

الأهمية الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية لموانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر

أستاذ مشارك - قسم العلوم الاجتماعية

كلية الآداب - جامعة حائل

المملكة العربية السعودية

د. نفيسة عبد القادر الحسن

أستاذ مشارك - قسم العلوم الاجتماعية

كلية الآداب - جامعة حائل

المملكة العربية السعودية

د. نجلاء عبدالله محمد

مستخلص:-

يهدف البحث بعنوان الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر الى التعرف على موانئه الشرقية ومدى أهمية هذه الموانئ من النواحي الاقتصادية والتجارية الاستراتيجية. واستخدمت الباحثة المنهج التاريخي السردى مع تحليل المعلومات والاحداث من اجل توضيح دورها في نقل السلع والمسافرين الحجاج فيما بينهما وعلاقتها بالموانئ الأخرى على سواحل المحيط الهندي وأثرها في حركة الصادر والوارد على مستوى التجارة الدولية والمحلية وكمية السلع التي تم تداولها في هذه الموانئ وتنوعها. وتوصل البحث الى العديد من النتائج أهمها خدمت الموانئ الشرقية للبحر الأحمر حركة التجارة قبل الإسلام واستمرت بهذا الدور خلال العصر الإسلامي ، وتعددت أنواع السلع الصادر والوارد عبر موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر و ازدهرت العلاقات التجارية بين موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر وموانئ جنوب شرق اسيا وموانئ جنوب شرق افريقيا وسواحل الجزيرة العربية وختم البحث بتوصيات أهمها ان الدراسات حول البحر الأحمر بصورة عامة والموانئ بصورة خاصة تحتاج لمزيد من الدراسة والتمحيص ، وان تتبنى الجامعات مقترح إعادة كتابة تاريخ البحر الاحمر.

الكلمات المفتاحية : الاقتصادية ، التجارية ، الاستراتيجية ، موانئ

Abstract:

This research with the title: The Economic and Commercial Importance of the Ports of the Eastern Coast of the Red Sea, aims to identify these ports and their strategic importance regarding the economic and commercial aspects. The researcher used narrative historical method. Information and events are analyzed in order to clarify its role in transporting goods and pilgrims between the different ports. Also the functional relationship with other ports on the coasts at the Indian Ocean is investigated. In addition, the impact of eastern Red Sea Coast's ports on the import and export movements on the international and local trade is studied. The quantity and diversity of goods traded in these ports is an important focal point of the research. Many results are concluded by the research. The most important result is that: the eastern ports of the Red Sea served the trade movement before Islam and continued to do so during the Islamic era. The connection extended to the East African and Arabian Peninsula ports. The research concluded with many recommendations. The most important one is that studies on the Red Sea in general and its ports in particular require further study. Universities and research centers should adopt a proposal of rewriting the history of the Red Sea.

Keyword:Economic.Port.Commercial.Red Sea. strategi.

مشكلة البحث: .

تعتبر دراسة الأهمية الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية لموانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر من الدراسات المهمة، لذلك كلفت الكتابة فيها مزيدا من الوقت والجهد حتى خرج بصورته النهائية.

أهمية البحث: .

تأتى أهمية الدراسة في ان البحر الأحمر يتمتع بموقع استراتيجي من النواحي السياسية والعسكرية والاقتصادية كافة، اذ انه يتوسط قارات العالم القديم (اسيا وأفريقيا واوروبا) وان موانئه تبوأ أهمية كبيرة في تجارة العالم حتى العصر الوسيط إذا أضفنا لذلك ان الدول الإسلامية عبر عصورها أدركت أهمية السيطرة عليه وجعله بحرا إسلاميا خالصا خصوصا في مواجهة المخططات الصليبية تجاه المنطقة العربية سيما في العصر الأيوبي.

أهداف البحث: .

معرفة موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر.
الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر
الكشف عن مصادر دخل تلك الموانئ الساحلية

منهج البحث: .

واستخدمت الباحثان المنهج التاريخي السردى الوصفى مع تحليل المعلومات والاحداث.

المقدمة: .

نشأت العديد من الموانئ على الساحل الشرقى للبحر الأحمر قبل الإسلام خدمت العديد من الدول، وعندما جاء الإسلام وفرت الدول الإسلامية الامن والحماية لهذا البحر وجعلته بحرا إسلاميا تقديرا منها لأهميته الاستراتيجية والاقتصادية فازدهرت على سواحل العديد من الموانئ شكلت مراكز استراتيجية على خطوط الملاحة والتجارة الدولية، وقد مثلت التجارة على سواحل البحر الاحمر رافدا رئيسا لخزانة بعض الدول الاسلامية، كما كان لموقع مصر الجغرافي الهام إثر كبير جعلها مركزا لتجارة

العبور بين الشرق والغرب من خلال اشرافها على موانئ البحر الأحمر واتصالها بالبحر الأبيض المتوسط. فقد ازدهرت موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر وازدادت أهميتها الاقتصادية والتجارية واشتهر منها ميناء جدة. فوصفت بانها خزانة مكة ومطرح اليمن ومصر. ولكثرة ما يرد إليها وما يخرج منها من سلع وتجارات، وصفها المقدسي هي والجار بانهما كانتا (فرضتي الدنيا وخزانتني مصر، ومركز قبض المكوس).

نشأة موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر:

عدن:

تقع عدن على ساحل خليج عدن، وتمثل أهمية بالغة في تجارة البحر الأحمر ولارتباطها الوثيق بموانئ هذا البحر، وتمثل الميناء الذي يتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر⁽¹⁾.

اما سبب تسمية عدن بهذا الاسم فقد وردت روايات عدة في مصادر متعددة، فقد ذكر انه يقال لها عدن ابن⁽²⁾، وعدن نسبة الى المكان اذا اقام به، كما أشار ياقوت الى عدة روايات منقولة عن اهل السير، منها انها سميت بعدن بن سنان بن إبراهيم عليه السلام، او ان الحبشة عبرت في سفنهم، فخرجوا في عدن، فقالوا: عدونا فسميت عدن بذلك⁽³⁾. وقال الحميري: ان عدن بن سبا الذي سميت باسمه كان اول من نزل بها⁽⁴⁾. وقال أبو خرمه ان عدن سميت عدن من العدوان، وهو الإقامة⁽⁵⁾.

اما أهمية عدن في التجارة الدولية فقد كان لها اثر فعال في النشاط التجاري منذ العصور القديمة، وازدهرت خلال العصر الإسلامي اذ عدت من اهم الموانئ اليمنية على الاطلاق. وقد افاد الجغرافيون والمؤرخون والرحالة في إيضاح أهمية ميناء عدن خلال العصر الإسلامي. فوصفت بانها مرفأً مراكب الصين⁽⁶⁾، وتوافرت فيها سلع السند والهند والصين والزنج والحبشة وفارس، وتعبيراً عن قدم علاقاتها التجارية وشهرتها قال عنها الهمداني: (بانها اقدم أسواق العرب)⁽⁷⁾.

يضاف الى أهمية عدن التجارية أهميتها بصفتها ميناء رئيساً لانطلاق طرق الملاحة البحرية منها الى المحيط الهندي، والخليج العربي، وشرق افريقيا، والبحر الأحمر. كما انها كانت نقطة تجمع الحجاج القادمين من الهند وجنوب شرق اسيا، وشرق افريقيا، فمنها تبدأ قافلة الحج اليمني، ثم تسير الى مدينة زبيد او صنعاء⁽⁸⁾.

بدأت عدن بالازدهار خلال القرن العاشر الميلادي، فقد وصفت خلال هذا القرن

بأنها دهليز الصين، وفرضة اليمن، وخزانة المغرب، ومعدن التجارات). (9) وأصبحت مركز جذب لكثرة الأرباح التي يحققها من يعمل فيها بالتجارة لرواج سوقها، وعلى الرغم من صغر مدينة عدن مقارنة بالمدن اليمنية الأخرى إلا أنها اكتسبت شهرة خاصة، لأنها فرضة على البحر، ينزلها السائرون. (10)

وازدهرت عدن خلال القرن الحادي عشر الميلادي نتيجة لاهتمام الدولة الفاطمية بطريق التجارة الدولية عبر البحر الأحمر، فأصبحت مركزاً مهماً من مراكز تجارة كرم، واستمرت خلال القرن الثاني عشر الميلادي على شهرتها وازدهارها، فقد وصفها الإدريسي بأنها (مرسى البحرين ومنها تسافر مراكب السند والهند والصين، واليهما يجلب متاع الصين). (11) وكان لاهتمام السلطات الحاكمة في اليمن اثر كبير في ازدهار عدن، فخلال العصر الايوبي بنى أبو عثمان عمر بن عثمان بن علي الزنجبيلي التكريتي والي عدن سورا حول عدن، كما بنى الفرضة وجعل لها بابين (12).

بقيت عدن مزدهرة بصفاتها ميناء رئيساً، وحلقة وصل مهمة بين الشرق والغرب خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين، فوصفت لدى الجغرافيين بأنها مرفأً مراكب الهند والصين وفارس، وبلدة تجارة، ومرسى البحرين، ومنها تسافر مراكب السند والهند واليهما يجلب متاع الصين، وعدت من أعظم مراسي الدنيا. (13)

وعدت عدن خلال العصر المملوكي فرضة اليمن الرئيسة على ساحل بحر العرب، ونتيجة لازدهارها سكنها التجار من مختلف البلدان، كتجار الهند، وتجار مصر والشام، فكانت محط رحال التجار. وتميز تجار عدن بالثراء العظيم. (14)

بقيت عدن من أكبر محطات التبادل التجاري بين البحر الأحمر والمحيط الهندي، واستمرت مدة طويلة لا يتعداها تجار الهند والصين، الى ان بدأت السفن بالتجوير الى ميناء جدة، وذلك في العشرينيات من القرن الخامس عشر الميلادي، فاضحت جدة هي الميناء الرئيس وقلت أهمية ميناء عدن منذ سنة 1425م. (15)

■ خلافة: ■

تسمى اليوم غليفقة، كانت في القديم ميناء مهما ومرسى من مراسي تهامة، وهى فرضة زبيد، وزبيد مدينة كبيرة يجتمع فيها التجار من ارض الحجاز، والحبشة، ومصر، وقد اكتسبت زبيد شهرتها من انها فرضة اليمن، إضافة الى وقوعها على طريق زبيد، فلا بد للحجاج من دخول زبيد للتزود بالماء والطعام. (16)

وقد اشتهرت غلافقة نتيجة لازدهار زبيد، فهي مقصد السفن التي تحمل البضائع والتجار الي زبيد ، وينزل فيها الحجاج والمسافرون القادمون من شرق افريقيا بحرا. (17) كما ان اهل الحبشة كانوا يجلبون رقيقهم الي زبيد من خلالها ، ومنها تخرج السلع الهندية والصينية . وكانت محطة لإقلاع المراكب بالمتاجر الى الهند والصين وبذلك كانت مركزا لصادر والوارد بين الشرق ومصر. (18)

كما اتخذها تجار كارم مركزا لهم في جنوب البحر الأحمر، وهذا ما زاد من أهميتها، وازدهارها التجاري، ففيها يحطون عند وصولهم من مصر، ومنها يقلعون الى الهند والصين، وعدت من اهم اسواقهم، ولهم فيها اهم فنادقهم.

وعدت غلافقة ميناء مختصا بتجارة العبور (الترانزيت)، اذ يجتمع في زبيد التجار من الحبشة والحجاز والعراق ومصر للمتاجرة والمبادلة. وبقيت غلافقة ميناء مزدهرا خلال العصرين الأيوبي والمملوكي ، فقد وصفها القلقشندي في القرن الخامس عشر الميلادي بانها فرضة مدينة زبيد (19)، ولكنها كانت اقل شهرة من ميناء عدن .

ـ الموانئ الصغرى:

الى جانب ميناء عدن وغلافقة، ظهرت موانئ أخرى في اليمن على ساحل البحر الأحمر، ولكنها كانت اقل شهرة اذ مارست مهمة ثانوية في حركة التجارة الدولية. وقد نشأت هذه الموانئ على سواحل البحر الأحمر حيث تتوافر الخلجان الطبيعية التي تحمى الموانئ من الرياح والعواصف، مما ساعد على ظهورها ازدهار الطريق التجاري عبر البحر الأحمر (20)، وكان لصعوبة الملاحة في البحر الأحمر اثر في انتعاش هذه الموانئ، اذ ان السفن التجارية كانت ترسو فيها اذا ما واجهتها اية مصاعب ملاحية في البحر . وقد اشارت بعض المصادر الى هذه الموانئ باسم بندر او مرسى ، ووردت في بعض المراجع الحديثة باسم الموانئ الصغيرة. (21)

أ/ عثر:

كان ميناء عثر المنفذ البحري لمدينتين مهمتين ، هما (صعدة وصنعاء) وصفها المقدسي بقوله (:عثر مدينة كبيرة قسبة الناحية ، وفرضة صنعاء) (22)

ب / حلي: ـ

تعرف بحلي ابن يعقوب وهي مدينة على ساحل البحر الأحمر، كانت من

الموانئ المهمة في القرن العاشر الميلادي. واستمرت في النمو والازدهار، حيث بلغت أوجها في القرن الثاني عشر الميلادي. وعدت من ضمن المعاقل التي يسافر إليها ويتجهز منها، وهذا دليل على كثرة ما يردّها من السلع.⁽²³⁾

ج / الاهواب: ـ

الاهواب اسم مشتق من الاهوال لأنه على آخر بطن الصحاري، وهو موضع هول لكونه كشفًا. وقد سمي البحر الأحمر بالقرب من ساحل مدينة زبيد باليمن باسم بحر الاهواب⁽²⁴⁾

بني مرسى الاهواب سنة 1137م، ويعد فرصة للمراكب الواصلة من ميناء عدن، وربما كان لقرب ميناء غلافقة من الاهواب اثر في بقاء الاهواب في الظل وعدم الازدهار، الى ذلك خراب هذا المرسى وعدم صلاحيته للرسو والاقلاع، وعدم توافر الخلجان الطبيعية التي تحمي مثل هذه المراسي.

د. شرجة، والحرّة: ـ

تعود أهمية هذه الموانئ الى كونها مخازن الحبوب القادمة من المناطق الداخلية ، ومنها تنقل الى عدن وغيرها ، ولاشك ان هذه الموانئ كان لها اثر مهم في حركة التجارة ، اذ انها تؤلف المنفذ البحري للمناطق الداخلية ، بالإضافة الى كونها محطات للسفن التجارية ، فترسو فيها عند الحاجة ، وكانت تستقبل السفن التي تحمل الحجاج من شرق افريقيا ، ومن ثم ينقل أهلها هؤلاء الحجاج في مراكبهم .⁽²⁵⁾

هـ/ السرين: ـ

السرین مدينة على ساحل البحر الأحمر تبعد عن مكة الى الجنوب مسيرة أربعة أيام ، وهى من اليمن ، ولقربها من السروات⁽²⁶⁾ ، معدن الحبوب والخيرات والتمور والعسل ، زادت شهرتها ، فأصبحت محطة مهمة للمراكب التجارية ، ومركزا لجمع الضرائب .⁽²⁷⁾

كما اشارت المصادر الى العديد من الموانئ تحت اسم البنادر، وقد خدمت هذه البنادر المراكب التجارية، وزودتها بما تحتاج اليه من الماء والمؤن، كما انها كانت محطات استغاثة، تلجأ اليها المراكب عندما تسوء أحوال البحر المناخية، وكان بعضها لانطلاق الاسطول المملوكي الحربي لمقاومة البرتغاليين، كبندر اللحية، وبندر كمران.⁽²⁸⁾

يضاف الي هذه البنادر، بندر البقعة، وهو أحد البنادر التي هاجمها الفرنج وجيزان التي ذكرها فارتيمافقوله: (وصلنا الى مدينة جيزان وهي ميناء جميل جدا، وقد وجدنا فيها خمسا وأربعين سفينة لبلاد مختلفة)⁽²⁹⁾.

اما المخا موضع باليمن بين زبيد وعدن بساحل البحر، فهي من الموانئ اليمنية القديمة، وكانت ميناء مهما على ساحل البحر الأحمر، وهي أقرب الموانئ الي تعز، ومنها تخرج صادرات اليمن، وقد اطلق الفرنج على البن اليمني اسم مكا نسبة الي مخا، الميناء الذي يصدر منه البن.⁽³⁰⁾

■ جدة:

مدينة ساحلية وميناء مهم، تقع في منتصف الساحل السعودي على البحر الأحمر تقريبا، وهي ثاني اكبر مدن المملكة العربية السعودية، تضم اكبر الموانئ علي البحر الأحمر واكبر موانئ المملكة العربية السعودية، اذ تمر عبره معظم واردات المملكة العربية السعودية، وهي مدينة قديمة النشأة، وازدادت أهميتها وتطورت بعد ظهور الإسلام، اذ أصبحت بوابة مكة المكرمة الجوية والبحرية الواقعة شرقها بنحو 80 كم⁽³¹⁾، تنحصر بين ساحل البحر الأحمر من الغرب والأطراف الغربية لبعض مرتفعات الحجاز من الشرق ولطبوغرافية موقعها فقد امتدت طوليا على هيئة شريط ساحلي بين شرم ابحر من الشمال، ورأس الأسود من الجنوب تخترقها مجارى مجموعة من الودية المنحدرة من المرتفعات الواقعة شرقها مكونة منخفضات ملحية تحيط بالساحل كما يحفها من الأطراف الجنوبية مصب وادى فاطمة في البحر الأحمر.⁽³²⁾

اما سبب تسمية بهذا الاسم، فقليل انه بسبب كونها منزل ام البشر حواء، واخذت جدة بالنمو منذ ان اتخذت فرضة لمكة معتمدة في ذلك على موسم الحج، اذ تنشط الحركة التجارية خلال هذا الموسم، وكانت تستقبل مراكب الغلال القادمة من مصر الى مكة.⁽³³⁾

وما ان جاء القرن العاشر الميلادي حتى أصبحت ميناء مزدهرا، فوصفت بانها خزانة مكة ومطرح اليمن ومصر.⁽³⁴⁾ ولكثرة ما يرد اليها وما يخرج منها من سلع وتجارات، وصفها المقدسي هي والجار بانهما كانتا (فرضتي الدنيا وخزانتى مصر، ومركز قبض المكوس).⁽³⁵⁾

استمر ميناء جدة بالازدهار، بالسفن القادمة من عدن كانت ترسو فيه لتفرغ

حمولتها، لكونها الميناء والسوق الرئيس، ومن ثم تنقل السلع بسفن البحر الأحمر الى الموانئ الأخرى، كالطورايلة، لان تلك السفن الكبيرة لا تستطيع الإبحار نحو الشمال بسبب الشعب المرجانية وصعوبات الملاحة في البحر الأحمر، فكانت سفن البحر الأحمر تسير محاذية لبر الحجاز باتجاه آيلة⁽³⁶⁾ والطور.

ولاستقطاب التجار الى جدة هيئت المنشآت التي تقدم الخدمات للتجار والحجاج، فكان فيها فنادق مبنية بالحجارة والطين، وفي أعلاها بيوت الاخصاص، كالغرف لراحة التجار والقادمين الى جدة ومكة. واصبحت جدة خلال القرن الخامس عشر من أعظم مراسي الدنيانتيجة لوصول السفن الهندية اليها، فكان يصلها أحيانا في مواسم قدوم المراكب التجارية ثمانون الف جمل، فتحمل هذه القوافل السلع الشرقية بعد ان تكون قد افرغت ما لديها من السلع، وكانت محطة مهمة لتجار الكارم⁽³⁷⁾.

وكان من نتائج وصول المراكب الصينية والهندية الى جدة ان أصبحت ميناء عالميا، فزادت شهرتها، وارتفع دخلها، فقد وصفها بقوله: (فهي من اعظم الموانئ وربما يردها في كل سنة نيف عن مئة مركب، من جملة ذلك مركب بسبعة قلع، وتؤخذ الموجبات، والرسوم تحمل الى صاحب مكة ... ويقال ان متحصل جدة مئتا الف دينار في كل سنة وربما يزيد او ينقص)⁽³⁸⁾.

بقيت جدة ميناء مزدهرا، ترد اليها مراكب الهند والصين، ومنها تخرج سفن البحر الأحمر الى موانئه الشمالية. وقد ظلت حركة نقل السلع مستمرة بالبر والبحر الى مصر وبلاد الشام الى ان بدأت بالتراجع مع القرن السادس عشر الميلادي نتيجة لظهور البرتغاليين في محيط الهندي، والى ذلك يشير ابن اياس بقوله وبندر جدة خراب بسبب تعبث الفرنج على التجار في بحر الهند، فلم تدخل المراكب بالبضائع الى بندر جدة نحو من ست سنين⁽³⁹⁾.

كما ان الضرائب الباهظة التي فرضها سلاطين المماليك نتيجة لحاجتهم للأموال كان لها اثر في تدهور الموانئ وخرابها، اذ كان النواب في الموانئ يأخذون من التجار العشر عشرة أمثال، فادى ذلك الى امتناع التجار عن دخول هذه الموانئ والمتاجرة فيها.⁽⁴⁰⁾

ـ الجار:

الجار فرضة المدينة المنورة، وصفها العباسي بانها: قرية علي البحر بساحل

المدينة وبلغ ميناء الجار من شهرتهان عد احد خزائن مصر ، وكان يستقبل السفن القادمة من الحبشة والبحرين ومصر وعدن والصين والهند .⁽⁴¹⁾

كانت مدينة الجار مقسومة الى قسمين: قسم على الساحل، والقسم الاخر جزيرة يقال لها جزيرة قراف، سكانها تجار مثل اهل الجار وفيها مرسى خاص للسفن الحبشية.

استمرت الجار في نشاطها التجاري المزدهر حتى أواخر القرن الثاني عشر الميلادي، اذ حل محلها ميناء ينبع، وقد وصفها الحميري بعد ضعفها بقوله : (ليس بها كبير التجارة)، حيث قل شأنها بسبب تسلط الاعراب عليها بالسلب والنهب ، فتحول طريق الحجاج عنها الى جدة ، وبدا ميناء ينبع يزدهر .⁽⁴²⁾

- ينبع:

مدينة ساحلية، تقع علي شرم يبرز من ساحل البحر الأحمر ، نسبت الي البحر تفرقا عن مدينة ينبع النخل التي تقع على سفوح الجنوبية الشرقية لجمال رضوى ، شمال شرق مدينة ينبع البحر ، وأصبحت مدينة ينبع البحر ميناء المدينة المنورة بعد اندثار ميناء الجار ، ثم اتخذها العثمانيون قاعدة لقواتهم الآتية من مصر علي شبه الجزيرة العربية .⁽⁴³⁾

تعد ينبع من الموانئ الحجازية التي ازدهرت منذ القرن الثالث عشر الميلادي، وعدت الميناء الثاني من حيث الأهمية في الحجاز بعد جدة، اذ كانت السفن التجارية ترسو فيها عندما يستاء التجار من سوء المعاملة اشرف مكة في ميناء جدة، وعندما يتعرضون للنهب والسلب من قبل بعض الامراء والعربان⁽⁴⁴⁾

وقد بلغت ينبع اوج ازدهارها في عصر سلاطين المماليك الجراكسة بسبب الإصلاحات التي أدخلت على طريق الحج وادت الي ازدياد عدد الحجاج الذين يقصدون زيارة مسجد الرسول صلى الله عليه وسلم (ص).⁽⁴⁵⁾

وكانت ينبع المحطة البرية والبحرية للحجاج، فأصبحت سوقا مهما للبيع والشراء فقصدها التجار. وكان لها إثر مهم في تجارة البحر الأحمر في عصر دولة المماليك حتى بلغ من ازدهارها ان قدرت عائداتها السنوية من التجارة بثلاثين ألف دينار. واستمر ميناء ينبع ينهض بأثره المهم في تجارة البحر الأحمر حتى بداية القرن السادس عشر الميلادي ، حيث تأثر كغيره من الموانئ نتيجة لظهور الخطر البرتغالي .⁽⁴⁶⁾

■ آيلة (العقبة) :

تقع آيلة على طرف اللسان الشرقي لبحر القلزم وهذا اللسان هو خليج العقبة، وهي اخر الحجاز وأول الشام. وقد نهضت آيلة بخدمة متميزة في تجارة البحر الأحمر والشرق منذ العصور القديمة، وذلك بحكم موقعها الجغرافي علي راس خليج العقبة، المرتبط بطرق التجارة البحرية المتصلة مع الموانئ الأخرى ، والبرية المؤدية الي بلاد الشام ومصر ، فاليها كانت تصل القوافل البرية لتفرغ حمولتها من البضائع ، ومنها تخرج محملة بسلع الشرق⁽⁴⁷⁾.

استمر نشاط آيلة التجاري خلال العصر الإسلامي نتيجة لأدراك الولاة واولي الامر أهميتها لكونها أحد الموانئ المهمة، وبصفتها محطة مهمة على طريق الحج المصري الشامي. ومما اسهم في ازدهار التجارة في آيلة مرور ركب الحاج الشامي والمصري والمغربي بها في طريق ذهابهم وايابهم ، والي ذلك أشار اليعقوبي فقال : (وبها يجتمع حاج الشام وحاج مصر والمغرب). (48) وكانت تعقد فيها الأسواق الموسمية في موسم الحج ، فتنشط حركة البيع والشراء، وقد وصف ذلك الرحالة العبدري بقوله وايلة من أسواق الركب الكبار ، وربما اقام بها يومين او ثلاثة ، لأنها مجمع المصريين والشاميين ، يتحिनونها في طلوع الركب ورجوعه بانواع المبيعات).⁽⁴⁹⁾

وقد نال ميناء آيلة في عصر دولة المماليك اهتماما كثيرا ورعاية عظيمة، فبنيت فيه الأرصفة والمنشآت علي يد عدد من المهندسين علي راسهم المهندس خاير بك المعمار. كما اصلحت طريق عقبة آيلة لتسهيل مرور قوافل التجار والحجاج من آيلة الي القاهرة بالطريق البري.

وهكذا فان ميناء آيلة (العقبة) وخلال العصور المختلفة أسهم ولا يزال بأثر فاعل في الحركة التجارية سوء البرية ام البحرية.

الأهمية الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية لموانئ الساحل الشرقي للبحر الاحمر:

البحر الأحمر واحد من اهم طرق الملاحة الرئيسية في العالم، اذ يربط بين قارات ثلاثهي افريقيا واسيا واوروبا، وتطل عليه تسع دول ،سبع منها عربية هي السودان ومصر و المملكة السعودية والاردن واليمن وجيبوتي والصومال بالإضافة الى ارتريا وإسرائيل ،واقامت الدول المطلة على البحر الأحمر عددا من الموانئ على ضفتيه،منها

موانئ ذات أهمية استراتيجية كبيرة نظرا لدورها البالغ الأهمية في التجارة الدولية، فاهمية البحر الأحمر كان وما زال همزة الوصل بين الشرق والغرب، وانه يختصر المسافة بين الغرب الأوربي والشرق الأفريقي والاسيوي.⁽⁵⁰⁾

ولا تتوقف الأهمية الاستراتيجية لهذه الموانئ المقامة على البحر الأحمر على كونها ممرا ملاحيا مهما فقط وانما يضاف الى ذلك كونها معبرا رئيسا لتصدير نفط الخليج الى الأسواق العالمية، كما انها تمثل مركز الربط الأساسي ونقطة عبور الحركة التجارية بين البحر المتوسط والمحيط الهندي وبحر العرب. لذلك ازدهرت موانئ البحر الأحمر وزادت أهميتها الاقتصادية والتجارية، واشتهرت منها ميناء عيذاب وجدة، حيث وصفهما المقريزي بأنهما من اعظم مراسي الدنيا⁽⁵¹⁾. واصبحت جدة خزانة مكة نتيجة لأهميتها الاقتصادية، وما تدره على دخل على مكة في موسم التجارة، فقد كانت مكوس جدة مصدرا كبيرا من مصادر دخل ولاية مكة⁽⁵²⁾.

وكانت جدة تتلقى الغلال المرسله من مصر الى الحجاز في سنوات القحط والجفاف، فيكون لذلك اثره في الحياة الاقتصادية في الحجاز وكانت إيرادات الموانئ (المكوس والضرائب) تمثل مصدر من مصادر الدخل لدولة المماليك، فقد قام الاقتصاد المملوكي على الزراعة، ثم التجارة، وبفساد النظام الاقطاعي بقيت التجارة الشرقية عماد الاقتصاد المملوكي، لذلك ارتبطت دولة المماليك بعلاقات تجارية ودبلوماسية مع الدول الأوروبية وبلغ من أهمية عائدات التجارة الشرقية وارباحها ان اعتمدت عليها ميزانية الدولة وبشكل خاص في عصر دولة المماليك الثانية. فقد ذكر ان ناظر جدة⁽⁵³⁾ كان يحمل الى الخزانة الشريفة⁽⁵⁴⁾ بمصر في كل عام ما يزيد على السبعين الف دينار ذهباً، قال ابن شاهين: ((...ويقال: ان متحصل الجهة المذكورة (جدة) مئتا الف دينار في كل سنة، وربما يزيد او ينقص⁽⁵⁵⁾ وقدرت عائدات التجارة من ميناء ينبع بثلاثين الف دينار سنويا.

وانتشرت مراكز تحصيل الرسوم عن البضائع الشرقية على طرق القوافل البرية في بدر⁽⁵⁶⁾ وحنين وبويب والعقبة، وبلغ مقدار ما يحصل في العقبة ثلاثة الاف دينار سنويا⁽⁵⁷⁾. وقد اتضح اثر ذلك في رفد الخزانة السلطانية الشريفة التي يصفها ابن شاهين بقوله (فهي من الضرائب وبها عدة خزائن، وصناديق مملوءة بالفصوص والجواهر، واصناف ذلكاواني ذهبية، وسروج ذهب، وطرز مزرکشة وأكياس مكبسة ذهباً وفضة⁽⁵⁸⁾).

وانعكس اثره هذه الثروة في التقدم الحضاري في دولة المماليك وبناء مؤسساتها وشراء السلاطين للمماليك لاستخدامهم في الجيش ومثال ذلك ما قام به السلطان الناصر محمد بن قلاوون الذي اشترى المئات منهم بمبالغ طائلة⁽⁵⁹⁾. ولا شك ان هذا المورد المالي الضخم هياً للسلاطين والامراء سبيلا ليعيشوا حياة البذخ والترف ، وساعد في بقاء دولة المماليك قائمة زهاء ثلاثة قرون .

كذلك كان لميناء عدن أهمية اقتصادية تمثلت في خزانته السنوية التي كانت ترسل الى السلطان في حصن تعز ، وكانت تحتوي على الأموال والذهب والتحف ، وهدايا التجار على اختلاف أنواعها⁽⁶⁰⁾.

اما أهمية موانئ البحر الأحمر في حركة نقل المسافرين والحجاج ، فكانت لا تقل عن أهمية نقل البضائع والتجار ، فقد اشتهر ميناء عيذاب بنقل المسافرين والحجاج الى ميناء جدة⁽⁶¹⁾.

وكان حجاج دول الطراز الإسلامي يصلون عن طريق البحر الى ميناء غلافقة الذي كانت تقصده السفن التي تحمل السلع والتجار المتجهين الى مدينة زبيد ، حيث يرافقون التجار الى زبيد ليكملوا رحلتهم منها عبر طريق البر بعد مرورهم على يلملم ميقات اهل اليمن . وفي ميناء السرجة كانت طائفة من اليمن يعينون الحجاج القادمين والغادرين عبر هذا الميناء حيث يركبونهم في مراكبهم ، ويزودونهم من أموالهم اثناء رحلتهم للحج⁽⁶²⁾.

كما خدمت حركة النقل بين موانئ البحر الأحمر الرحالة في حلهم وترحالهم ، ومنهم ابن جبير حيث سافر من عيذاب الى جدة لاداء فريضة الحج ، وابن بطوطة الذي سافر من ميناء جدة الى سواكن ، ومنها عاد الى سواحل اليمنونقلت من خلال موانئ البحر الأحمر الغلال المرسله من مصر الى الحجاز.

ولاشك ان الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ البحر الأحمر وما حققه المماليك من ثروة طائلة كل ذلك مكنهم من بناء قوة حربية ، حيث جعلت القوى الاوربية تتخذ من دولة المماليك خاصة بعد فشلهم في القضاء على هذه الدولة ، واحتلال مصر خلال الحملات الصليبية ومن ثم مواجهة الموانئ لذلك سعت لتطوير دولة المماليك وحرمانها من عائدات التجارة الشرقية ، فكانت أولى محاولاتها في ذلك ان فكرت في بناء مجموعة من السفن في هرمز بالاتفاق مع ارجون خان احد ملوك المغول لقطع طرق التجارة المارة الى عدن والبحر الأحمر ، وتحويلها الى هرمز⁽⁶³⁾.

،الا ان المشروع فشل. وواصل الغرب الأوربي السعي للقضاء على التجارة الشرقية عبر البحر الأحمر ولم يفلح الا عندما تمكن البرتغاليون من الدوران حول افريقيا واكتشاف رأس الرجاء الصالح والوصول الى الهند(64). وبذلك تراجعت أهمية موانئ البحر الأحمر الاقتصادية بعد ان قامت مصر بمهمة الوسيط التجاري ، وحققت من خلال هذه المهمة أرباحا طائلة أسهمت في بناء هذه الدولة وقوتها واستمرارها زهاء ثلاثة قرون .

ومما تجدر الإشارة اليه ان تجارة البحر الأحمر لم تنته بدوران البرتغاليين حول افريقيا ووصولهم الى الهند ،بل ظلت قائمة في حماية العثمانيين ،ولكنها كانت اقل مما كانت عليه خلال العصر المملوكي .فقد أشار احد المستشرقين ان ميناء جدة استقبل سنة 973هـ/1565م عشرين الف قنطار من الفلفل (65). ومن اجل الحصول على مكاسب مالية انتهجت دولة المماليك بعض العمليات التجارية الى جانب التجار من خلال ما عرف باسم :المتجر السلطاني (66). ولتنظيم المتجر السلطاني انشأ ديوان له يتولاه ناظر الخاص للنظر فيما هو خاص بمال السلطان والعمل على تحصيل أموال جهاته وتنميتها (67).

كما قام بعض السلاطين ببعض العمليات التجارية من خلال تجار الكارم بوصفه نشاطا تجاريا خاص بهم مثلا ارسل السلطان الظاهر برقوق متجرا بصحبة تجار الكارم الى عدن ،وطلب الى صاحب اليمن ان يحيطه بالعناية والرعاية ،وان يسهل عملية البيع والشراء ، فارسل له صاحب اليمن رسالة جاء فيها (وجهزنا له المتجر السعيد الظاهري ،وبرزت مراسمتنا الى النواب بثغر عدن المحروس و.....وحملناه على ظهور مراكبنا معرزا مكرما) (68)

وعمل السلطان المؤيد شيخ بالتجارة ،اذ جهز التاجر الكارمي على الكيلاني بخمسة الاف دينار ليشترى له الفلفل بغرض التجارة ، فاشترى الكيلاني الفلفل الوارد الى جدة بسعر خمسة وعشرين دينارا لكل مئة من في حين اشترى التجار باقي الفلفل بسعر خمسة وثلاثين دينارا ،فحصل السلطان على ربح كبير بعد بيع الفلفل للتجار الأجانب في الإسكندرية (69).

ويجب ان نفرق بين هذه العمليات التجارية التي كان السلطان يستغل أمواله بتشغيلها في التجارة طلبا للربح (70) ، والاحتكار التجاري الرسمي بمعنى ان يصبح

السلطان هو البائع والمشتري الوحيد ويعد السلطان برسبائي اول من بدأ بتطبيق سياسة الاحتكار بشكل رسمي ، وأصبحت سياسة اقتصادية سار عليها السلاطين من بعده ⁽⁷¹⁾.

وقد بدأ السلطان برسبائي المرحلة الأولى من تطبيق سياسة الاحتكار في الإسكندرية ثم توجهت نظاره الى جدة فاصدر مرسوما يقضي بان يكون الفلفل مختصا بمتجر السلطان وبذلك اكتملت سياسة الاحتكار، ولم تقتصر سياسة الاحتكار على السلع الشرقية بل تعدتها الى سلع أخرى مثل السكر ⁽⁷²⁾. ونتج عن سياسة السلطان في احتكار عدد من السلع ان ارتفع سعرها وعانى السكان والتجار على حد سواء ⁽⁷³⁾. وهذه السياسات تدل على مدى جشع السلطان ومعاناة للتجار والرعية انعكس على الدولة نفسها كما أدى لأن يحذو الامراء وكبار رجال الدولة حذو السلاطين الامر الذي أدى الى تحكم الوزراء في معاش الناس فساد الغلاء في القاهرة وغيرها ⁽⁷⁴⁾.

وعليه يمكن القول ان التجار لجأوا لمقاومة سياسة الاحتكار على المستوى الداخلي كما كثرت الشكاوي من قبل الجمهوريات الإيطالية وبدأت تبحث عن بديل فاذا كان السلطانالظاهر يبصر قد ارسى أسس التجارة وقدم الخدمات والامن للتجار فان السلطان برسبائي جاء ليضع نقطة البداية لانهيال التجارة الشرقية بتطبيقه لسياسة الاحتكار.

وقد ظهرت سياسات التجوير في موانئ البحر الأحمر واضرت بحركة التجارة والموانئ وبدأت هذه السياسة في القرن التاسع الهجري /الخامس عشر الميلادي نتيجة لسوء علاقات السلاطين الرسولين بأشراف مكة ، فقد كان هؤلاء السلاطين يأمرؤن التجار اليمنيين المتجهين الى جدة بالتجوير عنها الى ينبع انتقاما من امي مكة لم يدم ذلك طويلا فقد تحسنت العلاقات بين الطرفين وعاد التجار اليمنيون للرسو في جدة ⁽⁷⁵⁾.

واستمر التنافس بين الموانئ وكان لسلاطين مصر واليمن دور في ذلك الصراع وظهر اشراف المماليك على تجارة ميناء جدة فازدهر ميناء جدة واصبح بندرا عظيما وفي المقابل قلت أهمية ميناء عدن ⁽⁷⁶⁾، ولاستكمال السيطرة المملوكية على ميناء جدة والاشراف المباشر على تجارته اصبح (نظر جدة) وظيفة سلطانية يخلع على متوليها فكانت تلك الخطوة الأولى للتنافس بين دول حوض البحر الأحمر على التجارة الشرقية ،فاصبحت

جدة قبله المراكب التجارية وصارت من اعظم مراسي الدنيا وتلاشى امر عدن⁽⁷⁷⁾ واستمر ميناء جدة الميناء الرئيس الي ان ظهر الخطر البرتغالي فتراجع نشاطه التجاري كغيره من الموانئ، حيث بدأت هذه الموانئمرحلة جديدة من تاريخها التجاري في ظل السيطرة العثمانية بعد سقوط دولة المماليكسنة 923هـ/1517م⁽⁷⁸⁾.

وعليه استمر البحر الأحمر عبر موانئه الشرقية وموقعه الاستراتيجي يربط قارات العالم ويخدم التجارة بين الشرق والغرب خاصة بعد فتح قناة السويس وتدفق المواد الخام من المستعمرات في الشرق الى الغرب ان اصبحت قبله الدول الاستعمارية مثل إنجلترا التي فازت فيه بنصيب الأسد بعد ان احتلت عدن في المدخل الجنوبي له كما استعمرت مصر ثم السودان والصومال⁽⁷⁹⁾

الخاتمة: .

وضحت الدراسة معلومات هامة عن نشأة وازدهار هذه الموانئ خلال عدة قرون. ودورها في حركة نقل السلع، والمسافرين والحجاج فيما بينها وعلاقات هذه الموانئ التجارية بالموانئ الأخرى الواقعة على سواحل المحيط الهندي. والخطوط الملاحية الخارجية والداخلية والسفن المستخدمة في البحر الأحمر، والملاحة وخطوطها في هذا البحر.

النتائج :

1. خدمت الموانئ حركة التجارة قبل الإسلام واستمرت بهذا الدور خلال العصر الإسلامي
2. تعدد أنواع السلع الصادر والوارد عبر موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر والعلاقات التجارية بين موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر وموانئ جنوب شرق اسيا وموانئ جنوب شرق افريقيا وسواحل الجزيرة العربية.
3. كانت الحركة التجارية بين موانئ البحر الأحمر وموانئ المحيط الهندي وبحر العرب مزدهرة لان موانئ البحر الأحمر كانت همزة الوصل في تصدير تجارة الشرق الى الغرب الأوربي.
4. كان لتجار كرم إثر مهم في حركة التجارة الشرقية عبر موانئ البحر الأحمر .
5. انتشرت مراكز التحصيل الجمركية في الموانئ، وعلى الطرق البرية والنهرية. ولم

- تقل نسبة المكوس عن العشر الى جانب رسوم إضافية.
6. كانت المعاملات التجارية في أسواق الموانئ نقدا بالدينار الذهبي.
7. إقامة الأبراج والخانات العديدة على الطرق المؤدية الى الموانئ، وفي الموانئ نفسها، وتزويد هذه الأبراج بالحاميات العسكرية لحماية الموانئ وطرقها
8. لعبت الموانئ الساحلية الشرقية للبحر الأحمر دورا كبيرا في التجارة العالمية منذ العصر الإسلامي حتى مطلع القرن التاسع عشر .

التوصيات:

1. ان الدراسات حول البحر الأحمر بصورة عامة والموانئ بصورة خاصة تحتاج لما يتصدى لإعادة تناولها باسهاب وتفصيل.
2. ان تتبنى الجامعات مقترح إعادة كتابة تاريخ البحر الأحمر
3. يجب الاستفادة القصوى من قراءة تاريخ البحر الأحمر بعمق خاصة موانئ الساحل الشرقي ودعم الإيجابيات ونبذ السلبيات
4. القاء مزيد من الضوء على ميناء جدة وأثره في التجارة الدولية.
5. دراسة السياسات التي قام بها السلاطين من اجل السيطرة على تجارة الشرق

المصادر والمراجع:

1. أبو الطيب محب الدين احمد بن محمد (ت885هـ-1480) وقيل هو ابواسحق برهان الدين بن علي ت (1486/891) الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة تحقيق مصطفى السقا ، القاهرة دار الكتب 1969م
2. البكري، أبو عبيد الله بن عبد العزيز: المسالك والممالك تحقيق ادريان فان ليوفن واندري فيري، ج1، تونس، الدار العربية للكتاب، 1992.
3. البغدادى، عبد المؤمن بن عبد الحق، (739هـ/1338م)، مرصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع (ثلاثة أجزاء) تحقيق محمد الجاوي، بيروت، دار الجيل، 1992.
4. ابن اياس :محمد بن احمد الحنفي :بدائع الزهور في وقائع الدهور دار احياء الكتب العربية، القاهرة 1963، ج1
5. ابن بيطار ضياء الدين عبدالله بن احمد ت 646هـ: الجامع لمفردات الادوية والأغذية، 1248م
6. أبن بطوطة، ابو عبدالله محمد بن عبد الله ت779هـ/1377م تحفة النظار في غرائب الامصار وعجائب الاسفار تحقيق: عبد الهادي التازي ج1 الرباط اكاديمية المملكة المغربية 1417هـ 1997م
7. ابن جبير، محمد بن احمد ابن جبير الكناي الاندلسي: رحلة ابن جبير/بيروت دار صادر .
8. الحميري، محمد بن عبد المنعم ت 900هـ/1495 الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق احسان عباس، بيروت/هيد ليبريغ ط2، 1984.
9. ابن خرداذبة، عبيدالله بن عبدالله ت 300 هـ /912م المسالك والممالك، ليدن مطبعة ابريل 1981م 10/الادريسي، أبو عبدالله محمد بن محمد بن عبدالله نزهة المشتاق في اختراق الافاق مصر، مكتبة الثقافة الدينية بور سعيد .
10. السخاوي محمد بن عبد الرحمن بن محمد بن ابي بكر التبر المسبوك في ذيل السلوك مخطوط منشور الجامعة الأردنية منقول من نسخة في مجلد، محفوظة في الكتبخانة الخديوية.

11. شيخ الربوة، شمس الدين أبو عبد الله الدمشقي ت 727هـ نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، ليبزج 1923م
12. ابن عبد الظاهر، أبو الفضل عبد الله بن رشيد الدين ت 692هـ -الروض الزاهر في سيرة الملك الظاهر، تحقيق ونشر عبدالعزيز الخويطر، الرياض 1976
13. صالح، محمد امين، تجارة البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة، منشور ضمن كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة 1980م
14. ابن فرج عبد القادر احمد: السلاح والعدة في تاريخ بندر جدة، تحقيق احمد الزيلعيريكس سميث، مركز دراسات الشرق الأوسط، لندن 1984م
15. الفاسي، محمد بن احمد: العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين، تحقيق محمد عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت 1998
16. القلقشندي، احمد بن علي (ت 821هـ/1418)، صبح الاعشى في صناعة الأنشاء، (أربعة عشر جزءا)، ج 3، بيروت، دار الفكر 1987
17. المقريزي أحمد بن علي ت 845هـ-1441م - المواعظ بذكر الخطط والاثار 3 أجزاء تحقيق محمد زينهم، مكتبة مدبولي، القاهرة 1998م - الجزء الأول.
18. المقريزي، احمد بن علي 1441م إغاثة الامة بكشف الغمة، تحقيق جمال الدين الشيال، القاهرة، مكتبة الثقافة الدينية، 2000م
19. أبو المحاسن، يوسف بن تغري بردي النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، دار الكتب العلمية 1992
20. ابن الوردي، أبو حفص عمر بن الوردي: خريدة العجائب وفريدة الغرائب دار الشرق العربي، حلب 1991
21. ابن واصل: جمال الدين محمد بن سالم: مفرج الكروب في اخبار بني أيوب ج 2 تحقيق جمال الدين الشيال، المطبعة الاميرية، القاهرة 1957
22. ياقوت شهاب الدين أبو عبد الله الحموي ت 626هـ: معجم البلدان -الجزء الرابع بيروت دار صادر

23. الوليعي، عبد الله بن الناصر، معجم الأماكن الجغرافية في البحر الأحمر، المجلد الثاني، الرياض: دار الملك عبد العزيز، 2018هـ

ـ المراجع العربية والأجنبية

1. الحاج، عبد الرحمن حسب الله، العلاقات بين بلاد العرب وشرق السودان، منذ ظهور الإسلام وحتى ظهور الفونج 1505م، امدرمان المطبعة العسكرية، 2005م
2. الخالدي، شهلة بنت سعد - الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر في العصر الأيوبي 567-648 هـ، (1171-1250 م)، - دار الملك عبد العزيز 1439 هـ
3. زين، نعيمة محمد، أهمية الموانئ السودانية عبر البحر الأحمر خلال العصر الإسلامي، كتاب غير دوري، القاهرة، مركز الدراسات السودانية، العدد 46
4. ضرار، محمد سليمان صالح، امير الشرق، عثمان دقنه، ط1، الخرطوم، الدار السودانية للكتب
5. صبرة، عفاف: العلاقات بين الشرق والغرب، القاهرة ملحقات دار النهضة العربية، 1983
6. العميرة خالد محمد سالم - موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك، (648-923هـ) (1250-1517م) - الناشر دار الملك عبد العزيز 1427هـ
7. القحطاني، سعيد عبد الله: تجارة الجزيرة العربية خلال القرنين الثالث والرابع للهجرة / دار الملك عبد العزيز سلسلة الرسائل الجامعية 1424 147
8. ماركو بولو، نيقولو، رحلات ماركو بولو ترجمة عبد العزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب - القاهرة طبعة 2، 1995 م ، جزء 1 ،
9. بتروف، الإسكندر، العلاقات التجارية بين اسيا واوربا الغربية في القرون الوسطى النظام الاقتصادي والاجتماعي، موسكو 1987م
10. حسن، على إبراهيم، تاريخ المماليك البحرية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، «ط3 1967م
11. حسن، داراهيم محمد: البحر الأحمر في الحرب العالمية الأولى (1914-1918)، عين

للدراسات والبحوث الإنسانية ط1998، 1

12. فيب ان مار ،، جدة ،دائرة المعارف الإسلامية.

(Endnotes)

1. سعيد ،ابراهيم حسن ،البحرية في عصر المماليك ، مصر ،دار المعارف، 1983م، ص122
2. أبو الفداء ، تقويم البلدان ، باريس ، دار الطباعة السلطانية 1950، ص93
3. ياقوت ، معجم البلدان ، بيروت ،دار الصادر 1986م ، 89
4. الحميري، محمد بن عبدالمعظم الصنهاجي ، الروض المعطار في خبر الأقطار ، تحقيق يوسف الهادي بيروت 1996م ، ص408 .
5. أبو مخرمة ،عبدالله الطيب بن عبدالله بن احمد ، تاريخ ثغر عدن مع نخب من تواريخ ابن الجامر والاهدل 1936م، 4/1، 2
6. اليعقوبي ،احمد بن ابي يعقوب إسحاق بن جعفر ، البلدان بيروت،دار الكتب العلمية 2002م ، ص156
7. الهمداني ، الحسن بن احمد بن يعقوب ،صفة جزيرة العرب ، القاهرة ،دار الافاق العربية ،2001م ،ص94
8. العميرة ، خالد محمد سالم ، موانئ البحر الأحمر واثرها في تجارة دولة المماليك 1517،1250م الرياض ،دار الملك عبدالعزيز 1427، ص35.
9. المقدسي ،محمد بن احمد بن البناء البشاري ، احسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، بيروت دار الاحياء 1987م ، ص84
10. نفس المرجع ص 85.
11. الادريسي ،ابوعبدالله محمد بن محمد بن عبدالله ادريس ، نزهة المشتاق في اختراق الافاق ، مصر مكتبة الثقافة الدينية ، 54/1.
12. ابن المجاور : أبو الفتح يوسف بن يعقوب الشيباني ،صفة بلاد مكة واليمن وبعض الحجاز ، المسماة تاريخ التنصير ، بيروت ،دار التنوير 1986م ص128

13. الحميري ،الروضا لمعطار، ص 408
14. القلقشندي : احمد بن على ، الصبح الاعشى في صناعة الانشاء ، بيروت دار الفكر 1987، ص9/5
15. ابن بطوطة : محمد بن عبدالله اللواتا الطنجي ، رحلة ابن بطوطة، بيروت ، دار الكتب 1992م ، ص268.
16. العميرة،، خالد محمد سالم، مرجع سابق ص39
17. ابن بطوطة، مصدر سابق ص262.
18. سعيد، حسن إبراهيم، مرجع سابق ص 385
19. القلقشندي، مرجع سابق، 8/5
20. الحميري ،مرجع سابق ، ص 284
21. حسين ، جميل حرب ، الحجاز واليمن في العصر الايوبي ،تهامة ، السعودية 1985م ، ص 159.
22. المقدسي ، مرجع سابق ص85.
23. ابن سعيد ،على بن موسي بن محمد المغربي ،1268م، بسط الأرض في الطول والعرض ، تحقيق خوان قرنيطخنييس ، المغرب ، مطبعة كريما ، 1985، ص234
24. ابن المجاور، ابوالفتح يوسف بن يعقوب الشيباني 1291م صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز، المسماة تاريخ المستبصر، بيروت، دار التنوير، 1986، ص247.
25. المقدسي، أحسن التقاسيم، ص85
26. من مناطق تهامة
27. المقدسي، أحسن التقاسيم، ص86
28. الادريسي، نزهة المشتاق ،138/1
29. فارتيم، لودوفيكو دي، رحلات فارتيم، ترجمة وتعليق عبد الرحمن عبدالله الشيخ، القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتب ،1994م، 65

30. العميرة، خالد محمد سالم، مرجع سابق ص 46
31. الوليعي، عبدالله بن ناصر، معجم الأماكن الجغرافية في البحر الأحمر، الرياض، دار الملك عبدالعزيز 2018، ص45
32. نفس المرجع والصفحة
33. اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب إسحاق بن جعفر 897، البلدان، بيروت دار الكتب العلمية 2002م، ص154
34. ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص51.
35. نفس المصدر ص 91.
36. القلقشندي، الصبح الاعشى، 3، 537.
37. المقرئزي، أحمد بن علي 1441م إغاثة الامة بكشف الغمة، تحقيق جمال الدين الشيال، القاهرة، مكتبة الثقافة الدينية، 2000م، 129
38. ابن شاهين: غرس خليل بن شاهين الظاهري 1487م، زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك، بيروت دار الكتب 1997، ص12
39. ابن اياس: محمد بن أحمد الحنفى 1502 بدائع الزهور في وقائع الدهور، القاهرة، دار احياء الكتب العربية 1984م، 359
40. نفس المرجع ص424.
41. المقدسي، احسن التقاسيم، ص91
42. الحميري، روض المعطار، ص153.
43. الوليعي، عبدالله بن ناصر، مرجع سابق، ص 864
44. المقرئزي، السلوك، 2/ 156.
45. ابن سعيد، بسط الأرض، ص64.
46. ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص14
47. أبو الفداء، تقويم البلدان، ص25
48. اليعقوبي، البلدان، ص178.
49. العبدري، ابو عبدالله محمد بن عبدالله، 1289، رحلة العبدري، المسماة الرحلة المغربية، تحقيق محمد الفاسي، الرباط، وزارة الثقافة 1968م، ص159

50. حسن ،د إبراهيم محمد :البحر الأحمر في الحرب العالمية الأولى ،ط1 عين للدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية 1998 ص 9
51. المقرئزي :احمد بن علي: المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار،المعروف بالخطط المقرئزية تحقيق محمد زينهم،محنة الشرقاوي مكتبة مدبولي ،القاهرة1998م ص 567
52. ابن فرج عبدالقادر احمد:السلاح والعدة في تاريخ بندر جدة ، تحقيق احمد الزيلعيريكس سميث ،مركز دراسات الشرق الأوسط،لندن1984م ص9
53. ناظر جدة :نظر جدة وظيفة سلطانية يخلع على متوليها ،استحدثها السلطان الاشرف برسباي سنة 1424/828م المقرئزي :السلوك 129/7
54. الخزانة الشريفة هي مستودع اموالالسلطان من الجواهر والحريير والذهب وخاصة القماش المزركش وغيره .ابن كنان، محمد بن عيسى : حائق الياسمين في ذكر قوانين الخلفاء والسلطين، تحقيق عيسى صباغ ،دار النفائس /بيروت 1991 ص 173
55. ابن شاهين ، غرس الدين خليل زبدة كشف الممالك ،ص12 .
56. بدر: موضع بالقرب من المدينة المنورة.ياقوت بن عبدالله الحموي :معجم البلدان ،دار صادر بيروت 1986م ج1/358
57. ياقوت ، معجم البلدان ج1/292
58. ابن شاهين ،زبدة كشف الممالك ،ط باريس،1894م ص 122
59. أبو المحاسن ، يوسف بن تغري بردي النجوم الزاهرة ة،ج9/127
60. أبو مخرمة ، تاريخ ثغر عدن ج2/141
61. ابن جبير ، :الرحلة ،ص45
62. ابن بطوطة : الرحلة ،ص264
63. هايد، ف ، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى تعريب احمد محمد رضا الهيئة المصرية العامة القاهرة 1994 ،2/349
64. 166.p.,Cit.,Op.Yusuf.167.
65. فيب ان مار ،،جدة ،دائرة المعارف الإسلامية 11/130

66. المتجر يقصد به ما يتناع للديوان من بضائع تدعو إليها الحاجة، ويقتضيها طلب الفائدة كالخشب والحديد لصناعة السفن والالات الحربية وغيرها بمبلغ مغلين. ابن مماتي، الاسعد بن مماتي: قوانين الدواوين، تحقيق عزيز سوريال عطية د.ت مصر، 1943م ص327.
67. القلقشندي، صبح الاعشى، 93/11.
68. المصدر نفسه ص 340
69. صالح، محمد امين، تجارة البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة، منشور ضمن كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة 1980 م ص172/173.
70. عاشور، دراسات في تاريخ العصور الوسطى، دار الاحد، بيروت 1977 ص 364
71. الأشقر، محمد عبد الغني: تجارة التوابل في مصر في العهد المملوكي، الهيئة المصرية العامة، القاهرة 1999م.
72. المقرزي: السلوك، ص ج186/7
73. المصدر نفسه ج308/7
74. ابن اياس: بدائع الزهور ج42/3
75. الفاسي، محمد بن احمد: العقد الثمين في تايف البلد الأمين، تحقيق محمد عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت 1998 377/3
76. المقرزي: السلوك، ج112/7
77. المقرزي: الخطط، ج567/1.
78. عمارة: موانئ البحر الأحمر، ص 146.
79. حسن، دابراهيم محمد: البحر الأحمر في الحرب العالمية الأولى (1914-1918)، عين للدراسات والبحوث الإنسانية ط1998، ص 9