



REVUE EGYPTIENNE
DES ÉTUDES HISTORIQUES

الهيئة المصرية العامة للكتاب
رئيس مجلس الإدارة
د. هيثم الحاج علي

المجلة التاريخية المصرية

مجلة دورية تُصدِرُها

الجمعية المصرية للدراسات التاريخية

حقوق الطبع محفوظة
للهيئة المصرية العامة للكتاب

رقم الإيداع بدار الكتاب
99/9440

الترقيم الدولي
977-5366-11-9

جميع حقوق الطبع والنشر محفوظة
م ٢٠١٨-١٤٣٩

قطعة ٤ بلوك ٧ - المنطقة التاسعة - شارع د. رؤوف عباس - مدينة نصر - القاهرة

تليفون : ٠١١٢٧٣٨١٩١٢ - ٢٤٧٢٨٢٩٤ - ٢٤٧٢٨٢٩٦ - فاكس : ٢٤٧٢٨٢٩٨

Email: Seehist1945@yahoo.com



الهيئة المصرية العامة للكتاب



الجمعية المصرية للدراسات التاريخية

المجلة التاريخية المصرية

REVUE EGYPTIENNE
DES ÉTUDES HISTORIQUES

تُصدرها

الجمعية المصرية للدراسات التاريخية
المراسلات - الأستاذ الدكتور أيمن فؤاد سيد
رئيس مجلس إدارة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية

المجلد الثاني والخمسون

القاهرة

٢٠١٨م

هيئة التحرير

الهيئة الاستشارية للمجلة

أ.د. أيمن فؤاد سيد - رئيس التحرير	أ.د. إسحق عبيد
أ.د. أحمد زكريا الشلق	أ.د. السيد فليفل
أ.د. أحمد السيد الشربيني	أ.د. عاصم الدسوقي
أ.د. أشرف محمد مؤنس	أ.د. عفاف سيد صبرة
د. محمد فوزي رحيل	أ.د. محمد صابر عرب
	أ.د. محمد السيد عبد الغني
	أ.د. محمد عيسى الحريري
	أ.د. محمود إسماعيل عبد الرازق

الإخراج الفني وتصميم الغلاف : محمد أشرف عبد المقصود

الآراء الواردة بهذه المجلة تعبر عن وجهة نظر أصحابها
ولا تعبر بالضرورة عن وجهة نظر الجمعية أو الناشر

المحتويات

الصفحة

هالة محمود خلف	٥٣-٧
مَجْمُوعَةُ التَّرَاكُوتَا الرُّومَانِيَّةِ بِالْمَحْزَنِ الْمُتَّخَفِي بِأَهْنَسِيَا الْمَدِينَةِ	
وَصَايَا بَنِي أُمَيَّةَ وَبَنِي الْعَبَّاسِ إِلَى وُلَاةِ عَهْدِهِمْ - دِرَاسَةٌ مُقَارَنَةٌ	
يوسف عبد الحميد بن ناجي	٨٣-٥٥
تُغُورُ وَمَوَانِيءُ الْجَزِيرَةِ الْعَرَبِيَّةِ عَلَى السَّوَاجِلِ الشَّرْقِيَّةِ لِلْبَحْرِ الْأَحْمَرِ	
خِلَالِ الْقَرْنِ السَّادِسِ الْهَجْرِيِّ / الثَّانِي عَشَرَ الْمِيلَادِيِّ	
هيلة بنت عبد الرحمن بن فراج الفراج السهلي	١٤٤-٨٥
الأهوازُ الْعَرَبِيَّةُ - مَوْقِعُهَا الْجُغْرَافِي وَعُزُوبَتُهَا	
بدر بن حميد منسي السلمي	١٧٨-١٤٥
انْتِشَارُ الْإِسْلَامِ وَالثَّقَافَةِ الْعَرَبِيَّةِ فِي إِفْرِيقِيَّةِ	
عادل يحيى عبد المنعم	٢٢٣-١٧٩
النِّظَامُ الْقَضَائِي فِي الْمَدِينَةِ وَاخْتِصَاصَاتُهُ (١٢٢٨-١٢٧٧هـ)	
باسم بن أمين البدري	٢٧٠-٢٢٥
عَلَى هَامِشِ مُؤْتَمَرِ كَنْدَنَ يَنَايِر - فَبْرَايِر ١٩٤٧م بِشَأْنِ الْمُسْكَلَةِ الْفِلَسْطِينِيَّةِ	
حسام حسين حنودة	٣١٠-٢٧١
مِيثَاقُ الْبَانْتِشِيْشِلَا وَقَضِيَّةُ ارْتِبَاطِهِ بِمَفْهُومِ التَّعَايِشِ السَّلْمِيِّ	
(١٩٥٤-١٩٦٢م)	
أَمِيرَةُ السَّعِيدِ الطَّنْطَاوِي مُحَمَّد	٣٥٠-٣١١
الأَصْلُ الْفِينِيْقِي / الْعَرَبِي لِلأَلْبَانِ : مِنْ الأُسْطُورَةِ إِلَى الأَدْلَجَةِ	
محمد م. الأرنؤوط	٣٧٠-٣٥١

القيمة العلمية لمؤلفات حمد الجاسر التاريخية

يوسف بن متعب بن رجاء الحربي ٤٠٧-٣٧١

A NEW INTERPRETATION OF AN AMBIGUOUS SCENE ON
THE FIRST DYNASTY LABELS

MOHAMED MAHMOUD KACEM 5-36



ثُغُورُ وَمَوَانِيءُ الْجَزِيرَةِ الْعَرَبِيَّةِ عَلَى السَّوَاكِلِ الشَّرْقِيَّةِ لِلْبَحْرِ الْأَحْمَرِ خِلَالَ الْقَرْنِ السَّادِسِ الْهَجْرِيِّ / الثَّانِي عَشَرَ الْمِيلَادِيِّ

هيلة بنت عبد الرحمن بن فراج الفراج السهلي

مُقَدِّمَةٌ

بلاد العرب عبارة عن شبه جزيرة، إذ تحدها مياه البحار من الشرق والجنوب والغرب. وصفها ابن خلدون بأنها جزيرة العرب تقع بين بحر فارس (الخليج العربي) والقلزم (البحر الأحمر)، «كأنها داخلة من البر في البحر، يحيط بها البحر الحبشي (بحر العرب) من الجنوب وبحر القلزم (البحر الأحمر) من الغرب وبحر فارس (الخليج العربي) من الشرق»^(١).

وقد أدرك الإسكندر المقدوني أهمية البحر الأحمر وموانئه على سواحل الجزيرة العربية؛ وأنه لا يستطيع تأمين مقامه في مصر، إذ كان للفرس السيطرة على هذه الموانئ، حيث كانوا قد اتخذوا لأنفسهم بعض المعاقل البحرية في الجنوب والشمال^(٢)، وعلمه هذا هو الذي حمله أيضًا على أن يوجه حملته على بلاد العرب - على ما أرى - من البحر لا من البر، لأنه أدرك أن حملة بحرية تمكنه من

* أستاذ التاريخ الإسلامي المشارك بجامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن - الرياض - المملكة العربية السعودية.

(١) ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد (المتوفى ٨٠٨هـ): المقدمة، ط ٥، بيروت - دار القلم

١٩٨٤م، ١: ٣٤٥.

(٢) جواد علي: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ط ٢، بغداد - دار الساقى ٢٠٠١م، ١:

٦٧٩-٦٩٠.

السيطرة على مفاتيح الجزيرة وعلى النقاط الحساسة فيها بسهولة ويسر وبدون تكاليف باهظة، وبذلك يقبض على خناقها ويقطع عنها إن تيسر له النجاح اتصالها بأسواق إفريقية والهند وما وراء الهند، وهذه الأسواق الرئيسية التي أمدت العرب بالثراء وبذلك يقطع عنهم موارد الثراء^(١). وهذا ما دعى البطالمة يصرفون مجهودا كبيرا في سبيل السيطرة على البحر الأحمر، والتوسع في المحيط الهندي^(٢).

موقع البحر الأحمر وأهميته

ولما كان البحر الأحمر يقع عند التقاء قارتي آسيا وإفريقيا وهو الامتداد الجنوبي للانهدام الإفريقي الآسيوي الذي حدث، جعله يتمتع بموقع استراتيجي ممرا مائيا لا يمكن الاستغناء عنه للتجارة بين المحيط الهندي والخليج العربي من جهة والبحر الأحمر مع المتوسط من جهة أخرى، وقد احتفظ البحر الأحمر بأهميته الاستراتيجية حتى اكتشاف رأس الرجاء الصالح عام ١٤٩٨م/١٤٩٨م، وإخفاق محاولات السلطان المملوكي قنصوه الغوري لتدمير القواعد الهولندية في الهند في معركة ديو البحرية عام ١٥١٥م/١٥٠٩م^(٣).

وكان البحر الأحمر يعرف في كتب المؤرخين والجغرافيين العرب خلال العصر الوسيط والعصور القديمة ببحر القلزم، وكلمة قلزم تعني مضيق، وسمي البحر بهذا الاسم نسبة إلى مدينة القلزم، وأسمها القديم كليسما Clysma. وخليج القلزم يعرف في كتب اليونان باسم هيروبوليت Heroopolie. وقد خربت هذه

(١) جواد علي: المفصل، ١: ٦٨٦.

(٢) جواد علي، المرجع السابق، ١: ٧٠٤.

(٣) حافظ، صلاح الدين، صراع القوى العظمى حول القرن الإفريقي، الكويت - عالم المعرفة يناير

المدينة في القرن ١١هـ/١١م، وعلى أنقاضها أنشأت مدينة السويس الحالية في القرن ١٢هـ/١٢م وسمي الخليج بخليج السويس^(١).

وقد تمتع البحر الأحمر (القلزم) بمميزات متعددة ميزته عن غيره من البحار والمحيطات، منها:

أ - يعتبر البحر الأحمر بحر طويل الساحل، والسواحل الطويلة لها قدرة طاقية على التحكم في مياه البحر وفي طرق الملاحة، ونتيجة لهذا فإن الدول المطلة على هذا البحر المتحكممة في سواحلها تؤدي دورا أساسيا في لعبة الصراع الدائرة بين القوي المتصارعة.

ب - وثمة عامل آخر له أهمية مشابهة أو متقاربة مع أهمية التحكم في السواحل. وهو امتلاء البحر الأحمر بالجزر المتناثرة شمالا وجنوبا، والتي يرقى بعضها إلى أهمية استراتيجية بالغة تعادل أهمية نقاط الخنق والحصار والتحكم الاستراتيجي^(٢).

ورغم تمتع البحر الأحمر بمثل هذا العدد المعروف والمرصود من الجزر بالإضافة إلى تلك الأخرى غير المعروفة. ورغم كثرة الشعاب المرجانية على شطآنه وانحصار المجرى الملاحي في وسط مياهه بشكل يحيل الملاحة فيه إلى ملاحنة خطيرة تحتاج إلى ملاحين مهرة يحفظون ممرات البحر وشعابه. رغم كل ذلك فقد اكتسب هذا البحر أهمية سياسية واستراتيجية واقتصادية منذ عصور التاريخ السحيقة ذلك أن القدماء أيضا عرفوا فيه ميزة الربط بين الساحل الآسيوي عند شبه

(١) أبو الفداء، إسماعيل بن علي بن محمود (المتوفى ٧٣٢هـ): تقويم البلدان، بيروت - دار صادر بدون تاريخ، ١١٧؛ واصف بك: أمين، معجم الخريطة التاريخية للممالك الإسلامية، تحقيق، أحمد زكي باشا، القاهرة - مكتبة الثقافة الدينية بدون تاريخ، ٩٥.

(٢) حافظ: صراع القوى، ٦١-٦٢.

الجزيرة العربية والساحل الأفريقي عند مصر ثم إلى شمال أفريقيا وعند السودان والصومال إلى قلب القارة السوداء .

وعرفوا فيه كذلك ميزة الربط بين المحيط الهندي جنوبا والبحر الأبيض المتوسط شمالا كأقصر طريق للملاحة . ومن ثم للتجارة وبالتالي لنشر النفوذ السياسي من خلاله^(١) .

اعتمدت حركة التجارة الدولية بين الشرق والغرب خلال للعصور الوسطى على ثلاثة طرق رئيسة : الأول هو الطريق البري الممتد من الصين عبر أواسط آسيا ثم يتفرع إلى عدة طرق وصولاً إلى العراق والأناضول ثم أوروبا . والطريق الثاني هو طريق الخليج العربي المتصل بالموانئ الهندية والصينية ومن ثم إلى العراق وسوريا والأناضول . والطريق الثالث هو البحر الأحمر المتصل بالموانئ الهندية والصينية والأفريقية . وسمي بطريق البخور ، وقد لعب هذا الطريق دوراً له أهميته التجارية والبحرية عبر العصور المختلفة .

وقد شكل طريق البحر الأحمر أهمية خاصة كأحد طرق التجارة الدولية الرئيسية في العصر الإسلامي ، لذلك اهتمت الدول الإسلامية بهذا الطريق الحيوي وبالبحر الأحمر وموانئه ، وجعلوا منه بحراً إسلامياً خالصاً .

وفي العصرين الأيوبي والمملوكي وبسبب الظروف غير المستقرة في أواسط آسيا ومنطقة خراسان والخليج العربي ، قل الاهتمام بالطريقين الأول والثاني ، وظل طريق البحر الأحمر هو شريان التجارة الدولية ، الأمر الذي جعل صلاح الدين الأيوبي يحول البحر الأحمر إلى بحيرة إسلامية ، لاسيما بعد أن ضم اليمن إلى سلطنته ، وحرر أيلة (العقبة) من الصليبيين ، وبذلك سيطر على مداخل البحر الأحمر من الجنوب ومخارجه من الشمال عبر أيلة (العقبة) والقلزم . وأصبحت

(١) نفس المرجع والصفحة .

الدولة الأيوبية المهيمنة فعليا على التجارة الدولية القادمة من الشرق الأقصى في طريقها إلى أوروبا ، وقد ردت هذه التجارة حركة الجهاد ضد الصليبيين^(١) .

وضع البحر الأحمر خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي

شكل البحر الأحمر جزءًا من أشهر خطوط التجارة البحرية الدولية ، إذ كانت معظم التجارة بين أوروبا وبلاد الهند والصين تمر عبره قبل اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح . كان طريق البحر الأحمر هو أكثر الطرق المعروفة ملائمة للصلة بين الشرق والغرب ، لعدة أسباب : فهو يختصر الصعاب والنفقات الباهظة المترتبة على المواصلات البرية . وبغض النظر على الشريط الضيق من الياض الذي يفصل البحر الأحمر عن النيل ، كانت البضائع المصدرة من الهند أو الصين تنقل دائما بطريق البحر وتتبع الخط الأقصر والأكثر استقامة للوصول إلى موانئ إيطاليا وفرنسا وأسبانيا .

بالإضافة إلى ذلك كان طريق السفن المحملة بمنتجات الهند يلتقي في وسط البحر الأحمر بطريق الحجاج الأفارقة الذاهبين إلى مكة . فقد كان الحجاج يسلكون الطريق البري في شبه جزيرة سيناء ، غير أنه منذ أن احتل الصليبيون مملكة بيت المقدس وجعلوا يمدون سيطرتهم من وقت لآخر حتى خليج أيلة (العقبة) شعرت القوافل بالخطر ومن ثم غيرت طريقها فجعلت تصعد مجرى النيل ثم تعبر الصحراء التي تفصل بين النهر والبحر الأحمر ، وكان ميناء نزول الحجاج في عيذاب هو أيضًا ميناء تفريغ شحنات منتجات الشرق ، الواصلة إليه عبر مضيق باب المندب .

واقصر دور البحر الأحمر حتى قيام الدولة العباسية على الأنشطة التجارية وحمل البريد ، ونقل الحجيج من الجزء الشمالي إلى الحجاز . فلما قامت الدولة

(١) العميرة : خالد محمد سالم ، موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك ، رسالة دكتوراه ، جامعة اليرموك ، الأردن ، ٢٠٠٤ م .

العباسية انتقل مركز الثقل التجاري من البحر الأحمر إلى منطقة الخليج والهمال الخصب . وبهذا استرد الطريق الشرقي أهميته بعد الاضمحلال الذي أصابه إثر الحروب التي اجتاحت المنطقة بين الفرس والبيزنطيين ، وصارت بغداد حاضرة العالم الإسلامي سياسيًا وتجاريًا ، ومن ثم لم يبق لمصر التي تقلصت مكانتها إلى مجرد مقاطعة في الخلافة سوى جزء يسير من التجارة الشرقية ، وسعى الوالي أحمد بن طولون ، عند محاولته الاستقلال بإدارة مصر لاسترداد جزء من تلك التجارة ولكن دون جدوى .

فلما آل أمر مصر للدولة العبيدية (الفاطمية) نجحت في تحقيق تلك الخطة ، وكانت تجارة الأسلحة واحدة من السلع التي اتخذتها تلك الدولة الشيعية لمحاربة منافسيها في بغداد بقصد إضعافهم اقتصاديًا ، ودخل الفاطميون في صلات تجارية وثيقة مع الشرق والغرب ، واستطاعوا بمساعدة أعونهم في اليمن الاستفادة من خبرته البحرية في تحقيق هذا الهدف ، وإحكام قبضتهم على التجارة الشرقية ، وامتدت سيطرتهم على العديد من موانئ البحر الأحمر بما فيها عيذاب ذات الموقع الجيد وفي وقت وجيز صارت من أحفل الموانئ الإسلامية ، وكانت السلع الهندية والصبية تنقل إلى عدن أولاً ثم إلى عيذاب حيث تنقل على ظهور الإبل عبر الصحراء إلى قوص وقفت . وكان تجار الهند واليمن الحيشة وزنجبار يترددون عليها ، وكانت السلع الشرقية تستبدل بالحرير والنحاس والقصدير والكيماويات الواردة من مصر وشمال أفريقيا وأوروبا أو بالذهب المستخرج من المعادن الواقعة شرق بلاد النوبة^(١) .

وخلال الحكم العبيدي (الفاطمي) بمصر ازدادت الحركة التجارية فيها نشاطاً

(١) يوسف فضل حسن : «الصراع حول البحر الأحمر منذ أقدم العصور حتى القرن الثامن عشر» ، الرياض - مجلة الدارة ، السنة السادسة ، العدد الثالث ، جمادى الثاني ١٤٠١هـ / إبريل ١٩٨٠م ، ١١١ .

ليس على الساحل الشرقي فحسب، وإنما على الساحل الغربي أيضًا^(١). خاصة بعد بسط نفوذهم على اليمن. فقد فطن العبيديون (الفاطميون) (تحقيقاً لهدفهم، إلى ضرورة إحكام سيطرتهم على البحر الأحمر عن طريق بسط سلطانهم على بلاد الحجاز واليمن. وفي سبيل هذا الهدف دخلوا في صراع ضار مع العباسيين، ومع أشرف مكة، ومع ملوك اليمن، واستغلوا حالة الضعف والإعياء التي آلت إليها الخلافة العباسية، وإقدام القرامطة على انتزاع الحجر الأسود من الكعبة، وفي كسب قلوب إشراف الحجاز، بفضل الأموال والهدايا التي كان يبعث بها الخلفاء الفاطميون إليهم، والخلع التي كانوا يرسلونها إلى أمير مكة مرتين في العام الواحد^(٢). كما كانت السيطرة على تجارة الكارم (التوابل) مع الشرق الأقصى أحد دوافع الفاطميين للاستيلاء على اليمن^(٣)، وبالتالي إحكام سيطرتهم على البحر الأحمر.

ومن المعروف أن التنافس كان على أشده منذ القدم بين طريق البحر الأحمر وطريق الخليج فتزداد أهمية أحدهما على حساب الآخر وفقاً للظروف القائمة والقوى المتحكمة في كل منهما فنتيجة لضعف الدولة العباسية استطاع الفاطميون تحويل النشاط التجاري البحري إلى البحر الأحمر، وأصبح الشريان الرئيس الذي يربط الشرق بالغرب من الناحية التجارية، والمتحكم في التجارة العالمية وقتذاك واهتم المسؤولون بتأمين الملاحة فيه، حماية للتجارة وحفاظاً على

(١) مطلق صياح البلوي، تبوك في عهد الملك عبد العزيز، مكة المكرمة - جامعة أم القرى، ٣٦.

(٢) عبد العزيز سالم: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، الإسكندرية - مؤسسة شباب الجامعة، ١٤١٣هـ/١٩٩٣م، ٣١.

(٣) فايذة الكلاس: «الحملة الأيوبية الأولى على اليمن» بقيادة تورانشاه شمس الدين فخر الدولة (٥٦٩هـ/١١٧٤م)، جامعة دمشق - مجلة دراسات تاريخية، العدد ١١٧-١١٨، كانون الثاني/حزيران، عام ٢٠١٢م، ٥٣٠.

سلامة الحجاج الدين يصلون الى ساحل الحجازي والدين يغادرونه .

وكان قيام الدولة الصليحية في اليمن فاتحة خير للدولة العبيدية (الفاطمية)، فقد أصبح اليمن بفضل ارتباط الصليحيين بالدعوة الفاطمية تابعا تبعية روحية للدولة العبيدية (الفاطمية) في مصر، وتوثقت العلاقات التجارية بين مصر واليمن، وأفاد الفاطميون من الولاء السياسي والمذهبي الذي كان يبذله بنو صليح في اليمن لهم في تأمين تجارتهم في البحر الأحمر، وبلغ هذا الولاء للفاطمين ذروته في عهد أبي كامل علي بن الصليحي (٤٦٩-٤٧٣هـ) الذي يرجع إليه الفضل في نشر الدعوة العبيدية (الفاطمية) في سائر أنحاء اليمن منذ أن قضى على بقايا دولة بني زياد الموالية للعباسيين، وارتبطت مصر في عهد الخليفة الفاطمي المستنصر بالله، واليمن في عهد علي الصليحي بعلاقات قوية^(١).

وهكذا حققت الدولة العبيدية (الفاطمية) هدفين أساسيين أولا: تحويل التجارة الهندية من منطقة الخليج العربي إلى البحر الأحمر مما أدى إلى ضعف الكيان الاقتصادي لدولة العباسية التي سقطت أخيرا على أيدي المغول. وساعدت هذه التغيرات ليستمر البحر الأحمر طريقًا رئيسًا للتجارة الشرقية، إلى أن حكم البرتغاليون قبضتهم على منافذه في أول القرن السادس عشر ثانيا: ترتب على هذا كله أن صارت التجارة الشرقية مصدر دخل هام للدولة الفاطمية وما خلفها من حكومات على مصر، وكانت عدن. وعيذاب تمثلان محورين مهمين في هذه التجارة^(٢).

وكان الأسطول العبيدي (الفاطمي) (بجوب البحر الأحمر لحراسة السفن التجارية وتطهيره من القراصنة إلا أن تلك الإجراءات لم تردع حاكم مكة من

(١) عبد العزيز سالم: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، الإسكندرية - مؤسسة شباب الجامعة ١٤١٣هـ/ ١٩٩٣م، ٢٦.

(٢) حسن: البحر الصراع حول البحر الأحمر، ١١٢.

تخريب عيذاب ونهبها، ورد عليه الوزير الأفضل الجمالي بمنع الحجيج ووقف المؤن عن الحجاز وتجهز جيش لمعاقبته، فمكان من حاكم مكة إلا أن عجل بالاعتذار ورد كل ما نهبه^(١).

ومهما يكن من أمر، فقد أدى نجاح العبيديين (الفاطميون) (في تحويل تجارة الخليج العربي إلى البحر الأحمر إلى ثراء موانئ البحر الأحمر ثراءً ملحوظاً؛ نتيجة للعناية التي أولاها العبيديون (الفاطميون) (لدعم الحركة التجارية والملاحية فيه، ووضعهم عدد من قطع الأسطول الفاطمي تحت خدمة سفن التجار والحجاج لحراستها وتأمين رحلاتها)^(٢).

وبظهور الخطر الصليبي في بلاد الشام، وتوغله في الأراضي الإسلامية صارت لهم قاعدة أمامية على البحر الأحمر في ميناء أيلة (العقبة)^(٣) الأمر الذي شكل تهديداً خطيراً لسواحل البحر الأحمر الأخرى.

وهذا أدى إلى أن يكون الساحل الشرقي للبحر الأحمر خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي واحداً من جهات الصراع الإسلامي الصليبي؛ لأن ميناء العقبة يقع على الساحل الشرقي للبحر الأحمر على مقربة من موانئ وتغور الجزيرة العربية الواقعة على الساحل الشرقي على البحر الأحمر والتي تشمل موانئ وتغور الساحل الحجازي وتهامة الحجاز واليمن.

ففي سنة ٥٧٧هـ / ١١٨١م كانت محاولة «رينودي ثباتيون» المعروف في المصادر العربية باسم البرنس أرناط مهاجمة السواحل الشرقية البحر الأحمر،

(١) حسن: المرجع السابق، ١١١.

(٢) حسنين ربيع: «وثائق الجزيرة وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي لموانئ الحجاز واليمن في العصور الوسطى»، الرياض - الندوة العالمية الأولى لمصادر تاريخ الجزيرة العربية ١٩٧٧م، ١٠٥.

(٣) جابر عبده حنيف: موقف اليمن من الحروب الصليبية، ط ١، عدن - دار الوفاق للنشر ١٤٣٣هـ

وتحديدا الساحل الحجازي؛ حيث قام بعملية حربية بحرية تستهدف انتهاك حرمة المقدسات الإسلامية في مكة المكرمة والمدينة المنورة بالإضافة الى ما كان يأمل تحقيقه من السيطرة على البحر الأحمر واحتكار تجارة الشرق الهندي^(١).

وأراد الفرنج من ورائه تحقيق هدفين خطيرين، أولهما قطع طريق الحجاج إلى مكة، وضرب العالم الإسلامي في قلبه، وطعن المسلمين في قلوبهم، وثانيهما: أن الصليبيين كانوا يزعمون الاستيلاء على عدن في جنوب البحر الأحمر لأخذ تجار اليمن، وبذلك يتمكنون عن طريق السيطرة على أيلة (العقبة) في الشمال وعدن في الجنوب - من إغلاق البحر الأحمر في وجه أعدائهم واحتكار تجارة الشرق والمحيط الهندي^(٢).

أما ابن جبير فيشير إلى هدف خطير انطوت عليه هذه الحملة، وهو هدم الكعبة المشرفة، ومسجد الرسول ﷺ، ثم الاستيلاء على جثمانه الشريف، ونقله الى إمارة الكرك، وعدم السماح للمسلمين بزيارته، إلا بعد دفع مبلغ كبير يفرضه هو بنفسه^(٣).

بينما كان للمؤرخين المحدثين رؤى متباينة حول أهداف هذه الحملة، ففي حين يرى يوشع براور أن حملة أرناط هي مشروع استعماري يهدف إلى التحكم في

(١) سعيد عبد الفتاح عاشور: الحركة الصليبية، القاهرة، ط ٣، القاهرة - مكتبة الأنجلو ١٩٨٦م، ٢:

٦١٨-٦١٩.

(٢) أبو شامة؛ شهاب الدين أبو محمد عبد الرحمن بن إسماعيل المقدسي (المتوفى ٦٦٥هـ/ ١٢٦٧م): كتاب الروضتين في أخبار الدولتين، ط ٢، بيروت - دار الجيل بدون تاريخ؛ ابن واصل؛ جمال الدين محمد بن سالم (المتوفى ٦٩٧هـ): مفرج الكروب في أخبار بني أيوب، تحقيق، جمال الدين الشيبان، القاهرة ١٣٧٧هـ، ٣: ٣١٧؛ عمر يحيى محمد: مغامرة الصليبي أرناط الفاشلة لغزو الحجاز ٥٧٨هـ/ ١١٨٢م، جدة - جامعة الملك عبد العزيز، ٢٠.

(٣) ابن جبير؛ محمد بن أحمد الكناني (ت ٦١٤هـ/ ١٢١٧م): رحلة ابن جبير المسماة: (تذكرة بالأخبار عن اتفاقات الأسفار)، بيروت ١٩٦٤م، ٣٤.

حركة المرور الدولية بين آسيا ومصر عن طريق باب المندب^(١)، نرى كلود كاهن يقلل من أهداف هذا الهجوم ويعتبره محاولة لسلب والنهب فقط^(٢). ويرى أحد الباحثين أنها محاولة لضغط على صلاح الدين ليخفف من غاراته على مدن بلاد الشام وفلسطين، وحرمانه من الأموال الطائلة التي تدرها تجارة البحر الأحمر مع أوروبا، وهي التي تعينه على مواصلة نضاله ضد الصليبيين^(٣).

ومهما يكن من أمر، فمن الواضح أنها حملة ذات هدف اقتصادي بالدرجة الأولى للسيطرة على طرق التجارة الدولية عن طريق إغلاق البحر الأحمر في وجه تجارة الشرق الأقصى عبر المحيط الهندي، زد على ذلك التعصب الصليبي نحو الاسلام والمسلمين بتدنيس الأماكن المقدسة، ونش قبر الرسول عليه السلام، ولكن الله ردَّ كيده في نحره تصديقاً لقوله تعالى: ﴿وَمَنْ يُرِدْ فِيهِ بِالْحَكِيمِ يُظَلِّمْ تَذِقْهُ مِنْ عَذَابِ أَلِيمٍ﴾^(٤) وقوله جل وعلا: ﴿أَوَلَمْ نُمَكِّنْ لَهُمْ حَرَمًا ءَامِنًا يُجِئْنَ إِلَيْهِ تُحْرَمَتْ كُلُّ شَيْءٍ﴾^(٥)، وقوله سبحانه وتعالى: ﴿أَوَلَمْ يَرَوْا أَنَّا جَعَلْنَا حَرَمًا ءَامِنًا وَنُخَظِّفُ النَّاسَ مِنْ حَوْلِهِمْ﴾^(٦).

(١) يوشع براور: عالم الصليبيين، ترجمة، قاسم عبده قاسم ومحمد خليفه، القاهرة - دار المعارف ١٩٨١م، ٧٤.

(٢) كلود كاهن: الشرق والغرب زمن الحروب الصليبية، ترجمة، أحمد الشيخ، القاهرة - دار سينا للنشر ١٩٩٥م، ١.

(٣) رياض مصطفى شاهين: قلعة فرعون ساحة للصدام الصليبي والإسلامي، بحث في كتاب ندوات اتحاد المؤرخين العرب، رقم (١)، القاهرة، ٢٠٠٣ م، ١٢.

(٤) سورة: الحج، آية: ٢٥.

(٥) سورة: القصص، آية: ٥٧.

(٦) سورة: العنكبوت، آية: ٦٧.

موانئ وثغور الساحل الشرقي للبحر الأحمر خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي

شهر الساحل الشرقي للبحر الأحمر خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي بموانئ وثغور مهمة، منها ينبع والجار وجدة والسرير وأمّالج (الحوراء) وغيرها، يتضح ذلك من وصف الإدريسي الذي عاش في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي لتلك الموانئ والثغور بقوله: «وعلى ساحل هذا البحر الواقع في هذا الجزء في الجهة الشرقية حصن حلي والسرير والسقبة وجدة والجحفة والجار وكل هذه معاقل ومواطن يسافر إليها ويتجهز منها وفي كل واحدة منها وال وعامل»^(١).

فكانت هذه الموانئ والثغور تستقبل السفن التجارية القادمة من اليمن والحبيشة محملة بالبضائع، ثم تنقل القوافل هذه البضائع من ميناء جدة الى مكة المكرمة^(٢).

وكان ميناء الجار وجدة من أهم موانئ الساحل الحجازي الواقعة شمال جدة خلال العصور الإسلامية، ويليهما في الأهمية الوجه وضباء^(٣). كما كانت ينبع والحوراء ورابع وتبوك والعلا وعسفان والبرابر وعسفان محطات تجارية^(٤). وكانت العملات المستخدمة في التعامل التجاري الدنانير والدراهم^(٥)

(١) الإدريسي، حمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحمودي الحسني (ت ٥٦٠هـ): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، بيروت- عالم الكتب، ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م، ١٣٨.

(٢) ربيع: وثائق الجنيزة وأهميتها، ١١.

(٣) علي غبان: الآثار الإسلامية في شمال غرب المملكة، الرياض - مطبعة سفير، ١٤١٤هـ/ ١٩٩٣م.

(٤) العبدري: الرحلة المغربية، ١٦٥-١٦٦.

(٥) ابن جبير: الرحلة، ١١١-٩٨.

كما توجد أسواق في ينبع والحوراء ورابغ وبدر وخليص^(١). واحتلت تلك الموانئ أهمية كبيرة في تجارة العالم الوسيط، خاصة في العصر الأيوبي، بعد أن أصبحت تجارة البحر الأحمر في أيد المسلمين دون سواهم^(٢). وبعد أن نجح الفاطميون في القاهرة أثناء صراعهم مع العباسيين في بغداد، في السيطرة على تجارة البحر الأحمر، وتحويل التجارة الآتية من الشرق الأقصى من الخليج العربي إلى البحر الأحمر كما - ذكرنا سابقا - سعيًا وراء هدف واحد هي إضعاف الخلافة العباسية السنية في بغداد من الناحية الاقتصادية^(٣).

فقد كانت الموانئ في كل من الحوراء (أملج) والوجه وضباء تستخدم لشحن وتفريغ السفن، وتشتمل منشآت كل ميناء على رصيف مبني بالحجارة، وحوض مائي للإرساء، ومخازن للبضائع المستوردة المصدرة، ودوائر لإدارة المرفأ والجمارك، وأماكن خاصة لصناعة القوارب محليًا، وتدل بقايا هذه المنشآت على ازدهار تلك الموانئ خلال العصور السابقة^(٤).

وكانت الموانئ الشرقية تخدم القرى الداخلية في المنطقة، فميناء الخريبة كان يخدم مدين وتبوك وما حولهما، وميناء العويند كان يخدم وادي القرى، وميناء حوراء كان يخدم القرى القريبة منه حتى خيبر.

أما في الحجاز أو في مصر، أو في بلاد الشام، فخلال الفترة الممتدة من النصف الثاني للقرن الخامس الهجري حتى بداية القرن السابع الهجري/ الحادي عشر

(١) العبدري: الرحلة، ١٦٠-١٦٣، ١٦٥-١٦٦.

(٢) ربيع: وثائق الجنيزة وأهميتها، ١١.

(٣) حسنين ربيع: «بحر الحجاز في العصور الوسطى»، الرياض - مجلة كلية العلوم الاجتماعية، العدد الأول ١٩٧٧م، ٤٠٣.

(٤) محمد أحمد الرويثي: الموانئ السعودية على البحر الأحمر، ط ٢، القاهرة - مطبعة المدني ١٤٠٤هـ/ ١٩٨٤م، ٣٨٩.

والثالث عشر الميلادي ضعفت الحركة التجارية وغيرها في الموانئ، وأصابها الركود، واقتصرت خدماتها على المنطقة الداخلية وحسب، وكان سبب ذلك هو وجود الصليبيين قرب خليج العقبة، وتهديدهم المتواصل للملاحة في البحر الأحمر^(١). وقد استمر هذا الركود إلى أن تمكن الأيوبيون في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي من استئصال الفرنج من البحر الأحمر، والقضاء على خطرهم عليه، استعادة السيطرة على ميناء أيلة (العقبة)، خاصة بعد أن عرفوا أن هدف الفرنج في البحر الأحمر هو القضاء على تجارة الكارم فيه^(٢).

وقد سجل صلاح الدين في رسالته إلى الخليفة العباسي عقب هذه الغزوة الغاشمة عزمه على إقرار السيطرة التجارية الإسلامية في البحر الأحمر في أيدي الكارمية، فقال: إن انتصار الأسطول الصليبي القاصد سوحل الحجاز واليمن «كان يستهدف منع طريق الحاج عن حجه، وأخذ تجار اليمن وكارم عدن ويلم بسواحل الحجاز»^(٣).

وهو ما أدى إلى بعث حركة النشاط في موانئ البحر الأحمر من جديد. غير أن دور هذه الموانئ ما لبث أن ضعف مرة أخرى في أواخر العصر المملوكي بسبب انعدام الأمن^(٤).

والملاحظ أن هذه الفترة شهدت ازدهار لبعض الثغور والموانئ الشرقية للبحر الأحمر وانحطاط أو اضمحلال لموانئ أخرى. وتفاوتت الأسباب التي أثرت في

(١) علي إبراهيم غبان: بحوث في التاريخ والآثار، الرياض - مطبعة سفير ١٤١٤هـ/١٩٩٣م، دار النهضة العربية، ١٩٨١م، ١٤٨-١٥٠.

(٢) ابن شداد؛ بهاء الدين يوسف بن رافع بن تميم (المتوفى ٦٣٢هـ/١٢٣٩م): سيرة صلاح الدين المسماة النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية، تحقيق، جمال الدين الشيال، القاهرة - ١٤١٥هـ/١٩٩٤م، ١٠٦؛ أبو شامة: الروضتين، ٣: ٥١.

(٣) أبو شامة: الروضتين، ٣: ٥١.

(٤) غبان: بحوث، ١٥٤.

ازدهار أو انحطاط هذا الميناء أو ذاك ، لكن من المؤكد أن محاولة الصليبيين غزو الحجاز كان لها أثر عميق على أنشطة هذه الموانئ . وفيما يلي أهم الموانئ والتغور خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي :

ميناء الجار : هو أقدم منفذ بحري للمدينة المنورة ، ويقع على ثلاث مراحل عنها^(١) ، أو مسيرة يوم منها^(٢) على الساحل الشرقي للبحر الأحمر^(٣) .

وعلى الرغم من أنه كان معروفاً قبل الإسلام ، إلا إنه لم يكتسب شهرته إلا بعد ظهور الإسلام ، عندما أصبحت المدينة حاضرة ومركزاً للمسلمين . فأصبح الجار ثغراً للمدينة ، لقربه من بلاد الحبشة ومصر وعدن والصين والهند وغيرها من البلاد ، التي كان أهل المدينة على صلة تجارية^(٤) . وأقدم من أشار إلى استخدامه كميناء عرام السلمي^(٥) ثم اليعقوبي حيث ذكر أن الجار كانت ترسل مراكب التجار ، والمراكب التي تحمل الطعام من مصر ، وتلاه المقدسي في الإشارة إليه كميناء^(٦) . وقد بلغ من شهرة الجار وقوته الاقتصادية أن وصف بأنه إحدى خزائن

(١) أبو الفداء ، إسماعيل بن علي بن محمود (المتوفى ٧٣٢هـ) : تقويم البلدان ، بيروت - دار صادر بدون تاريخ نشر ، ٨٢ .

(٢) ياقوت الحموي ، شهاب الدين بن أبي عبد الله ياقوت (المتوفى ٨٧٦هـ) : معجم البلدان ، تحقيق ، فريد عبد العزيز الجندي ، بيروت - دار الكتب العلمية بدون تاريخ ، ٢ : ١٠٧ .

(٣) أبو الفداء : تقويم البلدان ، ٨٢ .

(٤) السلمي ، عرام بن الأصبغ (من أهل القرن الثاني الهجري) : كتاب أسماء جبال تهامة وجبال مكة والمدينة ، بيروت - دار الكتب العلمية ١٩٩٠م ، ١٣-١٤ ؛ البكري ، أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز البكري الأندلسي (المتوفى ٤٨٧هـ) : معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع ، تحقيق مصطفى السقا ، ط ٣ ، بيروت - عالم الكتب ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م ، ١ : ٣٥٥ ؛ ياقوت الحموي : معجم البلدان ، ٢ : ١٠٧ ؛ البلاذري : عاتق ، معجم معالم الحجاز ، ط ٢ ، مكة - دار مكة للنشر والتوزيع ، ١٤٣٠هـ / ٢٠١٠م . ، ٢ : ١٠٤ .

(٥) السلمي : كتاب أسماء جبال تهامة وجبال مكة والمدينة ، ١٣-١٤ .

(٦) المقدسي ، محمد بن أحمد بن أبي بكر (المتوفى ٣٧٥هـ) : أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، =

مصر^(١). وقد أكد الإسكندري والحازمي (من القرن السادس الهجري) ما ذكره عرام السلمي من أن الجار بلد على ساحل البحر بينه وبين المدينة يوم وليلة^(٢)، كما أكد كل من الحموي والبكري والبلادي ما قاله السلمي من أن الجار قرية على ساحل البحر الأحمر ترسو عندها السفن القادمة من مصر وأرض الحبشة والبحرين والصين وعدن والهند، وهي جزيرة لا تتجاوز مساحتها ميلاً واحداً في ميل واحد، تتوسط البحر، ولا يمكن الوصول إليها إلا عن طريق السفن، وهي مرفأً للحبشة^(٣).

وبصفة عامة يعد الجار الميناء الرئيس لأهل الحجاز وليس المدينة فقط^(٤). فقد استخدم لاستقبال الواردات القادمة الى الحجاز بالإضافة الى استقبال الحجاج، وما أمّنه الميناء من ملجأ ومركز انطلاق للصيادين الذين استفادوا من الثروة السمكية الوفرة^(٥).

وأخذ ميناء الجار ينمو وازداد نشاطه التجاري، حتى أطلق على البحر الأحمر في القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي اسم بحر الجار^(٦).

=تحقيق، غازي ظليمات، دمشق - منشورات وزارة الثقافة والإرشاد القومي ١٩٨٠م، ٨٣.

(١) المقدسي: أحسن التقاسيم، ٩١.

(٢) الإسكندري، نصر بن عبد الرحمن (المتوفى ٥٦١هـ): الأمكنة والمياه والجبال والأنهار ونحوها المذكورة في الأخبار والأشعار، تحقيق حمد الجاسر، الرياض - دار الملك عبد العزيز (١٤٢٥هـ/ ٢٠٠٤م)، ١: ٢٦٩؛ الحازمي، محمد بن موسى (المتوفى ٥٨٤هـ): الأماكن ما اتفق لفظه وافترق مسماه من الأمكنة، تحقيق حمد الجاسر، الرياض - دار اليمامة ١٤١٥هـ، ١٧٧.

(٣) السلمي: كتاب أسماء جبال تهامة وجبال مكة والمدينة، ١٣-١٤؛ البكري: معجم ما استعجم، ١: ٣٥٥؛ ياقوت الحموي: معجم البلدان، ٢: ١٠٧؛ البلادي: معجم معالم الحجاز، ٢: ١٠٤.

(٤) ياقوت الحموي: معجم البلدان، ٢: ١٠٧.

(٥) المقدسي: أحسن التقاسيم، ٨٣.

(٦) ياقوت الحموي: معجم البلدان، ٢: ٩٣؛ حمد الجاسر: بلاد ينبع لمحات تاريخية جغرافية وانطباعات خاصة، الرياض - دار اليمامة للبحث والنشر ١٩٦٦م، ٤٨.

وكانت أهم الواردات التي تصل إلى الحجاز عن طريق ميناء الجار المسك، والعود، والكافور، والدارصيني (القرفة) وغير ذلك^(١)، علاوة على الزعفران وخشب الصندل، والمصطكى، والعاج، والحريز، والأحجار الكريمة^(٢). أما الصادرات فكانت التمور في مقدمة الصادرات التي تصدر من ميناء الجار، علاوة على ماء الورد، والسمن، والعسل، والصوف، والخيول، وبعض أنواع الأسلحة^(٣).

وترى إحدى الباحثات أن الجار استمر ميناء المدينة إلى سنة ٤٣٩هـ/١٠٤٧م، أي إلى القرن الخامس الهجري/ العاشر الميلادي استنادًا إلى ذكره الرحالة ناصر خسرو الذي مر بها خلال ذلك القرن ووصفها بأنها ميناء وقرية صغيرة^(٤). لكن ليس في كلام ناصر خسرو ما يدل على اضمحلال الجار خلال ذلك القرن، فلم يصفها بأنها كانت مهجورة، كما أن وصفه لها بالميناء يؤكد أنها كانت لاتزال تؤدي دورها كميناء للحجاز عامة والمدينة المنورة خاصة.

والحقيقة أن الجار استمر يؤدي دوره خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي، وهذا ما أكده رحالة وبلدانيو القرن السادس الهجري، فقد ووصفه الزمخشري والحازمي الذي عاش خلال ذلك القرن بأنه كان يستقبل السفن القادمة من الحبشة والبحرين والصين. وبالجار قُصور كثيرة، ونصف الجار في جزيرة من البحر، ونصفها على الساحل، وبحذاء الجار قَرْيَةٌ في جزيرة من البحر

(١) ابن خرداذبه، أبو القاسم عبيد الله (المتوفى ٣٠٠هـ): المسالك والممالك، القاهرة - مكتبة الثقافة الدينية بدون تاريخ، ١٥٤-١٥٣.

(٢) ربيع: وثائق الجنيزة، ١٣٧.

(٣) ضيف الله بن يحيى الزهراني، الجار: مدينة وميناء في الحضارة الإسلامية وعالم البحار بحوث ودراسات، الكاتب: مجموعة من الدارسين، اتحاد المؤرخين العرب، القاهرة، ١٩٩٤م، ٣٥٠.

(٤) ناصر خسرو، ناصر (المتوفى ٤٨١هـ): سفرنامه، ترجمة، يحيى الخشاب، ط ١، بيروت - دار الكتاب الجديد ١٩٧٠م، ٩٢.

تكون ميلاً في ميل، لا يُعبر إليها إلا في السفن، وهي مرسا الحبشة خاصة، يُقالُ لها قراف^(١). كما ما ذكر الإدريسي الذي ينتمي إلى نفس القرن أن الجار معقل وموطن يسافر إليها ويتجهز منه وله وال وعليه عامل^(٢). ولكن قد يكون الجار قد ضعف شأنه قليلاً آنذاك مقارنة بالقرون السابقة، فقد ذكر الإدريسي في موطن آخر واصفاً الجار: «بأنها تقع على ضفة البحر المالح، وأن المراكب ما تزال تقصدها وتطلع منها غير أنه ليس فيها تجارات واسعة وعظيمة»^(٣).

وظل ميناء الجار المرفأ الوحيد للمدينة حتى القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي حيث تم انشاء ميناء ينبع، يتضح ذلك من وصف ياقوت الحموي له بأنه: «فرضه المدينة المنورة»^(٤)، كما يتضح من وصفه بأنه كان خاليًا من السكان إلى اضمحلاله خلال القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي^(٥).

ويمكن القول أن هناك جملة من الأسباب أدت إلى انهيار الجار منها: اختلال الأمن في منطقة الجار، فقد أدت هجمات القبائل المتكررة التي بدأت منذ القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي على المدى بعيد إلى إضعاف الجار تدريجيًا وبالتالي اضمحلاله^(٦).

(١) الزمخشري، أبو القاسم محمود بن عمر (المتوفى ٥٨٣ هـ): الأمكنة والجبال والمياه، تحقيق الدكتور إبراهيم السامرائي، عمان - دار عمار للنشر والتوزيع ١٤١٩ هـ/ ١٩٩٩ م، ٨٦؛ الحارمي: الأماكن، ٩٣٢.

(٢) الإدريسي: نزهة المشتاق، ١: ١٣٨.

(٣) الإدريسي: المصدر السابق، ١: ١٤٤.

(٤) ياقوت: معجم البلدان، ٢: ١٠٧.

(٥) ياقوت: معجم البلدان، ٢: ١٠٧.

(٦) كما حدث في سنة ٢٣٠ هـ عندما هاجمت قبيلة بنو سليم على الجار فأوقعوا بناس من بني كنانة وباهلة فأصابوهم وقتلوا بعضهم، وكان ذلك في خلافة الواثق بالله العباسي الطبري، محمد بن جرير (المتوفى ٣١٠ هـ): تاريخ الرسل والملوك، ط ١، بيروت - دار الكتب العلمية ١٤٢٢ هـ، ٥: ٢٧٨.

ويعد الغزو الصليبي لبعض موانئ الحجاز في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي سببًا رئيسًا في اندثار الجار، فقد عانت الجار من الهجوم الصليبي على الأراضي الحجازية عام ٥٧٨هـ/ ١١٨٣م، حيث تم الاستيلاء على المراكب المحملة بالأطعمة، التي يتم إرسالها عن طريق البحر إلى الأراضي المقدسة في الحجاز^(١). وأدى عجز ميناء الجار عن صد تلك الهجمات والغارات البحرية إلى تفرق وهروب سكانه^(٢).

وفي سنة ٦٢١هـ اتخذ الأيوبيون ينبع ميناءً رسميًا للمدينة النبوية فكان عاملاً مهماً في تضاؤل شأن الجار وبالتالي اختفائها كميناء، يضاف إلى ذلك ضعف العلاقات بين حكام شبه الجزيرة العربية ودولة الحشنة^(٣). زد على ذلك أن ميناء الجار كان ميناء استيراد، لذلك أدى عدم وصول السفن من مصر أو غيرها إلى انهيار هذا الميناء، فساهم كل ذلك مجتمعًا في هجرة أهالي الجار وخاصة طبقة التجار مما أدى في نهاية الأمر إلى زوال واندثار مدينة الجار^(٤).

وضعف أمر الجار رويدًا، وبدأ ميناء ينبع في الازدهار بقدم عام ٦٢١هـ/ ١٢٢٤م، حين جعله الحكام الأيوبيين ميناء رئيسًا للمدينة المنورة بعد جدة، فأصبحت أغلب الغلال والمؤن التي تصل إلى المدينة المنورة من مصر، تصلها عن طريق ميناء ينبع على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، الذي كان يعد ثغرا للمدينة المنورة. وقد أسهم هذا الميناء في ازدهار المدينة المنورة تجاريًا منذ أوائل القرن السابع

(١) أحمد مختار العبادي، السيد عبد العزيز سالم: تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، بيروت - دار النهضة العربية، ١٩٨١م، ٢٦١.

(٢) أبو شامة، الروضتين، ٢: ٣٧.

(٣) الزهراني، الجار: مدينة وميناء، ٢٣٩.

(٤) عائشة محمد باقسي: بلاد الحجاز في العصر الأيوبي ٥٦٧هـ - ٦٤٨هـ/ ١١٧١ - ١٢٥٠م، رسالة ماجستير، جامعة الملك عبد العزيز، ١٤٠٠هـ/ ١٩٨٠م، ٨٨.

الهجري/ الثالث عشر الميلادي^(١). ويصور الحميري التراجع الاقتصادي الذي بلغته الجار في القرون التالية بقوله: «ليس بها كبير تجارة»^(٢).

ينبع: يطلق مسمى ينبع على المنطقة واسعة تحتل موقعًا استراتيجيًا مهمًا على الساحل الشرقي للبحر الأحمر يميل إلى الشمال الغربي بالنسبة للمدينة المنورة على مسافة ١٥ كم منها^(٣). وتنقسم ينبع إلى قسمين هما: ينبع النخل، وينبع البحر، التي صارت ميناء للمدينة المنورة على ساحل البحر الأحمر^(٤). وقد اكتسبت أهميتها من كونها ميناء المدينة المنورة، وثاني موانئ الحجاز بعد ميناء جدة^(٥). وكانت ينبع من الموانئ الكبيرة الكثيرة العمائر والأسواق، ترد إليها المراكب بالغالل في كل سنة بما قيمته ثلاثين ألف دينار^(٦).

(١) ابن الجاور، يوسف بن يعقوب (المتوفى ٦٩٠هـ): صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستنصر، تحقيق، ممدوح حسن محمد، القاهرة - مكتبة الثقافة الدينية ١٩٩٦م، ٥٠، الجاسر، حمد: بلاد ينبع لمحات تاريخية جغرافية، ٤٩-٥٠؛ السليمان، علي بن الحسين: النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية في نهاية العصور الوسطى، ١٢٥٠-١٥١٧م، القاهرة - مكتبة الأنجلو المصرية ١٤٠٠هـ/١٩٨٠م، ٩٠-٩٥.

(٢) الحميري، محمد بن عبد المنعم (المتوفى ٩٠٠هـ): الرؤى المعطار في خبر الأقطار، تحقيق، إحسان عباس، ط ٢، بيروت - مكتبة لبنان ١٩٨٤م، ١٥٣.

(٣) سميرة مبارك بلسود: ميناء ينبع ورابع فيما بين عامي ١٢٥٦-١٣٧٣هـ/١٨٤٠-١٩٥٤م دراسة تاريخية حضارية، رسالة دكتوراه في التاريخ الحديث، مكة المكرمة، جامعة أم القرى، كلية الشريعة/ قسم الدراسات العليا التاريخية والحضارية، ١٤٣٠هـ/٢٠٠٩م، ٢٧.

(٤) ياقوت الحموي: معجم البلدان، ٥: ١٤٩-١٥٠؛ ريتشارد مورتيل: الأحوال السياسية والاقتصادية في مكة في العصر المملوكي، ط ١، الرياض - عمادة شؤون المكتبات، جامعة الملك سعود ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م، ٢٤؛ السليمان، النشاط التجاري، ١٠٥.

(٥) الجاسر: بلاد ينبع، ٤٦.

(٦) ياقوت الحموي: معجم البلدان، ٥: ١٤٩-١٥٠؛ ريتشارد مورتيل: الأحوال السياسية والاقتصادية في مكة في العصر المملوكي، ط ١، الرياض - عمادة شؤون المكتبات، جامعة الملك سعود ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م، ٢٤؛ السليمان: النشاط التجاري، ١٠٥.

واكتسبت ينبع نشاطها التجاري البحري منذ أقدم العصور، وذلك نتيجة لموقعها الجغرافي على ساحل البحر الأحمر مما جعلها نقطة اتصال بين مدن الحجاز المقدسة، ومصر، وبلاد الشام^(١)، الأمر الذي أدى إلى ازدهار التجارة وانتعاشها لا سيما في أشهر الحج حيث يتم استقبال الحجاج عن طريق مينائها سوء القادمين من مصر، أو شمال إفريقيا، وبرع أهلها في العمل التجاري حيث انتشرت الأسواق في وسط المدينة، وبالقرب من الميناء، والمناطق المجاورة له حيث المستودعات وأماكن الاستراحات^(٢).

والملاحظ أن معظم بلدنيي ورحالة القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي اکتفوا بالإشارة إلى ينبع دون ذكر مزيد من التفاصيل، فالزمخشري اکتفى بوصف ينبع بأنها «موضع»^(٣)، أما الإسكندري فوصفها بأنها صقع من المدينة دون أن يزيد على ذلك^(٤)، بينما أشار إليها ابن حبير خلال رحلته إلى الحجاز إشارة عابرة وسماها ينبوع^(٥). ولعل سبب ذلك كما قال العلامة حمد الجاسر أنها لم تكن تحظى بشهرة كبيرة عند المؤرخين حتى قبل القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي^(٦).

ولا يعني عدم شهرة ينبع عند المؤرخين والرحالة والجغرافيين خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي أنها لم تكن ذات بال، بل على العكس من ذلك، حيث تمتعت ينبع بأهمية اقتصادية واستراتيجية خلال القرن السادس

(١) الجزيري: عبد القادر بن محمد (المتوفى ٩٧٧هـ): الدرر الفرائد المنظمة في أخبار الحجاج وطريق مكة المعظمة، تحقيق، حمد الجاسر، ط ١، الرياض - دار اليمامة ١٤٠٣هـ/ ١٩٨٣م، ٤٧٦.

(٢) الرويثي: الموانئ السعودية، ٢٣٧ - ٢٣٨.

(٣) الزمخشري: الأمكنة والجبال والمياه، ٧.

(٤) الإسكندري: الأمكنة، ٢: ٦٠٦.

(٥) ابن حبير: الرحلة، ١٢٤.

(٦) الجاسر: بلاد ينبع، ٤٦.

الهجري وما قبله ؛ لأنها كانت محطة يمر بها ركب الحاج المصري والشامي ، إضافة الى وقوعها على درب التجارة المتجه الى الشام ومصر ذهابا وإيابا . وقد رسم لنا الحازمي الذي عاش في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي صورة تعطي انطباعاً جيداً عن ينبع في ذلك العصر ، حيث وصفها أنها «قَرْيَةٌ كبيرة غناءً على ليلة من رضوى لمن كان منحدرًا من المدينة إلى البحر»^(١) .

وربما كانت منطقة ينبع وجدة - فيما بعد - أهم مناطق الساحل ذات التدرجات الطبيعية الصالحة لقيام الموانئ حيث أن ساحل البحر الأحمر - عموماً - قليل التدرجات والموانئ الصالحة ، كما توجد أمامه شعاب مرجانية تكون مصدر خطورة للسفن كما أشرنا من قبل^(٢) .

ونتيجة لأهمية ينبع مثل بقية ثغور وموانئ الساحل الحجازي على الجهة الشرقية للبحر الأحمر ، فقد وصل الصليبيون بسفنهم إلى ينبع ، وأحرقوا سفنًا كثيرة هناك وهددوا الحجيج^(٣) ، لكن الأيوبيون جهزوا مراكب في البحر وشحنوها بالمقاتلة من أهل الدين والنخوة والحمية البائعين لله انفسهم ، فواقعوهم واقعوا بهم وفروا الى الجبال فلحقوهم وقتلوا منهم وارسلوا الأسرى إلى مصر^(٤) . واسترجعوا أيلة (العقبة) من أيديهم^(٥) .

(١) الحازمي : الأماكن ، ٩٣٢ .

(٢) جواد علي : المفصل في تاريخ العرب ، ١ : ٢١٠ .

(٣) المقرئزي : السلوك ، ١ : ٧٩ ؛ أبو الفداء ، إسماعيل بن علي بن محمود (المتوفى ٧٣٢هـ) ، المختصر في أخبار البشر ، تحقيق ، محمد ديوب ، ط ١ ، بيروت - دار الكتاب العربي ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م ، ٣ : ٦٨ - ٦٩ ؛ عاشور : الحركة الصليبية ، ٢ : ٢١٩ ، ٧٨٦ ؛ السليمان : النشاط التجاري ، ٥٠ - ٥١ .

(٤) ابن فرحون ، عبد الله بن محمد (المتوفى ٧٦٩هـ) : تاريخ المدينة المنورة ، تحقيق ، حسين شكري ، بيروت - شركة الأرقم للطباعة والنشر بدون تاريخ ، ٢٢٦ .

(٥) المقرئزي : السلوك ، ١ : ٧٩ ، أبو الفداء : المختصر ، ٣ : ٦٨ - ٦٩ ؛ السليمان : النشاط التجاري ،

وعلى الرغم من ذلك فقد أخذ ثغر ينبع ينمو ويزدهر حتى بلغ ذروته في أواخر القرن السادس/ الثاني عشر الميلادي حيث أهمل ميناء الجار وعطلت مرافقه لانعدام الأمن وتغير طريق الحج والتجارة إلى طريق جديد حيث سلك الحجاج من مصر والمغرب طريق عمذاب إلى ميناء جدة في أواخر القرن السادس ثم بدأ ثغر ينبع يقوى كما ذكرنا على أيدي الأيوبيين حكام مصر^(١). وهكذا تحول الثقل التجاري إلى ينبع، وغدت مركزا تجاريا لجميع السلع المهمة آنذاك.

وهذه الأهمية جعلت صلاح الدين يفكر في تحويلها إلى ميناء، لأنه وجدها أنسب بديل لمينائي الجار والحوراء وأن تأخر هذا الإجراء إلى منتصف القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي.

والمؤكد أن سبب ازدهار ينبع هو تحول التجارة والحجاج إليها منذ تدهور الجار في منتصف القرن السادس الهجري، لتصبح ينبع محطة بحرية برية للحجاج القادمين من مصر، وبلاد الشام، والمغرب كما أصبحت سوقا تجارية يجلب إليها العديد من السلع التي ازدحمت بها متاجرها ودكاكينها المتعددة التي يباع فيها الأمتعة والأقمشة والمأكولات والمشروبات، وكل ما يحتاجه المسافر حتى يكمل طريقه إلى مكة^(٢).

وحينما اشترى السلطان الكامل الأيوبي قلعة ينبع الواقعة على ساحل البحر مقابل المدينة من الاشراف الحسينيين بأربعة آلاف مثقال^(٣)، ويبدو أن شراءه تلك

(١) ابن الجاور: صفة بلاد اليمن ومكة، ٥٠، الجاسر: بلاد ينبع، ٤٩-٥٠.

(٢) العبدري، حمد بن محمد بن محمد بن علي بن أحمد بن مسعود (المتوفى ٧٠٠هـ): الرحلة المغربية، تحقيق، محمد الفاسي، ١٩٦٨م، ١٦٣؛ حمد الجاسر: الحجاز في القرن السابع الهجري، دراسة في رحلة ابن رشيد الأندلسي، تحقيق حمد الجاسر، مجلة العرب، شعبان ١٣٨٥هـ/تشرين الثاني - نوفمبر، ١٩٦٥م، ١٦٤-١٦٥.

(٣) المقرئزي، أحمد بن علي (المتوفى ٨٤٥هـ): السلوك في معرفة الملوك، تحقيق، محمد بيضون، ط ١، بيروت - دار الكتب العلمية، ١٤١٨هـ/١٩٩٧م، ١: ٢١٥.

القلعة كان إما بقصد مراقبة أشرف الحجار أو لمواجهة الأطماع الصليبية في المنطقة ولما امتنع الأشرف عن تسليمها فأخذها قهراً وأقام له فيها نائباً^(١)، وظلت تحت السلطة الأيوبية حتى سنة ٦٣٠هـ/ ١٢٣٢م حين استردها الأشرف الحسنيون^(٢). ونخلص من ذلك أن الجار، وينبع كان لهما نشاط تجاري غير قليل، فهما منفذ المدينة المنورة عبر البحر الأحمر^(٣). وتبادلا الأدوار في خدمة الساحل الحجازي تجارياً واقتصادياً خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي فلما ضعفت الجار وجد أهل المدينة خاصة والحجاز عامة في ينبع المخرج المناسب للقيام بمهام ميناء الجار وإن لم تحمل مسمى ميناء إلا منذ منتصف القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي^(٤).

جدة: تقع جدة على الساحل الشرقي للبحر الأحمر على خط طول ٣٠-٢١ شمالاً، وخط عرض ١٦-١٩ شرقاً في المنطقة الغربية للمملكة العربية السعودية^(٥). وصفها الحضراوي بانها «ممر الأبرار ومقر التجار ضاعف الله فيها البركات وأشهر الخيرات»^(٦). كما وصفها القلقشندي قائلاً: «أن جدة هي فرضة مكة على ساحل بحر القلزم وهي ميناء عظيم إليها تأتي

(١) المدير، عبد الرحمن: المدينة المنورة في العصر المملوكي، الرياض، ط ١، الرياض - مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية ١٤٢٢هـ - ٢٠٠١م، ١١٢.

(٢) المقرئ: السلوك، ١: ٢١٥.

(٣) حسنين ربيع: وثائق الجنيزة وأهميتها، ١١.

(٤) عبد الرحمن المدير: المدينة المنورة في العصر المملوكي، ط ١، الرياض - مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية ١٤٢٢هـ - ٢٠٠١م، ١١٢.

(٥) مبارك محمد العبدى: «النشاط التجاري لميناء جدة خلال الحكم العثماني» (١٢٥٦هـ/ ١٨٤٠م - ١٣٣٥هـ/ ١٩١٦م)، جدة- النادي الأدبي الثقافي ١٤١٣هـ/ ١٩٩٣م، ٤٩.

(٦) الحضراوي، أحمد محمد (المتوفى ١٣٢٦هـ): الجواهر المعدة بفضائل جدة، تحقيق، علي عمر، ط ١، القاهرة - مكتبة الثقافة الدينية، ١٤٢٣هـ، ٢٢.

المراكب القادمة والمغادرة من مصر واليمن وغيرهما»^(١).

ونتيجة لأهمية مينائها في التجارة البحرية، احتلتها الإمبراطورية الفارسية في حوالي منتصف القرن السادس قبل الميلاد، وخضعت للاحتلال الحبشي في حوالي عام ١٨٣هـ/٧٩٩م^(٢). وخلال العصر الإسلامي جعلها عثمان بن عفان رضي الله عنه ميناء لمكة بدلا من الشعبية واكتسب الميناء مع الوقت أهمية سياسية واقتصادية^(٣).

وقد ذكرها البلدانيون والرحالة الذين عاشوا خلال القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي في مؤلفاتهم وحددوا موقعها، يقول الإسكندري المتوفي سنة (٥٦١هـ) في كتابه عن موقع جدة: جدة: بضم الجيم البلد قرب مكة بينهما مسافة يوم وليلة على ساحل البحر^(٤)، ويعرف الزمخشري المتوفي سنة (٥٨٣هـ) جُده فيقول: موضعه بينها وبين مكة ثلاث ليال^(٥). أما الحازمي المتوفي سنة (٥٨٤هـ) فإنه يقول في (باب جُده وحده) في كتابه (الأماكن): أما الأول (جُده): - بضم الجيم وتشديد الدال المهملة - علي ساحل البحر بينها وبين مكة مسافة يوم وليلة^(٦).

وأصبحت جدة، ميناء مكة وفرضتها على البحر إحدى محطات المراكب، التي تنقل السلع الشرقية من ميناء عدن إلى مصر. منذ أن تحولت طرق التجارة

(١) القلقشندي، أحمد بن علي (المتوفى ٨٢١هـ): صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، تحقيق، محمد حسين شمس الدين، بيروت - دار الكتب العلمية ١٤٠٧هـ، ٤: ٢٥٨.

(٢) عبد القدوس الأنصاري: موسوعة تاريخ مدينة جدة، مطابع الروضة ١٤٠١هـ/١٩٨٠م، ١: ٣١، ٦٠، ٨٩ - ٩٠.

(٣) ابن الجاور: تاريخ المستبصر، ٥١.

(٤) الإسكندري: الأمكنة، ١: ٢٧٧.

(٥) الزمخشري: الأمكنة، ٦٦.

(٦) الحازمي: الأماكن، ١: ١٩٧.

الدولية البحرية من الخليج العربي إلى البحر الأحمر في أواخر القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي، وأوائل القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي، فقد وصفها المقدسي بقوله: «جدة مدينة على البحر منه اشتق اسمها، محصنة عامرة، أهلها أهل تجارات، وهي خزانة مكة ومطرح اليمن ومصر، بها جامع سرى، غير أنهم في تعب من الماء مع أن فيها برك كثيرة ويحمل اليهم الماء من البعد، قد غلب عليها الفرس لهم بها قصور عجيبة، وأزقتها مستقيمة ووصفها حسن، شديدة الحر جدا»^(١).

وكانت جدة خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي محاطة بسور، وقد شاهد ابن جبير سورها عند وصوله إليها^(٢)، ولعل هذا السور هو الذى بناه تجار الفرس عندما قديما سكتوا جدة، وذلك لحماية تجارتهم^(٣). كما وصفها الإدريسي المتوفى سنة (٥٦٠هـ) في كتابه (نزهة المشتاق) في حديثه عن الجزء الخامس من الإقليم الثاني الذى تضمن البلاد التى تقع على ساحل بحر القلزم (البحر الأحمر): «.....» وهي (جده) فرضه لأهل مكة وبينهما اربعون ميلاً. والبقول بها ممكنه، وبهذه المدينة فيما ذكر انزلت حوا من الجنة وبها قبرها»^(٤).

فقد قام ميناء جدة بدوره كاملاً في المجالات الدينية والتجارية فكانت البضائع والسلع تصل اليه من شتى المناطق فاسهم بدور كبير في ترسيخ القاعدة التجارية لمكة المكرمة ذلك أن قرب جدة من المراكز التجارية الهامة في جنوب الجزيرة

(١) المقدسي: أحسن التقاسيم، ٧٩.

(٢) ابن جبير: الرحلة، ٥٢.

(٣) الخضراوي: الجواهر المعدة، ٧.

(٤) الإدريسي: نزهة المشتاق، ١: ١٣٨-١٣٩.

العربية وخاصة عدن كونها على الطريق الى الهند، بالإضافة الى كون مينائها أوسع من غيره من الموانئ الحجازية^(١).

وقد استوعبت أسواق جدة التجارة من مصر وسواكن وزنجبار والصومال والهند وجاوة والروملي والأناضول والشام والمغرب والعراق والبحرين ومسقط واليمن، وأوروبا وآسيا وغيرها^(٢).

والواقع أن موسم الحج يمثل حركة تجارية عظيمة في جدة وفيه تكثر المتاجر المختلفة وتعقد الصفقات التجارية الكبيرة، ومنها يستعد التجار لدخول مكة ويستأجرون وسائل النقل لحملهم اليها ومتابعة تجارتهم فيها والسير بعد انتهاء الموسم إلى بلاد الشام وقد أخذت أهمية جدة في الازدياد نتيجة لعودة حركة الملاحة البحرية في البحر الأحمر وازدهارها على حساب طريق الخليج.

ونتيجة لذلك لعبت جدة دورًا هامًا في ازدهار تجارة مكة وبلاد الحجاز عموما، لقربها من المناطق الجنوبية لشبه الجزيرة العربية، وبخاصة ميناء عدن وهي أقرب إلى الهند من الموانئ. الشمالية في البحر الأحمر. يضاف إلى ذلك أنه ينفذ إلى جدة آلاف الحجاج من الديار المصرية والمغربية القادمين بطريق البحر، فازدهرت أسواقها في مواسم الحج^(٣)، واستفاد أهلها من ذلك استفادة كبيرة، وسرعان ما أصبحت جدة ميناء الحجاز كله وسرعان ما أصبحت جدة ميناء الحجاز كله، بالإضافة إلى

(١) عائشة محمد باقسي: مكة والمدينة من منتصف القرن الرابع حتى منتصف القرن السادس الهجري دراسة تاريخية حضارية، رسالة ماجستير، مكة المكرمة - كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة أم القرى، ١٤١٣/١٤١٤هـ، ١٥٥.

(٢) رفعت باشا، إبراهيم: مرآة الحرمين، الرحلات الحجازية والحج ومشاعره الدينية، القاهرة - ١٩٢٥م، ٢: ٢٤.

(٣) السليمان، النشاط التجاري، ١٠٩.

أن هذا الميناء أخذ يزدحم بالحجاج القادمين من الهند واليمن^(١).

وكان للتجارة بجدة موسم مشهود قبيل موسم الحج، تباع فيه البضائع المجلوبة والذخائر النفيسة. وبفضل اشتغالهم بالتجارة، استطاع كثير من أهل جدة تكوين ثروات ضخمة^(٢). ووصلت تجارة جدة مع موانئ البحر الأحمر - ولاسيما الموانئ المصرية - درجة طيبة من الازدهار والنشاط. فقد كانت البضائع تجلب من الموانئ الأوروبية المختلفة، إلى الاسكندرية والفرما ثم منها إلى الحجاز. وكانت الفرما حلقة اتصال بين مواني البحر المتوسط والبحر الأحمر، ومحطة لتجارة أوروبا والشام^(٣).

يضاف إلى ذلك أن جدة نجحت في جذب التجارة الأندلسية وتجارة شمال أفريقية، فقد جاء في وثائق الجنييزة: أن التجار القادمين، من المغرب والأندلس اعتادوا بيع متاجرهم من الحرير والنحاس، وغير ذلك من منتجات بلادهم في المدن الشامية والمصرية، وإذا لم يصادف هؤلاء التجار سوقا تجارية لبضائعهم، اتجهوا بمتاجرهم إلى ميناء جدة، حيث يجدون سوقا رائجة لتجارتهم^(٤). وكان لميناء جدة تجارة برية نشطة مع بعض المدن في الجزيرة العربية وخارجها، فكانت المتاجر تسير منها إلى مكة المكرمة وإلى عمان واليمامة وعدن وصنعاء ودمشق والبصرة وبغداد والفسطاط والقلزم وعيذاب وغيرها^(٥).

(١) حسنين ربيع: البحر الأحمر في العصر الأيوبي، بحث في البحر الأحمر في التاريخ والسياسة المعاصرة، القاهرة ١٩٨٠م، ٣٠، السليمان: النشاط التجاري، ١٥٦.

(٢) شارل مورتيل: الأحوال السياسية والاقتصادية في مكة، ١٧٤-١٧٥.

(٣) أحمد الزيلعي: مكة وعلاقتها الخارجية ٣٠١ - ٤٨٧هـ، ط ١، الرياض ١٤٠١هـ / ١٩٨١م،

١٧٧.

(٤) الزيلعي: مكة وعلاقتها الخارجية، ١٧٨.

(٥) السليمان: النشاط التجاري، ١٥٦.

وزاد من أهمية ميناء جدة أنها كانت مركز جباية المكوس ، التي كانت تجبى من الحجاج والتجار بعد وصول مراكبهم إليها^(١) ، وكانت جدة تتبع أمير مكة ، الذى كان يجبى فيها المكوس من الحجاج الواردين إليها عن طريق البحر . وكان العباسيون والفاطميون يعرفون ذلك ، فيغضون النظر عن هذا التصرف^(٢) .

ولم تكن جدة مرفأ مكة التجاري فقط ، بل مرفأ الحجاز بأسره^(٣) ، هذا فضلاً عن اتساع الميناء ذاته عن ميناء ينبع ، وغيره من الثغور الحجازية ، وكانت هناك عدة طرق تجارية مهمة تصلها بالبلدان الأخرى منها : طريق يصل بلدة جدة بمكة شرقاً مما يزيد وطريق برى يحاذي الساحل متجها الى الجنوب ليصلها باليمن وصعدة وطريق آخر يصلها بالجار شمالاً . واجتمعت هذه العوامل كلها لتجعل ذلك الميناء يعتلى صرح تجارة الحجاز ، لأكثر من عدة قرون من نشأته^(٤) .

استمرت جدة في النمو خلال القرن السادس الهجري لازدياد مواردها المالية ، تبعاً لزيادة عدد الحجاج ، ولازدهار الحركة التجارية فيها التي كانت تنشط في الحج ، وحين قدوم القوافل التجارية إليها من عدن . وفى جدة إعتاد التجار استبدال سلعهم في أسواقها ، والتهيؤ منها لدخول بيت الله الحرام ومتابعة تجارتهم فى مكة أيضاً ، بعد المكوث فيها فترة سن الوقت ، ثم السير منها الى الشام وظل ميناء جدة مركزاً هاماً من مراكز تجارة الشرق طيلة العصر الأيوبي^(٥) .

ومما ساعد أيضاً على ازدهار جُدَّة خلال القرن السادس الهجري تقاطر التجار والحجاج القادمين من عيذاب إليها بسبب انقطاع طريق الشمال نتيجة لمهاجمة

(١) الزيلعي : مكة وعلاقاتها الخارجية ، ١٥٦ .

(٢) ابن جبير : الرحلة ، ٤٨-٤٩ ؛ عبد القدوس الأنصاري : موسوعة تاريخ جدة ، ٥٧-٦١ .

(٣) القلقشندي : صيح الاعشى ، ٥ : ٢٥٨ .

(٤) السليمان : النشاط التجاري ، ٩٧-٩٨ .

(٥) ربيع : البحر الأحمر في العصر الأيوبي ، ٢٠ .

أرناط أمير الكرك موانئ البحر الأحمر، لذلك فقد أخذ حجاج المغرب ومصر وبلاد السودان يتجهون إلى طريق الجنوب، وظلوا زيادة على مائتي سنة لا يتجهون إلى مكة إلا من ميناء عيذاب^(١).

وكان هؤلاء الحجاج عند وصولهم إلى عيذاب يمشون فيها عدة أيام حتى يجدوا مركبًا تنقلهم إلى جدة. فقد كان الحجاج يقاسون أثناء وجودهم في عيذاب من شطف العيش والقسوة وسوء الأحوال، والإصابة بالأمراض، نظرًا لعدم توفر الغذاء الضروري. وقد تحدث عن ذلك الرحالة الأندلسي الشهير (ابن جبير) - رحمه الله - في كتابه عن رحلته (٥٧٩هـ - ١٧٧م) فبين أن مدة مقامه في عيذاب كانت ثلاثة وعشرون يومًا. وقال: «إنها كانت في شطف العيش وسوء الحال واختلال الصحة لعدم توفير الغذاء». وقال: «إن المياه كانت تجلب من أماكن بعيدة»، وبين أنه لذلك كان العطش يشتد بالحجاج. وقد أسهب ابن جبير في وصف معاناة الحجاج في عيذاب.. وفي وصف معاناتهم في رحلتهم منها إلى جدة للذهاب منها إلى مكة المكرمة لأداء فريضة الحج^(٢). زد على ذلك أن الأيوبيين قاموا بمنع التجار غير المسلمين من ارتياد البحر الأحمر مما جعله يصبح بحيرة إسلامية خالصة. كما وعندما أصبح صلاح الدين الأيوبي سلطانا على مصر والشام، كما أمر بإسقاط المكوس عن الحجاج وعوض أمير مكة عن ذلك، لإدراك السلطان الأيوبي أن دخل مكة المكرمة لا يفي بمصالح أهلها^(٣). ولا شك أن هذه الخطوة كان لها أثر عظيم في ازدهار ميناء جدة، وتنامي نشاطه الاقتصادي والتجاري.

(١) عبد الإله باناجه: تاريخ جدة من أقدم العصور حتى نهاية العهد العثماني، جدة - مكتبة كنوز المعرفة ٢٠١٥م.

(٢) ابن جبير: الرحلة، ٤٨-٤٩.

(٣) ابن جبير، الرحلة، ٤٨-٤٩؛ عبد القدوس الأنصاري: موسوعة تاريخ جدة، ٥٧-٦١.

وزادت أهمية هؤلاء التجار المسلمين عندما نجح الأيوبيون في إقرار نفوذهم في البحر الأحمر، وفي تنظيم شؤون التجارة في اليمن، خاصة بعد أن تعرض نشاط هؤلاء التجار للخطر بسبب امتداد المد الصليبي إلى مياه البحر الأحمر، لكن نجح صلاح الدين نجح - بعد الله - في إحباط محاولات البرنس أرناط العدائية في البحر الأحمر وضد بلاد الحجاز^(١).

وقد احتكر الكارمية تجارة البحر الأحمر، والمحيط الهندي خاصة في تجارة التوابل وفي غيرها من البضائع الشرقية التي كانوا يجلبونها عن طريق عدن إلى مصر حيث يبيعونها إلى تجار المدن الإيطالية وغيرهم^(٢). وقام الأيوبيون بمثل ما قام به الفاطميون، من العمل على صد خطر القراصنة في مياه البحر الأحمر، فرصدوا سفنًا من أسطولهم خصيصًا لهذا الغاية^(٣). ولاشك أن هذا الإجراء ساهم في ازدهار جدة وغيرها من موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر.

حلى بني يعقوب: وهي مدينة صغيرة على ساحل البحر الأحمر، وواليها منها وهو من قبل صاحب تهامة^(٤). وكانت من الموانئ المهمة في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي. فقد ذكر المقدسي أنها من المدن الساحلية العامرة^(١)، واستمرت حلى بالنمو والازدهار حتى بلغت أوج ازدهارها في القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي.

وعلى الرغم من وصف الإدريسي لها بالصغر، إلا أنه أشاد بأهميتها وقوتها التجارية والاقتصادية، فهي: «فرضة من جاء من اليمن وفرضة لمن صعد من

(١) عطية القوصي: تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، القاهرة - دار النهضة العربية ١٩٧٦هـ/١٣٩٦م، ١٧١-١٧٢.

(٢) ربيع: البحر الأحمر في العصر الأيوبي، ١٤.

(٣) القوصي: تجارة مصر، ١٧٦.

(٤) الإدريسي: نزهة المشتاق، ١٣٨.

القلزم، وبها جبايات على والخارج الداخل، وكل شيء يجلب إليها^(١). كما عدت من ضمن المعامل التي يسافر إليها ويتجهز منها، وهذا دليل إليها على كثرة ما يردّها من السلع^(٢). ونستشف من الإشارات العابرة إليها في مؤلفات جغرافي وبلداني ذلك القرن إذ لم ينسبوا إليها شيء ذي بال^(٣).

السرّين: مدينة على الساحل الشرقي للبحر الأحمر بينها وبين حلي بني يعقوب خمسة أيام من جهة الشمال وهي حصن حصين حسن موضعه كثيرة مياهه^(٤). وتقع إلى الجنوب من مكة بمسافة خمس مراحل، وعلى بعد ٤٠ كيلو متر من الليث ويعتقد أن اسمها تثنية لكلمة سر في اللغة السبئية القديمة^(٥).

وتعد السرّين الواجهة البحرية الثانية لمكة المكرمة، وأهم المحطات التي تلتقي وتفترق عندها طرق التجارة والحج بين اليمن والحجاز، وهي تابعة من الناحية السياسية لأمير مكة المكرمة، وذات موقع هام، هيأها لأن تلعب في بعض الفترات دورًا مهمًا في أحداث المنطقة، ولاسيما علاقات مكة السياسية والحربية^(٦)، كما

(١) المقدسي، أحسن التقاسيم، ٨٥.

(٢) الإدريسي: نزهة المشتاق، ١٣٨.

(٣) العمارة: موانئ البحر الأحمر، ٣٨-٣٩.

(٤) ابن سعيد المغربي، نور الدين أبو الحسن علي بن موسى العنسي (ت ٦٨٥هـ): بسط الأرض في الطول والعرض، تحقيق، خوان قرنيط خنيس معهد مولاي الحسن تطوان ١٩٥٨م؛ ٥١؛ أبو الفداء: تقويم البلدان، ٩٣-٩٤.

(٥) الإدريسي: نزهة المشتاق، ١٣٨.

(٦) MOHAMMED A. R AL-THENAYIAN, «The Red Sea Tihami coastal ports in Saudi Arabia», Proceedings of the Seminar for Arabian Studies Vol. 38, Papers from the forty-first meeting of the Seminar for Arabian Studies held in London, 19-21 July (2008), pp 289-299, Published by: Archaeopress Publishing Ltd, p.289.

(٧) أحمد الزيلعي: ميناء السرّين النافذة البحرية الثانية لإمارة مكة المكرمة في الحضارة الإسلامية وعالم البحار (بحوث ودراسات، القاهرة - اتحاد المؤرخين العرب ١٩٩٤)، ١٧٥.

ارتبطت إداريًا بمدينة عشر^(١).

وظهرت السرين كميناء رئيس على البحر الأحمر خلال القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي في خريطة ابن حوقل للجزيرة العربية ضمن مجموعة أخرى من الموانئ الرئيسة هي أيلة وعينونة والجار ووجدة حلي وعثر والشرجه أو الحرده وغلافة وعدن وساحل حضرموت^(٢). فقد كانت السرين ميناء رئيس لإقليم الحجاز وكان اقتصاد السرين خلال القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي يعتمد على الضرائب والمكوس التي يفرضها أمير مكة على السفن والبضائع، ومن ضمنها الرفيق المجلوب أو المرسل إلى اليمن.

وقد وصفها المقدسي في الربع الأخير من القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي بأنها مدينة صغيرة محاطة بالأسوار وتضم جامع وخزان مياه^(٣). وقبل نهاية القرن الخامس ازدهرت السرين ومينائها ونمت إلى مدينة كبيرة ومحصنة ولها أسواق متعددة وحمامات وجامع مقام على الساحل^(٤).

وقد استمر ازدهار السرين خلال القرون الثلاثة التالية من السادس حتى الثامن وأصبحت مركزاً محصناً للتجار وقد نوه الإدريسي بجامعها، وقال عنه أنه أحد المعالم على ساحل البحر الأحمر^(٥).

والواضح أن السرين كانت في أوج ازدهارها خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي بسبب المزايا التي هيأها الله لها، فقد كان أدى قربها من

(١) MOHAMMED A. R AL-THENAYIAN, «The Red Sea Tihami coastal», p.290.

(٢) ابن حوقل، أبو القاسم محمد بن علي الموصلي الحوقلي البغدادي (المتوفى ٣٦٧هـ): صورة الأرض، بيروت - دار مكتبة الحياة بدون تاريخ، ٢٨-٣٠.

(٣) المقدسي: أحسن التقاسيم، ٨٣.

(٤) البكري: معجم ما استعجم، ٤٨.

(٥) الإدريسي: نزهة المشتاق، ١٣٨.

السروات ، معدن الحبوب والخيرات والتمور والعسل ، إلى ازدياد شهرتها ، فأصبحت محطة مهمة للمراكب التجارية ، ومركزًا لجمع الضرائب ، وقد أشار الإدريسي لذلك بقوله : «ولواليه وجاييه شيء معلوم ورسم ملزوم على المراكب الصاعدة والنازلة من اليمن بالتجارات والمتاع والرقيق وجباياته المحصلة يصل نصفها إلى صاحب تهامة ونصفها الثاني يصل إلى الهاشمي بمكة»^(١) .

ويعتقد أن شأنها قل بعد القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي ، حيث لم تشر إليها المصادر^(٢) .

والسرّين غير معروفة في الوقت الحاضر غير أن الأستاذ الدكتور أحمد الزيلعي تمكن بواسطة مقارنة بعض النصوص ، التي أوردها الجغرافيون والمؤرخون العرب من ترجيح مكان هذا الميناء شمال وادي دوقة مقابل قرية عسيلة من ناحية الغرب شمال حلي . وأضاف أن السرّين كانت مدينة عظيمة وأنه كان فيها أسواقا ومسجدًا جامعًا وأن لها سورًا في البحر ، وأنها كانت فرضة السروات ، وأسهمت كجدة في تجارة مكة . فبالإضافة إلى خيرات السروات التي كانت تأتي عبر هذا الميناء إلى جدة ثم مكة ، كانت تجلب إلى السرّين مختلف الحبوب من مدن اليمن^(٣) .

الشعبية : أجمع البلدانيون على أن ميناء الشعبية ، كان موجودا قبل ميناء جدة ، فذكر ابن المجاور أن الشعبية مرسى قديم ، وأنه كان قبل جدة^(٤) . وفي معجم البلدان يقول ياقوت الحموي (ت ٦٢٦هـ) مرفأ مكة ومرسى سفنها قبل جدة^(٥) .

(١) الإدريسي : نزهة المشتاق ، ١٣٨ .

(٢) العمارة : موانئ البحر الأحمر ، ٤١ .

(٣) الزيلعي : مكة وعلاقتها الخارجية ، ١٨٤-١٨٧ .

(٤) ابن المجاور : تاريخ المستبصر ، ٤٣ .

(٥) ياقوت الحموي : معجم البلدان ، ٣ : ١٤٦ .

وفي (مرصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع) الشعبية تصغير شعبة: وادٍ أعلاه لكلاب، ويصب في سد قناة. وهو أيضاً مرفأً السفن من ساحل البحر، وكان مرفأً السفن لمكة قبل جدة^(١).

وقد استخدمه تجار مكة للاتصال بالحبشة والصومال ومصر. وظل ميناء الشعبية مرفأً لمكة إلى أن قام الخليفة عثمان بن عفان - كما سبق ذكره - بنقل ميناء مكة المكرمة من الشعبية إلى جدة، وهاجر أهل الشعبية منها أفواجاً إلى جدة، وأهملت الشعبية إهمالاً تاماً، وأصبح دورها ثانوياً بسيطاً في تجارة البحر الأحمر^(٢).

ووصفها الزمخشري في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي في كتاب (الأمكنة والجبال والمياه) بأنها «موضع»، ولم يزد على ذلك^(٣). مما يدل على أن الشعبية لم يكن له أهمية تذكر خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي منذ أن نقل ميناءها إلى جدة وهجرها أهلها.

الحوراء: ذكر المقدسي أن الحوراء ساحل خيبر^(٤)، كما وصفها البكري في بأنها ساحل وادي القرى، فقال عنها وهو يصف الطريق البحري المتجه شمالاً من باب المنذب فقال: «يصير إلى جدة وهو ساحل مكة المكرمة ثم يصير إلى الجار وهو ساحل المدينة المنورة ثم يمضي إلى الحوراء وهو ساحل وادي القرى»^(٥)، كما صفها الزمخشري الذي عاش في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي

(١) البغدادي، صفى الدين عبد المؤمن بن عبد الحق (المتوفى ٧٣٩هـ): مرصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، تحقيق، علي محمد البجاوي، بيروت - دار الجيل ١٤١٢هـ - ١٩٩٢م، ٢: ٨٠٢.

(٢) ياقوت الحموي: معجم البلدان، ٣: ٣٥٠-٣٥١.

(٣) الزمخشري: الأمكنة والجبال والمياه، ١٦.

(٤) المقدسي: أحسن التقاسيم، ٨٣.

(٥) البكري: صورة الأرض، ٢١.

بأنها ماء لبني نبهان من طيء دون أن يحدد موقعها^(١).

ومهما تكن اختلاف الجغرافيين في تحديد موقع الحوراء، فالثابت أنها تقع على الساحل الشرقي للبحر الأحمر إلى الشمال من مدينة أملج الحالية، تقع إلى ست مراحل من الوجه، ومنها إلى ينبع سبع مراحل. فهي على منتصف الطريق بقرب بلدة أملج الحالية كما يفهم وصف المتقدمين^(٢).

أما في العصر الإسلامي فقد جاء ذكر الحوراء في مواطن عدة في التاريخ الإسلامي منها حادثة ذي العشيرة في السنة الثانية من الهجرة والتي كانت مقدمة لمعركة بدر^(٣).

وكانت الحوراء من أشهر موانئ الحجاز عامة والمدينة خاصة خلال القرن السادس الهجري، فقد وصفها الإدريسي بأنها: «قرية عامرة وأهلها أشرف وعندهم معدن يقطعون فيه الأبارم ومنها يتجهز بها إلى سائر الأقطار المصاوبة والمتباعدة ويتصل بها في جهة الجنوب وعلى قرب منها جبل رضوى وفيه حجر المسن الذي يحمل إلى جميع أقطار الأرض من بلاد المشرق والمغرب وشرب أهل الحوراء من آبار عذبة وبها إرساء وقصر»^(٤).

ويبدو أنها خربت خلال القرن السابع الهجري، وهذا ما نستنتجه من وصف ياقوت الحموي لها خلال القرن السابع الهجري: «اخبرني من رآها في سنة ٦٢٦هـ أن ماءها مالح وبها آثار قصر مبني بعظام الجمال، وليس بها أحد ولا زرع

(١) الزمخشري: الأمكنة والجبال والمياه، ٧.

(٢) الجاسر: بلاد ينبع، ١٨٠.

(٣) ابن هشام، عبد الملك بن هشام المعافري (المتوفى ٢١٣هـ)، السيرة النبوية، تحقيق، مصطفى السقا وآخرون، بيروت - دار الكتب العلمية، بدون تاريخ نشر.

(٤) الإدريسي: نزهة المشتاق، ١: ١١٢.

ولا ضرع»^(١). وما ذكره ياقوت الحموي فيه إشارة إلى أن الحوراء كانت ميناءً عامراً خلال القرن السادس الهجري .

وتكمن أهميتها في أن محطة في طريق الحاج المصري من العقبة إلى مكة على ساحر البحر^(٢) . وكما أنها تشتهر بالملح وبمعدن البرام الذي يصدر إلى كل أقطار العالم خلال القرن السادس الهجري كما ذكر الإدريسي^(٣) .

ولعل من أهم الأحداث التي شهدتها سواحل الحوراء هي هجوم الصليبيين ، مما جعل صلاح الدين الأيوبي يرسل جيشاً بقيادة العادل اخو صلاح الدين الأيوبي عام ٥٧٨هـ ، حيث وصل الأسطول الإسلامي إلى ساحل الحوراء ، وقام بالاصطدام بالسفن الصليبية وأعمل فيها الحرق والقتل ، وفر عدد من الحراس الصليبيين إلى الجبال والشعاب المجاورة فعمل المسلمون على مطاردتهم مستعينين ، بالخيول التي حصلوا عليها من أهل المنطقة^(٤) ، وعلى مدى خمسة أيام . استمرت المطاردة وحصدت عدداً كبيراً من الأسرى والقتلى الصليبيين^(٥) .

وقد أهملت الحوراء ابان تتابع الحروب الصليبية وتأثرت حركتها التجارية ولربما عاد الاهتمام إليها تدريجياً في عهد المماليك . إذا ما أخذنا في الاعتبار فترة المماليك التي امتدت منذ عام ٦٤٨هـ وحتى ٩٢٣هـ . فقد فاق - ما كُتب عنها في كتب الرحالة خلال عصر المماليك عن الفترات السابقة وكان يشار إليها بأنها من منازل الحجاز .

(١) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ،

(٢) الجاسر : بلاد ينبع ، ١٨٠ .

(٣) الإدريسي : نزهة المشتاق ، ١ : ١١٢ . الجزيري : الدرر الفرائد ، ٥٢٨ .

(٤) ابن كثير ، أبو الفداء إسماعيل بن عمر (المتوفى ٧٧٤هـ) : البداية والنهاية ، بيروت - دار الفكر ١٤٠٧هـ/١٩٨٦ م ، ١٢ : ٣١١ .

(٥) أبو شامة : الروضتين ، ٢ : ٣٧ ؛ محمد : مغامرة الصليبي أرناط ، ٢٨ .

رابغ: رابغ بلدة حجازية على الساحل الشرقي للبحر الأحمر بين جدة وينبع، شمالاً^(١). وذكر بعض بلداني القرن السادس الهجري أن رابغ واد دون الجحفة على طريق الحاج من دون عزور^(٢)، بينما ذكر آخر من نفس هذا القرن أن بطن رابغ واد عند الجحفة على عشرة أميال من الجحفة، فيما بين الأبواء والجحفة^(٣). ونقل ياقوت الحموي قوليهما حول موقع رابغ، واطاف إليها أن رابغ بين الجحفة وودان^(٤). وقد تحولت رابغ إلى ميقات ومحطة يحرم منها الحجاج منذ أن اصاب الجحفة الوباء وخربت صار الناس يحرمون من رابغ^(٥)، فأحرام أهل الشام والمغرب مما يأتون عن طريق البحر من رابغ لأنها قبل الجحفة بقليل ومن أحرم قبل الميقات بقليل صح احرامه^(٦). وإذا كانوا في السفين في البحر الأحمر وعلموا أنهم صاروا بحذاء رابغ أحرموا ولبوا^(٧).

ويذكر الرحالة الأندلسي ابن رشيد الفهري السبتي (المتوفى: ٧٢١هـ) أن رابغ كانت محطة يحرم منها الحجاج ويتزودن بالماء^(٨). ومهما يكن من أمر، فرابغ

(١) البلادي: معجم معالم الحجاز، ٤: ٥-٨.

(٢) الإسكندري: الأمكنة، ١: ٤٩٨.

(٣) الحازمي: الأماكن، ٤٥٣.

(٤) ياقوت الحموي: معجم البلدان، ٣: ١١.

(٥) مسلم، أبو الحسين مسلم بن الحجاج (المتوفى ٢٦١هـ): الجامع الصحيح، موسوعة الكتب الستة، بإشراف ومراجعة، صالح بن عبد العزيز آل الشيخ، ط ٣، الرياض - دار السلام ١٤٢١هـ. الحج، حديث رقم (١٣٧٦).

(٦) عبد الله بن جبرين: رسالة السراج الوهاج للمعتمر والحاج، جمع عبد اللطيف عبد الله الجبريني، ٢٠١٥م.

(٧) شكيب أرسلان: الارتسامات اللطاف في خاطر الحاج إلى أقدس مطاف، تحقيق، محمد رشيد رضا، القاهرة - مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة بدون تاريخ، ١٧٤.

(٨) ابن رشيد الفهري السبتي، محمد بن عمر بن محمد، أبو عبد الله، محب الدين (المتوفى=

تغور وميناء هام ، وتعود أهميته للأسباب التالية :

أولاً : كونها الممر الرئيس للهجرة النبوية .

ثانياً : اتخاذ الجحفة ميقاتاً لمن يليه ، فأصبحت رابع تمثل همزة وصل بين الأماكن المقدسة في الحجار وأقاليم العالم الإسلامي الأخرى .

ثالثاً : اهتمام الرسول عليه السلام بها ، وتجلّى ذلك الاهتمام في كون اولى غزواته عليه السلام ، ثم توالى الغزوات والسرايا ولعل هذا ما جعلها من المناطق المهمة التابعة للمدينة المنورة في صدر الإسلام .

رابعاً : كونه الميناء الأقرب الى المدينة المنورة .

خامساً : أصبحت رابع إحدى المحطات المهمة على دروب الحجيج البرية والبحرية سواء القائمة من شرق العالم الاسلامي ، أو تلك القادمة من غربه^(١) .

ولم يشر بلدنيو ورحالة القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي كالزمخشري والادريسي وابن جبير إلى رابع . عدا الحازمي حيث ذكر أن بطن رابع واد من الجحفة له ذكر في المغازي وفي أيام العرب^(٢) ، والإسكندري الذي ذكر كما اسلفنا أنها دون الجحفة^(٣) . لكنهما لم يذكر تفصيلاً أخرى عن أهميتها سوى أنها في طريق الحاج . كما جاء ذكرها عند العبدري في مطلع القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي حيث وصفها بأن فيها : «عربان كثيرة تقيم مع الركب سوقاً عظيماً، ومن الجحفة الى خليص مسيرة ٣ ايام، ودون خليص على مسافة نصف يوم عقبة السوق» . ولا يعني عدم اشارتهم لها أنه لم تكن موجودة ،

= ٧٢١هـ) : ملء العيبة بما جُمع بطول العيبة في الوجهة الوجهية إلى الحرمين مكة وطيبة ، تقديم وتحقيق ، محمد الحبيب ابن الخوجة ، ط ١ ، بيروت - دار الغرب الإسلامي ١٤٠٨ هـ - ١٩٨٨ م ، ١ : ٧٤-٧٥ .

(١) بلسود : ميناء ينبغ ورابع ، ٦٩-٧٠ .

(٢) الحازمي : الأماكن ، ٤٥٣ .

(٣) الإسكندري : الأمكنة ، ١ : ٤٩٨ .

فعل الطريق الذي سلكوه خلال الحج لم يكن يمر براغ .

ومن المرجح أن راغ قد حلت خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي محل الجحفة ، فقد كانت الجحفة قبل القرن السادس مزدهرة ، بسبب موقعها كميقات على درب الساحل ، إضافة إلى كثرة الأودية التي تصب فيها ، مما ساعد على توفر المياه بكميات كبيرة أسهمت في قيام زراعة ، عدا عن توفير الكميات الكافية من مياه الشرب ، وهذا أحد عوامل الجلب الرئيسة إليها ، والتي جعلت القادمين من مسافات شاسعة وجافة يقصدونها ، وبالتالي برزت مكانتها التجارية لكونها ملتقى دروب القوافل بين مكة المكرمة والمدينة المنورة ، وبين السفن القادمة من البحر وكل من المدينتين المقدستين ، وكذلك من الشام ومصر وشمال إفريقيا وإليها^(١) .

واستمر ازدهار الجحفة في الجاهلية وفي العصر الإسلامي ، إلا أنها اندثرت كمدينة في النصف الثاني من القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي ، وقد أشار ياقوت الحموي إلى ذلك بقوله : «وهي الآن خراب»^(٢) . وبما أن ياقوت توفيف سنة ٦١٦هـ ، فهذا يعني أنها اندثرت في الفترة التاريخية التي أشرنا إليها^(٣) .

والدليل على صحة ذلك أن البكري الذي زار الجحفة في أواخر القرن الخامس الهجري أشار إلى عمرانها^(٤) ، أما ابن جبير الذي زارها سنة ٥٨٠هـ / ١١٨٧م ، أي في الربع الأخير من القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي ، فلم يدون شيئاً عن الجحفة أو راغ ، بالرغم من أنه صحب الموكب العراقي وسلك الطريق

(١) بلسود ، ميناء بينغ وراغ ، ص ٧٦ .

(٢) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ٢ : ١٢٩ .

(٣) بلسود ، ميناء بينغ وراغ ، ص ٧٦-٧٩ .

(٤) البكري ، معجم ، ١ : ٣٦٧ .

بين مكة المكرمة والمدينة مكة المنورة^(١)، وهل يشير أيضاً الى تحول الطريق عن الجحفة في هذه الفترة، إذ كانت مندثرة، آنذاك^(٢). وبذلك فإن رابع كمحطة رئيسة لم تظهر على الدرب على الرغم من وجودها في دلتا وادي رابع^(٣)، كما ذكرنا الحازمي^(٤).

كما كان لحركة القرصنة الصليبية أثرها في ابتعاد تلك القوافل سواء التجارية أو قوافل الحجيج من سلوك الدرب المار بالساحل الشرقي للبحر الأحمر إلى الداخل^(٥)، وقد ذكر ذلك المقرئ حين قال: «إن حجاج مصر والمغرب أقاموا زيادة على مائتي سنة لا يتوجهون إلى مكة - شرفها الله - إلا من صحراء عِيذَاب^(٦). زد على ذلك أن نضوب الموارد المائية في الجحفة، واضطراب الأمن في المنطقة في العصر العباسي الثاني أدى إلى هجرة بعض القبائل من المنطقة، ومن أهم تلك القبائل قبيلة بني سليم التي تستوطن المنطقة، وقد قامت هذه القبيلة بالهجرة من مصر ثم إلى شمال إفريقيا، وكان لتلك الهجرة في منتصف القرن الخامس الهجري الحادي عشر الميلادي صلة بذلك الاندثار^(٧)».

على أن الإدريسي الذي مر بها خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي ذكر أنها أهلة بالسكان، وميقات لحجاج بلاد الشام «والجحفة منزل عامر

(١) بلسود، ميناء ينبغ ورايع، ص ٧٦-٧٩.

(٢) بلسود، المرجع السابق، ص ٧٧.

(٣) بلسود، نفسه، ص ٧٩.

(٤) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣، ١١.

(٥) بلسود، ميناء ينبغ ورايع، ص ٧٨.

(٦) المقرئ، أحمد بن علي (المتوفى ٨٤٥هـ)، الخطط، القاهرة، مطبعة الباني الحلبي، د. ت،

١: ٢٠٢.

(٧) بلسود، ميناء ينبغ ورايع، ص ٧٩.

أهل فيه خلق كثير لا سور عليه وهو ميقات أهل الشام»^(١).

ولم تكن رابع بأحسن حالاً من بقية موانئ وثور الساحل الحجازي، فقد تعرضت هي الأخرى لهجمات الصليبيين الذين عاثوا فيها فساداً، حتى تمكن جيش الأيوبي من طردهم وتطهير رابع وبقية ثغور الحجاز منهم^(٢).

وكان الأسطول الصليبي قد أثار الرعب والنهب على الشاطئ الحجازي والذي وصلت بعض سفنه إلى مدينة رابع، وتُرك القسم الأكبر منها في الحوراء، وكان عدد من التجار والحجاج قد تعرضوا للأسر والنهب من الصليبيين، وقرر أرنأط أن يصاحبه عدد من فرسان الداوية، وقرابة ٣٠٠ من المقاتلين الصليبيين، وبرفتهم بعض المرشدين من الأعراب، التوجه الى المدينة المنورة، وترك بقية جيشه في الحوراء ورابع^(٣). ولاشك أن هذه الهجمات كان لها أثر سلبي على رابع اقتصادياً.

على كل حال، يبدو أن رابع في ذلك الوقت لم تكن تحظى بأهمية تجارية كبيرة، فلم يشر الإدريسي خلال رحلته إلى الحج إلى رابع حتى اشارة عابرة واكتفى بانتقاله من قديد إلى الجحفة «ومن قديد إلى الجحفة ستة وعشرون ميلاً والجحفة منزل عامر أهل فيه خلق كثير لا سور عليه وهو ميقات أهل الشام ومنه إلى البحر نحو أربعة أميال»^(٤). ولكن هذا لا يمنع أنها كانت تؤدي دور شبيه بدور الميناء يخدم الحجاز ولو داخلياً، فمن مزايا رابع أن ميناءها آمن ميناء في الحجاز؛ إذ من المعلوم أن مرافئ بحر الحجاز كلها مخوفة لا تقدر السفن أن ترفأ إليها إلا بدلالة

(١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ص ١٣٨.

(٢) ابن فرحون، عبد الله بن محمد (المتوفى ٧٦٩هـ)، تاريخ المدينة المنورة، تحقيق، حسين شكري، بيروت، شركة الأرقم للطباعة والنشر، د. ت، ص ٢٢٦.

(٣) ابن واصل، مفرج الكروب، ٢: ١٣؛ أبو شامة، الروضتين، ٢: ٣٧.

(٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، ص ١٣٨.

بحرية من أهل الحجاز يتخللون البحر أمامها ؛ وأما رابع فقد عافاها الله من هذه العلة^(١).

عشر^(٢) : تقع مدينة عَثْرُ أو عَثْرُ عَلَى ساحل البحر الأحمر على لسان من اليابسة يمتد داخل مياه البحر الأحمر ويعرف باسم رأس الطرفة .

ويرجع تاريخ الميناء إلى العصر الإسلامي المبكر وظل عامراً حتى القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي . وظهرت عثر في خرائط ابن حوقل للجزيرة العربية كميناء رئيس على الساحل الشرقي البحر الأحمر^(٣) . ووقعت عثر في صدر الإسلام تحت سيطرة مدعي النبوة اليميني الملقب بالأسود العنسي ، وتعد هذه أول إشارة وردت لها في المصادر الإسلامية . وكانت عثر مثل السرين إحدى المدن التي تعتمد عليها مكة . وبالإضافة إلى كونها محطة رئيسة في طريق الحجاج . كان ميناءها يخدم كل اقليم الحجاز . وقد بلغت خلال القرن الرابع أوجها حيث

(١) أرسلان ، شكيب ، الارتسامات اللطاف في خاطر الحاج إلى أقدس مطاف ، تحقيق ، محمد رشيد رضا ، القاهرة ، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة ، د . ت ، ص ١٧٤ .

(٢) مخلاف حَكَم وعثر هو الاسم الذي عرفت به منطقة جازان حتى القرن الرابع الهجري ، وهما كيانان سياسيان حكما تلك المنطقة في فترة متزامنة ، وانتهيا في النصف الأخير من القرن الرابع الهجري بتوحيدهما في إطار سياسي واحد عُرِف بـ«المخلاف السليماني» . استمر «المخلاف السليماني» اسم شهرة للمنطقة منذ نشأته في ذلك التاريخ حتى منتصف القرن الرابع عشر الهجري ، حيث أصبح يعرف باسم «جازان» . ومخلاف حَكَم هو نسبه إلى قبيلة حكم بن سعد العشيرة من مَدَجِج ، أما مخلاف عثر فملوكه من بني مخزوم . وعن اشتقاقه يقول ياقوت الحموي : «لم أسمع في اشتقاقه شيئاً ، لكنه يؤكد أن التسمية ناتجة عن تخلف القبائل في بعض النواحي واستقرارهم بها . فإذا استقرت القبيلة في ناحية ما سموها مخلاًفاً لتخلفها في تلك الناحية ، وسموا المخلاف باسم أب تلك القبيلة» . محمد بن أحمد العقيلي ، المخلاف السليماني في التاريخ السياسي والاجتماعي ، ١٣٧٨ هـ ، ١ : ٤٢-٤٨ ؛ أحمد الزبيعي ، مخلاف عثر في القرنين الثالث والرابع الهجريين ، دراسات في تاريخ الجزيرة العربية ، الكتاب الخامس ، الرياض ، قسم الآثار والمتاحف ، جامعة الملك سعود ، ١ : ١٩٩ .

(٣) ابن حوقل : ، صورة الأرض ، ٢٣ .

أصبحت المدينة الرئيسة لإقليم تهامة . وقد وصفت عشر خلال تلك الفترة كمدينة مهمة وكبيرة لإقليم تهامة وميناء لصنعاء وصعده . وبها سوق منظم تنظيماً ميدان مسجد جامع وحمام عام وكانت مشهورة لإنتاج زيت السمسم^(١) .

وقد برزت عشر في تجارة البحر الأحمر خلال القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي ، وارتبط هذا النمو مع بروز سلطة الطولونيين والفاطميين .

ومن الواضح أن عشر كانت على درجة كبيرة من الازدهار التجاري والاقتصادي ، وكانت زبيد تحصل من عشر على إيراد سنوي يزيد على مليون دينار عثري . ومما زاد ثراءها الضرائب التي كانت تفرضها على السفن القادمة من الهند والصين ، كما كانت جزيرة دهلك تدفع لها اللؤلؤ كجزية ، بالإضافة الى الرقيق النبوي والحبشي يجلب من افريقيا إلى عشر ، بل إن ملوك الحبشة كانوا يرسلون الهدايا إلى والي عشر ويعقدون معه تحالفات^(٢) .

وقد زاد من قيمة مينائها أنشاء العباسيين دارين لضرب النقود الأول في عشر والآخر في مدينة بيش . وكانت العملة الذهبية المسكوكة تسمى بالدينار العثري . وأصبح الدينار العثري معروفا جيدا في تهامة ، كما كانت تسك العثرية أو الدينار العثري ؛ وجميع الدنانير الذهبية العثرية التي كشف عنها والمتوفرة في وقتنا الراهن تعود للقرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي . وأسباب رخاء عشر والموانئ الأخرى على ساحل البحر الأحمر خلال هذا الوقت لا شك أنها تعود لازدهار مصر كقوة أولا تحت الحكم الطولوني ثم الفاطمي^(٣) .

(١) المقدسي : أحسن التقاسيم ، ٦٩ ، ٨٦ ، ٧٠ ، ٩٨ .

(2) ZARINS, J. (1989) *Arab Southern Red Sea Ports and the Early Chinese Porcelain Trade as Reflected Principally from Aththar, 217-108 Saudi Arabia*, Annali Istituto Orientale di Napoli, 49 (3), p.236.

(3) ZARINS, *Arab Southern Red Sea*, p.236.

كما كان لميناء عثر دور مهم في النشاط التجاري فمدينة عثر تتوسط منطقته زراعيه غنية بما تنتجه من محاصيل زراعيه كما أضاف موقعه المتوسط أهمية أخرى فقد أصبح سوقاً للمنطقة التي حوله فضلا على أن كان المنفذ البحري لمدينتين هامتين هما صعدة وصنعاء^(١). وقد استمرت عثر في القرون التاليه، حيث وصفها جغرافيو القرن السادس الهجري كميناء ومحطة الحاج^(٢).

أما نهاية عثر فقد سكنت عنها المصادر الإسلامية، والمصدر الوحيد الذي ذكر نهاية عثر هو للمورخ اليميني الجندي ت ٧٣٠-٧٣٢هـ، حيث ذكر أنها خربت منذ زمن طويل^(٣). وقد يكون خراب عثر وقع النصف الثاني من القرن السابع الهجري وهذا التاريخ يصادف تحول عاصمة الخلف السليماني من عثر إلى جازان العليا^(٤).

السرجة أو الشرجة (الحردة): أما السرجه أو الشرجة، فتقع في الجزء الجنوب الغربي لمحافظة جازان واسمها مشتق من الكلمة السبئية سرج والتي تعني مجرى الماء وقد تكون اكتسبت هذا الاسم بسبب وقوعها في نهاية وادي جراد. ومثل بقية الثغور والموانئ الساحلية وقعت تحت سيطرة الأسود العنسي المتنبئ اليميني^(٥).

(١) المقدسي: المصدر السابق، ٧٨.

(٢) الإدريسي: نزهة المشتاق، ١: ١٣٧، *al-Thenayan, The Red Sea Tihami coastal*, p.294.

(٣) الجندي: بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب (المتوفى ٧٣٢هـ): السلوك في طبقات العلوم والملوك، تحقيق، محمد بن علي الأكوخ، بيروت ١٩٨٣م، ٢: ٣٢٧.

(٤) الزيلعي: مخلاف عثر، ١١٠.

(٥) الهمذاني، أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب بن يوسف (المتوفى ٣٣٤هـ)، صفة جزيرة العرب، ليدن - مطبعة بريل ١٨٨٤م، ١٢٠. وقد اخطأ الحازمي والاسكندري عندما ذكرا ان المتنبئ هو مسيلمة الكذاب؛ لأن مسيلمة ظهر في اليمامة ولم تمتد سلطه إلى هذه المناطق. انظر: الاسكندري: الأمكنة، ١: ٣٥٩.

وميناء الشرجة أو السرجة معروف منذ العصر الإسلامي ، ويأتي ذكره مرتبطاً بذكر عثر^(١) . وكانت السرجة ميناء ومحطة الحاج ولها علاقات مع الموانئ الحجازية واليمينية والأفريقية . وقد ورد ذكرها في المصادر الجغرافية المبكرة مثل اليعقوبي وابن خرداذبة خلال القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي ، حيث وصفت بأنها مدينة كبيرة وبها جامع ، ولها مخازن لحفظ الذرة التي تصدر إلى عدن وجدة^(٢) .

وقد بلغت أوج ازدهارها في العصرين العباسي والعبيدي (الفاطمي)، وفي حين أن عثر بدأ سكانها بهجرها منذ سنة ٤٥٣هـ / ١٠٦١م ، فقد استمرت السرجة مأهولة بالسكان حتى عصر متأخر^(٣) ، فقد زارها الرحالة ابن بطوطة ووصفها بأنها مدينة صغيرة يسكنها التجار اليمينيين^(٤) .

مما يعطي دلالة إلى أن ميناء السرجة كان لا يزال نشطاً تجارياً واقتصادياً خلال القرن السادس الهجري ، كما يعطي إشارة إلى التغيرات التي مرت بها السرجة مما أدى إلى تقلصها ولكنها بقيت مركزاً هاماً لتجار حتى العصر المملوكي . كما وصفها أبو الفداء بأنها ميناء صغير على الساحل بيوتها من الخصاص^(٥) ، ولعل الوصف السابق يدل على قلة شأنها ، وأنها لم تعد تقم بدور رئيس في عمليات التبادل التجاري^(٦) .

(1) ZARINS, *Arab Southern Red Sea Ports*, p.242.

(2) المقدسي : أحسن التقاسيم ، ٦٩ ، ٨٦ ، ٧٠ . AL-THENAYIAN, *The Red Sea Tihami coastal*, p.295.

(3) ZARINS, *Arab Southern Red Sea Ports*, p.242.

(4) ابن بطوطة : تحفة النظار

(5) أبو الفداء : تقويم البلدان ، ٩١ .

(6) العمارة : موانئ البحر الأحمر ، ٤١ .

غلافقة: وهو من الموانئ التي ارتبطت بمدينة زيدن التي حظيت بشهر عالية بسبب اتساع نطاق ما كان لها من علاقات. وكانت زيدن تتلقى من عدن منتجات الهند والصين إما عن طريق البحر أو عن طريق البر. ولما كانت زيدن تقع في سهول اليمن المشرفة على البحر الأحمر، كان سكان الشواطئ يفضلون أن يتزوّدوا منها بمخونتهم لأن ذلك يجنبهم الرحلة إلى عدن الواقعة وراء مضيق باب المندب.

وكان غلافقة أهم ميناء في زيدن، وهو ميناء على ساحل الشرقي للبحر الأحمر، وهو مرسى زيدن^(١)، ويقع في الشمال الغربي منها، ويسمى اليوم باسم غليفقة^(٢) وقد كانت كما، وكانت زيدن عاصمة تهامة وأكبر مدنها فيما مضى، فلما اندثرت غلافقة انحط شأن زيدن^(٣).

ومن الواضح أن ميناء غلافقة كان في أوج نشاطه وازدهاره خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي، نستشف ذلك من وصف الإدريسي لمدينة زيدن خلال ذلك القرن على اعتبار أن ازدهار هذه المدينة كان يعتمد - بعد الله - على ازدهار مينائها غلافقة دينة كبيرة وأهلها مياسير أهل ثروة ومال والمسافرون إليها كثيرون وبها يجتمع التجار من أرض الحجاز وأرض الحبشة وأرض مصر الصاعدون في مراكب جدة وأهل الحبشة يجلبون رقيقهم إليها ويخرج منها ضروب الأفاويه الهندية والمتاع الصيني وغيره^(٤).

(١) ياقوت الحموي: معجم البلدان، ٤: ٢٣٥.

(٢) إبراهيم أحمد المقحفي: معجم البلدان والقبائل اليمنية، القاهرة- دار الكلمة للنشر والتوزيع ١٩٨٨م، ٤٨٣.

(٣) ياقوت الحموي: معجم البلدان، ٤: ٢٣٥.

(٤) الإدريسي: نزهة المشتاق، ١: ١٣.

والحقيقة أن ميناء غلافقه أسهم بدور فعال في النشاط التجاري لليمن لما توفر له من مقومات جعلته يحتل تلك الأهمية، ومنها قربه من مدينة زيد، فقد كان يربطه بها طريق بري هام تسير فيها القوافل التجارية محملة بالبضائع ومتجه نحو مدينة زيد، فضلا عن موقعه في سهل زراعي خصب تميز بكثرة انتاجه الزراعي، كما كانت مياهه صالحه للاستعمال مما أتاح للقوافل والحجيج التزود بما يحتاجون منه^(١). كما اتخذها تجار الكارم مركزًا لهم في جنوب البحر الأحمر، مما زاد في أهميتها، وازدهارها التجاري، ففيها يحطون عند وصولهم من مصر، ومنها يقلعون إلى الهند والصين، وعفت من أهم أسواقهم، ولهم فيها أهم فنادقها^(٢). ناهيك عن أطلاله على سهل تهامة^(٣).

وكان لهذا الميناء نشاط وشهرة تجارية كبرى باستقباله للسفن القادمة من شرق أفريقيا حيث كان يقابل ميناء عوان بالحبشة الواقعة على الساحل الأفريقي والذي كانت تأتي منه السفن محملة بالبضائع إلى الميناء^(٤). فقد كان هذا الميناء متخصص في نقل الرقيق على ساحل زيد والتي تعتبر من أهم مراكز استقدام الرقيق الأسود من منطقة الحبشة والصومال ويتم نقلهم إلى الحجاز والشام ومصر والعراق وكان الاتجار بهم يمثل مورد رزق للتجار^(٥).

(١) المقدسي: أحسن التقاسيم، ١: ٨٦.

(٢) الإدريسي: نزهة المشتاق، ١: ١٣؛ القلقشندي: صبح الأعشى، ٥: ٨، ١٦؛ عمارنة: موانئ البحر الأحمر، ٣٦.

(٣) الإدريسي: المصدر السابق، ١: ١٣؛ ابن الجاور: تاريخ المستبصر، ٢٤٣.

(٤) الإدريسي: نفسه، ١: ١٣؛ ابن الجاور: المصدر السابق، ٢٤٣.

(٥) بن خردادبه: المسالك والممالك، ١٥٤-١٥٥؛ ابن حوقل: صورة الأرض، ٣٣؛ عبد الله العسكر: «اليد العاملة في الجزيرة العربية في العصر الوسيط»، الندوة العالمية السادسة لتاريخ الجزيرة العربية، جامعة الملك سعود، الرياض ٢٠ نوفمبر ٢٠٠٦ م.

ومن غلافقة تخرج السلع الهندية والصينية، وكانت محطة اقلاع المركب بالمتاجر إلى الهند والصين، وبذلك كانت مركزاً للصادر والوارد بين الشرق ومصر. وبه أسواق وجوامع، وتأتيه السفن التجارية من عدن وشرق إفريقيا محملة بالسلع التجارية المختلفة^(١).

مما يعني أن غلافقه اشتهرت نتيجة لازدهار زبيد، كما أن زبيد ازدهرت بازدهار غلافقة «فهى فرضة اليمن، وربما يكون مستقر السلطان والجند»^(٢)، إضافة إلى وقوعها على طريق الحجاج عبر اليمن، إذ أن يللمم، ميقات أهل اليمن، تقع على طريق زبيدا، فلا بد للحجاج من دخول زيد للتزود بالماء والطعام^(٣).

وهكذا أصبح ميناء غلافقه ملتقى السفن والقوافل التجارية فكانت تصل اليه مراكب الحجاز ومصر والحيشة وهي محملة بالسلع المختلفة وعليها الكثير من التجار القادمين من تلك البلدان، وكان التجار وقوافلهم يعبرونه أثناء مسيرهم نحو مدينة زبيد، فكان أشبه بمحطة تجارية للصادر والوارد من التجار من مختلف البقاع، كما أر تبط بطريق هام مع ميناء عيذاب الشهير حيث كانت السفن التجارية اليمنية تنطلق تنطلق نحوها، ولم يبلغ ميناء غلافقه ما وصل اليه ميناء عدن من نشاط تجاري بل جاء بعده في ذلك النشاط بين موائى اليمن المختلفة^(٤).

الأهواب: من الموائى اليمنية المطلة على الساحل الشرقي للبحر الأحمر ميناء الأهواب، ويقع الى الجنوب من ميناء غلافقة، في الجنوب الغربي من مدينة زبيد، ويبعد عنها نحو ١٨ كم. وقد بني مرسى الأهواب في القرن السادس الهجري/

(١) ابن الجاور: تاريخ المستبصر، ٢٤٨.

(٢) المقدسي: أحسن التقاسيم، ٨٤؛ أبو الفداء: تقويم البلدان، ٨٨.

(٣) المقدسي: أحسن التقاسيم، ٧٩.

(٤) ابن الجاور: تاريخ المستبصر، ٢٤٣؛ عبد، عباس كريم، «الحياة الاقتصادية لليمن في العصر العباسي»، مجلة جامعة بابل، العلوم الانسانية، مجلد ١٧، العدد ٢، ٢٠٠٩، ٣٢٠-٣٢١.

الثاني عشر الميلادي سنة ٥٣٢هـ/١٣٧م^(١). وكان بعض من يقصدون زبيد يستخدمون مرسى الأهواب^(٢).

مما يعني أن مرسى الأهواب من المراسي المستحدثة خلال القرن السادس الهجري، ولكن يبدو أنه لم يكن بأهمية ميناء غلافقة، ولم يبلغ درجته في الازدهار التجاري.

الخاتمة وأهم النتائج

نظراً لأهمية البحر الأحمر كأحد البحار المطلة على شبه الجزيرة العربية تمتع بمكانة تاريخية واستراتيجية على مر العصور، فقد عنيت هذه الدراسة بدراسة ثغور وموانئ الجزيرة العربية على الساحل الشرقي للبحر الأحمر خلال القرن السادس الهجري/ الثاني الميلادي، وتوصلت إلى النتائج التالية:

- اتضح من خلال البحث تنوع ثغور وموانئ الجزيرة العربية الواقعة على الساحل الشرقي للبحر الأحمر فهناك ثغور وموانئ على الساحل الحجازي، وأخرى على ساحل تهامة الحجاز وتهامة اليمن.

- خلال الحكم العبيدي (الفاطمي) بمصر ازدادت الحركة التجارية فيها نشاطاً ليس على الساحل الشرقي فحسب، وإنما على الساحل الغربي أيضاً. خاصة بعد بسط نفوذهم على اليمن. واستطاعوا تحويل النشاط التجاري البحري من الخليج العربي إلى البحر الأحمر، وأصبح الشريان الرئيس الذي يربط الشرق بالغرب من

(١) ابن سعيد: بسط الأرض، ٥١.

(٢) ابن بطوطة: تحفة النظار، ١٦٣-١٦٤.

الناحية التجارية، والمتحكم في التجارة العالمية وقتذاك واهتم العبيديون (الفاطميون) (ومن بعدهم الأيوبيون بتأمين الملاحة فيه، حماية للتجارة وحفاظاً على سلامة الحجاج الذين يصلون الى ساحل الحجازي والذين يغادرونه .

- كان لهذه الثغور والموانئ دوراً في التجارة قبل الاسلام واستمرت تؤدي دورها خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي منها ميناء الجار والحواء والسرين وغيرها حيث لعبت دوراً حيويًا في نقل واستقبال السلع والحجاج وغيرهم من المسافرين .

- شهد القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي ازدهار بعض الثغور والموانئ الشرقية للبحر الأحمر وانحطاط واضمحلال موانئ أخرى . وتتفاوت الأسباب التي أثرت في ازدهار أو انحطاط هذا الميناء أو ذاك، لذلك لم يكن نشاط هذه الموانئ مستمرا على وتيرة واحدة؛ لأنها كانت تتأثر سلباً أو إيجاباً بالأوضاع السياسية التي تحدث إما في الحجاز أو في مصر، أو في بلاد الشام، فقد ضعفت الحركة التجارية وغيرها في بعض هذه الموانئ، وأصابها الركود، واقتصرت خدماتها على المنطقة الداخلية وحسب بسبب وجود الصليبيين قرب خليج العقبة، وتهديدهم المتواصل للملاحة في البحر الأحمر، ثم مهاجمتهم لبعض ثغور الساحل الحجازي .

- وعلى الرغم من ذلك فقد اسهمت هذه الثغور الممتدة على الساحل الشرقي للبحر الأحمر خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي إلى حد كبير في امتداد النشاط التجاري لمكة المكرمة والمدينة المنورة الى البلاد البعيدة، فكانت هذه الموانئ والثغور تستقبل السفن التجارية القادمة من اليمن والحبشة محملة بالبضائع، ثم تنقل القوافل هذه البضائع من ميناء جدة الى مكة المكرمة .

- وقفت الدولة الأيوبية في وجه المشاريع الصليبية لتطويق سواحل البحر الأحمر وأحكام السيطرة عليه . وتمكنت بفضل الله من طرد الحملات

الصليبية التي هاجمت ثغور الساحل الحجازي .

- كان منتصف القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي بداية التدهور لميناء الجار الإسلامي لأسباب متعددة ، كما كان بداية بزوغ ميناء ينبع الذي حل محل ميناء الجار منتصف القرن السابع الهجري .

- من الملاحظ أن موانئ وثغور ساحل تهامة الحجاز واليمن كانت أكثر ازدهاراً ونشاطاً من موانئ وثغور الساحل الحجازي ، فقد تأثرت الأخيرة بالغزو الصليبي مما انعكس على دورها التجاري والاقتصادي ، بل أن هذا الغزو كان من أسباب اضمحلال بعض موانئها كالحوراء والجار .

- كانت جدة خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي أكثر موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر ازدهاراً ، وانشطتها تجارياً واقتصادياً ، فقد لعبت جدة دوراً هاماً باعتبارها ميناء حيويًا لمكة المكرمة على الساحل الشرقي للبحر الأحمر . فقد استوعبت أسواق جدة التجارة من مصر وسواكن وزنجبار والصومال والهند وجاوة والرومي والأناضول والشام والمغرب والعراق والبحرين ومسقط واليمن ، وأوربا وآسيا وغيرها . واستمرت جدة في النمو خلال القرن السادس الهجري لأسباب متعددة منها ازدياد مواردها المالية ، تبعاً لزيادة عدد الحجاج ، ولازدهار الحركة التجارية فيها التي كانت تنشط في الحج ، وحين قدوم القوافل التجارية إليها من عدن . ومما ضاعف ازدهارها خلال ذلك القرن تقاطر التجار والحجاج القادمين من عيذاب إليها بسبب انقطاع طريق الشمال نتيجة لمهاجمة أرناط أمير الكرك موانئ البحر الأحمر ؛ لذلك ظل ميناء جدة مركزاً هاماً من مراكز تجارة الشرق طيلة العصر الأيوبي .

- يعد ميناء غلافقه من أهم موانئ تهامة اليمن ؛ فقد أسهم بدور فعال في النشاط التجاري لليمن لما توفر له من مقومات جعلته يحتل تلك الأهمية ، ومنها قربه من مدينة زبيد ، فقد كان يربطه بها طريق بري هام تسير فيها القوافل التجارية

محملة بالبضائع ومنتجه نحو مدينة زيد، فضلا عن موقعه في سهل زراعي خصب تميز بكثرة انتاجه الزراعي، كما كان لهذا الميناء نشاط شهرة ونشاط تجاري باستقباله للسفن القادمة من شرق افريقيا حيث كان يقابل ميناء عوان بالحبشة الواقعة على الساحل الأفريقي والذي كانت تأتي منه السفن محملة بالبضائع الى الميناء.

قائمة المصادر والمراجع

(١) المصادر

القرآن الكريم.

- الإدريسي، حمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحمودي الحسني (ت ٥٦٠هـ)، نزهة المشتاق في اختراق الأفاق، بيروت، عالم الكتب، ١٤٠٩هـ - ١٩٨٩م.
- الإسكندري، نصر بن عبد الرحمن، الأمكنة والمياه والجبال والأثار ونحوها المذكورة في الأخبار والأشعار، تحقيق حمد الجاسر، الرياض، دار الملك عبد العزيز، ١٤٢٥هـ - ٢٠٠٤م.
- السلمي، عرام بن الأصبغ (من أهل القرن الثاني الهجري)، كتاب أسماء جبال تهامة وجبال مكة والمدنية، بيروت، دار الكتب العلمية، ١٩٩٠م.
- الإصطخري، أبو اسحق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت ٣٤٦هـ)، مسالك الممالك، بيروت، دار صادر، ١٣٩٣هـ/١٩٧٣م.
- ابن بطوطة، محمد بن عبد الله، رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، بيروت، دار الكتاب اللبناني، (د. ت).
- البكري، أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز البكري الأندلسي (ت ٤٨٧هـ)، معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواقع، تحقيق مصطفى السقا، بيروت، ط ٣، عالم الكتب، ١٤٠٣هـ/١٩٨٣م.
- ابن جبير، محمد بن أحمد الكناني (ت ٦١٤هـ/١٢١٧م)، رحلة ابن جبير المسماة: «تذكرة بالأخبار عن اتفاقات الأسفار»، بيروت د. ط، ١٩٦٤م.

- الجزيري، عبد القادر بن محمد (ت ٩٧٧هـ)، الدرر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة، تحقيق، حمد الجاسر، الرياض، ط ١، دار اليمامة، ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م.
- الجندي، بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب (ت ٧٣٢هـ)، السلوك في طبقات العلوم والملوك، تحقيق، محمد بن علي الأكوغ، بيروت، ١٩٨٣م.
- الحازمي، محمد بن موسى (ت ٥٨٤هـ)، الأماكن ما اتفق لفظه وافترق مسماه من الأمكنة، تحقيق حمد الجاسر، دار اليمامة، الرياض، ١٤١٥هـ.
- الحميري، محمد بن عبد المنعم (ت ٩٠٠هـ)، الزؤوض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق، إحسان عباس، بيروت، ط ٢، مكتبة لبنان، (١٩٨٤م).
- ابن حوقل، أبو القاسم محمد بن علي الموصلي الحوقلي البغدادي (ت ٣٦٧هـ)، صورة الأرض، بيروت، دار مكتبة الحياة، (د. ت).
- الخضراوي، أحمد محمد (ت ١٣٢٦هـ)، الجواهر المعدة بفضائل جدة، تحقيق، علي عمر، القاهرة، ط ١، مكتبة الثقافة الدينية، ١٤٢٣هـ.
- ابن خرداذبه، أبو القاسم عبيد الله (ت ٣٠٠هـ)، المسالك والممالك، القاهرة، مكتبة الثقافة الدينية (د. ت).
- خسرو، ناصر (ت ٤٨١هـ)، سفر تامة، ترجمة، يحيى الخشاب، بيروت، ط ١، دار الكتاب الجديد، ١٩٧٠م.
- ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد (ت ٨٠٨هـ)، المقدمة، ط ٥، بيروت، دار القلم، ١٩٨٤م.
- ابن سعيد المغربي، نور الدين أبو الحسن علي بن موسى العنسي (ت ٦٨٥هـ)، بسط الأرض في الطول والعرض، تحقيق، خوان قرنيظ خنيس معهد مولاي الحسن تطوان، ١٩٥٨م.
- ابن رشيد الفهري السبتي، محمد بن عمر بن محمد، أبو عبد الله، محب الدين (ت ٧٢١هـ)، ملء العيبة بما جُمع بطول العيبة في الوجهة الوجيهة إلى الحرمين مكة وطيبة، تقديم وتحقيق، محمد الحبيب ابن الخوجة، بيروت، ط ١، دار الغرب الإسلامي، ١٤٠٨هـ - ١٩٨٨م.
- الزمخشري، أبو القاسم محمود بن عمر (ت ٥٣٨هـ)، الأمكنة والجمال والمياه، تحقيق الدكتور إبراهيم السامرائي، عمان، دار عمار للنشر والتوزيع، ١٤١٩هـ - ١٩٩٩م.
- أبو شامة؛ شهاب الدين أبو محمد عبد الرحمن بن إسماعيل المقدسي (ت ٦٦٥هـ / ١٢٦٧م)، كتاب الروضتين في أخبار الدولتين، بيروت، ط ٢، دار الجيل، (د. ت).
- ابن شداد؛ بهاء الدين يوسف بن رافع بن تميم (ت ٦٣٢هـ / ١٢٣٩م)، سيرة صلاح الدين المسماة النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية، تحقيق، جمال الدين الشيال، القاهرة، ١٤١٥هـ / ١٩٩٤م.

- ابن رشيد الفهري السبتي ، محمد بن عمر بن محمد ، أبو عبد الله ، محب الدين (ت ٥٧٢١هـ) ، ملء العيبة بما جُمع بطول الغيبة في الوجهة الوجهية إلى الحرمين مكة وطيبة ، تقديم وتحقيق ، محمد الحبيب ابن الخوجة ، بيروت ، ط ١ ، دار الغرب الإسلامي ، ١٤٠٨ هـ - ١٩٨٨ م .
- ابن شداد ؛ بهاء الدين يوسف بن رافع بن تميم (ت ٦٣٢هـ/١٢٣٩م) ، سيرة صلاح الدين المسماة النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية ، تحقيق ، جمال الدين الشيال ، القاهرة ، ١٤١٥هـ/١٩٩٤م .
- الطبري ، محمد بن جرير (ت ٣١٠هـ) ، تاريخ الرسل والملوك ، بيروت ، ط ١ ، دار الكتب العلمية ، ١٤٢٢ هـ .
- العبدري ، حمد بن محمد بن محمد بن علي بن أحمد بن مسعود (ت ٧٠٠هـ) ، الرحلة المغربية ، تحقيق ، محمد الفاسي ، ١٩٦٨ م .
- أبو الفداء ، سماعيل بن علي بن محمود (٧٣٢هـ) ، تقويم البلدان ، بيروت ، دار صادر ، (د . ت) .
- المختصر في أخبار البشر ، تحقيق ، محمد ديوب ، بيروت ، ط ١ ، دار الكتاب العربي ، (١٤١٧هـ/١٩٩٧م) .
- ابن فرحون ، عبد الله بن محمد ت ٧٦٩هـ تاريخ المدينة المنورة ، تحقيق ، حسين شكري ، بيروت ، شركة الأرقم للطباعة والنشر ، د . ت .
- القلقشندي ، أحمد بن علي (ت ٨٢١هـ) ، صبح الأعشى في صناعة الإنشاء ، تحقيق ، محمد حسين شمس الدين ، بيروت ، ط ١ ، دار الكتب العلمية ، (١٤٠٧هـ) .
- ابن كثير ، أبو الفداء إسماعيل بن عمر (ت ٧٧٤هـ) ، البداية والنهاية ، بيروت ، دار الفكر ، ١٤٠٧ هـ گ ١٩٨٦ م .
- ابن الجاور ، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر ، تحقيق ، ممدوح حسن محمد ، بور سعيد ، مكتبة الثقافة الدينية ، ١٩٩٦ م .
- المقدسي ، محمد بن أحمد بن أبي بكر (ت ٣٧٥هـ/٩٨٥م) ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، تحقيق ، غازي ظليمات ، دمشق ، منشورات وزارة الثقافة والارشاد القومي ، د . ط ، (١٩٨٠م) .
- المقرئ ، أحمد بن علي (ت ٨٤٥هـ) ، السلوك في معرفة الملوك ، تحقيق ، محمد بيضون ، بيروت ، ط ١ ، دار الكتب العلمية ، ١٤١٨هـ/١٩٩٧م .
- الخطط ، القاهرة ، مطبعة البايب الحليبي ، د . ت .
- مسلم ، أبو الحسين مسلم بن الحجاج (ت ٢٦١هـ) ، الجامع الصحيح ، موسوعة الكتب الستة ، بإشراف ومراجعة ، صالح بن عبد العزيز آل الشيخ ، الرياض ، ط ٣ ، دار السلام ، ١٤٢١ هـ .

- ابن هشام، عبد الملك بن هشام المعافري (ت ٢١٣هـ)، السيرة النبوية، تحقيق، مصطفى السقا وآخرون، بيروت، دار الكتب العلمية، د. ت.
- الهمذاني، أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب بن يوسف (ت ٣٣٤هـ)، صفة جزيرة العرب، ليدن، مطبعة بريل، ١٨٨٤ م.
- ابن واصل؛ جمال الدين محمد بن سالم (ت ٦٩٧هـ)، مفرج الكروب في أخبار بني أيوب، تحقيق، جمال الدين الشيال، القاهرة، ١٣٧٧هـ.
- ياقوت الحموي؛ شهاب الدين بن أبي عبد الله ياقوت (ت ٨٧٦هـ/٢٢٨م)، معجم البلدان، تحقيق: فريد عبد العزيز الجندي، بيروت، دار الكتب العلمية، د. ط.
- اليعقوبي، وضاح (ت ٢٨٤هـ/٨٩٧م)، كتاب البلدان، بيروت، ط ١، دار إحياء التراث العربي، ١٤٠٨هـ/١٩٨٨م.

(٢) المراجع العربية والمعربة:

- أرسلان، شكيب، الارتسامات اللطاف في خاطر الحاج إلى أقدس مطاف، تحقيق، محمد رشيد رضا، القاهرة، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، د. ت.
- الأنصاري، عبد القدوس، موسوعة تاريخ مدينة جدة، جدة، مطابع الروضة، ١٤٠١هـ/١٩٨٠م.
- باناجه، عبد الإله، تاريخ جُدَّة من أقدم العصور حتى نهاية العهد العثماني، جدة، ط ١، مكتبة كنوز المعرفة. ٢٠١٥م.
- البلادي، عاتق، معجم معالم الحجاز، مكة، ط ٢، دار مكة للنشر والتوزيع، ١٤٣٠هـ/٢٠١٠م.
- البلوي، مطلق صباح، تبوك في عهد الملك عبد العزيز، المملكة العربية السعودية، وزارة التعليم العالي، جامعة أم القرى/ كلية الشريعة والدراسات الإسلامية - قسم الدراسات العليا التاريخية والحضارية.
- الجاسر، حمد، في شمال غرب الجزيرة العربية، بيروت، ط ١، ١٣٩٠هـ.
- ———، بلاد ينبع لمحات تاريخية جغرافية وانطباعات خاصة، الرياض، دار اليمامة للبحث والنشر، ١٩٦٦م.
- ابن جبرين، عبد الله بن جبرين، رسالة السراج الوهاج للمعتمر والحاج، جمع عبد اللطيف عبد الله الجبريني، ٢٠١٥م.

- حنيف، جابر عبده، موقف اليمن من الحروب الصليبية، عدن، دار الوفاق للنشر، ط ١، ١٤٣٣هـ - ٢٠١٢م.
- حافظ، صلاح الدين، صراع القوى العظمى حول القرن الإفريقي، الكويت، عالم المعرفة، ١٩٨٢م.
- جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الساقى، ط ٢، بغداد، ٢٠٠١م.
- ربيع، حسنين، وثائق الجنيزة وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي لموانئ الحجاز واليمن في العصور الوسطى، الندوة العالمية الأولى لمصادر تاريخ الجزيرة العربية، ١٩٧٧م.
- _____، البحر الأحمر في العصر الأيوبي، بحث في البحر الأحمر في التاريخ والسياسة المعاصرة، القاهرة، ١٩٨٠م.
- رفعت باشا، إبراهيم، مرآة الحرمين، الرحلات الحجازية والحج ومشاعره الدينية، القاهرة، ١٩٢٥م.
- الرويثي، محمد أحمد، الموانئ السعودية على البحر الأحمر، القاهرة، ط ٢، مطبعة المدني، ١٤٠٤هـ - ١٩٨٤م.
- الزهراني، ضيف الله بن يحيى، الحار: مدينة وميناء في: الحضارة الإسلامية وعالم البحار (بحوث ودراسات، الكاتب): مجموعة من الدارسين، القاهرة، اتحاد المؤرخين العرب، ١٩٩٤.
- الزيلعي، أحمد، مخلاف عثر في القرنين الثالث والرابع الهجريين، دراسات في تاريخ الجزيرة العربية، الكتاب الخامس، الرياض، اقسام الآثار والمتاحف، جامعة الملك سعود.
- مكة وعلاقتها الخارجية ٣٠١ ٤٨٧هـ-، الرياض، ط ١، ١٤٠١هـ / ١٩٨١م.
- ميناء السريرين النافذة البحرية الثانية لإمارة مكة المكرمة في: الحضارة الإسلامية وعالم البحار (بحوث ودراسات)، الكاتب: مجموعة من الدارسين، القاهرة، اتحاد المؤرخين العرب، ١٩٩٤.
- عاشور؛ سعيد عبد الفتاح، الحركة الصليبية، القاهرة، ط ٣، مكتبة الأنجلو، ١٩٨٦م.
- العبادي، أحمد مختار، وسالم، السيد عبد العزيز، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، بيروت، دار النهضة العربية، ١٩٨١م.
- العبدى، مبارك محمد، النشاط التجاري لميناء جدة خلال الحكم العثماني (١٢٥٦هـ/١٨٤٠م - ١٣٣٥هـ/١٩١٦م)، جدة، النادي الأدبي الثقافي، ١٤١٣هـ/١٩٩٣م.
- غبان، علي إبراهيم، بحوث في التاريخ والآثار، الرياض، مطبعة سفير، ١٤١٤هـ/١٩٩٣م.
- _____، الآثار الإسلامية في شمال غرب المملكة، الرياض، مطبعة سفير، ١٤١٤هـ/١٩٩٣م.
- شاهين، رياض مصطفى، قلعة فرعون ساحة للصدام الصليبي والإسلامي، بحث في كتاب ندوات إتحاد المؤرخين العرب رقم (١١)، القاهرة ٢٠٠٣م.

- سالم، عبد العزيز، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، الإسكندرية، مؤسسة شباب الجامعة، د. ط، ١٤١٣هـ/ ١٩٩٣م.
- السليمان، علي بن الحسين، النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية في نهاية العصور الوسطى، ١٢٥٠-١٥١٧م، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٤٠٠هـ/ ١٩٨٠م.
- العبدى مبارك محمد، النشاط التجاري لميناء جدة خلال الحكم العثماني (١٢٥٦هـ/ ١٨٤٠م - ١٣٣٥هـ/ ١٩١٦م)، جدة، النادي الأدبي الثقافي، ١٤١٣هـ/ ١٩٩٣م.
- القوصي، عطية، تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، القاهرة، دار النهضة العربية، ١٩٧٦هـ/ ١٣٩٦م.
- كلود كاهن، الشرق والغرب زمن الحروب الصليبية، ترجمة أحمد الشيخ، القاهرة، دار سينا للنشر، ١٩٩٥م.
- محمد، عمر يحيى، مغامرة الصليبي أرناط الفاشلة لغزو الحجاز ٥٧٨هـ/ ١١٨٢م، جدة، جامعة الملك عبد العزيز، ص ٢٠.
- المقحفي، إبراهيم أحمد، معجم البلدان والقبائل اليمنية، القاهرة، دار الكلمة للنشر والتوزيع، ١٩٨٨م.
- المديرى، عبد الرحمن، المدينة المنورة في العصر المملوكي، الرياض، ط ١، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، ١٤٢٢هـ - ٢٠٠١م.
- مورتيل، ريتشارد، الأحوال السياسية والاقتصادية في مكة في العصر المملوكي، الرياض، ط ١، عمادة شؤون المكتبات، جامعة الملك سعود، ١٤٠٥هـ/ ١٩٨٥م.
- واصف بك، أمين، معجم الخريطة التاريخية للممالك الإسلامية، تحقيق، أحمد زكي باشا، القاهرة، مكتبة الثقافة الدينية، د. ت.
- يوشع براور، عالم الصليبيين، ترجمة قاسم عبده قاسم ومحمد خليفه، دار المعارف، القاهرة ١٩٨١م.

(٣) الدوريات :

- حسن، يوسف فضل، الصراع حول البحر الأحمر منذ أقدم العصور حتى القرن الثامن عشر، مجلة الدارة، السنة السادسة، العدد الثالث، جماد الثاني ١٤٠١هـ/ إبريل ١٩٨٠م.
- الجاسر، حمد، الحجاز في القرن السابع الهجري، دراسة في رحلة ابن رشيد الأندلسي، تحقيق حمد الجاسر، مجلة العرب، ج ٢، ص ٤ شعبان ١٣٨٥هـ/ تشرين الثاني - نوفمبر ١٩٦٥م.

- ربيع، حسنين، بحر الحجاز في العصور الوسطى، مجلة كلية العلوم الاجتماعية، (الرياض)، العدد الاول، ١٩٧٧م، ص٣٩٩-٤١٦.
- عبد، عباس كريم، الحياة الاقتصادية لليمن في العصر العباسي، مجلة جامعة بابل، العلوم الانسانية، مجلد ١٧، العدد ٢، ٢٠٠٩م، ص٣٢٠-٣٢١.
- العسكر، عبد الله، اليد العاملة في الجزيرة العربية في العصر الوسيط، الندوة العالمية السادسة لتاريخ الجزيرة العربية، جامعة الملك سعود، الرياض ٢٠ نوفمبر ٢٠٠٦م.
- الكلاس، فايضة، الحملة الأيوبية الأولى على اليمن بقيادة تورانشاه شمس الدين فخر الدولة (٥٦٩هـ / ١١٧٤م)، مجلة دراسات تاريخية، العدد ١١٧-١١٨، كانون الثاني/ حزيران، عام ٢٠١٢م، جامعة دمشق.

(٤) الرسائل الجامعية :

- باقسي، عائشة محمد، بلاد الحجاز في العصر الأيوبي ٥٦٧هـ - ٦٤٨هـ / ١١٧١-١٢٥٠م، رسالة ماجستير، اشراف، محمد حسنين ربيع، جدة، جامعة الملك عبد العزيز، ١٤٠٠هـ/ ١٩٨٠م
- _____، مكة والمدينة من منتصف القرن الرابع حتى منتصف القرن السادس الهجري دراسة تاريخية حضارية، رسالة ماجستير، اشراف، محمد الحبيب الهيلة، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، مكة المكرمة، جامعة أم القرى، ١٤١٣ / ١٤١٤هـ.
- بلسود، سميرة مبارك، ميناء ينبغ ورايح فيما بين عامي ١٢٥٦-١٣٧٣هـ / ١٨٤٠-١٩٥٤م دراسة تاريخية حضارية، رسالة دكتوراه في التاريخ الحديث، إشراف أميرة مداح، مكة المكرمة، جامعة أم القرى، كلية الشريعة/ قسم الدراسات العليا التاريخية والحضارية، ١٤٣٠هـ/ ٢٠٠٩م.
- الشمري، محمد حمزة، موائى شبه جزيرة العرب وأثرها في النشاط التجاري البحري، رسالة دكتوراه، إشراف حسين الداوققي، كلية التربية، جامعة بغداد، ١٤٢٤هـ / ٢٠٠٤م.
- العمارة، خالد محمد سالم، موائى البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك، رسالة دكتوراه، جامعة اليرموك، الأردن، ٢٠٠٤م.

٣) المراجع الأجنبية :

- al-Thenayian, Mohammed A. R; *The Red Sea Tihami coastal ports in Saudi Arabia, Proceedings of the Seminar for Arabian Studies* Vol. 38, Papers from the forty-first meeting of the Seminar for Arabian Studies held in London, 19-21 July 2007 (2008), pp. 289-299, Published by: Archaeopress Publishing Ltd.
- ZARINS, J. (1989) *Arab Southern Red Sea Ports and the Early Chinese Porcelain Trade as Reflected Principally from Aththar, 217-108 Saudi Arabia.*, Annali Istituto Orientale di Napoli, 49 (3), pp.231-269.