذه التجارة واسعة الانتشار ، وكانت مدينة سيرااف الواقعة على الخليج الفارسي ، السوق الرئيسة للتجار الصينيين ، وذكرت التواريخ الصينية العرب في صفحاتها بداية من حكم أسرة دول تانج (618-907م) (4-294هـ) كما أشارت أيضاً إلى نشأة القوة الإسلامية وتحديث بإيجاز عن التعاليم الدينية للعقيدة الجديدة . (4)

مما سبق يتضح مدى اتساع حدود الصين سواء البحرية أو البرية ، وهو ما يؤدي إلى استحالة غزوها وبخاصة في العصور القديمة ، وهو ما استوجب على من يقوم بغزوها ، أن يكون ذا دراية عالية بالأمور العسكرية ، وكذلك بأمور السكان وكيفية السيطرة عليهم والتوغل في هذه الأراضي .

لذا كان يجب على القائد العسكري أن يؤسس قواعد امداد لقواته أولاً ومن ثم التجهيز للغزو وهو ما سوف نذكره .

بداية الفتوحات الإسلامية في الصين :

بدأت العلاقة بين الصين والمسلمين منذ بداية انتشار الإسلام حيث أرجع باحث صيني في مجال التاريخ والدراسات الصينية العربية بداية العلاقة المتبادلة بين العرب والصينيين إلى ما قبل

31 قرناً، مبيّناً أن أول عربي مسلم زار الصين كان في عهد الخليفة عثمان بن عفان⁽⁵⁾ - رضي الله عنه - عام 156م / 03هـ وأفاد الباحث الصيني سونج سيان الذي ولد عام 6491م أن مصادر وكتباً تاريخية صينية موثقة روت أن (73 رسولاً عربياً) أُرسلوا من قبل الخلفاء المسلمين إلى الصين في أزمنة مختلفة، ومنهم رسول الخليفة الأموي سليمان بن عبد الملك⁽⁶⁾ الذي زار مدينة (تشانغان الصينية) سنة (617م)، ورسول الخليفة العباسي هارون الرشيد⁽⁷⁾ الذي التقى الإمبراطور تانغ جين يوان خلال فترة حكمه للصين ما بين أعوام (687م - 908م).⁽⁸⁾ وقد دخل الإسلام إلى الصين على يد التجار الذين كانوا يسلكون الطريق البحري القديم، كما تشير بعض المصادر إلى علاقات سياسية تبادلوها مع المسلمين براً عن طريق بلاد فارس والتي تقترب حدودها من الصين، وقد استنجد كسرى بامبراطور الصين بعدما غزا المسلمين دولته وبدأت في الانهيار أمام الزحف الإسلامي، ولكن الإمبراطور تعذّر ببعد المسافة، ثم قام بإرسال سفيراً من عنده إلى خليفة المسلمين عثمان بن عفان رضي الله عنه - ليتبين مدى اتساع وقوة الدولة الجديدة التي نشأت في غرب بلاده، وقام أمير المؤمنين عثمان بن عفان بإكرامه وأرسل أحد قواد المسلمين ليرافق في عودته سنة 156م/03هـ تقريباً، وأكرم الإمبراطور الصيني أول سفير وفد إليه من المسلمين⁽⁹⁾.

بعد ذلك قام الخليفة الأموي الوليد بن عبد الملك⁽¹⁰⁾ بتولية أحد قواده المهمين وهو القائد قتيبة بن مسلم الباهلي⁽¹¹⁾ على خراسان⁽¹²⁾. فقام بعدة فتوحات هامة حيث عبر نهر سيحون أو ما يعرف ودخل إلى (بلاد ما وراء النهر)⁽¹³⁾ واستطاع تحقيق انتصارات كبيرة ففتح بخارى وسمرقند⁽¹⁴⁾ ومدناً أخرى وانشأ قاعدة عسكرية في البلاد المجاورة تمكنه من الغزو والرجوع إليها مرة أخرى، وضمان وصول الإمدادات إليه في أسرع وقت ممكن، وامتدت فتوحاته حتى وصلت إلى الحدود الشرقية للصين في عهد الخليفة الأموي الوليد بن عبد الملك، وأرسل رسلاً إلى الإمبراطور فصرهم ومعهم هدايا ثمينة، وقد ورد في هذا الأمر ما يشير إلى لجوء إمبراطور الصين إلى السلام والحيلة من أجل عدم الاصطدام بالقوة الإسلامية الكبيرة⁽¹⁵⁾.

معركة نهر طلاس :

استغل الصينيون الاضطرابات الداخلية في دولة الخلافة الأموية وخاصة بعد سقوطها في عام 231هـ، وحاولوا تغيير الواقع ومهاجمة الدولة الإسلامية، ولكنهم سعوا إلى حتفهم حيث حقق المسلمون انتصاراً تاريخياً في العام 157 م (331 هـ)، في السنة الثانية لقيام الدولة العباسية، على الصينيين في معركة طلس، والتي دارت على ضفاف نهر طلس Talas في تركستان. في زمن الإمبراطور الصيني زوان زونج من أسرة تانج Tang الذي كان عهده عصرًا ذهبيًا، وقد غيرت هذه المعركة التاريخ الصيني، وتاريخ وسط آسيا كله. حيث شجعت هزيمة الصين الكثير من الدول التابعة لها على الثورة. وتم إيقاف توسع الصين السياسي والعسكري والثقافي باتجاه الغرب. وانتشار الدين الإسلامي في أقاليم وسط آسيا، وتغلب ديانة التبت، حلفاء الدولة العباسية، وهي البوذية التبتية على الكونفوشية في منغوليا إلى الشمال. وحصول العرب على تقنية صناعة الورق المكتشفة حديثاً في الصين. بعدما وقع عدد من الأسرى في أيدي المسلمين بينهم عدد من عمال صناعة

الورق، ونقلوا هذه الصناعة إلى العالم الإسلامي، سمرقند أولاً ثم غرباً مروراً بالكوفة فدمشق فمصر ثم القيروان والأندلس ومنها إلى أوروبا خلال أقل من قرنين .

وكان الجيش الإسلامي الذي خاض المعركة قد إنطلق من خراسان من قبل أبي مسلم الخرساني⁽¹⁶⁾. وكان أبو مسلم قد عاد لتوه من العراق بعد أن قاد الخراسانيين المواليين للعباسيين في ثورتهم ضد حكم الأمويين.⁽¹⁷⁾ وقد حدثت الأزمة عندما نشب صراع بين مملكة فرغانة ومملكة الشاش، المتحالفة مع الدولة العباسية، فطلب ملك فرغانة مساعدة إمبراطور الصين. الذي أرسل جيشاً بقيادة كاو Kao ، الذي كان ينتمي إلى العرق الكوري. قاد كاو جيشه حتى حاصر عاصمة الشاش Chach ، حيث عرض على ملكها إنسحاباً آمناً، ولكنه غدر به وقتله. على أثر ذلك تحرك أبو مسلم، حيث تشكل حلف من دولة التبت ودولة العباسيين الفتية وقوى تركية متفرقة تقطن آسيا الوسطى. إلتقى الجيشان على نهر طلس، الواقع في كيرغيزستان اليوم. جيش ولاية خراسان العباسية بقيادة زياد بن صالح، نائب والي خراسان ومعه جيش التبت وجيش الإمبراطورية الصينية بقيادة كاو الكوري ومعهم قوات متحالفة محلية. إستمر القتال لمدة أربعة أيام إنتهت بهزيمة الجيش الصيني وتمزيقه وأسر عدد كبير من الجنود. ولم ينجو من القتل والأسر إلا قلة قليلة كان كاو من بينهم. ومن أغرب ما حدث أن العرب لم يحاولوا التوغل في الأراضي الصينية ويستثمروا إنتصارهم. وهذا ما أثار ولا يزال يثير حيرة الباحثين التاريخيين لغاية يومنا هذا. حيث اهتم المؤرخين (الروس) والصينيين بهذه المعركة، وأظهروا إستغرابهم من هذا التصرف. ولكن المطلع على تاريخ الدولة العباسية يمكن أن يعزي ذلك إلى عدم إستقرار قواعد الدولة الجديدة، وإنشغال والي خراسان، أبي مسلم، بأولويات أخرى متعلقة بالخلافة والصراع عليها. ولكن الأغرب تجاهل المؤرخين المسلمين لهذا الحدث، فلم يعطه الطبري، مثلاً، أكثر من سطور قليلة، وسمى النهر الذي وقعت على ضفافه المعركة نهر طراز وقد توقف الزحف الصيني فعلاً، وانتشر الإسلام في أواسط آسيا، وأصبح إقليم سينكيانج مسلماً بكامله، ولكنه أخضع للصين، فيما بعد، كما أخضعت التبت. ودخل الإسلام الصين، وكان لهم وضعهم، حيث كانوا مسيطرين على التجارة الصينية، كما كانوا مقربين من الحكم لأكثر من ثمانية قرون.⁽¹⁸⁾

مما سبق يتضح أن العلاقات الإسلامية الصينية كانت تتأرجح بين الحلول الدبلوماسية والتجارية وأن الظهور الإسلامي الأول للمسلمين في الصين كان على يد التجار ، ثم تلا ذلك فتوحات قام بها الأمير قتيبة بن مسلم الباهلي هددت شرق الصين وهو ما دعا امبراطورها إلى عقد التحالفات مع المسلمين في ذلك الوقت . ولما حاول الصينيون بعد ذلك استغلال الاضطرابات القائمة في الدولة الإسلامية وتحولها من الحكم الأموي إلى الحكم العباسي ، وجهوا بجيش كبيرة فيما عرف بمعركة نهر طلاس والتي أنهت احلام الصينين ، ومكنت للمسلمين ليسيظروا على الكثير من الأمور داخل الصين نفسها من خلال العلاقات السياسية والاقتصادية التي قامت بين الدولتين بعد ذلك . كما مدت الدولة العباسية للصينيين يد العون والمساعدة بعد ذلك في عصر الخليفة العباسي أبي جعفر المنصور وهو ما سناه .

التواصل بين المسلمين والصين في القرن الثاني الهجري: علاقة الصين بالدولة الإسلامية:

في بداية القرن الثاني الهجري بدأت تعود العلاقات الإسلامية الصينية مرة أخرى على هيئة اتصال بين الخليفة الأموي هشام بن عبد الملك⁽¹⁹⁾ وبين الإمبراطور الصيني (هزاو تنسج) سرعان ما اكتسبت أهمية كبيرة في أواخر عهد هذا الإمبراطور حيث قام أحد الغاصبين للعرش بطرده، واضطر للتنحي عنه لابنه سوتسنج سنة 138هـ / 756م، ثم طلب النجدة من الخليفة العباسي أبي جعفر المنصور⁽²⁰⁾ والذي أجاب طلبه وأرسل إليه قوة من الجيوش الإسلامية، نجح بمساعدتهم في استرجاع عاصمته سنيفو وهوننفو من أيدي الثوار، وفي نهاية الحرب لم ترجع هذه القوات الإسلامية إلى بلادها، وتزوجوا من مواطنات صينيات واستقروا في الصين، وتم تخصيص أراضي لهم ودوراً في مدن مختلفة مما ساعد على استقرارهم في الصين⁽²¹⁾

الإسلام في عهد دول تانج: شاع بين مسلمين الصين أن أول من دعا إلى الإسلام في بلادهم هو أحد أحوال النبي صلى الله عليه وسلم، وكان يوجد قبر مشهور في منطقة كنتن يعظمه المسلمون الصينيون، على الرغم من عدم وجود سند تاريخي لهذا الادعاء. ومما لا شك فيه أن ظهورها كان نتيجة لرغبتهم في أن يربطوا تاريخ الدين في بلادهم بعصر النبوة - والذي يعد مصدراً خصباً يسعى الجميع للانتساب إليه خاصة في المناطق النائية والبعيدة عن مراكز ظهور الإسلام في الجزيرة العربية والشام وغيرها. وقد أكدت العديد من الدلائل وجود مسلمين في الصين، وبالأخص في مناطق الموانئ كتجار ورحالة وغيرهم، في عهد دولة تانج، وقد ذكر مؤرخ صيني عن الفترة الممتدة من عام (713-742 م) / (94/124هـ) تقريباً، «إن برابرة الغرب دخلوا المملكة الوسطى جماعات، كالطوفان، جاءت من مسافة تبعد ألف فرسخ على الأقل، وأتت من أكثر من مائة مملكة، تحمل معها كتبها المقدسة كأنها الجزية، فأخذت هذه الكتب ووضعت في بهو القصر الإمبراطوري، خصص لترجمات الكتب المقدسة والكتب القانونية» وعلى هذا النحو انتشرت منذ ذلك الحين العقائد الدينية لتلك الأقطار المختلفة واخذ بها الناس في إمبراطورية تانج⁽²²⁾.

مما سبق يتضح أن الاتصال بين المسلمين والصين قد ابتداء منذ بداية عصر الفتوحات وفي عهد الخلافة الراشدة وبخاصة في عهد الخليفة الراشد عثمان بن عفان رضي الله عنه، وبخاصة عندما استنجد الفرس بإمبراطور الصين لحمايتهم من الغزو الإسلامي الذي اكتسح بلادهم في بداية النصف الأول من القرن الأول الهجري، وقد ظلت الأمور هادئة لفترة طويلة بين المسلمين والصين وتعتمد على الاتصال التجاري فقط، ثم ما لبثت أن عادت الأمور إلى المواجهات العسكرية على يد الأمير قتيبة بن مسلم الباهلي في عهد الخليفة الأموي الوليد بن عبد الملك والذي استطاع أن يطرق بقواته أبواب الصين من الناحية الشرقية بعدما، فتح العديد من البلاد في مناطق ما وراء النهر مثل بخار وسمرقند وكاشغر وغيرها وحولها إلى عواصم إسلامية. ومما لا شك فيه أن كل هذه الأمور قد أثر على الصين بشكل أو بآخر وهو ما وضح له أثره في الثقافة الصينية، وهو ما سوف نتناوله باختصار في الصفحات القادمة.

الأثار الثقافية للاتصال بين المسلمين والصينيين:

مما لا شك فيه أنه لا بد من وجود أثار للثقافات الإسلامية في المجتمع الصيني بطريقة أو بأخرى ، وبالرغم من تلك الحروب فقد تكونت العلاقات السياسية بين الأمتين الكبيرتين، وتورد رواية شاذة أن العلاقات السياسية بدأت منذ عصر الخلافة الراشدة بسفارة على رأسها سعد بن أبي وقاص في زمن عثمان بن عفان رضي الله عنه ⁽²³⁾. ثم تبدأ معلومات غائمة عن العلاقات السياسية والسفارات في زمن الأمويين لكنها شذرات غامضة ونادرة، بينما يأتي الوضوح والتفصيل في زمن الخلافة العباسية، حيث نقلت العديد من الروايات أنباء سفارات بين البلاطين أوصلها بعض الباحثين إلى خمسة عشر سفارة، منها سفارة لأبي جعفر المنصور حملت هدايا نفيسة من بينها ثلاثون من الجياد العربية ⁽²⁴⁾. و قد سجلت التواريخ الصينية عدة سفارات عربية إلى البلاط الصيني، مرسله من أمير المؤمنين (خان المؤمنين = Han- Mi Mo- Mini) أبي العباس (A- bu- lo- ba) وأبي جعفر المنصور (A- Pu Ch'a- fo) وهارون الرشيد (A- Lun) ⁽²⁵⁾. وبالرغم من أن الدولة العباسية في افتتاح أمرها واجهت الصين في معركة طالس إلا أن ملك الصين استغاث -بعدها بزمان قصير- بالدولة العباسية ضد تمرد عليه سيطر على بعض العاصمة، فأرسل إليه المسلمون أربعة آلاف جندي استطاع بهم القضاء على التمرد، وبقي أولئك الجنود في الصين ⁽²⁶⁾.

وبالعموم، فقد تكونت صورة مهيبة للمسلمين لدى ملوك الصين، فقد كانوا يرون أن الدنيا لأربعة ملوك أعظمهم ملك العرب الذي يُجمعون أنه «أكثرهم مالا وأبهاهم جمالا وأنه ملك الدين الكبير الذي ليس فوقه شيء»، ثم ملك الصين، ثم ملك الروم، ثم ملك الهند، وبقية ملوك الأرض تبع لهم. ⁽²⁷⁾ لقد كان من أهم نتائج معركة نهر (طالس) أسر العديد من الصينيين سواء من الجنود أو الحرفيين والعلماء وغيرهم من الفئات الذين حُمِلوا إلى الكوفة، وظلوا بها أحد عشر عاما، علموا فيها المسلمين كثيرا من الصناعات، وقد ذكر الأسير الصيني (دو هوان) أنهم علموا المسلمين المنسوجات الحريرية وصناعة الورق والنقش على الذهب وعلى الخزف الصيني. وكان الخليفة العباسي معجبا بالمصنوعات الصينية فوجّه الصُّنَّاع إلى تقليدها، فتعلموا طلاء الأواني بعجينة بيضاء مزخرفة تشبه الخزف الصيني، وهو ما مكَّنهم من صناعة مواد عازلة استفادوا منها في صناعة الأدوية، وفي تصديرها إلى مناطق بعيدة وصلت حتى هولندا ولندن، حيث اكتشف في لندن ثمان جرار آتية من دمشق ⁽²⁸⁾. وبالطبع لم يكن أولئك الأسرى أول اتصال علمي بالصين، فالنهضة العلمية التي بزغت منذ العصر الأموي وازدهرت في العصر العباسي بلغت شمسها الصين بطرق متعددة، إذ حضرت الصين في التراث العلمي الإسلامي على تنوع مجالاته: فنجد للصين حضورا في كتب الأدب والشعر والجغرافيا والتاريخ والأديان والمثل والنحل والفلسفة والرحلات والسياسة (أدب الملوك) وطبقات الأمم، بل وفي كتب النبات التي تستكشف عالم النبات وأدويته ومنابته وكتب الحيوان التي تبحث أنواعه وتوزعها وطرائق معيشته وطباعه. ويبدو طبيعيا لأمة تجاور الصين أن تفيد من تراثها، فلقد « كان العلم يثب على قدميه وثبا في كل موضع وطنته قدم الفاتح العربي» ⁽¹⁾²⁹. كما عمل البحث العلمي الإسلامي في انطلاوقته على تتبع أبواب العلوم وفتح أسرار المجهول،

فكثيراً ما وجد نفسه في الصين، فقدم عنها معلومات لم تكن معروفة. وقد نقل المسلمون عن الصين إلى سائر العالم صناعة الورق، وأصلها من أسرى صينيين بسمرقند⁽³⁰⁾، وكانت قفزة كبرى في الحركة العلمية، فبه تخطى المسلمون ثم غيرهم عن ورق البردي للكتابة، حيث أمر أبو جعفر المنصور باستبدال الورق به⁽³¹⁾. وكان من بين الأسرى خبير صناعة الكاغد (الورق) دو يوهان الذي بقي أسيراً إلى عام 267م. في مذكرات «جينغكسينغ» (يوميات رحلة)، كان دو يوهان أول صيني يقدم وصفاً مبكراً لدار الإسلام التي أطلق عليها اسم «داشي فا» أي «دار شريعة العرب»، و«داشي» هي مفردة دخيلة على اللغة الصينية وردت من فارسية الطاجيك، يقول في وصفه: «هم لا يتناولون في مأكلهم لحوم الخنزير والكلب والحصان والخيول، ولا يعبدون الملوك ولا السادة، ولا يعتقدون في القوى الخارقة، ولا يقدمون الأضاحي إلا لله. وبحسب عوائدهم، اليوم السابع هو يوم عيد، وبالتالي لا يتعاطون فيه التجارة». وفي أواخر القرن الثامن الميلادي توطدت العلاقات التجارية مع الصين، خصوصاً إبان فترة الخلافة العباسية، وعلى خلاف الأمويين أولى العباسيون التبادل التجاري أهمية، حيث تنامت حركة التجارة باتجاه بحر الصين الجنوبي، لجلب الحرير والتوابل والفخار نحو مدينة السلام بغداد، المعروفة في «يوميات تانغ» باسم «فودا». ولعل من الآثار الهامة للمسلمين في الثقافة الصينية تعريفها بمحرمات المسلمين والتي رسخت في أذهانهم على مر العصور حتى أنه كان من ضمن الوصايا الهامة تلك التي أوردتها صحيفة «شانغيانغ» اليومية، بتاريخ الخامس من أغسطس 949، كوصايا للجيش الأحمر الصيني المتأهب لدخول الشمال الغربي المأهول بأغلبية صينية مسلمة: «راعوا حرمة المساجد وحيّوا القائمين عليها. لا تدخلوا مصليات المسلمين بغلظة ولا تكتبوا شعارات فيها أو ترفعوا صوتاً على جدرانها. وإذا ما استضافكم مسلمون في مساكنهم لا تتناولوا عندهم لحوم الخنزير أو البغال أو الخيل. واتركوا بينكم وبين بناتهم مسافة ولا تدخلوا بيت امرأة متزوجة. وإذا صادف أن مررتم أثناء أداء المسلمين صلواتهم فلا تثيروا شغباً. وحين تدخلوا بيت مسلم لا تحتسوا الخمر ولا تشربوا السجائر»⁽³²⁾.

مما سبق يتضح مدى أثر الثقافة الصينية في العالم الإسلامي ومدى استفادة علماء المسلمين وحرفيهم من الصناعات القائمة في الصين ونشرها في العالم بعد أن كانت حكراً على الصين فقط. فنفعت بذلك مجالات البحث العلمي خاصة في مجال التدوين، والتخزين والتعبئة والتصدير والغزل والنسيج وغيرها من المجالات القائمة في ذلك العصر.

الخاتمة :

بدأت العلاقات الإسلامية الصينية بدايات مبكرة، وكان أبرزها في عصر الخلافة الراشدة أثناء تولي الخليفة الراشد عثمان ابن عفان وظهرت بعض الأخبار التي تذكر وجود سفارات ولقاءات في هذا العصر، وقبل نهاية القرن الأول الهجري استطاع الفاتحون المسلمون بقيادة قتيبة بن مسلم الباهلي الوصول إلى تخوم الصين مما دعا امبراطور الصين لعقد تحالفات ومفاوضات مع القوات الإسلامية تجنباً للسليل الجارف لهذه القوات وحفاظاً على حدود دولته، وكان للأحداث التي مرت بها الدولة الإسلامية في هذه الفترة وانتقال السلطة من الأمويين إلى العباسيين دوراً في إيقاف هذه

الفتوحات ، حتى وقعت أعظم معارك هذه الفترة بين المسلمين والصين انتهت بانتصار حاسم للمسلمين في موقعة نهر طلاس والتي أعادت للدولة الإسلامية هيبتها وقوتها ، وتم فيها أسر أعداد كبيرة من الجنود والحرفيين الصينيين الذي ساعدوا في نشر الكثير من الحرف والعلوم الصينية ومن أهمها صناعة الورق والخزف والحريز وغيرها من الصناعات والعلوم التي أضاف لها المسلمون الكثير من التغييرات ونقلوا أسرارها إلى العالم، ولم تعد هذه الصناعات وبخاصة الورق حكراً على الصينين ، وهو ما ساعد في انتشار العلوم وتطورها وبخاصة في الدولة العباسية في عهد الخليفة أبي جعفر المنصور وغيره من خلفاء العباسيين .

أهم النتائج :

- قِدم العلاقات الإسلامية الصينية .
- استطاعت القوات الإسلامية الوصول إلى تخوم الصين منذ فجر الفتوحات وضم العديد من المناطق إليها .
- أن القوات الإسلامية استطاعت هزيمة القوات الصينية والسيطرة على مناطق جديدة بعد معركة طلاس في بداية القرن الثاني الهجري.
- استفادت الدولة الإسلامية من اتصالها بالصين خاصة بعد معركة طلاس وتمكنها من نقل تكنولوجيا صناعة الورق من الصين إلى دولة الخلافة ومنها إلى أوروبا .

التوصيات :

- تكثيف الجهود في البحث عن العلاقات الصينية الإسلامية .
- مراجعة وترجمة المراجع الصينية القديمة للوصول إلى عمق العلاقات الصينية الإسلامية.
- وإثراء المكتبة العربية بكل ما هو جديد في هذا الموضوع .

الهوامش:

- (1) شوي قوانغ . جغرافيا الصين ، ت، محمد أبو جراد ، الهيئة العامة لمكتبة الإسكندرية ، دار النشر باللغات الأجنبية ، بكين ، ط1 ، 7891م ، ص 2-1 .
- (2) شوي قوانغ . جغرافيا الصين ، ص 2-3 .
- (3) شوي قوانغ . جغرافيا الصين ، ص 4-7 .
- (4) سير توماس . و . أرنولد، ترجمة، حسن إبراهيم حسن وآخرون ، الدعوة إلى الإسلام بحث في تاريخ نشر العقيدة الإسلامية ، القاهرة ، مكتبة النهضة المصرية ، د. ن . ط ، 1791م ، ص 133-233 .
- (5) هو أبو عبد الله عثمان بن عفان الأموي القرشي ثالث الخلفاء الراشدين، توفي شهيداً سنة 53هـ / 656م. الذهبي ، شمس الدين محمد بن أحمد ، ت 847هـ - ، سير أعلام النبلاء ، ج 2، ط 1- مؤسسه الرسالة بيروت 4991م ص 87-001 .
- (6) سليمان بن عبد الملك ابن مروان، بويح سنة 69هـ وتوفي سنة 99 هـ الذهبي: سير أعلام النبلاء ج 5 ص 211
- (7) أبو جعفر هارون بن محمد المهدي بن أبي جعفر المنصور، الهاشمي ، بويح بالخلافة عام 071 هـ ، وتوفي في مدينة طوس عام 391 هـ / (908). الطبري: أبي جعفر محمد بن جرير ، تاريخ الطبري ، دار الكتب العلمية، بيروت ، ط 1 ، 7041هـ ، ج 8 ص 032 .
- (8) سونج اكسين ، موجز تاريخ التبادلات الثقافية بين الصين والعالم العربي ، ت، حسانين فهمي حسين ، الرياض ، دار جامعة الملك سعود للنشر ، 7341هـ / 6102م ، ص 22 .
- (9) سير توماس.و.أرنولد، الدعوة إلى الإسلام بحث في تاريخ نشر العقيدة الإسلامية، ص 233 .
- (10) الوليد ابن عبد الملك الأموي القرشي، ولد بالمدينة المنورة سنة 866 م\ 05هـ- 517\ 69 هـ . مات في جمادى الآخرة سنة 69هـ ابن الأثير ، أبي الحسن علي بن أبي الكرم محمد بن محمد بن عبد الواحد الشيباني (ت 036هـ) الكامل في التاريخ ، 7891م، بيروت ، دار الكتب العلمية، ط 1- ج 5، ص 7-9 .
- (11) هو قتيبة بن مسلم بن عمرو الباهلي، فتح خوارزم وبخارى وغيرهم ، أستشهد سنة 69 هـ. ابن كثير: إسماعيل بن عمر بن كثير ، (ت 477هـ) البداية والنهاية ، دار الكتب العلمية ، بيروت ، ط 2، 0241هـ ج 9 ، ص 261-361 .
- (12) كلمة مركبة من (خور) أي: شمس، و(أسان)، أي: مشرق، حدودها مما يلي العراق، وآخر حدودها، مما يلي الهند، ومن أهم مدنها: نيسابور وهراة، ومرو وبلخ وطالقان ونسا ، الحموي ، شهاب الدين ياقوت: معجم البلدان ، ط 1 ، بيروت ، دار صادر ، 9791م ج 4، ص 32 .
- (13) يقصد نهري جيحون وسيحون وهو الحد الفاصل بين الناطقين بالتركية والناطقين بالفارسية . كي لسترنج ، بلدان الخلافة الشرقية ، نقله إلى العربية بشير فرنسيس ، كوركيس عواد ، ط 1 ، بيروت ، مؤسسة الرسالة ، 5041هـ - 5891م ، ص 674 .

(14) بخارى بالضم، من أعظم مدن ما وراء النهر وأجلها... وأما سمرقند فهي بفتح أوله وثانيه، بلد معروف مشهور، ببلاد ما وراء النهر. انظر : ياقوت الحموي مادة بخارى وسمرقند .

(15) تاريخ الطبري ، ج 5 ، ص 862-072 .

(16) هو عبد الرحمن بن مسلم الخراساني صاحب الدعوة العباسية وواليتها، ولد سنة 001هـ قتل في سنة 731هـ على يد أبي جعفر المنصور الخليفة العباسي: الترماني، عبد السلام « أحداث التاريخ الإسلامي بترتيب السنين: الجزء الأول من سنة 1 هـ إلى سنة 052 هـ ، ط1، دار طلاس ، دمشق 5002م ، ص 102-881 .

(17) [42=di?xpsa.sliateDledoM/gro.snoisnemidpihsredael//:ptth](https://www.greelane.com/are-battle-of-talas-195186) حارب العرب العودة الصينية في 157 م / في معركة نهر تالاس تاريخ النشر 32 May 2019 م <https://www.greelane.com/are-battle-of-talas-195186>

(18) [42=di?xpsa.sliateDledoM/gro.snoisnemidpihsredael//:ptth](https://www.greelane.com/are-battle-of-talas-195186)

(19) هشام بن عبد الملك بن مروان بن الحكم بن أبي العاص بن أمية ببيع له بالخلافة في سنة 501 هـ/ 427 م ، توفي سنة 521 هـ / 347 م . انظر: الذهبي: سير أعلام النبلاء ج6 ص 211 .

(20) هو عبد الله بن محمد بن علي بن عبد الله بن العباس بن عبد المطلب بن هاشم، أبو جعفر المنصور هو ثاني الخلفاء العباسيين، ولد في سنة 59 هـ، توفي سنة 851 هـ . انظر : السيوطي ، جلال الدين ، تاريخ الخلفاء، تحقيق إبراهيم صالح، دار ابن حزم ، بيروت، الطبعة الأولى 7141 هـ- 7991 م، ص 602-702.

(21) سير توماس و . أرنولد، الدعوة إلى الإسلام بحث في تاريخ نشر العقيدة الإسلامية ، ص 333.

(22) سير توماس . مرجع سابق ، ص 433.

(23) وذلك أن تاريخ الخلافة الراشدة مشهور وموثق وليس في كتبه ما يشير لهذا، وأغلب الظن أن الخطأ ورد في فهم المؤرخين المعاصرين لما ورد لدى بعض الجغرافيين من أن أول وصول للمسلمين إلى بلاد الصين (على الأدق: فيتنام، وكانت تابعة للصين لدى الجغرافيين المسلمين) كان في زمن عثمان، وحتى تلك الرواية عن هذا الوصول الأول تبدو شاذة ومفردة: شيخ الربوة، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، ط قديمة (بطربرغ: الأكاديمية الإمبراطورية، 5681م)، ص 861، 961.

(24) فيصل السامر، السفارات العربية إلى الصين في العصور الإسلامية الوسطى، مجلة آداب المستنصرية، العدد الثاني، ص 553. نقلا عن: سليمان التاجر، عجائب الدنيا وقياس البلدان، تحقيق: د. سيف شاهين المريخي، ط1 (العين، مركز زايد للتراث والتاريخ، 5002م)، ص 21 (مقدمة التحقيق).

(25) عبد العزيز الدوري، العصر العباسي الأول، ص 611؛ حسن أحمد محمود، العالم الإسلامي في العصر العباسي، ص 17، 27. ويرى الدوري أنها لم تكن سفارات حقيقية، وإنما أراد بعض التجار رفع مكانتهم فقدموا تلك الهدايا الطريفة باعتبارهم سفراء من قبل الخلافة.

- (26) توماس أرنولد، الدعوة إلى الإسلام: بحث في تاريخ نشر العقيدة الإسلامية، ص333.
- (27) العلاقات العربية - الصينية : مسارات الحوار الحضاري بين العرب والصين في العصر الوسيط
105533/https://platform.almanhal.com/Files/2
- (28) معين صادق، العلاقات الصينية العربية والتجارة الداخلية من القرن السابع إلى القرن العاشر، مؤتمر «العرب والصين» (الدوحة: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 12 مايو 6102م).
- (29) هـ. ج. ويلز، موجز تاريخ العالم، ترجمة عبد العزيز توفيق جاويد، (القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 7691م)، ص602.
- (30) القزويني، آثار البلاد وأخبار العباد، (بيروت: دار صادر، بدون تاريخ)، ص635.
- (31) زيجريد هونكه، شمس العرب تسطع على الغرب، ط1 ترجمة: فاروق بيضون وكمال دسوقي، (بيروت: دار صادر، 2002م)، ص64.
- (32) الملحق الثقافي، الإسلام والصين علاقات برائحة المسك جريدة الاتحاد الإماراتية الأربعاء 81 / يوليو 8102 م .

المصادر والمراجع:

أولاً المصادر

- (1) ابن الأثير، أبي الحسن علي بن أبي الكرم محمد بن عبد الكريم بن عبد الواحد الشيباني (ت 036هـ) الكامل في التاريخ، 7891م، بيروت، دار الكتب العلمية، ط 1-ج 5.
- (2) ابن كثير: إسماعيل بن عمر بن كثير بن ضوء، (ت 477هـ) البداية والنهاية، دار الكتب العلمية، بيروت، ط 2، 0241هـ- 9991م، ج 9.
- (3) الحموي، شهاب الدين ياقوت: معجم البلدان، ط 1، بيروت، دار صادر، 1979م، ج 4.
- (4) الذهبي، شمس الدين محمد بن أحمد بن عثمان، ت 748هـ- 1374م، سير أعلام النبلاء، ط 10- مؤسسة الرسالة بيروت 1994م.
- (5) سليمان التاجر، عجائب الدنيا وقياس البلدان، ط 1 (العين، مركز زايد للتراث والتاريخ، 2005م).
- (6) السيوطي، جلال الدين، تاريخ الخلفاء، دار ابن حزم، بيروت، ط 1، 7141هـ- 7991م.
- (7) شيخ الربوة، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، الطبعة القديمة (بطبرغ: الأكاديمية الإمبراطورية، 5681م).
- (8) الطبري: أبي جعفر محمد بن جرير، تاريخ الطبري، دار الكتب العلمية، بيروت، ط 1، 7041هـ.
- (9) القزويني، آثار البلاد وأخبار العباد، (بيروت: دار صادر، بدون تاريخ).

ثانياً المراجع :

- (1) الترماني، عبد السلام « أحداث التاريخ الإسلامي بترتيب السنين: الجزء الأول من سنة 1هـ إلى سنة 250هـ، ط 1، دار طلاس، دمشق. 2005م.
- (2) معين صادق، العلاقات الصينية العربية والتجارة الداخلية من القرن السابع إلى القرن العاشر، مؤتمر «العرب والصين» (المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 21 مايو 2016م).
- (3) الكتب المعربة :
- (4) هـ.ج. ويلز، موجز تاريخ العالم، ترجمة عبد العزيز توفيق جاويد، (القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 1967م).
- (5) سير توماس . و . أرنولد، ترجمة، حسن إبراهيم حسن، عبد المجيد عابدين، اسماعيل النحراوي، الدعوة إلى الإسلام بحث في تاريخ نشر العقيدة الإسلامية، القاهرة، مكتبة النهضة المصرية، د. ن. ط 1، 1971م.
- (6) كي لسترنج، بلدان الخلافة الشرقية، نقله إلى العربية بشير فرنسيس، كوركيس عواد، ط 1، بيروت، مؤسسة الرسالة، 1405هـ - 1985م.
- (7) شوي قوانغ . جغرافيا الصين، ت، محمد أبو جراد، الهيئة العامة لمكتبة الإسكندرية، دار النشر باللغات الأجنبية، بكين، ط 1، 1987م.

(8) زيجريد هونكه، شمس العرب تسطع على الغرب، ط10 ترجمة: فاروق بيضون وكمال دسوقي، (بيروت: دار صادر، 2002م).

(9) سونج اكسين، موجز تاريخ التبادلات الثقافية بين الصين والعالم العربي، ت، حسانين فهمي حسين، الرياض، دار جامعة الملك سعود للنشر، 1437هـ/2016م.

الانترنت :

(1) العلاقات العربية-الصينية :مسارات الحوار الحضاري بين العرب والصين في العصر الوسيط 105533/<https://platform.almanhal.com/Files/2>

(2) <http://leadershipdimensions.org/ModelDetails.aspx?id=24> حارب العرب العودة

الصينية في 751 م / في معركة نهر تالاس تاريخ النشر 23 May 2019 ، <https://www.greelane.com/are-battle-of-talas-195186>

(3) <http://leadershipdimensions.org/ModelDetails.aspx?id=24>

الجرائد والمجلات :

(1) فيصل السامر، السفارات العربية إلى الصين في العصور الإسلامية الوسطى، مجلة آداب المستنصرية، العدد الثاني .

(2) الملحق الثقافي، الإسلام والصين علاقات برائحة المسك جريدة الاتحاد الإماراتية الأربعاء 18/ يوليو 2018 م .

تطور خدمات النقل في المملكة العربية السعودية في عهد الملك خالد بن عبدالعزيز 1402 - 1935 هـ / 1975-1982م

طالبة الدكتوراه - قسم التاريخ والحضارة
جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية
المملكة العربية السعودية

أ. أمل بنت عبود العتيبي

المستخلص :

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز تطور خدمات النقل في المملكة العربية السعودية في عهد الملك خالد بن عبدالعزيز آل سعود 1395-1402هـ/1975-1982م، وذلك من خلال الوقوف على أهم التطورات التي طالت النقل البري والجوي والبحري، وأبرز وسائله، وإسهامات الدولة في تطويره وتحسينه، بالإضافة إلى آثار هذا القطاع على المجتمع من النواحي الاقتصادية والدينية والتعليمية والصحية. وتأتي أهمية هذه الدراسة انطلاقاً من عدد من العوامل والأولويات العلمية والبحثية المهمة ومن أبرزها توثيق دراسة جادة عن خدمات النقل في المملكة العربية السعودية، وتقديم دراسة نوعية تستفيد منها الجهات الإدارية والبحثية في مشاريعها التطويرية. أما منهج الدراسة ستعتمد الباحثة في هذه على منهج البحث التاريخي القائم على الوصف والتحليل، وذلك بجمع المادة العلمية المرتبطة بالموضوع من مضانها الأصلية المحفوظة في المراكز العلمية بالمملكة العربية السعودية. وتشير نتائج الدراسة وأبرز توصياتها إلى أن خدمات النقل بأنواعها هي داعم مؤثر لخطط التنمية في المملكة العربية السعودية، وتسعى في تلبية احتياجات المواطن، كما أن الدعم الحكومي لقطاع النقل طور من هذه الخدمات، وتوصي هذه الدراسة بضرورة تكثيف الدراسات الجادة حول تقييم تجربة النقل، ومدى ملائمتها لمشروعات التنمية الحديثة.

الكلمات مفتاحية : الطرق ، الأجرة، الشحن الجوي، المطارات ، ميناء جدة الإسلامي

The development of transport services in the Kingdom of Saudi Arabia during the reign of King Khalid bin Abdulaziz (1395- 1402 AH/1975 - 1982/AD)

Amal Abood Alotibi

Abstract

This study aims to highlight the development of transport services in the Kingdom of Saudi Arabia during the reign of King Khalid bin Abdulaziz Al Saud 1395- 1402 AH / 1975- 1982 AD, by examining the most important developments that affected land, air and sea transport, and its most prominent means, and the state's contributions to its

development And improve it, in addition to the effects of this sector on society in terms of economic, religious, educational and health. The importance of this study stems from a number of important scientific and research factors and priorities, the most important of which is documenting a serious study on transport services in the Kingdom of Saudi Arabia, and presenting a qualitative study that the administrative and research authorities benefit from in their development projects. As for the methodology of the study, the researcher will rely on the historical research approach based on description and analysis, by collecting scientific material related to the subject from its original fluorescence preserved in scientific centers in the Kingdom of Saudi Arabia. The results of the study and its most prominent recommendations indicate that transportation services of all kinds are an influential supporter of development plans in the Kingdom of Saudi Arabia, and seek to meet the needs of the citizen, and that government support for the transport sector has developed these services, and this study recommends the need to intensify serious studies on evaluating the transportation experience, and the extent suitability for modern development projects.

Keywords: airports- Jeddah Islamic Portair freight -ways Taxis

النقل في المملكة العربية السعودية في عهد الملك فيصل بن عبدالعزيز:

قطعت المملكة العربية السعودية في عهد الملك فيصل بن عبدالعزيز شوطاً كبيراً في مختلف أوجه العمران المختلفة، وتعتبر الطرق البرية والخطوط الجوية والموانئ البحرية بسبب طبيعة الأرض وما حباها من اتساع في رقعتها؛ من أهم وسائل النقل التي طالها الاهتمام طوال فترة عهده.

ففي قطاع النقل البري اهتمت الحكومة بإنشاء الطرق الواسعة، وشقها بخط مستقيم؛ لتربطها ببعضها البعض بأحدث الوسائل، وذلك عن طريق مادة «الإسفلت»، وقد تم تحقيق إنجازات واسعة في هذا المجال؛ إذ بلغ مجموعها أطوالها المعبدة سنة 1388هـ / 1968م، إلى حوالي (10426 كيلاً).⁽¹⁾ وكانت الميزانية المخصصة آنذاك لا تزيد عن (139 مليون ريال)، ليقفز هذا الرقم في سنة 1391هـ / 1971م، إلى (1428 مليون ريال)، إلى أن وصلت في حدود سنة 1394هـ / 1974م، (2/282/500/747/16 ريالاً).⁽²⁾ ويلاحظ من هذا التدرج في لغة الأرقام على مدار السنوات أن هذا القطاع قد أولي عناية لامثيل لها من أجل إنشاءه وتطويره. وفي هذا الإطار شهدت السكة الحديد⁽³⁾ وافر الاهتمام كونها إحدى ركائز النقل الحيوية، إضافة إلى مساهمتها في تحقيق التنمية

الاقتصادية والاجتماعية، ودورها المحوري في نقل البضائع والركاب بين المدن، حيث حولت الخطوط الحديدية من مصلحة حكومية إلى مؤسسة عامة، ويشرف عليها مجلس إدارة مستقل، ولقد عكس هذا التحول في نظام النقل رغبة الدولة الأكيدة في تهيئة الظروف المناسبة لنمو وازدهار هذا القطاع، فكان أصدق تعبير عن ذلك هو صدور القرار سنة 1386هـ/1966م، والذي وفر «للمؤسسة العامة للخطوط الحديدية السعودية» حرية القرار دون التقيد بالأنظمة الإدارية، والمالية، المتبعة في الإدارات الحكومية، وسمح لها أن تقترح لائحة موظفين خاصة بها.⁽⁴⁾ وفي سياق متصل قدمت الدولة تسهيلات عدة لدعم السكة؛ فأصدر المرسوم الملكي رقم سنة 1387هـ/1968م، الذي يقضي بإعفاء مستوردات هذه المؤسسة من قطارات، وعربات، من الرسوم الجمركية⁽⁵⁾ وفي ذات السنة تم شراء خمس قطارات جديدة بلغت قيمتها بنحو (1,740,000 ريال)، و191 عربة جيدة الصنع بقيمة إجمالية قدرت بحوالي (1034200 ريال).⁽⁶⁾

كما نفذت المؤسسة بعض المشاريع التطويرية الجديدة، ومن أبرزها مشروع مد خطوط حديدية إلى مصنع الذخيرة بالخرج، وإلى محطات توزيع المواد البترولية، والغاز السائل في كل من الدمام والرياض، وقد بلغت تكاليف هذه الخطوط (6700000 ريالاً).⁽⁷⁾ ومن زاوية أخرى شهد القطاع البحري الذي يشكل عاملاً مهماً للتنمية الاقتصادية في البلاد نمواً هائلاً، خاصة من ناحية الموانئ وطرقها البحرية التي تعتبر منفذاً إلى العالم الخارجي، ومحوراً للتجارة العالمية على مر الأزمنة، مستفيدة من خصائصها الفريدة وموقع المملكة الاستراتيجي، مما جعلها مركزاً يربط القارات الرئيسة الثلاث، إذ أن الجهة الشرقية منها تطل على الخليج العربي، وغربها مطل على البحر الأحمر.⁽⁸⁾ وعليه، فقد شهد ميناء جدة الإسلامي تطوراً ملحوظاً في بنيتها التحتية؛ إذ شمل بعد التوسعة التي لحقت به سنة 1393هـ/1973م، ثمانية أرصفة جديدة بطول (1640 متراً) قابل للزيادة، وبني فيه صالة على الطراز الإسلامي يستقبل من خلاله الوافدين من حجاج بيت الله الحرام والعائدين منهم بعد انتهاء مناسك الحج والعمرة، ولقد اقيمت فيه مباني إدارية خاصة للميناء والجمرك، بالإضافة إلى أهميته التجارية في الاستيراد والتصدير.

وبذات الأهمية يعد ميناء الدمام ناقلاً مهماً يشحن من خلاله النفط، فطالته التحسينات خاصة على أرصفته التي توسعت وأصبحت بحدود (100 متر) للرصيف الواحد، كما بنيت به عدد من الإدارات الجديدة، وتماشياً مع ما تم ذكره فقد برز أثر ميناء ينبع الذي يستقبل الحجاج، والبواخر التجارية.⁽⁹⁾ ومن جانب آخر جاءت العناية بمجال الطيران منذ وقت مبكر، حيث حصلت على أول طائرة مدنية سنة 1364هـ/1934م، وكانت من طراز (دي سي 3 داكوتا) ذات محركين، والتي تلقاها الملك عبدالعزيز بن عبدالرحمن آل سعود هدية من الرئيس الأمريكي فرانكلين روزفلت، وقد تم تشغيل هذه الطائرات في رحلات جوية بين جدة، والرياض، والظهران، وفي نفس العام تم توجيهه بشراء طائرتين من نفس الطراز لتشكيل الطائرات الثلاث النواة الأولى للخطوط الجوية السعودية، والتي صدر مرسوم ملكي بأنشائها سنة 1368هـ/1948م، ووضعت تحت إشراف ومسؤولية وزارة الدفاع والطيران⁽¹⁰⁾ وامتداداً لذلك حظي القطاع باهتمام الدولة وذلك

بتحويل الخطوط الجوية السعودية إلى مؤسسة عامة مستقلة بذاتها، أصدر بتأسيسها مرسوم ملكي سنة 1385هـ/1965م، وقد نصت بنودها على أن ترتبط هذه المؤسسة بوزارة الدفاع والطيران، ويكون مقرها الرئيس في مدينة جدة، ونظم هذا المرسوم في بنوده أعمال النقل الجوي والتجاري والمدني، حيث استغلت جميع طرق النقل الجوي، وتوسعت أعمال الشراء، والبيع للطائرات، ومعدات، وما في حكمها.⁽¹¹⁾ وبلغت موازناتها لسنة 1392هـ/1972م، أكثر من (247000000 ريالاً).⁽¹²⁾ وعلى أثر ذلك امتلكت المؤسسة مجموعة من الطائرات الحديثة من نوع (دي سي 3)، ونوع آخر من طراز (دي سي 6)، بالإضافة إلى سبع طائرات نفاثة منها: طائرة (بيونج 720)، وطائرة (دي سي 9)، وهذه الطائرات أدت دورها في أن تصل المدن الداخلية بعضها ببعض، كما نظمت رحلات منتظمة إلى البلاد العربية والأوربية.⁽¹³⁾ ومما قيل عن خدمات النقل في عهده ما ذكره أحد الذين زاروا الحجاز في تلك الفترة إذ قال: «كانت السيارة تنقلنا في أقل من ساعة إلى مكة المكرمة، وأقل من خمس ساعات إلى المدينة المنورة، وهي الرحلة التي كنا نقطعها بالسيارة في يومين، وقد أصبح ذلك ممكناً بفضل الطرق الفاخرة التي تعتبر من أفضل الطرق في العالم».⁽¹⁴⁾

كما ذكر آخر في معرض زيارته إلى الرياض: «مدت شبكة من الطرق المعبدة في سائر أنحاء المملكة فربطت المدن والقرى، حتى النائية منها، ببعضها، واستطاعت السيارة أن تحل محل الناقة، وأن تؤمن النقل والانتقال في جميع أنحاء المملكة، كما أصبح السفر منها إلى أقطار العالم سهلاً ميسراً تؤمنه الطائرات بالسرعة التي يتطلبها العصر الحديث».⁽¹⁵⁾

ومما سبق عرضه يتضح حرص الملك فيصل بن عبدالعزيز على العناية بخدمات النقل في المملكة العربية السعودية، وذلك من خلال الاهتمام بالنقل البري وخدماته، ويتضح ذلك من خلال مخصصات الانفاق التي طالت هذا القطاع من الميزانية، بالإضافة إلى تطوير الموانئ البحرية وتوسيعها، ورفع من جودة الطرق الرئيسية.

تطور وسائل النقل وخدماته في عهد الملك خالد:

النقل البري:

حينما تم بدء العمل في خطة التنمية الثانية سنة 1395هـ/1975م، برزت الحاجة لتعديل بعض أعمال الوزارات ودمجها، وقد تضمن هذه الهيكلية استحداث عدة إدارات تتعلق بالنقل في المملكة العربية السعودية، ومنها: إدارة التصميم: وقد أُنيط بها تنفيذ مجموعة من المهام المتعلقة بخصائص المركبات وسائقها، وطبيعة البيئة في المنطقة المراد تنفيذ مشروعات الطرق فيها، وأولويات الحاجة، والخطط الإنشائية، فتولت تخطيط مسار الطريق واختيار السرعة، وعرض المسارات، وتحديد عرض الطريق، وتحديد الانحدارات الطولية، والعرضية للطريق، أما إدارة الجسور: فقد تولت مهمة تصميم الجسور، ومنشآت الصرف، ومناقشة ومراجعة أعمال المؤسسات الاستشارية للتأكد من مطابقتها للمواصفات.⁽¹⁶⁾

هذا التنظيم الإداري منذ تأسيسه كان ممهداً لبدء مرحلة جديدة من مراحل النقل البري الحديث، وهي العناية بخدماته ووسائله، وذلك من خلال ضرورة إنشاء شبكة طرق تربط معظم

المراكز الحضرية، والريفية ببعضها البعض، وتيسير أعمال الانفاق، والجسور؛ لتسهيل حركة الأفراد والبضائع؛ تمهيدا لمشاريع التنمية، وتأمين استثمارها من جانب، والعمل على تفعيل وسائل النقل، واستقطابها، وتخصيص ميزانية خاصة لها من جانب آخر، وعليه، فقد لازمت هذه المشروعات خطط التنمية طوال عهد الملك خالد. وفي سياق متصل يمكن القول بأن الطرق البرية المعبدة عرفت لأول مرة في تاريخ المملكة عن طريق شركة أرامكو، ثم استمر العمل على تعميم تجربة المنطقة الشرقية في تعبيد الطرق، إلى أن كبرت المساحات الممهدة من الطرق، وتزايدت أطوالها، وتدرجت في الاتساع، حتى وصلت سنة 1401هـ/1981م، إلى أكثر من (190000 كيلو متر). ومن أبرز هذه الطرق الطريق الدائري بالرياض، والطريق السريع بين الرياض والدمام، وطريق الرياض - الحجاز، وطريق حائل - الطائف - أبها، وقد بلغت من خلالها سفلتة حوالي (22 ألف كيلو متر) تقريباً من الطرق الرئيسية والثانوية والفرعية.⁽¹⁷⁾ ويبدو أن هذه الزيادة في أطوال الطرق جاءت نتيجة لارتفاع عائدات النفط بعد ارتفاع اسعاره المفاجئة، فأصبح في مقدور الدولة زيادة مخصصاتها لشبكة النقل البري.⁽¹⁸⁾ كما تدل هذه الكيلومترات على الزيادة السكانية التي حظيت بها البلاد، وانتشارهم بين المدن والقرى.

كما ظهرت العناية بالطرق الزراعية خاصة في المنطقة الجنوبية، ووادي الدواسر، والقصيم، وبعض قرى المنطقة الوسطى، وتجدر الإشارة إلى أن تم التعاقد مع عدد من الشركات لتنفيذ مواصفات ورسومات لهذه الطرق، وذلك لتسهيل مهمة المزارعين في مختلف مناطق المملكة من إنهاء أعمالهم، وتوصيل محاصيلهم الزراعية إلى المدن الكبرى، والمناطق الأخرى، مما أسفر عن تزايد الطرق المعبدة التي كان لها أهمية اقتصادية؛ كونها سمحت بالمرور السهل للشاحنات أثناء نقل بضائعها.⁽¹⁹⁾ ومن أهم وسائل النقل السيارات الخاصة فقد كان أول ظهور للسيارة في المملكة العربية السعودية سنة 1333هـ/1915م، وكانت من طراز مرسيدس، وجاءت هدية من الدولة العثمانية لسعود بن رشيد⁽²⁰⁾ كما دخلت أول سيارة إلى الرياض سنة 1341هـ/1922م، ثم بدأ استخدام السيارات بكثرة منذ عام 1345هـ/1926م، كما أن آخر سيارة استعملها الملك كانت من نوع (كاديلاك)، وكانت مزودة بتسهيلات وأجهزة خاصة⁽²¹⁾ ومنذ تلك الفترة أخذت أعداد السيارات تتزايد بشكل لافت، ففي عهد الملك خالد لوحظ أنه قد بلغت أعداد السيارات المسجلة في بعض المدن سنة 1401هـ/1981م، حوالي (398424 سيارة)، وبلغت أعداد السيارات المستوردة لنفس العام (319952 سيارة).⁽²²⁾ وهذه زيادة تدل على أن هناك وكلاء للسيارات معتمدين وزعت فروعهم على بعض المدن الكبرى ومنها: الرياض، وجدة، والدمام، مثل: الوكالة العربية للسيارات التي كانت نشطة في أعمالها الداخلية والخارجية.⁽²³⁾ وتوجد أيضاً سيارات الأجرة الموحدة التي بدأت فكرتها سنة 1400هـ/1980م، وخصصت بها أولاً المدن الكبرى، فوضعت مواقف لها أمام صالة القدوم الداخلي الخاصة بالمطارات، ثم عممت بعد ذلك التجربة على المدن الأخرى تبعاً مع الأخذ بالشروط اللازم توفرها في المركبة وقائدها⁽²⁴⁾ فقد تم تبليغ الغرف التجارية ل يتم تعميم مورد هذه السيارات بالالتزام بالمواصفات اللازمة لتشغيلها، ومنها: تركيب عداد لحساب الأجرة

عن طريق المؤسسة الوطنية المتعهد لذلك، وأن لا يقل سعة السيارة عن خمسة ركاب، وتحديد لون سيارة الأجرة باللون الأصفر الغامق.⁽²⁵⁾ ولصيانتها واحتواء أعطالها انشئت الشركة السعودية للمركبات الآلية، وتقوم بإصلاحها، بالإضافة إلى عملها في إنتاج وتجميع أبدان الباصات ماركة (فورد) الأمريكية، والعمل على تصنيعها، بطاقة إنتاجية قدرها (600 باص) من الحجم الكبير، و(300 باص) من الحجم المتوسط.⁽²⁶⁾

أما النقل الجماعي: فقد عملت الدولة على ترسيخ مفهوم النقل العام بالمملكة العربية السعودية، فإلى جانب وجود السيارات بأنواعها المحدودة، وسيارات النقل الكبيرة التي تحمل البضائع من المصانع الكبيرة، فقد صدرت الموافقة على إنشاء نظام النقل العام على جميع الطرق، وذلك سنة 1397هـ / 1976م.⁽²⁷⁾ وقد نصت بعض بنوده على إمكانية نقل الركاب بالحافلات مقابل أجرة محددة، وأن يكون النقل على شبكة الطرق العامة داخل المدن، أو ما بين المدن المجاورة، كما يتم منح التزام هذا النقل بمرسوم ملكي، ويحدد المرسوم مدة الالتزام على أن لا تزيد على خمسة عشر عاماً، ويجوز تمديدتها لمدة مماثلة بقرار من مجلس الوزراء، وأن يكون الملتزم شركة سعودية.⁽²⁸⁾ وعليه صدر مرسوم ملكي آخر برقم م/11 لسنة 1399هـ / 1979م، بتأسيس الشركة السعودية للنقل الجماعي «سابتكو»، كشركة سعودية مساهمة، لتكون بذلك الناقل البري الوطني الأول⁽²⁹⁾ وبذلك أدخل نظام النقل الجماعي الحديث في داخل المدن الكبرى، وفي سنة 1402هـ / 1982م، أسهم في انتشار الأتوبيسات الكبيرة التي تتسع لأكثر من أربعين راكباً.⁽³⁰⁾ وعليه فقد عمم العمل على هذا المشروع لبقية المناطق؛ إذ أعطيت لها التراخيص العامة، فشملت (750 ترخيصاً) لتشغيل حافلات لنقل الركاب على الخطوط التي لم يتم تغطيتها بالخدمات بعد، و(290 ترخيصاً) لمزاولة نشاط نقل البضائع والمهمات، و(242 ترخيصاً) لتشغيل الشاحنات، وافتتاح مكاتب لتحويل البضائع.⁽³¹⁾

الشاحنات: وقد عرف دخول الشاحنات على مختلف أحجامها منذ وقت مبكر، ومنذ ذلك الوقت تهافت التجار والممولين على استقطاب الشركات، وتوقيع اتفاقيات شراكة لأجل تأمين نقل البضائع السائلة كالبترول، ومشتقاته، والعينية كالمواد الغذائية، والملابس، والأثاث، بأطنان مختلفة على مستوى المملكة، وقد قنن نظام النقل المعمول به في بعض مواده على أن لا يجوز تفريغ البضائع، أو وضعها بالطرق العامة، وأرصفتها، في الأراضي غير المبنية، أو غير المحاطة بأسوار خارجية، كما يخضع نقلها لأحكام المواد السابقة، بما في ذلك نقل البضائع على شاحنات عائدة لنفس أصحابها، ونقل المحروقات، وغيرها من المواد السائلة، والحاويات على الشاحنات الخاصة، وكذلك نقل الرمل، والحصي، والحبوب الجافة، بدون أكياس أو غير ذلك على الشاحنات ذات القلاب.⁽³²⁾ أما النقل بالسكة الحديد: فقد تم اعتماد عدة مشروعات من شأنها النهوض بمستوى النقل عبر السكة، ومنها اعتماد إنشاء الخط المباشر بين الهفوف والرياض، واعتماد مشروع إنشاء محطات في كل من الدمام، والنفوف، والرياض، ويعتبر ميناء الرياض الجاف الذي تم افتتاحه سنة 1401هـ / 1891م، وهو من أبرز المنشآت التابعة للمؤسسة العامة للخطوط الحديدية السعودية⁽³³⁾

ويعد بوابة الرياض لاستيراد البضائع والسلع؛ إذ ساعد التجار والمستثمرين بالمنطقة الوسطى على تحميل بضائعهم من الباخرة مباشرة إلى القطار، ونقلها للرياض، وتخليصها جمركياً، وتسليمها للمستوردين في مستودعاتهم، وبذلك تكون المؤسسة قد دخلت مرحلة متقدمة كمنافس حقيقي للشاحنات في نقل البضائع، وبأسعار تقل عن الشاحنات.⁽³⁴⁾ وقد كانت شبكة الخطوط حتى نهاية عام 9931هـ/9791م، تتكون من خط مفرد بين الدمام والرياض بطول يصل إلى (652 كيلاً)، وكان الخط مواصفاته قديمة، ومستهلكة، مما استدعى تجديده ليواكب التطور في حركة النقل التي شهدتها المملكة خلال فترة تنفيذ المشروعات التنموية الخدمية، والإنتاجية، فتمت تقوية القواعد، وتبديل العوارض، والقضبان بالكامل بمواصفات حديثة، واستخدمت قضبان (يو.آي.سي)، ذات الشهرة العالمية، وبلغت التكلفة الإجمالية لتجديد الخط الحديدي القديم (306 ملايين ريال)⁽³⁵⁾، عهد الملك خالد انطلاقاً عظيمة في مجال التجديد والتطوير، وحققت مشروعات ضخمة بلغت قيمتها حوالي (0011 مليون ريال).⁽³⁶⁾ (789 مليون ريال) للسكة الحديد، بلغت حركة النقل على السكك الحديدية في سنة 2041هـ/2891م، نحو (مليون راكباً).⁽³⁷⁾

أما قطاراتها: فيتم تصنيع عربات مختصة لتشغيل القطارات يتم توريدها إلى المملكة، وتكون بمواصفات عالية الجودة، ومصنعة من الصلب الذي لا يصدأ (ستنلس)، ويوجد بها آخر ما توصل إليه العصر من وسائل تضمن الراحة، والأمان لركاب القطارات من مقاعد وثيرة، ودورات مياه، وأجهزة فرامل مركزية، وعزل تام للصوت والحرارة، كذلك مزودة بأجهزة تكييف مركزي ذي كفاءة عالية، وتحتوي كل عربة بمركز إذاعة خاص للترفيه عن المسافرين، علاوة على عربات الطعام الملحقة بكل قطار، وتمتاز هذه العربات أيضاً بطراز (البواجي) المتطور ذي الكفاءة العالية في امتصاص الصدمات، والتعامل مع المنحنيات، مما يضمن الراحة التامة للركاب عند السرعة العالية.⁽³⁸⁾ واستناداً على ما سبق يلحظ تنوع وسائل النقل البرية التي من شأنها استيعاب بؤابر التنمية الحديثة، وزيادة عدد السكان، من أجل النهوض بها اقتصادياً، ومن ذلك استيراد البضائع وتصديرها، كالمواد السائلة والعينية والمواد الغذائية، ساعدها في ذلك بلا شك الدور الحكومي في تعبيد الطرق وتهيتها بجودة عالية.

النقل الجوي:

تتبع أهمية المطارات من خلال دورها في اعتماد الملاحة الجوية، وبصفة أساسية على المنشآت الأرضية التي تسهل وتؤمن إقلاع وهبوط الطائرات، وتدعيمه بمباني لاستقبال وتوديع المسافرين والجمارك وغيرها.⁽³⁹⁾ وتقوم بوظيفة أساسية وهي تسهيل حركة الركاب والسلع المختلفة والمقولة جواً، ولتحقيق هذا الغرض يتم تزويدها بكل الوسائل التي تضمن تشغيلها بشكل آمن.⁽⁴⁰⁾ ويعد مطار الرياض⁽⁴¹⁾ من أبرز المطارات وأكبرها حيث تم الانتهاء من بنائه سنة 1366هـ/1947م، واختير له مكان بعيد عن الأحياء السكنية، فقد ظل قائماً بأعمال النقل والشحن طيلة هذا العهد⁽⁴²⁾ ولا نستغرب تخصيص مبلغ (1000 مليون ريال)، وذلك لإعداد التصميمات الخاصة بمشروع مطار الرياض الجديد عن طريق إحدى الشركات الأمريكية، في ظل تولية هذا القطاع

بالخ الأهمية، واعتماد مخصصات مالية للإنفاق عليه⁽⁴³⁾ كما شهد الطيران المدني تطوراً إدارياً إذ افتتح في عهده مطار الملك عبدالعزيز الدولي⁽⁴⁴⁾ سنة 1401هـ/1981م، وهو ثاني مطار دولي في مدينة جدة، وهو من أكبر المطارات في العالم، ويتميز بتصميمه الهندسي المعماري المميز، ويستطيع أن يقدم خدماته لـ (3500) مسافر في الساعة الواحدة، ويضم صالة شحن تستطيع الاحتفاظ بحجم بضائع يصل إلى (150) ألف طن سنوياً.

أما مطار الظهران ويعتبر النواة الأولى لمشاريع المطارات الكبيرة على أرض المملكة في فترة الستينات الميلادية، فقد تم تطويره، ونقله إلى مكان آخر، وأطلق عليه اسم مطار الملك فهد الدولي.⁽⁴⁵⁾ وقد بلغ عدد المسافرين على رحلات الخطوط من سنة 6931هـ/6791م، إلى سنة 1401هـ/2891م، حوالي (000.043.11) مسافراً، وزاد عدد المطارات من (02) معها إلى (82) مطاراً.⁽⁴⁶⁾ ومن أهم وسائل النقل الجوي هي الطائرات: وهي وسيلة نقل سريعة وموثوقة ويمكن الاعتماد عليها واستخدامها لأغراض مدنية، مثل: نقل الركاب والسلع بين المطارات المحلية والدولية، ومراقبة الحركة المرورية على الطرق، وهي منافساً قوياً لوسائل النقل الأخرى على المسافات الطويلة والبعيدة.⁽⁴⁷⁾ ولزيادة الطلب على النقل الجوي امتلكت الخطوط الجوية أسطولاً من الطائرات الحديثة والضخمة، ومنها: (الجامبو) و(البوينج) التي تتسع لـ 377 راكباً، كما تم إدخال خمس طائرات جديدة على الأسطول من طراز (الترايستار)، وطراز (جانبو747)⁽⁴⁸⁾ واستبدلت طائرات (دي سي 3) من الخدمة، واستبدلت بطائرات (فيرتشايلد 27)⁽⁴⁹⁾، وفي سنة 1401هـ/1981م، تسلمت الطائرة السابعة عشر من طراز (لوكهيد ترايستار) وأوصت على شراء (11 طائرة) من طراز (أيرباص) التي تعد واحدة من أحدث الطائرات المنتجة في ذلك الحين.⁽⁵⁰⁾ والحقيقة أن دور النقل الجوي لم يقتصر على الركاب فقط، بل امتد ليشمل البضائع التي تتميز بارتفاع ثمنها أو سرعة تعرضها للتلف، كذلك البريد، على أثر ذلك امتلكت الخطوط عدد من الطائرات المخصصة لأغراض الشحن، وهي: (بيونج 747-200ف) وهي طائرة عملاقة، وأربع طائرات من طراز (ماكدونيل دوجلاس أم 11).⁽⁵¹⁾ وفي منتصف سنة 1402هـ/1981م، تعاضم حجم الأسطول الجوي بصورة مذهلة ليضم مختلف طائرات الشحن، والنقل، والسفر البعيد المدى، وقد بلغ عددها (78 طائرة).⁽⁵²⁾ وتعمل هذه الطائرات عامة على دفع عجلة التنمية من خلال تسييرها في رحلات منتظمة سواء داخل المملكة أو إلى معظم بلدان العالم، وليس مستغرباً أن تتبنى الدولة شراء مثل هذه الطائرات الضخمة التي كلفتها بصفقات قدرت بملايين الريالات؛ وذلك لما لها من جودة تشغيلية عالية، وسعة استيعابها وحجمها، وعدم استهلاكها للوقود.⁽⁵³⁾ وعلى الصعيد الداخلي يلجأ المواطنون إلى التنقل بالطائرات عبر المدن الكبرى؛ لوجود المراكز الحكومية، والسفارات، لإنهاء أعمالهم، أو بحثاً عن فرص عمل، سواء في مجال التنقيب عن البترول، أو غيره.⁽⁵⁴⁾ يساعدهم في ذلك انخفاض تكلفة التذكرة بشكل يسهم في تدفق أعداد المسافرين عبر هذه الرحلات خاصة من الطلبة، وأرباب الأعمال، والمغتربين.⁽⁵⁵⁾ والرأي لهذا الاسطول الضخم من الطائرات يعي تماماً أنها اسهمت في تدفق الحجاج والمغتربين من خلالها، خاصة عبر مطار الملك عبدالعزيز الدولي، ويذكر أن الخطوط السعودية وضعت برنامجاً خاصاً

ودقيقاً لكافة شركات الخطوط الجوية العالمية التي تنقل الحجاج إلى مطارات المملكة؛ تسهياً لنقلهم من الصالة الخاصة بهم إلى خارج المطار، ومن ثم نقلهم إلى المشاعر المقدسة، ويقتضي هذا البرنامج أن يحمل كل حاج معه تذكرة سفر ذهاباً وإياباً سواء كان عن طريق الجو، أو البحر، عن طريق حملة، والمسؤول عن إعادتهم بعد أداء الفريضة هو المسؤول عن الحملة، وقد اضطرت إلى انتهاج هذا الأسلوب تلافياً لما يحصل لبعض الحجاج الذين يأتون إلى الديار المقدسة وهم لا يحملون تذكرة العودة، ولا القيمة التي تكفيهم، وينتج عن ذلك بقاؤهم عبثاً في المطارات والمشاعر المقدسة، وتخلفهم الأمر الذي يحمل السلطات أعباء ثقيلة.⁽⁵⁶⁾ وفي سياق غير بعيد تلبي الدولة ما يفد إليها من طلبات حول تأدية الفريضة باستخدام الطائرات الجوية السعودية ذات الكفاءة العالية، ومثال ذلك أن تلقت الحكومة السعودية طلباً من الضباط المعاقين من أبطال حرب أكتوبر المصريين لزيارة السعودية، وأداء العمرة، وكانت الاستجابة لهذا المطلب الإنساني فورية، ففي سنة 1395هـ/1974م، حطت في مطار الملك عبدالعزيز بجدة ثلاث طائرات سعودية تحمل أكثر من مائتين من الضباط، والجنود، وأسر شهداء حرب أكتوبر؛ لتأدية مناسك العمرة، وزيارة قبر الرسول صلى الله عليه وسلم.⁽⁵⁷⁾ والحقيقة أن كل هذه الجهود التي بذلتها الدولة في مجال النقل الجوي لم تكن عشوائية، فوصولاً إلى تحقيق المادة الثانية من نظام المؤسسة العامة للخطوط الجوية فقد تم إنشاء مركز للتدريب الجوي سنة 1399هـ/1978م، في مدينة جدة ليكون مركزاً للتدريب بمختلف مجالاته مزوداً بأحدث أجهزة الطائرة التشبيهيّة، وتجهيز الفصول، وقاعات للتدريب، بالأجهزة السمعية والبصرية، وفي سنة 1985م، تم إنشاء أكاديمية متخصصة في تدريب الطيران الأساسي الخاص بالطيارين والمهندسين الجويين ومنسقي العمليات والملاحين.⁽⁵⁸⁾ وفي السياق ذاته دأبت على تعزيز جودة العمل من خلال عقد العديد من الاتفاقيات، وإدخال الأنظمة الحديثة، وتدريب الكوادر اللازمة، ونذكر منها في سنة 1396هـ/1976م، تم عقد اتفاقية بلغت قيمتها السوقية (100 مليون ريال)، وذلك لتطوير القوى البشرية والفنية العاملة في مجال الطيران المدني⁽⁵⁹⁾ كما تم تنفيذ مشروع السلامة الوقائية لأربعة عشر مطاراً، وثلاثة مرافق إدارية تابعة لرئاسة الطيران المدني، وبلغت تكاليفها (تسعة وثلاثين مليون ريال).⁽⁶⁰⁾ كما أدخلت شركة الطيران السعودية أجهزة حاسبات إلكترونية جديدة لتحل تدريجياً محل الحاسبات القديمة.⁽⁶¹⁾ ومما سبق عرضة يتضح اهتمام الدولة بقطاع النقل الجوي، والحرص على الجودة من خلال استقطاب أفضل أنواع الطائرات الحديثة من طرز عالية، كما يلحظ استبعاد بعض الطائرات المتعارف على شرائها سابقاً نظراً لقلّة كفاءتها واستبدالها بغيرها.

النقل البحري:

تعتبر الموانئ البحرية من أهم مرافق الدولة؛ لكونها المنفذ الاقتصادي للتجارة الخارجية من صادرات وواردات، وهي أيضاً حلقة الاتصال بين النقل البحري ووسائل النقل الأخرى التي تسجل دائماً تقدماً كبيراً في الحجم والسرعة، الأمر الذي يجعل من الضروري النهوض بها وتحسين عملياتها؛ لكي تتلاءم مع باقي المرافق المتصلة بها⁽⁶²⁾ وعليه، فقد أنشئت المؤسسة العامة للموانئ

سنة 6931هـ/6791م، وذلك لتتولى إدارة وتطوير الموانئ، على أن تتبع رئاسة مجلس الوزراء، ويديرها مجلس إدارة مكون من رئيس المؤسسة، ومديرها العام، وخمسة أعضاء من ذوي الخبرات المتخصصة.⁽⁶³⁾ ومنذ ذلك الوقت تغيرت أوصفتها وفقاً للسنوات.⁽⁶⁴⁾ ومن أبرزها ميناء جدة الإسلامي: حيث شملت توسعته التي بدأت منذ منتصف الثمانينيات الهجرية، بناء عشرة أرصفة نموذجية، فأصبح يضم (اثني عشر) رصيفاً في وقت مبكر، وزود بالرافعات المتحركة التي تسير على إطارات، وقضبان، ويوجد به صالة رئيسة لاستقبال الحجاج على رصيف (رقم 1)، هذا إلى جانب مباني لإدارة الميناء، والإدارات الأخرى، كما توجد به أكبر محطات للحاويات في الموانئ المطلة على البحر الأحمر، ومزودة بأوناش جسرية، وناقلات، ورافعات شوكية؛ لخدمة نقل الحاويات، وعليه فقد تم مناولة أكثر من (12.500) حاوية شهرياً في سنة 1397هـ/1977م، وتخفيفاً للضغط القائم عليه؛ عمدت الحكومة خلال الخطة الثانية إلى توسيع مرفأ ينبع بشكل ملحوظ، وبلغت الحمولة المفروغة فيه سنة 1399هـ/1979م، (مليون طن)، وتشجيعاً لتحويل الشحن من جدة إلى ينبع لجأت الحكومة إلى إقرار الإعفاء من بعض الرسوم فيما إذا تم التفريغ في مرفأ ينبع.⁽⁶⁵⁾ ولبه ميناء الدمام: وهو المرفأ الثاني من حيث الحجم، والطاقة، وهو بوابة الواردات للسلع اللازمة لصناعة النفط، ومعظم المستوردات المتجهة إلى المنطقة الشرقية، والمنطقة الوسطى، ومع أن المسافة التي تفصل بين مدينتي الرياض والدمام لا تزيد على (467 كيلاً) مقابل (1061 كم) من جدة، فإن نسبة كبيرة من السلع المشحونة المتجهة للعاصمة الرياض تفرغ في جدة.⁽⁶⁶⁾ ويمكن القول أن معظم نقل البضائع الواردة إلى المملكة أو الصادرة منها يتم عن طريق الموانئ الخمس التي تم تشغيلها، وهي: ميناء جدة، وجيزان، وينبع، والدمام، والجبيل.⁽⁶⁷⁾ وعمل على سفلتها، وتزويدها بخدمات الكهرباء، وشبكات الصرف، وتزويد الميناء بشبكة متكاملة لمكافحة الحريق، وهذا يعني أن عدد الأرصفة قد تضاعفت أكثر من خمس مرات خلال مدة حكمه، مما أدى إلى ارتفاع طاقتها سنة 1395هـ/1975م، إلى حوالي (6.1) مليون طن وزني، لتضاعف هذه الطاقة لتصل إلى حوالي (64.7 مليون) طن وزني، وذلك سنة 1402هـ/1982م.⁽⁶⁸⁾

أما أبرز وسائله السفن وهي: وسيلة نقل عامة، وتكون معدة للعمل في الملاحة البحرية سواء لنقل الإنسان أو البضائع، وتعتبر من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان خاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات)، ويتم نقل معظم البضائع بين بلدان العالم بواسطة سفن كبيرة، من ضمنها سفن الحاويات، وناقلات النفط، وناقلات المواد الأولية.⁽⁶⁹⁾ ويعد استخدام الحاويات هو التغيير الأكبر في قطاع الشحن البحري، إذ أن الحمولات التي كانت تشحن سابقاً في (أكياس) أو (طباقي)، جرى وضعها في حاويات معدنية بأبعاد قياسية؛ مما سهل عملية الشحن والتفريغ، أما سفن الدرجة؛ فهي السفن المزودة بسلام خارجية ودخلية لنقل السيارات، والمقطورات، ومعدات البناء، وغير ذلك، بتحميل وإنزال الحمولة على السلم دون الحاجة إلى رافعات في الميناء.⁽⁷⁰⁾ ومما سبق عرضة في هذا الإطار يتضح تعدد الموانئ التي اتكأت عليها المملكة في عهد الملك خالد، والتي تدعم الاقتصاد الوطني، وتقديم كافة التسهيلات

اللازمة لمرور السفن والبضائع، مع الأخذ بالاعتبار العمل الدؤوب من أجل تحقيق وسائل الصيانة والسلامة لمرفقاته.

أثار خدمات النقل على المجتمع في عهد الملك خالد بن عبدالعزيز: الأثار الاقتصادية:

من أبرز أثار النقل البري في المملكة العربية السعودية هو امتداد أطوال الطرق المعبدة بشكل كبير عما كانت عليه في السابق، سواء كان ذلك الطرق الرئيسة أو الفرعية، مما سهل بروز عوامل اقتصادية عديدة من أهمها: انتعاش الحركة الزراعية، والتجارية، وخلق تقدم جديد فيها، مهدت لتسهيل نقل الإنتاج الزراعي والحيواني والتجاري من مصادره عبر الشاحنات الكبرى، إلى داخل وخارج مناطقها، مما أسهم في إيجاد أسعار تشجيعية للمنتجين والمستهلكين على حد سواء. وقد نشطت الهيئات التسويقية الكبرى مثل: المؤسسة العامة للصوامع والغلل ومطاحن الدقيق، وشركات التسويق للخضار والفواكه والألبان والدواجن، لاستيراد هذه الشاحنات المخصصة لنقل كميات كبيرة من البضائع، وتوزيعها في الأسواق، مما أسهم بدوره في انتشار السلع التموينية والغذائية التي يحتاجها المواطن، فأصبحت في متناول يده، ولا يقطع لأجلها مسافات طويلة لأجل الحصول عليها خاصة في القرى. وفي سياق متصل لم تترك تلك الطرق الطويلة بعد تعبيدها ومهيدها بلا دليل؛ بل وجدت على جوانبها خدمات متعددة تخدم سالكها بكل أمان، فأنشئت على أثر ذلك الورش الصناعية الخاصة بأعطال السيارات، كذلك وورش نجدة متنقلة، ومحطات للوقود، ومحطات مزودة بمطاعم تقدم الوجبات الغذائية، والمرطبات، وغيرها، وتقديم كافة الخدمات العامة للركاب، والمسافرين، والسيارات، والحافلات⁽⁷¹⁾ وذلك على مختلف الطرق الرئيسة بالمملكة، ومما لا شك فيه أن ذلك من شأنه يعمل على تشجيع المواطنين على استخدام الطرق بشكل أكثر شمولاً. وفي شأن غير بعيد فأن خط سكة الحديد في نشأتها حول المناطق الزراعية، والتجمعات البشرية، كان لها أثراً بارزاً؛ فلولوا وجود خط السكة لتعذر وجود مشروع حرض الزراعي الذي ساهم في حل المعضلات التي واجهتها التنمية الزراعية في المنطقة الشرقية، وأصبح بالإمكان نقل الحاصلات الزراعية من مكان إلى آخر، بغرض تسويقها بسرعة كبيرة تحول دون فسادها، وتكاليف مخفضة خاصة للمنطقة الوسطى.⁽⁷²⁾ وبطبيعة الحال فإن نشاط الشركات والمؤسسات في توسيع إنتاجها، يرفع بلا شك من القدرة التشغيلية لها، وبالتالي يسهم ذلك في زيادة أعداد الطبقة العاملة في المجتمع، ويحصل على أثره المواطن بما يسمى الامان النفسي والوظيفي القادر على استيعاب متطلباته وأسرته، فلا ننكر أن مثل هذه المؤسسات الكبرى قد تستقطب بعض موظفيها من جنسيات مختلفة، تحسباً لما لديهم من خبرات ومهارات مختلفة، استفاد منها أبناء البلد بالطبع إلى جانب خبرتهم في تطوير الانتاج وزيادة الدخل. والرأي مثلاً لأصحاب سيارات الأجرة إنه قدمت لهم التسهيلات في العمل عليها، مما أسفر عن زيادة دخلهم، حيث باتوا يتواجدون بالقرب من المطارات، وذلك لحمل الركاب من المطار إلى داخل المدن والعكس. وفي شأن آخر فأن الدولة تدعم التجار وأصحاب الأعمال خاصة في المجال البحري، فقد كان من الأمور المألوفة أن

تنتظر السفينة في الميناء من شهرين إلى ثلاثة أشهر، وفي بعض الحالات كانت مدة انتظارها تصل إلى ستة أشهر. وإذا نظرنا إلى رسوم التأخير في التفريغ كانت تدفعها الدولة ثمنا لازدحام الموانئ، فإننا نجد أنها تتراوح بين 3000 إلى 6000 دولار يوميا لكل سفينة على حدة، فجاء استبعاد رسوم الشحن الإضافية الباهظة من التجار التي كانت تزيد من حدة التضخم، وأصبحت السفن تفرغ حمولتها فور وصولها وفي أوقات قياسية، ونجحت الموانئ في استيعاب البضائع المتدفقة لتنفيذ خطط التنمية.⁽⁷³⁾

الأثر الديني:

من الإيجابي في هذه المسألة أن نذكر أن خدمات النقل قد سهلت من إتمام شعائر حج بيت الله الحرام بكل يسر وسهولة، وجاءت هذه التسهيلات في العناية بالطرق المؤدية إلى المشاعر المقدسة، وتحديد المسارات لممشى الحجاج، كما تم إنشاء كبري عرضي في (مشعر منى) لتسهيل حركة السيارات في اتجاه متقاطع على الطرق الرئيسية دون تعطيل حركة المرور على نفس الطرق. كما استخدمت الطائرات العمودية وأنشئت مدرجات خاصة بها في المشاعر المقدسة، فاعتبرت خط الإمداد الأول لتقديم خدمات النقل الصحية والأمنية والغذائية التي تستدعي التدخل السريع، واحتواء الموقف وضبطه.⁽⁷⁴⁾

كما ننوه بالمساهمة الفعالة التي قامت بها شركة النقل الجماعي (سابتكو)، وحافلاتها المجهزة بأفضل التقنيات بخدمة الحجاج، وذلك بتشغيل عدد كبير من الحافلات؛ لنقلهم ما بين المشاعر، وبين جدة، ومكة المكرمة، والمدينة المنورة، وذلك للتخفيف عنهم، ولإعانتهم على أداء المناسك بكل روحانية وأريحية، واستفاد منها حجاج الداخل أيضاً. وفي هذا الصدد عينت الدولة بسقيا الماء في المسجد الحرام، فخصصت عربات لنقل (الجوالين) الخاصة بماء زمزم، وذلك لتوفيره مبرد، ومعقم، وفق الشروط الصحية المطلوبة، ومتابعة عمال السقيا والتأكد من التزامهم بالتوجيهات.

الأثر التعليمي:

كان للنقل بأنواعه دوراً في دعم التعليم في كافة المناطق، وتبنت بعض مؤسساته خطط موجهة لطلاب التعليم العام في وزارة المعارف، ومن ذلك أن الخطوط الجوية السعودية قامت بتخصيص تذاكر مخفضة لأركاب الطلبة والطالبات السعوديين، يشمل ذلك الطلبة المنتظمين في الدراسة بالجامعات، والمدارس، والمعاهد العلمية من بنين وبنات.⁽⁷⁶⁾ وقد استفاد الطلاب من هذه الرحلات خاصة الطلاب الذين يسكنون في غير مدنهم. ومن زاوية أخرى ساعدت الطرق المعبدة في إيصال الكتب الدراسية بصورة سريعة قبيل بدء العام الدراسي من كل عام، مستعينة في ذلك بالشاحنات الكبيرة التي تستوعب نقل هذه الكتب وتوصيلها إلى المدارس في كل أنحاء المملكة، فلم تتعطل بذلك العملية التعليمية في جدولتها، مما يساهم في جودة العملية التعليمية، وسداد مخرجاتها، ومن الآثار في هذا الصدد تعميم النقل المدرسي (الحافلات) على مختلف كليات البنات، وماله من تخفيف العبء على الأسر في توصيلهن.

الأثر الصحي:

من أبرز الآثار المتعلقة بمساهمة النقل في المجال الصحي إلى جانب استخدام سيارات الإسعاف المجهزة بأحدث الوسائل الطبية، هو استخدام الإسعاف الطائر لتدعيم خدمات الإسعاف والطوارئ العاجلة، فقد أسهم في تلبية النداءات العاجلة وخاصة من مستشفيات القرى والهجر، ونقل الفرق الطبية إلى مواقع العمل الميداني، قل الأعضاء الحية من مراكز التبرع لزرعها للمرضى، الإسناد في حالات الكوارث الطبيعية.⁽⁷⁷⁾ والواقع أن سهولة الوصول إلى المراكز الطبية والارتفاع مما تقدمه من خدمات، وسرعة تجاوبها في الالتزامات، كل ذلك عزز من انتشار مفاهيم الصحة العامة في المجتمع، وأثر بشكل مباشر على صحة المواطن والبقاء على حياته.

الأثر الأسري:

سهلت وسائل النقل المختلفة دعم التواصل الاجتماعي بما في ذلك التقارب الأسري والعائلي، بتهيئة كافة الأسباب التي تمكن المواطنين من امتلاك هذه الوسائل، والتنقل بها في كل أريحية بين مناطق المملكة، سواء ذلك في المجال البري أو الجوي أو البحري، وتذليل كافة الصعوبات التي تمنع ذلك، ومما يذكر في هذا الصدد إنه تم تأمين المعديات البحرية الخاصة بنقل أهالي فرسان وجيزان يومياً مع سياراتهم وأمتعتهم بدون مقابل، فقد وضع سلاح الحدود جدولا للرحلات لكي تقوم بنقل المواطنين وأمتعتهم من جيزان إلى فرسان وبالعكس بحيث يكون موعد التحرك في كل من المنطقتين في تمام الساعة السابعة صباحاً من صباح كل يوم من أيام الأسبوع عدا يوم الاثنين الذي خصص للاستراحة وصيانة المعدات البحرية.⁽⁷⁸⁾ ومن أبواب الدعم التي تقدمها الدولة للمواطن في سبيل رفاهيته أن تقدم له تجاه كل تذكرة من تذاكر الرحلات الجوية الداخلية إعانة مقدارها (300 ريال) من أجل تسهيل تنقلات المواطنين السعوديين داخل المملكة، وهذه الخطوة تدلل على أن الخطوط ليست مؤسسة لجني الربح.

الأثر في الانتماء الوطني:

تؤثر قصة التحول في مجال النقل في نفوس مواطنيها، فهي تؤكد لهم أن الدولة تساوي في نشر الخدمات النقلية بين المدن الكبيرة والصغيرة، والقريبة والنائية، فمن الطبيعي أن يختلج في أنفسهم ولاء دائم لقيادات سهرت على راحة وإسعاد المواطن، والأخذ بمتطلباته والرفق بها في مجال التقدم والازدهار، فالرائي على سبيل المثال مطار الجوف كان عبارة عن مهبط ترابي، ومدرج متهاك، ومبنى مكون من غرفتين بسيطتين، ولا يستطيع أن يستقبل أكثر من طائرة واحدة أسبوعياً من طراز (داكوتا) أو (بريستول) من الطراز القديم، فتغير كنهه تماماً بعد افتتاحه رسمياً إذ ارتفعت أعداد رحلاته من واحدة أسبوعياً إلى (15 رحلة) أسبوعية، هذا بالإضافة لإنشاء مدرج ضخم يستقبل طائرة (البوينج)، وطائرة (الجامبوجيت) العملاقة.⁽⁷⁹⁾

أما دولياً فتوسعت العلاقات بين المملكة العربية السعودية ودول العالم في مجال النقل بمختلف أشكاله، ولا يمكن في هذا المجال حصر جميع الاتفاقيات والمعاهدات التي تمت بشأن ذلك، ولكن يكفي الإشارة إلى أن من نتاج هذا التوسع تطوير عمليات النقل، والاستفادة من

الخبرات العالمية، والتطور التكنولوجي المصاحب لذلك، وهذا كله أثر على جودة الخدمات الخاصة بالنقل في سبيل إسعاد وراحة السكان. ولعل لهذه الاتفاقيات الدولية أثر في استقطاب المملكة لعدد من الأجانب، وإيفادهم للعيش المؤقت فيها لأسباب دراسية أو تدريبية، وفي هذا الصدد يذكر بأنه وقعت مذكرة تعاون بين هيئة الطيران المدني السعودي، والهيئة اليمنية العامة للطيران والأرصاد سنة 1400هـ، يتم بموجبها إيفاد 60 طالباً يمينياً إلى معاهد الطيران المدني بالمملكة، للتدريب والدراسة في مختلف تخصصات الطيران.⁽⁸⁰⁾ وقد تفيد هذه الاتفاقية الجمهورية اليمنية بالدرجة الأولى، ولكن من المهم أن نقف عند استدلال محدد وهو مدى اختلاط هؤلاء الطلبة بالمجتمع، واتصالهم بشعبه، والاستفادة من خبراتهم، وتعميق أواصر الصلة بينهم، وربما أدى إلى البحث عن فرص وظيفية شاغرة فيها تغطي احتياجاتهم وتسد رمق حياتهم.

الخاتمة:

استعرضت هذه الدراسة، «تطور خدمات النقل في المملكة العربية السعودية في عهد الملك خالد بن عبدالعزيز آل سعود 1395-1402هـ/ 1975-1982م»، وعليه فقد خلصت الباحثة إلى مجموعة من النتائج لهذه الدراسة نجلها فيما يلي:

-تنوع وسائل النقل البرية التي من شأنها استيعاب تزايد أعداد السكان، و تسهيل حركة تنقلاتهم، من أجل النهوض بهم اقتصادياً، ومنها: (الشاحنات)، و (السيارات)، و (النقل الجماعي)، إذ قامت بدور كبير في دعم مشروعات التنمية. حيث مهدت لانسياب الواردات والصادرات إلى المملكة بكل يسر وسهولة.

- حرصت الدولة على الجودة من خلال استقطاب أفضل أنواع الطائرات الحديثة من طرز عالية، مثل: (الجامبو) و (البوينج 747)، كما يلحظ استبعاد بعض الطائرات المتعارف على شرائها سابقاً؛ نظراً لقلّة كفاءتها مثل طائرات (دي سي 3) واستبدالها بأحدث منها.

- تعدد الموانئ التي اتكأت عليها المملكة، والتي تدعم الاقتصاد الوطني، وتقدم كافة التسهيلات اللازمة لمروور السفن والبضائع، مثل: مينائي جدة الإسلامي والدمام، مع الأخذ بالاعتبار العمل الدؤوب من أجل تحقيق وسائل الصيانة والسلامة لمرفقاتهما.

- وتوصي هذه الدراسة بضرورة تكثيف الدراسات الجادة حول تقييم تجربة النقل في المملكة العربية السعودية، ومدى ملائمتها لمشروعات التنمية الحديثة، وتحديد أوجه القصور فيها، والعمل على تلافيها، وتفعيل الدراسات المتعلقة بمجالي الطيران والموانئ ودورها في اقتصاد المملكة العربية السعودية.

الملاحق

ملحق رقم 1

المصدر: صحيفة الرياض، العدد (60471)، الجمعة 01 جمادى الأولى، 7341 هـ صورتان أحدهما لمطار الرياض، والأخرى للحظة نزول الركاب من الطائرة.



الهوامش:

- (1) محمد حرب، الملك فيصل بن عبدالعزيز، دار الفكر اللبناني، بيروت، 1991م، ص96.
- (2) عيد الجهني، الملك البطل، مؤسسة الأنوار للنشر، الرياض، 1002م، ص081.
- (3) في عهد الملك عبدالعزيز آل سعود، بدأ النقل بواسطة القطارات للركاب والبضائع عن طريق خط الرياض الدمام. ثم افتتح بعد ذلك الخط الحديدي الأول سنة 1731هـ، بطول (965 كيلومتراً). خير الدين الزركلي، الوجيز في سيرة الملك عبدالعزيز، دار العلم، بيروت، 9981م، ص202.
- (4) حرب، مرجع سابق، ص27.
- (5) صحيفة أم القرى، العدد 1712، 01 صفر، 6831هـ.
- (6) صحيفة أم القرى، العدد 1212، 03 محرم، 6831هـ.
- (7) غالب العتيبي، المملكة العربية السعودية مسيرة دولة ورجال، دار المعارف، الرياض، 1341هـ، ص142.
- (8) محمد السلمان، المواصلات في المملكة وتطورها في عهد الملك عبدالعزيز، مكتبة الملك عبدالعزيز العامة، الرياض، 9141هـ، ص04.
- (9) الجهني، مرجع سابق، ص281.
- (10) زهير مكي، النقل الجوي في المملكة العربية السعودية، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 5241هـ، ص34.
- (11) المركز الوطني للوثائق والمحفوظات: نظام المؤسسة العامة للخطوط الجوية، سنة 5831هـ.
- (12) الجهني، مرجع سابق، ص481.
- (13) العتيبي، مرجع سابق، ص142.
- (14) أحمد حسين، ووالد وما ولد، المكتبة العصرية، بيروت، د.ت، ص511.
- (15) بيار روفایل، صقر الصحراء، ط1، دار حمد محيو، بيروت، 2791م، ص674.
- (16) نوال خياط، الملك خالد بن عبدالعزيز آل سعود، رسالة جامعية - جامعة أم القرى - كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، 3002م، ص045.
- (17) سمير الهذلول، ومضات تاريخية عن الدولة السعودية وملوكها، الرياض، وزارة التربية والتعليم، 4241هـ، ص87.
- (18) حسين الشرع، الاقتصاد السعودي في مرحلة بناء التجهيزات الأساسية، الجمعية السعودية للثقافة والفنون، الرياض، 5041هـ، ص08.
- (19) العتيبي، مرجع سابق، ص211.
- (20) وقد أحضرها رشيد الناصر الليلى، ويقال: إن الناس قد تخوفوا منها، واستعدوا للفتك بها في قصص طريفة ومتواترة. فهد المارك، لمحات عن التطور الفكري في جزيرة العرب في القرن العشرين، مطابع ابن زيدون، دمشق، 2831هـ، ص22.
- (21) العتيبي، مرجع سابق، ص101.

- (22) الشرع، مرجع سابق، ص 261.
- (23) الهذلول، مرجع سابق، ص 88.
- (24) من أبرز الصفات اللازم توفرها في قائد المركبة ألا يقل عن 53 سنة، وأن لا يكون من أرباب السوابق، وأن يكون على دراية بتفاصيل المواقع. صحيفة عكاظ: حجز سيارات الأجرة التي لا تتوفر فيها الشروط النظامية، 0041هـ.
- (25) خياط، مرجع سابق، ص 132.
- (26) صحيفة الرياض: مصانع جديدة لتصنيع أجسام السيارات، 7931هـ.
- (27) هيئة الخبراء: نظام النقل العام على الطرق بالمملكة العربية السعودية، 7931هـ.
- (28) صالح الرميح، الانجازات الاقتصادية في عهد الملك خالد، ج1، بحوث ندوة الملك خالد، بن عبدالعزيز، التي عقدتها دار الملك عبدالعزيز، 52-72-جمادى الأولى، سنة 1341هـ، ص 23.
- (29) صحيفة الرياض، العدد 8378، جمادى الآخر، 0041هـ، ص 3.
- (30) على البرماوي، المملكة العربية السعودية قلعة الإسلام ومؤسستها العظيم، دار الزهراء للنشر والتوزيع، 2041هـ، ص 18.
- (31) وكالة الأنباء: واس، منح تراخيص لأنشطة النقل البري في المملكة، 2041هـ.
- (32) نظام النقل العام، المادة (71) و (81).
- (33) الشرع، مرجع سابق، ص 201.
- (34) خياط، مرجع سابق، ص 202.
- (35) العتيبي، مرجع سابق، ص 401.
- (36) الهذلول، مرجع سابق، ص 39.
- (37) الشرع، مرجع سابق، ص 261.
- (38) صحيفة الجزيرة: عقود لتصنيع عربات القطار، العدد 324، 2041هـ.
- (39) البرماوي، مرجع سابق، ص 78.
- (40) مكي، مرجع سابق، ص 29.
- (41) صحيفة الرياض، صورتان أحدهما لمطار الرياض، والأخرى للحظة نزول الركاب من الطائرة. العدد (60471)، الجمعة 01 جمادى الأولى، 7341هـ أنظر الملحق (1).
- (42) تم افتتاح مطار الملك خالد الدولي بالرياض بديلاً عنه، في عهد الملك فهد بن عبدالعزيز.
- (43) مديحة الدغدي، النفقات العامة، الدار السعودية للنشر والتوزيع، الرياض، 0041هـ، ص 67.
- (44) يقع على بعد 61 كيلاً من مدينة جدة، وهو ميناء رئيس على البحر الأحمر، يستقبل الآلاف الحجاج والمعتمرين.
- (45) خياط، مرجع سابق، ص 452.
- (46) الرميح، مرجع سابق، ص 17.
- (47) مكي، مرجع سابق، ص 47.

- (48) صحيفة الجزيرة، الخطوط السعودية تشتري 11 طائرة جديدة، 4/7/0041هـ.
- (49) العتيبي، مرجع سابق، ص 09.
- (50) الهذلول، مرجع سابق، ص 48.
- (51) العتيبي، مرجع سابق، ص 211.
- (52) عبدالله المجيولي، مراثي الملك الصالح خالد بن عبدالعزيز آل سعود، دار السلامة، الطائف، 3341هـ، ص 07.
- (53) البرماوي، مرجع سابق، ص 48.
- (54) الشرع، مرجع سابق، ص 46.
- (55) البرماوي، مرجع سابق، ص 79.
- (56) صحيفة الرياض: تأمين تذاكر ذهاب وإياب للحجاج، 5931هـ.
- (57) إبراهيم المسلم، العلاقات المصرية السعودية، مؤسسة الملك خالد الخيرية، الرياض، 4141هـ، ص 101.
- (58) المجيولي، مرجع سابق، ص 14.
- (59) () وكالة الأنباء السعودية، «واس»، تطوير القوى البشرية والفنية العاملة في مجال الطيران المدني، 5/8/6931هـ.
- (60) يشتمل المشروع على إنشاء مركز لتدريب الفنيين على إطفاء حرائق الطائرات وأجهزة السلامة الوقائية كما يشتمل على أجهزة إنذار إلكترونية وأجهزة خاصة بالتحكم في الخزانات ومحطات توليد الكهرباء الإحصائية وطلسمات الضخ ومواسير التوزيع والتمديدات الكهربائية. وكالة الأنباء السعودية، «واس» مشروع السلامة بالمطارات، 6931هـ.
- (61) صحيفة المدينة، السعودية تستخدم حاسبات إلكترونية جديدة لتطوير خدماتها، 32/01/7931هـ.
- (62) محمد الرويثي، السكان وتنمية الموانئ السعودية على البحر الأحمر، دار الملك عبدالعزيز، ط 1، 2041هـ، ص 09.
- (63) الرميح، مرجع سابق، ص 07.
- (64) كان بالميناء 41 رصيفا فقط، ارتفع عام 7931هـ إلى (72 رصيفا)، وارتفع عام 9931هـ إلى (73 رصيفا).
- (65) أحمد الدعجاني، خالد بن عبدالعزيز سيرة ملك ونهضة مملكة، الرياض، مكتبة الملك فهد الوطنية، 2002م، ص 122.
- (66) خياط، مرجع سابق، ص 422.
- (67) نهاد باشا، المجتمع الطموح والتنمية الاقتصادية والتحول الاجتماعي، حقوق الطبع محفوظة، 5891م، 523.
- (68) الهذلول، مرجع سابق، ص 98.
- (69) الدعجاني، مرجع سابق، ص 64.

- (70) باشا، مرجع سابق، ص32.
- (71) الشرع، مرجع سابق، ص461.
- (72) أسماء الكثيري، سكة حديد الدمام الرياض وآثارها على المنطقتين الشرقية والوسطى من سنة 5931-4631هـ، رسالة ماجستير، جامعة الملك فيصل، 0441هـ، ص821.
- (73) مجلة تجارة الرياض، حديث شامل مع مدير عام مؤسسة الموانئ السعودية، العدد 511، السنة 0041هـ.
- (74) الهذلول، مرجع سابق ، ص06.
- (75) وكالة الأنباء السعودية «واس»، الطائرات العمودية في منى، 5931هـ.
- (76) صحيفة الجزيرة، إركاب الطلبة والطالبات السعوديين بالأجور المخفضة، 2041/7/01هـ.
- (77) خياط، مرجع سابق، ص342.
- (78) صحيفة الندوة، بناء على توجيهات الأمير نايف نقل الأهالي بين فرسان وجيزان مجاناً.
- (79) صحيفة اليمامة، تشريف الأمير تركي لافتتاح مطار الجوف الجديد، العدد 38، 7931هـ.
- (80) وكالة الأنباء السعودية «واس»، عقود مع الجمهورية العربية اليمنية في مجال الطيران، 7931/6/7هـ.

المصادر والمراجع

- (1) -الوثائق
- (2) -المركز الوطني للوثائق والمحفوظات:
- (3) - نظام المؤسسة العامة للخطوط الجوية، سنة 5831هـ.
- (4) - نظام النقل العام على الطرق بالمملكة العربية السعودية، 7931هـ.
- (5) -الرسائل الجامعية
- (6) -الكثيري، أسماء، سكة حديد الدمام الرياض وآثارها على المنطقتين الشرقية والوسطى من سنة 4631-5931هـ، رسالة ماجستير، جامعة الملك فيصل، 0441هـ.
- (7) -خياط، نوال الملك خالد بن عبدالعزيز آل سعود، رسالة جامعية - جامعة أم القرى - كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، 3002م.
- (8) -المراجع والمصادر العربية
- (9) -أحمد، حسين، ووالد وما ولد، المكتبة العصرية، بيروت، د.ت.
- (10) -باشا، نهاد، المجتمع الطموح والتنمية الاقتصادية والتحول الاجتماعي، حقوق الطبع محفوظة، 5891م.
- (11) -البرماوي، علي، المملكة العربية السعودية قلعة الإسلام ومؤسسها العظيم، دار الزهراء للنشر والتوزيع، مكة، 2041هـ.
- (21) -الجهني، عيد، الملك البطل، مؤسسة الأنوار للنشر، الرياض، 1002م.
- (31) -حرب، محمد، الملك فيصل بن عبدالعزيز، دار الفكر اللبناني، بيروت، 1991م.
- (41) -الزركلي، خير الدين، الوجيز في سيرة الملك عبدالعزيز، دار العلم، بيروت، 9981م.
- (51) -السلمان، محمد، المواصلات في المملكة وتطورها في عهد الملك عبدالعزيز، مكتبة الملك عبدالعزيز العامة، الرياض، 0341هـ.
- (61) -العتيبي، غالب، المملكة العربية السعودية مسيرة دولة ورجال، دار المعارف، الرياض، 1341هـ.
- (71) -الدعجاني، أحمد، خالد بن عبدالعزيز سيرة ملك ونهضة مملكة، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 2002 م.
- (81) -الدغديدي، مديحة، النفقات العامة، الدار السعودية للنشر والتوزيع، الرياض، 0041هـ.
- (91) -روفايل، بيار، صقر الصحراء، دار حمد مجبو، بيروت، ط1، 2791م.
- (02) -الرويثي، محمد، السكان وتنمية الموانئ السعودية على البحر الأحمر، دار الملك عبدالعزيز، الرياض، ط1، 2041هـ.

- (21)-الشرع، حسين، الاقتصاد السعودي في مرحلة بناء التجهيزات الأساسية، الجمعية السعودية للثقافة والفنون، الرياض، 5041هـ.
- (22)-المارك، فهد، لمحات عن التطور الفكري في جزيرة العرب في القرن العشرين، مطابع ابن زيدون، دمشق، 2831هـ.
- (32)-المجبولي، عبدالله، مرآتي الملك الصالح خالد بن عبدالعزيز آل سعود، دار السلامة، الطائف، 3341هـ.
- (42)-المسلم، إبراهيم، العلاقات المصرية السعودية، مؤسسة الملك خالد، الرياض، 4141هـ.
- (52)-مكي، زهير، النقل الجوي في المملكة العربية السعودية، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 5241هـ.
- (26)-الهللول، سمير، ومضات تاريخية عن الدولة السعودية وملوكها، الرياض، وزارة التربية والتعليم، 4241هـ.
- (72)الدوريات
- (82)الأبحاث المنشورة
- (92)-صالح الرميح، الانجازات الاقتصادية في عهد الملك خالد، ج1، بحوث ندوة الملك خالد، بن عبدالعزيز، التي عقدتها دائرة الملك عبدالعزيز، 52-72-جمادى الأولى، سنة 1341هـ.
- (03)الصحف
- (13) 1- وكالة الأنباء السعودية.
- (32)-وكالة الأنباء السعودية، «واس»، تطوير القوى البشرية والفنية العاملة في مجال الطيران المدني، 6931هـ.
- (33)-وكالة الأنباء السعودية، «واس»، مشروع السلامة بالمطارات، 6931هـ.
- (43)- وكالة الأنباء السعودية، «واس»، الطائرات العمودية في منى، 5931هـ.
- (53)-وكالة الأنباء السعودية، «واس»، عقود مع الجمهورية اليمنية في مجال الطيران، 7931هـ.
- (36)-وكالة الأنباء السعودية، «واس»، منح تراخيص لنشاط النقل البري في المملكة، 2041هـ.
- (73) 2- الصحف المحلية.
- (38)-صحيفة الجزيرة، عقود لتصنيع عربات القطار، العدد 324، 2041هـ.
- (93)-صحيفة الجزيرة، إركاب الطلبة والطالبات السعوديين بالأجور المخفضة، 2041هـ.
- (40)-صحيفة الجزيرة، الخطوط السعودية تشتري 11 طائرة جديدة، 0041هـ.
- (41)-صحيفة الرياض، مصانع جديدة لتصنيع أجسام السيارات، 7931هـ.
- (24)-صحيفة الرياض، تأمين تذاكر ذهاب وإياب للحجاج، 5931هـ.
- (34)-صحيفة عكاظ، حجز سيارات الأجرة التي لا تتوفر فيها الشروط النظامية، 0041هـ.

- (44)- صحيفة المدينة، استخدم حاسبات إلكترونية جديدة لتطوير الخدمات، 7931هـ.
- (54)- صحيفة الندوة، بناء على توجيهات الأمير نايف نقل الأهالي بين فرسان وجيزان مجاناً، 6041هـ.
- (64)- صحيفة اليمامة، تشريف الأمير تركي لافتتاح مطار الجوف الجديد، العدد 38، 7931هـ.
- (74) 3-المجلات
- (84)- مجلة تجارة الرياض، حديث شامل مع مدير عام مؤسسة الموانئ السعودية، العدد 511، السنة 0041هـ.

الموانئ البحرية في جيبوتي (دراسة تاريخية تحليلية)

محاضر - قسم التاريخ - كلية الآداب
جامعة الزاوية - ليبيا

د. اخويره رمضان عمر عيسى

مستخلص :

ميناء جيبوتي إحدى الموانئ البحرية في شرق أفريقيا، كما يعد إحدى حلقات الوصل وبوابة مهمة في الأسواق، وبلدان شرق أفريقيا، ومركزا إقليميا لنقل البضائع الصادرة والواردة، ويطل الميناء على مضيق باب المندب، الذي يتمتع بأهمية استراتيجية كبيرة في أفريقيا، ولم يقتصر وحده على هذه الأهمية، بل هناك موانئ أخرى، ومن بينها ميناء تاجورا الذي يحتل المركز الثاني، وهو يقع على المحيط الهندي، الذي يشتهر بكثرة الأسماك، بينما ميناء أوبك يحتل المركز الثالث، ونقطة بداية انشاء المحمية الفرنسية عام 1862، بالإضافة إلى الموانئ الداخلية التي أقل حجما، وأهمية اقتصادية .

Ports only sea in Djibouti (analytical historical study)

Dr.Ekhwiera Ramadan Omar Essa

Abstract:

The port of jibouti is one of the seaports in East Africa. It is also an important link and gateway to the markets and countries of East Africa. It is a regional center for the transport of incoming and outgoing goods. The port overlooks the Bab al-Mandab Strait, which has great strategic importance in Africa. This importance, but there are other ports, including the port of Tajoura, which occupies the second place, and it is located on the Indian Ocean, which is famous for its abundance of fish, while the port of OPEC occupies the third place, and the starting point for the establishment of the French protectorate in 1862, in addition to the internal ports that are smaller in size. , and economic importance.

المقدمة:

تكتسي الموانئ في جيبوتي أهمية إستراتيجية لدولة جيبوتي بشكل خاص ومنطقة شرق أفريقيا بشكل عام وتلك الموانئ كانت أحد أهم الأسباب التي دعت القوي الاستعمارية إلى التنافس

حولها وحول سواحل البحر الأحمر بشكل عام ومحاولة السيطرة عليها حتي يتمكنوا من إيجاد موطئ قدم لهم علي سواحل البحر الأحمر، مما أدى في نهاية المطاف إلي تقسيم البلاد بين عدة قوي أوروبية مثل بريطانيا وفرنسا وبريطانيا، وتعززت أهميتها في إرتباط تلك الموانئ وعلاقتها بخطوط السكة الحديدية داخل البلاد مثل ميناء جيبوتي وميناء ابوك وميناء تاجورة وميناء دوراليه وهذه الموانئ لها أهميتها التجارية والاقتصادية .

الموقع الجغرافي لجيبوتي :

في البداية وقبل الحديث عن الموانئ يجب الإشارة إلي الموقع الجغرافي لجيبوتي أو الصومال الفرنسي - كما كان يطلق عليها في بعض المراحل التاريخية- فهي تقع في الجزء الشمال الشرقي من القرن الافريقي وتحديدا عند إلتقاء البحر الأحمر بخليج عدن حيث تشرف على مضيق باب المندب الذي يعتبر ممرا مائيا وعلي قدر كبير من الأهمية فهو همزة الوصل بين البحر الابيض المتوسط والمحيط الهندي ويمثل هذا الشريط الحيوي شريان الحياة بين الشرق والغرب أما بالنسبة للحدود البرية فتحددها دولة اريتريا من الشمال وتأتي اثيوبيا علي الحدود الغربية في حين تقع الصومال علي الحد الجنوبي ويبلغ طول شواطئها 370 كيلومتر، وهذه الشواطئ تنخفض عند خليج تاجورة الضيق كما يطل الشاطئ الشمالي الواقع علي مقربة من اريتريا على مضيق باب المندب الذي يمثل في هذه المنطقة الرأس الجنوبي الغربي لليمن.⁽¹⁾

إن هذا الموقع الجغرافي المتميز كان من بين أبرز عوامل الجذب للمستثمرين الاجانب والاستعمار علي حد سواء كما أصبحت موانئ جيبوتي بوابة إلى أسواق شرق ووسط افريقيا ونقطة جذب العمال الأجانب وتوفير فرص الاستثمار في العقارات كما تميزت بوفرة الايدي العاملة المدربة ذات الخبرة علاوة علي وجود أنظمة اتصالات حديثة وتوفير وسائل حديثة متطورة لدعم الخدمات المختلفة، وهذه العوامل ساعدت على توجه اقتصاد جيبوتي نحو السوق الحر في الوقت الراهن. جيبوتي هي دولة عربية من ضمن دول منطقة القرن الافريقي كما أنها عضو في جامعة الدول العربية والاتحاد الافريقي، تبلغ مساحتها 23,000 كيلومتر مربع وهذه المساحة الجغرافية رغم محدوديتها إلا أن موقعها الاستراتيجي كان مطمع الاستعمار الأوروبي خاصة الفرنسيين ، ويبلغ عدد السكان فيها 800.000 نسمة. ويتكون السكان في جيبوتي من قبائل العفر الدناكل تعود إلي أصول اثيوبية إلي جانب قبائل العيسى من الصومال علاوة علي العرب وإلي جانبهم مجموعة من الطوائف الاجنبية المختلفة الأصول، دخل الإسلام البلاد سنة 825م مع هجرة أصحاب الرسول عليه السلام وتعزز بقدوم التجار العرب من شبه الجزيرة العربية وسيطر هؤلاء على البلاد حتي مطلع العصور الحديثة، أما اللغة الرسمية في جيبوتي فهي اللغتان العربية والفرنسية إلي جانب بعض اللغات المحلية الأخرى منها علي سبيل المثال لا الحصر لغة العفر والصومال، والملاحظ أن اللغة الفرنسية هي اللغة المعتمدة رسميا وتستعمل في الدوائر الرسمية الحكومية .

يرتبط تاريخ جيبوتي بتاريخ الصومال بشكل كبير نظراً للترابط والتداخل التاريخي بين البلدين ولأنه لم يكن لجيبوتي دور مستقل في التاريخ القديم او الوسيط بل نجدها قجزاً لا يتجزأ

من السهول الصومالية من الناحيتين الجغرافية والتاريخية وبالتالي من الصعب فصل تاريخ جيبوتي عن تاريخ الصومال ومررت جيبوتي بكل المراحل التاريخية التي مرت بها الصومال وتكتفي هذه الدراسة بالإشارة ، الاطماع الاستعمارية في المنطقة ففي القرن العاشر والثاني عشر الميلادي سيطر المصريون والعثمانيون على شواطئ البحر الأحمر ثم بدأت مرحلة التنافس الاستعمار الأوروبي على جيبوتي بحكم موقعها الاستراتيجي وخاصةً بعد فتح قناة السويس المصرية عام 1869م أصبحت هذه السواحل نقطة صراع بين الدول الأوروبية. ⁽²⁾ وخاصة بريطانيا بعد أن ظهرت كقوة بحركة كبيرة عام 1815م فبدأت بتدعيم المواقع والنوافذ البحرية التي تتحكم في البحر الأحمر وطريق الهند ففي عام 1839م احتلت بريطانيا عدن ثم أسرعت بشراء جزيرة في مدخل منطقة تاجورة وبعد احتلال بريطانيا لمصر احتلت مينائي بريه وزيلع في الصومال وذلك عام 1884م. ⁽³⁾ وأرسلت فرنسا أيضاً بعثة لشراء ميناء على ساحل أفريقيا الشرقي وتمكنت من شراء أراضي أوبوك عام 1862م بعد إقناع زعماء القبائل وخاصة قبيلة العفر (الداكل) في جيبوتي مقابل مبلغ خمسين ألف فرنك ، بينما تشير بعض المصادر التاريخية إلي أن قبائل العفر تنازلت للفرنسيين عن ميناء أوبوك ⁽⁴⁾ وكان ما قامت به فرنسا من أجل عدم الدخول في صدام مسلح مع قوات بريطانيا المرابطة في ميناء عدن والساحل الشمالي الصومالي (شمال جيبوتي) .

أما ميناء تاجورة فلم تقم الحكومة الفرنسية باستغلال هذا الميناء رغم المعاهدة التي وقعت بين سلطان تاجورة والقوات الفرنسية عام 1884م بعد انسحاب الإدارة المصرية من الأراضي الصومالية وخلال فترة الانسحاب قامت القوات الفرنسية بضم هذه الأملاك وقد دعمها القانون الفرنسي عام 1885م من أجل تأسيس مستعمرة على الساحل البحر الأحمر . وهكذا استطاع الفرنسيون أن يجدوا لأنفسهم موطن قدم في جنوب البحر الأحمر في (جيبوتي حالياً) ولترسيخ حقوقهم في هذه المنطقة قامت فرنسا بالإجراءات الدبلوماسية اللازمة في منتصف القرن الثامن عشر والتاسع عشر الميلادي من أجل الحصول على الاعترافات الدولية بوجودها في جيبوتي من خلال مفاوضة الدول المستعمرة للمناطق المجاورة وهي بريطانيا جنوباً في الصومال البريطاني وإيطاليا شمالاً في إريتريا إلي جانب الحبشة غرباً. ⁽⁵⁾

بعد احتلال بريطانيا لمصر تم تقسيم املاكها في افريقيا بين كل من بريطانيا وفرنسا وإيطاليا وإثيوبيا فتوسع الفرنسيون بالاستلاء على ميناء تاجورة وبقية الأراضي التي تشكل جمهورية جيبوتي الآن. ⁽⁶⁾ وفي عام 1892م اتخذ الحاكم الفرنسي للمستعمرة قراراً بالبدء في تشييد مدينة جيبوتي التي أصبحت مقراً للإدارة الاستعمارية الفرنسية وقد أصبحت المستعمرة تعرف باسم الصومال الفرنسي منذ عام 1896م كما بقى يعرف باسم اقليم العفار والعيسى. ⁽⁷⁾

وظلت فرنسا تعتبره احد اقاليم الاتحاد الفرنسي في منطقة ما وراء البحار ويطلق عليه الشاطئ الفرنسي للصومال (جيبوتي) لذلك كانت فرنسا تخشى الخطر الذي تنطوي عليه الدعوة الصومالية التي تزعمتها بريطانيا لإنشاء اتحاد يتكون من الشعوب الصومالية داخل الصومال الكبير لأنها لا تريد التخلي عن هذا الاقليم . ⁽⁸⁾ وأرادت فرنسا أن تجعل من جيبوتي حارسا علي

مصالحتها السياسية والإقتصادية في داخل جيبوتي نفسها وفي البحر الأحمر والتجارة بالإضافة إلى الحفاظ علي تجارتها مع الحبشة على الرغم من فقر هذه المستعمرة واعتماد أهلها على الرعي اعتماداً كاملاً في حياتهم العامة وفي تأمين مواردهم الإقتصادية.

كانت التجارة مع الحبشة مصدر الدخل الرئيسي للأهالي وقد رأت الحكومة الفرنسية أن الدعم الحقيقي لوجودها ومصالحها يتمثل في تأسيس دور تجاري فاعل مع الحبشة يقوم على وسيلة النقل العصرية ومن هنا جاءت فكرة خط سكة الحديد بين جيبوتي واديس ابابا عاصة إثيوبيا وقد قدمت الحكومة الفرنسية دعماً كبيراً للمشروع خوفاً من تأثيره على مصالحها إلى أن توصلت الدول الاستعمارية الثلاث في المنطقة إلى تفاهم مشترك في عام 1906 م .

تم تقسيم مناطق النفوذ في الحبشة بحيث كان لفرنسا منطقة نفوذ مابين جيبوتي واديس ابابا وبريطانيا على الحدود مع السودان في مناطق منابع النيل وإيطاليا المناطق المتاخمة لأرتيريا حتى بحيرة تانا،⁽⁹⁾ وبعد هذا التفاهم تم استكمال العمل في مشروع سكة حديد جيبوتي - اديس ابابا الذي نجح في جذب تجارة جنوب الحبشة وشرقها إلى جيبوتي كما أدى هذا المشروع إلى تطوير ميناء جيبوتي وزيادة قدرته على التصدير والاستيراد وزيادة الخدمات في هذا الميناء الذي كان يعرف بميناء مرسيليا الصغير وبعد احداث تطورات حديثة أصبح الميناء منفذاً تمر منه الصادرات والواردات من جميع انحاء العالم وخاصة الدول التي تقع على الموانئ البحر الأحمر حيث أصبح هذا الميناء من أهم الموانئ البحرية وقد تنافس عليه القوات الأمريكية والروسية ونجح الاتحاد السوفيتي في الحصول علي قاعدة عسكرية في جيبوتي . وفي عام 1990م حدثت تغييرات في القرن الأفريقي كان لها الاثر الكبير على الدول الأوروبية وكذلك علي المطامع الإقليمية والدولية وبسبب طول فترة الصراعات الداخلية في القرن الأفريقي سمحت بعض الأطراف الصومالية لبعض الجهات الاجنبية باستثمار موانئ السواحل وتحولت هذه السواحل إلى مكب نفايات وعانى الكثير من الصيادين من الاعتداءات المتكررة عليهم من قبل صيادين غير شرعيين وكان هذا ذريعة اتخذتها القوة العالمية ذريعة للتدخل العسكري على سواحل البحر الأحمر ومدخله الجنوبي في القرن الأفريقي بدعوة حماية الموانئ وخاصة ميناء جيبوتي.

ميناء جيبوتي:

يعد من أهم مرافق الاقتصاد القومي في جيبوتي وهو يشكل مصدراً من أهم مصادر إيرادات الدولة ويعد ميناء جيبوتي من أهم موانئ شرق أفريقيا وأحدثها من حيث التجهيز بالوسائل والخدمات المتطورة ويعد مركزاً ملاحياً مهماً وملتقى العديد من الطرق الملاحية العالمية ومن مميزات هذا الميناء عدم فرضه ضرائب على بضائع لترانزيت بل تفرض عليها حسب رسوم نظير الخدمات المقدمة إليها وتأثرت أهمية الميناء في الاقتصاد الجيبوتي بالأوضاع السياسية في المنطقة والنمو الاقتصاد للدول المجاورة وبصفة خاصة أثيوبيا حيث بدأ إنشاء الميناء والخط الحديدي في وقت واحد بعد إصدار حاكم الفرنسي (لاجارد) قراراً بربط الميناء مع الخط الحديدي وذلك لسهولة الوصول إلى الهضبة الأثيوبية ، كما تأثر الميناء عام 1967م بإغلاق قناة السويس مما نتج عنه انخفاض ملحوظ في الحركة التجارية بنسبة 75% .⁽¹⁰⁾

لقد ازدادت أهمية الميناء بعد قيام مصر بتوسيع قناة السويس وهو الأمر الذي سمح بمرور الناقلات ذات الحجم الكبير التي ترسو في الميناء ومن هذه السفن حاملات الطائرات التي تشكل حوالي 10 % من إجمالي السفن المارة بالميناء وعند ما قامت الحرب بين أثيوبيا والصومال 1998م⁽¹¹⁾ بشأن منطقة اوجادين و كانت لهذه الحرب أثر إيجابي على وضع الميناء بالنسبة لجيبوتي . وهكذا ارتبط انشاء ميناء جيبوتي بالسكة الحديدية وصارت المنشأتان منذ البداية كوسيلتين متكاملتين لاستغلال وتشجيع التجارة مع أثيوبيا وبعد انشاءه أصبح هذا الميناء ذا أهمية كبيرة في الاقليم والذي تتركز فيه معظم الحركة البحرية التجارية الدولية .

موقع الميناء:

يقع ميناء جيبوتي في أقصى شمال الجانب الجنوبي لخليج تاجورة وعلى مسافة 240 كيلومتر من عدن في اليمن وبربره في الصومال وعلى مسافة 45 كيلومتر من زيلع وعلى مسافة 8 كيلومترات من عصب في إرتريا وعلى مسافة 650 كيلومتر من مصوع في إرتريا ونظراً لوجود مرسى يقع بين جيبوتي وشواطئ كبيرة بالإضافة لوجود جزر مثل جزيرة موشى (Ascia) ويمتاز هذا الميناء بسهولة الوصول إليه إلى جانب توفر كل الامكانيات الحديثة فيه وقد اطلق عليه ميناء مرسيليا الصغرى⁽¹²⁾ تم بناء هذا الميناء على ثلاث مراحل ويوجد به ثلاث مراسي ، يطلق علي المرسى الاول مرسى رصيف الحكومة الذي يغلق الميناء من الجنوب وهو المرسى الرئيسي وهذا المرسى يقوم بعملية الشحن وتفريغ السفن وطول هذا المرسى ألف متر ويمتد حتى طريق السكة الحديدية أما المرسى الثاني يبلغ طوله 900 متر والعرض 40 متر وفي داخل هذا المرسى يوجد حوضان كبيران أحدهما للتزويين والثاني للبواخر الكبيرة وتوجد به محلات تجارية كثيرة متنوعة ومختلفة البضائع (الترانزيت)، في حين يبلغ طول المرسى الثالث 200 متر واتساعه ما بين 40 , 50 متر وهو ما يسمح بوقوف ثلاث بواخر من الوزن المتوسط في وقت واحد، بالإضافة إلى بواخر للإمداد بالنفط .⁽¹³⁾ وبجانب كل تلك الخدمات التي يقوم بها الميناء حرصت جيبوتي على التخفيض في قيمة الرسوم المفروضة على الخدمات المختلفة وبالفعل تم تخفيض الضرائب المفروضة على كل من البضائع المارة بالميناء من 10 دولارات إلى دولار واحد في عام 1998م⁽¹⁴⁾، وذلك لتشجيع السفن المارة بالميناء وجعله أكثر قدرة على المنافسة مع غيره من الموانئ . وقد لعب الميناء دوراً مهماً في توفير فرص العمل لعدد كبير من العاملين المقيمين في مدينة جيبوتي كذلك يؤدي الميناء بجانب خط السكة الحديدية دوراً ملموساً في ازدهار التجارة حيث قامت المحلات عليه والتي تتاجر في السلع المستوردة كذلك أنشأت عدة بنوك في مجال العملات الحرة والتي تمتعت بحرية كاملة في نشاطها التجاري في تحويل العملات في داخل أو خارج جيبوتي ،⁽¹⁵⁾ وكان من أهم عملاء هذه المحلات في ميناء جيبوتي من فرنسا – بريطانيا – إيطاليا – امريكا – ألمانيا – اليونان – اليابان وإسرائيل – هولندا – بلجيكا .

كما اعتمدت أثيوبيا على ميناء جيبوتي والخط الحديدي بين جيبوتي واديس ابابا في جزء من تجارتها الخارجية بنسبة 25 % ، اما باقي تجارتها كانت 75% من ميناء عصب في إرتريا .

وبعد اندلاع الحرب بين ارتيريا واثيوبيا 1998م تم تحويل كل تجارة اثيوبيا إلى ميناء جيبوتي وبهذا أصبح نقل البضائع بما مجموعه 250 إلى 300 عربة نقل اثيوبية⁽¹⁶⁾ يومياً في ميناء جيبوتي لنقل البضائع من اثيوبيا وإليها وذلك بجانب الخط الحديدي. وقد أدى هذا الرواج إلى تحويل جزء من مساحة المنطقة الحرة إلى مخزن البضائع المتجهة إلى اثيوبيا وكذلك تم تحويل مساحة 100 ألف متر مربع كانت مخصصة لبناء المبنى الإداري الجديد بالميناء إلى ساحة انتظار للسيارات المتجهة إلى اثيوبيا. ومن ناحية أخرى بلغت كمية السلع والبضائع الاثيوبية المارة بميناء جيبوتي خلال عام 1999م حوالي 1,2 مليون طن وهو ما يساوي اجمالي واردات اثيوبيا وصادراتها المارة بالميناء. (17)

اما بالنسبة لوصف المبنى يتمتع الميناء بسهولة الوصول إليه وذلك لوجود انارة التي اقيمت على النقاط البارزة لإرشاد السفن. (18) فيوجد في مدخل خليج جيبوتي يطلق عليه أيا بيلبة (Ayabele) وامبولي اللذان تم تشييدها في عام 1898م في جنوب جيبوتي وتقدر تكاليف هذه الانارة مائة ألف فرنك. وفي عام 1975م كان ميناء جيبوتي التجاري يتكون من 2700 متر من الأرصفة التي يتراوح عمقها ما بين 9 ، 12 متر ، 26 ألف متر من مستودعات التخزين الخاصة و 70 ألف متر مربع من المناطق المكشوفة للتخزين . وفي عام 1927م تم انشاء انارة يصل مداها إلى مسافة 20 ميلاً ويبلغ ارتفاعه خمسين متر عن مستوى البحر وفي نفس العام تم تزويد المصابيح الانارة لإرشاد السفن على أطراف جزيرة موشي في جيبوتي تبلغ ارتفاعها على سطح البحر ويبلغ تكاليف هذه الانارة 80 ألف فرنك . وفي عام 1955م قامت الحكومة الفرنسية لترميم السفن في جيبوتي بناء على طلب السيناتور حسن جولييد وقام لوبران كيري (Le Brun Keris) بمناقشة الوضع في مجلس الاتحاد الفرنسي نظراً لما يترتب على ذلك من فائدة متمثلة في الارتباط البحري للاتحاد الفرنسي وقد قام مستشار الاتحاد الفرنسي يدعى (Dede) ببياناً على اقتراح لوبران كيري أوضح فيه مميزات هذا الانجاز على الصعيد المحلي والقومي والدولي.⁽¹⁹⁾ وكانت التطورات الرئيسية عام 1973م وهي استكمال الطريق الذي يربط الميناء مباشرة بالقطاع التجاري للمنطقة المصفاة من الضرائب والبدء في بناء مرافق اضافية لرسو السفن في المرفأ الجنوبي اعتماداً على منحة من الصندوق الأوروبي للتنمية 88 مليون فرنك . وفي عام 1975م كان ميناء جيبوتي يتكون من 2700 متراً من الأرصفة ويتراوح ما بين 9 و 12 متر و 26 ألف متر مربع من مستودعات التخزين ومنطقة حره تبلغ مساحة 14 هكتار الجانب الخط الحديدي الذي يربط الارصفة والمستودعات ومناطق التخزين اما ارصفت البضائع مجهزة بمنشآت لإعادة التزويد بالوقود والمياه والميناء الذي يملك الصفة من مواصفات القانون الدولي من السفن والدول الأوروبية.⁽²⁰⁾

كما أن هذا الميناء لعب دوراً كبيراً في التجارة العالمية حيث ساهمت إيرادات نقل البضائع بدون رسوم في تعزيز اقتصاد الدولة وقد قررت الحكومة الفرنسية في ذلك الوقت أن يصبح ميناء حراً مستقلاً كما هو الحال بالنسبة لميناء عدن على الضفة الماثلة من ساحل البحر الأحمر وبذلك تستطيع جيبوتي مقاومة التنافس الدولي على الميناء وقد قررت الحكومة الفرنسية الإبقاء على الضرائب التي كانت تتحصل عليها من البضائع من دولة الحبشة عند دخولها ميناء

جيبوتي والسبب في ذلك الوقت أن هذه الضرائب كانت تغطي بعض النفقات في الميزانية التي تبلغ اثني عشر مليون فرنك يأتي نصف هذه الرسوم الجمركية من ضرائب الميناء. (21) وهذا يوضح الصعوبة في تحقيق توازن هذه الميزانية كما اقترحت الغرفة التجارية لجيبوتي تخفيض المرتبات للموظفين الفرنسيين وتوظيف عمال آخرين كما قررت الحكومة الفرنسية دفع أمانة سنوية للموظفين باعتبار جيبوتي نقطة الالتقاء خطوط المواصلات الفرنسية بالإضافة أن جيبوتي تتمتع بموقع استراتيجي على درجة كبيرة من الأهمية وزيادة أن الميناء يقع على البحر الأحمر. (22) ومن الناحية الاقتصادية يعتمد الميناء على حركة مرور تجارة الحبشة من خلاله والتي ازدهرت في تلك الفترة من حيث الصادرات والواردات من جميع أنحاء العالم ويعتبر خط سكة الحديدي الذي يربط بين جيبوتي واديس ابابا من أهم القطاعات الاقتصادية في جيبوتي التي دعمت حركة التجارة في الميناء فهو إلى جانب ما يوفره من إيرادات للدولة فإنه يخلق فرص عمل لجزء كبير من القوى العاملة كما أنه يمنح إثيوبيا منفذاً على البحر الأحمر ، كما ان استغلال هذا الخط تعمل بطريقة منظمة ومفيدة للغاية لذلك رأت السلطات الفرنسية ضرورة حماية هذه المنطقة حيث اقترحت تأسيس غرفة تجارية في باريس لإقامة منطقة حرة للميناء في جيبوتي وقد شاهدت جيبوتي نشاطاً ملحوظاً ومتزايداً في التجارة بالإضافة إلى تطوير الميناء. (23)

عندما أصبح هناك تزايد في حركة التجارة من الواردات والصادرات عبر ميناء جيبوتي قررت الحكومة الفرنسية أن تتقاضى رسوماً إضافية على الانتفاع بالمرافق التزويد بالوقود على الرسوم أن تكون بنسبة 30 % . (24)

أما الشركات التي كان لها مؤسسات ومراكز في جيبوتي هي شركات النفط كما توجد لهذه الشركات مخازن للتخزين كانت سعتها 195 ألف طن من النفط وهذه الشركات حظيت بمساحات خصصت لها علي الميناء لتفريغ والتسليم البضائع على الأرصفة وهي شل اويل كومباني (Shell Oil Company)، والشركة الثانية هي (British petroleum pony com) بريتش بتروليوم كومباني وكذلك شركة اكسوت كوربوريش (Exxon corporation) ، وفي جانب آخر من النشاط الاقتصادي للميناء فإن الحركة الملاحية فيه كانت تصل إلي 200 باخرة تجارية في اليوم من جميع أنحاء العالم، اما فرنسا فقد كان لها إمتياز خاص بها ألا وهو خط مباشر للسفن من فرنسا إلى جيبوتي. (25)، ونظراً لنشاط الميناء فإن حركة التجارة كانت في ازدياد حيث ترسوا على الميناء 238 سفينة تبلغ حمولتها حوالي 212 ، 874 طناً بالإضافة إلى 831 شراعاً وأيضاً 150 سفينة تقدر حمولتها 721980 طناً و 529 قارب لنقل البضائع . (26) وفي عام 1953م كان حجم التجارة في إثيوبيا آنذاك ما يقرب من 250 ألف طن منها 159 ألف طن واردات و141 ألف طن صادرات هذه السفن المارة عن طريق ميناء جيبوتي ، ويمنح هذا الميناء دولة إثيوبيا مرافق للعبور التجارية حيث أنه نهاية خط السكة الحديدية جيبوتي اديس ابابا والميناء مزود بمعدات للتبريد والتجميد وحفظ الصادرات من إثيوبيا من اللحوم . (27) وهكذا فإن حركة الميناء مصدرها هاماً للدخل في جيبوتي . وفي عام 1967م أصيب ميناء جيبوتي بخاره كبيرة نتيجة إغلاق قناة السويس بسبب الحرب العربية الإسرائيلية

حيث كانت تمر به 85 % ألف طن من التجارة من جميع انحاء العالم مقارنة بعام 1960م 257 ألف طن .⁽²⁸⁾ وعقب الحرب تأثرت عملية مرور السفن وتغير معدل المرور بنسبة 33% عما كان عليه وإنخفض حجم تبادل البضائع التي يتم إنزالها في الميناء بدرجة كبيرة وكانت قيمة الصادرات في عام 1968م 3,8 مليون دولار بمقارنة 29,6 مليون 1967م وعند إعادة فتح القناة قاموا بتحسين مرافق الميناء بعدما واجه منافسة من موانئ عصب ومصوع في ارتيريا وكذلك ميناء عدن وخاصة بعد اغلاق ميناء السويس وأدى فتح قناة السويس 1975م إلى عودة الحركة التجارية وانتعاش الاقتصاد في ميناء جيبوتي وأصبح أكبر ميناء فرنسي بعد ميناء مرسيليا وقد اكتسبت التجارة مع اثيوبيا أهمية كبيرة وتنافست جيبوتي مع ميناء عصب بشأن واردات وصادرات اثيوبيا وتدهورت صادرات ميناء جيبوتي خاصة بين عامي 1969 و 1972م وفيما يتعلق بحجم صادرات اثيوبيا عن طريق ميناء جيبوتي فقد ارتفعت من 92,100 طن في عام 1972م لتصل إلى 97,041م طن .⁽²⁹⁾ ومن المشروعات الجديدة أيضاً في ميناء جيبوتي مشروع إقامة رصيف لتخزين الحبوب والغلّال وإمكانية التخزين حوالى 70 ألف طن . كما ان الوكالة الفرنسية للتنمية : (AFD) L'Agence Francaise de (developpement) أرادت إقامة مسطح متعدد المهام يمكن أن تستخدم مخزناً للمنتجات الصناعية المعاد تصديرها كما تعتزم هذه الوكالة إقامة منطقتين تجاريتين حرتين في كل ميناء يتبع الجيبوتي .⁽³⁰⁾ بعد إعداد دراسات الجدوى اللازمة . ورحبت جيبوتي بإقامة مشروعات تحديث الميناء من أجل الرفع من قدرته وزيادة كفاءته عن طريق الاستثمارات الأجنبية بنظام ((BOT) Build ,OWN) and Transfer) . وقد ذكرت تقارير الأمم المتحدة أن ميناء جيبوتي قد أستفاد من إعادة فتح قناة السويس غير أن حركة المرور لم تبلغ المستوى الذي كانت عليه في عام 1966م في حين أنها كانت قبل فتح قناة السويس علي سبيل المثال لا الحصر يصل متوسط عدد السفن التي تدخل الميناء عام 1975م في الشهر الواحد ما عددها 135 سفينة علي العكس من عام 1966م الذي كان عدد السفن فيه يصل إلى 260 سفينة . بينما انخفض عدد السفن في ميناء جيبوتي عام 1976م ووصل عددها إلي 143 سفينة كل شهر من شهور السنة . والجدير بالذكر أنه حتي عام 1966م كانت نصف الموارد تأتي من تزويد السفن المارة بالوقود وقد وفرت جيبوتي الوقود الذي وصل إلي 1,8 مليون طن وبهذه الكميات تأتي جيبوتي في المرتبة الثانية بعد ميناء عدن في اليمن .⁽³¹⁾ وجاءت هذه البيانات بشكل رسمي من قبل مدير ميناء جيبوتي الذي صرح قائلاً أن حركة المرور السفن تزداد ببطء تبعاً لحركة مرور السفن في قناة السويس ولكن لم يبلغ حجم المرور حتي عام 1976م المستوى المتوقع في جهود الميناء على المدى القصير مشيراً إلي إمكانية النمو الاقتصادي علي المدى بعيد. (32)

ميناء تاجورة:

يأتي ميناء تاجورة في المركز الثاني بعد ميناء جيبوتي وهو من الموانئ الداخلية وترسو فيه البواخر القادمة إلى جيبوتي .⁽³³⁾ أما بالنسبة لموقعه الجغرافي فهو يقع على المحيط الهندي مطلاً على جنوب مضيق باب المندب وعند مدخل البحر الأحمر .⁽³⁴⁾

ويوجد بهذا الميناء الكثير من مصايد الأسماك وأسماك الشعاب المرجانية الكثيفة وكذلك اللؤلؤ كما أن معظم الشريط الساحلي منه يقع ضمن أراضي جيبوتي بينما يقع جزء منه في الأراضي الصومالية. ⁽³⁵⁾ وتوجد به عدة جزر من بين أهم تلك الجزر هي التي يطلق عليها جزيرة موشي وتتمتع بشهرة تاريخية حيث كانت القوى الاستعمارية مثل فرنسا وإيطاليا وبريطانيا تستخدمها في نقل تجارتها. ⁽³⁶⁾

ميناء أوبوك:

يعتبر ميناء أوبوك ثالث ميناء في جيبوتي ويعد هو نقطة بداية انشاء المحمية الفرنسية عندما قامت فرنسا بشراء أراضي حول أوبوك سنة 1862 غير أنها لم تهتم به بشكل كبير ولم تسعى بتطويره آنذاك حتي حلول في عام 1892م عندما أعلنت فرنسا الحماية علي جيبوتي بعد اعتراف كل من بريطانيا وإيطاليا بحق فرنسا بالحماية على الجانب الغربي والشرقي للميناء وفقا لمصالح كل طرف على طول خط التقسيم الذي قاموا به في المنطقة في منح حرية التجارة وتنازلت فرنسا عن تعيين وكيل خاص لها بزيلع. ⁽³⁷⁾

كما وافقت كل من بريطانيا وفرنسا على ابعاد القنصل الانجليزي والفرنسي وقامت فرنسا بعد ذلك بتحويل قاعدتها من أوبوك إلى جيبوتي ذلك الميناء الهام والكبير ذو الموقع الحساس على خليج عدن مما دعي الفرنسيين إلى إعلان الحماية الفرنسية وتحويل تجارة منطقة هرر إلى ميناء جيبوتي الجديد غير ان هرر تعتبر مركزا حيويًا لتجارة شوا في إثيوبيا.

ويتضح أن تحويل التجارة إلى ميناء جيبوتي جاء للقضاء على النفوذ الإيطالي في الحبشة وكانت فرنسا تخشى التصادم مع إيطاليا وخاصة بعد معاهدة اوتشالي التي عقدت مع الحبشة وكان الصراع دائم بين هذه الدول الثلاث ومع ذلك فرضت فرنسا وجودها بحدودها التي تمكنت من الاستحواذ عليها في جيبوتي، ⁽³⁸⁾ أما بالنسبة لوصف الميناء والخدمات التي قامت بها فرنسا في فيه فهي قيامها بتقسيم الميناء إلى قسمين القسم الأول هو الميناء الشمال الشرقي والقسم الثاني هو الميناء الجنوبي، ⁽³⁹⁾ وهناك أربع إشارات ضوئية أحدهما في نهاية شط الاكلوكتير (Laclocheterie)، أما وضع باقي الإشارات فكانت على الساحل الشرقي وكان يطلق عليها بيوتت (Butet) وفيما يتعلق بالميناء الشمالي الشرقي فقد كان ذو أهمية أكبر بالمقارنة مع غيره من الأقسام الأخرى حيث اشتمل علي مساحة لتوقف السفن الصغيرة المحلية. ⁽⁴⁰⁾

ميناء دورالية:

يعتبر امتداد لميناء جيبوتي ويقع على بعد 5 كيلومتر غرب مدينة جيبوتي ويستعمل هذا الميناء لعدة أغراض ويمكن الإشارة إلي أهم تلك الاستخدامات وهي المتعلقة بمحطات تداول النفط والبضائع والحاويات التي تأتي من دبي بشكل خاص بإعتبار أن دبي تمتلك جزء من هذا الميناء إثر إبرامها اتفاقية مع جيبوتي لمدة 20 عام الهدف الرئيسي لها كان إستغلال الميناء لصالح دبي. ⁽⁴¹⁾ وأصبح ميناء دورالية من أشهر الموانئ في ساحل أفريقيا الشرقي حيث يتميز هذا الميناء بوجود محطة نفط وكذلك توجد به سفن التخزين وتبلغ قدرة التخزين به حوالي 37,000 متر

مكعب أما رصيفه فيبلغ طوله 1050 متر في حين أن عمقه 18 متر، ويوجد به رافعات للحاويات وهو قريب من محطة اوبوك (42)، التي تعد أكبر مصدر إقتصادي للدخل في البلاد . وقد وصفت محطة الدروالية بأنها أكثر المحطات لوجود الحاويات تقدماً من الناحية التكنولوجية في القارة الأفريقية. (43)

أهم الموانئ الداخلية:

بالإضافة إلى الموانئ الرئيسية سألقة الذكر في جيبوتي تمتعت البلاد بوجود موانئ أخرى أقل حجماً وقيمة إقتصادية لأنها كانت تستخدم داخلياً لأغراض محلية ومن هذه الموانئ : موانئ لصيد الأسماك : إقتصرت هذه الموانئ علي عملية صيد الأسماك التي يزاوئها الصيادين وإثر إنتهائهم من عملية الصيد فإنهم يقومون بتسويق الأسماك داخل الميناء نفسه لأنه يحتوي علي معامل خاصة بالأسماك وظيفتها تتمثل في حفظ الأسماك وتعليبها وهذا النشاط مشابه لما هو موجود في بعض الدول العربية في ذات المنطقة الجغرافية المحيطة بجيبوتي.

موانئ للنزهة:

كان يوجد في جيبوتي ميناء للنزهة حيث يستقبل ذلك الميناء السفن المعدة للتخزين وبعض السفن ذات التجهيزات العسكرية وهذا الميناء يستعمل في بعض الأحيان للجوء السفن في بعض الظروف الطارئة علي سبيل المثال عند هبوب العواصف في البحر درءاً لخطر التعرض لتدميرها.

الموانئ التجارية :

تختص هذه الموانئ بحركة التجارة من شحن حمولات السفن وتفريغ البضائع والأرصفة والمراسي لغرض التعامل مع الحمولة وعادة تكون بعيدة عن الموانئ الكبيرة وفي بعض الأحيان تكون تابعة لها ولكنها جزء مستقل بذاته وهذه الموانئ مختصة بأنواع محددة من التجارة مثل تجارة النفط والفحم والمعادن . (44)

الأهمية الاقتصادية لموانئ جيبوتي البحرية:

تعتبر الموانئ من أهم منابع الاقتصاد القومي لجيبوتي لأنها تحقق إيرادات في العملات الأجنبية لصالح خزينة الدولة كما أنها تؤدي إلي تحسين المدفوعات، ويساعد على دعم الجانبين الاقتصادي والسياسي للدولة وخفض تكاليف البضائع المستوردة والسلع المستهلكة ومواد الخام وتعتبر الأخيرة من مواد التصدير للحصول على العملة الصعبة لأزمة التحويل ببرنامج التنمية ، اما مجال التجارة والتي تتمثل في الصادرات والواردات هي أهم موارد الدولة وتعتبر الرسوم الجمركية وفوائد الأجور هي الرافد الرئيسي لها.

الجدير بالملاحظة أن الاقتصاد في جيبوتي يقوم أساساً علي الأنشطة المرتبطة بموقع جيبوتي الاستراتيجي ويقصد به الواردات والصادرات علي النحو التالي.

الواردات:

تقوم الواردات أساساً على البضائع التي تصل إلى السوق المحلية المتمثلة في المواد الغذائية كالبن والسكر والدقيق والنبذ علاوة على المنسوجات وغيرها من البضائع الاستهلاكية المصنعة ومواد البناء، وفي عام 1907م كانت الواردات الفرنسية إلى جيبوتي تقدر بحوالي ما قيمته 3.950.218 فرنك ويلاحظ الزيادة في قيمة الواردات لهذه السنة عن السنة السابقة لها وذلك بسبب زيادة استيراد الأسلحة النارية والذخائر حيث كانت القيمة الإجمالية للواردات في سنة 1906 ما قيمته 2.474.095 فرنك وتأتي الغالبية العظمى من تلك الواردات من كل من عدن و إنجلترا و ألمانيا .⁽⁴⁵⁾

الصادرات:

مثلاً اعتمدت جيبوتي على الواردات في تنشيط اقتصادها كان لصادراتها دوراً كبير في ذلك وساعدها الموانئ التي تتمتع بها والتي كان لها الدور الأكبر في تنمية الإقتصاد المحلي، ففي مطلع القرن العشرين كانت السفن الفرنسية هي التي تتولى مهمة نقل وشحن البضائع من موانئ جيبوتي إلى باقي دول العالم فعلى سبيل المثال لا الحصر في عام 1907م كانت هناك باخرة فرنسية تصل حمولتها إلى 200 طن تقريباً تتحرك ما بين عدن وجيبوتي حيث تقوم برحلة كل أسبوع حاملة إلى عدن الجلود الخام المدبوغة والبن، وعندما تعود فإنها تكون محملة بالاقمشة الأوروبية والملابس البيضاء ومواد الصباغة والبلح والارز والتوابل والذرة إلى جيبوتي والحبشة من كل أسبوع وتقدر قيمة تجارة جيبوتي مع عدن بحوالي 102711874 روبية عام وهي القيمة الكلية للتجارة المسجلة في سنتي 1907 _ 1908م .⁽⁴⁶⁾

أما بالنسبة لصادرات جيبوتي إلى مرسيليا وأوروبا فإنها تماثل ربع قيمة المبلغ المذكور آنفاً في تجارتها مع عدن مضافاً إليه قيمة البضائع والاقمشة الأوروبية وتقدر قيمة تجارة جيبوتي بما يعادل 15 مليون روبية بما فيها تجارة الأسلحة التي تمثل عصب الحياة بالنسبة لجيبوتي باعتبارها ميناء يباع فيه سلع لا تتوفر لدى بعض الدول المجاورة لها مثل المملكة العربية السعودية أو الحبشة أو الصومال البريطاني أو الصومال الإيطالي وفي سنة 1908م لم تكن ك جيبوتي مركزاً تجارياً بحجم عدن بل كانت أقل قيمة ورغم ذلك كان لها دورها في عمليات التبادل التجاري. والملاحظ أن سنة 1908م شهدت حركة تجارية متنوعة وكبرى في جيبوتي بسبب وجود الموانئ التي أتاحت الفرصة للعديد من الشركات للعمل في السلع ذات الرواج عبر موانئ جيبوتي حيث وجدت ثلاث شركات فرنسية في جيبوتي كانت تتاجر في الأسلحة وهذه الشركات كانت تحصل على الأسلحة والذخيرة من فرنسا بدون أي صعوبات تذكر ثم تقوم ببيعها للتجار الذين بدورهم ينقلونها في قوارب إلى ميناء أوبوك لبيعها هناك⁽⁴⁸⁾، وهكذا فإن السلطات الفرنسية في جيبوتي تستفيد عملياً من مرور الأسلحة كما يستفيد من ذلك مستوردو الأسلحة الذين يحققون أرباحاً طائلة من وراء ذلك ، وبالطبع تحصل جيبوتي على جزء كبير من عوائد الجمارك من الضرائب التي تفرض على

استيراد الاسلحة النارية . ولم تقتصر تجارة الأسلحة علي تلك القادمة من فرنسا بل إنها في بعض الأحيان كانت تأتي من جيپوتي أو مسقط المطلّة علي المحيط الهندي وبكميات كبيرة من الاسلحة والذخيرة التي تنزلها المراكب الخاصة بالسكان المحليين علي الشاطئ الجيپوتي فالقوارب التي تغادر جيپوتي تتوجه إلى ميناء اوبوك للحصول علي شهادات بالتخليص علي حمولاتهم من الاسلحة ثم بعد ذلك عن طريق التسلل إلى ساحل الدناكل أو تتجه إلى الساحل العربي أو الخليج الفارسي حيث يتم تنزيل شحناتهم من الاسلحة بدون أي صعوبة كبيرة.⁽⁴⁹⁾

الهوامش

- (1) راشد البراوى، الحبشة بين العصر الوسيط والحديث مطبعة السعادة ، القاهرة، 1961م ، ص59.
- (2) عبدالمملك عودة، جيبوتي دراسة مسحية شاملة ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة، 2000م . ص45 .
- (3) Augustine , oyowe The struggle , op Cit , p29 .
- (4) جلال يحيى، مشكلة القرن الإفريقي و قضية الشعب الصومالي دار المعارف ، القاهرة ، 1981م ص. 34 _ 39.
- (5) راشد البراوى، مرجع سابق ، ص 5 .
- (6) عبدالمالك، مرجع سابق ، ص 41 .
- (7) جلال يحيى، مرجع سابق ، ص 5 .
- (8) محمد عبدالمنعم يونس، الصومال وطناً وشعباً تقديم عبدالعزيز كامل ، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1963م ، ص 27 .
- (9) عبدالعزيز الرفاعي، الصراع الدولي في القرن الأفريقي ، مكتبة جامعة عين شمس ، القاهرة ، 1980م ، ص 5 .
- (10)Jun Afrigue , Chemin , dofer Djibouti Ethiopian ,P, 119 . 10 /
- (11)The Europa world yearbook ,OP city ,p11o8 . 11 /
- (12)M , peterman Remise , epcot p117 . 12 /
- (13) حمدي الطاهري، جيبوتي امن البحر الأحمر ، دار المعارف، القاهرة، 1977م، ص133 .
- (14) إبراهيم عبدالمجيد، دراسات في تاريخ افريقيا المعاصر، دار النهضة المصرية، 2005م ، ص13.
- (15) حمدي الطاهري، مرجع سابق ، ص 140 .
- (16) عراقي عبدالعزيز الشربيني، السياسات الاقتصادية في عهد الاستقلال ، معهد البحوث والدراسات العربية القاهرة ، 1996م ، ص 254 _ 275 .
- (17) على اسماعيل محمد، الصومال والاطماع الدولية في القرن الأفريقي، دار المعارف ، القاهرة ، 1996م ، ص 133 .
- (18) على اسماعيل، الصراع الدولي والاقليمي في القرن الافريقي ، دار المعارف ، القاهرة (د.ت) ، ص 209 .
- (19) برنامج الأمم المتحدة الاغائي ، تقرير التنمية البشرية لعامي 1994 _ 1997، بنيويورك برنامج الأمم المتحدة ، ص179 .
- (20) حمدي السيد سالم، الصومال قديماً وحديثاً، ج 2 ، وزارة الاستعلامات، الجمهورية الصومالية 1965م ص62.
- (21) حمدي السيد سالم ، المرجع نفسه، ص 67 .
- (22) حمدي الطاهري، مرجع سابق ، ص 139 .

- (23) روبية هي عملة نقدية تستعمل في الهند وباكستان وسير لا نكاد وبعض الدول في آسيا .
- (24) جلال يحيى، التنافس الدولي على الصومال وشرق إفريقيا، دار الانجلو المصرية، مصر، 1984م، ص 11 .
- (25) السيد رجب حراز ، إفريقيا الشرقية والاستعمار الاوروي وتأسيس مستعمرة أرتيريا والصومال، دار المعارف ، القاهرة ، 1962م ، ص 501 .
- (26) أحمد برخت ماح، وثائق عن الصومال _ الحبشة _ اريتريا ، مكتبة الطويجي للطباعة والنشر 1978م ، ص 15.
- (27) سميرة محمد طه، مصر والصومال في البحر الأحمر ، النهضة المصرية للطباعة والنشر، القاهرة، 1980م ، ص 619 .
- (28) عبيد يوسف فارح، التنفس الدولي على الصومال (1925 _ 1960م) رسالة ماجستير غير منشورة ، معهد البحوث والدراسات الأفريقية ، القاهرة ، 2006م ، ص 5 .
- (29) السيد رجب حراز ، التوسع الإيطالي في شرق إفريقيا وتأسيس مستعمرة أرتيريا والصومال مطبعة جامعة القاهرة ، 1960م ، ص 126 .
- (30) شوقي الجمل، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف من القرن التاسع عشر الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، 1974م ، ص 30 .
- (31) عبدالوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية، ج 2، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ط2، 1992م، ص 127.
- (32) عبدالوهاب الكيالي ، المرجع نفسه ، ص 129 .
- (33) السيد حمدي سام، المرجع السابق ، ص 15 .
- (34) عبدالرحمن اسماعيل الصالحين، التدخل الاجنبي في القرن الافريقي، معهد البحوث والدراسات الافريقية ، المطبعة الجامعية القاهرة ، 1970م ، ص 20 .
- (35) عبدالملك عودة، المرجع السابق ، ص 330 .
- (36) إبراهيم عبدالمجيد، تاريخ إفريقيا الحديث والمعاصر، ص 300 .
- (37) شوقي الجمل، المرجع السابق ، ص 45؛ زاهر رياض، إستعمار أفريقية ، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، القاهرة ، 1965م ، ص 165.
- (38) عبدالرحمن عبد الغني، البحر الأحمر والاطماع الدولية، دار النشر والطباعة ، القاهرة ، 1985م، ص 220 .
- (39) زاهر رياض، إستعمار أفريقية ، ص 90.

المصادر و المراجع

— أولاً العربية :

- (1) إبراهيم عبدالمجيد محمد، دراسات في التاريخ الحديث المعاصر ، القاهرة ، 2005م .
- (2) أحمد برخت ماح، وثائق عن الصومال _ الحبشة _ ارتيريا ، مكتبة الطوبجى للطباعة والنشر 1978م .
- (3) السيد حمدي سالم، الصومال قديماً وحديثاً، ج 2، وزارة الاستعلامات، الجمهورية الصومالية، 1965م .
- (4) السيد رجب حراز، افريقيا الشرقية والاستعمار الاوروي وتأسيس مستعمرة ارتيريا و الصومال، دار المعارف ، القاهرة ، 1962م .
- (5) السيد رجب حراز، التوسع الإيطالي في شرق افريقيا، معهد البحوث والدراسات الإفريقية، القاهرة ، 1981م .
- (6) الهام محمد على ذهني، تاريخ افريقيا الحديث ، كلية الدراسات الانسانية ، جامعة الازهر ، القاهرة ، 1420 هـ _ 1999م .
- (7) برنامج الأمم المتحدة الانمائي ، تقرير التنمية البشرية لعامي 1994 _ 1997 بنيويورك.
- (8) جلال يحي، مشكلة القرن الإفريقي و قضية الشعب الصومالي، دار المعارف ، القاهرة ، 1981م .
- (9) جلال يحي، التنافس الدولي على الصومال وشرق افريقيا، دار الانجلو المصرية، مصر، 1984م .
- (10) حمدي الطاهري، جيبوتي أمن البحر الأحمر ، دار المعارف، القاهرة ، 1977م .
- (11) راشد البراوى ، الحبشة بين العصر الوسيط والحديث، مطبعة السعادة ، القاهرة ، 1961 .
- (12) شوقي الجمل، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب ،
- (13) سميرة محمد طه، مصر والصومال في البحر الأحمر، النهضة المصرية للطباعة والنشر، القاهرة، 1980م . القاهرة ، 1974م .
- (14) عبدالملك عودة، جيبوتي دراسة مسحية شاملة ، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة ، 2000م .
- (15) عبدالعزيز الرفاعي، الصراع الدولي في القرن الأفريقي، مكتبة جامعة عين شمس، القاهرة، 1980م .
- (16) عبدالرحمن اسماعيل الصالحين، التدخل الاجنبي في القرن الافريقي، معهد البحوث والدراسات الافريقية، القاهرة ، 1970م .
- (17) عبدالرحمن عبدالغني ، البحر الاحمر والاطماع الدولية، دار النشر للطباعة ، القاهرة ، 1985م .
- (18) عبدالوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية، ج 2، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ط2، 1992م .
- (19) عبيد يوسف فارح، التنفس الدولي على الصومال (1925 _ 1960 م) (رسالة ماجستير غير منشورة) ، معهد البحوث والدراسات الأفريقية ، القاهرة ، 2006م .

(20) عراقي عبدالعزيز الشرييني، السياسات الاقتصادية في عهد الاستقلال ، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة ، 2002م .

(21) على اسماعيل محمد، الصومال والاطماع الدولية في القرن الأفريقي، دار المعارف ، القاهرة ، 1996م .

(22) زاهر رياض ، إستعمار افريقية ، معهد البحوث والدراسات الافريقية ، القاهرة ، 1965م .

(23) روبية هي عملة نقدية تستعمل في الهند وباكستان وسير لا نكاد وبعض الدول في آسيا .

(24) محمد عبدالمنعم يونس، الصومال وطناً وشعباً ، تقديم عبدالعزيز كامل ، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1963م .

ثانياً المصادر الأجنبية :

- (1) Augustine ,The struggle , for Greaterself , Rlionce , Thcurrier , N , 95January,February,1986,Brassers, Bellgiunm, Dieter, frish1986.
- (2) June , Afrigue ,chemindefer ,Djibuoti Ebiopin , Jeane , Afrigue ,N, 2002.
- (3) The Europa world , year book , Djibuouti , introductory ,survey London Europa publications Limited1999,v.ol .
- (4) Perelman ,M, Rmiseaflot June Afrigue N2002 ,25,31 ,Male, 1999.

وسائل النقل في مكة المكرمة قبيل العصر السعودي (دراسة تاريخية تحليلية)

دكتوراه في التاريخ الحديث و المعاصر . جامعة أم القرى
المملكة العربية السعودية

د. سميرة محمد أحمد الشهري

المستخلص:

تهدف الدراسة إلى وصف وسائل النقل في مكة المكرمة قبيل العصر السعودي و الترتيبات اللازمة لهذه القوافل و كيفية تحديد مقدار أجرة هذه الوسائل، وتأتي أهمية الدراسة كون شبه الجزيرة العربية بشكل عام غنية جدا بتاريخ النقل و المواصلات منذ أقدم العصور ، و ذلك لموقعها الجغرافي الفريد فهي تحتل موقعا عالميا مهما إذ هي حلقة الوصل بين القارات الثلاث أوروبا و آسيا و أفريقيا ، فزى وجود محطات الطرق القديمة على الدروب و الطرق التي تعاقبت عليها القوافل منذ مئات السنين⁽¹⁾، و مكة المكرمة⁽²⁾ هي جزء من شبه الجزيرة العربية و لم تكن في يوم من الأيام بمعزل عن العالم ، فقد كانت قبل الإسلام على اتصال بالعالم الخارجي ، لما تحظى به من مكانة تجارية و دينية⁽³⁾ فقد كان موقع مكة المكرمة ذا أهمية كبرى إذ أنه يمثل منتصف خط القوافل القديم بين اليمن و بلاد الشام ، و لهذا كان لمكة المكرمة شهرة تجارية بين مناطق الاستقرار المحيطة بها مثل فارس و الروم شرقا و اليمن شمالا و ما وراءها من أرض الحبشة جنوبا ، و كانت مكة المكرمة حلقة اتصال بين الحضارات الشمالية و الجنوبية⁽⁴⁾ و كانت إحدى محطات القوافل و مع مرور الوقت تحولت إلى مركز تجاري للتموين⁽⁵⁾ وأصبحت مركزا للصيرفة يمكن أن يدفع فيها التجار أثمان السلع التي ترسل إلى بلاد بعيدة ، كما كانت عملية الشحن و التفريغ لهذه التجارة الدولية تتم هناك، و كذلك كان يتم التأمين على المتاجر و هي تجتاز الطرق المحفوفة بالمخاطر ، و قد كان يساعد أهل مكة على تأمين تجارتها ما كانت تتمتع به من حرمة عند العرب و ما كان لها من ارتباطات مع القبائل الضاربة على طول طرق التجارة⁽⁶⁾ واعتمدت الدراسة على المنهج التاريخي و التحليلي لوسائل النقل القديمة في مكة المكرمة قبيل العصر السعودي من خلال الاعتماد على المصادر و المراجع التي تساعد على تقديم دراسة أكاديمية موثقة و شاملة لتتبع هذه الوسائل و كيفية تنظيمها في فترة الحج ، و إلقاء الضوء على أجرة تلك الوسائل ، و توصل البحث لعدد من النتائج تعرض كما يلي : كشفت الدراسة لنا تنوع وسائل النقل القديمة في مكة المكرمة، و كيف كانت تنظم قوافل الحج في قافلة واحدة ثم تنظم في قافلة واحدة بعد انتهاء تجمعها و إعداد الترتيبات الأولية اللازمة للقافلة ، و من ثم تتحرك كل واحدة على محور محدد ، و أشارت إلى أن الجزيرة العربية كانت موطن الجمال و الخيول و البغال ، و بالأخص بلاد الحجاز لكثرة الواردين إليها من الحجاج ، فكانت وسائل النقل البدائية في مكة المكرمة لا تخرج عن الإبل ، الحمير ، الخيل ، الشقافد الملكية (الهودج) ، و بينت أن أسعار الإبل و الشقافد لم تكن ثابتة ، إنما تقدر من قبل شريف مكة المكرمة و التي أخذت تزداد شيئا فشيئا ، و تختلف أجرة الجمل بحسب الشققد الذي يحمله ، و من الشقافد المرتفعة في الأجرة شققد التختروان.

الكلمات المفتاحية : وسائل النقل، مكة المكرمة ، الشققد ، العصر السعودي.

Means of transportation in Makkah Al-Mukarramah before the Saudi era.

A historical and analytical study

Sumaiah Mohammed Ahmad Alshehri

Abstract:

The study aims to describe the means of transportation in Makkah Al-Mukarramah before the Saudi era and the necessary arrangements for these convoys and how to determine the amount of fare of these means, and the importance of the study comes because the Arabian Peninsula in general is very rich in the history of transportation and communications since ancient times, due to its unique geographical location, as it occupies an important global position as it is the link between the three continents of Europe, Asia and Africa We see the presence of ancient road stations on the roads and roads that successive caravans hundreds of years ago, and Mecca is part of the Arabian Peninsula and was never isolated from the world, it was before Islam in contact with the outside world, because of its commercial and religious status. The location of Makkah Al-Mukarramah was of great importance as it represents the middle of the old caravan line between Yemen and the Levant, and for this Makkah Al-Mukarramah had commercial fame among the surrounding areas of stability such as Persia and Al-Rum in the east and Yemen in the north and beyond the land of Abyssinia in the south, and Makkah Al-Mukarramah was a link between northern and southern civilizations It was one of the caravan stations and over time turned into a commercial center for catering and became a center for exchange where traders could pay the prices of goods sent to distant countries, and the process of loading and unloading of this international trade took place there, as well as the stores were insured and they traverse risky roads, and it was helping the people of Mecca to secure its trade what it enjoyed from the sanctity of the Arabs and What links it had with striking tribes along trade routes The study relied on the historical and analytical approach to the ancient means of transportation

in Makkah Al-Mukarramah before the Saudi era by relying on sources and references that help to provide a documented and comprehensive academic study to track these means and how to organize them in the Hajj period, and shed light on the fare of those means, and the research reached a number of results presented as follows: The study revealed to us the diversity of ancient means of transportation in Mecca, and how the Hajj convoys were organized in a convoy and then organized in one convoy after the end of its gathering and the preparation of the necessary initial arrangements for the convoy, and then each one moves on a specific axis, and indicated that the Arabian Peninsula was the home of camels, horses and mules, especially the country of Hijaz for the large number of pilgrims coming to it, so the primitive means of transportation were in Mecca Do not go out of camels, donkeys, horses, Meccan shakadif (hodge) She indicated that the prices of camels and Al-Shakadaf were not fixed, but estimated by the Sharif of Makkah, which is increasing little by little, and the fare of the camel varies according to the Al-Shaqdaf that he carries, and from the high Al-Shaqdaf in the fare Al-Takhtarwan.

المقدمة:

ميز الله تعالى مكة المكرمة بوجود الأراضي المقدسة فيها ، فقد اختارها الله ، ليقام فيها أول بيت لعبادة الله وحده ، لقوله تعالى (إِنَّ أَوَّلَ بَيْتٍ وُضِعَ لِلنَّاسِ لَلَّذِي بِبَكَّةَ مُبَارَكًا وَهُدًى لِّلْعَالَمِينَ) ⁽⁷⁾ و سخر له خليله إبراهيم و إسماعيل عليهما السلام لينشرا الحنيفية في ربوع الجزيرة العربية، ثم ازدادت مكانتها بعد ظهور الإسلام ،عندما أرسل النبي محمد صلى الله عليه و سلم من هذه البقعة المباركة إلى العالم أجمع ،لينشر دين الإسلام خاتم الأديان كافة ، فكانت مكة المكرمة مهذا لعدد من الرسائل السماوية و بؤرة العالم الإسلامي ⁽⁸⁾ ، و كان إشراق الإسلام في القرن السابع الميلادي ، قد بعث في شبه الجزيرة العربية حضارة فكرية و ثقافية و اجتماعية ، و كان إيداننا بتقدم اقتصادي كبير ⁽⁹⁾ ونتيجة لذلك ازداد عدد السكان و الحجاج من المسلمين و ذلك بعد فتح مكة المكرمة ، كما ازدادوا في الأعوام التالية لعام الوفود ⁽¹⁰⁾ ، لذا فإن الوضع الاقتصادي لمكة المكرمة و خاصة في فترة موسم الحج قد زاد و تطور، ⁽¹¹⁾ و كلما كثر السكان بها كثر بيوتهم و منازلهم فأقبلوا على تمهيد الطرقات و إصلاحها و يرفعون ما فيها من الأذى من الشوك والأحجار، ثم مازال الناس يتكاثرون بمكة المكرمة ، و كلما تكاثروا فيها كلما ازدادت أيدي العمران و الإصلاح ⁽¹²⁾

و من هنا تمتعت مكة المكرمة باهتمام و حرص ورعاية الخلفاء المسلمين على مر العصور و الاهتمام بشؤون الحج و رعايته و تطوير طرق المواصلات ، وكان من واجب الخليفة أن يرتب قافلة الحج و ينظمها ، و يعين عليها أمير الركب⁽¹³⁾ يقوم بحراستها و تأمين احتياجاتها في الطريق من مأكّل و مشرب⁽¹⁴⁾ و ظهرت طرق جديدة إضافة إلى ما كان موجودا سابقا، و سميت تلك الطرق بطرق الحج لكونها المعابر الوحيدة التي يدخل من خلالها الحجاج و المعتمرين إلى مكة المكرمة⁽¹⁵⁾ و كانت هذه الطرق و مساراتها تتأثر بالظواهر الطبيعية و الجغرافية التي تسلكها ، و تتباعد محطاتها وتتقارب وفق مسيرة الجمال و البغال و الحمير⁽¹⁶⁾ و أقيمت على طرق الحج منشآت عديدة مثل المحطات و المرافق الأساسية من برك و أبار و عيون و سدود و خانات و مساجد و أسواق⁽¹⁷⁾ و أهم هذه الطرق ، طريق الحج العراقي⁽¹⁸⁾ و المصري⁽¹⁹⁾ و الشامي⁽²⁰⁾ و اليمني⁽²¹⁾ و كانت قوافل الحجاج تنظم في قافلة واحدة بعد إنتهاء تجمعها ، و إعداد كافة الترتيبات الأولية اللازمة للقافلة ، و من ثم تتحرك كل واحدة منها على محور محدد ، تتجاز عدا من المدن و القرى و غير ذلك من أماكن التوقف ، وصولا للأراضي المقدسة ، و كانت واسطة النقل الرئيسة إبان العصور المختلفة و حتى منتصف القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي هي الجمال و البغال و الخيول ، و لكن الجمال هي الأولى و الأساس⁽²²⁾ لقدرتها على تحمل المسافات الطويلة و صبرها على العطش و المشي في الصحراء أكثر من غيرها من الدواب. و بقيت الجزيرة العربية ردحا طويلا من الزمن تعيش في طور الرعي في شكلها العام ، و لم تكن لها حاجة إلى الطرق الحديثة المعبدة ، لأن الدواب هي وسيلة التنقل بين أجزائها المختلفة ، حيث أن الجزيرة العربية كانت موطن الجمال و الخيول و البغال و الحمير ، و بالأخص بلاد الحجاز لكثرة الواردين إليها من الحجاج قال تعالى (وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لَتَكُنَّوْهَا زِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ)⁽²³⁾ و قال تعالى (وَالْأَنْعَامَ خَلَقَهَا لَكُمْ فِيهَا دِفْءٌ وَمَنَافِعُ وَمِنْهَا تَأْكُلُونَ)⁽⁵⁾ وَلَكُمْ فِيهَا جَمَالٌ حِينَ تُرِيحُونَ وَحِينَ تَسْرَحُونَ⁽⁶⁾ وَتَحْمِلُ أَوْقَالَكُمْ إِلَى بَلَدٍ لَمْ تَكُونُوا بِالْغِيَةِ إِلَّا بِشِقِّ الْأَنْفُسِ إِنَّ رَبَّكُمْ لَرَوُفٌ رَحِيمٌ⁽⁷⁾ {⁽²⁴⁾ و لم يكن هذا الحال في الحجاز فحسب بل كانت هذه حال الجزيرة العربية ، لعدم وجود وسائل مواصلات تحتاج إلى ذلك⁽²⁵⁾

أولا: وسائل النقل القديمة في مكة المكرمة.

أ- الإبل :- وهي وسيلة نقل مهمة للمسافات الطويلة و لحمل الأثقال ، بل يمكن القول أنها كانت عصب المواصلات و أساس الأسفار ، ملائمتها لمناخ الجزيرة العربية الحار و صبرها و قدرتها على تحمل الجوع و العطش لأيام عديدة ، إضافة لنقل البضائع و السلع سواء ما كان منتجا محليا أو مجلوبا من البلاد المجاورة ، و كان لها الدور الأكبر في نقل الحجاج إلى مكة المكرمة و المدينة المنورة و القطع بهم في الصحاري الواسعة للجزيرة العربية⁽²⁶⁾ و في بادية الحجاز كانوا يعتنون بالجمال أشد عناية في أكلها و شربها و راحتها ،⁽²⁷⁾ و لهم بها ولع شديد ، و لهم بأجناسها معرفة عظيمة ، كمعرفتهم بأجناس الخيل ، و من الجمال أنواع مخصصة للأسفار البعيدة و تسمى النجائب⁽²⁸⁾ أو الركائب

أو الهجن و هذه لا يركب عليها إلا شخص واحد أو شخص آخر يركب في مؤخرة الجمال جهة ذيولها ، و لا يحمل عليها إلا الأمتعة الخفيفة لأن سرعة المشي ، فهي تقطع المسافات في زمن أقل من الجمال العادية ، و النوع الآخر من الجمال الذي يحمل الأثقال من بضائع و الأمتعة الكثيرة الثقيلة، و تحمل الشقافد⁽²⁹⁾ سيرد ذكرها لاحقا و من الجمال الجيدة ما يسمى السواحلي وسميت بذلك لأنها تربي عند الساحل و تجلب إلى الحجاز ، و هناك نوع آخر يسمى أسمري⁽³⁰⁾ و تعرف الجمال التي لقبائل حرب أنها متعودة على الحمل ، أما التي لغيرها من القبائل و خصوصا البعيدة عن مكة و المدينة فإنها غير معتادة الأحمال و يعاني ركبها مشقة جسيمة عند ركوبها⁽³¹⁾ و تعرف بجمل العصم وهو جمل الحمل⁽³²⁾

فترى أن مكة المكرمة في موسم الحج الذي كان يبدأ في ذلك الزمن من شهر رجب من كل عام ، آلاف مؤلفة من الجمال ، أتى بها أصحابها من الصحراء و البادية لحمل الحجاج⁽³³⁾ و عد تدريب الإبل و استخدامها في القوافل التجارية أو السفر بمثابة ثورة تجارية هامة نظرا لقدرتها و تحملها الأسفار الطوية في هذه البيئة الصعبة المناخ و التضاريس⁽³⁴⁾ و مع شدة اهتمام أصحابها بها إلا أنها ملزمة بالخدمة حتى النفس الأخير ، و تنفق و هي تحت وطأة العمل⁽³⁵⁾

ب- الحمير :

تستعمل للمسافات اليسيرة و الأحمال البسيطة سواء أكان داخل المدينة أو القرية أو ما بين المدن و بين مزارعها القريبة و بين المدن ذات المسافة اليسيرة ، و قد كانت الحمير متواجدة في مناطق شبه الجزيرة العربية ، لأن لها دورا مهما في قضاء الفرد حاجاته اليومية عليها⁽³⁶⁾ و في مكة المكرمة كان الاتصال المباشر بين المدن و قراها في أغلب الأحيان على الحمير الأهلية ، فهي الوسيلة الشائعة لدى الجمهور ، إضافة إلى أن الحمير تعطي دخلا جيدا لأصحابها يوميا ، عندما يقوم بتأجيره و تشغيله يوميا ، و في مكة المكرمة تبلغ أجرته ثمانية عشر جنيها في فترة موسم الحج⁽³⁷⁾ و قد وصف محمد رفيع الحمير الحجازية حيث قال « لم أرى أسرع مشيا من حمير الحجاز ، و لا أوطأ مركبا ، و لا أقل تعباً مع السرعة المفرطة في المشي »⁽³⁸⁾ وذكر علي باي العباسي⁽³⁹⁾ في رحلته بأن الحمير الحجازية تمتاز بوجودتها⁽⁴⁰⁾ و هناك نوعية من الحمير الحساوية التي جلبت من الأحساء في شرق الجزيرة العربية ، و تتميز بأنها قوية تتحمل المشي ثلاثة إلى أربعة أيام متتالية ، و يمكن أن تمشي في اليوم نحو مائة كيلو متر من غير أن ترى عليها أثرا كبيرا للتعب⁽⁴¹⁾ و إذا كان الحمار لين المركب ، سريع الجري علا ثمه و تنافس الناس على اقتنائه ، و قد تصل قيمة الحمار ذي المزايا السابقة إلى نحو مائة جنية ، و التي يعد لها قيمة في تلك الأيام⁽⁴²⁾ أما البغال فهي قليلة لديهم و لا يستعملونها إلا في جر العربات و في حمل أجزاء المدافع الثقيلة ، و الطلوع بها إلى الجبال للعساكر⁽⁴³⁾ و كان لأهل مكة المكرمة عناية بها و تجميل لسروجها⁽⁴⁴⁾ و منها نوع يسمى التراسية وهي ذات شكل بسيط متواضع ، ثم المقعد و هو أجمل من التراسية في الشكل ، و لهذين النوعين شرابات تتدلى على الجانبين تصنع من الصوف المختلف

الألوان ، و كان لهما صناع مخصوصون ، و هناك نوع ثالث يسمى القولاني و هو شكل بين المقعد و السرج و لا تصنع له شرايات ⁽⁴⁵⁾ و حول استخدام الحمير كوسيلة نقل بين مكة المكرمة و جدة و الطائف ، كان هناك حمارة مخصوصون ، فحمارة ما بين جدة و مكة المكرمة معروفون و عليهم شيخ ، و لهم مقهى يجلسون فيها بمحلة الشبيكة ⁽⁴⁶⁾ ، و كذلك حمارة السفر إلى الطائف لهم مقهى يجلسون فيها ، و لهم شيخ مسؤول عنهم يلجؤون له عند الحاجة ، و سبب التفرقة أن الحمير التي تسير بين مكة المكرمة و جدة لا يتيسر لها المسير في عقبة الكر لوعورة طريقها ، و عسر السير فيه إلا على حمير متمرنة على ذلك ⁽⁴⁷⁾

ت-الخيـل :

تستخدم للمسافات المتوسطة التي تتراوح بين 002-052 كيلومتر ، و ذلك في الأمور التي يحتاج في إيصالها إلى سرعة غير عادية ، و أحمالها خفيفة أيضا ، ذلك أن الخيل مشهورة بسرعتها و التي لا يصلها غيرها من وسائل النقل القديمة حينذاك ⁽⁴⁸⁾ و في مكة المكرمة كان التنقل على الخيل يكاد يكون خاصا بالأشراف و الأمراء عدا بعض عالية القوم ⁽⁴⁹⁾ بسبب غلاء ثمنها ⁽⁵⁰⁾ و كان لهم اهتمام بها فراجت في مكة المكرمة صناعة السرج ⁽⁵¹⁾ و الأرسنة ⁽⁵²⁾ و كانوا يغالون في إخراجها ، حتى كان منها ما يطعم بالفضة الخالصة و المموهة بماء الذهب ، و منهم من كان يطرزها بالقصب و الحرير و غيره ، حيث كان يتفننون في صنعها و هو ما يظهر مدى الفن و الإبداع في تلك الفترة ⁽⁵³⁾ و اذا كانت الخيل قد فقدت وظيفتها تلك بعد ظهور وسائل النقل الحديثة و انتشارها بجانب فقدتها وظيفتها في الحروب و في الصيد ، إلا أن الخيل بقيت بها مكانتها حتى الوقت الحاضر في مجالات أخرى أهمها مباريات السباق ⁽⁵⁴⁾ و ذلك مصداقا لقول الرسول صلى الله عليه و سلم « الخيل معقود في نواصيها الخير إلى يوم القيامة » ⁽⁵⁵⁾ و في نظرة شاملة لوسائل النقل في الجزيرة العربية قبل العصر السعودي نجدها كانت محصورة بالأبل في المسافات البعيدة و لم يكن متوفرا من وسائل النقل الحديثة سوى سكة حديد الحجاز ⁽⁵⁶⁾ فشهد بذلك تاريخ الحج أول وسيلة نقل عصرية يتوفر فيها الأمن و الأمان و السرعة و الراحة للحجاج ⁽⁵⁷⁾ و التي تعد إنجازا هندسيا في عالم المواصلات ⁽⁵⁸⁾ و لكن تم تدميرها في الحرب العالمية الأولى عام 1332-1336هـ / 1914-1918م ⁽⁵⁹⁾

ح - الشقـادف المكية (الهودج)

تتبع الإنسان الوسائل التي تعينه على ركوب الدواب ، من سرج للخيل و بردعة ⁽⁶⁰⁾ للحمير و ما يصاحبها ، إلى أن فكر في وسيلة تزيد من مساحة الجلوس و ربما النوم عليها و تحميه من حرارة الشمس ، خاصة في المسافات الطويلة ، فصنع لذلك من الأخشاب الهودج (الشقدف كما يطلق عليه أهل مكة المكرمة) لوضعها على ظهور الأبل ، مع إمكانية إرداف و حمل أكثر من شخصين عليها ⁽⁶¹⁾

الشقـدف أو الهودج :

أو المحمل هو نموذج تقليدي للنقل ، و هي تلك الحاملة التي يسافر فيها المرء على الجمل ⁽⁶²⁾ و هو عبارة عن كرسيين بطول الشخص المتمدد متماثلين ، لا يستقل أحدهم بالوقوف دون الآخر

، و يعلو كل قسم قبة على شكل نصف دائرة مجموعة من الأعواد الخشبية القابلة للثني ، بحيث إذا ربط على ظهر الجمل بالجمال شكل القسمان قبة كاملة ⁽⁶³⁾ ثم توضع فوق الجمال ، و تغطى بستر من الحنابل للوقاية من حرارة الشمس ولهيئ نهارا و من برودة الطقس ليلا ⁽⁶⁴⁾ و لأن الإبل أحد وسائل النقل في الماضي ، قدم التجاريين العون الأكبر لضيوف الرحمن بتوفير الشقادات ، حتى تصبح وسيلة أكثر يسرا و تسهل لهم الجلوس على ظهور الإبل لمسافات طويلة أثناء السفر ⁽⁶⁵⁾ لذلك اختصت مكة المكرمة بتوفير الشقادات و صناعتها من أعواد الخشب ، و امتازت بأشكال تدخلت فيها المخرطة اليدوية لظهارها بشكل حسن ، و ظهرت مهارة التجاريين في كيفية إضفاء المتانة و القوة على النفعة الوظيفية لوجودها لتلائم كلا من الإبل و الراكب ⁽⁶⁶⁾ و كانوا يغالبون في إخراجها و صناعتها بشكل فني جميل و تزين بأنواع الزينة الموجودة آنذاك ثم يمضي الجمال بالهودج إلى الوجهة التي يقصدها المسافر ⁽⁶⁷⁾ و لقد وصف ابن جبير ⁽⁶⁸⁾ في رحلته إلى مكة المكرمة الشقادات التي توضع على الجمال فقال « و هي أشباه المحاصل و أحسن أنواعها اليمانية لأنها كالاشاكير ⁽⁶⁹⁾ يوصل منها الإثنان بالجمال الوثيقة و توضع على البعير و لها أذرع قد حفت بأركانها يكون عليها مظلة ⁽⁷⁰⁾ و يعني بذلك وصفا لدقة الصناعة اليمانية التي وصلت إلى مقاربة سيور الجلد في دقة الخشب ⁽⁷¹⁾ و ذكر أن مكة المكرمة في وقت الحج تمتلئ بالهوادج المشدودة على الإبل ، المكسوة بالحرير و غيرها من الكتان الرفيعة ، بحسب سعة أحوال أصحابها ، كل يتأنق بقدر استطاعته ، و من كثرة الهوادج لا تستطيع عدها ، فكانت تلوح كالقباب ⁽⁷²⁾ و كانوا يضعون الحواجز في مقدمة الشقادات حفاظا على سلامة النساء و الأطفال ⁽⁷³⁾ و ذكر شكيب أرسلان ⁽⁷⁴⁾ في رحلته نوع شبيه بالشقادات بقوله « و هناك راكبو المحارات ، و هي شبيه الشقادات لكن الشقادات أبسط و أوسع ، و هذه أضمر و أضيق و عليها ظلائل تقي حر الشمس ⁽⁷⁵⁾ » و هناك أيضا توجد وسيلة أخرى تستعملها الطبقة الثرية و هي تصنع من الخشب و يكون شكلها مربعا ، و حواشيهامسترة بمجدول الخيزران ⁽⁷⁶⁾ و في كل جهة شبك يمكن للجالس فيه أن يطل منه و له أربعة سواعد ليحمل بها على الدابة و هي غالبا ما تكون تجر على البغال ، بغل من الأمام و بغل من الخلف يشد كل ساعدين على بغل ⁽⁷⁷⁾ و هذا النوع يقال لها شقدف خيزران ، يستخدمها عالية القوم ⁽⁷⁸⁾ و هناك نوع آخر يعرف بالتختروان ⁽⁷⁹⁾ و يتألف من أكشاك معلقة بين عريشين طويلين ، و يتطلب جملين للنقل ، و لذلك يعد النقل عليهما غالبا جدا ، الأمر الذي لا يستطيع سوى كبار الأغنياء ⁽⁸⁰⁾ و كان الاستعداد للشقادات يبدأ من شهر شوال ، فيأخذ المطوفون في تجهيز الدواب المحملة بالشقادات و أدواتها ، و يساعدهم في ذلك عمال لإركاب الناس عليها ، و المشي خلفها ، إلى أن يصلوا إلى المخيمات الخاصة بهم ، و كان أصعب ما يواجهون في ذلك الوقت وعورة الطرق ، لأنها مناطق جبلية ، و نقص المياه الشديد أيضا لسقيا الحجاج و للدواب التي يحمل عليها ، و كانت الدواب أيضا هي الوسيلة الوحيدة لنقل المياه بين مكة و منى و عرفات ، بل و داخل أحياء مكة المكرمة نفسها ، بالإضافة إلى «السقا» الذي يحمل المياه على أكتافه ، لينقلها لليوت ، و كذلك كان « السقا » يتواجدون في منى و عرفات ينادون بين الخيام ⁽⁸¹⁾ و كان المتعهد هو من يتولى نقل الحجاج إلى المدينة المنورة و من جدة إلى مكة المكرمة ، و كان لهم هيئة تسمى هيئة

المخرجين المتعهدين⁽⁸²⁾، و لهم شيخ ينصبه الأمير و تتبعهم جماعة يسمونهم المقومين⁽⁸³⁾، فقد جرت العادة أن يتعاقد الحجاج في الرحلة مع أحد المقومين⁽⁸⁴⁾، الذي يقوم بأعمال الحزم و التحميل⁽⁸⁵⁾ و المقوم الواحد يتولى أمر عدد من الحجاج يتراوح بين عشرين و ثلاثين حاجاً⁽⁸⁶⁾ و أغلب الفئتين من رجال قبيلة «حرب» ممن تحضر و سكن مكة المكرمة أو أحد أطرافها، و كان في كل عام من بدء موسم الحج تقدر أجرة الجمل، إن كان لحمل الشقذف لنفرين فله أجر مخصوص، و إن كان جمل من نوع عصما يحمل عفشا أي مرافق الحاج و ما يصحبه معه من أمتعة فله أجر مخصوص، و إذا كان العصم مركوباً بنفر أو نفرين دون شقذف فله أجر مخصوص، و يقدر هذه الأجور الأمير عند مجئ الحاج⁽⁸⁷⁾ و تختلف أجرة الجمل بحسب نوع الشقذف الذي يحمله فإما مضاعفة أو بأجره و نصف عن الشقذف العادي، و من الشقذاف المرتفعة في الأجرة شقذف التختروان لأنه كما ذكرنا ثقيل و لا يستطيع حمله كل جمل لذلك تعتبر أجرته عالية⁽⁸⁸⁾.

أما أجرة الجمال التي تقل ركب المحمل فهذه الأجرة تقدر بمعرفة صاحب الدولة شريف مكة، و أخذت الأجرة تزداد شيئاً فشيئاً خصوصاً في السنوات الأخيرة قبل ظهور السيارات و هناك أجرة الجمال للحجاج الذين لا يتبعون المحمل و لا يركبون الشقذاف فلهم أجرة مخصصة مختلفة⁽⁸⁹⁾ و يتضح لنا من ذلك أن أسعار الشقذاف لم تكن ثابتة بل تختلف باختلاف نوع الجمل و الحمل الذي تحمله و تقدير الأمير لها. و الأجرة كانت للمخرج و المقوم مقابل عملهما و خدماتهما، غير أن الأمراء كانوا في تقدير الأجور يأخذون مبلغ يختص بالأمير يسمى كوشان» قوشان⁽⁹⁰⁾ قد يبلغ ثلث المقدّر خصوصاً في عهد الشريف عون⁽⁹¹⁾ و ما بعده⁽⁹²⁾ و الحقيقة أن الأجرة و الرسوم التي كانت تؤخذ من الحجاج عند وصولهم من أهم المشكلات التي يعانون منها أثناء رحلتهم إلى بيت الله الحرام، و التي كانت تؤخذ منهم عند وصولهم للمدن الحجازية، و كذلك التكاليف العالية للنقل بالجمال، كما انعدمت اللوائح التنظيمية التي كانت تنظم تكاليف التعريف بالرسوم⁽⁹³⁾ وصناعة الهوداج كانت رائجة في مكة المكرمة يوم أن كان الجمل هو وسيلة النقل من قديم الزمان حتى الثلاثينيات و النصف الأول من أربعينيات القرن الرابع عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي⁽⁹⁴⁾ و بحلول وسائل النقل الحديثة قلل ذلك من قيمة الصناعات القديمة صناعة الهوداج، و استبدلت الجمال بالسيارات حتى انتهت صناعة الشقذاف أو الهوداج تدريجياً. فنرى أن المواصلات الداخلية في مكة المكرمة انحصرت في وسائل النقل القديمة فيما كان معروفاً بالدواب كالخيل و البغال و الحمير و الجمال، و لنقل الحجاج من جدة إلى مكة المكرمة و منها إلى المشاعر المقدسة⁽⁹⁵⁾ إضافة إلى العربات المختلفة و هناك بعض الحجاج الذين يمشون على أقدامهم⁽⁹⁶⁾.

أما فيما يتعلق بالصعوبات و المشقات فقد كانت تواجه قوافل الحجاج الكثير منها، و التي تبدأ ببداية السفر إلى مكة المكرمة أو بدخول الحاج إلى مكة المكرمة حتى ينتهي من سفره، و كثير من الحجاج فقدوا حياتهم في هذه الرحلة المباركة إلى بيت الله الحرام أو في رحلته إلى زيارة مسجد الرسول صلى الله عليه وسلم، و هذه المتاعب و المشاكل منها ما كان يواجههم من قبل الجمالة أنفسهم و منها ما كان من قبل الأعراب الذين كانوا يقطنون طوال الطريق،

إضافة للمتاعب التي كانت تلقيها إليهم الظروف الطبيعية من حر و فقر الماء⁽⁹⁷⁾ و بلغت تلك الصعوبات و المشقات القمة في أواخر عهد الشريف حسين بن علي⁽⁹⁸⁾ وكان المطوفون بعد الاتفاق مع الجمالة على حمل حجاجهم يسافرون غالبا إلى المدينة المنورة⁽⁹⁹⁾ في قافلتهم بحجة المحافظة عليهم ، و كثيرا ما يغرر الجمالة بضعاف الحجاج فيأخذون الأجرة و يخبرونهم بأن الجمال خارج البلاد ، و يرجونهم أخذها من هناك حتى يوفرو عليهم دفع الكوشان ، فإذا خرج الحجاج من مكة المكرمة لا يجدون إلا جمالا ضعيفة هزيلة ينالهم منها مشقات جسيمة و كثيرا ما يتركونها و يسرون على أقدامهم⁽¹⁰⁰⁾ و في بعض الأحيان يقطع الجمالة حزام الجمل فيقع راكبه و يتأخر عن القافلة حتى يصلح الحزام ، و ربما انتهزوا فرصة الانفراد به و قتلوه أو سلبوا متاعه ، و كثيرا ما يجهزون عليه و يفرون بجمالهم إلى حيث أرادوا ، و تارة أخرى يؤخرون الجمل عن القافلة بحجة أن الرحل في حاجة إلى إصلاح و يريدون بذلك فرصة للفتك به⁽¹⁰¹⁾

كذلك كانت تعاني قوافل الحجاج من اختلال الأمن في الطريق بين جدة و مكة المكرمة ، و بين مكة المكرمة و المدينة المنورة و عدم الاستقرار فيها لم يكن مقصورا على الطرق وحدها ، بل أن مكة المكرمة أيضا كان ينالها من ذلك الكثير في أغلب الأحيان⁽¹⁰²⁾ و لعبت القبائل العربية الواقعة على طول طرق الحج دورا مهما في أمن الحجاج ، و تعد مشكلة هجمات بعض القبائل العربية و العربان المنتشرين على طول طرق الحج من أعقد المشكلات التي واجهت أمراء الحج و أمراء مكة المكرمة فكثيرا ما تعرضت قوافل الحج لأعمال السلب و النهب من قبل بعض هذه القبائل⁽¹⁰³⁾

الخاتمة:

بينت الدراسة أهمية موقع مكة المكرمة إذ يمثل منتصف خط القوافل القديم بين اليمن و الشام ، و لهذا كان لمكة المكرمة شهرة تجارية بين مناطق الاستقرار المحيطة بها مثل فارس و الروم شرقا ، و اليمن شمالا و ما وراءها من أرض الحبشة فكانت بمثابة حلقة اتصال بين الحضارات الشمالية و الجنوبية ، ومدى تنوع وسائل النقل القديمة في مكة المكرمة ، و كيف كانت تنظم قوافل الحج في قافلة واحدة ثم تنظم في قافلة واحدة بعد انتهاء تجمعها و إعداد الترتيبات الأولية اللازمة للقافلة ، و من ثم تتحرك كل واحدة على محور محدد ، و كيف أن الجزيرة العربية كانت موطن الجمال و الخيول و البغال ، و بالخاص بلاد الحجاز لكثرة الواردين إليها من الحجاج ، فكانت وسائل النقل البدائية في مكة المكرمة لا تخرج عن الإبل ، الحمير ، الخيل ، الشقادات المكية (الهودج) ولم تكن أسعار وسائل النقل ثابتة ، إنما تقدر من قبل شريف مكة المكرمة و التي أخذت تزداد شيئا فشيئا ، و تختلف أجرة الجمل بحسب الشقدف الذي يحمله ، و من الشقادات المرتفعة في الأجرة شقدف التختران ، و ظلت صناعة الشقادات رائجة في مكة المكرمة يوم أن كان الجمل هو وسيلة النقل الأساسية و بعد ذلك أخذت تتلاشى شيئا فشيئا ، و كانت هذه الوسائل مليئة بالصعوبات و المشقات التي تواجه قوافل الحجاج ، و التي تبدأ ببداية السفر إلى مكة المكرمة أو بدخول الحاج إلى مكة المكرمة حتى ينتهي من سفره ، و كثير من الحجاج فقدوا حياتهم في هذه الرحلة المباركة إلى بيت الله الحرام أو في رحلته إلى زيارة مسجد الرسول ﷺ

الهوامش:

- (1) محمد عبدالله السلطان : المواصلات في المملكة العربية السعودية و تطورها في عهد الملك عبدالعزيز (ط1 ، الرياض ، مكتبة الملك عبدالعزيز العامة ، 9141هـ/ 9991م) ص 3 .عبدالله سعد الداود : الطرق و أمنها في عهد الملك عبدالعزيز (ط1 ، الرياض ، مكتبة الملك فهد الوطنية ، 0241هـ/ 0002م) ص64
- (2) اختص الله سبحانه و تعالى مكة المكرمة بأسماء كثيرة ذكرت في القرآن الكريم في أكثر من موضع ، كما تضمنت الأحاديث النبوية الشريفة و كتب التفسير و التاريخ جملة من أسمائها و كثرة الأسماء تدل على شرف المسمى و التبجيل ، قال الإمام النووي (و اعلم ان كثرة الأسماء تدل على عظم المسمى كما في أسماء الله تعالى و أسماء رسوله صلى الله عليه و سلم ، و لا نعلم بلدا أكثر أسماء من مكة المكرمة و المدينة المنورة لكونهما أفضل الأرض) ، و قد ذكر الأزرقى سبعة أسماء هي مكة و بكة و أم رحم و أم القرى و صلاح و كوثر و الباسة في حين ذكر الفاكهي عشرة أسماء مكة و بكة و برة و بساسة و أم القرى و الحرم و المسجد الحرام و البلد الأمين و صلاح و كوثر ، و هناك ثلاثة أسماء نطق بها القرآن الكريم وهي مكة في قوله تعالى (وَهُوَ الَّذِي كَفَّ أَيْدِيَهُمْ عَنْكُمْ وَاَيْدِيَكُمْ عَنْهُمْ بِطَّنِ مَكَّةَ مِنْ بَعْدِ أَنْ أَظْفَرَكُمْ عَلَيْهِمْ) و سميت بمكة لقلة ماؤها ، أخذنا من قولهم امتك الفصيل ضرع أمه إذا امتصه ، و قيل لأنها تمك الذنوب أي تذهب بها و ثانيها أم القرى في قوله تعالى (وَهَذَا كِتَابٌ أَنْزَلْنَاهُ مُبَارَكٌ مُصَدِّقُ الَّذِي بَيْنَ يَدَيْهِ وَلِتُنْذِرَ أُمَّ الْقُرَى وَمَنْ حَوْلَهَا) و ثالثها البلد الأمين و قد أقسم الله تعالى بها في قوله (وَالتَّيْنِ وَالزَّيْتُونِ (1) وَطُورِ سِينِينَ (2) وَهَذَا الْبَلَدِ الْأَمِينِ) المصدر : أبو عبدالله اسحاق الفاكهي : أخبار مكة في قديم الدهر و حديثه ، تحقيق عبدالمملك بن دهيش (ط2 ، بيروت ، دار خضر للنشر ، 4141هـ/ 4991م) ج2 ، ص182 ، أبو الوليد محمد بن عبدالله الأزرقى : اخبار مكة و ما جاء فيها من الآثار ، تحقيق عبدالمملك بن دهيش (ط1 ، مكة المكرمة ، مكتبة الأسدي ، 4241هـ/ 3002م) ج1 ، ص 393 ، جمال الدين محمد ابن ظهير: الجامع اللطيف في فضل مكة و أهلها و بناء البيت الشريف (ط1 ، مصر ، دار احياء الكتب ، 0431هـ/ 1291م) ص 751-261 إبراهيم رفعت باشا : مرآة الحرمين (ط1 ، القاهرة ، مطبعة الكتب المصرية ، 4431هـ/ 5291م) ج1 ، ص871 .
- (3) سعد عبدالعزيز الراشد : درب زبيدة طريق الحج من الكوفة إلى مكة المكرمة دراسة تاريخية و حضارية أثرية (ط1 ، الرياض ، دار الوطن للنشر و الإعلام ، 3141هـ/ 3991م) ص ، عواطف أديب سلامة : قريش قبل الإسلام دورها السياسي و الاقتصادي و الديني (ط1 ، القاهرة ، دار المريخ للنشر ، 4141هـ/ 4991م) ص 212 .
- (4) عبدالعزيز صقر الغامدي ، معراج نواب مرزا ، محمد محمود السرياني ، جميل زهير كنبني : مكة المكرمة في شذرات الذهب للغزاوي : (ط1 ، مكة المكرمة ، مطبوعات نادي مكة الثقافي ، 5041هـ/ 5141م) ص54

- (5) ضيف الله يحيى الزهراني ، عادل محمد غباشي : تاريخ مكة المكرمة التجارية (ط 1، مكة المكرمة ،الغرفة التجارية و الصناعية بمكة المكرمة ، 9141هـ/8991م) ص8
- (6) أحمد إبراهيم الشريف : مكة و المدينة في الجاهلية و عهد الرسول صلى الله عليه وسلم (ط 1 ، القاهرة ،دار الفكر العربي للنشر ، 4241هـ/3002م) ص081.
- (7) سورة ال عمران : الآية 69.
- (8) محمد محمود السرياني : مكة المكرمة دراسة في تطور النمو الحضري (مجلة الجمعية الجغرافية الكويتية ، ع78، الكويت ، 6041هـ/6891م) ص9
- (9) عبدالله سعد الداود : الطرق و أمنها في عهد الملك عبدالعزيز، ص 05
- (10) بعد عودة الرسول صلى الله عليه وسلم من غزوة تبوك تزايد قدوم وفود القبائل العربية إلى المدينة المنورة لمبايعة الرسول صلى الله عليه وسلم و الدخول في الإسلام ، حتى أطلق المؤرخون على تلك السنة سنة الوفود لأن وفود العرب جاءت إلى الرسول صلى الله عليه وسلم من كل جهة ، و كانت الوفود التي أشير إلى قدومها في ذلك العام هي وفود أسد و فزارة و مرة و ثعلبة و مقيم و كلاب و شير و كنانة و ثقيف و بهراء ، كما أشير إلى قدوم وفود أخرى بعد عام الفتح و هي محارب و عبس و هلال و عامر بن صعصعة و جعدة و باهلة و طيء و جذام و حنيفة و تغلب و بكر بن وائل . عبدالمملك ابن هشام بن أيوب الحميري المعافري : السيرة النبوية تحقيق عمر عبدالسلام تدمري (ط 3 ، بيروت ،دار الكتاب العربي،1014هـ/0991م) ق 2، ص 955 و ما بعدها
- (11) وليد محمد جميل : مرافق الحج و خدماتها المدنية في عهد الملك عبدالعزيز 3431-3731هـ/4291-3591م) (سلسلة مشروع وزارة التعليم العالي لنشر ألف رسالة علمية،2141هـ/2002م) ص 41
- (12) محمد طاهر الكردي : التاريخ القويم لمكة و بيت الله الكريم تحقيق عبدالمملك بن دهيش (ط 1،بيروت ، دار خضر للنشر ، 0241هـ/0002م) ج1، ص6.
- (13) يعين هذا الأمير من قبل الخليفة أو الوالي على أن يتصف بالورع و الصلاح و أن يكون عالماً بأمور الدين و الدنيا ، و هو الرئيس الفعلي للقافلة و المسؤول عنها أمام السلطان ، و عليه التوجه بقافلة الحج إلى الحجاز ثم العودة بها مرة أخرى و حفظ مال الصرة ، و دفع أذية القبائل عن الحجاج ، كما يقوم بتسليم العوائد للقبائل من طرف السلطان ، سليمان مالكي : بلاد الحجاز منذ بداية عهد الأشراف حتى سقوط الخلافة العباسية في بغداد ،(رسالة دكتوراه ، كلية الاداب ، جامعة القاهرة،مصر ، 1041هـ/1891م) ، ص801 ، محاسن محمد الوقاد : الطرق البحرية بين مصر و الحجاز و دورها في نقل الحجاج في عهد الملك عبدالعزيز (المؤتمر العالمي الثاني عن تاريخ الملك عبدالعزيز، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية ، 6341هـ/5102م) ص2321
- (14) سليمان عبدالغني مالكي : بلاد الحجاز منذ بداية عهد الأشراف حتى سقوط الخلافة العباسية في بغداد (ص 801

- (15) أسامة البار ، معراج مرزا : طرق الحج من الميقات إلى مكة (ندوة الأبعاد الحضارية لطرق الحج ، القاهرة ، 3241هـ / 3002م) ص1
- (16) محمد سعيد فارسي : التكوين المعماري و الحضري لمدينة الحج بالمملكة العربية السعودية (ط1 ، جدة ، دار عكاظ للنشر ، 4041هـ / 3991م)
- (17) سامي عبدالله المغلوث : أطلس الحج و العمرة تأريخا و فقها (ط1 ، الرياض ، مكتبة العبيكان ، 1341هـ / 0102م) ص001
- (18) هذا الطريق يخرج منه الحاج العراقي من بغداد إلى صرصر في مرحلة واحدة ثم إلى فراشة في مرحلتين ثم إلى الكوفة في ثلاث مراحل إذ تتجمع فيها ركبان الحجاج من خراسان و الديلم و بخارى و سمرقند فرادى و جماعات يتحدون تحت أمير الحج المعين في بغداد فمنهم من ينزل مشهد الإمام علي رضي الله عنه ثم يرتحل من الكوفة إلى القادسية في مرحلة كاملة ثم إلى العذيب و هي أول المنازل البرية فيردون ماءها ثم يرحلون إلى الرجة ثم إلى سلمى و بعدها واقعة و بها أبار و برك فيتزودون منها بالماء و يرتحلون بعدها إلى خاديت ثم إلى زود و بعدها موشيت ثم إلى فتن ثم يرحلون إلى تخت سليمان ثم إلى بويرات ثم ذات عرق و يقيمون فيها مدة يوم كامل إذ تعتبر ميقات أهل العراق فمنها يحرم الحجاج معلنين التلبية مرتحلين إلى وادي نخلة ثم يدخلون مكة المكرمة ، و من الواضح أن طريق ركب الحاج العراقي كان الطريق الذي يهتم به خلفاء بني العباس منذ تأسيس دولتهم إذ أن الخلفاء الأوائل و في مقدمتهم أبو جعفر المنصور الذي قام بإنشاء محطات البريد و رصف الطريق و بناء بعض القصور في هذا الطريق ثم سار على نهجه الخلفاء الأوائل من دولته . سليمان عبدالغني مالي : بلاد الحجاز منذ بداية عهد الأشراف حتى سقوط الخلافة العباسية في بغداد ، ص 521-721
- (19) كان للحج المصري دروب برية و بحرية عبر سيناء و على طول ساحل البحر الأحمر إلى المدينة المنورة أو مكة المكرمة أو جنوبا مع نهر النيل إلى قوص و منه إلى عيذاب ثم إلى جدة عبر البحر الأحمر أو من السويس إلى جدة أو ينبع في البحر . **الدرب الأول** - القاهرة - المدينة المنورة ، و هو أقدم الدروب و قد استمر استعمال هذا الدرب دون توقف حتى الاحتلال الصليبي لبيت المقدس و ازعاجهم لأمن الحجاج فتغير الخط إلى عيذاب و مسافة الدرب 0051 كيلو متر تقطعها المسيرة على الجمال في حوالي شهر ، **الدرب الثاني** ، يقول المقريزي في كتابه الخطط «أقام حجاج مصر و المغرب زيادة على مائتي سنة لا يتوجهون إلى مكة المكرمة إلا من صحراء عيذاب -يركبون النيل من ساحل مصر الفسطاط إلى قوص ثم يركبون الإبل من قوص و يعبرون الصحراء ثم يركبون البحر في الجلاب (المركب ذات دسر و ألواح من الخشب) إلى جدة و كانت مدة المسيرة عبر هذا الطريق من القاهرة إلى قوص 81 يوم و من قوص إلى عيذاب 71 يوم و من عيذاب إلى جدة 8 أيام و من جدة إلى مكة المكرمة يومان و يكون مجموع الرحلة من القاهرة إلى مكة المكرمة 54 يوما و لقد توقف استعمال هذا

الدرب بإنهاء الحروب الصليبية و عودة الطريق البري القديم إلى ما كان عليه الدرب الثالث ، و هو الدرب المستعمل حتى الان لحجاج البحر القادمين من جميع أنحاء مصر إلى السويس بالسيارات أو بالسكك الحديدية و بالبواخر و العبارات من السويس إلى جدة ، وكانت القاهرة في الماضي مركز لتجمع الحجاج القادمين من جميع أنحاء مصر و شمال افريقيا من تونس و الجزائر و من غرب افريقيا ووسطها من السنغال و التكرور و السودان الغربي و الشرقي و من بعض جزر البحر الأبيض و البلقان وكانت هذا النوع من الجموع تسير خلف «المحمل المصري» و هي الجمال التي تحمل كسوة الكعبة الشريفة . محمد سعيد فارسي : التكوين المعماري والحضري لمدن الحج في المملكة العربية السعودية ، ص 82 و ما بعدها . وللاستزادة انظر حمد الجاسر: المناسك و أماكن طرق الحج و معالم الجزيرة (ط1 ، الرياض ، دار اليمامة للنشر ، 9831هـ/9691م) ، ص 946-056

(20) كان الحجاج القادمون من أغلب مناطق الشام و كردستان و اذربيجان و فارس و القوقاز و القرم و الاناضول و استنبول يتوافدون إلى دمشق في الشام ، و من هناك تتولى إمارة الحج الشامي نقلهم إلى الأماكن المقدسة في الشام في رحلة طولها ألف و خمسمائة كيلو متر و هي المسافة بين دمشق و مكة المكرمة و تستغرق ثلاثة أشهر أو أكثر في الأحوال العادية ، كانت قافلة الحج الشامي تخرج من دمشق و تمر بقرى و مدن و استراحات و حصون أقيمت حول مصادر المياه ، و تسمى منازل قافلة الحج ، و تمر القوافل على مواقع ثابتة بعضها معروف من قبل الإسلام ، لأن طريق الشام - الحجاز كان أحد طرق التجارة العالمية القديمة ، و توجد تفرعات للطريق ، ابتسام كشميري : مكة المكرمة من بداية الحكم العثماني إلى نهاية القرن العاشر الهجري السادس عشر الميلادي (رسالة دكتوراه، كلية الشريعة و الدراسات الإسلامية ، جامعة ام القرى ، مكة المكرمة ، 2241هـ/2102م) ص 253.

(21) لقد تعددت طرق الحج اليمني و اختلفت مساراتها ، كما تعددت المدن و المحطات التي كانت قوافل الحجاج تمر بها ، و أهم المدن التي كان الحجاج ينطلقون منها : تعز ، صفا ، زبيدة ، صعدة ، صنعاء و قد اشتهرت ثلاثة طرق لحجاج اليمن ، و هي الطريق الساحلي و الذي يسير بمحاذاة البحر أي على طول الساحل الشرقي للبحر الأحمر ، و يبدأ الطريق من عدن ثم أبين مروراً بالمخنق ثم عارة ثم عبدة فالسقى ، فباب المندب ثم سماري ، ثم الخوافة فالأهداب ثم غلافقه ثم نبعة فالحرده ثم الزرعة فالشرجة ثم المفجر فالقنفذة فعثر ثم بيص ثم الدويمه ثم حمضة فذهبان فحلي ثم قرما ثم دوقة ثم السرين و تمثل ملتقى طريق الساحل مع الداخل ، و من هنا يفترقان مرة أخرى ، حيث الطريق الساحلي مساره إلى الليث فالشعبية ثم جدة فمكة المكرمة ، و الطريق الداخلي ، و الطريق الأعلى ، و لكل منها محطاته الخاصة به و كانت بعض المحطات تمثل نقاط إلتقاء بعض هذه الطرق قبل الوصول إلى مكة المكرمة . حامد موسى الخطيب : جغرافية الحج و الأماكن المقدسة (ط1 ، المدينة المنورة ، دار الزمان ، 8341هـ/7102م) ص 612. حمد الجاسر: المناسك و أماكن طرق الحج و معالم الجزيرة . ص 346-646

- (22) عبدالله محمود حسين : طرق الحج عبر العصور (مجلة التضامن الإسلامي ، وزارة الحج ، ع 94 ، الرياض ، 2141هـ/3991م) ج 1 ، ص 04
- (23) سورة النحل : الآية 8.
- (24) سورة النحل : الآية 5-7
- (25) محمد عبدالله السلطان : المواصلات في المملكة العربية السعودية و تطورها في عهد الملك عبدالعزيز ، ص 3-5.
- (26) المرجع السابق ، ص 21
- (27) محمد طاهر الكردي : التاريخ القويم لمكة و بيت الله الكريم ، ص 303
- (28) الركاب أو الركائب هي النياق (جمع ناقلة) فقد استخدمت في النقل بعد تدريبها على الدرهممة في السير ليكون سيرها أسرع ، و أكثر ما تستخدم النياق في الركب عندما يقومون بزيارة المسجد النبوي تركية الجارالله : وسائل النقل في مكة المكرمة من خلال كتاب محمد عمر رفيع مكة في القرن الرابع عشر : دراسة تاريخية مقارنة (مجلة جامعة أم القرى لعلوم الشريعة و الدراسات الإسلامية ، ع 07 ، مكة المكرمة ، 9341هـ/7102م) ، ص 383
- (29) محمد طاهر الكردي : التاريخ القويم لمكة و بيت الله الكريم ، ص 303
- (30) ثروت السيد حجازي : الحرف اليدوية في مكة المكرمة (مركز أبحاث الحج ، جامعة أم القرى ، مكة المكرمة ، 4141هـ/4991م) ، ج 3 ، ص 71
- (31) محمد ليبس البتوني : الرحلة الحجازية (ط 2 ، مصر ، المطبعة الجمالية ، 9231هـ/1191م) ص 802
- (32) وليد جميل : مرافق الحج و خدماتها المدنية في عهد الملك عبدالعزيز 3431-3731هـ/4291-3591م (ص 771
- (33) طاهر كردي : التاريخ القويم ، ص 303
- (34) عبدالله سعد الداود : الطرق و أمنها في عهد الملك عبدالعزيز ، ص 94
- (35) صالح محمد السنيدي : مكة المكرمة في رحلة علي باي العباسي 1221هـ/7081م (مركز تاريخ مكة ، مكة المكرمة ، د.ت) ص 813
- (36) محمد السلطان : المواصلات في المملكة العربية السعودية و تطورها في عهد الملك عبدالعزيز ص 01.
- (37) وليد محمد جميل : مرافق الحج و خدماتها المدنية في عهد الملك عبدالعزيز 3431-3731هـ/4291-3591م ص 671.
- (38) محمد رفيع : مكة المكرمة في القرن الرابع عشر ، ص 311
- (39) يعد من مواطني قطلونيا ولد في برشلونة عام 9711هـ/6671م لأبوين يهوديين من أبرز الرحالة الذين عملوا في خدمة الاستعمار الفرنسي أعد دومنجو نفسه بعمل في رحلة الشرق و افريقيا ، فاتخذ الجاسوسية و الاستكشاف مهنة له ، درس دومنجو اللغة العربية و مبادئ العلوم

- في بلنسية و اتصل في عام 6121هـ/2081م بالجمعية الجغرافية الملكية في لندن يعرض عليهم خطته للقيام برحلة استكشافية عبر جبال أطلس وصولاً إلى الدول الإسلامية الإفريقية في ما وراء الصحراء الكبرى، وكانت مثل هذه الرحلات تسند عادة إلى يهود الأندلس. عبدالعزيز عبدالغني إبراهيم: روايات غربية عن رحلات شبه الجزيرة العربية (0051-0481م) (ط 1، بيروت ، دار الساقى ، ، 3241هـ/3102م) ج 1، ص 771
- (40) صالح محمد السندي : مكة المكرمة في رحلة علي باي العباسي 1221هـ/7081م، ص 411
- (41) البتوني : الرحلة الحجازية ، ص 802، تركية الجارالله : وسائل النقل في مكة المكرمة من خلال كتاب محمد عمر رفيع مكة في القرن الرابع عشر : دراسة تاريخية مقارنة ، ص 772.
- (42) محمد رفيع : مكة المكرمة في القرن الرابع عشر الهجري (ط 1، مكة المكرمة ، منشورات نادي مكة الثقافي، 1041هـ/5891م) ص 311
- (43) محمد طاهر كردي : التاريخ القويم ، ج 2، ص 303
- (44) المرجع السابق : ص 303
- (45) محمد عمر رفيع : مكة المكرمة في القرن الرابع عشر الهجري ، ص 311
- (46) تمتاز حارة الشبيكة بموقعها الجغرافي المتميز فهي تربط بين الحرم الشريف و طريقي المدينة المنورة و جدة و هو ما جعل المحملين الشامي و المصري يمران بها كل عام ، و بها مدرسة الفلاح أول مدرسة نظامية في مكة المكرمة و التي أسسها الحاج محمد علي زينل و كانت الفلاح أول ما أنشئت في القشاشية ثم انتقلت إلى الشبيكة عام 2631هـ و هي تقع الان في ساحة اسلام ، و قد فقدت حارة الشبيكة الان الكثير من مبانيها نتيجة للتوسعات . صحيفة الرياض ، العدد 51251، 5 ربيع الأول 1341هـ / 91 فبراير 0102م ، ص 81.
- (47) محمد عمر رفيع : مكة المكرمة في القرن الرابع عشر الهجري ، ص 511-611، تركية الجارالله : وسائل النقل في مكة المكرمة من خلال كتاب محمد رفيع ، 383
- (48) محمد السلطان : : المواصلات في المملكة العربية السعودية و تطورها في عهد الملك عبدالعزيز ، ص 01
- (49) محمد رفيع : مكة المكرمة في القرن الرابع عشر ، ص 311
- (50) صالح أحمد الضويحي : الحياة الاقتصادية و الاجتماعية في بلاد الحجاز في لفترة (204-755هـ) رسالة ماجستير ، كلية العلوم الاجتماعية ، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية ، الرياض ، 9041هـ/9891م) ص 66
- (51) المادة الأساسية لهذه الصناعة هي الجلود بعد دبغها ، و هي من الصناعات الجلدية التي كانت في مكة المكرمة نظراً لكثرة الجلود في موسم الحج بسبب ذبح الأضاحي ، و صار لها حرفيون مشهورون عرفوا باسم تجار الجلود أو أصحاب الأدم ، و قد وجد في مكة المكرمة مدبغتان للجلود. محمد الكردي : التاريخ القويم ، ج 3، ص 341. ايمان إبراهيم كفي : الحياة الاجتماعية في مكة المكرمة في عهد الملك عبدالعزيز 3431-3731هـ/4291-3591م (ط 1، مكة المكرمة ، كرسي الملك سلمان بن عبدالعزيز ال سعود ، 6341هـ/7002م ص 153.

- (52) هو الحبل الذي تقاد به الدابة ، و موضع الرسن يكون في أنف الدابة للتحكم باتجاهها.
المصدر: المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية (ط5، القاهرة، الشروق للنشر، 1341هـ/1102م)
- (53) محمد طاهر كردي : التاريخ القويم ، ص341، ج2
- (54) محمد السلطان : : المواصلات في المملكة العربية السعودية و تطورها في عهد الملك عبدالعزيز ، ص01
- (55) محمد عبدالله اسماعيل ابراهيم بم المغيرة البخاري : صحيح البخاري ، رقم الحديث 4791، (ط1، بيروت ، دار ابن كثير ، 3241هـ/2002م) ص9113.
- (56) عندما شعر السلطان عبدالحميد بضرورة ربط البلاد العثمانية بشبكة حديدية تجمع أطرافها قرر مد الخط الحديدي من دمشق إلى المدينة المنورة ، على أن يتصل فيما بعد بمكة المكرمة و جدة فيربط مشارف الشام بسواحل الحجاز ، و ما كاد أن يعلن عن رغبته إلى العالم الإسلامي و يدعو للمساهمة في إنشائها تأميناً لراحة الحجاج و تسهلاً للمشاق التي كانوا يعانونها حتى استجابت لرغبته جميع الأقطار الإسلامية سواء ما كان مشمولاً بالرعاية العثمانية أو غيرها ، فتأسست الجمعيات في كل قطر حتى قيل أن الهنود ألفو نحو « 661 » جمعية و تبارى المتبرعون في البلاد حتى بلغ مجموع التبرعات من أهالي لكنو نحو 33 ألف ليرة عثمانية ، و لم تقصر كثير من الولايات في ذلك و اشتد الحماس في مصر و الشام و العراق و الصين و سكان أوربا الشرقية و أكثر بلاد افريقية حتى بلغ عدد ما جمعه من هذه الأقطار نحو 057 ألف ليرة عثمانية كدفعة أولى قبل مباشرة العمل ، و بدأ العمل نشيطاً فمدت الخطوط و أقيمت الجسور و استمر ذلك نحو ثماني سنوات حتى وصل الخط إلى المدينة المنورة عام 6231هـ / 8091م بعد أن اجتازت قضبانها 0231 كيلو متراً عدا المساحة بين درعا و حيفا و احتفل بذلك في المدينة احتفالاً عظيماً حضره ممثلو الأجانب و مراسلو الصحف و كثير من أعيان البلاد الإسلامية ، و شرعت القاطرات تنقل الحجاج من دمشق إلى المدينة فخفف عناء السفر على المسافرين و استمر على ذلك عدة سنوات حتى أعلن الدستور و خلع السلطان عبدالحميد فوقف النشاط عند ذلك الحد ثم حاول الاتحاديون استئناف العمل فلم يوقفوا ، لأن سيل التبرعات تعثر في أحداث السياسة التي غمرت العالم يومها ، ثم جاءت الحرب و نهض الشريف حسين فشعر أن خطر الجيوش العثمانية يهدده عن طريق الخط فأمر جيوشه الزاحفة إلى الشمال بتخريب الخط ليقطع الطريق المدد التركي من بلاد الشام و عندما انتهت الحرب العامة كان الخط قد تخرّب كثير في أجزائه ، و كان في استطاعة المسلمين أن يعيدوا إصلاحه إلا أن البلاد التي كان يمر الخط فيها كانت قد تقسّمت إلى مناطق هيمن على بعضها الفرنسيون كما هيمن على بعضها الإنجليز كما هيمن على بعضها الشريف حسين فتعذر الاتفاق على سير الخط و أثبت الدول الأجنبية المهيمنة أن تعترف بوقفية خط إسلامي يمر في أراضيها التابعة كما شعرت أنه ليس في مصلحتها أن تجتمع أطراف المسلمين في جزء كبير من بلاد العرب على هذا الخط على هذا الخط ، لهذا ذهبت كل محاولة لإعادة إصلاح الخط

أدراج الرياح ، و أصبح الجزء المتصل منه بالحجاز أثرا بعد عين و قد حاول الحسين بن علي إصلاحه فعمّر أجزاءه المتصلة بالمدينة ، و استطاع أن يسير القاطرات عليه فوصلت أول قاطرة إلى المدينة عام 833هـ/ 919م ، ثم عجزت عن استئناف السير ، لأن أعمال الإصلاح الفنية لم تكن مستوفاه و ليس لدى الشريف حسين من الأموال ما يكفي للقيام بأعبائه ، فعاد الجزء الحجازي إلى الخراب و وضعت حكومات فلسطين و سوريا و الأردن و عمان أيديهما على ما لديها من أجزاء أخرى و معدات تابعة : احمد السباعي : تاريخ مكة دراسات في السياسة و العلم و الاجتماع و العمران (ط 1، الرياض ، الأمانة العامة للاحتفال بمرور مائة عام على تأسيس المملكة العربية السعودية ، 9141هـ/ 9991م) ج 2 ص 256 0

(57) سعيد عودة الراددي : أمن الحج قبل العهد السعودي (ط 1، المدينة المنورة ، دار المآثر، 2241هـ/ 102م) ، ص 732 .

(58) عبدالله سعد الداوود : الطرق و أمنها في عهد الملك عبدالعزيز ، ص 15.

(59) سبق نشوب الحرب العالمية الأولى في عام 3331هـ/ 4191م بروز بعض المشكلات الدولية و كان بالإمكان حل هذه الأزمات لولا سيطرة العقلية العسكرية التي كانت تسيطر على سياسة الدول الأوروبية الكبرى ، فقد شهدت هذه الفترة اندفاع الدول الأوروبية للتسلح و حشد الجيوش ، بالإضافة إلى قيام التكتلات و الأحلاف الدولية ، و لذلك فقد كان ساسة الدول و هم يتناولون المشكلات و الأزمات التي برزت يدركون أن ورائهم جيوشا مستعدة للقتال و تحقيق الأهداف بقوة السلاح كما أن معهم حلفاء تربطهم اتفاقات و معاهدات تلزمهم بتقديم المساعدة عند اللزوم و كانت بين دول الحلفاء و دول الوسط ، و كان طبيعيا أن تكبد هذه الحرب العالم خسائر بشرية و مادية زهقت فيها آلاف من الأنفس و تحولت المباني إلى ركام ، و انتهت بعقد عدد من معاهدات الصلح من أهمها معاهدة فرساي التي تم التوقيع عليها في 03 رمضان 7331هـ الموافق 82 يونيو 9191م اضطر الألمان للتوقيع على الشروط التي اتفق عليها الحلفاء رغم احتجاجهم عليها بعدم العدالة و القسوة و أهم ما اشتملت عليه المعاهدة 1- تأسيس عصبة الأمم و ميثاقها و وظائفها فقد تضمنت هذه المعاهدة مبادئ إنشاء هذه المنظمة الدولية 2- رسم حدود ألمانيا مع جيرانها و تشكيل خريطة أوروبا بعد الحرب 3- وضع المستعمرات التي كانت خاضعة لألمانيا 4- نزع السلاح الألماني و الضمانات التي اتخذت ضدها في هذا السبيل أخيرا محاكمة الأفراد المتهمين بخرق القوانين و المعاهدات الدولية أو بارتكاب جرائم ضد قوانين الحرب .المصدر : شوقي الجمل - عبدالله عبدالرزاق : تاريخ أوروبا (ط 1، القاهرة ، المكتب المصري للنشر ، 0241هـ/ 0002م) ، ص 722-242

(60) ما يوضع على الحمار أو البغل ، ليركب عليه كالسرج للفرس و هي قطعة من الجلد مستطيلة الشكل ، توضع على ظهر مختلف دواب الركوب ، حتى يستريح الراكب و يتمكن الجلوس بدون مشقة ، فيما لو كانت الدابة جرداء. المعجم الوسيط ، ص 84. إيمان إبراهيم كفي : الحياة الاجتماعية في مكة المكرمة في عهد الملك عبدالعزيز 3431-3731هـ/ 4291-3591م ، ص

- (61) عبدالله محمد أبكر : صور من تراث مكة المكرمة في القرن الرابع عشر (ط2 ، مكة المكرمة ، منار للنشر ، 0341هـ/9002) ج1 ، ص402. رفعت باشا : مرآة الحرمين ، ج1، ص12.
- (62) إسماعيل كتبخانه : موسوعة ثقافة المجتمع المكي خلال نحو قرن و نصف القرن (0031هـ/6341هـ) (ط1 ، (د.د) جدة ، 6341هـ/5102م) مج8 ، ص761
- (63) محمد علي مغربي : ملامح الحياة الاجتماعية في الحجاز في القرن الرابع عشر للهجرة (ط2 ، جدة ، دار العلم ، 5041هـ/5891م) ، ص411
- (64) المرجع السابق ، ص012 ، البتنوني : الرحلة الحجازية ، 702.
- (65) ثروت السيد حجازي : الحرف اليدوية في مكة المكرمة (جامعة أم القرى ، مركز أبحاث الحج ، مكة المكرمة ، 4141هـ/4991م) ج1، ص581
- (66) المرجع السابق ، ج1 ، ص581 ، أنور ماجد عشقي : الركب المكي (ط1 ، الرياض ، مركز الشرق الأوسط للبحوث و الدراسات القانوني 1ة 3241هـ/2002م) ، ص791.
- (67) طاهر كردي : التاريخ القويم ، ج2 ص341
- (68) هو محمد بن أحمد بن جبير بن محمد بن جبير الكنايني الأندلسي ، أبو الحسين ، رحالة و أديب ، عرف بابن جبير فلا يرد اسمه إلا مصحوبا به ، ولد بشاطبة عام 045هـ / 5411م ، نشأ محمد بن جبير في عناية والده الذي اهتم بتعليمه ، و برع في الشعر و الأدب و أولع بالتنقل و الترحال و كان أول معلم له و دفع به إلى شيوخ الأندلس ، و درس الحديث و التصوف ، إلا أنه كان معتدلا في تصوفه و لم يكن من المغالين ، إضافة إلى ذلك نجد أن شخصية ابن جبير اتصفت بدقة الملاحظة و حب الاستكشاف و المعرفة ، و لم يقتصر تعليمه على شيوخ الأندلس فحسب ، بل تلقى تعليمه على يد عدد من علماء المشرق الذين أتاحت له رحلاته مقابلتهم و الاستماع إلى دروسهم ، و نيل إجازتهم أحيانا ، و لذلك جمع بين ثقافة المشرق الإسلامي و مغربه ، و أهم المدن المشرقية التي درس فيها (مكة و بغداد ، و دمشق) ، من كتبه نظم الجمان في التشكي من أخوان الزمان ، و هو ديوان شعري و ديوان نتيجة وجد الجوانح في تأبين القرن الصالح ، مجموع ما رثى به زوجته أم المجد . خير الدين الزركلي : الأعلام (ط1 ، دار العلم للملايين ، بيروت) ج5، ص912-022 ، محمد مصطفى زيادة : رحلة ابن جبير و ابن بطوطة (ط1 ، القاهرة ، مطبعة لجنة التأليف و النشر ، 0831هـ/9391م) ص4
- (69) شيء كالأديم « الجلد » توثق به السروج السفرية و تكون مجلدة متسعة يوصل منها الاثنان بالحبال الوثيقة و توضع على البعير و لها أذرع قد حفت بأركانها يكون عليها مظلة فيكون فيها الراكب و من معه في مأمن من لفح حرارة الشمس . عبدالله محمد أبكر : **صور من تراث مكة المكرمة في القرن الرابع عشر** ، ص602
- (70) محمد احمد ابن جبير الكنايني الاندلسي : رحلة ابن جبير المسماة تذكرة بالأخبار عن اتفاقات الأسفار ، تحقيق أبو المظفر سعيد السناري (ط1 ، القاهرة ، دار الكتاب العربي ، د.ت) ، ص24

- (71) ثروت السيد حجازي : الحرف اليدوية في مكة المكرمة، ج1، ص481
- (72) ابن جبير : رحلة ابن جبير ، ص 201
- (73) البتوني : الرحلة الحجازية ، ص702 محمد علي مغربي : ملامح الحياة الاجتماعية في الحجاز في القرن الرابع عشر للهجرة ، ص112-212.
- (74) هو شكيب بن حمود بن يونس أرسلان ، عالم بالأدب و السياسة مؤرخ من كبار الكتاب يلقب بأمر البيان من أعضاء المجمع العلمي و العربي ولد في الشويفات ببلدان و تعلم في مدرسة دار الحكمة ببيروت و أقام مدة بمصر و انتخب نائبا عن حوران في مجلس المبعوثان العثماني و سكن دمشق خلال الحرب العالمية الأولى ثم برلين و انتقل إلى جنيف بسويسرا فأقام فيها نحو 52 عام و عاد إلى بيروت فتوفي ودفن فيها . خير الدين الزركلي : الأعلام ، ج3، ص371.
- (75) شكيب أرسلان : الرحلة الحجازية المسماة الارتسامات اللطاف في خاطر الحاج إلى أقدس مطاف ، علق عليها حسن السماحي سويدان (ط1، لبنان ، دار النوادر للنشر و التوزيع ، 8241هـ/2002م) ص88
- (76) الخيزران : نبات خشبي معمر من الفصيلة النجيلية ينمو في المناطق الإستوائية ، ساقه اسطوانية مجوف ، شكله شجري ، يكون أحيانا قصير أو متسلق . المصدر ، شفيق غربال : الموسوعة العربية الميسرة (ط2، بيروت ، المكتبة العصرية ، 1241هـ/1002م) مج3 ص4641
- (77) سليمان عبدالغني ماليكي و سعد الدين أونال: تاريخ الحج من خلال المعمرين (جامعة أم القرى ، مركز أبحاث الحج ، مكة المكرمة ، د.ت) ص 33
- (78) عبدالله محمد أبكر : تراث مكة المكرمة في القرن الرابع عشر ، ص 051
- (79) كلمة فارسية مركبة و تعني الكرسي السائر ، و هي عبارة عن محفة لها ذراعان من الأمام و مثلها من الخلف ، تحملها دابتان محمد عمر رفيع : مكة في القرن الرابع عشر ، ص411 ، المعجم الوسيط ، ص28
- (80) يفيم ريزفان: الحج قبل مئة سنة الرحلة السرية للضابط الروسي عبدالعزيز دولتشين إلى مكة المكرمة 8981-9981م (ط2 ، بيروت ، دار التقريب بين المذاهب الإسلامية ، 4141هـ/3991م) ص121
- (81) محمد إسماعيل كتبخانه : موسوعة ثقافة المجتمع المكي خلال نحو قرن و نصف القرن (0031هـ/6341هـ) ، مج8 ص 071
- (82) و التي يرأسها رئيس المخرجين و من لقبه يمكن معرفة المهام المنوطة إليه ، و هو الذي يرجع إليه في الأمور الرسمية و المعاملات الخاصة بتنظيم نقل الحجاج من قبل الدولة و كذلك تحديد الأسعار في كل موسم و كذلك اشرافه على المخرجين الذين يخرجون الحجاج من جدة إلى مكة المكرمة و من مكة المكرمة إلى المشاعر المقدسة و من المشاعر المقدسة إلى مكة المكرمة ثم المدينة المنورة ثم الميناء مرة أخرى ليعودوا إلى أوطانهم ، و رئيس المخرجين يعين

- بالانتخاب بين أفراد طائفة المهنة و من الضروري أن يكون ملماً بالأمر الرسمية و التعاملات و من شروطه أن يعلم القراءة و الكتابة و يصادق على تعيينه من أولي الأمر ، لأنه بعد ذلك يتصل بالمالية و الشرطة و بقية الدوائر لاستيفاء بيانات أو أخذ تعليمات أو توزيع حصص مالية : ثروت السيد حجازي : الحرف اليدوية في مكة المكرمة ، ج 3 ، ص 11
- (83) هو من يباط به التقويم ، أي إدارة حركة الجمال و يكون في الحقيقة مكلف بتقرير أو بتأييد من شيخ المخرجين أو رئيسهم ، و هو من يتولى رعاية الجمالين التابعين له و كذلك الجمال التي يتولون قيادتها ، و دوره الاتصال و جمع و شراء الجمال التي تعينه على الوفاء بنقل العدد المكلف به من الحجاج ، و كذلك يتفحص نوعية الجمال المشتراه بحيث تكون من نوعية جيدة و صحتها قوية تتحمل السفر و يقوم بعمل سجلات للجمال التابعين له لتسليمهم مستحقاتهم ، و يقوم بالتدخل بين الجمال لاصلاح ما يحدث من مشاكل و إذا لزم يرفع الأمر لرئيس المخرجين أو مندوب الحكومة ، كما أنه يتعامل مع المخرج مباشرة . ثروت السيد حجازي : الحرف اليدوية في مكة المكرمة ، ج 3 ، ص 01
- (84) جون لويس بوركهارت ، ترجمة صبري محمد حسن : ترحال في الجزيرة العربية يتضمن تاريخ مناطق الحجاز المقدسة عند المسلمين (ط 1 ، الهيئة العامة لدار الكتب و الوثائق القومية ، القاهرة ، 8241هـ / 7002م) ص 01
- (85) اغطس رالي ، ترجمة بطرس رزق الله : رحالة اورييون في الحجاز (ط 3 ، بيروت ، دار الوراق للنشر ، 8091م) ص 02
- (86) جون لويس بوركهارت ، ترجمة صبري محمد حسن : ترحال في الجزيرة العربية يتضمن تاريخ مناطق الحجاز المقدسة عند المسلمين ، ص 01
- (87) محمد عمر رفيع : مكة في القرن الرابع عشر الهجري ، ص 571
- (88) المرجع السابق ، ص 511
- (89) إبراهيم رفعت باشا : مرآة الحرمين و الرحلات الحجازية و الحج و مشاعره الدينية ، 46
- (90) قوشان : أو كوشان كلمة تركية معناها المكس و هو عوائد تأخذها الحكومة على الجمال الخارجة من مكة المكرمة أو جدة أو المدينة المنورة أو ينبع ، و ليست لها قيمة مخصصة و محددة بل ترتفع و تنخفض على نسبة تقدير صاحب الكلمة هناك . البنتوني : الرحلة الحجازية ، ص 411 ، محمد عمر رفيع : مكة في القرن الرابع عشر الهجري ، ص 871
- (91) عون الرفيق بن محمد بن عبدالمعين بن عون شريف الحسني من أشراف مكة المكرمة و هو الإبن الأصغر من حسين باشا للشريف محمد عون ، و قد تولى إمارة مكة المكرمة لحين وصول أخيه حسين باشا ، الذي عينته الحكومة العثمانية أميراً على مكة ، من إسطنبول إلى مكة المكرمة في شعبان 4921هـ / 7781م ، و في السنة ذاتها أرسل الشريف عون الرفيق باشا إلى إسطنبول ، و أثناء عضويته في مجلس شورى الدولة و هو بدرجة وزير عين أميراً على مكة المكرمة بعد عزل أمير مكة الشريف عبدالمطلب عام 9921هـ / 2881م و بعد أن رفضت

الدولة العثمانية تعيين أخيه الصغير عبد الإله باشا الذي كان مرشحا لإمارة مكة المكرمة من قبل والي الحجاز عثمان نوري باشا، فتوجه الشريف عون الرقيق باشا إلى جدة في تسعة ذي الحجة 992هـ/ 22 أيلول 2881م و جاء منها إلى مكة المكرمة حيث بدأ مهام وظيفته التي بقي فيها لحين وفاته في عام 2231هـ/ 4091م . أسماعيل حقي جارشلي : ترجمة خليل علي مراد : أشرف مكة و أمرائها في العهد العثماني (ط1، لبنان ، الدار العربية للموسوعات ، 4241هـ/ 3002م) ص 622. خير الدين الزركلي : الأعلام ، ج 5 ، ص 79

(92) محمد رفيع : مكة في القرن الرابع عشر الهجري ، ص 571

(93) منى القحطاني : التنظيمات ، الداخلية في مكة المكرمة بعد دخول الملك عبدالعزيز ال سعود (3431-1531هـ/ 4291-2391م) (ط1، مكة المكرمة ، مكة المكرمة عاصمة الثقافة الإسلامية ،

6241هـ/ 5002م) ص 51

(94) البتوني : الرحلة الحجازية ، ص 702 . محمد علي مغربي ، ملامح الحياة الاجتماعية في الحجاز في القرن الرابع عشر الهجري ، ص 112-212

(95) إيمان إبراهيم كفي : الحياة الاجتماعية في مكة المكرمة في عهد الملك عبدالعزيز (3431-3731هـ/ 4291-3591م، ص 934. أنور ماجد عشقي : الركب المكي ، ص 72.

(96) هشام فوزي عبدالعزيز : الأوضاع الاجتماعية و الاقتصادية و الأمنية في مكة المكرمة من خلال رحلة الراعي عام 9431هـ/ 1391م (ط1 ، مكة المكرمة ، مركز مكة التاريخي ، 6341هـ/ 7002م) ص 29

(97) سليمان مالكي : بلاد الحجاز منذ بداية عهد الأشراف حتى سقوط الخلافة العباسية في بغداد ، ص 83

(98) الحسين بن علي بن محمد بن عبدالمعين ابن عون ، من أحفاد أبا نبي بن بركات الحسيني الهاشمي ، أول من قام باستقلال الحجاز عن الدولة العثمانية و آخر من حكم مكة من الأشراف الهاشميين ، و لد في الأستانة عام 0721هـ/ 4581م و كان والده منفيا هناك ، و انتقل إلى مكة المكرمة وعمره ثلاث سنوات ، فتأدب و تفقه و نظم الشعر و مارس رياضة ركوب الخيل ، و أحبه عمه الشريف عبدالله باشا أمير مكة فوجهه في المهمات ، و آلت إليه إمارة مكة المكرمة بعد وفاة والده و عمه ، و آلت إمارة مكة المكرمة إلى عمه الثاني عون الرقيق فلم يتحمل هذا تدخله في شؤون الإمارة و كانت تابعة للدولة العثمانية فطلب إبعاده من الحجاز فنفي إلى الأستانة عام 9031هـ/ 1981 م و أقام فيها إلى أن توفي عون الرقيق، ثم عمه الثالث عبدالإله فعين أميرا لمكة عام 6231هـ/ 8091 م فعاد إليها ، قاد الثورة العربية و أطلق رصاصتها الأولى في 9 شعبان 4331هـ/ 6191م و حاصر من كان من الترك في البلاد الحجازية ، و أمده الانكليز بالمال و السلاح و نعت بالملك المنقذ و وجه إنه فيصل إلى سوريا فدخلها مع الجيش البريطاني فاتحا و بانتهاء الحرب العالمية اعام 8191م تم الاستيلاء على الحجاز كله ، و ارسل ابنه الثاني عبدالله بجيش ضخم لإخضاع واحتى تربة و الخرمة ، و التي كانت موالية

لابن سعود الملك عبدالعزيز بن عبد الرحمن زعيم نجد في ذلك الوقت، و التي كان النصر فيها حليفاً للملك عبدالعزيز وسرى الذعر إلى مكة فاتصل الشريف حسين بالقنصل البريطاني في جدة، فأجابه أن حكومته قررت الحياد، و اجتمع بجده أهل الرأي على نصحه بالتخلي عن العرش لأكبر أبنائه علي و انتقل من مكة إلى جدة ثم انتقل إلى العقبة و كانت تحت ولاية ابنه عبدالله و من ثم انتقل إلى قبرص وأقام فيها ست سنوات فمرض و من ثم انتقل إلى عمان و مكث بها ستة أشهر و أياماً و توفي و دفن في المسجد الأقصى . خير الدين الزركلي: الأعلام ، ج2، ص942-052.

(99) الطرق التي تسلكها القوافل للمدينة المنورة هي أربع طرق 1- الطريق السلطاني و الطريق الفرعي و طريق الغاير و الطريق الشرقي . محمد حسين هيكل : في منزل الوحي، (د، ط، مصر، هنداوي للتعليم و الثقافة ، 5341هـ/4102م)، ص243 و لتفاصيل أكثر انظر البتنوني : الرحلة الحجازية ، ص012-112-212

(100) البتنوني : الرحلة الحجازية ، ص412

(101) إبراهيم رفعت باشا: مراه الحرمين ، ج2 ، ص86

(102) المرجع السابق ، ج2، ص07. منى القحطاني : التنظيمات الداخلية في مكة المكرمة بعد دخول الملك عبدالعزيز ال سعود (1531-3431هـ/4291-2391م)، ص41

(103) مصطفى سليمان الطيب : موسوعة القبائل العربية (ط1، القاهرة ، دار الفكر ، 2141هـ/2991م) ص656.

عمارة السدود بمكة المكرمة خلال عهد الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود 1343 - 1373 هـ / 1924 - 1953 م) (دراسة تاريخية حضارية أثرية)

باحثة

أ. سحر بنت رضوان الشريف

المستخلص:

يهدف البحث، استعراض إنجازات الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود، في عمارة السدود بمكة المكرمة، وتكمن أهمية الدراسة، في بيان كيف أسهمت عمارة السدود في درء أخطار السيول عن بيت الله الحرام، وأحياء مكة، ومن أبرز النتائج التي توصلت لها الباحثة، أهمية عمارة السدود، وتطور أساليب البناء الذي أصبحت عليه العمارة خلال فترة البحث، ودور السدود في حفظ مياه الأمطار، واستغلالها لأعمال الري، والزراعة.

Dams Building In Makkah During King Abdul Aziz Bin

Abdul Rahman Al Saud

(1343 - 1373 - 1924- 1953)

(Archaeological historical study)

Sahar Rdhwan Muhmmad Alshareef

Search target is viewing the achievements of King Abdul Aziz Al Saud, dams building in Makkah, and the importance of research is who dams contributed to repelling the dangers of floods from the Al-Masjid Al-Haram, and the neighborhoods, it is clearer results, the importance of building dams, evolution of architecture tools, and preserving rainwater and using it in irrigation and agriculture.

مقدمة:

حكمت الطبيعة الجغرافية على مكة المكرمة، أنها وادي غير ذي زرع، شحيحة المياه، قليلة الموارد، فتحت على أهلها البحث عن موارد طبيعية، لسد الحاجة المستدامة للماء. فتعتبر الأمطار ومجاري السيول، مورداً مائياً طبيعياً، يستوجب استغلاله، واستثماره على مدى طويل، وأكثر فاعلية. وبالرغم أن مجاري العيون حُفرت بطريق السيول، فكانت تتعرض للدمار والخراب، جزاء هذه السيول، فتمّ بناء القناطر⁽¹⁾، والسدود لصدّ هذه الهجمات المدمرة عن قنوات العين، والاستفادة من مياه السيول، في مشاريع زراعية⁽²⁾. ولم تكن مكة المكرمة تشهد مواسم أمطار كثيرة، ولكن سجّلت المصادر التاريخية عدداً من السيول الجارفة، تعرّض لها البلد الأمين، على سنوات متباعدة⁽³⁾.

فعمارة السدود تعتبر من المنشآت المائية التي تستثمر مياه الأمطار، وتستغل جريان السيول، لاستعمالات متعددة. ولهذا؛ لم تكن مكة المكرمة خالية من بناء السدود، ففطن حكام المسلمين، إلى أهمية هذه العمارة، والحاجة الماسة لها منذ العصور الإسلامية المبكرة، ولم ينقطع وجودها حتى يومنا هذا، مما يدل على أهمية بناء السدود⁽⁴⁾.

أنشهر السدود بمكة قبل عهد الملك عبد العزيز:

ومن أشهر السدود التي تمّ عمارتها بمكة، سدُّ أثال⁽⁵⁾، سدُّ الحجاج الأول⁽⁶⁾، سدُّ الحجاج الثاني⁽⁷⁾، سدُّ خالد القسري المعروف بسدِّ ثقبه⁽⁸⁾.

فكانت سيول مكة تجري من أعلاها، من جبل حراء والحجون⁽⁹⁾، فتنزل إلى أسفلها، نحو المسجد الحرام⁽¹⁰⁾.

فسيل حراء إذا عظم، خرّب الديار، ودخل المسجد الحرام، فهو يسيل من جبال ثبير⁽¹¹⁾ الشامخة، لذلك أقيم سدُّ الثقبه، لدرء خطر السيول من أعلى مكة⁽¹²⁾. وكانت السيول تجتاح مكة من جهتين، من جهة جبل حراء، ومن جهة المدعى⁽¹³⁾، وكان الخليفة عمر بن الخطاب رضي الله عنه قد ردم جهة المدعى، ومنع السيل من هذه الجهة، إلا أن الأمر لم يُحلّ تمامًا، فأصبح السيل يسير من يسار المدعى، من جهة شارع سوق الليل⁽¹⁴⁾، عبورًا بالغزّة⁽¹⁵⁾، فيدخل المسجد الحرام⁽¹⁶⁾. وبالرغم من عمارة العثمانيين لسدِّ حراء (سد الأبطح)⁽¹⁷⁾، وسدِّ أجياد⁽¹⁸⁾، إلا أن سيول مكة -بحكم موقعها- تحتاج لمزيد من المنشآت، لتصريف مياه السيول، وقد اعتمدت الدولة العثمانية إلى حد كبير على شبكات التصريف التحتية، والتي تم الاستغناء عنها تمامًا خلال عهد الملك عبد العزيز -يرحمه الله-⁽¹⁹⁾.

فقد كانت شبكات تصريف السيول إلى أنشأها العثمانيين، تتعرض كثيرًا للانسداد من الأتربة، والعوالق جزاء السيول، وتحتاج إلى تنظيف دوري، ومجهود كبير⁽²⁰⁾. ويرى الزواوي أن قنوات تصريف السيول، تحتاج إلى إعادة نظر من قبل الحكّام، ويشوب الأمر إهمال وتقصير من قبلهم، فمن وجهة نظره أن هذه القنوات تحتاج عمل مضمّن لإصلاحها وترميمها، ليدوم عملها، وتصمد أمام السيول الجارفة⁽²¹⁾. وفي أوائل العهد السعودي، حاول جماعة من عمال هيئة عين زبيدة، تنظيف قنوات الصرف المخصصة للسيول، وبعد انقضاء 1500 مترًا تحت الأرض، لم يستطيعوا التوغل أكثر، مخافة انهيار المباني فوق القنوات، فتوقف العمل، ومن ثمّ تمّ الاستغناء عن هذه الشبكات تمامًا⁽²²⁾. وعلى ما يبدو أن قنوات تصريف السيول، لم تكن مجدية خلال عهد الملك عبد العزيز -يرحمه الله-، لذا جرى استبدالها بقنوات تصريف جديدة. وبالحديث عن السدود المقامة بمكة عند دخول الملك عبد العزيز -يرحمه الله-، ذكر الكردي أن سدَّ أجياد لا يزال قائمًا على عهده⁽²³⁾، ويقوم بعمله في درء السيول المنحدرة من جبل أجياد، عن شارع أجياد العام والمسجد الحرام، فكان السيل يشقّ الشوارع من خلف السدِّ، ليخرج عبر المسفلة، بعيدًا عن البيت الحرام⁽²⁴⁾. وعلى الرغم أن نزول الأمطار على مكة المكرمة قليل، وحتى السيول الجارفة، الخطرة، قد تكون مرة واحدة كل عدة سنين⁽²⁵⁾، إلا أن ذلك لم يمنع جلالة الملك عبد العزيز

-يرحمه الله- بإصلاح السدود السابقة لعهد، حيث استمر الخطر محدقاً بالمسجد الحرام، متى ما سال سيلاً عظيماً، فوجّه جلالته لإدارة عين زبيدة، بإرسال مجموعة من المعلمين والعمّال، نحو سدّ الثقبه، قبالة جبل حراء، من أجل إصلاح خرزات تابعة لعين الزعفرانة، وتعليتها، وتمّ الكشف على السدّ، وتفقّد بنيانه، كونه يخدم تلك البقعة، ويحبس الماء هناك⁽²⁶⁾.

كما قامت إدارة عين زبيدة بترميم، وعمارة سدّ حراء، واستغلاله لحجز مياه السيول، والاستفادة منه⁽²⁷⁾. ويبدو أنّ سدّ حراء تعرّض للخراب، وبات أثراً بعد عين، فلم يتبق منه إلا آثار لحائط بدعائم كبيرة⁽²⁸⁾، كما جرى التعدي على جزء كبير من أراضيه، فأصدرت دائرة الأوقاف بياناً، من خلال صحيفة أم القرى، تمنع المواطنين التعدي على أراضي سدّ الأبطح، إلا من لديه حجة شرعية تثبت ملكيته، أو منتحه الحكومة السعودية أرضاً محل السد⁽²⁹⁾.

أمّا سدّ الثقبه، لا تزال آثار بسيطة منه موجودة بحي الغسالة، رغم إهمال تاريخه العريق، وتجاهل قيمته التاريخية.

عمارة السدود في عهد الملك عبد العزيز:

وبالرغم من وجود سدود قائمة بمكة خلال عهد الملك عبد العزيز -طيب الله ثراه- إلا أنّه لم يغفل عن أهمية إنشاء سدود جديدة بالبلد الأمين، واستغلالها في التنمية الزراعية، وتحويل أراضي مكة، لمزارع ومراعي، تخدم المنطقة وأهلها.

فلم يغب عن بال جلالة الملك عبد العزيز -يرحمه الله-، الأهمية القصوى لعمارة السدود، وإقامة مشاريع تنمية لاستغلال مياه الأمطار على المدى البعيد. وكانت هناك مطالبات عدة، بضرورة إنشاء سدود جديدة بالبلد الحرام، وصحب هذه المطالبات اقتراحات، حول أنسب البقاع المكيّة، لتعمير السدود عليها.

إنشاء سدّ وادي خريق العشر بأعلى مكة:

ففي أوائل العهد السعودي الميمون، نشرت صحيفة صوت الحجاز، مقترحاً مقدماً لهيئة عين زبيدة، حول إنشاء سدّاً بالبلد الأمين، لحفظ مياه السيول من الهدر، واستغلالها بالزراعة، وإحياء الأراضي القاحلة حول مكة، كما يسهم هذا المشروع الجليل، بتشغيل الأيدي العاملة من أبناء المنطقة، وتسخير قدراتهم لخدمة البلاد⁽³⁰⁾. وكان لهذا المقترح أدناً صاغية، فقد وجّه جلاله النائب العام بمكة، الأمير فيصل بن عبد العزيز⁽³¹⁾ -يرحمه الله-، وبعناية كريمة من والده جلاله الملك عبد العزيز -طيب الله ثراه- باقتراح عدة مواضع بمكة، لإقامة مشروع بناء سدّ، لتحويل مياه وادي إبراهيم⁽³²⁾ الى وادي خريق العشر، فتقرّر تشكيل لجنة فنية، تضم مهندسين مختصين، لدراسة هذا المشروع، واختيار أنسب موقع لبناء السد، ورفع تقريراً مفصلاً لسموه، ليتّمّ البتّ بالأمر⁽³³⁾. وبعد الدراسات العميقة من قبل اللجنة، وقع الاختيار على إنشاء مشروع السد، على طريق وادي العشر⁽³⁴⁾ بأعلى مكة⁽³⁵⁾. ومن ثمّ عرضت الدراسات على أمين العاصمة المقدسة الشيخ عباس قطان⁽³⁶⁾، الذي عرضها بدوره على سمو النائب الأمير فيصل -يرحمه الله-، فبارك سموه المشروع، ليتّم رفعه إلى جلالة الملك عبد العزيز -طيب الله ثراه-، وتمّت المصادقة على تنفيذ

المشروع⁽³⁷⁾. وفي الثامن عشر من شهر شوال لعام 1360 هـ الموافق السابع من نوفمبر 1941م، تمّ الإعلان عن بدء العمل على مشروع السدّ بمنطقة خريق العشر، وتحديد موقع العمل، وتجهيزه لأعمال البناء، تحت إشراف مباشر من سمو النائب⁽³⁸⁾. وفي مساء الأحد 16 من ربيع الأول من سنة 1361 هـ 17 أبريل 1942م، أقيم حفل بهيج، على شرف الأمير عبد الله الفيصل -يرحمه الله-، لوضع حجر الأساس لمشروع السدّ، فأعلنت أمانة العاصمة المقدسة، أنّ جلالة الملك عبد العزيز -طيب الله ثراه- أمر ببناء السد على نفقته الخاصة⁽³⁹⁾. وقد حضر الاحتفال جمع غفير من أعيان مجتمع مكة المكرمة، وكبار المسؤولين والعاملين بقطاعاتها، وفي طليعتهم قطان أمين العاصمة المقدسة، الذي ألقى كلمة افتتاحية بهذه المناسبة السعيدة، شاكرًا عناية جلالة الملك عبد العزيز -يرحمه الله-، والنائب بمكة الأمير فيصل، ونائبه الأمير عبد الله الفيصل⁽⁴⁰⁾ -يرحمهم الله-، ومُمنّ الجهود المبذولة من قبل الحكومة، في إقامة مشاريع عمرانية وتنموية بالبلد الحرام⁽⁴¹⁾.

كما تقدّم المهندس المسؤول عن المشروع، آدم البكري، بكلمة عبّر من خلالها عن أهمية إقامة السدّ، وخطة تنفيذ المشروع⁽⁴²⁾. وبعد انتهاء مراسم الحفل، قام الأمير عبد الله الفيصل -يرحمه الله- بوضع حجر الأساس بيديه الكرمتين، وسط تصفيق وتهليل الحضور، وأصوات البارود، احتفالاً وابتهاجاً بهذا المشروع الجليل، الذي يخدم أظهر البقاع على وجه المعمورة⁽⁴³⁾.

فتمّ افتتاح السدّ يوم الجمعة 20 من صفر لسنة 1370 هـ الموافق 1 ديسمبر لعام 1950م، ونياحة عن أهالي مكة، تقدمت صحيفة أم القرى بأسمى آيات الامتنان والشكر، لجلالة الملك عبد العزيز -طيب الله ثراه- ونوابه على مكة، وشكر خاص لوزير المالية الشيخ عبد الله السليمان⁽⁴⁴⁾، لجهودهم الحثيثة لإتمام هذا المشروع، بأفضل الإمكانات والمعدات⁽⁴⁵⁾.

كما نشرت الصحيفة خطوات تنفيذ المشروع، على أرض الميدان، وهي على النحو الآتي:

- يعود السبب لعمارة هذا السدّ، درء السيول عن البلد الحرام، وتحويلها نحو وادي خريق العشر.

- تمّدد حدود عمارة السدّ من بداية وادي خريق العشر، بمنطقة العدل، وتنتهي إلى الطريق الصاعد نحو منى.

- يبلغ طول السدّ 5.1 كم (0051م)، وارتفاعه قرابة (0211م).

- صُمم بناء السدّ قائماً عامودياً، باستقامة في الواجهة، وخلفيته صُممت بشكل مائل، حيث كان يميل مترًا واحدًا من ارتفاعه، بعد كل أربعة أمتار، فبلغ عرض السدّ من الأسفل (5.3م)، ويتقلص عرضه تدريجيًا، ليصل في قمّته (5.1م).

- استخدم في بناء السدّ الأحجار الصلبة من جبال مكة، والمونة كانت من الرمل والأسمنت، كما استخدم في بناء السدّ الخرسانة المسلّحة بالحديد الصلب.

- تم استخدام الآلات الميكانيكية، لتسوية الأرض المقام عليها السدّ، كونها أرض غير مستوية، ما بين هضاب جبلية، وقيعان ومنخفضات، وبعد تسوية الأرض، عمل ردميات من الجهة الشرقية للسدّ، بمسافة (001م)، لتصريف السيول نحو وادي العشر، ومنه

إلى وادي الشهداء، ومن ثم إلى الطريق المؤدية لجدة، ليصب في مياه البحر الأحمر⁽⁴⁶⁾. وعليه؛ فإنه يكون قد استغرق بناء السد منذ بدء الأعمال بالموقع، بشوال من عام 1360هـ / 1941م، وحتى افتتاحه 1370هـ / 1950م، قرابة تسع سنوات.

كما أستخدم في عمارة السدّ، تقنيات متطورة، من حيث الآلات والمعدات، وأساليب البناء، واستخدام الخرسانة المسلحة، فكانت الحكومة تدفع مبالغ طائلة لإقامة المشاريع التنموية، تحت ظلّ توجيهات جلالة الملك عبد العزيز -طيب الله ثراه-. وقد واكبت الصحف المحلية مجريات عمارة السدّ، منذ أن كان مقترحاً، حتى أصبح منشأه مائية شامخة على أرض الواقع، ونشر المستجندات حول عمارة السدّ بصفحاتها الأولى، دليلاً على أهمية الحدث، وأنه يحظى بمتابعة جادة من قبل القراء.

أما بالنسبة للشركة التي نفذت مشروع سدّ وادي العشر، فعلى الأغلب كانت شركة محمد بن لادن⁽⁴⁷⁾ للمقاولات، كونها تتولّى تنفيذ جميع المشاريع الحكومية، وتمّ تعيين الشيخ محمد بن لادن، مديراً للإنشاءات والتعميرات الملكية والحكومية، فمن المؤكد أن تتولى شركته تنفيذ هذا المشروع الضخم، المتزامن مع تنفيذه لمشاريع حكومية أخرى، بذات الفترة. وحول تكلفة المشروع، والمصروفات المالية التي كلّفها بناء السدّ، لم تذكرها الصحف، ولكن تمّ الإشارة إلى تبرّع جلالة الملك عبد العزيز -طيب الله ثراه- بكافة نفقات عمارة السدّ، من ماله الخاص.

عمارة سدّ وادي الزاهر:

ومن ضمن سلسلة الإنجازات المعمارية المسجّلة لجلالة الملك عبد العزيز -يرحمه الله-، مشروع السدّ المقام بوادي الزاهر⁽⁴⁸⁾، والذي كان أحد المشاريع والمنشآت المائية التي أعلنت عنها الدولة.

تم افتتاح سدّ الزاهر سنة 1372هـ / 1953م، ونشرت الصحف أخبار هذا الحدث الجلل، والخطوات التي مرّ بها تنفيذ المشروع:

- كان الغرض من تعمير هذا السدّ، تحويل السيول عن منطقة الشهداء⁽⁴⁹⁾، وعن الطريق الذي يربط مكة بجدة.
- وهدف المشروع، استغلال السيول والارتفاع بها، في زراعة الأراضي التي تقع بين السدّ، وبين منطقة الشهداء.
- وقع الاختيار على وادي جليل⁽⁵⁰⁾، قرب الزاهر، لإقامة مشروع السدّ، والذي يبعد قرابة (3كم) عن حي الشهداء.
- قررت اللجنة الفنية للمشروع، أن أفضل موقع لإقامة السدّ، يكون في أضيق نقطة محصورة بين جبلين، بلغت (002م)، حتى يتسنى سدّ المياه من خلفها، وحجزها عن المرور.
- بُني السدّ من الخرسانة المسلحة، وكان بنائه عبارة عن حائط شامخ، على

- امتداد عرض (م4)، وبارتفاع (م82).
- يشق السد نفقاً عامودياً من الخرسانة، يبلغ طوله من واجهته (م08)، ومن الخلف (م021)، ويبلغ ارتفاع النفق (م3)، وينتهي هذا النفق بقناة تصريف دائرية الشكل قطرها (م5)، على ارتفاع (م81) عن سطح الوادي، ليكون مقياساً لمنسوب المياه بالسد.
- تركيب بوابات أتوماتيكية على فتحات قنوات التصريف، تتصل هذه البوابات بجدار السد عبر كبري.
- الهدف من تركيب هذه البوابات الأتوماتيكية، التحكم في مقدار مخزون المياه بالسد.
- مد خط من المواسير الحديدية، قطرها (م021 سم) لداخل النفق، للانتفاع من مياه السد في الري، وسقاية الأراضي المحيطة للوادي.
- يستوعب السد قرابة (30000007 م) من المياه.
- تم عمل ردميات من التراب على جانبي السد، بين الجبلين، بمجموع (3000.081 م) من التراب، بارتفاع بلغ (م81).
- أستخدم في عمارة السد أحدث آلات الحفر والشق والبناء، فأسهم في سرعة إنجاز العمل.
- نفذ المشروع شركة بن لادن للمقاولات، وأشرف على تنفيذ المشروع فنياً مصطفى شريم، كما شارك في بناء السد عدد من أبناء هذا البلد العظيم⁽⁵¹⁾.
- وظلت آثار السد شامخة ليومنا هذا، فبعد أن قامت أمانة العاصمة المقدسة، بكسر جزء كبير منه، لتنفيذ شبكة من خطوط المواصلات، تمّ من بطن الوادي، دون مراعاة لأهمية هذا السد التاريخي، الذي يُعدّ صرحاً معمارياً لعهد الملك عبد العزيز -يرحمه الله-⁽⁵²⁾.
- فهبت الهيئة العامة للسياحة والآثار بالعاصمة المقدسة، من أجل حماية ما تبقى من آثار السد، باعتباره رمزاً أثرياً لعهد جلالته المؤسس الملك عبد العزيز -طيب الله ثراه-، ويُقدّر الجزء المتبقي من السد، قرابة 100 م طولاً، على ارتفاع 3 م، وعرض 3 م⁽⁵³⁾.

الخاتمة:

- ومن خلال ما استعرضناه، نصل إلى بعض النتائج:
1. أن المنشآت المائية ليست حصراً فقط على العمائر التي تقدّم المياه للناس، بل قد تكون العمارة تحجب خطراً عنهم، كدرء خطر السيول عن البلد الحرام.
 2. بالرغم من وجود سدود قائمة بمكة خلال عهد الملك عبد العزيز -طيب الله ثراه- إلا أنه لم يغفل عن أهمية إنشاء سدود جديدة بالبلد الأمين.
 3. التطور الحضاري، والعمراني، الذي أصبحت عليه المملكة العربية السعودية، في عهد الملك عبد العزيز -طيب الله ثراه- واستخدام الآلات الحديثة، والأساليب البنائية المتطورة في العمارة، والدعم والتشجيع الذي تحظى به مؤسسات الدولة من قبل جلالته.

4. أن الدولة تحت ظل حكم الملك عبد العزيز -يرحمه الله-، بدأت تهتم بتشجيع مشاريع تنموية، تهدف لتحسين المعيشة بالبلد الأمين، فعمارة السدود ارتبطت أيضا بتشجيع الزراعة، ومحاولة لإيجاد حلول لمشكلة شح المياه بمكة المكرمة.
5. اهتمام الهيئة العامة للسياحة والآثار بالعاصمة المقدسة، بحماية الآثار المعمارية والحضارية بمكة، واعتبارها رمزاً أثرياً لعهد جلالة المؤسس الملك عبد العزيز -طيب الله ثراه- يجب المحافظة عليه، وحمايته من التعديات.

التوصيات:

1. الاهتمام بالآثار المعمارية، واعتبارها إرثاً حضارياً يجب المحافظة عليه.
2. الصيانة الدورية للآثار، وعدم إهمالها، وحمايتها من التعديات البشرية.
3. تسليط الضوء على مزيد من الآثار بمكة المكرمة، والبحث عن مواطنها، لدراساتها، وإبراز تاريخها.

الهوامش:

- (1) تعتبر القناطر من أساليب المحافظة على قنوات عين زبيدة، المنتشرة في بطون الأودية، ولجأ إليها العثمانيون بعد أعطال قنوات العين المتكررة جراء السيول، من أشهر القناطر التي مازالت آثارها، قنطرة العابدية، والتي حافظت الحكومة السعودية على معظم معالمها، وكتب غباشي بإسهاب عن القناطر العثمانية وأساليب عمارتها. عادل محمد نور غباشي: المنشآت المائية لخدمة مكة المكرمة والمشاعر المقدسة في العصر العثماني، الأمانة العامة لمكة المكرمة عاصمة الثقافة الإسلامية، مكة المكرمة، 141هـ ص 463-563.
- (2) خوجه: المياه بمكة في أدوارها التاريخية (9)، مجموعة الأثنية الإلكترونية. http://ptth.aynianhtila.com/6667;2467;8367;4473;2;0=htap&1=-rehtorb_cot&6667=di_cot?psa.tluafed/scot/moc
- (3) محمد طاهر الكردي: التاريخ القويم، تحقيق: عبد الملك بن دهيش، مكتبة النهضة الحديثة، مكة المكرمة، 141هـ ط 1، ج 2، ص 562. صحيفة أم القرى، ع 3، س 1، 1343هـ / 4291م، ص 3. ع 15، س 2، 1443هـ / 5291-21-81م، ص 1. ع 201، س 3، 5431-5-12هـ / 6291-11-62م، ص 2. ع 251، س 3، 6431-6-61هـ / 7291-11-11م، ص 2. ع 942، س 5، 8431-4-32هـ / 9291-9-72م، ص 2. ع 113، س 7، 9431-7-1هـ / 9391-11-12م، ص 2. ع 815، س 11، 3531-7-42هـ / 4391-11-2م، ص 2. ع 136، س 31، 5531-01-52هـ / 7391-1-8م، ص 4. ع 687، س 61، 8531-21-2هـ / 0491-1-21م، ص 5.
- (4) الكردي: التاريخ القويم، ج 2، ص 952.
- (5) يقع سدُّ أثال في المعيصم شمال شرق مكة المكرمة، ينسب بنائه للعصر الأموي، يمتدُّ بنائه المتدرج من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي، وهو عبارة عن جدارين حُشي بينهما بالدبش. ناصر الحارثي: المعجم الأثري لمنطقة مكة المكرمة، دار الملك عبد العزيز، الرياض، ط 1، 3241هـ / 3002م، ص 38. والدبش كما عرفها غباشي، عبارة عن أحجار غير مهذبة يتم حشو المباني بها، وكونها قليلة التكلفة. غباشي: المنشآت المائية العثمانية، ص 692.
- (6) يقع سدُّ الحجاج بن يوسف الأول في شرق المعيصم، يمين الصاعد من المعيصم للشرائع، ويمتدُّ بنائه المتدرج من الشمال للجنوب، ويشبه تصميمه سدُّ أثال، مما يدل على أنهم عمَّروا خلال عهد متقارب. الحارثي: المرجع السابق، ص 38.
- (7) سدُّ الحجاج بن يوسف الثاني، يقع بالمعيصم شمال شرق منى، يمين الطريق بين المعيصم والشرائع، ويتطابق وصفه المعماري مع سدُّ الحجاج الأول. الحارثي: المرجع السابق، ص 48.
- (8) يقع سد الثقبه بحي الغسالة مقبل لجبل حراء، بناه خالد القسري، أثناء ولايته لمكة خلال العصر الأموي، ولا زالت آثار أجزاء من السد، باقية حتى يومنا هذا. الكردي: التاريخ القويم، ج 2، ص 162. الحارثي: المرجع السابق، ص 48.
- (9) الحجون وبعضهم ينطقها الحبول، وريع الحجون هو الجبل الممتد شمال شرق مكة، وقيل كان يضم مقبرة أهل مكة قديماً، ودفنت فيه أم المؤمنين السيدة خديجة بنت خويلد رضي الله عنها. عاتق البلادي: معالم مكة التاريخية، دار مكة للنشر، مكة المكرمة، ط 1، 0041هـ / 0891م، ص 08.

- (10) الكردي: التاريخ القويم، ج2، ص852.
- (11) سلسلة جبال ثبير، وتمتدّ في شمال وشمال شرق مكة، وتعددت مسمياته بحسب موقعه، فأكبرها ثبير غيناء، مقابل لجبل حراء (النور)، وثبير الأحذب ويقع شمال مزدلفة، وثبير النصح يعرف اليوم بجب مزدلفة، وثبير الزنج ويعرف اليوم بجبل المسفلة. البلادي: معالم مكة، ص55-65.
- (12) المرجع السابق، ص65.
- (13) المدعى مكان مرتفع بأعلى مكة، شمال شرق من المروة، وكان سابقاً سوق، ازيل سنة 9241هـ/ 9002م. فوزي ساعاتي: حارات ومعالم جوار المسجد الحرام، جامعة أم القرى، مكة المكرمة، ط1، 6341هـ/ 5102م، ص24.
- (14) يُعدّ سوق الليل من أشهر أسواق مكة وأقربها للمسجد الحرام، ويقع في الجزء الشمالي الشرقي من المسجد، وهناك البقعة التي ولد فيها الرسول صلى الله عليه وسلم، وكان سوق الليل ذا شهرة واسعة يلتقي فيه التجار من مكة ومن خارجها للبيع والشراء. ساعاتي: حارات مكة، ص21.
- (15) الغرّة حي يقع جوار المسجد الحرام من ناحية الصفا، وقيل سميت بالغرّة لأن الرسول صلى الله عليه وسلم، غرّ رايته هناك يوم فتح مكة، ومن أشهر المعالم بالغرّة بئر جبير بن المطعم، ومسجد الرايات، وتم إزالة الحيّ مع التوسعة السعودية للمسجد الحرام. ساعاتي: حارات مكة، ص85.
- (16) الكردي: التاريخ القويم، ج2، ص652.
- (17) سد الأبطح- سد جبل حراء، قيل أمر ببنائه السلطان قنصوة الغوري سنة 619هـ/ 0151م، فساهم ذلك في حماية البيت الحرام من دخول السيول الجارفة، وقيل بناه الأمير خشكلي سنجق جدة عام 549هـ/ 8351م. وفي عام 8021هـ/ 3971م، هجمت سيول عارمة على مكة، فكسرت أجزاء كبيرة من السدّ، وتهدمت كثير من بنيانه، فدخل السيل المسجد الحرام، فأمر السلطان سليم الثالث بإعادة إعمار السدّ من جديد. غباشي: المنشآت المائية، ص982. كما تم إعادة إعمار السدّ من قبل لجنة عين زبيدة 0331هـ- هاني فيروزي: مياه مكة المكرمة منذ عهد إسماعيل عليه السلام على عهد خادم الحرمين الشريفين، بحث منشور في مجلة العاصمة المقدسة، مكة المكرمة، ع4، س2، 1741هـ ص85.
- (18) تقع محلة أجياد في الجنوب الشرقي للمسجد الحرام، وتعتبر من أقدم أحياء مكة، وقيل أنّ أول من سكنها جرهم، وقد بني السدّ على سفح جبل اجياد، ولا يُعرف متى تم بناء السدّ بالتحديد، ولكن يرجّح غباشي أنّه تمّ بناء السدّ عام 0401هـ/ 0361م. الكردي: التاريخ القويم، ج2، ص362. غباشي: المنشآت العثمانية، ص092. ساعاتي: حارات ومعالم مكة، أم ص74.
- (19) غباشي: المنشآت العثمانية، ص764.
- (20) غباشي: المنشآت العثمانية، ص764-964.

- (21) عبد الله بن السيد محمد صالح الزواوي: بغية الراغبين وقرعة عين أهل البلد الأمين، المطبعة الخيرية، 0331 هـ/ 2091 م، ص33.
- (22) غباشي: المنشآت العثمانية، ص764.
- (23) طبع الكردي كتابه التاريخ القويم 5831 هـ/ 5691 م.
- (24) الكردي: التاريخ القويم، ج2، ص362.
- (25) الزواوي: بغية الراغبين، ص23-33. الكردي: التاريخ القويم، ج2، ص562.
- (26) صحيفة أم القرى، ع691، س4، 41-4-7431 هـ/ 82-9-8291 م، ص2.
- (27) صحيفة أم القرى، ع112، س5، 03-7-7431 هـ/ 11-1-9291 م، ص2.
- (28) غباشي: المنشآت العثمانية، ص564.
- (29) صحيفة أم القرى، ع353، س03، 31-4-2731 هـ/ 72-2-3591 م، ص3.
- (30) صحيفة صوت الحجاز، ع961، س4، 31-5-4531 هـ/ 31-9-5391 م، ص2.
- (31) الأمير فيصل بن عبد العزيز آل سعود الابن الثالث من أبناء الملك عبد العزيز، ولد بالرياض 4231 هـ/ 6091 م، شارك في الحياة السياسية بعمر مبكر، فكان والده ينيبه عنه في المؤتمرات، وقد تقلد عدة مناصب في حياة والده، فقد تولى رئاسة مجلس الشورى، كما تولى وزارة الخارجية، ونائباً على مكة، وبعد وفاة والده تم تعيينه ولياً للعهد، وأخيه سعود ملكاً، ومن ثم تولى جلالته الملك 4831 هـ/ 4691 م، واستمر حكمه لسنوات حتى توفي غدرًا على يد ابن أخيه فيصل بن مساعد عام 5931 هـ/ 5791 م. خير الدين الزركلي: الأعلام قاموس تراجم لأشهر الرجال والنساء من العرب والمستعربين والمستشرقين، دار العلم للملايين، بيروت، ج5، ص661-761.
- (32) وادي إبراهيم من أشهر أودية مكة، لمروره بالبيت الحرام، فمنهم من أطلق عليه وادي مكة، ويمتد ليصل الوادي الى جبل حراء، فيطلق عليه السدر، وعند الشهداء يطلق عليه وادي فخ. البلادي: معالم مكة، ص24.
- (33) صحيفة أم القرى، ع368، س81، 01-6-0631 هـ/ 4-6-1491 م، ص2. صحيفة صوت الحجاز، ع685، س01، 5-6-0631 هـ/ 92-6-1491 م، ص3.
- (34) يقع وادي خريق العشر ضمن الوادي الرئيسي المعروف بوادي فخ، أحد أكبر أودية مكة، حيث يسمى أعلاه بوادي خريق العشر ووسطه الزاهر واسفله وادي ام الجود، ويعرف وادي فخ اليوم بوادي الزاهر، ويضم عدة احياء سكنية وتجارية. عاتق البلادي: معجم الحجاز، دار مكة، ط1، 0041 هـ/ 0891 م، ج7، ص212.
- (35) صحيفة أم القرى، ع468، س81، 71-6-0631 هـ/ 11-7-1491 م، ص1.
- (36) عباس يوسف قطان، من كبار أعيان مكة المكرمة، اول امين للعاصمة تم تعيينه من قبل جلالة الملك عبد العزيز 4631 هـ/ 4591 م، وشغل سابقاً رئيساً لبلدية مكة، وعضوًا في المجلس البلدي بمكة، ومن ثم تم تعيينه عضوًا بمجلس الشورى، وانتقل بعدها على امانة المدينة

- المنورة، وشغل بها عدة مناصب، حتى طلب إعفائه من الأعمال الإدارية ليتفرغ للأعمال الخيرية، توفي بمكة 0731هـ / 0691م. محمد علي مغربي: أعلام الحجاز في القرن الرابع عشر والخامس عشر للهجرة وبعض القرون الماضية، دار تهامة- دار البلاد، جدة، ط1، ج1، ص77-78.
- (37) صحيفة أم القرى، ع278، س81، 41-8-0631هـ / 5-9-1491م، ص2.
- (38) صحيفة أم القرى، ع088، س81، 81-01-0631هـ / 7-11-1491م، ص1. صحيفة صوت الحجاز، ع885، س01، 21-6-0631هـ / 6-7-1491م، ص2.
- (39) صحيفة أم القرى، ع309، س81، 1-4-1631هـ / 4-7-1491م، ص1.
- (40) الأمير عبد الله بن فيصل بن عبد العزيز آل سعود الابن البكر للملك الراحل فيصل، ولد بالرياض 1431هـ / 3291م، حظي بمحبة جده الملك عبد العزيز، فتولى رعايته منذ ولادته، حتى انتقل إلى مكة بمعية والده الأمير فيصل، بعدما تم تعيينه نائبا على مكة، فتلقى عبد الله تعليمه فيها، تسلم العديد من المناصب منها: مساعد نائب الملك على الحجاز، ووزير الصحة، ووزير الداخلية، ويعتبر من كبار شعراء المملكة، توفي بجدة 8241هـ / 7002م، ودفن بمقبرة العدل بمكة. مصطفى إبراهيم حسين: أدباء سعوديين، دار الرفاعي، الرياض، 4141هـ / 4991م، ص331.
- (41) صحيفة أم القرى، ع309، ص1. صحيفة صوت الحجاز، ع985، س01، 51-6-0631هـ / 9-7-1491م، ص2.
- (42) المصادر السابقة.
- (43) صحيفة أم القرى، ع309، ص1.
- (44) الشيخ عبد الله بن سليمان الحمدان: من مواليد القصيم، 5031هـ عمل بالتجارة في سن مبكرة، ونبغ فيها، فتنقل بين الهند والبحرين، وافتتح مكتب لاستيراد البضائع بالبحرين، ثم استدعاه إلى الرياض من قبل شقيقه محمد الذي كان يعمل لدى الملك عبد العزيز، وقد عانى المرض فلم يعد قادرا على مهام العمل، فقدم شقيقه عبد الله بدلا عنه، وقد أعجب الملك عبد العزيز به كثيرا، وعينه وزيرا للمالية بموجب مرسوم ملكي 1531هـ وحظي بمكانة رفيعة لدى جلالة الملك، لم يبلغها أحدا من رجاله، وكان يعرف بمعالي الوزير، طلب التقاعد بعد وفاة الملك، 4731هـ / 3591م. الزركلي: الوجيز في سيرة الملك عبد العزيز، دار العلم للملايين، بيروت، 8891م، ط5، ص113-213. مغربي: أعلام الحجاز، ج1، ص011-421.
- (45) صحيفة أم القرى، ع9331، س72، 02-2-0731هـ / 1-21-0591م، ص1.
- (46) المصدر السابق.
- (47) الشيخ محمد بن عوض بن لادن، ولد بحضرموت، ومن ثم هاجر إلى جدة، وعمل فيها كحمال، ومنها بدأت حياته العملية في مجال المقاولات، وعرف بالمعلم محمد، وذاع صيته بعدما منحه الملك عبد العزيز، شرف مشروع توسعة المسجد النبوي، فكانت الانطلاقة الأكبر له، ومن ثم تولى سلسلة من المشاريع الحكومية، وتم تعيينه مديرا للإنشاءات والتعميرات

المدن الصحراوية الليبية (مدينة زله: نموذجاً) دراسة تاريخية تحليلية

المركز الليبي لأبحاث الصحراء وتنمية المجتمعات
الصحراوية

د. ابوالقاسم السنوسي قنه محمد

المستخلص:

تعتبر ليبيا من البلدان الغنية بتراتها الثقافية والحضاري المتنوع من تراث فكري وتاريخي ومعماري، تشهد عليه الآثار المادية المتمثلة في المواقع والمباني التاريخية ثم الدينية والعلمية والاجتماعية، ناهيك عن العادات والتقاليد التراثية المرعية، والتي ساهمت في رسم جزء من معالم التراث الثقافي للمجتمع الصحراوي عبر تاريخه الطويل، فالبيئة الصحراوية هي مناخ وإقليم يفرض شروطه على المدينة وتشمل هذه البيئة السكان الذين أعتدوا في معيشتهم على الزراعة والرعي واستقروا في المدن الصحراوية، التي تميزت بتنوع مناخها واختلاف تكوينها فقد استطاع السكان أن يبدعوا في إيجاد أنماط عمرانية تناسب حياتهم في تلك البيئة.⁽¹⁾ تناولت الدراسة مدينة زله والتعريف بأهميتها التاريخية وتراثها الصحراوي والذي يشكل مادة غنية ومتنوعة تعكس الأثر الحضاري والثقافي والتاريخي للمجتمع الليبي ويستعرض جوانب الحياة كافة من عادات وتقاليد وأعراف وحكم وأمثال وألعاب، وحرف وصناعات وأكلات شعبية وفنون ورقصات تراثية، ومعالم أثرية وشواهد تاريخية تروي قصة الماضي، وتنبع أهمية الدراسة أنها أول دراسة في مجالها تتناول التاريخ والتراث الشعبي وأفاق التنمية للمجتمع الزلاوي، وتعمق مفهوم السياحة الصحراوية والوعي بأهمية النشاط السياحي للمدن الصحراوية، وهدفت الدراسة إلى تقديم توصيات تساعد على الاستفادة من الموارد الطبيعية والتاريخية في مجال التنمية السياحية في زله، اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي مستخدمين الملاحظة والدراسات السابقة لجمع البيانات والمادة العلمية عن الموارد الطبيعية والمقومات السياحية والتاريخية في المنطقة، وتوصلت الدراسة إلى جملة من النتائج والتوصيات من أهمها ضرورة نشر الوعي السياحي وتشجيع السياحة الصحراوية، وأن المجتمع الصحراوي غني بتقاليده وعاداته العريقة، والمتتبع لخارطة التراث الثقافي المادي والغير مادي للمنطقة يجد نفسه أمام تنوع لا حدود له، فالثقافة الصحراوية موروث يربط حاضرها بماضيها، ويعزز ثقافتها ويغنيها بما تزخر به من إبداعات، ومعالم لازالت قائمة بين ثنايا الرمال الذهبية.

الكلمات المفتاحية: المدن الصحراوية، مدينة زله، التراث الثقافي، التنمية المستدامة، مقومات السياحة الصحراوية.

**Libyan desert cities
(City: Zillah as an example)
Analytical historical study**

Abo Algasim Alnsiusu Ganah Muhamad

Abstract :

Libya is considered one of the countries rich in its diverse cultural and civilizational heritage of intellectual, historical and architectural heritage, attested by the material effects represented in the historical, religious, scientific and social sites and buildings, not to mention the customs and heritage traditions observed, which contributed to drawing part of the features of the cultural heritage of the desert community throughout its long history. The desert environment is a climate and a region that imposes its conditions on the city, and this environment includes the people who depended for their livelihood on agriculture and grazing and settled in the desert cities, which were characterized by the diversity of their climate and the difference in their composition. The study dealt with the city of Zillah and the definition of its historical importance and its desert heritage, which constitutes a rich and varied material that reflects the civilizational, cultural and historical heritage of the Libyan society and reviews all aspects of life such as customs, traditions, norms, judgment, proverbs, games, crafts, industries, popular foods, arts and heritage dances, archaeological monuments and historical evidence that tell the story of the past, and stem. The importance of the study is that it is the first study in its field dealing with history, folklore, and development prospects for the (Zalawi community), and deepening the concept of desert tourism and awareness of the importance of tourism activity for desert cities. The study aims to present and gives recommendations to help scientific material on natural resources and tourism and historical components in the region. Furthermore, this study depends on previous study and descriptive using to collect data and scientific material on natural resources and tourism and also the historical components in the region. the desert culture is an inheritance that connects its present with its past, enhances its culture and enriches it with its rich creations and landmarks that still exist among the folds of the golden sands.

المقدمة:

عندما يتم الحديث عن المدن الصحراوية فإنه غالباً ما يتبادر إلى الذهن أن (المدينة والصحراء) شيان متناقضان، فمفهوم المدينة يشير إلى التمدن والاستقرار والرفاهية، بينما يشير مفهوم الصحراء إلى التصحر والفقر والخلاء، وفي هذا الصدد فإن المدن الصحراوية هي المدن الواقعة في الصحراء، أي أنها مدن غير مأهولة من المدن إلا أن موقعها بالصحراء، بينما يشير مصطلح المدن الصحراوية والمتناول في هذا البحث إلى خصوصية هذه المدن وتميزها عن غيرها بميزات ارتبطت بالصحراء⁽²⁾ كما أن التراث الثقافي يعبر عن التجارب التراكمية للسكان على مر العصور، فهو يحمل ملامح أهل الصحراء، ويحافظ على هويتهم وعراقتهم وأصالتهم⁽³⁾ وتعد زلّه من أهم المدن الصحراوية التي تزخر بمقومات تؤهلها لقيام تنمية سياحية وجعلها بؤرة للجذب السياحي، لتنوع تراثها الثقافي والمعماري، ولتأثيرها الجغرافية وتنوع تضاريسها ومناخها، وكثرة واحاتها وعيونها وحطايا النخيل، ويعتبر المجتمع الصحراوي الزلاوي مجال من مجالات اهتمامات التنمية المكانية بأبعادها الثقافية والاجتماعية والعمرانية، ولأنه مجتمع تقليدي يمثل فيها (قصر زله) نواة المدينة الصحراوية، ولسكانها عاداتهم وتقاليدهم وثقافتهم.

تهدف هذه الدراسة إلى التعريف بالتراث الثقافي المادي واللامادي، ودوره في بعث السياحة الصحراوية وبرامج التنمية، فالتراث من مقومات زيادة التماسك الاجتماعي والانتماء والهوية الثقافية، فالمجتمعات الحية هي التي تعزز بتراثها وآثارها، فالوروثات الفردية والجمعية المتراكمة، من التراث الشعبي ومواقع تاريخية وأثرية، هي جزء أساسي من مكوّنات تاريخ وحاضر ومستقبل المجتمع الصحراوي، تنطلق أهمية التراث من كونه يشكل الهوية الثقافية للمجتمع، ويشكل التراث الشعبي الزلاوي مادة غنية ومتنوعة تعكس الإرث الحضاري والثقافي للمجتمع الصحراوي، والتراكم التاريخي الذي أسهم في تشكيل مخزون ضخم يستعرض جوانب الحياة كافة، من عادات وتقاليدهم وأعراف وحكم وأمثال وألعاب، وحرف وصناعات وأكلات شعبية، ورقصات تراثية، وفنون شعبية، ومعالم تراثية، وشواهد تاريخية تروي قصة الماضي الجميل، وعلى الرغم من غزارة المادة التراثية، وبخاصة المنقولة عبر الروايات الشفهية إلا أنها لم تلقى ما يكفي من الدراسات والأبحاث التي تعالج كافة جوانبه، ولن يستطيع أحد أن يكتب عن التراث الشعبي الزلاوي بصدق إلا أبناءها الذين شبوا على ترابها فهم من يستطيعون أن يوفوها حقها وهذه الدراسة ما هي إلا خطوة في طريق طويل تحتاج إلى باحثين متخصصين يعطوه الاهتمام الكافي من الدراسة ونفض الغبار عن ما هو مغمور من تاريخها الاجتماعي ومورثاتها الثقافية وفنونها الشعبية ورصد وتدوين كل مامر بها من تغيرات في القرون الفائتة، ولقد سعينا إلى تقديم هذه الدراسة لتسليط الضوء على هذه المدينة الصحراوية وتراثها الثقافي الغني وتقاليدها المتنوعة والتي تعتبر رمز للهوية الثقافية.

أهمية الدراسة:

تستمد هذه الدراسة أهميتها من كون التراث الثقافي الصحراوي يعد أحد العناصر الحية للتاريخ، فكل مجتمع يحتاج للرجوع إلى تاريخه، لضمان الأستمرارية لهويته التي تتطور

وتتفاعل مع الزمن، فالتراث إرث جماعي يحكي تاريخ مجموعة بشرية، ويتوارث جيل عن جيل، كما أن الدراسة ستناقش مقومات وبنية السياحة الصحراوية في مدينة زله الليبية والمؤهلة لقيام هذا النوع من السياحة، بالإضافة لدراسة أهم المعالم الصحراوية من الناحية الطبيعية والثقافية والتراثية وتحديد المناطق التي تتوفر فيها معالم سياحية صحراوية مما يشكل مقدمة لبعض الدراسات التي يمكن أن تتناول آثار السياحة الصحراوية على المنطقة ودورها في تحقيق التنمية المكانية المستدامة.

أهداف الدراسة:

وتتجلى أهداف الدراسة في الآتي:

- التعرف على المجتمع الصحراوي في منطقة زله ورصد أهم مكوناته.
- بيان مدى إمكانية الاستفادة من التراث الثقافي في المجتمع الزلاوي وتوظيفه لخدمة قضايا التنمية المستدامة.
- التعرف على مدى حفاظ المجتمع الزلاوي على عاداته وتقاليده.
- معرفة أبرز التحديات التي تواجه سكان المدن الصحراوية في الحفاظ على التراث الثقافي الصحراوي ومتطلبات خطط التنمية المستدامة.
- تحديد مدى مساهمة السياحة الصحراوية في التنمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للمناطق الصحراوية.
- دراسة أهم المعالم الصحراوية ومقومات الجذب السياحية في منطقة زله والمتمثلة في المقومات الطبيعية (المكانية)، والبشرية (السكانية).
- تحديد المناطق والمواقع التي تتوفر فيها معالم سياحية صحراوية وإعداد كتيبات سياحية إرشادية مدعومة بالصور والخرائط.

إشكالية الدراسة:

تتمحور إشكالية البحث حول قدرة سكان الصحراء الليبية ودورهم في حفظ الموروث الثقافي لمجتمعهم وضمان استمراريته سواء أكان مادياً أو غير مادي، وفي كيفية جذب السياح إلى المناطق الصحراوية وتحدي صعوبات الطبيعة والاستفادة من مميزاتها الطبيعية والتراثية.

أسئلة الدراسة:

- ما أهمية مدينة زله التاريخية والجغرافية؟ وماهي مكونات المجتمع الصحراوي فيها؟
- ماهي عادات وتقاليد المجتمع الزلاوي؟ وهل أستطاع المجتمع الزلاوي الصحراوي الحفاظ على تراثه؟
- هل تتوفر في المناطق الصحراوية مقومات سياحية تجذب السياح؟
- ماهي طبيعة المعوقات التي تواجه عملية التنمية في المدن الصحراوية؟

— كيف يمكن النهوض بالسياحة الصحراوية وتطويرها؟

منهج الدراسة:

لأجل الوصول إلى الأهداف المتوخاه من الدراسة استخدمنا المنهج الوصفي التحليلي، والذي عادة ما يتناسب مع هذا النوع من الدراسات الإنسانية.

حدود الدراسة:

تقتصر حدود الدراسة مكانياً على مدينة زله، وزمناً على عرض نماذج لعناصر التراث الشعبي للمجتمع الزلاوي عبر العصور المختلفة. وسوف يتم تقسيم الدراسة على النحو الآتي:

أولاً: مدينة زله (ZALA): نبذه تاريخية وجغرافية:

1- الموقع الجغرافي:

تتميز مدينة زله بخصائص المدن الصحراوية بشكل عام وهي تقع في الجزء الجنوبي الشرقي من واحات الجفرة، بين دائرتي عرض $28^{\circ}29'$ شمالاً وبين خطي طول $17^{\circ}18'$ شرقاً تقريباً، وهي إحدى مناطق الجفرة تقع على السفوح الشمالية الشرقية لجبال الهروج⁽⁴⁾ وتبعد عن مدينة ودان بمسافة 160 كلم، وعن مدينة هون بمسافة 180 كلم، وعن واحة الفقهاء بمسافة 160 كلم وتبعد عن واحة مراده شمالاً بمسافة 225 كلم، كما تبعد عن مدينة تازربو في الجنوب الشرقي بمسافة 400 كلم، وتبعد عن مدينة طرابلس 750 كلم، وترتفع المنطقة عن مستوى سطح البحر بمقدار 200م تقريباً، وتقع شمال جبال الهروج، وتبعد عن ساحل البحر شمالاً بمسافة 280 كلم باتجاه منطقة النوفلية.⁽⁵⁾

2 - الأهمية التاريخية:

زله بلدة مغمورة في أعماق الصحراء الليبية، وهي من أقدم المناطق التي استوطنتها بعض القبائل وتدل الشواهد الأثرية على تعاقب هذه القبائل على الموقع الحالي للمنطقة، حيث أكتشف فيها فخار روماني في القرن الثاني الميلادي، وبقياء أثار حصن من النوع الذي يوجد على الطرق الرومانية القديمة⁽⁶⁾ وهي أرض خضراء في قلب صحراء قاحلة تغطيها أشجار النخيل الباسقة، وتتبعاد فيها الأحياء السكنية المقامة على روبة عالية عن حقول النخيل، ألا القليل من الأهالي الذين قاموا ببناء بيوتهم حول بساتين نخيلهم وكانت لها شهرة تاريخية كبيرة بين الرحالة والمكتشفين، وذلك بسبب موقعها الجغرافي على طريق القوافل التجارية والذي يربط بين مناطق الساحل ودواخل الصحراء الليبية⁽⁷⁾ وقد أهلها هذا الموقع بأن تكون استراحة للحجاج العابرين للصحراء ومحطة للقوافل التجارية القادمة من بلاد السودان الأوسط والغربي والمتجهة إلى مصر ونالت شهره كبيرة لدى تلك القوافل بسبب موقعها الاستراتيجي ووفرة مياهها وكثرة نخيلها، وتعتبر زله نموذجاً للمدن الصحراوية ومركز حضري مهم حافظت على طابعها الأصيل المستمد من التراث العربي الإسلامي،⁽⁸⁾ واختلفت الروايات في تحديد مدلول اسمها، فذكرها الإدريسي في كتابه، «نزهة المشتاق في اختراق الأفاق» باسم (زاله)،⁽⁹⁾ وذكرها البكري في كتابه «المسالك والممالك» باسم (زلهي) بالألف المقصورة⁽¹⁰⁾

وذكرها ابن الفداء في كتابه «تقويم البلدان» باسم (زاله)⁽¹¹⁾ كما وردت في كتاب الإستبصار في عجائب الأمصار باسم (زلي)⁽¹²⁾ ومن خلال ذلك يبدو واضحاً أن الاسم الحالي لمدينة زله، ربما قد جاء تطوراً مرحلياً لأسمائها المختلفة، وحسب الروايات المحلية المتواترة، ربما يرجع سبب تسمية زله لأسم بربري قديم أطلق عليها، فقد كانت تدعى (عين زلال) حيث يوجد بها عين ماء عذبة طيبة المذاق، وتعرف إلى الآن باسم (عين زله)⁽¹³⁾ وتشير دراسات الديموغرافيا التاريخية من خلال تتبع تعمير منطقة زله أنها كانت مأهولة بالسكان منذ فترة طويلة جداً حيث أستوطنتها بعض القبائل الليبية البربرية (مزاتة، هواره) في القرنين (5هـ/11م - 6هـ/12م)⁽¹⁴⁾ وتدل الشواهد الأثرية على تعاقب هذه القبائل على الموقع الحالي للمنطقة، أما بعد الهجرة العربية (بني هلال، بني سليم) أستقر فيها بعض من عرب قبيلة الجهمه، وتشير المصادر التاريخية إلى أن قبيلة اولاد أخريص بقيادة (أخريص بن عبدالعزيز بن موسى العزاوي الجهمي) هي أول قبيلة عربية أستقرت في المنطقة في منتصف القرن (7هـ/13م) كما شهدت المنطقة في القرن (10هـ/16م) تغيير جذري في عملية إعمار المنطقة توافدت عليها العديد من بطون بعض القبائل والعائلات والأفراد من المنطقة الشرقية والغربية والجنوبية، وبذلك أصبحت المنطقة تتميز بتنوع بشري يضم الكثير من القبائل الليبية.⁽¹⁵⁾ ويذكر محمد بن عثمان الحشاشي في نهاية القرن (13هـ/19م) أن اولاد أخريص هم المسيطرون على البلدة، وأن البلدة كانت مصابة بالكوليرا زمن مروره بها.⁽¹⁶⁾

3 - السكان:

أسم سكان زله بالتجانس والاستقرار، والأسرة غالباً ما تكون مركبة وتتصف بكبر الحجم وتشعب الروابط، وتقوم بوظيفة تربية خاصة حيث تقوم بنقل الثقافة والتنشئة الاجتماعية، ومن ناحية أخرى تقوم بنوع من الضبط الاجتماعي الداخلي على أفرادها⁽¹⁷⁾ ويبلغ عدد سكان زله حوالي 12000 ألف نسمة حسب إحصائية 2021م وتعود جذورهم إلى مجموعة من القبائل والبطون والعائلات وهي تنقسم إلى ثلاث مجموعات:

أولاً: قبيلة أولاد أخريص:

قبيلة عربية مستقرة في منطقة زله وهي بطن من بطون قبيلة الجهمه من (بيت العزه) ويعرفون بـ (الخريصات) نسبة إلى جدهم الأعلى أخريص بن عبد العزيز بن موسى العزاوي الجهمي حيث خلف أخريص الثالث اثنان من الأبناء هما: (عيسى، مهدي) ومنهم تفرعت بقية عائلات قبيلة أولاد أخريص على النحو التالي:⁽¹⁸⁾

1 - عائلة عيسى بن أخريص: تنقسم إلى:

أ- عائلة أبوبكر بن عيسى.

ب- عائلة بركة بن عيسى.

ج- عائلة عبد الرحمن ساسي بن عيسى.⁽¹⁹⁾

2 - عائلة مهدي بن أخريص، تنقسم إلى:

أ- عائلة أخريص بن مهدي.

ب- عائلة عبد الله بن مهدي.

ج- عائلة عبد العزيز بن مهدي (بو مغاثة): (آلالكاسح).⁽²⁰⁾

ثانياً: البكاك: أبناء ابوبكر بن مفتاح: (عائلة أعطيه، عائلة عبد القادر، عائلة عبد الله).

ثالثاً: أفخاذ وعائلات تنتمي إلى قبائل ومناطق مختلفة أستقرت في مدينة زله منها:

الزيادين، عائلة آل الفقيه، عائلة آل الجبالي (كعام)، عائلات الرياح، عائلات الجماعات، عائلات الفواخر، عائلات الزاوية، عائلات المواجر، عائلات الربائع، عائلات المرازيق، عائلات آل الفزاني، عائلة أولاد وافي، عائلات أولاد سليمان، عائلات الحمود، عائلات المغاربة، عائلة آل بن عمر⁽²¹⁾، عائلة بالخيرات، عائلة آل الهوني، عائلة آل الدوجالي، عائلة آل أرميل، عائلة آل أشويرف، وعائلات الزنتان، عائلة القذاذفة وغيرها من العائلات الصغيرة.⁽²²⁾

4: مدينة زله في مذكرات الرحالة العرب والأجانب:

زار مدن الصحراء الليبية العديد من الرحالة والمستكشفين خلال القرن (الخامس عشر، السادس عشر، السابع عشر، الثامن عشر) وسجلوا ملاحظاتهم وأنطباعاتهم عن المنطقة وكتبوا تقاريرهم فكانت خير معين لوصف الأوضاع، السائدة في المدن الصحراوية. وتوافقاً مع الترتيب التاريخي، ارتأينا أن نذكرها حسب التسلسل الزمني لهذه الرحلات:

1- رحلة ابويوسف الورجلاني: (570-571هـ/1175م) حيث جأت في أواخر سنة من حكم بني الخطاب في زويله، ووصف يوميات رحلته في قصيده عرفت بأسم الحجازية⁽²³⁾ والتي وصفت بعض المعالم والأحداث التاريخية للمناطق التي مرت بها القافلة في مدن وقرى منطقة فزان فكان بداية الرحلة في أول شهر جمادي الآخر (570هـ/1174م) وأستمرت (6 أشهر) ذهاباً، وصل الورجلاني إلى بلدة زله، وقد وصف أهلها بأنهم أهل كرام وشجاعة، ويتوسط البلدة قصر حصين فقال فيهم:

وجازت على زرديج وهي مشيحه إلى منزل العباد ذات الفقائر

وقد هـرج الهروج فيها سمائها وممرها زرديج كل المرامر

فلما أنحنأناها إلى قصر زله أنحنأنا إلى قوماً همام مغاور

إلى سيد يعطي الجزيل وينتمي إلى سيد الناس الكرام الأكابر

وفي طريق العودة إلى بلدة زله وصف الورجلاني طريق عودته عبر جبال الهروج بأروع وصف

بقوله:

وفي جبل الهروج للناس أية له منظر كالبحر شم المناظر⁽²⁴⁾

2- ذكر المقرئزي بلدة زله في القرن (9هـ/15م) في كتابة المواعظ والاعتبار بأسم (زرلا) فقال:

في وصفه لحدود مملكة كانم واستنجد سكان منطقة فزان بهم بعد غارات قراقوش وابنه على المنطقة وانقطاع التجارة فقال: ((الكانم وملكها مسلم وبينه وبين بلاد مالي مسافة بعيدة جداً وقاعدة ملكه بلدة اسمها حميمي وأول مملكته من جهة مصر بلدة اسمها زلا)).⁽²⁵⁾

3- وفي القرن (10هـ/16م) ذكرها ابن سباهي زاده في كتابه أوضح المسالك إلى معرفة البلدان

والممالك فقال: ((زله بفتح الزاي ولام مشددة، مدينة صغيرة ذات اسواق عامرة وهي حصن منيع

ومنها يدخل إلى بلاد السودان ومنها إلى زويلة عشرة أيام من جهة الجنوب والغرب)).⁽²⁶⁾

4- رحلة أبي عبدالله محمد بن احمد القيسي (أبن مليح) 1630م-1633م: قدم ابن مليح وصفاً لحال بلدة زله وماآلت إليه من فقر بعد رحلة الورجلاني فقال: ((أما زله فمدشر صغير لامعاش عندهم ولاقوت إلا ماء يسمونه لاقبي يستخرجونه من النخيل أبيض حلو ثم يطبخونه ويستخرجون منه شئ يشبه الرب وسكانها من عرب عكاره))⁽²⁷⁾ ومما تجدر الإشارة إليه أن ابن مليح قد بالغ في وصفه لحالة بلدة زله المعيشية وربما لأنه لم يجد عندهم طعاماً زائد عن حاجتهم يبيعه له فبلدة زله تشتهر بكثرة عيونها وسوانياها واهلها يهتموا بزراعة النخيل وجميع أنواع الحبوب والفواكه، أما فيما يتعلق بالاقبي فهو لا يستخرج من أصناف النخيل الجيدة بل يستخرجونه من ذكور النخل والأنواع الرديئة من النخيل المنتشرة في البلدة، وتشير الكثير من الوثائق العائلية خلال الفترة الزمنية لرحلة ابن مليح للوضع الاقتصادي الجيد للبلدة⁽²⁸⁾ أما فيما يتعلق بسكانها فهم عرب أقحاح ينتمون لقبيلة الجهمه وللجد الجامع اخريص بن عبد العزيز بن موسي العزاوي الجهمي ولاصله أو علاقة تربطهم بعرب عكاره.

5- الرحالة الألماني (فردريك هورنمان FEREDRI HORNMAN) الذي قام برحلته من القاهرة إلى مرزق عام 7971م ووصف رحلته في كتابة « الرحلة من القاهرة إلى مرزق » الذي نشر في سنة 2081م وقدم وصفاً للواحات والمدن التي مر بها في رحلته فتحدث عن معالم تلك الطريق والمظاهر الطبيعية والمناخية في هذه المناطق، كما أفراد جانباً مهماً للحديث عن واحة زله، فوصفها بأنها واحة جميلة تكثر فيها بساكن النخيل، كما سجل ملاحظاته عن إقليم جبال الهروج وطبيعة أرضه وصخوره.⁽²⁹⁾

6- الرحالة الألماني (ماوريزيو بورمان Maurizio Beurmann) وهو ضابط شاب في سلاح المهندسين، وصل إلى بلدة زله في 61/مارس/2681م متنكراً بالزى العربي، فلم يلتفت غالبية الأهالي إلى وصوله، وقد قام باستطلاعات هامة في المنطقة، فقدم لنا وصفاً للبلدة ومواردها الاقتصادية وتحدث عن واحة ترزه الواقعة شمال زله حيث كانت مركزاً هاماً وعامراً بالسكان، وقدر عدد سكانها بحوالي 003 نسمة، بينما قدر سكان بلدة زله بحوالي 005 نسمة، كما أفادنا بأن أحد سكان زله روى له أن أجدادهم قدموا من مصر واستقروا في زله بعد أن طردوا منها سكانها السابقين.⁽³⁰⁾

7- الرحالة الألماني (غيرها رد رولفس GERHA RDOLOPHIS) في رحلته من طرابلس إلى الكفرة عام 8781م والذي وصل إلى سوكنه في 9781/1/42م ومكث فيها ما يزيد عن الشهرين وقام خلالها بزيارة هون وودان، وقدم وصفاً دقيقاً لهذه الواحات ولأحوالها، فتحدث عن الملكية والإرث والنشاط الاقتصادي في سوكنه، وقدم معلومات عن مجتمعات وعادات أهلها ولهجتهم والتعليم، وعن دورها الإداري والاقتصادي في 71 مارس وصل رولفس إلى بلدة زله فأستقبله الشيخ (إبراهيم بن محمد بن اخريص) ووجهاء وأعيان ناحية زله استقبال حافل، وخلف بلدة زله انطباعاً إيجابياً لدى رولفس، حيث وصف أهلها بأنهم أفضل وأصدق وأخلص سكان الصحراء، وبأنهم يمتازون بشيء من الطموح للعلم والمغامرة، ففي عام 8781م جهزوا بعثة علمية على نفقتهم الخاصة بقيادة

(محمد الترموني) للعثور والكشف عن واحة واو الناموس، كما قدم وصفاً لبلدة زله بأنها من أغنى واحات الصحراء بما تملكه من إعداد كبيره من أشجار النخيل، وقطعان الجمال، التي ترعى جنوب البلدة في وديان وقرارات جبال الهروج الأسود.⁽³¹⁾

8- رحلة الرحالة التونسي محمد بن عثمان الحشائشي المسماه (الرحلة الصحراوية عبر اراضي طرابلس وبلاد التوارق) والتي بدأت في 18 يونيو 1896م وقد سلك طريق غير الطريق الذي تسلكه القوافل التجارية بين بنغازي والكفرة فقال: ((وهكذا واصلنا السير حتى يوم 4 جويليه وهو يوم الوصول إلى زله فصادفنا فيها مرض الكوليرا ولذلك اخترنا أن نخيم خارج المدينة عند عائلة من قبيلة الخريصة...ومدينة زله صغيرة يوجد فيها النخيل والماء ورئيسها يسمى (العربي بن محمد بن احميدة) واسم قاضيها هو حسين بن محمد...وأشهر اعيانها هو عبدالله بن الحاج احميد وتشكل زله حد البلاد الخاضعة للسلطة التركية التي يتحملها السكان بنفاذ صبر))⁽³²⁾، وعلى ضوء هذا كله تعد تقارير الرحالة جزءاً هاماً من المصادر التاريخية، وتكتسب المعلومات التي تقدمها أهمية خاصة فهي تشكل وثيقة هامة لمعرفة الوضع السياسي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي للمنطقة خلال تلك الحقبة، لمعرفة مختلف الجوانب المتعلقة بتاريخ المدن الصحراوية في ليبيا⁽³³⁾ ولم تكن الغاية من وصف المدينة من حيث أهميتها ومحيطها المكاني هو مجرد سرد للمعلومات، بل ساهم ولو بجزء ضئيل في تسليط الضوء على تاريخ المدينة وماتخفيه أطلالها من حقائق.

ثانياً: المدن الصحراوية والتراث الثقافي (العمراي، الاجتماعي، الشعبي):

1 - مفهوم التراث الثقافي:

يمثل التراث الثقافي بصفه عامة الهوية الثقافية لكل شعب أو مجموعة من الأفراد فهو يشكل عنصراً من العناصر الأساسية للحضارة والثقافة الوطنية، وهو كل ما ينتقل من عادات وتقاليد وعلوم وآداب ومختلف أنواع الفنون ونحوها من جيل إلى آخر، ويشمل كل الفنون الشعبية من شعر وغناء وموسيقى ومعتقدات شعبية وقصص وحكايات وأمثال تجري على ألسنة العامة من الناس، كما يشمل عادات الزواج والمناسبات المختلفة وما تتضمنه من طرق موروثه في الأداء والأشكال، ومن ألوان الرقص والألعاب والمهارات، والتراث الشعبي يعكس ما توصلت إليه حضارات الشعوب، فأى حضارة لا تُعتبر عريقة ذات جذور تاريخية إلا بمقدار ما تحمله من شواهد على رقيها الإنساني، ولكون الإنسان عبر مسيرته التاريخية يحاول أن يرقى بنفسه، فارتقاؤه هذا ينعكس على ما يخلقه من سلوكيات تتأصل في حياة الناس⁽³⁴⁾ وفي هذه الدراسة سوف نتطرق للخطوط العريضة لبعض عناصر التراث الثقافي الصحراوي بصورة مختصرة، وكأمثلة حيث لا تسمح طبيعة هذه الموضوع من تناوله بشكل موسع في هذه الورقة البحثية.

2 - أنواع التراث الثقافي:

أ- التراث الثقافي المادي:

وهو عبارة عن كل شيء ملموس وله حضور مادي، ويشمل المعالم الأثرية والتاريخية في المدن الصحراوية مثل المباني والمسكن والأماكن الدينية (المساجد، والزوايا) والأضرحة والمقابر

ومبانٍ حربية ومدنية مثل الحصون والقصور والقلاع، والأبراج والأسوار، وأي معلّم ذو قيمة تاريخية وحضارية بارزة، والتي تعتبر جديرة بحمايتها والحفاظ عليها بشكل أمثل لأجيال المستقبل، ويعتبر علم الآثار والهندسة المعمارية هي التي تحدد معيارية هذا التراث⁽³⁵⁾ وفي مايلي سنتناول بالدراسة بعض النماذج من انواع التراث الثقافي المادي في مدينة زله على النحو التالي:

أولاً: الأنماط العمرانية في المدن الصحراوية:

أن الأنماط المعمارية على مر العصور كانت دائماً انعكاساً صادقاً للبيئة الحضرية، التي كانت تسود كل مرحلة من المراحل التاريخية المتلاحقة ومنذ القدم أقيمت العديد من المدن في الصحراء الليبية، حيث ساهمت البيئة الحارة على توجيه سكان الصحراء إلى الداخل سواء كان للحي أو الماسكن أوفي المدينة ككل حتى يتوفر عامل الحماية من الظروف المناخية⁽³⁶⁾ ومن المهم جداً، عندما نتناول بالدراسة الفنون المعمارية في مدن الصحراء الليبية إن نتطرق إلى البيت الزلاوي سواء من حيث عناصره أو مكوناته، أو من حيث الأسس التصميمية والمعمارية التي أشتهر بها، ومدى تأثيره بالنماذج المعمارية العربية، أما فيما يتعلق بالطراز المعماري فأُن معظم مدن الصحراء الليبية لا تختلف كثيراً عن بعضها البعض، وخصوصاً في أنماط البيوت والمباني الدينية كالمساجد والزوايا أوفي شكل الأبراج والحصون والقلاع والقصور وفي بناء الأقواس النصف دائرية التي تدعم الشوارع والأزقة، تميزت منازل المنطقة، شأنها شأن بقية المنازل المنتشرة في عموم مدن الصحراء الليبية ببساطتها وعدم تعقيدها، الأمر الذي يعكس مستوى الحياة الاقتصادية البسيطة لمعظم سكان المنطقة والذي يعمل غالبيتهم بالتجارة أو الزراعة، أو الرعي.⁽³⁷⁾

1 - البيوت والشوارع:

شكلت العمارة الطينية احد العناصر البيئية التي اعتمد عليها في تأسيس الكثير من المدن والبيوت والمؤسسات في الصحراء الليبية، فكانت العمارة الصحراوية إلى جانب واحات النخيل والماء عوامل أساسية في تشكيل البيئة التي احتضنت العديد من القبائل عبر العصور⁽³⁸⁾ وتختلف طبيعة المساكن التي يعيش فيها سكان الصحراء من منطقة إلى أخرى، وعلى الرغم من احتفاظهم بتقاليد مساكنهم منذ الأزل إلا أنهم تمكنوا من تكييفها لتكون ملائمة أكثر للمناخ الصحراوي، كما تكيفوا ليكونوا أكثر معاصرة للحياة الحديثة، فالبيوت في المدن الصحراوية كفيلة وحدها بالكشف عن مدى تأقلم الإنسان مع بيئته، من خلال طرق معمارية مبتكرة، كما أنها تعكس على نحو دقيق نماذج المساكن البيولوجية المناخية وطريقة عمل التنظيمات الاجتماعية.⁽³⁹⁾

البيت الزلاوي:

تم بناء مساكن بلدة زله على قمة هضبة عالية تتوسط وتشرف على كل بساتين النخيل التي حولها كانت البيوت، تتوسط مبنى القلعة القديمة، ومعظم المنازل ذات طابق واحد، وهناك البعض منها يتكون من طابقين، ومع زيادة عدد السكان تم بناء المنازل على المنحدر الجنوبي للهضبة حتى اسفلها ليصبح حي سكني امتداد للقلعة، فضلاً عن البيوت الريفية ذات الطابق الأرضي التي توجد في مزارع المنطقة، ولقد شيدت بيوت زله على طراز جمع بين الطراز

المعماري للمدن الساحلية والطراز المعماري للوحدات الفزائية، ويقوم بعملية بناء البيت رجل يعرف بأسم (الأسطى) ويتم بناء البيوت من المواد الخام المتوفرة في البلدة من الحجارة والطين وأخشاب النخيل، يقوم الأسطى البناء بوضع حجر الأساس للبيت، ثم يتواصل البناء ليشمل كل المراحل إلى أن ترتفع الجدران بشكل مناسب لمرحلة السقف، فتطرح جذوع الدندان بعد أن يتم تجهيزها للسقف ويتم نظم وترتيب جريد النخيل على دعائم السقف وبشكل دقيق ثم تغطى بالقش والطين⁽⁴⁰⁾ وبذلك يكون المنزل قد تم بناءه ومن ثم تتم عملية الياسه بالطين وتطلى الجدران بالجير أو ما يعرف (التبنغير) فالبيت الزلاوي بشكله المستطيل أو المربع يضم عدد من الحجرات والغرف والمنافع، وهي عبارة عن حجرات ذات سقوف منخفضة ولها أبواب جيدة تصنع من خشب النخيل وذات أقفال، تفتح في فناء البيت المفتوح، فيبدأ ترتيب البيت بباب كبير كمدخل، ثم المربوعة فالسقيفة، ثم الكاودي ثم دار العليق وغرفته مقابله ثم السقيفة التي تفتح عليها دار البنات، ومن ثم يأتى المطبخ وبيت الراحة ثم ساحة وفيها التنور، واستطاع سكان واحة زله بناء بيوتهم من خلال ما هو متاح ومتوفر من مواد محليه من حجارة وطين ورمال ولا يغيب دور النخلة الفاعل فمنها يتخذ السقف، وتصنع الأعمدة السائدة للسقف ومنها تصنع الأبواب والشبابيك⁽⁴¹⁾ وتبنى به الحوائط باستعمال مونه الطين كمادة لاصقة، أما الأسقف فتتخذ بواسطة عوارض رئيسية من (الدندان، والعذب) وقطاعات من جذوع النخيل، الجريد بشكل نسيج وتغطى بطبقه من الطين، تغلب عليها البساطة المتناهية، ولكن مع فهم عميق يتجلى في قدراته على التخفيف من حرارة الشمس بالنهار ونفح البرد بالليل، أما فتحات الحجرات فهي محدودة في أبوابها أو مدخلها المنخفضة والضيقة، وتعمل أبوابها مع جذوع النخيل أو بعض بقايا أخشاب الصناديق الموردة فيها السلع، وتترك الأرضيات الداخلية على طبيعتها وتغطى بالرمال النظيف كلما دعت الحاجة.⁽⁴²⁾ كانت الشوارع في بلدة زله عشوائية المظهر وتختلف من حيث الطول والاتساع ومن أهم الشوارع في منطقة أجديدة: شارع آل زيدان، شارع الكلاب،⁽⁴³⁾ شارع آل عبد الوهاب، زنقة الحاج بوزيد، زنقة آل أرميل وغيرها.⁽⁴⁴⁾

ثانياً- المواقع التاريخية العسكرية (القلاع والقصور):

تعتبر القصور هي النواة الأولى لجميع المدن الصحراوية، على أختلاف مواقعها الجغرافية، فهي تمثل إطار مثالياً للحياة التقليدية بالمنطقة وتأخذ بعين الاعتبار خصوصيات الحياة الأسرية بها، ومهما تباين الشكل العام للمدن الصحراوية التقليدية (القصور) من منطقة إلى أخرى، فإنها تشترك جميعاً في مجموعة من الخصائص، كموقعها الجغرافي الذي غالباً مايكون حول الواحات والأبار الجوفية، ووحدها السكنية المنظمة والمشيدة حول المسجد الذي يقع وسط المدينة، والأفنية الداخلية بالمساكن، والشوارع والممرات الملتوية، الأسوار والأحزمة الخضراء التي تحيط بالمدينة⁽⁴⁵⁾ كثرت في العهد العثماني الثاني القصور والقلاع المحصنة، في واحات الجنوب الليبي واستعملت كمراكز إدارية لحكم المناطق وتوفيرها للجهاز الإداري والأمني والمالي، وأن هذه المباني والقلاع قد استغلت في الإدارة المحلية ومراكز للشرطة، وفيما يلي سنتناول بالدراسة أهم القصور والقلاع في المنطقة:

1 - قصر زله:

وهو قصر قديمة يتوسط مدينة زله ، ويعتبر من أهم معالمها الأثرية مبني على سفح جبل عالي ومحصن وفي شكله العام على هيئة سفينة، ولا يعرف على وجه التحديد تاريخ إنشائه، وعلى الأرجح أنه كان موجود أثناء إقامة سكان القصور في المنطقة من قبائل (مزاته-هواره) البربرية ،ومن ثم استقرت فيه قبيلة أولاد أخريص بقيادة أخريص بن عبدالعزيز بن موسى بن عبد العزيز الجهمي، وكان مقراً لمدير ناحية زله، ومجلس إدارتها في العهد العثماني الثاني ومركز للتجمع السكاني، وفي فترة الإحتلال الإيطالي للمنطقة تم أجبار السكان على تركه وبناء منازلهم حوله، ويرى البعض أنه أول عمارة أقيمت في المنطقة، وقد أستخدم الطين والحجار الذي وفرته البيئة المحلية في بنائه⁽⁴⁶⁾ ومما تجد الإشارة إليه أنه على الرغم من ضخامة مبنى قصر زله، إلا أن كتب الرحالة لا تحتوي على معلومات قيمة عن هذا القصر، فورد ذكره في رحلة ابويوسف الورجلاني سنة 570-571هـ/1175م، حيث وصف أهل زله بأنهم كرام مغاوير، ويتوسط البلدة قصر حصين فقال فيهم:

وجازت على زيدح وهي مشيحه إلى منزل العباد ذات الفطائر

وقد هرج الهروج منها سمائها وممرها زيدح كل المرامر

فلما أنحناها إلى قصر زله أنحنا إلى قوماً همام مغاور

إلى سيد يعطي الجزيل وينتمي إلى سيد الناس الكرام الأكابر⁽⁴⁷⁾

كما وصفه الرحالة الألماني رولفس والذي زار بلدة زله عام 1876م بقوله:

بأنه كان عبارة عن مبنى كبير مشيد على صخور ذات منظر جذاب وهو محصن وهذا أمر ضروري لحمايتها من غزوات عرب سرت، ويبدو أن سوره قد بني بهذه الطريقة الهندسية الدفاعية لعوامل استراتيجيه، ولحماية سكانها من غارات وتطلعات القبائل المجاورة التي كانت تغير على منطقة زله بين الفينة والأخرى⁽⁴⁸⁾ هذا ويقدم محمد بشير أنجومه السوكني في مخطوطه أصل إنشاء البلدان وصفاً لهذا القصر بقوله: بأنه يتميز بجدرانه العالية وبابه الضخم، ويوجد به مدخل رئيسي يشرف على ساحة واسعة، يفتح ساعات النهار ويقفل إثناء الليل، أما بالداخل فكانت له فناء واسع وبه بئر تزودهم بالمياه كما يوجد به أيضاً مجموعة حجرات تفتح على ساحة أو فناء.⁽⁴⁹⁾

2 - قلعة تاقرفت⁽⁵⁰⁾:

هي موقع أثري معروف منذ القدم يقع على مسافة 75 كلم شمال غرب مدينة زله اكتشف فيها نقود رومانية من القرن الثاني الميلادي، ويصف البكري مدينة تاقرفت: بأنها مدينة عامره فيها مسجد كبير، وبها بساتين نخيل كثيره من ثمر البرني⁽⁵¹⁾ وتعتبر القلعة من أهم معالمها الأثرية وهي مبنية على سفح جبل عالي وتحيط بها الكتبان الرملية، كما جرت على أرضها معركة تاقرفت بين المجاهدين وجنود القوات الإيطالية.⁽⁵²⁾ ومما سبق نلاحظ إن جميع القصور المشار إليها في هذه المدن الصحراوية كانت تتضمن نفس النظام للطابع المعماري أو ما يسمى بالطرز أو النسق المعماري للقصور والقلاع بفنائها المركزي وهو النظام السائد، بالإضافة إلى الأبراج، وجميعها بنيت

بالحجار المنحوتة والتي تستخدم بالحوائط الخارجية والحجارة العادية من الداخل، وزوايا مستديرة أومضلعة، وباب ومدخل رئيس واحد، ومما يلاحظ أيضاً على البناء المعماري لهذه القصور هو ارتفاع بنائها عن سطح الأرض، إضافة إلى أنها ذات أشكال مربعة أو مستطيلة وذلك تمشياً مع الظروف الجولوجية أو وفق طبيعة الأرض والمكان الذي يبنى عليه والمواد المتوفرة فيه.⁽⁵³⁾

ثالثاً: المساجد:

المساجد بيوت الله في الأرض، والمسجد في صورته البسيطة ما هو إلا مساحة من الأرض تنظف وتسوى وتطهر، ثم يتم فيها تعيين اتجاه القبلة وتخصص للصلاة، وقد كان المسجد المبنى الرئيسي في كل المدن الصحراوية وله خصوصية دينية ووظيفية تعبدية أدت إلى توحيد برنامجه وعناصره المعمارية، فتصميم المساجد في صورتها العامة واحد لم يتغير منذ عهد الرسول عليه الصلاة والسلام وحتى الآن، وهو ما يمكن الإشارة إليه بمصطلح (الوحدة في التصميم)، وعلى الرغم من ذلك لا يمكن إغفال ما نراه من التنوع في تصميم بعض المساجد وفي عناصره المعمارية المختلفة، ومن ناحية أخرى تتميز المساجد بالفن المعماري الإسلامي، إذ نجد البساطة في فكرة بنائها، حيث شيدت من الحجارة والطين، أما أسقفها فكانت من جذوع النخيل، وتفرش أرضيتها بالديس والحصر، وتحتوي معظم المساجد على المحراب والمنبر والصومعة وقناديل الإضاءة، والماء للوضوء⁽⁵⁴⁾ ومن أهم المساجد في المنطقة: الجامع الكبير برأس القارة، ثم الجامع العتيق وهو جامع الجمعة، ويقع بالقرب من القلعه ولا يفصله عنها سوى شارع ضيق يمتد من الشرق إلى الغرب، ويتكون من الداخل من العديد من الأعمدة والأقواس التي بنيت من الحجارة والطين، ويفيدنا الرحالة رولفس خلال زيارته للواحة بأن عدد مساجدها خلال سنة 1876م لا يزيد عن جامعان وزاوية واحدة، وهي من المساجد القديمة التي لا زالت آثارها باقية إلى يومنا هذا⁽⁵⁵⁾ وجامع واحة مدوين والذي بني على النمط الصحراوي ولا يزال في حالة جيدة، وجامع منطقة المركز والتي تمثل نموذجاً للعمارة الصحراوية.

رابعاً: الأضرحة:

تزخر المدن الصحراوية بالعديد من الأضرحة والمقامات لبعض الرجال الأولياء الصالحين، فلا تكاد تدخل مدينة من هذه المدن حتى تظهر لك هذه القباب، ولكل ولي من هؤلاء قصته وكرامته عند الأهالي يتوارثونها جيلاً عن جيل، ويزور الناس تلك الأضرحة إستجلاباً للبركة أو شفاء من بعض الأمراض، ومن أهم الأضرحة المنتشرة في مدينة زله:

1. ضريح سيدي (شاهر روحه) وهو رجل صالح كان سكان زله يزورونه ويتبركون به، ويوجد الضريح داخل حجرة صغيرة مربعة الشكل تعلوها قبة مطلية باللون الأخضر والباب مطلي باللون الأخضر أما بالداخل فيوجد ضريح الولي مدفوناً في باطن الأرض ومغطى بقمش مزركش، والجدران مطلية باللون الأبيض وقد كتبت عليه بعض الآيات القرآنية، وتتدلى على الضريح أعلام ورايات يغلب عليها اللون الأخضر والأبيض.
2. ضريح سيدي عبد الجليل صفى الدين بن محمد بن عمر المغربي، وهو شيخ ركب إحدى قوافل الحجيج القادمة من المغرب، أثناء مرورهم على بلدة زله توفي فدفن

فيها، كما عمل أهالي البلدة على بناء غرفة صغيرة، تعلوها قبة وضع بداخلها ضريح الشيخ، وكان الأهالي يقومون بزيارة هذه الأضرحة من حين إلى آخر وذلك لالتماس البركة ودفع الضرر، حسب معتقداتهم.

3. ضريح الشيخ عبد القادر بونعامة قائد ركب الحجيج المغاربة وزمن هذه الرحلة سنة 1748م. وضريح الشيخ سيدي عمر بن محمد بن مصطفى الكنتي التواتي، وهو أحد الفقهاء المرافقين لرحلة الشيخ بونعامة.⁽⁵⁶⁾ ونخلص من هذه الخطوط العريضة التي تطرقنا إليها على الأنماط العمرانية في العمارة الصحراوية مايلي:

1. أن البيوت في المدن الصحراوية تتشابه من حيث طريقة البناء والتقسيم الداخلي للبيت، وتختلف من حيث كبر المساحة وصغرها، وتتم في الغالب عملية البناء بتعاون أبناء المنطقة فيما بينهم لبناء هذه البيوت من مواد خام موجودة في هذه المنطقة. 2. كانت الأبواب تصنع من خشب النخيل، وتعد الأبواب الرئيسة أكبر حجماً من الأبواب الداخلية، حيث يبلغ في العادة عرض الأبواب الرئيسة 120سم-150سم وارتفاعها مترين، أما الأبواب الداخلية فلا يتعدى عرضها التسعين سنتيمتر وارتفاعها متر واحد أو متر وعشرين سنتيمتر.⁽⁵⁷⁾

3. كان سكان المدن الصحراوية يركزون على المدخل الرئيس للبيت، حيث صمم بطريقة خاصة تتلائم مع التقاليد العربية الإسلامية، فنجد أن المدخل لا يؤدي مباشرة إلى الفناء (وسط الحوش) بل يوصل إلى رحبة تعرف بالدراقة وتوصل إلى ردهة أخرى هي المتعدية ثم إلى وسط البيت، وذلك حتى لا يتمكن المار من الشارع أن يرى ما بداخل البيت.⁽⁵⁸⁾

4. مما يلاحظ على البناء المعماري الصحراوي للقلاع والقصور في مدينة زله، ارتفاع بناؤها عن سطح الأرض، وتحصيناتها الجيدة، إضافة إلى أنها ذات أشكال مربعة أو مستطيلة وذلك تمشياً مع الظروف الجيولوجية ووفقاً لطبيعة الأرض والمكان الذي تبنى عليه والمواد المتوفرة، فالجو الصحراوي ساعد في خلق القاعدة المعمارية التي أتصفت بصفة التضاد العضوي والبيئي التضاد بين الجبال والرمال وبساتين وغابات النخيل، واتخذت زله صفة المدينة الصحراوية بما تضمه من شبكات من الشوارع والطابع العمراني الذي يميزها.

ب- التراث الثقافي غير المادي:

يتضمن التراث الثقافي الشفهي والعادات والطقوس الاجتماعية والتراث الشعبي المتعارف عليه في المدن الصحراوية، والذي يتكون من الحكايات والأغاني والأشعار والقصائد والقصص، ومختلف أنواع الفنون والرقص، والألعاب الشعبية والأمثال المتداولة والألغاز وقصص الأطفال والحرف المختلفة، بالإضافة إلى الاحتفالات والأعياد الدينية، وشتى أنواع المعارف التي ابدعها المجتمع عبر

تجارب طويلة والتي يتداولها أفرادها ويتعلمونها بطريقة عفوية ويلتزمون بها في سلوكهم وتعاملهم حيث أنها تعد أنماط ثقافية مميزة تربط الفرد بالجماعة كما تصل الماضي بالحاضر⁽⁵⁹⁾ وفي مايلي سنتناول بالدراسة بعض النماذج من انواع التراث الثقافي الغير المادي في مدينة زله علي النحو التالي:

Hولاً: المعتقدات والعادات الشعبية:

1 - عادات الزواج وتقاليد:

أ- أعراس مدينة زله: الزواج ظاهره إجتماعية أقرتها جميع الأديان السماوية، والمجتمع الليبي أهتم بزواج أبنائه ومنحه أهمية خاصة، لأن الأسرة هي الركن الأساسي للحياة الإجتماعية، لأنها تنتج الأولاد الذين يقوم عليهم بناء المجتمع، وبما أن مجتمع الواحات مجتمع ريفي يعيش على الزراعة لذلك هو محتاج إلى كثرة الأيدي العاملة، لذلك شجعوا أبناءهم على الزواج المبكر، والبعض ينظر للزواج من الناحية الدينية، فيحفظ أولاده من الوقوع في الرذيلة⁽⁶⁰⁾ وكانت الأسرة هي التي تتحكم في تكوين البناء الإجتماعي وتتدخل في أمر زواج الأبناء فهي التي تختار شريكة حياة أبنها، والتي لم يرها من قبل، فتقوم الأم والأخت بإختيار العروس التي ترى فيها الأسرة أنها تتمتع بأخلاق حميدة وصفات بدنية ترضى عنها الأسرة، وتقوم أم الشاب أوأخته بزيارة لبيت الفتاة المراد خطبتها وبعد حصول الأم على الموافقة المبدئية من أسرة العروس تبدأ مراسم الخطبة الرسمية، ويسمى الإتفاق المتعلق بهذه الأمور بـ(الشرط) ويتحدد في هذا الإتفاق موعد عقد القران ويسمى (قراءة الفاتحة) وموعد الزفاف.⁽⁶¹⁾ ويطلب والد العريس يد العروس من والدها، بحضور كبار رجال المنطقة من الشيخ والإمام وكلاء الزوجين والشهود وأقارب العروسين ويتم كتابة العقد والتوقيع عليه من قبل وكلاء الزوجين والشهود وتقرأ سورة الفاتحة بصوت عال أمام الحضور، وعادة ما يتم إسناد هذه المهام إلى كبير العائلة من الطرفين لأنه هو المسؤول عن العائلة، ولا يستطيع أحد الخروج عن إرادته ولا يتم أقرار أي أمر إلا بعد استشارته، ويتم الإتفاق على المهر المعجل منه والمؤجل.⁽⁶²⁾ وتجدر الإشارة إلى أن مظاهر الاحتفال ومراسم الزواج في مناطق الجفرة (هون، سوكنه، ودان) لا تختلف كثيراً وأن شابها بعض الإختلاف الطفيف فهو يكاد يكون واحداً، أما منطقة زله فقد تفردت بفنها تبدأ مراسم العرس في مدينة زله، بعد الإنتهاء من العقد مباشرة وهو ما يعرف بيوم (التعريكة)⁽⁶³⁾ ويأتي أهل العريس في المساء لحضور حناء العروس (والتي تقام على دقات الطبول والأغاني التي تبدأ بالصلاة على النبي، ومدح العروس والزغاريد والرقص المسمى (بالتخمير)⁽⁶⁴⁾ على العروس، أما اليوم الثاني: المسمى (الحنة) فتنتقل (العلاقة) من بيت العريس إلى بيت العروس أول النهار وهي عبارة عن قفة من سعف النخيل كبيرة الحجم يوضع بها أدوات الزينة الخاصة بالعروس، من ملابس للعروس وبعض الهدايا والعطور والحناء والبخور وبعض الأحذية المطرزة وبعض الهدايا لأقارب العروس، ويستقبل أهل العروس العلاقة بالطبل والغناء والزغاريد، وتحضر النساء العروس بلباسها التقليدي ويتم فتح القفه في بيت العروس لرؤية الأشياء من قبل النساء الحاضرات، مصحوبة بالأغاني والزغاريد وتقدم بعد ذلك

وجبة الهريسة⁽⁶⁵⁾ لجميع الحضور رجالاً ونساء، وتقوم بعض النساء من كبار السن بعجن الحناء وتركها لتتخمّر وفي المساء يتجه أهل العريس إلى بيت العروس للقيام بطقوس حناء العروس والغناء عليها⁽⁶⁶⁾، وفي بيت العريس تبدأ الأفراح بالطبل والمزمار والأغاني والتصفيق من قبل الرجال والزغاريد والرقص من قبل النساء، وتتم مراسم حناء العريس، وهي تختلف تماماً عن حناء العروس فحناء العريس ما هي إلا وضع إصبع العريس (الخنصر الأيسر) في الحناء وسط جمع كبير من الرجال والنساء مصحوبة بالغناء والتصفيق والرقص، يسمى (التخمير) وهو أن تضع النساء خماراً يغطي الوجه وتلبس طرحة كبيرة فوق الرأس لها ألوان جميلة تسمى (المقنعة) وتقوم النساء بالرقص حول العريس بتحريك اليدين يميناً ويساراً أو إلى أعلى وأسفل في حركة متناسقة مع الطبل والمزمار والغناء، ومن بين الأغاني التي تغنى في حناء العريس :

محمد والله يرضى على نبينا

هي بيضة وهي سميثة وهي بنت المقدمينا

اللهم صلى ع النبي يا محمد وباعلى

أما حناء العروس فتتم في بيت أهلها وبعد وجبة الغداء تقوم إحدى قريباتها بإحضار الحناء وسط جمع كبير من النساء، وتوضع العروس في الوسط وتقوم النساء بعمل حلقة حولها وتبدأ المشاطة بحناء العروس بطريقة خاصة وجميلة على أنغام الطبل والزغاريد والغناء، ومن بين الأغاني التي تغنى أثناء مراسم الحناء:

صلى الله على محمد والله يرضى على نبينا

مدي أيدك للحنه حني يابنيه انشالله تهني

جيتي للحنه تداعي يأم أصباع أتقول شماعي

غزالة ماهية شاردة جت للحنه واردة.⁽⁶⁷⁾

بعد إنتهاء مراسم الحناء مباشرة يذهب أهل العريس إلى بيت العروس حاملين ما يسمى (بالكسوة)⁽⁶⁸⁾ والتي تقام لها مراسم خاصة ويتم فتحها وعرضها للنساء لرؤيتها وسط أهانج الغناء والزغاريد، وفي اليوم الثالث (يوم المرواح) تستمر الأفراح في بيت العروس وتقام للعروس صبحية جميلة وتغني فيها بعض الأغاني التي تقدم النصح والإرشاد للعروس، وتتم عملية (المشاط) وهو مشط شعر العروس بخلطة عطرية مركبة من القمام⁽⁶⁹⁾ والورد والقرنفل والحناء وتسمى (الجدره) وبعض المواد العطرية المنقوعة التي تسمى (بالنقوع)⁽⁷⁰⁾ وتقوم بعملية المشاط امرأة متخصصة في ذلك (بالمشاطه) وطريقتها في مشط الشعر هو أن تعمل في شعر العروس أثنان وثلاثين ظفيره متشابهة وهي تغني والنساء من حولها يرددن غنائها ويطلقن الزغاريد ويقمن بوضع (الشوباش)⁽⁷¹⁾ على العروس، ويعطى الشوباش للمشاطة بعد إنتهاء عملية المشاط، وبعد الإنتهاء من الأفراح المقامة في بيت العريس وعملية المشاط المقامه في بيت العروس، يتم نقل العروس على ظهر جمل مثبت عليه كرمود⁽⁷²⁾ ويقود الجمل رجل كبير في السن تصحبه مجموعة

من النساء والفتيات والرجال في جو مليء بالأغاني والزغاريد ويقوم الرجال بعملية الرقص والغناء بطريقة خاصة أمام موكب العروس ولدى وصول موكب العروس وقبل دخول بيتها يقوم أحد أقرباء العريس بذبح خروف أمام مدخل البيت، وتنتهي الأفراح في المساء بزفة العريس على العروس بموكب حاشد من الرجال والنساء، ويوضع العريس خلف الرجال ويحطن به بعض النساء وتقف إحدى قريبات العريس على الجانب الأيمن تحمل في يدها فنجان مملوء بالنقوع، ويقوم الرجال بوضع أصابعهم داخل الفنجان، وعند الاقتراب من بيت العريس يقوم اثنان من أصدقائه بأخذه بسرعة إلى داخل البيت لزفه على العروس، ومن بين الأغاني التي تغنى في الزفة :

عز اليوم يادلالي ويا قمره فوق رأس عالي صلى الله على محمد والله يرضى على نبينا
يا شارعنا يا شارعنا مشى الغالي ما ودعنا صاير وأيصر وأنا ياخوتي كيف أندير⁽⁷³⁾

وفي اليوم التالي للزفة تقام صبحية جميلة للعروس بالغناء والطبل وبحضور أهل العروس الذين يأتون إلى بيت العريس للمشاركة في هذه الصبحية ومن بين الأغاني التي تغنى في الصبحية:

صباحك بالخير يا عروس البنبر صباحك بالخير يا وجهها يجعر
صباحك بالخير يا باشا في بر صباحك بالخير يا مرة السلطان
بصباحك بالخير يالولو ومرجان صباحك بالخير يا بنية بوها
يا زرع السواني يازين النبات وانت يا عروسه أجعكن بالثبات

تستمر مراسم الزواج لمدة أسبوع كامل وفي اليوم السابع تقام حفلة كبيرة تسمى حفلة الأسبوع وفي المساء تقام الأفراح حتى ساعات متأخرة من الليل وبهذا ينتهي اليوم الأخير من العرس الذي تحتفل به الواحة كلها بدل من أقارب العروسين فقط⁽⁷⁴⁾، ومما سبق نلاحظ أن الغناء في مدينة زله يعتبر أحد أدوات التعبير التلقائي عن المشاعر والأحاسيس وما تمثله من انعكاسات يترجمها الشعر في كلمات واللحن في نغمات وإيقاعات موسيقية حسب بيئته ولذلك يعتبر أحد مقومات هويته الاجتماعية التي تحوي هويته الثقافية.

ب- عادات وتقاليد الختان (الطهار):

يعرف الختان في المدن الصحراوية بـ(الطهور، الطهارة) وهو غير مرتبط بعمر معين، فقد يتم ختان المولود في الأسبوع الأول من ولادته وقد يختن وعمره أكثر من أربعة سنوات، وتحتفل الأسرة بيوم الختان بدعوة الناس لوجبة الغداء تعقبها التهاني بطول العمر وصلاح حاله، ويسمى اليوم الأول بـ(العمامة) يتم فيه إلباس الطفل ثوب أبيض مرصع بأسلاك الحرير، وطاقية أو طربوش مزين بالنقوش ويتم في هذا اليوم حسانه الطفل أي حلق الرأس على شكل دوائر، وتعلق صره صغيره في رقبة الطفل المختون، تتكون من الكمون الحلو، الفاسوخ والحنيت، ولعل القصد من ذلك لوقاية الطفل من شر العين والحسد، وبعدها تنطلق الزغاريد والغناء والطبل أبتهاجاً بهذه المناسبة. وفي صباح اليوم الثاني يقوم الطهار بعملية الطهار، وهي أن يربط الجلدة المعدة للقطع بقطعة من القماش لينة ثم يقطعها بسرعة بواسطة المقص، فيطلق الطفل صرخة قوية، وبعدها

يتم رفعه بعيداً عن حلقة الطهار والطفل الذي لا يبيى يقوم أحد أقربائه بضربه حتى يبيى خوفاً عليه من العين وحفلات الطهارلا تختلف كثيراً عن حفلات العرس إلا في الأغاني، فأغاني الطهار تختلف عن أغاني العرس اختلافاً كلياً ومن الأغاني التي تغنيها النساء نذكر منها: (75)

طهر ياطهار صح الله أيديك	لاتوجع الغالي عن نغضب عليك
طهر ياطهار بالسلك الرقيق	لاتوجع الغالي عزم أمه رقيق
فرشنا الحصير وغربلنا التراب	حاضرنا محمد والشيطان غاب
وين أولاد عمه أوين قرايه	يحطوله الدراهم فوق عمامه

وبعد عملية الطهار مباشرة وضع النقود على الطفل وإعطائها من قبل النساء والرجال لأحد قريباته التي تقوم باستلامها، وتذكر ما أعطاه فتقوم النساء بإطلاق الزغاريد عليه، وتسمى هذه بد(النحيلة) وتظل هذه الهدايا دينا في ذمة والده وأمه يردان مثلها كلما تمت عملية الطهار لأصحاب الهدايا. (76)

ج - عادات وتقاليد المولد النبوي:

تحتفل الأمة الإسلامية في شتى بقاع الأرض في اليوم الثاني عشر من شهر ربيع الأول من كل عام بهذه المناسبة، كان الناس يستقبلون شهر ميلاد الرسول عليه السلام بالفرح والأبتهاج، ويقوم سكان المدن الصحراوية بإحياء أيام هذا الشهر بالمديح من بعد صلاة الظهر إلى صلاة العصر، ومن بعد صلاة المغرب إلى صلاة العشاء فيذكرون بعض القصائد الدينية التي تمجد خصال الرسول الحميدة وسيرته العطرة، وفي الصباح تقام مأدبة دينية في المساجد والزوايا الصوفية تتم فيها قراءة قصيدة البردة و تلاوة الأمداح النبوية والأغاني الدينية التي تخلد سيرة النبي الكريم، حيث يتجمع سكان الواحات في حلقات الذكر لإحياء هذه المناسبة و كان للأطفال طريقتهم الخاصة للاحتفال بهذه المناسبة، فيتم أشعال الشموع والقناديل والخروج إلى الشوارع مرددين بعض الأغاني والأذكار الدينية تخليداً لسيرة النبي الكريم وتستمر الاحتفالات لمدة ثلاثة أيام (77) مع ترديد بعض الأغاني منها:

هذا قنديلك يا حوا..... من المغرب يشعل لتوا

القنديله والزيت..... عمر عليكم البيت

كما يقوم الأطفال بلعب لعبة الشيشباني، وهي عبارة عن لبس قناع على الوجه

وملابس قديمه ويتم ترديد بعض الأغاني منها:

شيشباني ياباني..... هذا حال الشيشباني

شيشباني بلحيتا كيف لقريعه الميئة

سلم سلم شيبانينا..... يملأ مخلاته ويجينا (78)

2 - الرقصات التراثية: الفنقه (نانا مليحه)

يحتفل بهذه المناسبة فئة من العائلات الموجودة في مدينة زله وتعود أصولهم لبعض الدول الأفريقية ويظهر كل واحد منهم بأجمل ما لديه من ملابس، ويكون موعد هذا الاحتفال

مرة في السنة بعد موسم الحصاد، ويستمر هذا الحفل لمدة ثلاثة أيام ويخرج جميع السكان إلى مكان متعارف عليه عند الأهالي وتبدأ مراسم الحفل بأن يقف الرجال في جانب والنساء في الجانب الآخر ويقومون بضرب الدفوف والطبول ويقف شيخهم وسط المجموعتين ويغني أغاني يرددونها المشاركون وراءه دون معرفة معانيها مصحوبة بألعاب ورقصات، أشهرها رقصة (التكيا) أو ما يعرف (برقصة العصي) حيث يقوم الشباب الذين يمتازون بالرشاقة والخفة حاملين في أيديهم العصي وعلى غناء الشيخ وإيقاعات الطبول تلتقي العصي فتحدث صوتاً جميلاً وإيقاعاً رائعاً في كل قفزه، وتستمر الاحتفالات لمدة ثلاثة أيام وتجري في هذه الاحتفالات عادة غريبة وهي أن يقوم بعض من أهالي المنطقة ببيع شكلي لأبنائهم لهذه السيدة (نانا مليحه) وذلك تبركاً بها وخوفاً على أولادهم من نوائب الدهر، وغالباً ما يحدث هذا الشيء لمن رزق بأولاد ولم تكتب لهم الحياة بالتالي يصبح هذا الأبن في الظاهر تابعاً لتلك الأسرة ويطلق عليه أسم من أسمائهم، وكان الاعتقاد السائد أنهم يعمرون أكثر من غيرهم ويتميزون بتحمل مصاعب الحياة.⁽⁷⁹⁾

3 - الألعاب الشعبية:

يمارس سكان مدينة زله ألعاباً كثيرة، وأغلب الألعاب الشعبية يمارسها الذكور والإناث على حد السواء، ومن بين الألعاب الشعبية التي يمارسها الأهالي ولها شهرة واسعة عندهم:

أ- لعبة السيزه:

وهي لعبة لها شهرة واسعة يلعبها الرجال و الصبيان وتعتمد على الذكاء وهي تمارس بشكل كبير في الشوارع والساحات حتى يومنا هذا، وفكرة اللعبة شبيهة إلى حد كبير بلعبة الشطرنج، حيث يحفر اللاعبان حفراً معروفة العدد في الأرض على شكل مربع وعددها 49 بواقع 7 حفر للضلع وتردم حفرة الوسط وتسمى الواحدة منها (داراً) والحجر المخصص للعب يسمى (كلب) وجمعه يسمى (بالكلاب) وإن قتل الكلب يحدث بوقوعه بين كلبين وبذلك يموت ويتم إخراج، وهكذا تستمر اللعبة إلى أن يفوز أحد اللاعبين والفوز أحد اللاعبين يتم بقتل كلاب الآخر حتى لا يتبقى

منها شيء أو بإقفال الدائرة عليه فلا يجده مخرجاً فيقوم بالانسحاب فوراً.⁽⁸⁰⁾

ب- لعبة عصاتي دي دي:

يلعبها الأطفال ذكوراً وإناثاً، فيأتي كل طفل بعصا وتمدد العصي على الأرض في شكل أفقي تفصل بين العصا والعصا مسافة شبر تقريباً ويشرعون في اللعب واحد إثر الآخر فيقف اللاعب أمام العصا، والعصا في شكل أفقي أيضاً فإن استطاع أن يقفز جميع العصي دون أن تلمس رجله الثانية الأرض اعتبر منتصراً ويخرج عصاه من المجموعة، ويأتي بعده لاعب آخر، وإن لمست رجله الثانية الأرض اعتبر فاشلاً، وتبقى عصاه في مكانها ويأتي غيره وهكذا تستمر اللعبة إلى أن ترفع العصي كلها ولا تبقى إلا واحدة، وهذه الأخيرة الباقية تنصب على الأرض قائمة يستعملها اللاعبون هدفاً لضرب عصيهم التي يرمون بها من مسافة معينة وتعاد اللعبة عدة مرات.⁽⁸¹⁾

ج- لعبة طاق طاق الطاقية:

تعد هذه اللعبة من الألعاب الشعبية التي تجمع بين عناصر الحركة والغناء والترديد، نالت شهره واسعة بين الأطفال، وتعتمد على عامل السرعة والخفة والانتباه، بالإضافة إلى الغناء فلا تتم اللعبة إلا به، حيث يجلس الأطفال على شكل دائرة ويمسك أحدهم بالطاقية (غطاء الرأس) ويلف من خلفهم وهو يضرب بالطاقية على رأس كل طفل، وهو يغني: طاق الطاق الطاقية، ويردد الأطفال من بعده: رنى رنى يا جرس ... حميده راكب فوق فرس، ويحاول الطفل بعد عدة لفات حول المجموعة أن يرمي الطاقية خلف أحد الأطفال، فإذا انتبه له الطفل فيطارده حول الدائرة في محاولة منه للمس به أو الإمساك به قبل أن يجلس في المكان الفارغ في الدائرة ومن يفشل في ذلك يأخذ الدور في اللعبة، وفي حالة عدم انتباه الطفل إلى القبعة الموضوعة خلفه فأنا الطفل اللاعب يكمل دورته إلى أن يصل إليه فيضربه على ظهره، ويجري حول الدائرة للوصول إلى المكان الفارغ في الدائرة قبل أن يلمس الطفل المطارد.

كما كان الشباب يمارسون بعض الأنشطة والألعاب المسلية والتي كانت سائدة في المنطقة والمتعارف عليها محلياً منها الفروسية والألعاب الرياضية مثل كورة الباكور، النقيزه، القفز الخفيف وسباق الجري لمسافات مختلفة، كما كانوا يزاولون بعض الألعاب المسلية مثل أم تخطي، الطنبيل، أخميس، اللقفة، التش، لعبة حجيل.⁽⁸²⁾

4 - الأزياء الشعبية:

يمثل الزي الشعبي عنواناً بارزاً من عناوين المدن الصحراوية ودليلاً واضحاً على عاداتها وتقاليدها وثقافتها وحضارتها وحالتها الاقتصادية، فالزي الشعبي عنصراً مهماً في التمايز بين الشعوب، إن الزي الشعبي الذي كان سائداً في المنطقة، هو البدلة العربية والزيون للرجال والرداء والمحارم للنساء، والتي يكثر ارتداؤها في المناسبات الوطنية وتتكون ملابس الرجال من الآتي:

أ- على الرأس: طاقية بيضاء (المعركة)⁽⁸³⁾ أو طاقية من الصوف الأحمر أو الأسود (الشنه).

ب- على الجسد: يتكون زي الرجال من قميص وسروال ليس فضفاضاً كالتركي ولا ضيقاً كالأوروبي، يغطي أسفل الجسد وهو طويل حتى القدم، ويلبس فوق السوربة الفرملة والزيون، ثم يلبس فوق هذا الحولي كما يلبس أحياناً العباءة أو البرنوس،⁽⁸⁴⁾ ومن حذاء خفيف مصنوع محلياً يسمى (البغلة)⁽⁸⁵⁾ ويرتدى الرجال الجرد (الحولي)⁽⁸⁶⁾ سواء المستعمل منه في فصل الشتاء أو الصيف ويصنع محلياً من الصوف الأبيض، أما النساء ترتدي الملحفة وهى عبارة عن أزار من القماش تتلحف به المرأة بعد أن يثبت جزء منها على صدرها بواسطة خلال، وعادة ما ترتديه المرأة عند خروجها من بيتها كما ترتديه النساء في الأعياد والأفراح.

- القفطان (الفتان): تسميات وردت في اللغة التركية للقميص المخصص من لباس المرأة، وكانت هذه القفاطين تلبس في الأعراس، ومن الأقمشة الزاهية بالألوان البراقة للاستعمال المنزلي، غير أن تفصيلها كان في أغلبها لم يكن كاملاً من مكونات هذه الأقمشة المزخرفة أو الحرير، وأما كان يقتصر منها على النصف العلوي من حيث الصدر والظهر والأكمام فقط، أما باقي القفطان

الذي يغطيه الرداء فيكون من القماش الأبيض لتخفيف تكلفته حيث يغطيه الرداء عند لبسه.⁽⁸⁷⁾

5 - موسم الحصاد:

من العادات الموسمية المتبعة في منطقة زله فعندما ينضج القمح والشعير يحدد موعداً للحصاد، وهو عادة بداية شهر مايو وتتم عملية الحصاد بتريديد بعض الأهازيز منها (يازرع إنجل جاك المنجل) ثم يتم جمع المحصول ووضعه في مكان يسمى بـ(الجرن)⁽⁸⁸⁾ ثم بعد ذلك تبدأ عملية (الدودة) وهي عبارة عن قطعة كاملة من جريد نخيل الحمراي والذي يسمى (الكرنافة) يقوم بعض الرجال بضرب المحصول بها حتى تخرج الحبة من السنبلة، وهم في حركة دائمة وهم يرددون بعض الأهازيز منها:

البركة تطرح في الرجال.... يا بركة الله إنزلي.... وكان نزلتي كثري

وبعد ذلك تتم عملية (التذرية) بمساعدة الهواء المتحرك حتى ينفصل المحصول عن

التين.⁽⁸⁹⁾

ثالثاً: (التنمية المكانية وأفاق المستقبل):

إذا كان الإنسان قد بنى حضارته حول نقاط الماء، فإن مناطق الحياة ونواة العمران (الواحات والمدن الصحراوية) لم تخرج عن هذه القاعدة، حيث استقر إنسان الصحراء عند مصادر المياه، واعتبرها محطات مهمه في حله وترحاله، وعلى الرغم من أن الماء كان عنصراً ضرورياً وأساسياً في استقرار سكان الصحراء، إلا أن العنصرين الأساسيين الآخرين لا يقلان أهمية عن الأول وهما: (الأرض، الإنسان) وبتظافر والتقاء هذه العناصر الثلاثة تحدث عمارة الأرض، ويظهر العمران البشري وتحدث التنمية التي تخدم متطلبات الحياة لدى الإنسان الصحراوي.⁽⁹⁰⁾ وقد أخترت موضوع هذا المبحث من أجل التعريف بمناطق الجذب السياحي والتراث الثقافي في مدينة زله.

أولاً: مقومات التنمية المكانية والسياحة الصحراوية في مدينة زله:

1 - السياحة الطبيعية:

أن منطقة زله مؤهلة لقيام تنمية مكانية وسياحة صحراوية من الدرجة الأولى، فالمنطقة ذات جمال خلاب، فالتنوع التضاريسي والمقومات الطبيعية يجعلها نقطة جذب لهواة الطبيعة حيث أبدى العديد من السياح والزائرين إعجابهم بالمؤهلات السياحية التي تحظى به المنطقة، حيث تختلف وتتعدد التضاريس المكونة لمدينة زله، وتتجلى أهمها في:

أ. الموقع الجغرافي: تتمتع زله بموقع جغرافي متميز في أحضان الصحراء الليبية وتتكى على سلسلة جبال الهاروج الأسود، ويزيد من جمالها ذلك الوشاح الأخضر من غابات النخيل الكثيفة الذي تلتف به والكثبان الرملية العالية.

ب. الجبال والبراكين: وهي مرتفعة ولاحتوي على اشجار كثيفة منها الطفوح البركانية في (جبال الهروج الأسود 1200) ومن شأن هذه الجبال البركانية أن تصنف تنوعاً آخر في تكوينات الصحراء الرملية، لأنها تتكون من صخور بركانية سوداء وتتخذ أشكالاً ومعالم تضاريسية تستهوي السياح وتشكل عام جذب سياحي صحراوي.⁽⁹¹⁾

ج. الوديان والمسارات المائية القديمة: تجوب المنطقة العديد من الأودية الهامة مثل: (وادي وابري، واديشلش، واديصياد، وادي طيبة الاسم) في منطقة جبال الهروج بزله، وأودية حطية تاقرفت.

د. د-السهول: وهي عبارة عن منخفضات مشكلة من تربة خصبة نتيجة جريان مياه الأودية (سهل تليسم، سهل وادي الجراد) بزله.⁽⁹²⁾

هـ. الكثبان والمسطحات الرملية: تنتشر الكثبان الرملية على نطاق واسع في منطقة زله ويطلق عليها أحياناً بحار الرمال، وتعتبر ظاهرة زحف الكثبان الرملية من أكثر المظاهر التضاريسية خطورة في الصحراء، مع أنها في الوقت نفسه من أكثر مظاهر الصحراء جذباً للسياح كما ظهر نوع آخر من الجذب السياحي، وهو المتعلق بريضة الكثبان الرملية أو التزحلق على الرمال.⁽⁹³⁾

و. العيون وموارد المياه: تمتاز المنطقة بكثرة العيون ومن أهمها: (عين زله، عين قراوين، عين بوخزام، عين خريص، عين الزوام، عين القاسي، عين الكاسح، عين ماجر، عين ابوالقاسم، عين حمد، عين الحاج ابوزيد، عين البكاكره).⁽⁹⁴⁾

2-الصحراء والسياسة (الجبليّة،العلاج بالدفن): وهي تلك السياحة التي تتم عبر الصحاري وتنوع أنواعها وأهدافها فبعض السواح يتجهون إلى السلاسل الجبلية ومغامرة تسلقها، والبعض الآخر يتجه إلى زيارة الوديان أو الصيد في جبال الهروج، والبعض يتجه إلى الكثبان الرملية للعلاج بالدفن للتخلص من بعض الأمراض، فتنوع التضاريس والجبال والحياة النباتية الطبيعية في جبال الهروج التي تخلق الأنظار والكثبان الرملية ووفرة وجاذبية الحياة البرية التي تشبع رغبات الهواة والصيادين، لذا فإنه من الممكن استغلال كل هذه المقومات وتحويل منطقة زله إلى بؤرة جذب سياحي تستهدف هواة السياحة الصحراوية والمعالم الأثرية والرياضات الصحراوية.⁽⁹⁵⁾

3- الثروة المعدنية:

تقع مدينة زله في نطاق حوض سرت وهو من بين خمسة أحواض رسوبية في ليبيا والتي يتواجد فيها النفط والغاز، لذا فإن الاحتياطات النفطية هي إحدى أهم الموارد الطبيعية في المنطقة ويوجد بها حقول كثيرة لأبار النفط والغاز وهي كالأقي: (حقل الصباح، حقل زله 74، حقل الفداء، حقل الغاني، حقل الحكيم، حقل الأسود، حقل الصفصاف، حقل الظهرة، حقل الحفرة، حقل الناقة، أبار الغاز بمنطقة تليسم) وبذلك تتصدر زله قائمة المناطق الأكثر تحقيقاً لإنتاج البترول والغاز الطبيعي⁽⁹⁶⁾ أما بالنسبة للموارد الطبيعية فتوجد احتياطات كبيرة ومن أهمها:

1. خام الكبريت: تتواجد رواسب كبريتية ضمن صخور الحمم البركانية لجبال الهروج بالقرب من مدينة زله، في منطقة جبال الهروج كانت تستثمر من قبل الأهالي في نطاق ضيق.

2. الاحجار الجيرية: وهي عبارة عن مركب من كربونات الكالسيوم والتي لها العديد من الاستخدامات في المجالين الصناعي والزراعي فهي المادة الأساسية التي تدخل في

صناعتي الأسمنت والجير، وكما مادة مساعدة في صناعة الحديد والصلب وكما مادة مائنة في العديد من الصناعات كالطلاء واللدائن والمواد اللاصقة إلى جانب استخدامها في الصناعات الكيماوية، ويوجد احتياطي كبير منه في (قرارة الراقوبة بزله، ومنطقة تاقرفت).⁽⁹⁷⁾

3. رمال السيلكا (الديانوميت): وهي عبارة عن كتبان رملية تستخدم في أغراض البناء وفي صناعة المرشحات، الورق، المطاط الصناعي، الطلاء، العوازل الحرارية.

4. الطينات: وهي عبارة عن رواسب من الطين البنتونيتي المتكون من الايلات والمونتموزيلانيت، ومن الممكن صلاحيته في سوائل حفر ابار النفط، وتلعب دوراً هاماً في الصناعة فهي من بين المواد الأساسية لصناعة الأسمنت والقيشاني والفخاريات والحراريات، الورق، العوازل، الصناعات النفطية. ويوجد احتياطي كبير في (منطقة العوينية، سوداية مديون).

5. الصخور النارية (البازلت): وهي عبارة عن صخور البازلت القاعدي والفونوليت وتغطي مساحة كبيرة من (جبال الهرج، سوداية مديون) ويمكن أستخدامها في عدة اغراض صناعية.⁽⁹⁸⁾

جدول رقم(1) الموارد والخامات المعدنية في مدينة زله

الخام	الموقع	الاحتياطي	الصلاحية	الوضع التعديني	ملاحظات
الكبريت	جبل الكبريت	كبير	تتواجد رواسب كبريتية ضمن صخور الحمم البركانية لجبل الهروج الاسود حيث كانت تستثمر من قبل الاهالي	ملائم من الناحية التعدينية	جميع هذه المواقع لا تستغل في الوقت الحاضر وقد أشارة نتيجة التحاليل الكيماوية لبعض العينات من تلك المواقع صلاحيتها في صناعة الاسمنت والجير وجميعها تحتاج إلى دراسات تفصيلية
الاحجار الجيرية	قرارة الراقوبة	كبير	صناعة الاسمنت والجير	ملائم من الناحية التعدينية	
رمال السيلكا	زله	كبير	أغراض البناء	ملائم من الناحية التعدينية	جميع هذه المواقع عبارة عن كتبان رملية وتستخدم في الوقت الحاضر من قبل أهالي المنطقة في أغراض البناء

الخام	الموقع	الاحتياطي	الصلاحية	الوضع التعديني	ملاحظات
الطينات	العوينية- سوداية مدوين	كبير	عبارة عن رواسب من الطين البتونيتي المتكون من الأيلايت والمونتمور يللانيت و ذات لدونه عالية ومن الممكن صلاحيتها في سوائل حفر أبار النفط	ملائم من الناحية التعدينية حيث تتواجد رواسب الطينات متداخلة مع رواسب الاملاح والجبس والاحجار الرملية ويتراوح سمك طبقة الطينات بين 15- 20 متر .	تحتاج إلى المزيد من الدراسات من أجل التوصل إلى إمكانية استخدامها في أغراض أخرى وذلك لعدم صلاحيتها لصناعة الخرق والأجر
الصخور النارية (البازلت)	الهرج الاسود	كبير جداً	جميع هذه المواقع يمكن استخدامها في صناعة الصوق الصخري وإنتاج مادة الشرشور بغرض تعبيد الطرق وفي رصف مسار السكة الحديدية	ملائم من الناحية التعدينية	وهي عبارة عن صخور البازلت القا عدي والقو نوايت وتغطي مساحة كبيرة ويمكن استخدامها في عدة أغراض صناعية .

المصدر: إبراهيم عبدالسلام عبيد، صلاح الدين محمد التركي. المواد الخام وأماكن تواجدها
بالجمهورية العظمى، مركز البحوث الصناعية، طرابلس، 5002م.

4- الطاقات المتجددة:

طاقة الرياح والطاقة الشمسية هما الأكثر توافراً واستخداماً في ليبيا، وتشكل
الصحراء الليبية مستودعاً للطاقة المتجددة، وفي مقدمتها الطاقة الشمسية الناتجة من
حجم السطوع الشمسي وقوته الذي، وهذا عامل مهم من عوامل إعمار المنطقة
ولقد أصبح من فرص وتحديات التوسع في الصحراء، أن نلجأ إلى تعزيز أبحاث الاستغلال
الاقتصادي للطاقة الشمسية بدلالة امتلاك هذه المنطقة لأعلى معدل سطوع للشمس
في العالم، بما يتجاوز (0053-0003) ساعة/السنة تكفي لتوليد طاقة شمسية على مدار
السنة بمقدار 6 كيلووات/ ساعة/ م²/ يوم في المتوسط، كما أن متوسط سرعة الرياح
مجد لتوليد الطاقة الكهربائية، وكذلك تقدم تقنيات التصنيع عالمياً في هذين المجالين
وأنخفاض تكلفة الإنتاج⁽⁹⁹⁾ وبذلك تشكل صحراء زله مستودعاً للعديد من الخامات
المعدنية القابلة للاستثمار وأمكانية استخدامها في مجال قطاعات الصناعات الصغرى
والمتوسطة، الأمر الذي يترتب عليه جذب سكاني كبير للمنطقة إذا استغلت هذه

١١- ١٠- ٩- ٨- ٧- ٦- ٥- ٤- ٣- ٢- ١-

ثانياً: المقومات التاريخية والثقافية:

تزخر مدينة زله بالعديد من المقومات السياحية حيث يوجد فيها الكثير من المواقع التاريخية والأثرية القديمة المرتبطة بحضارة القبائل البربرية القديمة، الحضارة الرومانية، الحضارة الإسلامية، والعهد العثماني، والاحتلال الإيطالي والتي تركت أثراً ومعالم بارزة في المنطقة يمكن الاستفادة منها واستغلالها في دعم البنية الاقتصادية وتحقيق التنمية المستدامة ومن أهم هذه المعالم الأثرية والتي تجذب السواح بكثرة، نذكر منها: (المدينة القديمة زله، قلعة زله، واحة مدوين، واحة أم الغزلان، قلعة تاقرت، قصر برج محمود، رأس امحيري، الغابة المتحجرة، المدرسة الإيطالية، المستشفى الإيطالي، مركز الشرطة الإيطالي، الزاوية السنوسية، الجامع العتيق)⁽¹⁰⁰⁾ وللسياحة التاريخية جانب هام في برنامج الزائرين، إذ لا يمكن أن تتم الجولة السياحية دون الوصول إلى الرسوم الصخرية التي دونها الإنسان القديم الذي سكن المنطقة ولخص من خلالها جوانب حياته وأنشطته والمحيط الذي كان يعيش فيه ورسومات لبعض الحيوانات مثل: (الرسوم الصخرية في تليسم، والرسوم الصخرية في طريق دين الله في منطقة ترزه، الرسوم الصخرية في غدير التصاوير بجمال الهروج).⁽¹⁰¹⁾ ومن الناحية الثقافية والاجتماعية يوجد في المنطقة العديد من الحرف والمشغولات اليدوية، المأكولات وطرق الطبخ، الفنون الشعبية والموسيقى، مما يعني إمكانية تطوير السياحة التاريخية والثقافية.

2 - الصناعات التقليدية: تشتهر المنطقة بصناعاتها التقليدية المتنوعة من أهمها: صناعة الملابس التقليدية، صناعة الفخار، صناعة سعف النخيل، صناعة الجلود والخيام، وتشكل هذه الصناعات مادة مهمة في نظر السواح الذين يجدون فيها ما يعبر عن الحياة الصحراوية وطبيعة المنطقة.⁽¹⁰²⁾

3 - سياحة مراقبة النجوم في السماء الصافية: وتكون بعيداً عن المدن حيث يمكن للأتوار والأضواء أن تحجب ضوء النجوم وتقدم سماوات المناطق الصحراوية عنصر جذب سياحي بيئي لا يستهان به.

4 - سياحة الاحتفالات والمناسبات: مثل المهرجانات والاعراس والمراسم الشعبية والمعارض الحرفية والغذائية والفنون، وهي باب تنموي اقتصادي يفيد السكان المحليين.⁽¹⁰³⁾

ثانياً: تحديات التنمية في المدن الصحراوية:

المدن الصحراوية بشكل عام دائماً ما تخضع لتأثير التغيرات المعقدة والسريعة، حيث تجد نفسها تواجه مشاكل صعبة مثل: مشكلة المياه وإدارتها، والشواغل البيئية، فجميع هذه العوامل تشكل ضغطاً على المدن الصحراوية وعملية التنمية بها، وعموماً يمكن حصر أهم التحديات التي تواجه المدن الصحراوية في النقاط التالية:

1. الجفاف وندرة مياه الأمطار: يعد الجفاف أحد التحديات التي تواجه المدن

الصحراوية، وهو ناتج عن قلة سقوط الأمطار، وزيادة في معدل التبخر بسبب ارتفاع درجات الحرارة وسرعة الرياح⁽¹⁰⁴⁾ وفي كثير من الأحيان قد تسقط خلال أشهر الشتاء، وقد تسمح تلك الكمية من الأمطار أحياناً بوجود مراعي قليلة تتركز في بطون الأودية

والسهول التي تنمو فيها أيضاً بعض الأشجار والنباتات الصحراوية، لذلك تعد واحدة زله من مناطق الأستبس الصحراوية⁽¹⁰⁵⁾ ونظراً لندرة مياه الأمطار فأن المنطقة تعتمد بصفة أساسية على مصادر المياه الجوفية للأغراض المختلفة سواء للشرب أو الزراعة⁽¹⁰⁶⁾ إضافة إلى العيون المائية التي ساعدت على نمو أشجار النخيل الكثيفة، وبعض النباتات الصحراوية في عدد من الخطايا⁽¹⁰⁷⁾، وتقع المياه الجوفية في منطقة زله على مقربة من سطح الأرض ويعثر على المياه في الغالب على عمق -3.5 5 أمتار⁽¹⁰⁸⁾.

2. مناخ شديد الحرارة: حين يتم الحديث عن الصحراء لابد من ذكر درجات الحرارة المفرطة، والتي تكون أحياناً استثنائية خلال فترات من السنة، وقد تتعدى 50 كُأعلى درجات حرارة وقد تشهد بعض المناطق الصحراوية موجات حر حتى في عز فصل الشتاء⁽¹⁰⁹⁾.

3. مشاكل التربة وندرة الغطاء النباتي: تعاني المناطق الصحراوية من قلة الغطاء النباتي، فالتربة هناك هي تربة فقيرة لاتصلح للزراعة، أما المساحات الصغيرة المخصصة للزراعة والقرية من التجمعات السكانية تقتصر على زراعة اشجار النخيل وبعض من الخضراوات والفواكه⁽¹¹⁰⁾.

4. حركة الرياح والعواصف الترابية: أن قلة الغطاء النباتي والارتفاع المنخفض للمباني في المدن الصحراوية، يزيد من سرعة هبوب الرياح ومع وجود التربة الجافة، سيؤدي ذلك إلى نقل كميات كبيرة من الطبقة السطحية اللينة من التربة، مما ينتج عنه مايسمى العواصف الترابية، أوالرياح المحملة بالرمال مسببة في ظهور الكثبان الرملية وتلحق أضرار بالمنتوجات الزراعية.

5. مشكلة التلوث: أصبحت المدن الصحراوية تعاني من مشاكل التلوث، سواء تلوث الهواء بسبب الكميات الهائلة من الغازات المنبعثة من الحقول النفطية المجاورة، أو من تلوث المياه الجوفية بسبب المخلفات البشرية والصناعية⁽¹¹¹⁾.

6. 7- تدهور البنية التحتية ومرافق السياحة كالمتاحف، الفنادق واماكن الإقامة⁽¹¹²⁾.

3 - التنمية والسياحة الصحراوية (الواقع والمأمول):

تتمتع زله بموقع جغرافي مهم وتنوع تضاريسي (جبال، صحراء، كثبان رملية) تتوسط مدن الصحراء الليبية، وهى أرض خضراء في قلب صحراء، وتزخر بثروه مائية من المياه الجوفية والعيون، ويظل الطابع الريفي هو الميزة الاساسية للمنطقة، حيث توجد بها أجود الأراضي الزراعية، وتحيط بها أشجار النخيل من كل جانب⁽¹¹³⁾ أن هذا التنوع في الخصوصيات الطبيعية خلف تنوعاً ثقافياً وحضارياً جعل المنطقة ملتقى الثقافات من خلال تداخل وتعايش مزيج من القيم الثقافية الريفية والصحراوية، وتعتبرالمواقع التاريخية الأثرية، من العوامل والمقومات الرئيسية التي يمكن توظيفها في خلق تنمية مكانية، تحقق منفعة وتأمين دخلاً للسكان، من خلال استغلال ظروف الوسط الطبيعي والخصوصيات الثقافية والموروث التاريخي، وتشكل منطقة زله أرضية خصبه

لتطوير هذه الأنشطة، فهي تظم مجالات جغرافية وثقافية وتنوع في عاداتها ومعالمها الأثرية.⁰ أعطت الخصوصيات الجغرافية وتعاقب الحضارات على موقع المدينة خاصية أكسبتها ميزة سياحية، وجعلتها من أغنى المدن الصحراوية بالمواقع التاريخية الأثرية بما ظل فيهما من الشواهد والأثار والمعالم السياحية والتاريخية، وهي ممتدة في الزمان من الفترة القديمة والوسطية والحديثة والمعاصرة، وتشمل هذه المواقع الأثرية مدن قديمة وقلاع عسكرية، إلى جانب المواقع القروية والفلاحية (قرية العوينية، وقرية مدين، حطية ترزه، واحة أم الغزلان) كما تضم المنطقة بعض من الآثار المهمة من القصور والمساجد العتيقة ومزارات وأضرحة، وأثار لمواقع عسكرية وبنيات تاريخية لاتزال أثارها باقية إلى الآن تشهد على مجد تاريخي عرفته مدينة زله عبر تاريخها الطويل.⁰ كما تتميز المنطقة بتنوع وثراء الإمكانات السياحية والمرافق الترفيهية، والمهرجانات الثقافية والشعرية (مهرجان زله للشعر والقصة، مهرجان زله للسياحة التراثية) والتي كان لها دوراً هاماً في التعريف بالمناطق السياحية والمعالم الأثرية التي تزخر بها المنطقة، من أجل المحافظة على هذا الرصيد الحضاري المهدد بالزوال، أضف إلى ذلك أن المدن الصحراوية كانت تشكل منطقة عبور ومحل إقامة، وتحتل موقعاً خاصاً في السياحة الصحراوية.⁰

ونخلص من هذا كله أن السياحة الصحراوية هي وسيلة مهمة من وسائل التنمية المكانية المستدامة في الصحراء الليبية، وأن الموروث الثقافي أضفى من العناصر الهامة للتنمية المكانية، كما أنه يشكل عامل أساسي من عوامل تقوية وتعزيز التماسك والترابط الاجتماعي للمجتمعات المحلية لما يحمله من هوية وذاكرة مشتركة للجميع.

أ- السياحة الصحراوية والتنمية الاقتصادية:

تمثل السياحة الصحراوية قطاعاً اقتصادياً مهماً، لجذب الاستثمارات للمنطقة، وتحقيق استغلال أمثل للموارد الطبيعية والبشرية والتاريخية المتاحة، من خلال ماتحققه من مزايا عديدة وفرص عمل جديدة للسكان تعود بالفائدة على المجتمع وأصحاب الأعمال التجارية والخدمية البسيطة وذلك لأعتماد معظم أنشطتها على المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم، وتوفير عمله الصعبة، والمساهمة في إيرادات الدولة⁰ وبالتالي على الدولة أن تهتم بالسياحة الصحراوية، وعلى الرغم من ضعف وندرة الدعم المالي وعدم وجود حملات إعلامية للمعالم السياحية في المنطقة على المستوى المحلي وعدم وجود فنادق لأستقبال السياح والوفود الزائرة، ألا أنه لا يخفى تنوع وثراء مدينة زله بالإمكانات السياحية ويميزها في ذلك موقعها الجغرافي المتوسط ووجود شبكة طرق تربط مدينة زله بمناطق الشرق والغرب والجنوب، كما تشتهر بأقامة المهرجانات السياحية خلال السنة مثل مهرجان زله للشعر والقصة في شهر أكتوبر ومهرجان زله للسياحة التراثية في شهر نوفمبر.⁰

ب- السياحة الصحراوية والتنمية الاجتماعية:

يمكن اعتبار البعد الاجتماعي والثقافي أحد مكونات المنتج السياحي وعنصر أساسي في عملية التنمية المكانية، وتمثل السياحة أحد القطاعات الاقتصادية التي يعتبر فيها العامل البشري

أحد العناصر لقيام النشاط السياحي، وعليه نجد السياحة المستدامة تعمل على المساهمة في امتصاص من نسبة البطالة وتحسين مستوى المعيشة، وخلق حركة اجتماعية.⁰ وتتضمن استراتيجية التنمية المحلية تنمية وتطوير القدرات السياحية للمنطقة، لتصبح وجهة للسياحة الصحراوية في ليبيا، وأن تكون بؤرة جذب سياحية على مستوى عالي من الجودة، ويتم تحقيق هذا الهدف من خلال الآتي :

1. تنمية وتطوير مستوى أداء الموارد البشرية في قطاع السياحة.
2. الاهتمام بتنمية وتطوير الخدمات السياحية وإعداد خرائط مسبقة بمواقع الآثار في المنطقة.
3. تنظيم ندوات وورش عمل في مجال الإرشاد السياحي.
4. إقامة دورات تدريبية للراغبين في ممارسة الصناعات التقليدية.
5. الترويج الإعلامي للإمكانيات السياحية المتوفرة في المنطقة.
6. تفعيل دور مكتب السياحة في بلدية زله.
7. وضع برامج وخطط سياحية بالتعاون مع الجهات ذات العلاقة.⁰

ومما سبق نلاحظ أن المدن الصحراوية ومنطقة زله تمتلك المقومات التي تجذب السواح إليها وتساعد على الأسهم في عملية التنمية المحلية وعلى الرغم من كل هذه المزايا وما تحويه من عوامل ومقومات جذب كافية لتفعيل القطاع السياحي، ألا أنها غائبة عن خريطة السياحة المحلية، بسبب عدم وجود التسهيلات السياحية في المنطقة والتي تشمل مرافق الأيواء، وتسهيلات النقل.

الخاتمة:

تمتع المدن الصحراوية بعدة مميزات وتوفر فيها مجموعة من المقومات تجعلها مناطق جذابة للسياح، كالأصالة، والهدوء، شواطئ الرمال الذهبية والتراث المتنوع والمعالم التاريخية والتراثية، التي يقصدها السياح الباحثين عن المغامرة والاستجمام والاستكشاف، تأتي هذه الدراسة كمحاولة للتعريف بالمدن الصحراوية وتوثيق الموروث الصحراوي فالثقافة الصحراوية موروث ثقافي يربط حاضر المدن الصحراوية بالبيئة بماضيها، ويعزز ثقافتها ويغنيها بما تزخر به من إبداعات، ومعالم لا زالت قائمة بين ثنايا الرمال الذهبية، والموروث الصحراوي غني بتقاليده وعاداته العريقة، فهو يحمل ملامح أهل الصحراء ويحافظ على سماتهم ويؤكد عراقتهم وأصالتهم، وهذا الموروث نتاج التفاعل الحاصل بين أفراد المجتمع الصحراوي لسنوات طويلة، أستطاع من خلالها الحفاظ على هويته رغم التحديات التي تواجهه⁰ كما أن كتابة التاريخ أنطلاقاً من الشهادات لا يمكن أن تتم إلا بتغيير في منهجية المؤرخين، لتتسم بالانفتاح على العلوم الانسانية الأخرى، دون الخروج عن الصرامة العلمية الضرورية في كل بحث تاريخي جاد، لذلك فعملية التأريخ للصحراء، يجب أن تتخذ بعداً نقدياً ومنهجياً، بدمج المكتسبات المنهجية في مجال التاريخ الشفهي والذاكرة، وبالجمع بين مفاهيم التاريخ والذاكرة.

النتائج:

1. دراسة أي تراث حضاري تضرر به أي مدينة صحراوية وحمايته يأتي من منطلق أنه يمثل خلفية حضارية ويحمل في طياته تاريخ الماضي وأحداثه وفنونه وإبداعاته، وتعد مدينة زله من المناطق المؤهلة لقيام سياحة صحراوية فيها، بسبب المزايا والمقومات التي تحظى بها فهي تتميز بأعراسها الشعبية الحافلة بذاكرة الموروث الثقافي الأصيل لأهل الصحراء الليبية، ناهيك عن المقتنيات الشعبية وزخم التاريخ في قلعتها الأثرية التي تعود إلى أحقاب زمنية بعيدة الأمد تؤكد على عراقتها وأصالتها، وللنشاط السياحي دور فعال في التنمية الاقتصادية وتعزيز الهوية والانتعاش.
2. يرتبط النشاط السياحي بالتراث الثقافي بشقيه (المادي واللامادي) والذي يجسد تاريخ وحضارة المجتمعات وهو عنصراً هاماً وفعالاً في تحقيق التنمية المستدامة من خلال الاعتماد على المنهجيات والاستفادة من تكنولوجيا المعلومات لحفظ التراث الثقافي، وأبرز قيمته التاريخية والثقافية بما يسهل توظيف مفرداته في خطط واستراتيجيات التنمية المستدامة من خلال استغلال واستثمار ما لدينا من ثروات ومقومات من أجل حياة أفضل، لتجسيد وتعزيز مفهوم التنمية المستدامة بأبعادها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والتقنية.
3. من وجهة نظر الباحث، أن الشراكة المجتمعية هي السبيل لتحقيق التنمية المستدامة من خلال الاستثمار في التراث الثقافي والتشجيع عليه، لتحقيق عوائد اقتصادية واجتماعية للأجيال الحالية والقادمة، وذلك من خلال بناء وتعزيز شراكات مستدامة بين قطاعات المجتمع العامة والخاصة وكذلك الأفراد.
4. لاحتاج تاريخ الصحراء الليبية إلى الوثائق والمصادر فقط، بل يحتاج إلى القيام بأبحاث ميدانية للتعامل مع هذا المجال، إذ إن البحث الميداني ضروري لفهم تاريخ هذه المجالات، فالصحراء الليبية فضاء واسع يشمل ساكنة وقيما وتراثا أدبيا وفنيا غنيا بتنوعه، ويؤسفنا جدا أن هذا التراث لم يعرف التدوين من قبل، وبقي إلى اليوم تراثاً شفويا يستمد من كبار السن الذين يعتبرون مرجعاً تاريخياً أمام كل مهتم بالتراث الصحراوي، بهدف كتابة إرث ثقافي وتاريخي وحفظه من الضياع، حتى تستفيد منه الأجيال اللاحقة، لأنه معرض للزوال في أي وقت وينتهي بدفن حامله، وبالتالي نكون قد خسرنا مصدراً مهماً من مصادر تراثنا لاعتباره ذاكرة تحفظ أسرار التاريخ.⁽¹¹⁴⁾

التوصيات:

- في ضوء النتائج المتوصل إليها يمكن تقديم التوصيات التالية:
1. إنشاء محمية طبيعية في منطقة جبال الهروج الأسود، واستغلال مواردنا الطبيعية وإجراء الحفريات على الصخور والاستفادة من تجارب الدول الرائدة في هذا المجال، وعقد شراكات دولية ومحلية من شأنها تحقيق فوائد متعددة الأبعاد، ينبغي استثمارها لخلق فرص لحياة أفضل للمجتمع.

2. إثارة انتباه الباحثين وطلاب الدراسات العليا في الجامعات والمراكز البحثية الليبية لدراسة تاريخ وتراث المدن الصحراوية، ودورها في مجالات السياحة والتراث الثقافي وتقديم محاضرات ودراسات للمواقع التاريخية وتوظيف الموروث الثقافي والمقومات السياحية في المنطقة في التنمية المكانية وخلق مشاريع مدرة للدخل.
3. ضرورة إعطاء صورة إيجابية للصحراء والسياحة الصحراوية من خلال تنظيم الندوات العلمية ومعارض للصور التاريخية، وتوجيه القطاع العام والخاص للاستثمار في تنمية الموارد الصحراوية وأقامة مراكز تنمية لأعمار مدن الصحراء الليبية الزاخرة بالمقومات الأساسية للحياة، وفي مقدمتها النفط والغاز، والمياه الجوفية، وتنوع الموارد الطبيعية، ومقومات الجذب السياحي.
4. الاستثمار أكثر في الطاقة الشمسية وطاقة الرياح على مستوى المدن الصحراوية، وتهيئة وتجهيز بنية تحتية معلوماتية وتقنية عالية مع توسيع نطاق الشبكات.
5. البحث والتنقيب عن المواقع الأثرية ووضع خطة متكاملة لتنمية القطاع السياحي في بلدية زله والأستغلال الأمثل للموارد والمقومات السياحية المتاحة.
6. حماية وصيانة المدن القديمة وإعادة تأهيل المواقع السياحية وترميم المعالم الأثرية وإنشاء الفنادق والمنتجعات السياحية الصحراوية والترويج لها وتنظيم المهرجانات التراثية بمدينة زله.

الهوامش:

- (1) . عبد الكريم القطبي، (مشكلات التنمية الحضرية في المناطق الصحراوية-دراسة ميدانية بمدينة بشار)، رسالة ماجستير، جامعة عبد الحميد بن باديس، كلية العلوم الاجتماعية، الجزائر، 2017م، ص53.
- (2) حمرة يسري، حليمى حكيمة. «تهيئة المدن الصحراوية وفق ابعاد التنمية» المدينة الجديدة (حاسي مسعود، الجزائر) أمودجاً، مجلة البحوث والدراسات التجارية، العدد1، المجلد5، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الجلفة - الجزائر، 03مارس 2020م.
- (3) البشير البونوحي، «الأنسان الصحراوي بين التراث والمجال» مجلة جيل للعلوم الانسانية والاجتماعية، العدد17، يناير 2020م، ص 521.
- (4) اونيس عبد القادر الشركسي وآخرون، جوانب من جغرافية الجفرة، ط1، (زليتن-ليبيا: دار رؤيا للكتاب، 6002م)، ص141. كذلك أنظر: عبدالصمد عبد القادر عبدالصمد، «وصف واحة زله من خلال كتابات المؤرخين والرحالة والجغرافيين»، مجلة الجامعة الأسمرية للعلوم الشرعية والأنسانية، المجلد23، العددالثاني، ديسمبر 9102م، ص442.
- (5) 5 . أمانة اللجنة الشعبية للمرافق فرع الجفرة، «تقرير رقم (1) حول تطبيق مخطط مدينة زله حتى عام 0002م»، زله- ليبيا: المكتب الاستشاري الهندسي للمرافق، 9891م. كذلك انظر: الإدارة العامة للشؤون البلدية، زله مخطط عام، تقرير التخطيط للمحافظات الجنوبية، (طرابلس- ليبيا: مؤسسة واينتج العالمية، 0791م)، ص1.
- (6) جاك تيري، تاريخ الصحراء الليبية في العصور الوسطي، ت. جاد الله عزوز الطلحي، (مصراته: ليبيا: الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، 4002م)، ص 44.
- (7) زله مخطط عام. « تقرير التخطيط للمحافظات الجنوبية، مرجع سابق، ص 1.
- (8) عبدالصمد عبد القادر عبدالصمد، «وصف واحة زله من خلال كتابات المؤرخين والرحالة والجغرافيين»، مرجع سابق، ص242. كذلك أنظر: غيرها رد رولفس، رحلة من طرابلس إلى الكفرة، ت. عماد الدين غانم، طرابلس: مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، 0002م (، ص 063.
- (9) الشريف الإدريسي، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ت. إسماعيل العربي، (الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 3891م)، ص213.
- (10) البكري، أبي عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن محمد، المسالك والممالك، ت. أدریان فان اليوفن، ج2، (تونس: الدار العربية للكتاب، 2991م)، ص952.
- (11) عماد الدين إسماعيل أبو الفداء، تقويم البلدان، (بيروت: دار صادر، 4691م)، ص931.
- (12) مجهول (من أعلام القرن السادس الهجري)، الأستبصار في عجائب الأمصار، ت. سعد زغول عبد الحميد، (المغرب: دار النشر المغربية، 5891)، ص 641.

- (13) عين زله: تعرف محلياً بأسم العين الكبيرة وهي عبارة عن حطية نخيل قديمة تقع جنوب غرب قلعة زله بمسافة 2 كلم. ابوالقاسم السنوسي فنه، حركة الجهاد الليبي ضد الاحتلال الإيطالي في منطقة واحات الجفرة 3291-9291م، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة لجامعة أم درمان الإسلامية، أم درمان، السودان، 7002م، ص 9. كذلك أنظر: محمد سليمان أيوب جرمه في تاريخ الحضارة الليبية، ط 1، (طرابلس: دار المصراقي للطباعة والنشر، 9691م)، ص 75.
- (14) البكري، المسالك والممالك، ج 2، مصدر سابق، ص 956.
- (15) مجموعة وثائق عبد الحفيظ الغزالي، سوكنه) وثيقة تتعلق بنسب وأصول قبيلة الجهممة في ليبيا، لعمر بن عبد الهادي بن محمد أبي بكر بن الحسن، بتاريخ 1511هـ/ 9371هـ. كذلك أنظر: بلدية الجفرة، استراتيجية التنمية المحلية المستدامة 0202-0302، المؤسسة الألمانية للتعاون الدولي GIZ بالشراكة مع وزارة الحكم المحلي الليبية، 0202م، ص 82.
- (16) محمد بن عثمان الحشاشي، الرحلة الصحراوية عبر أراضي طرابلس وبلاد التوارق، تحقيق، محمد المرزوقي، (تونس: الدار التونسية للنشر، 8891م)، ص 67.
- (17) عبد الكريم القطبي، مشكلات التنمية الحضرية في المناطق الصحراوية- دراسة ميدانية بمدينة بشار، رسالة ماجستير، جامعة عبد الحميد بن باديس، كلية العلوم الاجتماعية، الجزائر، 7102م، ص 75.
- (18) مجموعة عبد الحفيظ الغزالي، سوكنه)، وثيقة بيان أصل إنشاء البلدان «سوكنه وهون وودان وزله والفقهاء»، لمحمد البشير انجومه السوكني، بتاريخ جماد الأول سنة 2331هـ/ 82مارس 4191م، الورقة رقم (3).
- (19) ابوالقاسم السنوسي فنه. واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 5381-1191م، أطروحة دكتوراه (غير منشورة) جامعة النيلين جمهورية السودان، 7102م، ص 861.
- (20) تجدر الإشارة هنا: إلى أن هنري دي أغسطيني أشار في كتابه سكان ليبيا ص 842، على أن قبيلة أولاد أخريص القاطنة في زله يرجعون في أصلهم إلى أولاد وافي بسرت و تاورغاء، وذكر بأن أهم عائلاتهم عائلة عيسى، عائلة عبد الله، عائلة إبراهيم، عائلة عسيمة، عائلة ترو، ونقل عنه هذا الخطأ، خليفة التليسي في كتابه معجم سكان ليبيا، ص 26. وكذلك محمد سعيد القشاط في كتابه صحراء العرب الكبرى، ص 621، وكذلك محمد عبد الرزاق مناع، في كتابه الأنساب العربية في ليبيا، ص 072، حيث أورد بأن، قبيلة أولاد أخريص هم ينحدرون من عميره الركاك الجازوية. والحقيقة أن قبيلة أولاد أخريص تضم أربع عائلات فقط وهي: عائلة أبو بكر، عائلة عبد الله، عائلة عيسى، عائلة أخريص، ويرجعون في أصولهم إلى قبيلة الجهممة أنظر: ابوالقاسم السنوسي فنه، واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 5381-1191م، مرجع سابق، ص 761.
- (21) تشير بعض الروايات المحلية المتواترة إلى أن (عائلة آل بن عمر) من أقدم سكان المنطقة

- ويرجح بأنهم من بقايا السكان الأصليين والقاطنين في بلدة زله. ابوالقاسم السنوسي قننه، واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 5381-1191م، مرجع سابق، ص 961.
- (22) عبدالصمد عبد القادر عبدالصمد «وصف واحة زله من خلال كتابات المؤرخين والرحالة والجغرافيين»، مرجع سابق، ص 252.
- (23) الحجازية: قصيدة رائية طويلة بلغ عدد أبياتها 473 بيتاً لأبي يعقوب يوسف بن ابراهيم الوارجلاني.
- (24) إسماعيل يحيى بن بهون (محقق)، رحلة الوردلاني، ط1 (الجزائر- تلمسان: دار المعرفة الدولية للنشر، 1102م)، ص 34، 76.
- (25) تقي الدين احمد بن علي المقرئ، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والأثار، ط1، تحقيق: محمد زينههم، مديحة الشرقاوي، (القاهرة: 8991م)، ص 455.
- (26) محمد بن علي البروسوي (ابن سباهي زاده)، أوضح المسالك إلى معرفة البلدان والممالك، ط1، تحقيق: المهدي علي الرضية، (بيروت: دار الغرب الإسلامي، 6002م)، ص 563.
- (27) أبو عبد الله محمد بن احمد القيسي ابن مريح، أنس الساري والسارب من أقطار المغرب إلى منتهى الآمال والمأرب سيد الاعاجم والأعارب، ت. محمد الفاسي (فاس: منشورات وزارة الدولة المكلفة والشؤون الثقافية والتعليم الأصلي، 8691م) ص 53.
- (28) عبدالصمد عبد القادر عبدالصمد، «رحلات الحج عبر فزان والطرق التي سلكتها بين القرن السادس والحادي عشر الهجريين (21-71م)» مجلة جامعة سبها للعلوم الأنسانية، 4102م، المجلد الثالث، العدد الأول، ص 57.
- (29) فردريك هورثمان، رحلة من القاهرة إلى مرزق، ت. مصطفى محمد جوده، (طرابلس- ليبيا: دار الفرجاني، 3991م)، ص 66، 07.
- (30) اتيليو موري، الرحالة والكشف الجغرافي في ليبيا، ت. خليفة التليسي، (طرابلس- ليبيا: دار الفرجاني، 1791م)، ص 27.
- (31) 31 . غيرها رد رولفس، رحلة من طرابلس إلى الكفرة، ت. عماد الدين غانم، (طرابلس: مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، 0002م)، ص 663-953.
- (32) الحشاشي، مرجع سابق، ص 67.
- (33) على مفتاح إبراهيم منصور، الرحالة العرب ودورهم في كتابة تاريخ ليبيا السياسي والاقتصادي في القرنين السابع عشر والثامن عشر، ط1، (طرابلس- ليبيا: مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، 5002م)، ص 221.
- (34) مفهوم التراث الثقافي. <https://sotor.com> /اطّلع عليه بتاريخ 2202/9/32م.
- (35) تراث ثقافي مادي. www.dnawikiw.moc /اطّلع عليه بتاريخ 2202/9/32م.

- (36) جميلة الهادي الحنيش، أكرم محمد الجامع، «عمارة الصحراء- العمارة الطينية»، مجلة دراسات الإنسان والمجتمع، مركز العلوم والتقنية للبحوث والدراسات، العدد الأول، يناير 7102م، ص 58.
- (37) ابوالقاسم السنوسي قنه، واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 5381-1191م، مرجع سابق، ص 001.
- (38) جميلة الهادي الحنيش، أكرم محمد الجامع، مرجع سابق، ص 38.
- (39) ابوالقاسم السنوسي قنه، واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 5381-1191م، مرجع سابق، ص 102.
- (40) ابوالقاسم السنوسي قنه، «ملاح فن العمارة والبناء في واحات الجفرة الليبية خلال العهد العثماني الثاني 5381-1191م»، مجلة انجرتي، المنظمة النوبية وأحياء التراث، السودان، العدد الأول، يناير 8102م، ص 97. كذلك أنظر: احمد المهدي حمد الحاج حامد، «واحة زله»، مجلة الأعلام والفنون، الاكاديمية الليبية، طرابلس، العدد العاشر، سبتمبر 2202م، ص 122.
- (41) مقابلة أجراها الباحث، مع احمد على عبد الله ابوزيد، من أعيان المنطقة ومهتم بالتاريخ والتراث، زله، 2202/9/5م.
- (42) علي الميلودي عموره، «التطور العمراني والمعماري في ليبيا خلال الفترة من 5381-0591م»، أعمال الندوة العلمية الثامنة التي عقدت بمركز جهاد الليبي عن المجتمع الليبي، (طرابلس: مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، 5002م)، ص 919. كذلك انظر: يحيى وزيري، العمارة الإسلامية والبيئة، (الكويت: مطابع السياسية، 4002م)، ص 531، 631.
- (43) شارع الكلاب: سمي بهذه التسمية لوجود مجموعة كبير من الصيادين المقيمين في هذا الشارع والذين كانوا يستخدمون الكلاب في الصيد.
- (44) ابوالقاسم السنوسي قنه، ملاح فن العمارة والبناء في واحات الجفرة الليبية خلال العهد العثماني الثاني 5381-1191م، مرجع سابق، ص 18.
- (45) مبعوج أحلام، قاسمي حفيظة، «الاستثمار كاستراتيجية للتنمية الحضرية في المدن الصحراوية»، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، عدد خاص بملتقى دولي حول تحولات المدينة الصحراوية، تقاطع مقاربات حول التحول الاجتماعي والممارسات الحضرية، (الجزائر: جامعة ورقلة، 6102م)، ص 632.
- (46) ابوالقاسم السنوسي قنه، واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 5381-1191م، مرجع سابق، ص 51.
- (47) إسماعيل يحيى بن بهون، مرجع سابق، ص 34.
- (48) غريهارد رولفس، رحلة من طرابلس إلى الكفرة، مصدر سابق، ص 263.
- (49) مجموعة وثائق عبد الحفيظ الغزالي، سوكنه وثيقة أصل إنشاء البلدان، مصدر سابق، الورقة رقم (2).
- (50) تاقرفت: هي كلمة من أصل أمازيغية بمعنى (الغراب).

- (51) جاك تيري، تاريخ الصحراء الليبية في العصور الوسطى، ت. جادالله عزوز الطلحي، ط1، (مصر: الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، 4002م) ص 544.
- (52) ابوالقاسم السنوسي قننه، واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 1191-5381م، مرجع سابق، ص 62.
- (53) <http://www.jeel-libya.com>
- (54) احمد جهاد الفورتية وآخرون، معهد القويرو الديني، ط1، (مصر: ليبيا: مطابع الفاتح، 9991م)، ص 06.
- (55) ابوالقاسم السنوسي قننه، واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 1191-5381م، مرجع سابق، ص 263.
- (56) مقابلة أجراها الباحث مع أحمد علي عبد الله، زله، 2202/21/02م.
- (57) محمود احمد زاقوب، هون التحضر وأساليب البناء بهون 2581-2891م، ط1، (هون- ليبيا: جمعية ذاكرة المدينة، 3102م)، ص 14.
- (58) مقابلة أجراها الباحث مع، علي رحيل علي، من أعيان المنطقة ومهتم بالتاريخ والتراث، زله، 2202/9/82م. كذلك أنظر: moc.aybil-leej.www//:ptth
- (59) محمد جواد زيدان. «الحماية الجنائية الموضوعية للتراث الثقافي غير المادي»، مجلة العلوم القانونية، كلية القانون جامعة بغداد، العدد الثاني، 8102م، ص 791.
- (60) محمد عبد القادر الشيباني، القيم والعادات الاجتماعية في المجتمع الليبي، ط1، (طرابلس: المؤسسة العامة للثقافة، 9002م)، ص 36.
- (61) نقولا زيادة، محاضرات في تاريخ ليبيا من الاستعمار الإيطالي إلى الاستقلال، (القاهرة: معهد الدراسات العربية- جامعة الدول العربية، 8591م)، ص 82.
- (62) ابوالقاسم السنوسي قننه، واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 1191-5381م، مرجع سابق، ص 671.
- (63) التعريكة: هي تزيين وتخضيب يدي وأرجل العروس بالحناء أثناء الليل.
- (64) التخدير: هي الرقص حول العروس ورفع اليدين باتجاه اليمين واليسار.
- (65) الهريسة: هي أكلة شعبية تشتهر بها واحات الجفرة وهي مصنوعة من طيبخ الشعير المقشور وخبز القمح المعروف بـ(الفتات).
- (66) ابوالقاسم السنوسي قننه، واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 1191-5381م، مرجع سابق، ص 771.
- (67) مقابلة أجراها الباحث مع هرفية عبد اللاهي، مهتمة بالفن والتراث الشعبي، زله، 2202/01/4م.
- (68) الكسوة: وهي ملابس العروس وأحذيتها التي أحضرها لها الزوج.

- (69) القمام: في اللهجة المحلية نوع من العشب يستعمل في تعطير شعر وفضائز النساء.
- (70) النقوع: هو خلطة من الورد والقرنفل والقمام لها رائحة زكية تستخدم في دهن شعر النساء.
- (71) الشوباش: قيمة مالية بسيطة تضعها كل امرأة عن بنت من بناتها في العرس، وتقدر من دينارين إلى خمسة دينار.
- (72) الكرمود: هو هودج من الخشب يغطى بالأردية الملونة ويوضع على ظهر الجمل لنقل العروس.
- (73) مقابلة أجراها الباحث مع عقيلة صالح انقزم، فنان شعبي ومهتم بالتراث والغناء، زله، 2202/9/3 م.
- (74) ابوالقاسم السنوسي قنه، واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 1191-5381 م، مرجع سابق، ص 971.
- (75) عبد الله، سائلة سليمان، على، حميدة مصطفى. الحياة الاجتماعية والثقافية والدينية في واحة زله، كلية الآداب والعلوم الجفرة، جامعة سرت، ليبيا، 4002 م. ص 12.
- (76) ابوالقاسم السنوسي قنه، واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 1191-5381 م، مرجع سابق، ص 481.
- (77) ابوبكر عثمان القاضي الحضيري. مرجع سابق، ص 361. كذلك أنظر: بدر ابوبكر عبد الله اجخرى. العوامل الاجتماعية المتصلة باتخاذ القرارات الأسرية» دراسة ميدانية على عينه من أرباب الأسر النووية بمدينة هون»، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة سرت، ليبيا، 7002 م. ص 601.
- (78) محمد عبد القادر الشيباني، القيم والعادات الاجتماعية في المجتمع الليبي، ط 1، (طرابلس- ليبيا: المؤسسة العامة للثقافة، 7002 م)، ص 98. مقابلة أجراها الباحث مع عدالة حمد الخير، زله، 2202/ 01/5 م.
- (79) ابوالقاسم السنوسي قنه، واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 1191-5381 م، مرجع سابق، ص 981.
- (80) ريتشارد، جيمس. ترحال في الصحراء، ت. الهادي مصطفى ابولقمة، ط 1، (بنغازي- ليبيا: منشورات جامعة قاريونس، 3991 م)، ص 235.
- (81) ابوالقاسم السنوسي قنه، واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 1191-5381 م، مرجع سابق، ص 591.
- (82) مقابلة أجراها الباحث مع احمد علي عبد الله ابوزيد، زله، 2202/9/ 22 م. كذلك أنظر: ابوبكر عثمان الحضيري، مرجع سابق، ص 561.
- (83) المعرفة (الطاقة): تصنع من الكتان أو القماش الأبيض القطني، وتلبس عادة في الصيف لتقي

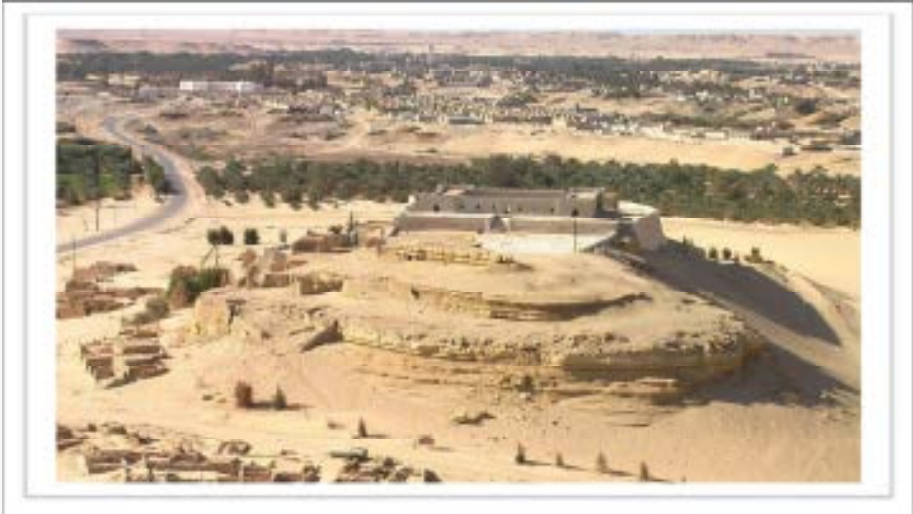
- صاحبها من حرارة الشمس.
- (84) نيقولا زيادة محاضرات في تاريخ ليبيا من الاستعمار الإيطالي إلى الاستقلال. (القاهرة: معهد الدراسات العربية-جامعة الدول العربية، 8591م)، ص.05.
- (85) البلغة: هذا اللفظ مأخوذ من اللغة التركية، ويطلق على النعل الذي يلبسه الرجل ويتكون هذا النعل من جيب يضم مشط الرجل بينما يكون القدم ظاهراً.
- (86) 86 . الحولي: هو لفظ شعبي قديم يطلق على الرداء الرجالي، سواء المستعمل منه لفصل الشتاء أو الصيف.
- (87) ابوالقاسم السنوسي قننه، واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 5381-1191م، مرجع سابق، ص.391.
- (88) الجرّ: هو مكان يوضع فيه المحصول حتى يجف تماماً.
- (89) مقابلة أجراها الباحث مع محمد أمحمد الفقيه، من أعيان المنطقة ومهتم بالتاريخ، زله، 6، 2202/01م
- (90) MAROUFNadir, lecture de lespace oasien, sindbad, paris, 1980, p.18.
- (91) خليف مصطفى غرايبة، السياحة الصحراوية- تنمية الصحراء في الوطن العربي، ط1، (بيروت: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2102م)، ص.94.
- (92) مقابلة أجراها الباحث مع المهدي عبد الرحمن سليمان، من أعيان المنطقة ومهتم بالتاريخ والتراث، زله، 22، 2202/9م.
- (93) خليف مصطفى غرايبة، مرجع سابق، ص.08.
- (94) احمد المهدي حمد الحاج حامد، «واحة زله»، مرجع سابق، ص.322.
- (95) عائشة عبد السلام العام، رحاب محمد بن مسعود «السياحة في ليبيا ومتطلبات تنميتها» مجلة جامعة بنغازي العلمية، مجلد 23، 9102م، ص.56. كذلك أنظر: بلدية الجفرة، استراتيجية التنمية المحلية المستدامة 0202-0302، مرجع سابق، ص.95.
- (96) <https://ar.wikipedia.org/w/index.php?title=>
- (97) ابراهيم عبد السلام عبيد، صلاح الدين محمد التركي. «المواد الخام وأماكن تواجدها بالجمهورية العظمى» بحث غير منشور، إدارة البحوث الجيولوجية والتعدين، مركز البحوث الصناعية، طرابلس، 5002م، ص.41، 95.
- (98) نفس المرجع، ص.23-56.
- (99) عمر شنب وآخرون، «معوقات استخدام الطاقات المتجددة في ليبيا»، المؤتمر الدولي الأول في مجال الهندسة الكيميائية والنفطية وهندسة الغاز، 02-22 ديسمبر، ليبيا- مصراتة: كلية التقنية الصناعية مصراتة 6102م، ص.7، 9.
- (100) 100 . مقابلة أجراها الباحث مع احمد علي عبد الله ابوزيد، زله، 22، 2202/9م.

- (101) 101 . مقابلة أجراها الباحث مع عبد الحكيم علي لافيطح، مهتم بالآثار والتراث، زله، 2/ 01/2202م.
- (102) اسماعيل محمد مفتاح، حمزه المهدي عبدالله، «الحرف والصناعات التقليدية في واحة زله»، بحث غير منشور، المعهد العالي للمهن الشاملة- زله، 5102م، ص 3، 5.
- (103) فؤاد بن غضبان، السياحة البيئية المستدامة بين النظرية والتطبيق، ط1، (عمان: دار صفاء للنشر والتوزيع، 5102م)، ص 37-67.
- (104) عمر داود (9102): ماهي مميزات المناخ الصحراوي، مقال بموقع، مقالة، نشر في 22/7/9102م، الرابط: <https://mkalen.com>. لوحظ يوم 0202/6/71م.
- (105) ونيس عبد القادر الشركسي وآخرون، جوانب من جغرافية الجفرة، ط1، (زليتن- ليبيا: دار رؤيا للكتاب، 6002م، ص13.
- (106) مندور عبد الدائم، وآخرون «تقرير حول الإمكانات المائية بمنطقة الجفرة » (طرابلس- ليبيا: مصلحة المياه والتربة، 1891م)، ص7.
- (107) الحطايا: جمع حطيه. وهي عبارة عن منخفض في الصحراء تنمو به أشجار النخيل الكثيفة وبعض النباتات الخشنة الصحراوية مثل نباتات الغاب (القصباء) الذي يعتمد على رشح المياه الجوفية القريبة من سطح الأرض.
- (108) سالم على الحجاجي، ليبيا الجديدة، «دراسة جغرافية، اجتماعية، اقتصادية، سياسية»، (طرابلس- ليبيا: منشورات مجمع الفاتح للجامعات، 9891م) ص74.
- (109) 109 . موقع ويكيبيديا، المناخ الصحراوي، الرابط: gro.aidepikiwra/sptth/wiki. آخر تعديل: 0202/5/6م.
- (110) عقبة جلول. عناصر تصميم العمارة البيئية ودورها في التنمية المستدامة في المناطق الصحراوية، حالة الدراسة مدينة بسكرة، معهد العلوم والتكنولوجيا، جامعة محمد خيضر بسكرة، 4102م، مذكرة ماجستير، تخصص هندسة معمارية، ص281.
- (111) حمرة يسرى، حليمى حكيم، «تهيئة المدن الصحراوية وفق أبعاد التنمية-المدينة الجديدة (حاسي مسعود، الجزائر) أنموذجاً»، مجلة البحوث والدراسات التجارية، مجلد5، العدد1، 03 مارس 1202م، ص751.
- (112) 112 . ابوهريرة عبد الله محمود يعقوب، جعفر علي فضل. «تطور النشاط السياحي في دار فور من المنظور الاقتصادي»، مجلة القلزم العلمية للدراسات الأثرية والسياحية، العدد الأول، أكتوبر 0202م، ص 06.
- (113) ابوالقاسم السنوسي قنه، واحات الجفرة في العهد العثماني الثاني 5381-1191م، مرجع سابق، ص682.

- (114) بلدية الجفرة، استراتيجية التنمية المحلية المستدامة 2020-2030، مرجع سابق، ص 59.
- (115) ابوالقاسم السنوسي قننه «ملاح فن العمارة والبناء في واحات الجفرة الليبية خلال العهد العثماني الثاني 1835-1911م»، مرجع سابق، ص 70.
- (116) بلدية الجفرة، استراتيجية التنمية المحلية المستدامة 2020-2030، مرجع سابق، ص 58.
- (117) فؤاد بن غضبان، السياحة البيئية المستدامة بين النظرية والتطبيق، مرجع سابق، ص 102.
- (118) بلدية الجفرة، استراتيجية التنمية المحلية المستدامة 2020-2030، مرجع سابق، ص 57.
- (119) فؤاد بن غضبان، السياحة البيئية المستدامة بين النظرية والتطبيق، مرجع سابق، ص 106.
- (120) بلدية الجفرة، استراتيجية التنمية المحلية المستدامة 2020-2030، مرجع سابق، ص 60.
- (121) البشير البونوحي، الإنسان الصحراوي بين التراث والمجال، مرجع سابق، ص 125.
- (122) المرجع نفسه، ص 145.

الملاحق

صورة رقم (1) صورة جوية لمدينة زله



صورة رقم (2) مظهر من الآثار الصحراوية (مباني وشوارع المدينة القديمة زله)



صورة رقم (3) نموذج لأحد القلاع الصحراوية (قلعة زله)



صورة رقم (5) لعبة السيزة

صورة رقم (4) جانب من أفراح الرجال في مدينة زله



صورة رقم (6) نموذج من الآثار الإيطالية (المدرسة الإيطالية 1928م)



صورة رقم (7) قطع أثرية وعملة رومانية قديمة



صورة رقم (9) منظر من النفوش الصحراوية بمنطقة تليس

