



سلسلة دراسات دول حوض البحر الأحمر



موانئ ومرافئ البحر الأحمر

أ. د. منى بنت حسين بن علي آل سهلان القطحاني
أ. د. سمير محمد علي حسن الرديسي
د. أسماء موسى عبد الله سعد
د. سعاد محمد الجفال
د. أنعم محمد عثمان الكباشي

2021

وحدة البحوث والنشر - مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر - السودان

موانئ ومرافئ البحر الأحمر



دار آريثريا للنشر والتوزيع
Arrythria for Publishing and Distribution

ردمك ISBN 6-3-804-99988-978
رقم الإيداع: 0610/2021

سلسلة دراسات دول حوض البحر الأحمر

موانئ ومرافئ البحر الأحمر

أ.د. منى بنت حسين بن علي آل سهيلان القحطاني

أ.د. سمير محمد عل حسن الرديسي

د. أسماء موسى عبد الله سعد

د. سعاد محمد الجفال

د. أنعم محمد عثمان الكباشي



وحدة البحوث والنشر - مركز بحوث ودراسات دول

حوض البحر الأحمر (السودان)

الطبعة الأولى 2021م

فهرسة المكتبة الوطنية أثناء النشر - السودان

387.1092 مواني البحر الاحمر

م.م

مواني البحر الاحمر / أسماء موسي عبد الله. - الخرطوم :

دار آريثريا، 2021

172ص:24سم. - (سلسلة دراسات دول حوض البحر الأحمر)

ردمك ISBN 978-99988-804-3-6

1.البحر الأحمر- ميناء 2.المواني - أنشطة. أ. العنوان. ب.السلسلة.

فهرسة المكتبة الوطنية السودانية-السودان

الخرطوم : مركز دول حوض البحر الأحمر 2021

تصدر عن دار آريثريا للنشر والتوزيع -السوق العربي-السودان - الخرطوم



دار آريثريا للنشر والتوزيع

Arrythria for Publishing and Distribution

كلمة الناشر

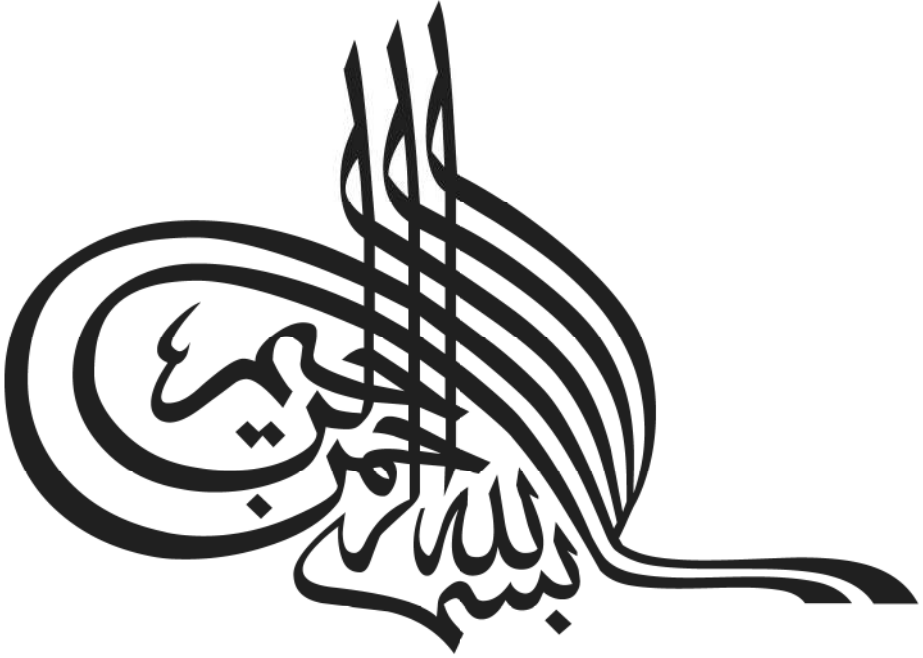
الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين

وبعد

القارئ الكريم:

سلسلة دراسات دول حوض البحر الأحمر مجموعة من الإصدارات الجديدة والدراسات المختارة؛ وهي ثمرة التعاون بين دار آرثيريا للنشر والتوزيع ومركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر - السودان.

هذه السلسلة هي باكورة إصدارات دار آرثيريا للنشر والتوزيع من إعداد وإشراف وحدة البحوث والنشر بمركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر تضمنت عدد من الدراسات المختارة التي تطرقت لبعض قضايا البحر الأحمر المختلفة ونشرت في مجلات القلزم العلمية المتخصصة ، وكتب أخرى تناولت موضوعات دول حوض البحر الأحمر وخاصة السودان. ويسر دار آرثيريا للنشر والتوزيع أن تسهم في تفعيل الحراك العلمي والبحثي بنشرها لهذه الدراسات والبحوث المتنوعة لترتد به مكتبة دول حوض البحر الأحمر والمكتبة العالمية بعدد وافر ومميز من الكتب القيمة ، محققة بذلك شعارها المطروح (نحو نشر علمي رصين وهادف).



المحتويات

موانئ وقرى البحر الأحمر في كتب الرحالة (دراسة في النشاط الاقتصادي في القرن

الحادي عشر لهجري / السابع عشر الميلادي) (رحلة العياشي أمودجاً).....(7-28)

أ.د.منى بنت حسين بن علي آل سهلان القحطاني

موانئ البحر الأحمر وأهميتها التجارية والسياسية خلال العصور الإسلامية (ميناء

باضع أمودجاً).....(29-58)

د.أسماء موسى عبد الله سعد

مينائي مصوع وعصب (دراسة تاريخية).....(59-78)

د.سعاد محمد الجفال

ميناء زيلع البحري: فضاء جغرافي بين الداخل الإفريقي وحوض البحر الأحمر..(79-100)

أ.د. سمير محمد عل حسن الرديسي

النفوذ الأجنبي في سواكن خلال القرن التاسع عشر الميلادي.....(101-118)

د.أنعم محمد عثمان الكباشي

موانئ وقرى البحر الأحمر في كتب الرحالة (دراسة في النشاط الاقتصادي في القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي) (رحلة العياشي أنموذجاً)

أستاذة التاريخ الإسلامي - جامعة الأميرة
نورة - المملكة العربية السعودية

أ.د. منى بنت حسين بن علي آل سهلان القحطاني

المقدمة:

تعد كتب الرحلات مصدراً مهماً من مصادر التاريخ، فهي سجل حافل وغني بالمعلومات الحضارية عن حياة الشعوب في مختلف الأزمنة، وفي شتى البقاع التي زارها الرحالة، وتكمن أهميتها في مدى التفاعل بين صاحب الرحلة، وبين ما شاهده، ووقف عليه، ورصده عن أحوال الشعوب وعاداتهم وتقاليدهم، وكذلك والأحوال والمعتقدات الدينية، والأحداث السياسية، خلال مروره على المدن والمناطق، وهي رؤية ومشاهدات بعين الرحالة تختلف عن مشاهدات المقيمين بها؛ لذلك نجد أن الرحالة ينقلون الصورة والحدث بأسلوب أكثر مصداقية وقرباً من الواقع إلى حد كبير، لهذا فإن القيمة العلمية التاريخية لكتب الرحلات تكمن في أنها مصادر كتبت بأقلام أصحابها، وهم شهود عيان، ومعاصرون للحدث، إضافة إلى أنها غنية بمعلومات حضارية وسياسية قد لا توجد في مصادر التاريخ الأخرى. وقد شكلت الرحلة أهمية كبيرة لدى مسلمي الغرب الإسلامي منذ بداية الدعوة الإسلامية، حيث حفظت لنا المكتبة التاريخية عدداً كبيراً من الرحلات المغربية سواء رحلات لغرض الحج والعمرة، أو رحلات علمية وغيرها من الأسباب الدافعة للرحلة. وكان الرحالة المغاربة ينتهزون فرصة سفرهم لبلاد الحجاز للقيام بتأليف كتبهم واصفين الصعاب التي واجهتهم، والطرق التي سلكوها، والأراضي التي مروا بها، حتى وصولهم للأراضي المقدسة؛ لذلك تعد مصادر مهمة عن تاريخ الحجاز، وجسراً للتواصل بين المغرب الإسلامي، والحجاز والمشرق الإسلامي⁽¹⁾.

ومن أشهر هذه الرحلات رحلة أبي سالم العياشي، التي انطلقت سنة (1072هـ/1661م)، من مدينة سجلماسة ببلاد المغرب، لتصل إلى القاهرة مروراً بكل من الجزائر، وتونس، وطرابلس، والقاهرة متوجهاً نحو هدفه الأسمى مكة المكرمة، والمدينة المنورة، ثم انتقل بعد ذلك إلى أهم المدن الشامية، غزة، والرملة، وبيت المقدس، والخليل، وقد سجل العياشي مشاهداته في كل المدن والبلدان التي زارها. وتعتبر رحلة العياشي

المسماة «ماء الموائد» نموذجاً للرحلة الحجازية التي ألفها علماء المغرب الإسلامي، وجاءت شاملة للكثير من الموضوعات المتنوعة مما أعطتها أهمية وميزة علمية من بين كتب الرحلات؛ فهي رحلة موسوعية شاملة، كما وصفها العياشي بأنها: ديوان علم وأدب، وتاريخ وأخبار وآثار، ترجم للعديد من الأعلام، وكشف عن عدد من المواقف والرجال، والطرق والزوايا، والكتب والأشعار، وسجل الوقائع والأحداث والمعارك، وصوّر الحياة اليومية والأسواق، والبيع والشراء، والتعاملات وغيرها، فجاءت رحلة شاملة موضوعية عن خصائص القرن الحادي عشر الهجري الثقافية، والاجتماعية، والاقتصادية، والسياسية⁽²⁾. ومن هنا جاءت فكرة هذه الدراسة للمشاركة بها بإذن الله ضمن أبحاث موسوعة البحر الأحمر، والتي ستكون بعنوان: موانئ وقرى البحر الأحمر في كتب الرحالة (دراسة في النشاط الاقتصادي في القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي) «رحلة العياشي أنموذجاً».

وتتناول الدراسة الموضوع من خلال عدد من النقاط:

- المقدمة.
- التمهيد: التعريف بأبي سالم العياشي.
- المطلب الأول: طرق الحج والتجارة في رحلة العياشي ووصف مخاطرها.
- المطلب الثاني: موانئ وقرى البحر الأحمر كما وردت في رحلة العياشي.
- المطلب الثالث: التجارة والأسواق في موانئ وقرى البحر الأحمر.
- المطلب الرابع: مصادر المياه ومناطق الزراعة في موانئ وقرى البحر الأحمر.

أبي سالم العياشي نسبه ونشأته:

هو أبو سالم عبدالله بن محمد بن أبي بكر العياشي، ينتسب إلى قبيلة عياش إحدى القبائل البربرية التي تسكن حدود الصحراء في الجنوب الشرقي للمغرب⁽³⁾.
وُلد سنة 1037هـ/1628م في قرية تازروفت الواقعة في الأطلس الكبير⁽⁴⁾، ويلقب بـ «عفيف الدين»، وصفه الأفراني بقوله: « هو أحد من أحيا الله بهم طريق الرواية بعد أن كانت شمسها على أطراف النخيل، وجدد من فنون الأثر كل رسم محيل⁽⁵⁾»، نشأ في بيئة صالحة صقلت موهبته، ورعت مداركه، وقوة شخصيته⁽⁶⁾.
تلقى أبو سالم العياشي تعليمه الأول منذ نعومة أظفاره بزاوية العائلة فدرس مبادئ اللغة العربية، والعلوم الدينية، كذلك اهتم بمطالعة علوم الفقه، والفرائض، والأصول، جالس علماء الصوفية وأخذ منهم، ثم سافر إلى فاس والتحق بجامعة القرويين حيث تعلم العلوم الشرعية كالحديث، والفقه⁽⁷⁾.

لم يكتفِ أبو سالم العياشي بما أخذه عن علماء المغرب فتاقت نفسه إلى الشرق للالتقاء بعلمائها، والأخذ عنهم والتلمذ على يديهم، وقد شرح ذلك بقوله: «وكنت في أول معاناتي للطلب، وتشيت بأذيال الأدب، كلفاً بالرواية، ومستروحاً إليها من أثقال الدراية، فأخذت عن الأعلام الذين أدركتهم بالمغرب قليلاً، فلم يشفِ ما لديهم مما أجد غليلاً، ولا أبرأ عليلاً، لأنهم استغنوا عما غاب بما ظهر، فاقتصروا من الكتب على ما اشتهر، دون المسلسلات والأجزاء الصغار وعوالي الإسناد وغرائب الأخبار»⁽⁸⁾، لذا شد رحاله إلى المشرق في ثلاث رحلات، التقى خلالها بعلماء مصر، ومكة المكرمة، والمدينة المنورة، وفلسطين، وطرابلس، والإسكندرية⁽⁹⁾. توفي يوم الجمعة 18 من شهر ذي القعدة سنة 1090هـ/1679م متأثراً بمرض الطاعون وعمره 53 سنة⁽¹⁰⁾.

رحلاته:

كانت أولى رحلاته إلى المشرق سنة 1059هـ/1649م قام بها وهو شاب في الثانية والعشرين من عمره، أما رحلته الثانية قام بها في سنة 1064هـ/1653م، والرحلة الثالثة عزم عليها سنة 1069هـ/1658م، إلا أنه لم يتمكن من الخروج وقتها لظروف أمنية بسبب فتنة حدثت في المغرب، ولما استقرت الأمور سنة 1072هـ/1661م عزم على التوجه للحج فخرج مع الركب المغربي يوم الخميس ربيع الأول سنة 1072هـ/1661م، واستمرت رحلته حوالي سنة ونصف، حيث عاد إلى بلاد المغرب يوم الأربعاء 17 شوال سنة 1074هـ/1663م⁽¹¹⁾. وتعتبر هذه الرحلة الأخيرة من أهم الرحلات بالنسبة للعياشي، حيث انطلق من مدينته سجلماسة متنقلاً بين مدن المغرب وصولاً للقاهرة، ثم سار بطريق ساحل البحر الأحمر فوصل للعقبة السوداء، وينبع وجبل الرمل، ورابع، وعقبة السكر، ومر الظهران، والتنعيم حتى وصل إلى مكة المكرمة، ثم المدينة المنورة، ثم انتقل إلى أهم المدن الشامية، وغزة، والرملة، والقدس، ودمياط، ومصر، والإسكندرية، وطرابلس حتى وصل إلى بلاد المغرب في شوال سنة 1074هـ/1663م⁽¹²⁾.

أهمية رحلته وقيمتها العلمية:

تعتبر رحلة العياشي والتي ألف فيها كتابه «ماء الموائد» من أهم الرحلات المغربية وأكثرها انتشاراً وتنوعاً وغزارة بالمعلومات، حتى أصبحت مصدراً مهماً لمن جاء بعد العياشي في الاستفادة منها⁽¹³⁾، وقد حدد العياشي الهدف من تأليفه لرحلته ومنهجه فيها، حيث قال في ذلك: «وقصدي من كتابة هذه الرحلة أن تكون ديوان علم لا كتاب ممر وفكاهة، وإن وجد الأمران معاً فذاك أدعى لنشاط الناظر فيها، سيما وإن كان صاحب تلوين، وأما صاحب التكوين فكل شيء عنه موقع ونفع، لا يوجد في غيره والله المسؤول»⁽¹⁴⁾.

أما القيمة العلمية لرحلة العياشي المدونة فتكمن في مضمونها الغني بالنهوض، والأشعار، والتراجم والأخبار، مما أضفى عليها الطابع الموسوعي، كذلك أضفى الهدف الديني السامي على الرحلة والمتجهة إلى الأماكن المقدسة وهجاً دينياً وروحانياً، فقد سجلت هذه الرحلة الكثير من الأحداث والعلوم، والقصائد الشعرية، واللحاح التاريخية، وانفردت

دون غيرها من كتب الرحلة بعدد من النصوص، والرسائل، والخطب، والإجازات، فقد حاول العياشي أن تكون رحلته شاملة لكل علوم عصره، ويعطي صورة حقيقية عن الظروف السياسية، والاقتصادية، والعلمية، وقد لخص فوائد رحلته بقوله: «وأعددت لفوائد الرحلة عدداً كثيراً، فاتسع المجال في لقاء الرجال، ومذاكرة الإخوان في كل أوان، ومحاضر الأدباء، ومجالسة الضرفاء، وحصلت في تلك الرحلة المباركة ما حصلت لي به مع المرتحلين المشاركة، فعزمت على تدوين ذلك في مجموع تحصل به الإفادة لمن طلب الاستفادة، فإذا زبدة فائدته، وثمره عائدته أسماء المشايخ وذكر مروياتهم، وذكر شيء من مصنفاتهم، وقد استوفيت جل ذلك لمن طلبه مني، ورام أخذه عني في كتاب اقتفاء الأثر بعد زهاب الأثر، فانصرف العزم عن كتابة ما سواه؛ إذ هو بدونه قليل جدواه، وصممت العزم على الرجوع، وجعلته أكبر همي في اليقظة والهجوم...»⁽¹⁵⁾، فنجد أن العياشي ينتقل في كتابه بين العلوم والمعارف إلى الأفكار والمعتقدات الدينية مروراً بالمشاهد الاجتماعية، فتعمق في الحياة اليومية للناس نتيجة لمخالطتهم والدخول معهم إلى الأسواق، والمساجد، والوقوف على المكتبات، والاحتفالات الدينية، والاجتماعية، ولم يغب عن باله كذلك تدوين ما شاهده ولمسه في الجانب الاقتصادي من خلال وقوفه على المعاملات التجارية، والبيع والشراء، وعمليات السمسرة، كما أشار إلى العوامل الطبيعية والبيئية وتأثيرها على الناحية الاقتصادية، والمياه كالأبار والعيون والأمطار، كما كانت رحلته فهرسة للشيوخ والعلماء الذين لقيهم خلال رحلته.

هذا وقد ترك العياشي تراثاً علمياً قيماً لا يزال بعضه مخطوطاً، فكتب في التوحيد، وعلم العقائد، والتصوف، وفي الحديث والسيرة والمديح النبوي، والفقه، والرحلات، والفهارس، ومنها:⁽¹⁶⁾

- ماء الموائد المعروف بالرحلة العياشية إلى الديار النورانية.
- التعريف والإنجاز ببعض ما تدعو الضرورة إليه في طريق الحجاز.
- اقتفاء الأثر بعد زهاب أهل الأثر.
- إظهار المنة على المبشرين بالجنة.
- المدائح النبوية.

طرق الحج والتجارة في رحلة العياشي ووصف مخاطرها

أشارت كتب الرحلات إلى الطرق التي سلكتها قوافل الحجيج الذاهبة إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة، وهي الطرق البرية، والطرق البحرية، فالطرق البرية هي التي يمر فيها ركب الحجاج القادم من بلاد الشام، ومصر، والمغرب وغيرها من البلاد الإفريقية، والطرق البحرية وهي التي تعبر فيها ركب الحجاج للوصول إلى الموانئ البحرية عبر ساحل البحر الأحمر، والتي توقف عندها الكثير من الرحالة ووصفوها وتحدثوا عنها في رحلاتهم، كما أن هذه الموانئ البحرية استخدمت كطرق تجارية بحرية للتجارة عبر السفن التي

تحمل البضائع والمؤن والبشر⁽¹⁷⁾. وقد نالت طرق الحج البحرية والبرية اهتماماً من الرحالة أبي سالم العياشي، حيث توقف كثيراً عند وصف الطرق وأحوالها، وطبيعتها الجغرافية والمناخية، ووصف مخاطرها والصعوبات التي تواجه المسافرين والمارين والحجاج الذين يسلكون هذه الطرق.

استمر الراكب المغربي في طريقه البحري حتى وصلوا إلى منطقة تسمى النابغة⁽¹⁸⁾، وأشار إليها العياشي بقوله: «فلما تجاوزنا المدينة وخلفناها وراء ظهورنا، والبحر عن يميننا، نزلنا بعد الظهر بالنابغة»، ونجد هنا دقة الوصف لاتجاه الراكب. والنابغة وادٍ كبير ذي رمل فيه أحساء⁽¹⁹⁾ كثيرة تزيد على المائة، وهي أرض غنية بالمياه الجوفية الباردة العذبة، والتي وصفها العياشي بقوله: «بل أينما حفرت مقدار وقفة أو أقل وجدت ماءً حلواً بارداً في غاية الحلاوة كأنه ماء النيل»⁽²⁰⁾، وهذه الأرض محطة تقف عندها الرواحل والناس لتستقي منها إبلهم، ويأخذون منها حاجتهم.

غادر الراكب النابغة وسلك طريقاً بين جبال وأودية من الرمل، وهو طريق ممهد لا صعوبات فيها ولا مشقة، وكان الجو فيه بارداً جميلاً، والمياه عذبة مما عكس تأثيرها على الناس، «والناس ماشون على مهل منبسطنون في غاية البسط»⁽²¹⁾، وقد ذكر العياشي أن هذا الدرب مخالف لبقية الدرب في سائر أوصافه، حيث إن طريق الدرب به خوف وحر شديد والمياه مالحة⁽²²⁾.

أما طريق العقبة⁽²³⁾ فقد كانت مختلفة تماماً عن طريق النابغة، فهي عقبة بها صعوبات وأرض مقفرة موحشة طويلة وعريضة معطشة، لدرجة أنه قد تموت فيها أرواح من شدة العطش، وقد يلجأ الناس إلى عصر ما في بطون الإبل من الفرث ليشربونه⁽²⁴⁾، وفي موضع آخر من الرحلة عاد العياشي واسترسل في وصف العقبة حيث قال: «وهي عقبة كؤود، صعبة الهبوط والصعود، ولم لا وهي عقبة أيلة المشهورة، إلا أن الطريق بها منحوتة قد سويت في أكثر الأماكن الصعبة وبنيت صافاتها ببناء متقن»⁽²⁵⁾.

وكذلك قوله في وصف جبال العقبة، ثم سرنا إلى العقبة، «وما أدراك ما العقبة، فكم بها من حذرات ومضيق وجبال في شكل الحمرة والبياض، وهي عقلة في الطريق، وصعود وانهباط، وعلو وانحطاط»⁽²⁶⁾، بعد ذلك يأخذ طريق العقبة في الاتجاه ناحية الجنوب على هيئة مسالك ضيقة بين البحر والجبال، وتكاد تتسع لمروور جمل وراء جمل، وقد شبه العياشي هذا الطريق بالصراط إلا أنه غير مستقيم»⁽²⁷⁾.

أما منطقة بندر النخيل والتي وصلها العياشي صباحاً، فيبدو أنها منطقة كبيرة حيوية حيث وجد بها العياشي سوقاً كبيرة فيها أنواع كثيرة من الفواكه الشامية والتي جاء بها أهل غزة كالتفاح، واللوز وغير ذلك، وتعد أرضها غنية بالمياه والآبار⁽²⁸⁾.

وصل العياشي موضعاً يقال له عرقوب البغلة⁽²⁹⁾، ووصفها بأنها عقبة صعبة، وعلى جانب الطريق يوجد مسجد غير مسقف، بناه أحد أمراء الحج منذ زمن طويل، وكان لهذا الأمير آثار حسنة في طريق الحجاز، منها إزالة الأحجار من الطرقات، وقطع الأشجار، وحفر بعض الآبار، وتجديد البعض الآخر منها، ووصفه العياشي بصاحب الهمة العالية في تخليد المآثر حتى أجمع الناس على الدعاء له والثناء عليه⁽³⁰⁾، وقد تكون تلك الإصلاحات ابتغاء الأجر والمثوبة من الله، أو للدعاية وكسب محبة الناس، أو لأسباب سياسية⁽³¹⁾.

ومما سبق نستنتج أن الأفراد وأمراء الحج كانوا حريصين على القيام بإصلاحات الطرق البرية، وإنعاشها وترميم الآبار فيها، وبناء الحصون وغيرها من الإصلاحات لجذب الناس إليها.

ومن مخاطر الطريق ما ذكره العياشي عن تلصص الأعراب وحرابتهم في منطقة العقبة، حتى أن الناس تهيأوا لذلك وأخذوا حذرهم بإخراج أسلحتهم خوفاً من مباغته اللصوص، حيث إنهم كانوا غالباً ما يهاجمون الناس في هذه المنطقة لصعوبتها⁽³²⁾.

استمر العياشي في وصف مخاطر الطريق وكثرة تعرض القوافل والمسافرين لهجمات اللصوص التي تشدد أذيتهم وتعظم نكايتهم، فقال في ذلك: «ثم ارتحلنا من العقبة وسرنا في مسلك ضيق بين البحر والجبل، ولا يمر فيه إلا جمل إثر جمل كأنه متن الصراط، إلا أنه غير مستقيم، كما يخلو هذا المحل من لصوص يتعرضون للركب»⁽³³⁾.

وذكر العياشي أن الخوف يزداد في طريق الساحل خاصة في المناطق التي تخلو من سكن الأعراب، فيكثر الخوف ويعظم الضرر، خاصة عند نزول الليل، مما يستدعي خروج أمير الركب ومعه الرماة لحماية الناس الذين يذهبون للوادي لسقي الماء فيأخذون حاجتهم وترتوي إبلهم، ثم يرجعون لمحلاتهم بعد العشاء⁽³⁴⁾.

كما شبه العياشي بعض المرتزقة الذين صادفهم بطريقه بالشرذمة حيث كانوا يبيعون العلف، وقد أشار إلى أن أشد اللصوص الأعراب، وأكثرهم جرأة على السرقة هم الأعراب الموجودون في منطقة وادي العقيق على طريق العقبة الساحلي، وذكر أن اسم المنطقة لا يتناسب مع أخلاق عربيه حيث قال: «فعدلنا يميناً إلى الوادي المسمى على السنة الحجاج وادي العقيق، ولا مناسبة بين الاسم والمسمى، بل تسميته بوادي العقوق أنسب لشدة جرأة أعرابه على السرقة، فهم أجراً الناس على ذلك»⁽³⁵⁾، كما أن هذه المنطقة من أكثر مناطق الحجاز الساحلية وعورة بالطريق وصعوبة العيش، لقلة المؤونة والأعلاف للماشية، فيبدو أنها منطقة جدداء، إضافة لشراسة أهلها حتى أصبحت مَثَلاً للحجاج، فيذكر العياشي: «ومن أمثال الحجاج: لا رجال إلا رجال الحوراء، ولا جمال إلا جمال الدوراء، ويعنون بالدوراء الرجعة، يعني لا يعد صابراً من الجمال إلا من صبر في حال الرجوع من الحجاز، إذ هو آخر السفر ومحل قلة العلف»⁽³⁶⁾.

فيبدو أن هذا الطريق أصبح مقياساً لشدة صبر الرحالة الحجاج المارين عليه، حيث

إنه آخر طريق السفر صعوبة وقلة العلف، وبالمقابل كانت تستوقف العياشي الطرق الممهدة التي لا خوف فيها ولا حر فيشير لها⁽³⁷⁾.

ولم يغفل العياشي عند وصف الطريق أن يصف حالة الجو، كما جاء في وصفه الطريق إلى الخضراء⁽³⁸⁾، حيث ذكر أنه وادٍ كبير ضيق بين جبلين لا سعة فيه فإذا اشتد الحر حجت الجبال عن الوادي هواء البحر، فينعكس غربياً، أو شرقياً صاعداً من الوادي، أو منهبطاً فيصير سموماً محرقةً ولا ماء هناك مما يؤدي إلى موت الناس، أو قد يتسبب في تسمم الأبدان لقبح الهواء مع حرارته، كما أن المؤنة تتلف، وكذلك الماشية وآلاف الخلق في أسرع مدة، ويتغير الهواء بعد أن يقطع الركب السبع وعرات وخرجوا إلى متسع من الأرض فيصبح الهواء بحرياً حتى وصلوا إلى ينبع⁽³⁹⁾ على الساحل⁽⁴⁰⁾.

ويسمى هذا الوادي كذلك وادي النار وأكد العياشي على ذلك عندما قال: «وهذا الوادي قد طابق الاسم فيه المسمى»⁽⁴¹⁾، دلالة على شدة الحر فيه.

كما وصف العياشي الطريق إلى الحوراء⁽⁴²⁾، فذكر أن الطريق إليها يمر على العقبة السوداء وهي عقبة صغيرة في أرض سوداء ذات أحجار وأشجار، وهي أرض سهلة فيها تباين للجبال وهي تشبه جبال الحجاز السود، وشاهد فيها الأشجار على ساحل البحر، ومياهها حفاثر على الساحل، فيه ملوحة قليلة، وما حفر حديثاً أجود ونسبة الملوحة فيه أقل، ويفضل عدم الإكثار من الشرب منه لما يسببه من إسهال فلا يشرب منه إلى للضرورة⁽⁴³⁾.

لم يغفل العياشي ذكر حساب المسافات لكل مدينة ومنطقة يصل إليها، وكان دقيقاً في إعطاء حساب لتقدير هذه المسافة، وقد جاءت بعدة صيغ نذكر منها على سبيل المثال قول: «وميقات المسير إليه عشر ساعات على التمام»⁽⁴⁴⁾، وقوله: «ومدة المسير إليه اثنتي عشرة ساعة بالتحديد»⁽⁴⁵⁾، «ومدة المسير ثماني عشرة ساعة محررة»⁽⁴⁶⁾، وقوله: «مدة المسير ثلاث عشرة ساعة وخمس من الدرج في علم الصناعة»⁽⁴⁷⁾، وقوله: «ومدة المسير إليها ست عشرة محررة، وخمس من الدرج مقدرة»⁽⁴⁸⁾، «ومدة المسير إليها سبع عشرة وثلاثي ساعة بالإجماع»⁽⁴⁹⁾، وقوله: «ومدة المسير إليها تسع ساعات بتمامها، وثلاث ساعة ثابتة في أحكامها»⁽⁵⁰⁾، «ومدة المسير إليها أربع عشرة ساعة من الزمان حررها أهل الإتيقان»⁽⁵¹⁾.

موانئ وقرى البحر الأحمر كما وردت في رحلة العياشي

وصل الركب المغربي إلى مدينة السويس المصرية⁽⁵²⁾، التي وصفها بأنها مدينة صغيرة ذات أسواق، ومساجد، ووكالات مستطيلة على شاطئ البحر (الأحمر) المالح الذي يأتي من الهند، كما ذكر أنها مقامة على جبال شامخة، وهي مدينة تجارية ترسو على ساحلها السفن التجارية المحملة بالبضائع القادمة من جدة، ومكة، واليمن، ومنها تنقل إلى باقي المدن المصرية براً⁽⁵³⁾.

ومن أشهر الموانئ التي وردت في رحلة العياشي «العقبة»، و«المويلح»⁽⁵⁴⁾، و«الوجه»⁽⁵⁵⁾، و«رابغ»⁽⁵⁶⁾، و«جدة»⁽⁵⁷⁾.

فالعقبة وصفها العياشي بأنها قرية تقع على شاطئ البحر على سطح جبل، تشتهر

بكترة الآبار والنخيل، مما ساعد في ازدهارها اقتصادياً فانتعشت الأسواق بها والتي تخدم الحجاج، ويحضرها الكثير من الأعراب وأهل غزة⁽⁵⁸⁾، كما تميزت العقبة بوجود قلعة حصينة بها⁽⁵⁹⁾.

أما ميناء المويح، والذي نزله الركب المغربي في يوم الجمعة الثالث عشر من شوال، وأقاموا به قرابة يومين فوصفه العياشي بأنه: يقع على شاطئ البحر، كما أن الناس خزنوا ما يحتاجونه من الإياب إلى العقبة،⁽⁶⁰⁾ وبندر المويح وصف العياشي ماءها، بأن فيها آباراً كثيرة وبساتين حسنة ونخل، وفيها حصن كبير عليها أمير وعسكر، ويخزن بالحصن الميرة والفول، كما توجد على باب الحصن سوق كبيرة متنوعة البضائع فيجد بها المحتاج ما يريده⁽⁶¹⁾، وهذا يدل على أن المويح في تلك الفترة كانت منطقة تجارية مهمة، حيث اشتغل أهلها بالتجارة مع الحجاج يشاركونهم فيها الأعراب، كما يدل على ذلك وجود السوق الكبيرة فيها، وتعدد وتنوع البضائع حتى صارت نقطة التقاء الصادرات والواردات التجارية.

ومرسى المويح ذكره العياشي بقوله: «وبه مرسى حسنة تنزل بها السفن القادمة من السويس، والقادمة من جدة ومن القصير⁽⁶²⁾»⁽⁶³⁾، أما الهواء في المويح فوصفه العياشي بأنه: «بحري بارد»⁽⁶⁴⁾.

وبالجمل من يوم خروج الركب من مصر إلى المويح لم يصادفهم حر شديد، ولا مشقة فادحة، ولا خوف موحش، ولا عطش مؤلم، وختم كلامه بقوله: «ولم نزل نتعرف من الله الخير والبركة وغاية الرفق واللطف في أنفسنا وأموالنا ودوابنا، نسأل الله أن يكمل علينا بالخير»⁽⁶⁵⁾.

أما ميناء الوجه لم يذكر العياشي عنه إلا القليل، حيث اختصر الكلام عنه بأنه مركز لنزول الركب، وتخزين ما يحتاجونه في الإياب من طعام وعلف، فيبدو أنها من محطات التخزين والتزويد بالمؤونة⁽⁶⁶⁾.

كما يوجد في ميناء الوجه كذلك طائفة من العسكر لهم أمير، ويعتبر آخر البنادر كما أسماها العياشي في طريق الركب، وليس بعده عمارة إلى ميناء ينبع⁽⁶⁷⁾. وصل ركب الرحلة المغربية إلى ميناء ينبع، وهي أول عمارة ببلاد الحجاز على الطريق⁽⁶⁸⁾، وقد وصفه العياشي بأنه مرسى على البحر ترسو به السفن المحملة بالبضائع المتجهة للمدينة المنورة⁽⁶⁹⁾.

وفي موضع آخر من الرحلة ذكر العياشي وصفاً عن ميناء ينبع فقال: «به حدائق، ونخيل، وعيون بين زروع تسيح وتسيل، وكان به سور منيع، وجامع مفرد وسيع، وبيوت فسحة الرحاب، فال أمرها إلى الخراب، وبه الآن سوق للحجاج يأخذون منه الذخيرة عند الاحتياج، وبه أفران، وحيتان كبار، وعشش تسقى فيها القهوة من أيدي الجواري»⁽⁷⁰⁾، كما أن جميع أسواق ينبع هي خارج المساكن، ويعم نفعها الساكن والظاعن⁽⁷¹⁾. كما وصف العياشي جبل رضوى المطل على ينبع بأنه أكبر جبال تلك المنطقة، كما

أشار إلى مسجدها الجامع المسمى بمسجد «العشيرة»، وهو الذي صلى فيه الرسول ﷺ، كما توجد بالقرب من المسجد عين جارية توضع منها العياشي عند دخوله للمسجد للصلاة⁽⁷²⁾. وصلت رحلة العياشي إلى مدينة رابع، وهي قرية فيها نخل، وآبار كثيرة، في وادٍ يأتيه السيل من بعيد، وتزرع فيه مقانٍ كثيرة، ودخن، وذرة، وتعتبر أرض رابع من أخصب أودية الحجاز⁽⁷³⁾.

أما مدينة جدة فكان أكثر ما شد انتباه العياشي فيها هو تأنق رجالها في المجالس التي يببالغون في كنسها وتنظيفها ورش الماء أمامها، حيث اعتاد الناس فيها على الجلوس في مجالس مشرفة على الشاطئ، كما وصف أاثانها بأنها من الكراسي الكبيرة التي تشبه الأسرة المصنوعة من الخشب والألياف، كما أن أهلها اعتادوا على بناء دكاكينهم ووكالاتهم التجارية على شاطئ البحر، واستخدموا في بنائها الأخصاص، وقد روعي فيها السعة وانفتاحها من جهتين الأولى من ناحية البحر، والثانية من ناحية البر⁽⁷⁴⁾.

ومن وصف العياشي لأهل جدة ورجالها يتضح لنا أنهم على جانب كبير من التطور والرقى في معيشتهم ومساكنهم، وحتى في طريقة بنائهم لدكاكينهم ووكالاتهم.

التجارة والأسواق في موانئ وقرى البحر الأحمر

كانت حركة التجارة نشطة على امتداد الطرق البرية، والموانئ الساحلية للبحر الأحمر، حيث كانت السفن ترسو على سواحلها محملة بالبضائع والمعدات، كما أن هذه الطرق يقصدها المسلمون المتجهون لبلاد الحرمين، وأيضاً التجار حاملين معهم بضائعهم من بلدانهم. وقد انتشرت على طول هذه الطرق الكثير من الأسواق التجارية، وكانت هذه الأسواق عبارة عن عدة دكاكين متقاربة، وكانت حوانيت كل مهنة متجاورة، أما الحوانيت وملكيته كانت للتجار، وأرض السوق متاحة للجميع يأتي إليها التجار ويعرضون بضائعهم ولا يدفعون عليها أية رسوم⁽⁷⁵⁾.

وقد وصف العياشي أسواق جدة التي كانت ممتدة على طول شاطئ البحر، والتي كان أكثرها مبنية من الأخصاص، كما أنها كانت واسعة ولكل منها واجهتان، الأولى جهة البحر، والثانية جهة البلد، كما أن هذه الأسواق تستقبل كافة أنواع السلع والبضائع عن طريق وكالات تجارية⁽⁷⁶⁾.

أما أسواق مدينة السويس فكانت مشابهة لأسواق جدة عبارة عن حوانيت ووكالات ممتدة على طول البحر، وهي مليئة بالبضائع التي لا تُستقصى والسلع التي لا تُحصى، وتصلها من جدة، ومكة، واليمن عن طريق السفن التي ترسو على سواحلها، ثم تنقل إلى مصر عن طريق البر. وقد ذكرها بقوله: «هي مدينة صغيرة ذات أسواق ومساجد ووكالات مستطيلة على شاطئ البحر المالح الذي يأتي من الهند»⁽⁷⁷⁾.

ومن الأسواق الدائمة والموسمية في درب الحجاز، وصف العياشي أسواق العقبة، والتي ذكر أنها كبيرة وبضائعها متنوعة يأتي بها الأعراب مثل الإبل، والغنم، والسمن، والعسل،

والعلف للدواب، كما يحضر إليها أهل غزة⁽⁷⁸⁾، الذين يُحضرون معهم الفواكه وتباع في الأسواق بأسعار رخيصة ربما لكثرة الإنتاج، كما وجد العياشي أن الفول رخيص مقارنة بما هو في مصر⁽⁷⁹⁾.

وفي موضع قريب من العقبة يسمى شرفات بني عطية، «وبنو عطية هم عرب هذه البلاد كلها في هذا الوقت»⁽⁸⁰⁾، يوجد به سوق نزله العياشي وتسوق فيه، ووجد بعض نساء العرب يبعن اللبن وغيره، وقد يأتيهم بعض العرب بالماء ليبيعونه للركب المار عليهم⁽⁸¹⁾. ويوجد في ميناء المويح أسواق دائمة لخدمة الحجاج، ولتزويد المراكب التي ترسو على مرساها، وكذلك تستقبل البضائع القادمة إليها من السويس وجدة والقصير، كما يوجد سوق آخر يقام على باب الحصن الكبير الذي عليه أمير وعسكر، وقد خصص هذا السوق لخدمة الحجاج وتزويدهم بكافة احتياجاتهم من الأكل وغير ذلك⁽⁸²⁾.

كما أن أسواق المويح تصلها البضائع الطيبة التي شبهها العياشي بالنفيسة لتنوعها ولذتها، فيقول: «وإلى سوقها تساق نفائس البضائع من ثمار تجلبها العرب وزلابية عجينا كاللجين، فإذا قلت أشبهت الذهب»⁽⁸³⁾، كما أن مخازن القلعة تودع بها الودائع.

وتعتبر قرية ينبع النخل مركزاً لتزويد الحجاج وأهالي القرى المجاورة بما يحتاجونه من الماء، والثمار، والفواكه والرطب، حيث توجد بها سوق كبيرة تجلب إليه الكثير من البضائع، ووصفه العياشي بقوله: «فغالب أهل القرى يأتون إلى هذه القرية التي ينزل بها الحاج للتسوق، وتعمر هناك سوق كبيرة يوجد فيها غالب المحتاج، وتجلب إليها البضائع والسلع ذوات الأثمان، ويجلب إليها من الثمار والفواكه والحبوب والفول شيء كثير...»⁽⁸⁴⁾.

ويُفهم من كلام العياشي عن «ينبع النخل» أنها كانت عماداً اقتصادياً لباقي القرى المحيطة بها⁽⁸⁵⁾، حيث أشار إلى أن معظم أهالي القرى يأتون إليها للتسوق مع الحجاج المارين بها، كما أن الحجاج يخزنون فيها مؤنهم إلى حين العودة⁽⁸⁶⁾.

كما يشتهر سوق ينبع النخل بكثرة بيع الرطب الذي أكل منه العياشي، ووصفه بالجيد، حيث كان نزولهم في أول وقت جذاذ النخل⁽⁸⁷⁾.

أما قرية «قديد»⁽⁸⁸⁾ يوجد بها سوق تباع فيه الفواكه، والخضروات، التي تسقى بمياه الأمطار، وهي تباع بأسعار رخيصة⁽⁸⁹⁾، كما صادف العياشي سوقاً عند مروره بـ: مر الظهران⁽⁹⁰⁾ تباع فيه أصناف مختلفة من الفواكه والخضار⁽⁹¹⁾.

ومما سبق نستنتج أن الأسواق كانت منتشرة على طول ركب الحجاج، منها الأسواق الكبيرة الدائمة في الموانئ كالعقبة، والمويح، وينبع، كما أن هناك أسواقاً صغيرة موسمية منتشرة في القرى الصغيرة، كما نلاحظ تنوع هذه الأسواق بالبضائع وجودتها، حيث أشاد بها العياشي، كما أن الأسعار جاءت متفاوتة ما بين القليلة والمتوسطة.

مصادر المياه ومناطق الزراعة في موانئ وقرى البحر الأحمر:

تطرق العياشي كثيراً لمصادر المياه والري في المناطق التي زارها على طريق ساحل البحر الأحمر، فعند وصوله لمنطقة النابعة والتي وصفها بالوادي الكبير ذي الرمل، وجد

أرضها مليئة بالأحساء الكثيرة والتي تزيد على المائة، وتخزن المياه العذبة الباردة حيث تحتفظ ببرودتها في باطن الأرض، وهي مصدر سقيا للناس والدواب، فيقول في وصف مياه النابغة: «وهي وادٍ كبير ذي رمل فيه أحساء كثيرة تزيد على المائة، بل أينما حفرت مقدار وقفة أقل وجدت ماءً حلواً بارداً في غاية الحلاوة كأنه ماء النيل، فلربما يتوهم أنه أحسن منه، وسقى الناس منه إبلهم، وأخذوا من الماء حاجتهم...»⁽⁹²⁾.

كما أشار العياشي لمياه العقبة حيث وجد بها مياهاً عذبة أنقذت الناس من العطش في تلك السنة، كما يوجد بها بئر كبيرة مياهها عذبة لا تنفذ يسقى منها الإنسان والدواب، وربما كانت الركب المارة بها تتنوب في الاستسقاء من هذه البئر، حيث الزحمة عليها بالرغم من وجود غيرها من الأبيار، ولكن هذه البئر هي أكبرها، كما وصفها العياشي بقوله: «وهناك بندر حصين فيه بئر ماء عذبة، كبيرة لا تترح أبداً، يسقى منها بالبقر إلى برك خارج الحصن، وهي ثلاثة مثل البرك التي في عجرود، إلا أن هذه أعظم منها، وقد وجدنا الماء فيها فاضلاً عن الركب المصري، وأخذ الناس منه حاجتهم...»⁽⁹³⁾، وعلى امتداد طريق العقبة توجد مغائر ماءؤها عذب فرات⁽⁹⁴⁾. وفي موضع يقال له «ظهر الحمار» تكثر به المياه الجوفية وهي أحساء منتشرة في وسط حدائق النخيل، وماءؤها رطب وكان يسمى في زمن العياشي بـ «مغائر النخل»⁽⁹⁵⁾.

وكما هو الحال في منطقة «مغائر شعيب» عليه السلام حيث تكثر به الأحساء بين جبلين، وصف العياشي ماءها فقال: «وماءؤها طيب جداً حلو خفيف نافع»⁽⁹⁶⁾، كما تكثر في أرض «مدين» المياه الغزيرة والتي ربما يكون مصدرها الأمطار⁽⁹⁷⁾. كذلك أرض «عيون القصب» التي وصف العياشي ماءها بقوله: «وهو ماء حار في مضيق بين جبلين في محل كثير القصب والديس، وفي أعلى الوادي نخل وأرض صالحة للحرث...»⁽⁹⁸⁾.

أما «وادي الأراك» فقد شبه العياشي ماءه بأنه كالزعفران لطيبه، ولكنه قليل مما يؤدي إلى تزامم الناس عليه فيقع بينهم قتال⁽⁹⁹⁾.

كما يوجد في منطقة تسمى «الأكره» وهي قريبة من مياه الوجه، وادٍ كبير تأتيه السيول من بلاد بعيدة، وقد وصفه العياشي بأنه ماء قبيح، إلا أن يكون بعد سيل فيحسن⁽¹⁰⁰⁾. أما مياه الحوراء فهي عبارة عن حفاتر على ساحل البحر، وفيها ملوحة قليلة، كما لاحظ العياشي أن المياه التي حُفرت بعهد قريب هي أطيب في مذاقها من المياه التي طال الحفر إليها واستخراجها، كما أنها قد تكون مُضرة للاستخدام البشري، حيث تسبب الإسهال المفرط كغيرها من مياه «عجرود»، و«الأزلم»، و«الأكره»⁽¹⁰¹⁾.

كما تكثر العيون العذبة والبرك في مناطق مختلفة على طول طريق الساحل، كميناء ينبع⁽¹⁰²⁾، وبدر⁽¹⁰³⁾، وميناء رابع التي وجد بها بركة كبيرة قد بنيت مملوءة ماء، وقد أعانت الناس في سقي الإبل، وفيما يحتاجون إليه في إحرامهم من غسل ثياب والاعتسال⁽¹⁰⁴⁾، كما تكثر فيه حفاتر المياه العذبة⁽¹⁰⁵⁾.

كما انتشرت الآبار على طول الطريق الساحلي الذي سلكه الركب المغربي، حيث كان بناء الآبار وإصلاحها من الأعمال المستحبة لدى الكثير من رجال الدولة، وموظفيها، وأمراء الحج، وبعض الأفراد؛ وذلك ابتغاء الأجر والثواب من الله، أو قد يكون لأسباب ومطامع سياسية، أو رغبة في كسب محبة الناس وخدمتهم⁽¹⁰⁶⁾، ومن هذه الآبار ما وقف عليه العياشي في منطقة العقبة الساحلية، حيث كانت للأمير رضوان المتولي آثار حسنة في طريق الحجاز، منها قطع الأشجار وإزالة الأحجار من الطرقات، وحفر بعض الآبار، وتجديد بعض البرك، وغيرها من الأعمال الخيرية التي طار بذكرها الناس، كما أثنى عليها العياشي بقوله: «فجزاه الله خيراً، فلقد كانت له همة عالية في تخليد المآثر، فكم بالغ في الثناء عليه كل لسان، وأعلن بالدعاء له كل إنسان...»⁽¹⁰⁷⁾.

كما أن ازدهار الطرق وانتعاشها تعتمد على وفرة المياه والآبار فيه، فقد تسلك بعض الطرق الطويلة بسبب وفرة المياه والعيون والآبار، بينما قد تهمل طرق أخرى أقصر منها بسبب قلة الماء فيها⁽¹⁰⁸⁾، كما كثير من القرى والمدن الصغيرة تنتعش وتنهض وتزدهر الأسواق بالبيع والشراء، والحركة البشرية بسبب وفرة المياه، وهذا ما وقف عليه العياشي عند وصوله لإحدى قرى العقبة من البندر، حيث كان بها آبار كثيرة فازدهرت الأسواق بها، يحضرها أهالي غزة والأعراب، حيث يعرضون بضاعتهم فيها⁽¹⁰⁹⁾، وتعد هذه الآبار مصدر سقيا للناس القادمين من مختلف الجهات⁽¹¹⁰⁾.

ويمتد انتشار الآبار حتى ميناء المويلح والتي قال عنها العياشي: «ولم نزل نساير إلى بندر المويلح ونزلناه بعد العصر، وماؤه كثير، وفيها آبار كثيرة وبساتين حسنة ونخل»⁽¹¹¹⁾. توقف الركب المغربي بعد خروجهم من منطقة الأزلم في مكان يسمى عند العرب «اصطبل عنتر»، وكان فيه ثلاثة آبار محكمة البناء، بنيت بحجر منحوت، وصف العياشي ماءها بقوله: «وماؤها حلو إلى الغاية إلا أنه خنين أنزحته الدلاء بسرعة، وبات الناس ليلتهم يتربضونه تربضاً ولأياً بعد لأي ما كفاهم للشرب»⁽¹¹²⁾، وعند وصول العياشي إلى وادي الأراك القريب من البحر وجد عدة آبار بعضها حسن وبعضها خشن، كما أن فيها بئراً بناها الأمير رضوان في آخر أيامه، واثننتين بناهما مملوكه عندما تولى إدارة الحج بعد مولاه، والبرك الثلاث ملاصقة لسور البدر أوسط هذه الآبار وأكبرها هي للأمير رضوان⁽¹¹³⁾.

وذكر العياشي أنه عند مروره على «وادي العقيق»⁽¹¹⁴⁾، ومن ثم «النبط»⁽¹¹⁵⁾، وجد بها أربعة آبار محكمة البناء بالحجر، ماؤها عذب غزير بارد، كما أكد أن غزارة أودية مياه الدرب وعذوبتها سببها كثرة الأمطار، فلو أمطرت السماء مرة في السنة لوجد الماء، وقد جذب هذا الوادي الكثير من الناس المسافرين والمارين ليسقوا من الوادي ويرتحلوا⁽¹¹⁶⁾.

كما وجدت الآبار كذلك في ميناء «رابغ»⁽¹¹⁷⁾، و«قرية عسفان»، حيث يوجد بها عدد من الآبار والتي منها البئر التي يُذكر أن النبي ﷺ تغل فيها، فصار ماؤها حلواً للغاية، وقد شرب منها العياشي تبركاً بآثاره ﷺ⁽¹¹⁸⁾، كما أشار العياشي إلى البئر التي وجدها في منطقة

خليص والتي تفل فيها سيد البشر محمد ﷺ، فوصفها بقوله: «وهي بئر من شرب من مائها زال عنه الضرر»⁽¹¹⁹⁾. وبما أن الزراعة دائماً مرتبطة بالماء فأينما وجد الماء وجدت الزراعة، وقد شاهد العياشي الكثير من المناطق الزراعية على درب الحجاز الذي سلكه الراكب المغربي، حيث انتشر في هذا الطريق أشجار النخيل والأراك، والطلح وغيرها من الحقول والبساتين التي ذكرها العياشي في كتابه، كما ذكر طريقة ربيها وسقيها، فأشار إلى كثرة النخيل وأشجار الأثل في منطقة العقبة⁽¹²⁰⁾، كذلك وفرته في «حفائر النخيل» الذي وصف رطبها بالجيد⁽¹²¹⁾، وتكثر منابت النخيل والحدائق والبساتين على امتداد ساحل البحر، إضافة لزراعة الفواكه في المناطق الداخلية حيث مياه الآبار والأودية العذبة⁽¹²²⁾.

أما منطقة «مغائر شعيب» فقد أشار العياشي بوجود النخيل، وبعض من الفواكه كالعنب الأسود الذي هو في «غاية الحلاوة»، وكذلك الرمان، كما تكثر زراعة الفواكه بمدينة «مدين»، وهي بلدة على ساحل البحر حيث تتوفر بها المياه العذبة⁽¹²³⁾.

أما ميناء «المويلح» فشهد ازدهاراً زراعياً، حيث يشتهر بكثرة المزارع والبساتين، ووفرة النخل ذات الرطب الجيد⁽¹²⁴⁾، أما الأودية الممتدة بعد ميناء المويلح فتكثر بها أشجار الأراك؛ ولهذا سميت الأودية باسم «وادي الأراك»، على عدة أودية⁽¹²⁵⁾.

كما تنتشر على امتداد درب الحجاز الأنواع المختلفة من الأشجار منها شجر الطلح التي وصفها العياشي بقوله: «وهي من أنواع الكلاً الذي تراعاها الإبل كثيراً»⁽¹²⁶⁾، وشجر الأثل والمقل⁽¹²⁷⁾، وكذلك الأشجار الملتفة⁽¹²⁸⁾.

أما ميناء «ينبع» فقد اشتهر بكثرة زراعة النخيل؛ لذلك سميت بينبع النخل، كما أن ما تنتجه من الرطب هو من أجود وألذ أنواع الرطب⁽¹²⁹⁾.

كذلك منطقة «رابغ» التي تكثر بها زراعة النخيل، والدخن، والذرة، كما تزرع بها مَقَاتٍ كثيرة، ووصفه العياشي بأنه من أخصب أودية الحجاز⁽¹³⁰⁾، وتمتد المساحات الزراعية من «رابغ» حتى قرية «قديد» التي تكثر بها زراعة الفواكه، والمقاتي التي تكون زراعتها إذا جاء السيل، حيث إن أكثر المقاتي في بلاد الحجاز إنما تزرع على مياه الأمطار في الأماكن التي يستنفع بها الماء، كما أخبر العياشي أن كثيراً منها بنيت في البرية من غير استنبات، كما يزرع الحبوب (البطيخ) والذي لا يكاد ينقطع شتاءً ولا صيفاً إلا في السنة الجذباء التي لا تهطل بها الأمطار⁽¹³¹⁾.

ومما سبق نستنتج أن أرض الساحل في أغلب مناطقها هي أرض صالحة للزراعة، والوجود البشري، والحيواني حيث إن أراضيها قد اختزنَت المياه الجوفية العذبة، وتعد تربتها غنية خصبة للزراعة، وكذلك وفرة مياه الأمطار وجريان الأودية، وحرارة الجو، واتساع المناطق الرعوية، كل ذلك ساعد على ازدهار الزراعة، ووفرة المحاصيل، والجذب السكاني لها.

الخاتمة:

وبنهاية هذه الدراسة، ومن خلال رصد وتتبع ما كتبه الرحالة المغربي أبو سالم العياشي خلال رحلته إلى بلاد الحرمين في القرن الحادي عشر الهجري، يمكن تحديد أبرز النتائج التي خرجت بها الدراسة:

- الازدهار والانتعاش الاقتصادي لطريق ساحل البحر الأحمر والمدن والقرى الواقعة عليه؛ وذلك نتيجة لعبور الحجاج والمسافرين عليها حيث بنيت على امتدادها المساجد، والحصون، والآبار، والبرك، والدور، كما أقيمت فيها وعلى امتدادها الأسواق التجارية والدكاكين ليستفيد منها المار على هذه الطرق.
- هناك عدد من العوامل ساهمت في النشاط البشري، وقيام الزراعة، بسبب وفرة مصادر المياه كالمياه الجوفية، والآبار، والأودية، والعيون.
- الازدهار التجاري الذي حظيت به موانئ البحر الأحمر والمدن القريبة كميناء جدة، والمويلح، وينبع، وغيرها نتيجة لرسو السفن التجارية المحملة بالبضائع على شواطئها، وكذلك لكثرة المسافرين من مختلف الأقطار الإسلامية حاملين معهم بضائعهم ومنتجاتهم لبيعها في بلاد الحجاز، فنهضت الأسواق الكبيرة الدائمة والموسمية، التي تتوفر فيها البضائع الطيبة والتي شبهها العياشي بالنفيسة.
- دقة العياشي وحرصه أثناء وصفه درب الرحلة المغربية، بذكر المسافات، وتحديد الساعات بين كل قرية وقرية، والمدن التي مر عليها، وجاءت بعدة صيغ وعبارات واضحة ودقيقة.
- أعطى العياشي وصفاً عن تصميم الأسواق وبناء الدكاكين والوكالات في القرن الحادي عشر، والتي بنيت على الساحل بجانب بعضها البعض ومفتوحة من الجانبين جهة البحر، وجهة المدينة، كما ذكر المواد المستخدمة في بنائها.
- لم تخلُ طرق الحج من المخاطر والصعوبات التي يتعرض لها الحجاج، والمسافرون، والمارون عليها، منها كثرة اللصوص والمجرمين، ووعورة الطريق وصعوبته وعدم استوائه، كذلك ظروف الطقس من حرارة شديدة وقلة المياه، والتي قد تسببت في موت الدواب والبشر.

المصادر والمراجع :

- (1) إبراهيم بن إسحاق الحربي، كتاب المناسك وأماكن طرق الحج ومعالم الجزيرة، مطبعة المنتبني، بيروت، 1389هـ/1969م.
- (2) أبو الظاهر محمد بن يعقوب الفيروزآبادي، المغانم المطآبة في معالم طابفة، د.ط، د.ت.
- (3) البلادي، عاتق بن غيث، معجم معالم الحجاز، دار مكة للنشر والتوزيع، ط1، 1402هـ/1982م.
- (4) البلادي، عاتق غيث، معجم المعالم الجغرافية في السيرة النبوية، دار مكة للنشر والتوزيع، مكة المكرمة، ط1، 1402هـ/1982م.
- (5) بنهاض عبدالكريم، القيمة اللغوية للرحلات المغاربية الحجازية، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2017م.
- (6) صالح العلي، إدارة الحجاز في العصور الإسلامية الأولى، مجلة الأبحاث، مج(21)، 1968م، ج(2-3-4)، ص32-33.
- (7) عواطف بنت محمد نواب، كتب الرحلات في المغرب الأقصى مصدر من مصادر تاريخ الحجاز في القرنين الحادي عشر والثاني عشر الهجريين (دراسة تحليلية نقدية مقارنة) دارة الملك عبدالعزيز، 1429هـ
- (8) العياشي، أبو سالم عبدالله محمد العياشي، الرحلة العياشية (ماء الموائد)، (تحقيق: د. سعيد الفاضلي، د. سليمان القرشي)، ط1، 2006م.
- (9) العياشي، اقتفاء الأثر بعد زهاب أهل الأثر، مخطوطة في الخزانة العامة بالرباط، رقم ق208.
- (10) الكتاني، عبدالحى بن عبدالكبير، فهرس الفهارس والإثبات ومعجم المعاجم

والمشيخات والمسلسلات، 10اعتناء: د. إحسان عباس)، بيروت، لبنان، دار الغرب الإسلامي، ط2، 1402هـ / 1982م.

(11) محمد الصغير محمد المراكشي، صفوة من انتشر من أخبار صلحاء القرن الحادي عشر، الطبعة الحجرية.

(12) ياقوت الحموي، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، د.ط، د.ت.

المصادر والمراجع:

- (1) بنهاض عبدالكريم، القيمة اللغوية للرحلات المغاربية الحجازية، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2017م، ص220؛ عواطف بنت محمد نواب، كتب الرحلات في المغرب الأقصى مصدر من مصادر تاريخ الحجاز في القرنين الحادي عشر والثاني عشر الهجريين (دراسة تحليلية نقدية مقارنة) دارة الملك عبدالعزيز، 1429هـ، ص39.
- (2) العياشي، أبو سالم عبدالله محمد العياشي، الرحلة العياشية (ماء الموائد)، (تحقيق: د. سعيد الفاضلي، د. سليمان القرشي)، ط1، 2006م، مج1، ص13-14.
- (3) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص29؛ الكتاني، عبدالحى بن عبدالكبير، فهرس الفهارس والإثبات ومعجم المعاجم والمشیخات والمسلسلات، (اعتناء: د. إحسان عباس)، بيروت، لبنان، دار الغرب الإسلامي، ط2، 1402هـ / 1982م، مج2، ص832.
- (4) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص30.
- (5) محمد الصغير محمد المراكشي، صفوة من انتشر من أخبار صلحاء القرن الحادي عشر، الطبعة الحجرية، ص191.
- (6) الكتاني، فهرس الفهارس، مج2، ص833.
- (7) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص29-30؛ الأفراني، صفوة من انتشر، ص192.
- (8) العياشي، اقتفاء الأثر بعد زهاب أهل الأثر، مخطوطة في الخزانة العامة بالرباط، رقم ق208، ص101-100.
- (9) العياشي، اقتفاء الأثر، ص101-100.
- (10) الكتاني، فهرس الفهارس، ج2، ص833.
- (11) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص7.
- (12) عبدالكريم، القيمة اللغوية للرحلات المغربية والحجازية، ص142-144.
- (13) نواب، كتب الرحلات في المغرب الأقصى، ص53.
- (14) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص357-358.
- (15) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص53-54.
- (16) الأفراني، صفوة من انتشر، ص192؛ انظر: الكتاني، فهرس الفهارس، ج2، ص834-835؛ نواب، كتب الرحلات في المغرب الأقصى، ص59.
- (17) نواب، كتب الرحلات في المغرب الأقصى، ص247؛ إبراهيم بن إسحاق الحربي، كتاب المناسك وأماكن طرق الحج ومعالم الجزيرة، مطبعة المتنبي، بيروت، 1389هـ / 1969م، ص333.
- (18) النابعة: اسم الفاعل من نبع ينبع، موضع بقرب مدينة الرسول ﷺ.
- ياقوت الحموي، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، د.ط، د.ت، ج5، ص942.
- (19) أحساء: هو جمع حسي، وهو الماء القليل، الذي تنشفه الأرض من الرمل فإذا صار إلى صلابة أمسكته فتحفر العرب عنه الرمل.
- لحموي، معجم البلدان، ج1، ص111؛ البلادي، عاتق غيث، معجم المعالم الجغرافية في السيرة النبوية، دار مكة للنشر والتوزيع، مكة المكرمة، ط1، 2041هـ / 2891م، ص89.
- (20) ماء الموائد، مج1، ص275.
- (21) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص275.

- (22) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص275.
- (23) العقبة: منزل في طريق مكة بعد واقصةً وقيل القاع لمن يريد مكة، وهو الجبل الطويل يعرض للطريق فيأخذ منه، وهو طويل صعب إلى صعود الجبل والعقبة.
- الحموي، معجم البلدان، ج4، ص431.
- (24) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص276-275.
- (25) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص285.
- (26) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص283.
- (27) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص283.
- (28) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص276.
- (29) عرقوب النخلة: والعرقوب جمعها عراقيب، وهو عقب مؤثر خلف الكعبين، والعرقوب من الوادي، منخفض فيه التواء شديد.
- الحموي، معجم البلدان، ج4، ص59.
- (30) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص280.
- (31) الحربي، كتاب المناسك وأماكن طرق الحج ومعالم الجزيرة، ص333.
- (32) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص281؛ وانظر: ص285.
- (33) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص283.
- (34) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص285.
- (35) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص295.
- (36) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص295.
- (37) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص275.
- (38) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص296.
- (39) ينبع: مأخوذة من لفظ ينبع الماء، حصن به نخيل وماء وزروع، وهي بين مكة والمدينة المنورة، وقيل إن ينبع من أرض تهامة غزاها النبي ﷺ، وتكثر فيه الأودية الغزيرة، وقال عنها الفيروزآبادي: «كانت تسكنها الأنصار وجهينة وليث، وهي اليوم لبني حسن بن علي، وفيها عيون مجذاب غزيرة، ولها منبر وهي قرية غناء».
- لحموي، معجم البلدان، ج5، ص054؛ أبو الظاهر محمد بن يعقوب الفيروزآبادي، المغانم المطأبة في معالم طابطة، د.ط، د.ت، ص044؛ البلادي، معجم المعالم الجغرافية، ص143-043.
- (40) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص296.
- (41) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص296.
- (42) الحوراء: ذكرها القضاعي بأنها كورة من كور مصر القبلية في آخر حدودها من جهة الحجاز، وهي مرفأ على ساحل البحر الأحمر الشرقي، ترسو به السفن المصرية إلى المدينة المنورة، مياهها مالحة وليس بها زرع، لم يبق بها اليوم سوى آثار في شمال أملج على بعد 31 كيلو.
- الحموي، معجم البلدان، ج2، ص613؛ البلادي، معجم المعاجم الجغرافية، ص67.
- (43) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص295.
- (44) العياشي، ماء الموائد، مج1، ص279.

- (45) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 282؛ وانظر: ص 311.
- (46) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 288.
- (47) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 289.
- (48) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 292.
- (49) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 293.
- (50) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 298.
- (51) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 298.
- (52) السويس: بلدة تقع على ساحل بحر القلزم من نواحي مصر، وهو ميناء أهل مصر إلى مكة والمدينة المنورة، والمسافة بينه وبين القسطنطينية سبعة أيام في برية معطشة، تحمل إلى ميناء السويس الميرة من مصر، ثم تنزل في المراكب ويتوجه إلى الحرمين.
- الحموي، معجم البلدان، ج 3، ص 682.
- (53) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 274-275.
- (54) المويح: اللفظ هو تصغير مالح، وهو ميناء على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، شمال مدينة ضبا، فيها إمارة وقلعة أثرية لا تزال آثارها قائمة.
- بلادي، عاتق بن غيث، معجم معالم الحجاز، دار مكة للنشر والتوزيع، ط 1، 2041هـ/ 2891م، ج 8، ص 792-892.
- الوجه: هي منطقة تقع على ساحل البحر مأهولة بالسكان فيها إمارة وميناء جوي وبحري، ومبنى فيها محطة لتحلية البحر.
- البلادي، معجم معالم الحجاز، ج 9، ص 031.
- رابغ: وادٍ من دون الجحفة يقطعه طريق الحاج من دون عزور، ورابغ مأخوذ من العيش الناعم، أو الذي يقيم على أمر ممكن له.
- الحموي، معجم البلدان، ج 3، ص 11.
- (55) جدة: ميناء على ساحل البحر الأحمر، وهي فرضة مكة، بينها وبين مكة ثلاث ليال، وبين جدة وساحل الجحفة خمس مراحل، وهي اليوم من أكبر موانئ المملكة العربية السعودية على ساحل البحر الأحمر. وذكرها الأصبخري بقوله: «وجدة فرضة أهل مكة على مرحلتين».
- الحموي، معجم البلدان، ج 2، ص 411-511؛ الاصبخري، إبراهيم بن محمد الفارس (ت 643هـ)، المسالك والممالك، (تحقيق: محمد عبدالعال)، دار القلم، القاهرة، 1831هـ، ص 32.
- (56) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 281.
- (57) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 281.
- (58) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 286.
- (59) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 285.
- (60) القصير: بلفظ تصغير قصير، موضع قرب عيذاب بينه وبين قوص فرضة الصعيد خمسة أيام وبينه وبين عيذاب ثمانية أيام، وفيه مرفأ سفن اليمن. الحموي، معجم البلدان، ج 4، ص 367.
- (61) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 285.

- (62) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 285.
- (63) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 291.
- (64) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 294.
- (65) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 292.
- (66) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 292؛ وانظر: 299.
- (67) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 297.
- (68) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 299 - 300.
- (69) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 300.
- (70) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 297.
- (71) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 306.
- (72) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 405.
- (73) صالح العلي، إدارة الحجاز في العصور الإسلامية الأولى، مجلة الأبحاث، مج (21)، 1968م، ج (4-3-2)، ص 32-33.
- (74) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 405.
- (75) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 274.
- (76) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 281.
- (77) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 283.
- (78) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 284.
- (79) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 284.
- (80) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 285.
- (81) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 289.
- (82) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 296.
- (83) نواب، كتب الرحلات في المغرب الأقصى مصدر من مصادر تاريخ الحجاز، ص 294.
- (84) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 297.
- (85) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 296.
- (86) قرية قديد: بضم القاف وفتح الدال المهلة موضع قرب مكة، وذكرها في السيرة النبوية في طريق الهجرة، وهي وادٍ فحل من أودية الحجاز التهامية، يقطعه الطريق من مكة إلى المدينة المنورة على نحو من 120 كيلاً، ثم يصب في البحر عند القضيمة، وفيه عيون وقرى كثيرة لقبائل حرب وبنو سليم. الحموي، معجم البلدان، ج 4، ص 313؛ البلاوي، معجم المعالم الجغرافية، ص 249.
- (87) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 307.
- (88) مر الظهران: يعتقد أنه ثنية ظهر، الذي يتردد في السيرة، وهو وادٍ مشهور يقع شمال مكة، ويصب في البحر جنوب جدة بقراية عشرين كيلاً، وفيه العيون والقرى منها حذاء، والجموم، وبحرة.
- البلاوي، معجم المعالم الجغرافية، ص 391-782-882.
- (89) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 308.
- (90) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 275.

- (91) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 276.
- (92) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 283.
- (93) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 283.
- (94) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 284.
- (95) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 284.
- (96) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 285.
- (97) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 291.
- (98) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 294.
- (99) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 294-295.
- (100) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 299.
- (101) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 304.
- (102) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 306.
- (103) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 309.
- (104) الحربي، كتاب المناسك وأماكن طرق الحج ومعالم الجزيرة، ص 333.
- (105) ماء الموائد، مج 1، ص 280.
- (106) الحربي، كتاب المناسك وأماكن طرق الحج ومعالم الجزيرة، ص 441.
- (107) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 281.
- (108) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 283.
- (109) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 285.
- (110) ماء الموائد، مج 1، ص 290.
- (111) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 291.
- (112) وادي العقيق: هو وادي بالقرب من ناحية المدينة المنورة، وفيه عيون ونخيل، وفي منطقة الحجاز عدة أودية تسمى وادي العقيق.
- البلادي، معجم معالم الحجاز، ج 6، ص 531.
- (113) النبط: ويقصد به الماء المستخرج بالحفر، وهو مكان يقع بين ينبع ووادي الحمض شمال ينبع.
- البلادي، معجم معالم الحجاز، ج 6، ص 91-02.
- (114) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 295.
- (115) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 306.
- (116) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 308.
- (117) ماء الموائد، مج 1، ص 310.

- (118) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 276-281-282-283.
- (119) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 283.
- (120) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 283-284.
- (121) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 284.
- (122) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 285.
- (123) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 293.
- (124) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 294.
- (125) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 282.
- (126) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 294.
- (127) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 299.
- (128) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 306.
- (129) العياشي، ماء الموائد، مج 1، ص 307.

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

جامعة الملك خالد - كلية العلوم الإنسانية -
قسم التاريخ

د. أسماء موسى عبد الله سعد

المقدمة :

الموانئ هي رئة الحياة إلى أي بلد والنافذة التي تطل منها على كثير من دول العالم والثقافات فعن طريقها يتم الاتصال والاحتكاك بكثير من الحضارات والثقافات فضلاً عن أنها تمثل عصب الاقتصاد والثراء الذي يعكس مدى ازدهار النشاط التجاري لهذه الدول⁽¹⁾. ولا شك في أهمية البحر الأحمر وموقعه الاستراتيجي المتميز وتأثيره في الملاحة الدولية وبوجه خاص كانت وما زالت موانئ ساحل البحر الأحمر بفضل موقعها الاستراتيجي مركز خطوط الملاحة الدولية وتميزت هذه الموانئ بعدة مميزات جعلت منها مشرفاً ومنظماً على حركة النقل والتجارة في البحر الأحمر وذلك بما قامت به بدور الوسيط للتجارة العالمية فضلاً عن إنها أدت دوراً مهماً في تسويق السلع والمنتجات وتصديرها إلى بلدان العالم المختلفة نتيجة لأهمية البحر الأحمر خاصة الممرات المائية العالمية المهمة ، حيث يعتبر شرياناً حيوياً مهماً للتجارة العالمين بين الشرق والغرب. ونسبه لهذه الأهمية فقد تفاقمت حدة التنافس الدولي في السعي للسيطرة عليه عبر العصور التاريخية وتبوت موانئه في العصر الإسلامي مكانة مرموقة في عالم التجارة الدولية . كما أنها كانت همزة الوصل التي ربطت القارة الأفريقية بغيرها .

أهمية البحث :

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

أهداف البحث :

1. التعرف على أهمية باضع كميناء تجاري لعب دوراً مهماً في النشاط التجاري على ساحل البحر الأحمر .
2. معرفة الآثار التي نتجت من تلك الصلات التجارية والتي تركت بصمات واضحة في التاريخ الاقتصادي والحضاري والثقافي والسياسي في المنطقة .
3. إلقاء الضوء على الأهمية السياسية لميناء باضع خلال العصور الإسلامية .
4. توضيح دور النشاط التجاري البحري لموانئ البحر الأحمر خاصة ميناء باضع وما نتج عن ذلك من انتشار وتبادل السلع والبضائع وقيام الأسواق التجارية .

منهج البحث :

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

مشكلة البحث :

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

النطاق الزمني والمكاني للبحث :

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

أهمية موانئ البحر الأحمر :

يتميز البحر الأحمر بموقعه الاستراتيجي كأحد الممرات المائية العالمية المهمة كما يتميز بأنه ملتقى ثلاث قارات آسيا وأوروبا وإفريقيا .

كما شكل البحر الأحمر أهم الطرق الرئيسية التي سلكها أهالي القارة الإفريقية في ترحالهم من وعلى الجزيرة العربية والبلدان الأخرى من أقدم العصور ، وظلت هذه العلاقة متبادلة وزاد من أهميتها تلك الهجرات العربية التي خرجت منذ عصر النبي

صلى الله عليه وسلم ، فظهرت موانئ على ساحل البحر الأحمر كانت بمثابة همزة الوصل التي ربطت القارة الإفريقية بغيرها من البلدان وكثير من المصادر القديمة تذكر العلاقات القديمة التي سبقت ظهور الإسلام بين الساحل الإفريقي وشبه الجزيرة العربية. (2) .

وظهرت تلك الموانئ واشتهرت قبل الإسلام وكانت تتمتع بعلاقات متميزة مع العالم الخارجي كالحجاز واليمن والهند والحبشة ، حيث كانت تتبادل معها السلع المختلفة كما أسهم موقعها الجغرافي المتميز في ازدهارها بصورة كبيرة في العصر الإسلامي وظهرت أهميتها في خدمة التجارة الدولية مما ساعد على نموها وازدهارها وتطورها كأعظم محطات ومراكز للتجارة الدولية الوافدة عبر البحر الأحمر .

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

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

ميناء عيذاب :

موقع ميناء عيذاب:

ميناء عيذاب هو أحد الموانئ الرئيسية على البحر الأحمر يقع على بعد 23 كيلو متر شمال حلايب على خط طول 47\93 وخط عرض 47\19 وصفها كثير من الرحالة ومنهم المقريزي قائلاً « مدينة على ساحل بحر جدة وهي من احفل مراسي الدنيا. وهو من أهم موانئ البجة على ساحل البحر الأحمر وقد ظهر منذ عصر الفراعنة وكان له دور رئيسي في استغلال معادن الذهب والزمرد اللذين يتوفران في وادي العلاقي ، واستمرت أهميته خلال فترة حكم البطالمة والرومان والعصر البيزنطي (4) .

وخلال العصر الإسلامي ازدادت أهميته وتطوره على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر ولقد استمد شهرته من أهمية الدور الذي قام به كقاعدة بحرية تجارية لتجارة الشرق

الأقصى عبر مصر إلى أوروبا وكميناء مهم في طريق قوافل الحجاز إلى الأماكن المقدمة⁽⁵⁾ .
وقد استخدم المسلمون عيذاب بصورة كبيرة بعد الفتح الإسلامي لمصر⁽⁶⁾ كما وصف كثير من المؤرخين مدينة عيذاب حيث قيل عنها « عيذاب مدينة حسنة والطريق إليها عبارة عن صحراء ليس لها طريق معروف وهي مجمع التجار براً وبحراً »⁽⁷⁾ ، وقيل عنها أيضاً « هي بليدة على ضفة بحر القلزم (البحر الأحمر) وهي مرسى المراكب التي تقوم من عدن إلى الصعيد »⁽⁸⁾ ، ومن نافلة القول أن ميناء عيذاب يعتبر نقطة الاتصال بين تجارة البحر الأحمر والنيل وكان من أعظم المرافئ في البحر الأحمر بسبب رسو المراكب التي كانت تحط فيه حاملة البضائع وتقلع منه مع مراكب الحجاج الصادرة والواردة⁽⁹⁾ .

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

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

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

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

ميناء باضع الموقع والنشأة والسكان : الموقع :

يعتبر من أشهر وأهم الموانئ التي نشأت على ساحل البحر الأحمر في الساحل الإريتري ولعبت دوراً مهماً في تاريخ شرق إفريقيا خلال العصور الإسلامية .
لم تحدد المصادر التاريخية موقع ميناء باضع فقد ساد الغموض حول نشأتها

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

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

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

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

ويؤكد ذلك الشامي بقوله « إن الأسماء الأخرى التي أوردها الشاعر ما زالت باقية ومتداولة حتى الآن ويعني ذلك بل يؤكد أن باضع قامت على جزيرة الرياح وأن تلك الخرائب والآثار والبقايا التي عثر عليها الرحالة لا علاقة لها ببقايا بطليموس شيرون

وتقع جزيرة الريح على خط عرض 18 درجة و9 دقائق وخط طول 38 درجة و 28 دقيقة وقريبة من خط الساحل ويكاد يربطها به لسان من الأرض غير المستوية ويدل ذلك الموقع على سلامة التقدير بالنسبة لطبيعة النمو المرجاني بحذاء الساحل»⁽²¹⁾ ، وتقع ميناء باضع داخل بلاد البجة⁽²²⁾ ويضم إقليم البجة المنطقة في رقعة شرق السودان والتي تمتد بين خطي العرض 14 - 22 شمالاً وخطي الطول 24 - 38 شرقاً وهي تلك الأرض التي تمتد من الحدود المصرية من موضع بئر الشلاتين شمال حلايب إلى ميناء باضع باريتريا في الجنوب أما من ناحية الغرب فتشمل حدود هذا الإقليم الأراضي والتلال المحاذية لنهر النيل من الشمال حتى مدينة عطبرة، وهم من أقدم الشعوب الحامية الشرقية ويعيش البجة الآن في نفس موطنهم هذا من أقدم العصور حتى يومنا هذا⁽²³⁾ .

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

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

وهناك رأي آخر يذكره بعض المؤرخين الذين يؤكدون أن باضع هي جزيرة عيري وهم ومنهم بروفسير يوسف فضل والدكتور صلاح الدين الشامي والمستر كرا فورد والمستر اندرو بول وقسم الآثار في جامعة كمبرج الذي يقوم بالتنقيب عن الآثار في هذا الميناء . وحول الخلاف ما إذا كانت باضع هي مصوع أو جزيرة عيري أورد المؤرخ ضرار صالح ضراري في كتابه هجرة القبائل العربية لوادي النيل قائلاً : وقد أحدثت جزيرة عيري بعض النقاش حول حقيقة أمرها فقد أسماها بعض المؤرخين مثل كرا فورد باضع ويبدو أن بروف يوسف فضل و د. صلاح الدين الشامي قد قيلا هذا الاسم غير إن والدي محمد

صالح ضرار وهو من أبناء منطقة البجة الجنوبية من قرية عقيتاي التي تقع في جزيرة عيري على ساحلها أشار إلى إن باضع هو الاسم القديم لميناء مصوع وأنه لا علاقة له بجزيرة عيري⁽²⁶⁾.

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

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

نشأة ميناء باضع :

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

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

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

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

ومن جانب آخر يشير كرا وفورد في حديثه عن نشأة الموانئ على ساحل البحر الأحمر أن أقدم المعلومات التاريخية ترجع إلى أربع فترات زمنية متعاقبة كانت الفترة الأولى في عصر البطلمة عندما كان الملاحون الأوروبيون يكتشفون سواحل البحر الأحمر لأول مرة وفي هذه الفترة ظهرت ميناء بطليموس العقيق حالياً كأهم ميناء والفترة الثانية كانت خلال العصر الروماني أما الفترة الثالثة منذ قيام مملكة أكسوم وظهرت العقيق كأحد الموانئ المهمة للتجارة المحلية وقد شاركتها الأهمية ميناء أودلس ، والفترة الرابعة خلال العصر الإسلامي ودخول العرب مصر وفي هذه الفترة ظهر ميناء باضع لأول مرة في تاريخ المنطقة ومن ثم اضمحلت العقيق في وجه ميناء باضع لشدة قرب باضع من سواحل البحر الأحمر⁽³³⁾ .

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

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

السكان واللغة :

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

وقبيلة البلويين تنتمي إلى بلي بن عمرو بن الحافي بن قضاة والتي هاجرت من حضرموت إلى شرق السودان واريتريا قبل ألف عام من ظهور الإسلام وسيطرت على الجزر

والمدن الساحلية لشرق السودان وإريتريا مثل باضع وسواكن وعيذاب وأقامت فيها ما يعرف بممالك الحدارية⁽³⁸⁾ .

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

كما يشير محمد عبده إلى إن البلو هم فرع من الحميريين هاجروا إلى إريتريا هجرتين مختلفتين الأولى كانت مباشرة ومن موطنهم في جنوب الجزيرة العربية إلى الساحل الإريتري وبالتحديد ميناء باضع ومنها توغلوا إلى الداخل وأصبحت باضع مقر حكمهم وذلك في ألف سنة قبل الميلاد⁽⁴⁴⁾ .

ويشير سليمان ضرار إلى أن مملكة النبي عامر البلويين كانت عاصمتها جزيرة عيري (باضع) وهم الذين شكلوا الطبقة الحاكمة لمملكة مروى القديمة والتي تقع في منطقة البطانة قريبة من كبوشية ولا تزال بعض جبال هذه المنطقة وقرأها تحمل أسماء بجاوية وكان سكان هذه المنطقة من المتحدثين باللغة البجاوية ، كما أنه يعتقد أن الأمويين الذين فروا من باضع أقاموا مملكة الدجن في كسلا وهم الذين أسسوا بعد قرون مملكة سنار وتوجد في قبيلة النبي عامر قبيلتان تنتسبان لبني أمية هما قبيلة (ولد نهو) و (ماريا)⁽⁴⁵⁾ . ولا شك أن هجرة القبائل العربية إلى موطن البجة تركت لوناً من التأثير فيمن اختلطت بهم من البجة وأن بعضهم تعلم اللغة البجاوية ليسهل التعامل مع البجة . (46) وان سكان باضع كانوا يتحدثون إلى جانب لغة البجة اللغة التيجرية والعربية نسبة لأنهم من قبيلة البلويين و بني عامر⁽⁴⁷⁾ .

الأهمية التجارية لميناء باضع أهميتها التجارية قبل ظهور الإسلام :

كان لموانئ ساحل البحر الأحمر أكبر الأثر في النشاط التجاري قبل الإسلام ، إذ كانت تشكل حلقة التواصل للتبادل التجاري المحلي والعالمي في العصور التاريخية القديمة. فقد مارس العرب نشاطهم التجاري في ميناء باضع قبل الإسلام⁽⁴⁸⁾ ، وكان لها

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

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

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

أهمية باضع التجارية في العصر الإسلامي :

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

فقد نالت أهمية كبيرة خلال العصور الإسلامية باعتبارها أهم موانئ الساحل

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

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

وقد أشار المسعودي أيضاً إلى ذلك بقوله « فمن مدن الحبشة على الساحل الزيلع والدهلك وباضع وبها خلق كثير إلا إنهم في ذمة الحبشة :⁽⁶¹⁾ .

كما اشتهرت كمركز لتجارة اللآئى والتروس المصنوعة من جلود السلاحف والأسماك المجففة وريش النعام⁽⁶²⁾ ، ويشير أحمد الياس إلى أهميتها التجارية في أن الكثير من سلع الداخل كانت تتجمع في سوقها كما كانت تصل إليها السلع الآتية من الهند وبلاد اليمن⁽⁶³⁾ ، ولعل ذلك يؤكد أهميتها كمركز وسوق تجاري مهم تتجمع فيه السلع من جميع البلدان محلياً وعالمياً .

علاقتها التجارية مع مصر واليمن والسودان :

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

فقد تميزت باضع بصادرات الذهب في القرنين التاسع والعاشر الميلاديين حيث كتب

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

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

الطرق التجارية :

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

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

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

أهم الآثار الاقتصادية للنشاط التجاري لميناء باضع :

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

الثمرة الأولى : هي الاتصال الإيجابي مع الأقاليم السودانية في ظهير خط ساحل البحر الأحمر وزيادة تصديق المنتجات وحجم التجارة التي تتجه إلى العالم الخارجي .
الثمرة الثانية : فتتمثل في فتح المجال أمام تسرب بعض القبائل العربية واستقرارها كما أن ظهور باضع وقيامها بخدمة النشاط التجاري كان سبباً لاختفاء بعض الموانئ القديمة على الساحل (72) ويؤكد ذلك مصطفى مسعد بقوله واختفت بعض المدن والمواقع المهمة التي كانت تسمد مركزها في خدمة التجارة (73) .

الأهمية السياسية لميناء باضع :

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

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

أهميتها السياسية في عصر الخلافة الراشدة :

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

أهميتها السياسية في عصر الدولتين الأموية والعباسية :

كانت الأوضاع السياسية في العالم الإسلامي منذ سقوط الدولة الأموية وقيام الدولة العباسية قد تأثرت إلى حد كبير بهجرة القبائل العربية إلى أوطان البجة ، وذلك إبان هجرة

جماعات من بني أمية ومواليهم إلى أوطان البجة ، فيذكر المسعودي أنه بعد مقتل مروان بن محمد آخر خلفاء بني أمية تفرق بنو أمية في البلاد الإسلامية هرباً من بطش العباسيين وكان من بين الهارين أبناءه عبد الله و عبيد الله فهربا ثم توسطاً أرض البجة ميمنة باضع وكان عددهم 400 شخص واستجار الأمويين بمالك النوبة على إن يقيهم في بلاده لكنه رفض وطلب منهم الرحيل فاتجهوا شرقاً إلى ميناء باضع وتعرضوا للجوع والعطش فهلك عدد منهم من بينهم عبيد الله بن مروان ومضى أخوه إلى ميناء باضع على ساحل البحر الأحمر حيث عبر جدة ومنها سار إلى مكة قبض عليه وأرسل إلى بغداد حيث بقى سجيناً حتى أيام الخليفة هارون الرشيد الذي أمر بإخراجه⁽⁷⁸⁾. وان كان قد أتيح لعبد الله الهرب إلى مكة فإنه من غير المستبعد أن يكون خلف وراءه بعض الأمويين ومواليهم ومن تبعهم من العرب والموالي ببلاد النوبة وأوطان البجة والحبشة⁽⁷⁹⁾ ، كما أنه من المرجح أن يكون رجال البجة بالاتفاق مع النوبيين قد غدروا بهؤلاء الأمويين تقريباً للعباسيين، حيث كشفت الحفريات الأثرية الحديثة عن قبور هؤلاء الأمويين على طول الطريق الذي سلكوه من النوبة إلى ميناء باضع⁽⁸⁰⁾ ، ويؤكد ذلك بولس بقوله « أنه عثر على مقابر أولئك الأمويين على طول الطريق الذي سلكوه من بلاد النوبة حتى ميناء باضع»⁽⁸¹⁾ ، كما يشير كروفورد أن الأبحاث الإيكولوجية أثبتت وجود جاليات في منطقة خور بنت الواقعة على بعد 70 ميلاً غربي سواكن إذ عثر على شواهد قبور غربية يرجع تاريخها إلى القرن الثامن الميلادي 760م وهو تاريخ يتفق مع هجرة الأمويين إلى أوطان البجة مما يدعونا إلى الاعتقاد أن هذه القبور تنسب إلى أولئك الأمويين الهارين إلى هذه الأوطان⁽⁸³⁾ ، ويبدو أن بعض من نجا من الأمويين قد استقر على ساحل البحر الأحمر قرب باضع حيث اختلطوا بالسكان المحليين وتزوجوا منهم⁽⁸³⁾. ويعتقد سليمان ضرار أن الأمويين الذين فروا من باضع أقاموا مملكة الدجن في كسلا وهم الذين أسسوا بعد قرون مملكة سنار وتوجد في قبيلة البني عامر قبيلتان تنسبان إلى بني أمية وهو (ولد نهو) و(مأرب)⁽⁸⁴⁾ .

أما في عصر الدولة العباسية فقد أصبحت باضع خاضعة للدولة الإسلامية منذ عصر الخليفة المأمون⁽⁸⁵⁾. ويذكر المقرئزي «أنه عندما كثرة غارات البجة على أسوان وكثير ايزاؤهم للمسلمين رفع ولاة الأمر خبرهم إلى المأمون فجرد لهم حملة بقيادة عبد الله بن الجهم انتهت بعقد صلح معهم وبين ملكهم كنون ومن شروطه أن يكون سهل البجة من أسوان إلى باضع ملك للخليفة العباسي»⁽⁸⁶⁾ .

نهاية ميناء باضع :

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

ويذكر ياقوت الحموي إنها أصبحت في أيامه خراباً⁽⁸⁸⁾، كما يشير يوسف فضل إلى سبب زوالها ونهايتها من الوجود ما بين الجماعة الشديدة أو الغزو العسكري⁽⁸⁹⁾. ويرى آخرون أن الحروب القبلية بين بطون البجة أو انتشار وباء خطير قد ساهم في هجرة السكان من باضع وخرابه⁽⁹⁰⁾، وأن تدهورها كان بسبب الجفاف الذي أصاب المنطقة ففر أهلها إلى دلتا خور بركة وخور القاش حيث تتوفر المواد الغذائية كما أن مجموعة من قبيلة النبي عامر هاجمت باضع وخربوها ولعل السبب الأهم هو تحول القوافل التجارية إلى ميناء عيذاب الذي ازدهر بدلاً من ميناء باضع⁽⁹¹⁾. كما يذكر كروفورد سبين الأول نقص الموارد الغذائية الأمر الذي ترتب عليه حدوث المجاعات ففر منها الأهالي، أما السبب الثاني هجوم عسكري من قبيلة النبي عامر على الميناء⁽⁹²⁾.

ويرى الشامي أن هذه القبيلة نجحت في تخريبها وإنزال الأضرار بها حتى هجرها السكان كما يرى أيضاً أن نهاية باضع وتحول التجارة عنها وفرار أهلها إلى سواكن وعيذاب هو حدوث اضطرابات والفوضى فيها مما ترتب عليه عدم وصول القوافل التجارية أو عدم انتظامها، ويرجع السبب في حدوث تلك الفوضى في أوطان البجة إلى سببين :
أولهما : طبيعة السكان في تلك المنطقة والظروف السائدة في أوطانهم .
ثانيهما : طبيعة علاقاتهم بأهل وسكان باضع الذين يراعون التجارة وأيضاً الصراع والتنافس بين القبائل المجاورة أدى إلى الفوضى وحدثت المجاعات، وكانت هناك منافسة بين باضع وعيذاب في فترة ما انتهت بانتهاء باضع وتحول التجارة عنها⁽⁹³⁾.
الخاتمة :

عرفت ميناء باضع خلال القرون الأولى من العصر الإسلامي حيث كانت تقف كأحد الموانئ التجارية المهمة على ساحل البحر الأحمر وبرزت أهميتها السياسية والاستراتيجية والتجارية حيث احتلت مركزاً مرموقاً للتجارة الدولية العابرة للبحر الأحمر نسبة لقربها من مدخل باب المندب .

كما استخدمت منفى للخارجين عن الطاعة والحكم خلال عصر الخلافة الراشدة، كما ظهرت أهميتها السياسية خلال عصري الدولة الأموية والعباسية، فقد كانت ملاذ الهاربين من الأمويين من بطش العباسيين وقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج .

النتائج :

1. الأهمية الاستراتيجية والسياسية والتجارية لموانئ البحر الأحمر جعلت منها مركزاً لخطوط الملاحة الدولية والعالمية .
2. أن الموقع الاستراتيجي لميناء باضع جعل منها من أهم موانئ ساحل البحر الأحمر فقد أسهمت إسهاماً في ازدهارها التجاري على المستوى المحلي والدولي .
3. كان لهذا الموقع الاستراتيجي أكبر الأثر في أن تتبوأ مكانة بارزة في العصور الإسلامية كما لعبت دوراً مهماً في تاريخ شرق إفريقيا .
4. نشأت باضع وازدهرت نتيجة للهجرات العربية على ساحل البحر الأحمر والتي استوطنت وكونت جماعات أسهمت في الازدهار التجاري والسياسي .
5. مارس العرب نشاطهم التجاري في ميناء باضع قبل الإسلام وكانت لها علاقات تجارية قوية مع بلاد العرب خاصة اليمن والحبشة وممالك النوبة المسيحية، فازدهر النشاط التجاري معها وكانت سوقاً تصدر منتجاتها المحلية إلى تلك البلدان .
6. خلال العصور الإسلامية استمر ازدهارها التجاري وكانت حلقة وصل بين مسلمي أفريقيا وبلاد الحجاز ومناطق الجزيرة العربية الأخرى .
7. تميزت بعلاقات تجارية نشطة مع مصر واليمن والسودان خلال العصور الإسلامية وإنها احتكرت تجارة شرق السودان وجنوب مصر .
8. ارتبطت بشبكة من الطرق التجارية مع البلدان المجاورة ومن ثم ساهمت مساهمة فعالة في الحراك الاقتصادي لموانئ البحر الأحمر .
9. يرجح بعض المؤرخين أن ميناء باضع هي دار هجرة الصحابة الأولى للحبشة .
10. في عصر الخلافة الراشدة استخدمت منفى للخارجين عن الطاعة والحكم .
11. ظهرت أهميتها السياسية خلال عصر كل من الدولتين الأموية والعباسية فقد كانت ملاذ للهاربين من بطش العباسيين.
12. اختلفت الروايات حول نهايتها وكيف كان خرابها ودمارها فالبعض ذكر إن ذلك كان سبب وباء خطير كما ذكر البعض الآخر أنه بسبب الجفاف أو المجاعة أو الغزو العسكري .

التوصيات :

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

المصادر والمراجع :

- (1) شوقي عبد القوي ، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، سلسلة عالم المعرفة العدد 151 - الكويت 1990م ص 164.
- (2) طه حسين عوض ، دور الموانئ الإفريقية في تسهيل الحج إلى الحجاز من القرن السادس إلى القرن الثامن الهجري (12م - 14م) ، ميناء زيلع نموذجاً مجلة العلوم العربية الإسلامية ، جامعة القصيم ديسمبر 2017م .
- (3) المصدر نفسه .
- (4) سالم السيد عبد العزيز ، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي ، د ط ، مؤسسة شباب الجامعة السكندرية ، مصر 1993م في 39 - 40 .
- (5) احمد دراج عيذاب ، مقال نشرت بمجلة نهضة أفريقيا ، مجلة شهرية ، السنة الأولى ، العدوان 9--10 ص 53 .
- (6) السيد عبد العزيز سالم ، مرجع سابق ص 40 .
- (7) علي ادم محمد ، قبيلة البجة في شرق السودان من القرن الثاني إلى التاسع الهجري دراسة سياسية حضارية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة عدن ص 49 ، 2000م .
- (8) سراج الدين ابن حفص ، خريدة العجائب وفريدة الغرائب ،الجامع لما هو لطرف الدهر حور ولجيد الزمان، مطبعة مصطفى الباني الحلبي واولاده القاهرة مصر ص 45 .
- (9) المقرئزي تقي الدين بن احمد بن علي المتوفى (845هـ) المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار د . ط . تحقيق د.محمد زينهم ومديحه الشرقاوي ، مكتبة مربوي القاهرة ، مصر 4 أجزاء ، ج 2 ص 136
- (10) محمد عوض ، السودان الشمالي ، سكانه وقبائله ط5 لجنة التأليف والنشر القاهرة 1956م ص 35
- (11) عبد الرحمن حسب الله الحاج، العلاقات بين العرب وشرق السودان منذ ظهور الإسلام حتى ظهور الفونج (1505م) رسالة ماجستير منشورة د.ط. ص 74 .
- (12) المقرئزي ، مرجع سابق ج 2 ص 257 .
- (13) شهاب الدين بن عبد الله ، ياقوت الحموي ، معجم البلدان ج 1 دار صادر بيروت لبنان 1977م ص
- (14) احمد بن اسحق ، اليعقوبي ، تاريخ اليعقوبي ط 2 ، دار الكتب العلمية بيروت 2004 ج 1 ص 165 .
- (15) محمد بن عبد المنعم ، الحميري ، الروض المعطار في خبر الأقطار- تحقيق إحسان عباس ط 2 مكتبة لبنان بيروت 1984م ص 332 .

- (16) أبو القاسم محمد بن حوقل ، صورة الأرض ، بيروت منشورات دار مكتبة الحياة 1992م ج1 ص48 .
- (17) Grawford ، O.G.S. the stone tombs ، of the Sudan . (17)
Kush .s . 1954.p80
- (18) صلاح الدين الشامي ، الموانئ السودانية ، دراسة في الجغرافية والتاريخية ، مكتبة مصر ، القاهرة 1961م ص 68 .
- (19) المصدر نفسه ص 68 .
- (20) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ص 226 .
- (21) الشامي ، الموانئ السودانية ص 69 .
- (22) بلاد البجة تمتد أرضهم من أسوان شمالاً حتى الأطراف الشمالية لهضبة الحبشة جنوباً ومن البحر الأحمر شرقاً حتى النيل غرباً ويعرف سكانها باسم البجاة ورد اسم البجة في احد النقوش الاكسومية القديمة التي تؤرخ إلى القرن 4 ق م وتحدث المؤرخين عن البجة وسكانهم وأصلهم (اليعقوبي) ، ذكر أنهم من النيل ولهم عدة ممالك في كل بلد ملك منفرد كما يشير إلى أن البجاة كانت لهم حياة مستقرة ويعرفون نظم الحكم الوراثي كسائر الشعوب التي حققت نوعاً من الاستقرار السياسي وللمزيد انظر مصطفى مسعد البجة والعرب - مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة العدد 21 المجلد الثاني ديسمبر 1959م ص 4 - القلقشندى صحيح الأعشى ج5 ص 273 ، تاريخ اليعقوبي ج2 ص 165 . ويقول اليعقوبي أيضاً عن ممالك البجة ومدينة المملكة يقال لها هجر ولهم قبائل وبطون والمملكة الثانية من البجة مملكة يقال لها بلقين ثم المملكة الثالثة يقال لها بازين والمملكة الرابعة لهم ملك خطير ومملكة ما بين بعد يقال له باضع والمملكة الخامسة ثم المملكة السادسة مملكة النجاشي ولم تزل العرب تأتي إليها للتجارات - تاريخ اليعقوبي ج1 ص 165 - 166 .
- (23) أبو بكر عوض الجليل ، تطور علاقات قبائل البجة بالدولة الإسلامية من فتح مصر حتى نهاية دولة الممالك (923هـ / 1517م) رسالة دكتوراه غير منشورة ، قسم التاريخ كلية الدراسات العليا ، جامعة البحر الأحمر 2013م ص65
- (24) اليعقوبي ، احمد بن يعقوب ، تاريخ اليعقوبي ج1 ص 17 .
- (25) المصدر نفسه ص 171 .
- (26) ضرار صالح ضرار ،
- (27) الشامي - الموانئ السودانية ص 69 .
- (28) البلاذري - فتوح البلدان - ص 239 .
- (29) الحاج عبد الرحمن حسب الله - العلاقات بين العرب وشرق السودان منذ ظهور

- الإسلام حتى ظهور الفونج ص 58 .
- (30) مسعد - مصطفى محمد - الإسلام والنوبة في العصور الوسطى ط 1 ، الهيئة المصرية العامة للكتاب - القاهرة - مصر ص 42 .
- (31) يوسف فضل - العلاقة بين الثقافة العربية والثقافات الإفريقية - تونس المنظمة العربية للتربية والعلوم 1985م - ص 53 .
- (32) عبدو محمد - موانئ البحر الأحمر التاريخية - مدونة التاريخ والتراث 10 نوفمبر 2018م
- (33) :33 p522-p529 Graw ford ، O.G.S. the stone tombs ، of the Sudan . Kush .s . 1954
- (34) سليمان صالح ضرار - هجرة الحبشة (2) - صحيفة الراكوبة 11 ابريل 2015م .
- (35) الشامي - الموانئ السودانية - ص 74 .
- (36) المرجع نفسه ص 74 .
- (37) المقريري - المواعظ والاعتبار بذكر الخط والآثار ، ، تحقيق محمد زينهم ومديحه الشرقاوي ، مكتبة مربوي القاهرة ، مصر 14 جزار ج 2 ، ص 195 .
- (38) محمد سليمان ضرار - هجرة الحبشة والدور التاريخي لشرق السودان الاثنين 22 نوفمبر 2010م
- (39) ابن بطوطة ، محمد عبد الله - رحلة ابن بطوطة - تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الإسفار - ط 2 مطبعة الرسالة - بيروت لبنان ج 2 ص 49 .
- (40) المسعودي - أبو الحسن بن علي الحسين (ت 346) مروج الذهب ومعادن الجوهر تحقيق محمد محي الدين مطبعة السعادة مصر 1948م ج 2 ص 16 .
- (41) اليعقوبي - احمد بن إسحاق - كتاب البلدان طبعة مطبعة ليدن ، الهند ، 1883م ج 1 ص 165 .
- (42) ابن حوقل - صورة الأرض ابن حوقل ، أبو القاسم محمد ، صورة الأرض - بيروت منشورات دار مكتبة الحياة 1992م ج 1 ، ص 58 .
- (43) سيد احمد السر العراقي ، . سواكن في العصر العثماني (1520 - 1923م) مركز التنوير المعرفي سلسلة كتاب الخرطوم الطبعة الأولى 2013م ص 172 .
- (44) عمر عبده رازي - العلاقات الاريترية العربية قراءة تاريخية ورؤية مستقبلية ، 2016م ، مركز دراسات القرن الأفريقي ، 2011م . <https://stgcenter.org/%D9%83%D8%AA%D8%A8>
- (45) سليمان ضرار - هجرة الحبشة الثانية - صحيفة الراكوبة .
- (46) المقريري ، الخطط ، ج 1 ص 196 .
- (47) سليمان ضرار ، هجرة الحبشة الثانية - صحيفة الراكوبة .

- (48) مصطفى مسعد ، البجة والعرب في العصور الوسطى مجلة كلية الآداب ، جامعة القاهرة العدد 21 المجلد الثاني ديسمبر 1959م ، ص 42.
- (49).عمار حامد - علاقات مصر بالدول الأفريقية في العصور الوسطى ج1 الدار العربية للكتاب - القاهرة مصر 1996م ص 28-29 .
- (50) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ،ج1 دار صادر بيروت لبنان 1977 ص 45 .
- (51) صلاح الدين الشامي ،الموانئ السودانية ، دراسة في الجغرافية والتاريخ ،مكتبة مصر ، القاهرة 1961ص 73 .
- (52) المصدر نفسه ص 73 .
- (53) عطية القوصي، تاريخ ميناء باضع في القرون الخمسة الهجرية، مجلة الدراسات الأفريقية ، العدد الحادي عشر ، معهد البحوث والدراسات الأفريقية،جامعة القاهرة 1982م ص 6 .
- (54) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص 239 .
- (55) Graford – p82.53
- (56) ياقوت الحموي ،معجم البلدان ج1 1867م ص 230 .
- (57) المقرئزي ،الخطط والآثار ص 257 .
- (58) ابن حوقل ،صورة الأرض ج1 ص 47 .
- (59) اليعقوبي ، تاريخ اليعقوبي ج1 ، ص 172 .
- (60) ياقوت الحموي ،معجم البلدان ج1 ص 227 .
- (61) المسعودي ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، ص 27 .
- (62) مركز دهلك للدراسات التاريخية .
- (63) احمد الياس ،العلاقات المبكرة للمسلمين عبر المحور الشرقي ودوره في آثار الإسلام في السودان مينائي دهلك وباضع أكتوبر 2018مالعلاقات المبكرة للمسلمين عبر مينائي دهلك وباضع أكتوبر 2018م hmed.elyas@gmail.com
- 62 2013 /stgcenter.https:/ (64)
- العرب والقرن الأفريقي جدلية8%D8%AA%D8%A8/%D9%83%D8%AA%D8%A8
- . الحوار والانتماء ، مجموعة مؤلفين ،ص 20
- (65) اليعقوبي ، تاريخ اليعقوبي ، ج1 ص 175 .
- (66) الهمزاني، أبو محمد الحسن بن محمد ، صفة جزيرة العرب ، دار الأدب ، بيروت 1983م تحقيق محمد سيد علي الكوع ص 90 .

- (67) ابن بطوطة ، ص 259 .
- (68) سلامه حسن طه ، أهمية النشاط التجاري بين جنوب شرق آسيا وساحل شرق أفريقيا ، كلية الإدارة / جامعة صلاح الدين 2007م ص 46 .
- (69) إبراهيم علي طرخان ، الإسلام والممالك الإسلامية في الحبشة ، المجلة التاريخية المصرية 1959م ص 30 .
- (70) مركز دراسات القرن الإفريقي- العلاقات الاريترية العربية . ، مركز دراسات القرن الأفريقي مايو 2011 م <https://stgcenter.org/%D9%83%D8%AA%D8%A>
- (71) الجزيرة نت 24/ربيع ثاني 1441هـ العدد 17250 - 2019/12/21 .
- (72) الشاطر البصيلي - معالم تاريخ السودان وادي النيل - ص 11 .
- (73) مسعد مصطفى - البجة والعرب في العصور الوسطى - ص 42 ..
- (74) محمد سليمان ضرار، هجرة الحبشة والدور التاريخي لشرق السودان، الاثنين 22 نوفمبر 2010م <https://habab.banouta.net/t738-topic>.
- (75) المصدر نفسه
- (76) المصدر نفسه
- (77) أبو الحسن صالح محمد فكاك - جريدة المدينة الأحد 16/رمضان 1403هـ - 1983/6/26 م .
- (78) الطبري - تاريخ الرسل والملوك ج 2 ص 329 .
- (79) المسعودي - التنبيه والأشراف 1976م - ص 329 .
- (80) عوض خليفات - العرب والنوبة في صدر الإسلام- دراسات تاريخية جامعة دمشق 1982م ص 83 .
- (81) Blossj - F .E . The story of suakins .s .n p .x1 y part 1936.79 (81) . p279
- (82) Graw ford - p 86.80(82)
- (83) مصطفى مسعد -الإسلام والنوبة ص 206 .
- (84) السر سيد احمد العراقي - سواكن في العصر العثماني (1520م - 1923م) ص 54 .
- (85).الشامي - الموانئ السودانية - ص 73 .
- (86) المقرئزي - المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار ص 195 .
- (87) مصطفى مسعد - البجة والعرب في العصور الوسطى ص 42 .
- (88).ياقوت الحموي - معجم البلدان ص 54 .

(89) يوسف فضل ، العلاقات العربية والثقافية الأفريقية، تونس المنظمة العربية للتربية والعلوم 1985م ص 79 .

(90) موانئ البحر الأحمر التاريخية ، ميناء باضع ، مركز دهلك للدراسات التاريخية

(91).الحاج عبد الرحمن حسب الله ، العلاقات بين العرب وشرق السودان ص65 .

Graw ford – p 513.90(92)

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

search?q=%D8%AE%D8%B1%D9%8A%D8%B7%D8%A9+%D9%85%D9-%8A%D986%D8%A7%D8%A1+%D8%A8%D8%A7%D8%B6%D8%B9&safe=strict&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=5AKA6ALw7QGKG

المصادر :

- 1) المقرئزي ، تقي الدين بن احمد ت0 (840) ، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار ، تحقيق محمد زينهم ومديحه الشرقاوي ، مكتبة مربوي القاهرة ، مصر 14 جزار ج2 .
- 2) ياقوت الحموي ، شهاب الدين عبد الله ، معجم البلدان، ج1 دار صادر بيروت لبنان 1977 .
- 3) اليعقوبي ، احمد بن إسحاق، تاريخ اليعقوبي ط2 دار الكتب العلمية بيروت 2004 م .
- 4) ابن حوقل ، أبو القاسم محمد ، صورة الأرض- بيروت منشورات دار مكتبة الحياة 1992م ج1 .
- 5) الحميري ، محمد بن عبد المنعم - الروض المعطار في خير الأقطار تحقيق إحسان عباس ط2 ، مكتبة لبنان بيروت 1984 م .
- 6) ابن بطوطة ، محمد عبد الله ، رحلة ابن بطوطة ، تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الإسفار ط2 ، مطبعة الرسالة بيروت لبنان ج2 ص 49 .
- 7) المسعودي ، أبو الحسن بن علي الحسين (ن346) مروج الذهب ومعادن الجوهر ، تحقيق محمد محي الدين ج2 ، مطبعة السعادة مصر 1948 م .
- 8) اليعقوبي ، احمد بن إسحاق، كتاب البلدان طبعة ليدن بمطبعة بريل 1883 م .
- 9) البلاذري ، احمد بن يحيى بن جابر ، فتوح البلدان ، دار الكتب العالمية القاهرة ، 1318هـ
- 10) الطبري ، ابوجعفر جرير ، تاريخ الرسل والملوك ، تحقيق أبو الفضل دار سويدي ، بيروت 1964م
- 11) ابن خلدون ، ديوان المبتدأ والخبر ، بيروت 1971 م .
- 12) ابن الوردي ، سراج الدين ابن حفص ، خريدة العجائب وفريدة الغرائب الجامع لما هو لطرف الدهر وحوار ولحيد الزمان ، مطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده، القاهرة مصر .
- 13) المسعودي ، التنبيه والإشراف ، طبعة ليدن ، الهند 1893م .

المراجع :

- 14) السيد عبد العزيز سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي ، د.ط مؤسسة شباب الجامعة الإسكندرية مصر 1993م .
- 15) شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية،سلسلة عالم المعرفة العدد 151 الكويت 1990م .
- 16) محمد عوض ، السودان الشمالي سكانه وقبائله ط2 لجنة الأليف والنشر القاهرة 1956م .
- 17) صلاح الدين الشامي ،الموانئ السودانية ، دراسة في الجغرافية والتاريخ ،مكتبة مصر ، القاهرة 1961م .،
- 18) مصطفى مسعد ، الإسلام والنوبة في العصور الوسطى ط1 الهيئة المصرية العامة للكتاب - القاهرة ، مصر .
- 19) يوسف فضل، العلاقات العربية والثقافية الأفريقية، تونس المنظمة العربية للتربية والعلوم 1985م .
- 20) احمد السر العراقي،سواكن في العصر العثماني (1520 - 1923م)مركز التنوير المعرفي سلسلة كتاب الخرطوم الطبعة الأولى 2013م .
- 21) مصطفى مسعد ،البجة والعرب في العصور الوسطى ، مجلة كلية الآداب ، جامعة القاهرة العدد 21 المجلد الثاني ديسمبر 1959م
- 22) عمار حامد ، علاقات مصر بالدولة الأفريقية في العصور الوسطى ط1 الدار العربية للكتاب ، القاهرة ، مصر 1996م .
- 23) الشاطر البصيلي ، معالم تاريخ السودان وادي النيل من القرن العاشر حتى القرن التاسع عشر، مطبعة أبو فاضل مصر 1955م .
- 24) عوض خليفات ، العرب والنوبة في صدر الإسلام، دراسات تاريخية جامعة دمشق 1982م .

الدوريات والمجلات :

- 25) طه حسين عوض ،دور الموانئ الأفريقية في تسهيل الحج إلى الحجاز في القرن السادس إلى القرن الثامن الهجري ميناء زيلع ، نموذجاً : مجلة العلوم العربية الإسلامية ، جامعة القصيم ديسمبر 2017م .
- 26) دراج احمد ،عيزاب، مقال نشرت بمجلة نهضة أفريقيا- مجلة شهرية السنة الأولى العددان 9-10
- 27) محمد صالح ضرار ،تاريخ شرق السودان ممالك البجة قبائلها وتاريخها ، مكتبة التوبة ، الرياض الطبعة الأولى، 2012م .

المراجع والمصادر :

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

المراجع :

14. السيد عبد العزيز سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي ، د.ط مؤسسة شباب الجامعة الإسكندرية مصر 1993م .
15. شوقي عبد القوي ، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية،سلسلة عالم المعرفة العدد 151 الكويت 1990م .
16. محمد عوض ، السودان الشمالي سكانه وقبائله ط2 لجنة الأليف والنشر القاهرة 1956م .
17. صلاح الدين الشامي ،الموانئ السودانية ، دراسة في الجغرافية والتاريخ ،مكتبة مصر ، القاهرة 1961م .،
18. مصطفى مسعد ، الإسلام والنوبة في العصور الوسطى ط1 الهيئة المصرية العامة للكتاب - القاهرة ، مصر .
19. يوسف فضل، العلاقات العربية والثقافية الأفريقية، تونس المنظمة العربية للتربية والعلوم 1985م .
20. احمد السر العراقي ،سواكن في العصر العثماني (1520 - 1923م)مركز التنوير المعرفي سلسلة كتاب الخرطوم الطبعة الأولى 2013م .
21. مصطفى مسعد ،البجة والعرب في العصور الوسطى ، مجلة كلية الآداب ، جامعة القاهرة العدد 21 المجلد الثاني ديسمبر 1959م
22. عمار حامد ، علاقات مصر بالدولة الأفريقية في العصور الوسطى ط1 الدار العربية للكتاب ، القاهرة ، مصر 1996م .
23. الشاطر البصيلي ، معالم تاريخ السودان وادي النيل من القرن العاشر حتى القرن التاسع عشر، مطبعة أبو فاضل مصر 1955م .
24. عوض خليفات ، العرب والنوبة في صدر الإسلام، دراسات تاريخية جامعة دمشق 1982م .
25. الدوريات والمجلات :
26. طه حسين عوض ،دور الموانئ الأفريقية في تسهيل الحج إلى الحجاز في القرن السادس إلى القرن الثامن الهجري ميناء زيلع ، نموذجاً: مجلة العلوم العربية الإسلامية ، جامعة القصيم ديسمبر 2017م .
27. دراج احمد ،عيزاب، مقال نشرت بمجلة نهضة أفريقيا- مجلة شهرية السنة الأولى العدان 9-10
28. محمد صالح ضرار ،تاريخ شرق السودان ممالك البجة قبائلها وتاريخها ، مكتبة التوبة، الرياض الطبعة الأولى ،2012م.
29. سلامة حسن طه -أهمية النشاط التجاري بين جنوب شرق أسيا وساحل شرق أفريقيا-

- مجلة كلية العلوم الإسلامية- كلية الآداب جامعة صلاح الدين 2007م .
30. طرفان إبراهيم علي، الإسلام والممالك الإسلامية في الحبشة، المجلة التاريخية المصرية 1959م .
31. عطية القوصي، تاريخ ميناء باضع في القرون الخمسة الهجرية، مجلة الدراسات الأفريقية، العدد الحادي عشر، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة 1982م

الرسائل الجامعية :

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

المواقع الالكترونية :

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

8. عبده حمد - موانئ البحر الأحمر التاريخية - مدونة التاريخ والتراث 10 نوفمبر 2018م [./https://www.facebook.com/frataiy2](https://www.facebook.com/frataiy2)

المراجع الانجليزية :

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

مينائي مصوع وعصب (دراسة تاريخية)

قسم التاريخ - تاريخ حديث ومعاصر - كلية الآداب

جامعة طرابلس - ليبيا

د.سعاد محمد الجفال

مقدمة:

تكتسي الموانئ المطلة على البحر الأحمر أهمية استراتيجية واقتصادية وسياسية على مر العصور التاريخية المختلفة، حيث لعبت دوراً في رسم سياسة المنطقة خاصة في زمن الإستعمار الأوروبي لقارة إفريقيا بشكل عام ومنطقة حوض البحر الأحمر بشكل خاص، وقد بدأ التركيز الأوروبي على الموانئ الإريترية وبشكل رئيسي على مينائي مصوع وعصب في إطار خطة تأمين المنطقة الخاضعة لسيطرتهم هناك، وقد اشتد الصراع الدولي حول البحر الأحمر وموانئه منذ بداية حركة الكشوفات الجغرافية التي ترأسها البرتغال في مطلع القرن السادس عشر الميلادي ليبدأ صراع قوي ما بين القوى الأوروبية الحديثة العهد بالاكشاف والإستعمار من جهة والقوى الموجودة أساساً في البحر الأحمر والسواحل المطلة عليه خاصة في اليمن وشبه الجزيرة العربية إضافة إلى مصر والدولة العثمانية من جهة أخرى، ونتج عن ذلك الصراع سيطرة البرتغاليين على بعض الموانئ هناك في مرحلة أولى ثم وفي مرحلة لاحقة نجح الإنجليز في بسط سيطرتهم على عدن سنة 1839 ثم عملوا على تأمين المنطقة المقابلة لها لضمان استقرار واستمرار وجودهم هناك وعدم السماح لأي قوة بالظهور في هذا النطاق والتي من شأنها أن تهدد وجودهم في عدن أو البحر الأحمر خاصة النفوذ المصري الذي كان موجوداً هناك إبان هذه الفترة (1) ويعد ميناء مصوع وعصب من بين أهم وأبرز تلك الموانئ ويقعان في دولة إرتريا الواقعة في شمال شرق القارة الإفريقية والمطلة على البحر الأحمر بشاطئ طويل نسبياً يبلغ طوله أكثر من 1000 كم ويمتد حتى باب المندب وبهذا يحدها البحر الأحمر من الشمال والشرق بينما يحدها من الشمال والغرب السودان، أما من الجنوب فتحدها كل من إثيوبيا وجيبوتي (2) وبهذه الحدود تكون إرتريا أقرب إلى شكل المثلث ولكنه غير منتظم الأضلاع، وتعد إرتريا إحدى دول منطقة شرق إفريقيا والقرن الإفريقي إلى جانب كل من إثيوبيا وجيبوتي والصومال، وقد مرت إرتريا عبر تاريخها بالعديد من المراحل التاريخية المتباينة والتي أثرت بشكل مباشر على الأوضاع العامة فيها حيث خضعت لسيطرة المسلمين ثم نجحت البرتغال في بسط نفوذها عليها غير أن الدولة العثمانية منذ القرن السادس عشر والسابع عشر تمكنت من إحكام قبضتها على إرتريا بشكل مباشر في مرحلة أولى ثم بشكل غير مباشر لاحقاً بواسطة حكام مصر، ومن بعدهما جاء الإستعمار الإيطالي ثم الإنجليزي وأخيراً خضعت لهيمنة إثيوبيا حتى سنة 1993 عندما نجحت إرتريا في الحصول على استقلالها وإعلانها كدولة مستقلة إثر نضال وطني استغرق سنوات عديدة.

والخريطة التالية توضح موقع إرتريا الجغرافي وحدودها⁽³⁾



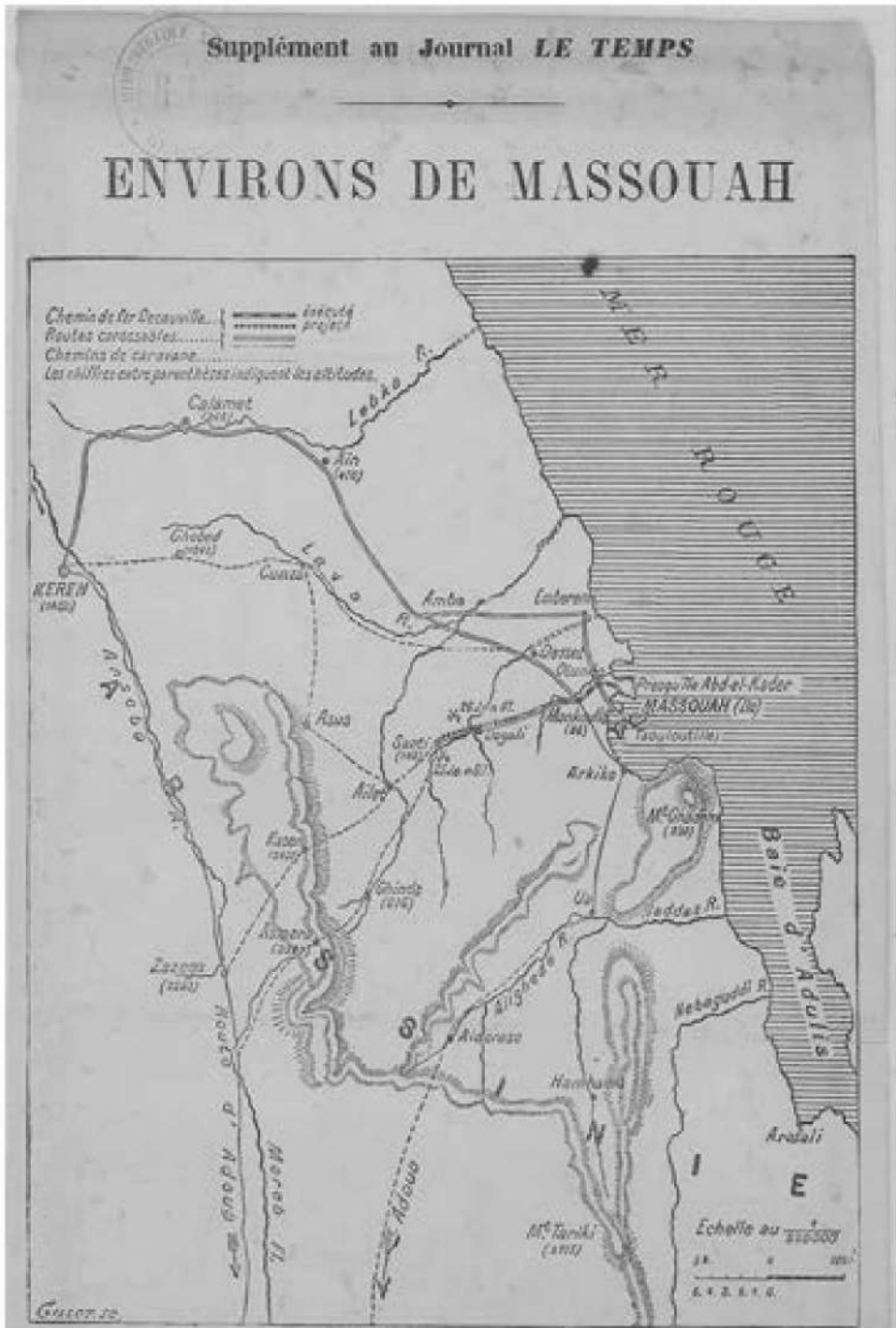
93-684180

G8340

1993

U51





التاريخ السياسي لإرتريا:

لم تكن إرتريا دولة حديثة العهد بالتاريخ ولكنها عُرِفَت منذ زمن حكم الفراعنة لمصر كما كانت معروفة لدى الرومان واليونانيين الذين أطلقوا عليها اسم البحر الأحمر نسبة إلى البحر الذي تطل عليه وهو البحر الأحمر، أما في العصور الوسطى فقد عرفت باسم «بحر مدري.. أو مدري بحر ..»⁽⁴⁾، في حين تشير بعض المصادر الأخرى إلى أن اسم إرتريا يعود إلى الاسم اليوناني سينوس ارتريوس⁽⁵⁾ ونظراً لموقعها الجغرافي المطل على البحر الأحمر فقد كانت مستقراً وممراً للكثير من الهجرات السامية وغيرها⁽⁶⁾، وكان نتيجتها ظهور مزيج من الأعراق والأجناس في إرتريا خاصة والمنطقة المحيطة بها عامة، كما ظهرت في المنطقة ممالك مختلفة حكمتها عبر فترات زمنية متتالية منها على سبيل المثال لا الحصر مملكة أكسوم، والتي كانت لها صلات مختلفة مع البلاد العربية خاصة في اليمن وإن غلب عليها الطابع العدائي في أغلب الفترات⁽⁷⁾. ومن هنا تجدر الإشارة إلى أن صلة العرب بمنطقة القرن الإفريقي تعود إلى سنوات ضاربة في العمق تسبق ما تمت الإشارة إليه آنفاً يرجعها البعض إلى الفترة الممتدة ما بين 6000 - 1000 وتعرزت بعد ظهور الإسلام وبداية انطلاق الدعوة الإسلامية عندما أمر الرسول محمد صلى الله عليه وسلم أتباعه بالهجرة إلى الحبشة- التي كانت تضم كل من إثيوبيا، إرتريا، جيبوتي، والصومال وكانت ضمن المناطق الخاضعة لملك الحبشة-⁽⁸⁾ بعد تعرض المسلمين للكثير من الأذى والمضايقات على يد قريش وزعمائها⁽⁹⁾ وقد كان في الحبشة ملك عادل لا يظلم عنده أحد، وقد نزل المسلمون في مدينة مصوع بإرتريا⁽¹⁰⁾ وبعد وفاة الرسول عليه السلام وحدث تداول للسلطة بين الخلفاء من بعده بدأوا في العمل على نشر الدين الإسلامي عن طريق الفتوحات الإسلامية وكان من بين المناطق المستهدفة منطقة شرق إفريقيا وتحديداً القرن الإفريقي لقربها من منطقة شبه الجزيرة العربية جغرافياً وللعلاقات التجارية الوطيدة بينهما والموغلة في القدم، فتم وصل البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط عبر قناة مائية تم شقها زمن الخليفة عمر بن الخطاب وقد عرفت باسم قناة أم المؤمنين⁽¹¹⁾، أما في زمن الأمويين فقد تسنى لهم السيطرة على أرخبيل دهلك مصوع إبان فترة حكم الخليفة عبدالملك بن مروان سنة 702م⁽¹²⁾، وعقب وصول العباسيين إلى سدة الحكم تمكنت الدولة العباسية من بسط سيطرتها على إرتريا وكانت تعرف آنذاك باسم إقليم باضع وهو الاسم القديم الذي كان يطلق على مدينة مصوع⁽¹³⁾ وقد خضعت معظم شواطئ البحر الأحمر الغربية فيما بعد لحكم قبائل البجة (14)، بعد أن عقد معهم الفاطميون اتفاقية وسمحوا لسلطان قبائل البجة مكنون بن عبدالعزيز ببسط نفوذه على المنطقة والتي شملت ميناء مصوع.

إثر وصول البرتغاليين إلى منطقة البحر الأحمر نجحوا في السيطرة على أهم الموانئ المطلة عليه وبصفة خاصة تلك الواقعة على الواجهة الغربية له منها على سبيل المثال لا الحصر مصوع وزيلع وسواكن وغيرها وذلك مطلع القرن السادس عشر⁽¹⁵⁾ حيث تمكنوا من بسط نفوذهم على إرتريا في سنة 1520، غير أن الأمر لم يستمر لهم طويلاً لأن العثمانيين رأو في وجودهم تهديداً مباشراً لمصالحهم الاقتصادية والسياسية في المنطقة لذلك كان الصراع ذا بعد اقتصادي بالدرجة الأولى فبعد سيطرة البرتغاليين على البحر الأحمر أصيبت المصالح التجارية العثمانية بالركود والضعف وعملوا على استعادة نفوذهم هناك من أجل عودة التجارة وقد نجحوا في ذلك فعاد النشاط التجاري العثماني بعودة حركة السفن في البحر الأحمر⁽¹⁶⁾ ولذلك أعدوا حملة عسكرية تمثلت في أسطول كبير لطرد البرتغاليين من تلك الموانئ وحدث صدام بين العثمانيين والبرتغاليين أمام شواطئ مصوع عام 1554 وتمكن الأسطول العثماني بقيادة سنان باشا من هزيمة البرتغاليين الذين كانوا تحت قيادة دون جوان دي كاسترو ، ونجحوا في السيطرة على مصوع سنة 1557،⁽¹⁷⁾ وقد خضعت لحكم العثمانيين المباشر في الفترة 1557-1690، ثم عينوا لها نواباً عنهم تابعين للسلطة المركزية العثمانية خلال 1690-1831، عقب ذلك قامت الإدارة العثمانية بإدارة المنطقة بشكل مباشر استمر الوجود العثماني بشكل مباشر في إرتريا والصومال حتى سنة 1865 عندما تنازل السلطان العثماني عنها لمصر وعلى إثر ذلك نزل الجيش المصري في مدينة مصوع بقوة تقارب 809 جنود على رأسهم القائد حسن بك⁽¹⁸⁾ وتذكر مصادر أخرى أن القائد المصري كان اسمه عابدين بك تمكن من النزول بقواته في مصوع سنة 1826 وأصبح لباشوات مصر السيادة الاسمية عليها غير أنها لم تكن سيادة مباشرة، واستمر وضع مصوع السياسي على هذا المنوال حتى مرحلة الصدام الحربي ما بين والي مصر محمد علي والعثمانيين في بلاد الشام وما تم على إثر ذلك من تسوية للمسألة المصرية - العثمانية وهو الأمر الذي ترتب عنه انسحاب مصر من سواحل إفريقيا المطلة على البحر الأحمر لصالح العثمانيين وتحديداً في سنة 1849 بعد تدخل بعض الدول الأوروبية لفض ذاك النزاع لتعود السيادة العثمانية المباشرة على كل من مصوع وسواكن وغيرها واستمر الوضع هكذا حتى فترة حكم الخديوي إسماعيل الذي تولى الحكم سنة 1863،⁽¹⁹⁾ في هذه المرحلة دخلت إيطاليا إلى ميدان التنافس الإستعماري في إفريقيا ونجحت في الحصول على ميناء عصب بعد أن قامت إحدى الشركات الإيطالية بشرائه عن طريق توقيع عقد مع شيخي قبيلة (أدا علي) وهما السلطان حسن بن أحمد والسلطان إبراهيم بن أحمد سنة 1869 وكان الاتفاق ينص على شراء ميناء عصب لكي تتخذ السفن الإيطالية مكانا للتزود بالوقود وتستخدمه شركة روباتينو الإيطالية لذلك الغرض،⁽²⁰⁾ ثم استلمته الحكومة الإيطالية منها وأصبحت تحتل الميناء بشكل رسمي منذ سنة 1885⁽²¹⁾ وكانت نقطة البداية للاستعمار الإيطالي لإرتريا بعد أن نجح القائد الإيطالي ساليوتا على رأس حملة عسكرية في النزول إلى مصوع وقد أطلق عليها الإيطاليون اسم مفوضية مصوع الإقليمية ثم بعد استكمال السيطرة على كل إرتريا أطلقوا عليها اسم مستعمرة إرتريا وقام الملك الإيطالي همبرت الأول في وقت لاحق بإصدار مرسوم تأسيس مستعمرة إرتريا سنة 1890،⁽²²⁾ والخريطة الآتية توضح موقع ميناء مصوع على البحر الأحمر خلال سنة 1890⁽²³⁾ م

وفى ظل هذا الوضع السياسى كان هناك تداخل فى الأحداث السياسية فى المنطقة بشكل عام، وفى هذه الأثناء وقع الاحتلال الإنجليزى لمصر سنة 1882 إثر ذلك قامت بسحب الجيوش المصرية من إرتريا وما جاورها بالرغم من استمرارها فى رفع العلم المصرى فى بعض مناطق إرتريا وبقيت المنطقة تعانى فراغاً سياسياً وعسكرياً مما جعلها تقع فريسة للأطماع الاستعمارية الأوروبية وأدى الأمر إلى تقسيمها بين تلك القوى فيما بعد، غير أن الإيطاليين حافظوا على نفوذهم القوى فيها واستمر إحتلالهم لإرتريا بل نجحوا فى إعلان وحدة إثيوبيا وإرتريا والصومال سنة 1936 ضمن دائرة نفوذ الإمبراطورية الإيطالية فى إفريقيا الشرقية⁽²⁴⁾ وحافظ الإيطاليون على نفوذهم فى إرتريا حتى الحرب العالمية الثانية.⁽²⁵⁾ وعلى إثر هزيمة إيطاليا فى الحرب العالمية الثانية خرجت من إرتريا التى خضعت مباشرة للسيطرة الإنجليزية (1941- 1952) على أن تكون فترة انتقالية حتى يتمكن الإرتريون من القيام بأعباء الحكم بأنفسهم. وتشير المصادر التاريخية إلى أن هذه المرحلة كانت من أخطر المراحل السياسية التى مرت بها البلاد بسبب تربص الحبشة (إثيوبيا) بها والعمل على ضمها لسلطتها واتخاذها خطوات عملية فى هذا الاتجاه وبتشجيع من بريطانيا بشكل خاص فعملت على إثارة الفتى الداخلية بين المسلمين والمسيحيين وشجعت ظهور أحزاب سياسية موالية لها تدعو إلى الانضواء تحت سلطة الحبشة. امتد النزاع والاختلاف حول مصير إرتريا السياسى إلى الدول الأوروبية الكبرى آنذاك وهى بريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية إضافة إلى الإتحاد السوفيتى آنذاك ولم يستطع هؤلاء اتخاذ قرار حاسم ونهائى حول مصير إرتريا⁽²⁶⁾ مما أدى بهم إلى رفع الأمر إلى الأمم المتحدة التى لم تتمكن من حسم الأمر أيضاً بسبب تباين وجهات النظر الدولية والمحلية ولكنها فى النهاية توصلت إلى قرار مفاده أن تكون إرتريا وحدة واحدة ذات استقلال ذاتى ولكن مع الحبشة بمعنى قيام اتحاد لا مركزى بينهما سنة 1951-1952،⁽²⁶⁾ إثر هذه القرارات تم إنزال العلم البريطانى فى سبتمبر 1952 ورفع العلم الأثيوبى أو ما أطلق عليه العلم الإتحادى، غير أن الحكومة الأثيوبية أعلنت فى سنة 1962 ضم إرتريا إليها وأنها جزء منها وبذلك أعلنت إلغاء القرار الأممى السابق من جانب واحد، ولم تجد معارضة من القوى الأوروبية الكبرى آنذاك بل على العكس من ذلك وجدت دعماً من الولايات المتحدة الأمريكية⁽²⁷⁾ وهذا التغيير الحاصل فى من يحكم إرتريا كان نقطة الانطلاق فى عملية النضال الإرتري من أجل الحصول على الإستقلال بعد سنوات طويلة قضاها الإرتريون تحت حكم الإستعمار الأوروبى سواء الإيطالى أو الإنجليزى.⁽²⁸⁾ لينجحوا فى النهاية فى الحصول على استقلالهم سنة 1993.

تأسيس مينائي مصوع وعصب:

يعد مينائي مصوع وعصب من أهم موانئ البحر الأحمر والذي بدوره يعد أحد أبرز الممرات المائية عالمياً علاوة على أنه من أهم طرق الملاحة الرئيسية والاستراتيجية دولياً، ووفقاً لموقعه الجغرافي فهو يربط بين ثلاث قارات هي آسيا وأفريقيا وأوروبا كما أنه يربط الشرق والغرب، وقد زادت أهميته إثر افتتاح قناة السويس أمام الملاحة كمر مائي دولي في منطقة الشرق الأوسط سنة 1869⁽²⁹⁾، وبهذا اكتسب المينائين أهمية دولية، علاوة على ذلك تكمن أهمية المينائين بالنسبة لإرتريا في الموقع الجغرافي المهم لهما ووقوعهما بالقرب من مضيق باب المندب المهم دولياً فهو المدخل الجنوبي للبحر الأحمر والذي يربط بين البحر الأحمر والمحيط الهندي عند هذه النقطة. ومما تجدر الإشارة إليه أن سواحل إرتريا وشواطئها كانت منذ القدم مكاناً لاستقرار التجار مما نتج عنه تأسيس المدن التجارية فيها وكانت هناك العديد من الموانئ المهمة عبر التاريخ وأصبحت هي المنفذ التجاري الأبرز نحو دواخل إفريقيا.⁽³⁰⁾

تعتبر مدينة مصوع من أقدم المدن في إرتريا وقد كانت منذ القدم مركزاً تجارياً مهماً علاوة على ذلك تعد أقدم وأهم موانئ البحر الأحمر ومرد ذلك إلى تاريخ تأسيس مدينة مصوع نفسها والتي تشير المعلومات التاريخية إلى أن تاريخ تأسيسها يعود إلى سنة 2475 - 2625 قبل الميلاد على يد الفراعنة،⁽³¹⁾ ويمكن الإشارة هنا إلى إعادة إحيائها كمدينة وميناء مهمة للتجارة خلال القرن العاشر الميلادي على يد العرب الذين جاءوا مهاجرين من اليمن إليها،⁽³²⁾ وقد كانت مصوع نقطة جذب في عملية التبادل التجاري من حيث الصادرات والواردات على مستوى دولي وموقعها الجغرافي هو الذي أسبغ عليها هذه الأهمية وتبوءت الريادة في التجارة لفترة طويلة من الزمن وهو السبب الذي من أجله أطلق عليها الإيطاليون اسم باب الامبراطورية.⁽³³⁾

تقع مصوع إدارياً ضمن إقليم شمال البحر الأحمر وهي عبارة عن جزيرتين (طالوت- رأس مدر) وشبه جزيرتين (جرار - عداقة) وقد عرفت تاريخياً باسم باضع وإلى جانب هذا الاسم كان يطلق عليها مسمى آخر هو جزيرة الريح،⁽³⁴⁾ وهي (تقع في أقصى شمال خليج حرقيقو ...) وتشير المصادر إلى سبب تسميتها باسم مصوع أن الاسم مأخوذ من كلمة صوع وهذه الكلمة تعني في اللغة الحبشية المنادة⁽³⁵⁾، ولم تكن هذه هي الأسماء فقط التي أطلقت عليها لكنها حملت العديد من الأسماء الأخرى خلال المراحل الزمنية المتعاقبة منها اسم باضع ولؤلؤة البحر الأحمر وغيرهما.⁽³⁶⁾

تشغل مصوع مساحة جغرافية صغيرة نسبياً غير أنه وبعد وصول الاحتلال الإيطالي إليها قاموا بتوسيع المدينة وضموا إليها مساحات جغرافية جديدة من الأراضي المحيطة بها⁽³⁷⁾

، وميناء مصوع يقع في مدينة مصوع نفسها ويحمل نفس اسمها والمدينة كانت أول عاصمة لارتريا، كما أنها تعد ثاني أكبر مدينة في الوقت الحالي بعد العاصمة أسمرة وهذا الميناء هو الميناء الرئيسي لها وأهم مرفأ في البلاد بأسرها ، هذا الميناء يبعد عن العاصمة أسمرة حوالي 120 كيلو مترا ويقع جغرافيا إلى الشرق منها.⁽³⁸⁾

بدأت مدينة مصوع تشهد حركة تجارية وتحول مهم في أهميتها منذ وقت مبكر بعد أن قدم إليها عدد ليس بالقليل من أصحاب المراكب والتجار وبعض الصيادين الذين كانوا يعيشون في مدينة عدولس التي كانت مدينة تجارية ومحطة بحرية علاوة على كونها ميناءً تجارياً مهماً في إرتريا حتى فترة القرن الرابع الميلادي، ومن هنا بدأت التجمعات ذات الصبغة التجارية تظهر وبشكل كبير في مدينة مصوع خلال القرنين الخامس عشر والسادس عشر الميلاديين. (39)

إثر مرور فترة من الزمن وتعاقب القوى التي أخضعت إرتريا لحكمها ومن بينها مصر قامت السلطات في مصر بإصدار أوامرها إلى محافظ مصوع في سنة 1867 بضرورة الاهتمام بالمدينة وبناء وتطوير أهم المرافق الموجودة بها خاصة وأنها تتبوأ موقعاً مهماً جداً يقع في طريق الملاحة الدولية ومن بين تلك المواقع التي وقع التأكيد على ضرورة إنشائها: دار للجمارك، وبناء رصيف على ميناء مصوع لتسهيل عملية شحن وتفريغ السفن وقد تكفلت الحكومة المصرية بكل مايلزم هذا التطوير من تكلفة مالية أو توفير المواد اللازمة لذلك، وبالفعل كانت هناك توسعة لمرسى مصوع إلى جانب قيامهم ببناء الأرصفة حوله(40) ، وفي السياق نفسه قامت السلطات المصرية أثناء بسط سيطرتها على مصوع بإنشاء جسر يربط مابين جزيرة طالوت ومصوع خلال الفترة مابعد سنة 1870، كما ينسب للانجليز تشييد رصيف مرفأ ميناء مصوع ذلك الذي يحيط به من ناحية الشمال،(41) ثم قام الإيطاليون بإعادة بنائه مجدداً إبان حقبة حكمهم، ثم إثر استقرارهم في إرتريا وتحديداً سنة 1935 قاموا بتوسيع مرفأ ميناء مصوع علاوة على إدخال خدمات اللاسلكي إليه عن طريق ربطه بمدينة أسمرة لاسلكيا كما حاولت إدخال نوع من التنظيم الإداري في عملية الإشراف عليه فقامت باستحداث بعض الإدارات مثل دائرة قيادة المحطة البحرية، ومفوضية المرفأ، ودائرة الجمارك، واعتبر ميناء مصوع ومرفأه من بين المرفأئ الحديثة إبان فترة الحرب العالمية الثانية.(42)

بينما تنضوي عصب إداريا في نطاق إقليم جنوب البحر الأحمر، أي في أقصى جنوب صحراء دنكاليا وهي عاصمة محافظة دنكاليا،(43) وكانت المدينة عبارة عن قرية صغيرة وفي سنة 1869 كانت مقرا لأحد المبشرين الإيطاليين ولكن في سنة 1885 تمكن الإيطاليون من احتلالها بشكل مباشر ، وقد قام الإيطاليون بأعمال توسعية في المدينة وجعلوا منها ميناءً ذا أهمية اقتصادية،⁽⁴⁴⁾ وتعزيزاً لجهودهم تلك قاموا ببناء طريق معبد خاص بالسيارات يربط

مدينة عصب مباشرة بالحدود مع إثيوبيا،⁽⁴⁵⁾ وبعد فترة زمنية ليست بالقصيرة تمت إعادة بناء عصب من جديد على يد شركة يوغسلافية سنة 1958 والتي بدورها أدخلت بعض التعديلات عليه مثل إنشائها سد جبلي أمام مرفأ الميناء كنوع من الحماية للسفن الراسية فيها في مجابهة الرياح العاتية التي كانت تضرب الميناء بين الفينة والأخرى.⁽⁴⁶⁾ وعصب هي الميناء الثاني بالنسبة لإرتريا وتنبع أهميته من حيث موقعه الجغرافي بالقرب من باب المندب وهو ما أسبغ عليه أهمية دولية استراتيجية،⁽⁴⁷⁾ وتبعد مدينة عصب وميناؤها من العاصمة أسمرة حوالي 500 كيلو متر.⁽⁴⁸⁾

لقد عمل الإيطاليون على ربط مينائي مصوع وعصب بباقي المدن والأقاليم الإرترية بواسطة شبكة من طرق المواصلات سواء منها سكك الحديد أو الطرق المعبدة وقد بدأوا في إنجاز السكك الحديدية بعد إحتلالهم لمصوع سنة 1885 وكانت نقطة الانطلاق فيه من مصوع ووصلوا به إلى ساهاتي بعد مرور سنتين من العمل فيه، ولم يتوقف إنشاؤه حتى وصلوا به مدينة أسمرة سنة 1909 وواصلوا في مده باتجاه أهم المدن في إرتريا حتى انتهوا به عند مدينة بيشا.⁽⁴⁹⁾

الأهمية الاقتصادية الدولية لمينائي مصوع وعصب:

أدرك الأوروبيون أهمية البحر الأحمر الجيوبوليتيكية بالنسبة لمخططاتهم الاستعمارية منذ انطلاق موجة الإستعمار نحو إفريقيا إبان القرن السادس عشر⁽⁵⁰⁾ وعزز هذه الأهمية وجود موانئ ذات قيمة اقتصادية وسياسية عالية وينطبق هذا على كل موانئ البحر الأحمر وبشكل خاص مينائي مصوع وعصب اللذين يقعان على الجهة الغربية لباب المندب⁽⁵¹⁾، وهذا أعطى أهمية جغرافية واستراتيجية لإرتريا جعلها هدفا للصراع الدولي ومحاولة السيطرة عليها.⁽⁵²⁾ باعتبار موانئ وسواحل إرتريا المنفذ الرئيسي الذي عبرت من خلالها الهجرات القادمة من آسيا نحو إفريقيا عبر مراحل زمنية مختلفة⁽⁵³⁾. وكذلك كان الحال مع العثمانيين الذين أدركوا أهمية ميناء مصوع تحديدا في النصف الثاني من القرن السادس عشر بعد أن استعادوا نفوذهم في البحر الأحمر إثر صدام حربي مع الأسطول البرتغالي كما سبقت الإشارة إلى ذلك،⁽⁵⁴⁾ وبعد مرور فترة من الزمن قام العثمانيون بنقل سلطة الإشراف على ميناء مصوع من أشرف مكة إلى باشا مصر تقديرا له على خدماته التي قدمها للدولة العثمانية في وقوفه في وجه الوهابيين والحد من سلطتهم وخطرهم في منطقة شبه الجزيرة العربية،⁽⁵⁵⁾ وعقب انطلاق موجة الإستعمار الاوروبي الحديث في النصف الثاني من القرن التاسع عشر أصبحت معظم موانئ البحر الاحمر نقاط ارتكاز سياسية واقتصادية للأوروبيين في حوض البحر الأحمر منها على سبيل المثال لا الحصر ميناء عدن بالنسبة للانجليز وميناء عصب بالنسبة للايطاليين، ولحقت فرنسا بركبهما وأتخذت هي الأخرى موطئ قدم لها هناك.⁽⁵⁶⁾ كما زادت أهمية ميناء مصوع بالنسبة للايطاليين بعد أن

اكتشفوا النفط في المنطقة الواقعة إلى الشرق من ساحل ميناء مصوع وتحديدًا في جزر دهلك، ولم يكن اهتمام الإيطاليين بميناء عصب أقل من اهتمامهم بميناء مصوع فقد أرادوا منذ بداية حصولهم على ميناء عصب تأسيس محطة تجارية فيه قصد مساعدة تطوير ودعم التجارة الإيطالية في سواحل البحر الأحمر ومضيق باب المندب والشرق الأقصى بشكل عام.⁽⁵⁷⁾ ويمكن الإشارة هنا إلى أن الميناءين برزت أهميتهما إثر قيام وتطور الصناعة في إرتريا اعتباراً من سنة 1905 عندما تم استحداث الملاحة في ميناء مصوع في مرحلة أولى ثم ميناء عصب، حيث كانت حركة الملاحة موجهة بالأساس إلى كل من الهند واليابان وبلغت القيمة المادية لها ما يفوق المليون ونصف كنتال ذهب وذلك خلال سنة 1927.⁽⁵⁸⁾

كما شكل ميناء عصب ثقلًا سياسيًا واقتصاديًا لإيطاليا لأنها كانت تبحث عن موضع لها على ساحل البحر الأحمر لتأمين خطوطها التجارية ما بين ميناء البندقية الإيطالية والموانئ الهندية والصينية وأيضًا لضمان تزويد سفنها بالوقود أثناء عبورها للبحر الأحمر،⁽⁵⁹⁾ وعززت ذلك بإنشائها مصفاة ضخمة للنفط في مدينة عصب والتي أصبحت تمد إرتريا وأثيوبيا باحتياجاتهما من النفط. ونجحت إيطاليا في ذلك بعد أن عقدت معاهدة مع منليك حاكم شوا سنة 1881 ذات طابع تجاري استغلوها لتثبيت وجودهم في عصب عن طريق تسهيل آلية التبادل والاتصال التجاري ما بين عصب والمناطق الداخلية الغنية بالمواد الأولية وبالموارد الإنتاجية المختلفة.⁽⁶⁰⁾ وفيما يتعلق بأثيوبيا فقد مثل مينائي مصوع وعصب أهمية اقتصادية كبيرة بالنسبة لها لأنهما المنفذان الوحيدان لها للوصول إلى البحر الأحمر والمحيط الهندي، لأن إرتريا تفصل أثيوبيا عن البحر الأحمر وبالتالي تتحكم بشكل كامل في حركة مواصلاتها البحرية التي تعتمد كليًا على مينائي مصوع وعصب الإريتريين خاصة ميناء عصب الذي كان يمر من خلاله الجزء الأكبر من الحركة التجارية الأثيوبية ومما عزز استخدام هذا الميناء وجود طريق بري يصل بينه وبين العاصمة أديس أبابا مباشرة وتحديدًا إلى مناطق مصادر الانتاج الزراعي والصناعي.⁽⁶¹⁾ وفي هذا الإطار تشير معظم المصادر التاريخية إلى أهمية مينائي مصوع وعصب في المساهمة في الرفع من الاقتصاد الإرتري بكونهما المصدرين الرئيسيين للأملاح على الصعيدين المحلي والتصدير عن طريق تبخير مياه البحر الأحمر فيهما واستخراج الأملاح بعد ذلك.⁽⁶²⁾ والجدير بالملاحظة أنه وخلال العصر الحديث حافظ ميناء مصوع على أهميته التجارية حتى في أوقات الأزمات والحروب ففي مرحلة الحرب العالمية الثانية انصب تركيز الإنجليز على الاهتمام به ليظل رافداً اقتصادياً فقاموا بتطوير المرفأ التجاري،⁽⁶³⁾ وعقب انتهاء الحرب العالمية الثانية وانسحاب بريطانيا من إرتريا عملت أمريكا على الاستفادة من الفراغ السياسي والتخبط الدولي في حسم مصيرها،⁽⁶⁴⁾ ونجحت في إنشاء تقارب مع إثيوبيا بعد أن آل مصير إرتريا إلى الأخيرة بعد أن مكنت أثيوبيا الولايات المتحدة الأمريكية من تأمين مصالحها

الاستراتيجية في البحر الأحمر عن طريق عقد عدد من الاتفاقيات معها تمنح بموجبها إثيوبيا لها حق استخدام الموانئ الإترتية في مقابل دعم الولايات المتحدة الأمريكية لبقاء السيطرة الأثيوبية على إرتريا فكان أن أبرمت اتفاقية بينهما في سنة 1960 أهم ما جاء فيها هو منح أمريكا امتياز توسيع واستغلال ميناء مصوع وإنشاء قاعدة عسكرية أمريكية بالقرب منه وكانت في الواقع قاعدة جوية وبحرية وهو هدف استراتيجي بالدرجة الأولى في مقابل قيام أمريكا بتدريب وتسليح الجيش الأثيوبي.⁽⁶⁵⁾ وكما هو الحال مع الولايات المتحدة الأمريكية دخلت إسرائيل على خط المنافسة للحصول على امتيازات وموطئ قدم لها في سواحل وموانيء إرتريا وتحديدا مينائي مصوع وعصب لتحقيق أهداف اقتصادية واستراتيجية وقد نجحت في ذلك عندما سمح لسفنها بمزاولة الصيد في الشواطئ الإترتية واتخاذ ميناء مصوع مركزا ترسو فيه تلك السفن.⁽⁶⁶⁾ وجاء ذلك عقب منح إثيوبيا لها هذا الامتياز إثر ضم إرتريا لأثيوبيا في الاتحاد الفدرالي كما حصلت إسرائيل على امتياز آخر تمثل في قيامها بتأمين محطات تزويد السفن بالوقود الموجودة في ميناء عصب،⁽⁶⁷⁾ ولم تكنف إسرائيل بذلك بل قامت بإرسال بعثة عسكرية إلى جزيرة حالب الإترتية في سنة 1970 وهي جزيرة تتمتع بموقع استراتيجي على ساحل البحر الأحمر ولا تبعد عن ميناء عصب سوى بخمسة عشر كيلو مترا فقط وكان الهدف من إرسال هذه البعثة الإسرائيلية هو استئجار الجزيرة تلك وتسخير كل خدماتها الاقتصادية والسياسية والاستراتيجية لصالح إسرائيل التي لم تقتصر جهودها على إيجاد موطئ قدم لها في جزيرة حالب بل نجحت في نفس السنة أي 1970 في استئجار جزيرة دهلك التي أنشأت فيها قاعدة جوية بحرية كان الهدف منها مراقبة حركة ملاحاة السفن في البحر الأحمر خاصة السفن العربية.⁽⁶⁸⁾ ومما تجدر الإشارة إليه هو وجود مجموعة مراسي أخرى صغيرة منتشرة على طول ساحل إرتريا منها على سبيل المثال لا الحصر مرسى زولا - مرسى انجل - مرسى حرقيقو - مرسى مكعنلي - مرسى برعسولي.⁽⁶⁹⁾

دور المينائين في التبادل التجاري:

إن دور مينائي مصوع وعصب في عمليات التبادل الاقتصادي والنشاط التجاري يعود إلى سنوات بعيدة ويمكن الإشارة هنا إلى أن ميناء مصوع كانت له صلات تجارية مع مصر منذ أن كانت قبائل البجة السودانية تبسط نفوذها على مصوع وما جاورها من مناطق.⁽⁷⁰⁾ إبان الاحتلال الإيطالي لارتريا تباينت الحركة التجارية في ميناء مصوع مابين الازدهار والركود بين الفينة والأخرى حيث مرت الحركة التجارية فيها بفترة ركود في الفترة الممتدة مابين سنتي 1898 - 1904 وجاء هذا انعكاسا للأوضاع السياسية التي أعقبت اتفاقية السلام التي تم توقيعها مابين إيطاليا وأثيوبيا والتي بدورها انعكست سلبا على الحركة التجارية لميناء مصوع، غير أن الأوضاع تغيرت بحلول سنة 1905 عندما عاد النشاط التجاري والمبادلات التجارية إلى ازدهارها بل يمكن القول أنها شهدت زيادة في عملية التبادل التجاري ومرد ذلك إلى بعض الأسباب التي يمكن الإشارة إلى بعضها على سبيل المثال لا الحصر منها التطوير الذي أدخل على خط السكك الحديدية الذي أثر إيجابا على حركة النقل إضافة إلى عودة حركة القوافل مابين إرتريا من جهة وأثيوبيا والسودان من جهة أخرى، علاوة على عامل آخر تمحور في حركة الاستيراد النشطة

للمصنوعات القطنية الإيطالية وغيرها من الأسباب الأخرى.⁽⁷¹⁾ ويمكن ملاحظة هذا التغيير من خلال مؤشرات الارتفاع والهبوط في قيمة المبادلات التجارية حيث تشير المصادر التاريخية إلى قيمة الاستيراد في موانئ إرتريا إبان فترة الركود التجاري وتحديدًا في سنة 1903 حيث كانت قيمة الإيرادات مالمجموعه 9 ملايين ليرة إيطالية، ولكن مع عودة الازدهار إلى التجارة عادت وارتفعت من جديد لتصل إلى 15.5 مليون ليرة ، ولم يقتصر ذلك على حركة الاستيراد فقط بل شمل هذا التطور الصادرات أيضا حيث تراجعت إلى 4 ملايين ليرة غير أنها انتعشت ووصلت إلى 8.5 مليون ليرة.⁽⁷²⁾

يصدر من ميناء مصوع المنتجات التالية الموز المعروف باسم (موز بركة) والذي يحتاج نقله للميناء سبع ساعات فقط وكذلك يصدر منه النحاس والحبوب والعسل (11)، كما تصدر من خلاله العديد من المنتجات الأخرى مثل الزبدة والسمن والجلود.⁽⁷³⁾

لقد كان لصغر مساحة إرتريا الجغرافية دورا ايجابيا في قرب المسافة بين مراكز الانتاج وموانئ التصدير كما هو الحال بالنسبة لميناء مصوع ومنطقة تسني التي تنتج الفواكه والخضروات حيث تصل المسافة الفاصلة بينهما إلى 470 كم فقط،⁽⁷⁴⁾ ومن هذا المنطلق يمكن القول أن ميناء مصوع أقرب إلى أن يكون الميناء الرئيسي لتصدير المنتجات الزراعية علاوة على الجلود إذا ما وضعنا في الاعتبار قرب مناطق الإنتاج من الميناء جغرافياً ، بينما أضفى موقع ميناء عصب عليه أهمية في تصديره لبعض المنتجات بشكل رئيسي مثل الذرة والملح والقمح خاصة تلك المحاصيل القادمة من أثيوبيا، بل إنه المنفذ الأساسي لأثيوبيا في تصدير واستيراد البضائع ويتميز هذا الميناء بالحيوية ونشاط الحركة التجارية فيه.

ساهمت حركة مرور البضائع التجارية عبر مينائي مصوع وعصب سواء الصادرة منهما أو الواردة إليهما في دعم الاقتصاد المحلي الاريتري وساهم فيها بشكل كبير حركة الترانزيت (تجارة العبور) للبضائع القادمة أو المصدرة من أثيوبيا عبرهما والتي يمكن تفصيلها على النحو التالي ميناء مصوع الذي تمر عبره كل الصادرات والواردات من المنطقة الشمالية الاثيوبية أما ميناء عصب فهو الاكثر أهمية لأثيوبيا حيث أن المنتجات والواردات إلى اديس ابابا عاصمة أثيوبيا والى جانبها المناطق الوسطى والجنوبية تمر من خلاله وكان لذلك دور فعال في خدمة الاقتصاد الاريتري.⁽⁷⁵⁾

ظل ميناءا مصوع وعصب يحتفظان بمكانتهما الاستراتيجية وأهميتهما الاقتصادية عبر المراحل التاريخية المختلفة ومثلما كانا في السابق محط تنافس وصراع قصد السيطرة عليهما فقد استمر الوضع كذلك حتى في العصر الحديث ولكن مع اختلاف أدوات وطريقة الصراع تمشيا مع متطلبات التطور الاقتصادي وأصبح مجال التنافس والنزاع يتمحور حول عقد اتفاقيات استثمار واستنفاع لهذين المينائين وهذا ما قامت به إحدى المؤسسات الاماراتية والموسومة بي

مجموعة موانئ دبي والتي قامت باستئجار ميناء عصب ومطار عصب المجاور له في العام 2015 ولمدة ثلاثين عاما في مقابل حصول اريتريا على ما نسبته 30 % من عائدات الميناء وتم الاتفاق بينهما أن يدخل المشروع حيز التنفيذ ويبدأ التشغيل سنة 2018.

خلال السنوات القليلة الماضية ومنذ اندلاع ما اصطلح على تسميته بالربيع العربي في بعض البلدان العربية بدأت دول القرن الإفريقي تسعى جاهدة للاستفادة من هذه التجربة ولكن بطريقة مختلفة خاصة وأنها ليست بمنأى عنها إذا ما ذكرت ثورة اليمن التي تقع على الضفة المقابلة لها من البحر الأحمر ، وعليه عملت بعض الدول على محاولة إحداث نوع من الاستقرار خاصة أثيوبيا التي أدركت الأهمية القصوى لموقعها إلى جانب موقع إرتريا الجغرافي والجيوسياسي كما سعت إلى الاستفادة من الاهتمام الكبير الذي أضحت تحظى به موانئ البحر الأحمر من قبل القوى الفاعلة في هذه المرحلة التاريخية المهمة مثل الولايات المتحدة الأمريكية والصين واليابان إلى جانب القوى الأوروبية الكبرى التقليدية كما يلاحظ دخول تركيا على خط المنافسة أيضا.

إن هذه الخطوات السياسية لأثيوبيا جاءت لمد جسور العلاقات الجيدة مع إرتريا بوابة إثيوبيا على البحر الأحمر وتحديد ميناء عصب إثر احتدام التنافس الدولي حوله مع غيره من الموانئ في المنطقة وخشية أثيوبيا أن تفقد هذا الميناء وبالتالي يتعرض اقتصادها إلى الضرر لذلك أعلن رئيس وزراء إثيوبيا في سنة 2018 مد يد التعاون والعلاقات الجيدة إلى إرتريا.⁽⁷⁶⁾

المصادر والمراجع:

- (1) قرash، عبدالرحمن، العلاقات البريطانية الأثيوبية من حملة (نابيير) إلى غاية تحرير أثيوبيا، مجلة تاريخ العلوم، العدد 7 ، جامعة الجلفة، الجزائر، 2017، ص 147؛ هريدي، فرغلي على تسن، تاريخ أفريقيا الحديث والمعاصر: الكشوف- الإستعمار- الإستقلال، العلم والإيمان للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2008، ص 139.
- (2) الجابري، محمد، موسوعة دول العالم حقائق وأرقام، مجموعة النيل العربية، القاهرة، 2000، ص 63.
- (3) (Library of Congress, Eritrea-Maps, Call Number\Physical Location: G8340 1993.U51 Library of Congress Geography and Map Division Washington, D.C. 20540465- <http://hdl.loc.gov/loc.gmd/g8340.ct001670> USA
- (4) أبوبكر، محمد عثمان، تاريخ إرتيريا المعاصر: أرضا وشعبا، القاهرة، 1994، ص 132.
- (5) حقوص، مني نجاشي رزقو، تطور الاعلام الإرتري في زمن الثورة دراسة تحليلية تاريخية للاعلام المسموع والمقروء من (1961 - 1991) ، جامعة الشرق الأوسط، كلية الاعلام، الأردن، مايو 2011، ص 17
- (6) محمد عثمان أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 14.
- (7) المرجع السابق، ص 18، 30.
- (8) ني حقوص، المرجع السابق، ص 31.
- (9) طبيب، الزهراء، الصراع الايطالي الاثيوبي 1896 - 1936، رسالو ماجستير، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية/ قسم التاريخ، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2016 - 2017، ص 16.
- (10) شاكرا، محمود، اريتريا والحبشة، المكتب الاسلامي، بيروت، 1983، ص 15.
- (11) سبي، عثمان صالح، تاريخ أريتريا، المكتبة الإرتيرية، (د.ت)، 59-60؛ محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 114، 118؛ عثمان سبي، جغرافية إرتيريا، ص 54.

- (12) صائغ، أبوبكر، الآثار التاريخية شاهدة على قدم الحضارة الإترية: مدينة مصوع نموذجاً، مجلة الناقوس، العدد الثاني، مجلة فصلية يصدرها المكتب الثقافي لرابطة أبناء المنخفضات الإترية، 2017، ص 2.
- (13) محمود شاكر، إريتريا والحبشة، ص 19.
- (14) عثمان سبي، تاريخ إريتريا، ص 60.
- (15) المرجع السابق، ص 64.
- (16) أوغلي، أكمل الدين احسان، الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، ترجمة صالح سعداوي، مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلامية، اسطنبول، 1999، ص 43.
- (17) سبي، عثمان صالح، الصراع في حوض البحر الأحمر عبر التاريخ، دار الفجر الجديد للباعة والنشر، ص 24؛ محمد أبوبكر، تاريخ إريتريا المعاصر، ص 116؛ أحمد، يوسف، الاسلام في الحبشة: وثائق صحيحة قيمة عن أحوال المسلمين في مملكة إثيوبيا من شروق شمس الاسلام إلى هذه الأيام، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2015، ص 34.
- (18) اودوريتسي، الكافالبيره دانتة، المستعمرة الإترية: مفوضية مصوع الاقليمية، ترجمة جوزيف صفير، تقديم عثمان صالح سبي، جبهة التحرير الإترية - قوات التحرير الشعبية، 1910. ص 136.
- (19) محمد أبوبكر، تاريخ إريتريا المعاصر، ص 378-379، 381.
- (20) عثمان سبي، الصراع في حوض البحر الأحمر ..، ص 35.
- (21) تريفاسكيس، ج، ك ن، إرتريا مستعمرة في مرحلة الانتقال 1941 - 1952، ترجمة جوزيف صفير، دار المسيرة، بيروت، 1977، ص 26.
- (22) اودوريتسي، المستعمرة الإترية، ص 11-12؛ عثمان سبي، الصراع في حوض البحر الأحمر، ص 38.
- (23) Gallica BNF, Environs de Massouah : Supplément au Journal Le Temps / Gillot sc. 1890, Bibliothèque nationale de France, GED-5703, <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb406517372>

- (24) تريفاسكيس، إرتريا مستعمرة في مرحلة الانتقال 1941 - 1952، ص 28.
- (25) عثمان سبي، تاريخ أريتريا، ص 181.
- (26) تريفاسكيس، إرتريا مستعمرة في مرحلة الانتقال 1941 - 1952، ص 150-151.
- (27) محمود شاكر، اريتريا والحبشة، ص 76، 79، 82، 84.
- (28) الشهري، زهير بن عبدالله بن عبدالكريم، نشاط الكيان الصهيوني في الجزر الجنوبية للبحر الأحمر -1367/1398هـ / 1948-1978: دراسة تاريخية، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 55، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، دار المنظومة، 2019، ص 355.
- (29) تريفاسكيس، إرتريا مستعمرة في مرحلة الانتقال 1941 - 1952، ص 223-224.
- (30) محمد أبوبكر، تاريخ إرتريا المعاصر، ص 104-105، 119؛ تريفاسكيس، إرتريا مستعمرة في مرحلة الانتقال 1941 - 1952، ص 23.
- (31) سبي، عثمان صالح، جغرافية إرتريا، دار الكنوز الأدبية، بيروت، 1983، ص 163.
- (32) أبوبكر صائغ، الآثار التاريخية شاهدة على قدم الحضارة الإرترية، ص 1.
- (33) سبي، عثمان صالح، جغرافية إرتريا، ص 185.
- (34) محمد أبوبكر، تاريخ إرتريا المعاصر، ص 290.
- (35) عثمان سبي، جغرافية إرتريا، ص 174؛ اودوريتسي، المستعمرة الإرترية، ص 103.
- (36) اودوريتسي، المستعمرة الإرترية، ص 103.
- (37) أبوبكر صائغ، الآثار التاريخية شاهدة على قدم الحضارة الإرترية...، ص 1.
- (38) اودوريتسي، المستعمرة الإرترية، ص 103.
- (39) مني حقوص، تطور الاعلام الإرتري في زمن الثورة، ص 19.
- (40) اودوريتسي، المستعمرة الإرترية، ص 105، 106.
- (41) محمد أبوبكر، تاريخ إرتريا المعاصر، ص 384 - 385، 394.
- (42) المرجع السابق، ص 285.

- (43) اودوريتسي، المستعمرة الإريترية، ص ، 112.
- (44) محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 365.
- (45) عثمان سبي، جغرافية إرتريا، ص 175.
- (46) طبيب، الزهراء، الصراع الإيطالي الاثيوبي 1896 - 1936، ص 74.
- (47) عثمان سبي، جغرافية إرتريا، ص 175.
- (48) المرجع السابق، ص 186.
- (49) مني ن حقوص، تطور الاعلام الإرتري في زمن الثورة، ص 17.
- (50) رستم، جمال عبدالرحمن، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وأثره على أمن الدول المتشاطئة، المركز العربي للبحوث والدراسات، يناير 2020؛ محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 166.
- (51) عثمان سبي، تاريخ أريتريا، ص 145.
- (52) مني حقوص، تطور الاعلام الإرتري في زمن الثورة، ص 3؛ عثمان سبي ، جغرافية إرتريا، ص 19.
- (53) محمود شاكر، اريتريا والحبشة ، ص 68.
- (54) محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر ، ص 118.
- (55) عثمان سبي، الصراع في حوض البحر الأحمر ، ص 31-32 .
- (56) المرجع السابق، ص 25-26.
- (57) محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر ، 126.
- (58) مني حقوص، تطور الاعلام الإرتري في زمن الثورة ، ص 22.
- (59) عثمان سبي ، الصراع في حوض البحر الأحمر ، ص 34.
- (60) محمد أبوبكر، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 366، 407.
- (61) عثمان سبي، جغرافية إرتريا، ص 20، 174، 175.
- (62) أبوبكر، محمد عثمان، تاريخ إرتيريا المعاصر، ص 159.

- (63) تريفاسكيس، إرتريا مستعمرة في مرحلة الانتقال 1941 - 1952، ص 71.
- (64) عثمان سبي، الصراع في حوض البحر الأحمر عبر التاريخ، ص 45.
- (65) زهير بن عبدالله بن عبدالكريم الشهري، نشاط الكيان الصهيوني في الجزر الجنوبية للبحر الأحمر، ص 355، 362.
- (66) محمود شاكر، إريتريا والحبشة، ص 68.
- (67) عثمان سبي، الصراع في حوض البحر الأحمر عبر التاريخ، ص 48.
- (68) هير بن عبدالله بن عبدالكريم الشهري، نشاط الكيان الصهيوني في الجزر الجنوبية للبحر الأحمر، ص 371.
- (69) عثمان سبي، جغرافية إرتريا، ص 176.
- (70) عثمان سبي، الصراع في حوض البحر الأحمر عبر التاريخ، ص 18؛ محمد أبوبكر، تاريخ إرتريا المعاصر، ص 116.
- (71) الكافالييره دانتة اودوريتسي، المستعمرة الإريترية، ص 113.
- (72) المرجع السابق، ص 114.
- (73) المرجع السابق، ص 160.
- (74) عثمان سني، جغرافية إرتريا، ص 14.
- (75) محمد أبوبكر، تاريخ إرتريا المعاصر، ص 166، 366، 499-500.
- (76) السبيلي، محمد، القرن الأفريقي في ظل الصعود الأثيوبي تسويات ومصالحات وتنافس على الموانئ، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، الرياض، (د. ت)، ص 4، 10.

المصادر والمراجع:

- (1) أبوبكر، محمد عثمان، تاريخ إرتيريا المعاصر: أرضا وشعبا، القاهرة، 1994.
- (2) أحمد، يوسف، الإسلام في الحبشة: وثائق صحيحة قيمة عن أحوال المسلمين في مملكة إثيوبيا من شروق شمس الإسلام إلى هذه الأيام، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2015.
- (3) الجابري، محمد، موسوعة دول العالم حقائق وأرقام، مجموعة النيل العربية، القاهرة، 2000.
- (4) أوغلي، أكمل الدين احسان، الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، ترجمة صالح سعداوي، مركز الابحاث للتاريخ والفنون والثقافة الاسلامية، اسطنبول، 1999.
- (5) السبيطي، محمد، القرن الأفريقي في ظل الصعود الأثيوبي تسويات ومصالحات وتنافس على الموانئ، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الاسلامية، الرياض، (د. ت).
- (6) الشهري، زهير بن عبدالله بن عبدالكريم، نشاط الكيان الصهيوني في الجزر الجنوبية للبحر الأحمر 1367-1398هـ / 1948-1978: دراسة تاريخية، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 55، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، دار المنظومة، 2019.
- (7) رستم، جمال عبدالرحمن، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وأثره على أمن الدول المتشاطئة، المركز العربي للبحوث والدراسات، يناير 2020.
- (8) سبي، عثمان صالح، تاريخ أريتريا، المكتبة الإريترية، (د. ت).
- (9) سبي، عثمان صالح، الصراع في حوض البحر الأحمر عبر التاريخ، دار الفجر الجديد للباعة والنشر، (د. ت).
- (10) سبي، عثمان صالح، جغرافية إرتريا، دار الكنوز الأدبية، بيروت، 1983.
- (11) شاكر، محمود، اريتريا والحبشة، المكتب الاسلامي، بيروت، 1983.
- (12) صائغ، أبوبكر، الآثار التاريخية شاهدة على قدم الحضارة الإرتيرية: مدينة مصوع نموذجاً، مجلة الناقد، العدد الثاني، مجلة فصلية يصدرها المكتب الثقافي لرابطة أبناء المنخفضات الإرتيرية، 2017.
- (13) حقوص، مني نجاشي رزقو، تطور الاعلام الإرتيري في زمن الثورة دراسة تحليلية تاريخية للاعلام المسموع والمقروء من (1961-1991)، جامعة الشرق الأوسط، كلية الاعلام، الأردن، مايو 2011.
- (14) اودوريتسي، الكافاليري دانتة، المستعمرة الإريترية: مفوضية مصوع الاقليمية، ترجمة جوزيف صفير، تقديم عثمان صالح سبي، جبهة التحرير الإرتيرية - قوات التحرير الشعبية، 1910.
- (15) تريفاسكيس، ج، ك، ن، إرتيريا مستعمرة في مرحلة الانتقال 1941 - 1952، ترجمة

جوزيف صفيح، دار المسيرة، بيروت، 1977.

(16) طبيب، الزهراء، الصراع الايطالي الاثيوبي 1896 - 1936، رسالو ماجستير، كلية العلوم

الانسانية والاجتماعية/ قسم التاريخ، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2016 - 2017.

(17) هريدي، فرغلي على تسن، تاريخ أفريقيا الحديث والمعاصر: الكشوف - الإستعمار-

الإستقلال، العلم والایمان للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2008.

الدوريات:

قراش، عبدالرحمن، العلاقات البريطانية الأثيوبية من حملة (نابيير) إلى غاية تحرير أثيوبيا،

مجلة تاريخ العلوم، العدد 7، جامعة الجلفة، الجزائر، 2017.

المراجع الأجنبية:

1. Library of Congress, Eritrea-Maps, Call Number\Physical Location: G8340 1993.U51 Library of Congress Geography and Map Division Washington, D. C. 205404650- USA dcu, <http://hdl.loc.gov/loc.gmd/g8340.ct001670>
2. Gallica BNF, Environs de Massouah : Supplément au Journal Le Temps / Gillot sc. 1890, Bibliothèque nationale de France, GED-5703,
3. <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb406517372>

ميناء زيلع البحري

(فضاء جغرافي بين الداخل الإفريقي وحوض البحر الأحمر)

جامعة الخرطوم-كلية التربية-قسم الجغرافيا

أ.د. سمير محمد عل حسن الرديسي

مقدمة

تهتم الجغرافيا بمفاهيم القوة والمعرفة والعلم والتكوين المتغير (evisrucsid retniaP)، وبالعلاقات بين القوة والفضاء والمكان (7002 tluacuF)، ولعبت الجغرافيا دوراً لا يزال مستمراً في وضع ملايين البشر تحت قبضتها التي تظهر حتمية «قوة المكان» المتمثل في التوزيع غير المتوازن للموارد الطبيعية وإتاحيتها غير العادلة وتوفر الفرص وغيرها، حيث ولد الأفراد والمجتمعات في بيئات طبيعية وثقافية شكلت عالم اليوم وستشكل عالم الغد (8002 gilB). تؤثر الجغرافيا أيضاً تأثيراً عميقاً في خلق فضاءات إعادة الإنتاج الاجتماعي والتعليم والثقافة والتقاليد والعرق والعرقية في كافة مناحي تطور الممارسات الاجتماعية في مختلف الأماكن حيث يمكن النظر لمفهوم المجتمع كنسيج يوجد في «الزمان-المكان» وتتأطر فوقه جميع العمليات السياسية والاقتصادية والحياة الاجتماعية-الثقافية مما يؤدي لخلق علاقات بين التخوم الجغرافية وأشكال الممارسات الاجتماعية (4002.la te hcloW). ويأخذ مفهوم «الفضاء» ecaps العديد من الاهتمامات في الجغرافيا، يختص اثنان منها بالجغرافيا البشرية، أولهما الفضاء كجزء من العالم له خصائص محددة وأنشطة تحدث فيه أو فوقه ويعرف بأنه «كيان-فضاء ecaps-tcejbo»، وثانيهما الفضاء كإطار مرجعي يستخدم لوضع وترتيب العلاقات بين الأشخاص والأشياء المادية والأنشطة والمكونات غير المادية أي بمعنى «الفضاء

كمشروع موقعي». هناك افتراض بأن أي «كيان- فضاء» يفترض مسبقاً مشروعاً موقعياً وليس العكس، حيث يمكن للفضاءات عند أخذها كمشاريع موقعية أن تكون بمثابة أدوات يستخدمها الأفراد والمنظمات لتنسيق أنشطتها ولذلك يعتبر الفضاء عنصراً مركباً لإعادة إنتاج الجانب الاجتماعي (5002 refoheiZ). وبالتركيز على العلاقة بين الجغرافيا والقوة توجد خمسة مصادر للقوة السياسية هي العزم والحق والشعبوية والقانون والشرعية حيث تحتل الجغرافيا مكانة مركزية عند مناقشة أيٍّ منهما (5102.ewols).

تعتبر الموانئ مواقع مركزية تمكن من إجراء التنظير حول الأصول التاريخية للرأسمالية ومظاهرها المعاصرة ومستقبلها سواء كانت هذه الموانئ حيز وفضاءات للتداول وللتبادل أو مرافئ للوجستيات الميكانيكية، ذلك أن الحيز الساحلية تتحول إلى نقاط- نوايا sedon tniopakohc- للتداول وبالمثل للتقييد lacitehtopyh noitcirtsnoc (9102 auD). يوفر مفهوم «أي ميناء» الافتراضي tpecnoc tropynA والذي قدمه driB.H.J عام 3691، في صلته بالموانئ البحرية البريطانية، نمطاً ومعياراً لمقارنة النمو الحقيقي لكل من الأعضاء منفرداً في مجموعة «أي ميناء» (8691 elyoH). وقد نتج عن تطبيق هذا المفهوم الافتراضي على بعض موانئ شرق إفريقيا التي تعمل في تداول المركبات العابرة للمحيطات، وجود أوجه شبه واختلافات بينها وأن نمط الاختلاف هو نتيجة لعدد متباين من العوامل الطبيعية والاقتصادية السياسية (8691 elyoH). ويوفر مفهوم «النظام المفتوح»، الذي يبدأ من الطرق التجارية ثم يتدرج إلى العقد ثم إلى الهرميات حتى يصل لمستوى النماذج، منهجيةً مثمرةً عن تطور نشاط الموانئ مما يسمح بإجراء عملية «الفصل» بشكل واسع بين الموانئ والطرق وغيرها. وبالرجوع للمدى المحدود من الارتباطات الموجودة على اليابسة قبل القرن السابع عشر، فقد اتسم إحداث التغيير في نمط تطور الموانئ بضرورة إنشاء ارتباطات جديدة فوق البحار (8691 ootaD). هناك من يرى أنه من الضرورة أن تفيد الوظائف الاقتصادية للموانئ البحرية جميع الجهات التي تمر تجارتها عبرها وذلك بتوفير المعينات لفوائض المستهلكين والمنتجين مما يتناقض مع وجهة النظر التي ترى أن الوظيفة الاقتصادية للموانئ البحرية هي اقتصارها على محاولة زيادة التوظيف

وتوفير فرص العمل في مواقعها ورفع معدلات العائدات (0991 ssoG). ويرى مفهوم « النقطة العقدية » tniop ladon بالنسبة للموانئ أن هذه النقطة «الميناء» ستنشأ حيثما وجد تكس للحركة على أي طريق من الطرق أو الخوانق، أو عند أي معدية بحيث يتقاطع طريقان أو يقتربان معاً عند مكان يحدث فيه تغيير للبضائع بصرف النظر عن نوعها. ويمكن استخدام مصطلح «العقدية» «ytiladon» في الجغرافيا بأنه بمثابة مركز تجاري يوجد فوق خط تجارة عابر أو مخترق لمنطقة ما (5981 yeltaeH).

تصبح الموانئ أقاليم قلب مؤثرة على محيطها الجغرافي حيث تقع أقاليم القلب في العادة في شكل هرمي شبكي للنظم المكانية ترسل نبضات التحديث للهوامش التي تسودها في شكل عملية تحدث في ثلاث مراحل. في المرحلة الأولى تفرض أقاليم القلب حالة من الاعتمادية المنظمة على هوامشها عبر بناء المؤسسات في الأقاليم الهامشية التي يتم السيطرة عليها بواسطة سلطات إقليم القلب. وفي المرحلة الثانية تحكم عملية إعادة التقوية الذاتية سيطرتها أو «سيادتها» على الهامش والذي يتعرض لسلسلة من التأثيرات الراجعة kcabdeef stceffe الناجمة من نمو إقليم القلب. وتشمل هذه التأثيرات كل من تأثيرات السيادة، وتأثيرات المعلومات، والتأثيرات النفسية، وتأثيرات التحديث، وتأثيرات الارتباط، وتأثيرات الإنتاج. وفي المرحلة الثالثة سيؤدي دخول إقليم القلب في الهامش إلى دعم وتوسيع تدفق المعلومات للإقليم غير المستقل «المعتمد» عن إقليم القلب والذي سينتج آثاراً سلبية غير محتملة من سيادة إقليم القلب. وستزداد احتمالية تبادل المعلومات واحتمالية التحديث في أي نظام مكاني إذا توفر شرط التحدي الناجح لسيطرة إقليم المركز على هوامشه مما سيطور الانتشار الطبيعي لأقاليم القلب الموجودة وإضعاف ترتيبها الهرمي وبروز أقاليم قلب جديدة في الهامش والتكامل أو التداخل التدريجي لأجزاء كبيرة من الهامش في نظام قلب واحد أو أكثر.

يهدف هذا البحث لتوضيح دور ميناء زيلع القديم الذي يقع ضمن سلسلة من مدن الموانئ على الساحل الغربي للبحر الأحمر حيث أصبحت ميناءً مركزياً للاقتصاد والاجتماع والحكم في شبه الجزيرة الصومالية ومركزاً جغرافياً ربط

الداخل الإفريقي مع عالم البحر الأحمر عن طريق التجارة والهجرة. لقد أدت هذه لكثير من الآثار المكانية، شكلت جزءاً أساسياً في الجغرافيا المعاصرة للقرن الإفريقي. وقد اعتمد البحث على المصادر التاريخية والجغرافية والبحوث العلمية ذات الصلة واتبع المنهج الجغرافي-التاريخي.

موقع ميناء زيلع البحري وأهميته التاريخية

توطن الإنسان منذ ثلاثة ملايين سنة ماضية وأسلافه المباشرين سواحل البحر الأحمر حيث تركوا وراءهم سلسلة طويلة ومعقدة من المواقع الأثرية (7891 notroH). يُحد الجزء الغربي من المحيط الهندي بأربعة آلاف ميل من خط الساحل الإفريقي، ففي أقصى الشمال تجد السواحل كل من الصومال وجيبوتي اللتين تجدان خليج عدن، وعلى بعد مسافة تتفاوت من عشرين إلى مائة ميل إلى الداخل تقع الأراضي المرتفعة الإثيوبية (7891 ttiweN). وتتميز منطقة البحر الأحمر في شمال شرق إفريقيا بأحوالها الجغرافية المميزة التي تمثلها الصحاري والمناطق المرتفعة (2102. la te ekayiM). يفتقد إقليم البحر الأحمر للظواهر الطبوغرافية الطبيعية التي يمكن استخدامها مرافئ (0691 siweL)، وهناك القليل من الخلجان المناسبة لرسو السفن على امتداد ساحله حيثما تسمح به أفواه الأودية التي توجد كسور وفتحات في بنية المرجان. يوجد في أجزاء من البحر الأحمر، وذلك بالاعتماد على الخبرة المستمدة من الرياح والتيارات الموسمية المتغيرة، أحوال بحرية مناسبة للرحلات والاتصال والتجارة لآلاف السنين (9102 yleroM). وتشكل الصومال بخط ساحلها الطويل على المحيط الهندي وخليج عدن جزءاً رئيسياً من القرن الإفريقي وقد اعتبرت لفترة طويلة مكاناً ذا أهمية استراتيجية بحرية عميقة (3002 ruon). يشبه خليج زيلع لحد ما ميناء كينفودا في الجزيرة العربية حيث يمتلك الإثنان مياهاً ضحلة sretaw laohs مناسبة لرسو القوارب والسفن الشراعية وتمتد لحوالي نصف ميل من الساحل (srsseM). (0481 fparK ,grebnesI).

تقع زيلع التي تعني الخرز الذي تلبسه النساء، على خليج عدن محاطة بالماء من ثلاث جهات وتتبع للصومال لإقليم مودوك (الشكل 1). يعود تاريخ

إنشاء زيلع إلى القرن الأول الميلادي حيث عرفت ميناء ومرفأ منذ العصور القديمة ووصفها اليونان والرومان في وثائق بيريلوس بوقوعها على البحر الأحمر. وقد ذكرها اليعقوبي عام 198م والمسعودي عام 539م وابن حوقل على أنها ميناء يربط إثيوبيا باليمن والحجاز. كما ذكرها ابن بطوطة بأنها مدينة البرابرة وأنهم طائفة من السودان شافعية المذهب سود الألوان وبأنها مدينة كبيرة لها سوق عظيمة. كانت زيلع مركزاً مهماً لتجارة الرقيق الذي كان أحد أهم مواردها ولها عراقة تاريخية مثل هرر في شرق إثيوبيا ومصوع شمال شرق إريتريا وتاجورا شمال جمهورية جيبوتي. يوجد فيها أعراق متعددة من صومال وعفر وعرب منهم الزيالعة وهم قبيلة معروفة في أنحاء مختلفة من شبه الجزيرة العربية وفي بلاد الصومال، ومرت بها حضارات وممالك إسلامية عفرية وصومالية. كانت ميناءً لمملكة ايفات ومملكة العدل الإسلامية في القرن الخامس عشر. وتم تدميرها بالكامل على يد البرتغاليين في عصر الأوجاس وهجرها أهلها إلى بورما «مينامار» (المعرفة 0102). وفي عام 9381 كانت زيلع المحاطة بأسوار محطمة ليس بها أكثر من ثمانية إلى عشرة منازل مشيدة من الحجارة والأخشاب ولا يتعدى سكانها خمسمائة نفس وتخضع لسلطة باشا مصر تحت حكم الأتراك العثمانيين عن طريق سلطة دولة مخا (M.srsseI, grebnesI, fparK 0481). وتقع ضمن سلسلة المدن المدمرة، التي ورد ذكرها في المراجع الدورية في غرب أرض الصومال البريطاني، في منطقة بوراما الإدارية الحالية أو عبر جبهة في المناطق المجاورة لإثيوبيا وبالتقدير في منتصف المسافة بين ميناء زيلع القديم ومدينة هرر ذات الأسوار (7391 elruC). وفي سنوات تالية خضعت زيلع للحكم البريطاني.



الشكل 1: موقع ميناء زيلع البحري

ينتمي معظم السكان من البدو أو المستقرين في المثلث الذي تشكل بسلسلة الجبال الإثيوبية والبحر الأحمر ومجرى نهر هافاش إلى قبيلة العفر، ويسمى العفر عند نهر هافاش باسم اديد أو داديل وهو اسم أحد أقوى فروع قبيلة اد-علي، ولكن وسط هذه المجموعة توجد اختلافات في اللكنة التي تم تفسيرها بسبب مرور العرقيات الغربية على امتداد خطوط القوافل التي تعبر بلاد العفر. ويعتبر توسع الصوماليين الحاميين من سواحل خليج عدن إلى سهول كينيا الشمالية خلال العشرة قرون الأخيرة واحدة من أكثر تحركات السكان ديمومة وتأثيراً في التاريخ الحديث لشرق إفريقيا (0691 siweL).
العلاقات والتأثيرات الجغرافية لميناء زيلع البحري

ارتبطت أرض الصومال التي يقع فيها ميناء زيلع بعلاقات قديمة مع الفراعنة حيث تنتشر في المعابد الفرعونية عادة استخدام العطور والبخور واللبان الذي كان يأتي من الأقطار الواقعة حول جنوب الجزيرة العربية التي تسمى «الإقليم المقدس أرض الله» (1191 toofworC). وبالنسبة لقدماء المصريين

فإن بلاد بونت التي تعرف في العادة مرتبطة بساحل الصومال الشمالي قد تعادل «أرض الغضب والضيق» «esnečni»، وعبر التاريخ كان اللبان السلعة الرئيسية التي يبحث عنها التجار القادمون للقرن الإفريقي (9791 kcittihC).

يرجع الوجود التجاري للهند في منطقة خليج عدن وسواحل البحر الأحمر في إفريقيا لأزمة مبكرة وتؤكد ذلك الحملة التي أرسلها الإسكندر الأكبر في القرن الرابع قبل الميلاد إلى جزيرة سوقطرة وتحطيمه لنصم كان يتعبده الهنود (4791 tsruhknAP). ويعتبر خليج عدن طريقاً سريعاً مشغولاً لآلاف السنين ومنافساً قوياً ومهماً للطريق البحري عبر ميزوبوتاميا والخليج الفارسي (ttiweN 7891). وتتميز موانئ البحر الأحمر بأنها شبكة قديمة للعلاقات التجارية والثقافية والاجتماعية بين الهند والبحر الأحمر والخليج الفارسي وشرق إفريقيا إذ تعتبر جزءاً منفصلاً عن المحيط الهندي تتوفر فيه إمكانية الإبحار من أي من موانئه إلى الساحل الغربي من الهند في موسم تجاري واحد بينما تحتاج متابعة رحلة واحدة إلى الشرق أكثر من الهند إلى موسم تجاري آخر. لقد وفرت هذه الشبكة من الموانئ نقاط لإعادة شحن السفن بالبضائع أو لتحميل البضائع على الجمال وأظهر الحمير للمناطق الداخلية (1991 esdneraB). وتعتبر أرض الصومال بالتحديد إقليمياً حيوياً في طرق التجارة التي تربط بين البحر الأبيض المتوسط والشرق الأوسط والمحيط الهندي من قديم الزمان وقد أثبتت الدراسات الأثرية أن لميناء زيلع علاقات مهمة مع العالم الخارجي والداخل الإفريقي وبين التجار والمجتمعات المحلية (7102 la te labiuR). وتشير البقايا الأثرية التي وجدت في أرخبيل دهلك، الذي عمل محطة رئيسية لتجارة البحر الأحمر ونقطة مرحلية بين إفريقيا والجزيرة العربية خلال فترة الحكم الأكسومي والإسلامي، بأنه كانت منطقة مرسى للسفن وخاصة جزيرة دهلك الكبير التي كان لها روابط تجارية محلية وعالمية (1002 llosnI). وبحكم أن الساحل الإفريقي الشرقي قبل القرن التاسع عشر قد شكّل جزءاً داخلياً للنظام التجاري للمحيط الهندي، وبسبب تغير علاقات «الفرغ» الداخلية والخارجية والأحداث التاريخية المتعاقبة، فقد برزت هرمية لنمط من الموانئ التي تختلف كثيراً عن بعضها البعض. وبالرجوع للمدى المحدود من الارتباطات التي نشأت على اليابسة وذلك قبل القرن

السابع عشر نجد أن أحداث التغيير في نمط تطور هذه الموانئ قد اتسم بانشاء ارتباطات فوق البحار. وبدأ التداخل التجاري مع الخليج الفارسي خلال العصور البيديلة (segaldidB)، ثم تبعه بعد قرون قليلة نشوء ارتباطات مباشرة مع شمال - غرب الهند. وقد مكن تتابع نشوء الموانئ خلال فترة ستة قرون متتالية من بناء نموذج للأنماط المكانية لمواقع الموانئ (ootad 8691).

انتشر الإسلام من ميناء زيلع إلى ما يعرف الآن بوسط وجنوب شرق إثيوبيا متتبعاً طرق التجارة. وفي طريقه اعتنقته أعداد من المجموعات العرقية تنتشر من ساحل البحر الأحمر وحتى النيل الأزرق في السودان. وفي عام 7/698 نشأت أول سلطنة إسلامية وهي شيوا في وسط إثيوبيا. كما انتشر الإسلام أيضاً من ميناء زيلع إلى ما يعرف الآن بجنوب شرق ووسط إثيوبيا (damhA 6002). وبالنسبة لطرق دخول الإسلام ونطاقات وجود المسلمين في إثيوبيا ما قبل القرن السادس عشر فقد اتضح وجود طريقين ومنطقتين تقعان على امتداد المرتفعات الشرقية للهضبة الوسطى وقمة كاركار حيث كانت دهلك أحد هذه المنافذ (te reivaX la. 4002)، ونتيجة لذلك نشأت سلطنات أدال وهيذا وفاقار وايفات وداورو وبالي. وقد دخل الإسلام مبكراً في جزر دهلك حيث استخدمت جزيرة دهلك الكبير منفى للسياسيين والمعارضين والمجرمين في فترتي حكم بني أمية والعباسيين كما كان هذا المكان نقطة مهمة في التجارة البحرية بين الهند ومصر وجسراً لليمن و من البجة في البحر الأحمر والجزر المجاورة. وبعد أن فقد العباسيون السلطة في القرن الحادي عشر استولت السلطات المحلية في اليمن على دهلك التي تعرضت أحياناً لخطر الممالك المسيحية التي أصبحت قوية في إثيوبيا، ثم للسلطين المسلمين في مصر في أوقات أخرى (nagodnaT 1102).

ترجع الهجرات العربية من جزيرة العرب إلى إفريقيا إلى فترات موعلة في القدم إذ قدمت في دفعات متعددة من ناحية الشرق حيث سكن القادمون الساحل الشرقي المقابل للجزيرة العربية، وهاجر كثير من المسلمين إلى الحبشة بعد مجيء الإسلام (ewols 5102). يدعى الدناكل انتماءهم للعرب كما يفعل الكثيرون من العرقيات الأخرى في شرق إفريقيا حيث يمكن توضيح ذلك بالتزاوج المتداخل وبالولاء الظاهر للدناكل للإسلام (fforodeF 7981). كان للهجرة العربية

آثار سياسية حيث قامت الكثير من الممالك الإسلامية وأثار اقتصادية تمثلت في التجارة وظهور الكثير من المدن والمراكز التجارية، وأثار اجتماعية تمثلت في اللغة والعادات والتقاليد، وأثار ثقافية ظهرت في أنواع العلوم والمعارف (أحمد 9102). لقد كانت الأراضي المرتفعة من واق ولاستا إلى الجنوب وعبر شوا وعلى امتداد الوادي الأخدودي وإلى جهة أقاليم الجنوب الأقصى من إثيوبيا الحديثة من الناحية السياسية والثقافية والاقتصادية خلال القرون الوسطى، مضمنة في الإقليم الثقافي الإثيوبي وفي داخل الدولة الإثيوبية في معظم أجزائه. وتوجد بعض الدلائل تؤكد معاناة عدوليس وهي ميناء مملكة أكسوم وتقع على بعد 03 كيلومتراً جنوب مصوع، من هجوم مدمر في منتصف القرن السابع بينما ظلت موانئ زيلع وماساوا ودهلك نشطة كموانئ تجارية خلال القرون التالية (ezneH 0002). لقد دخل الإسلام إلى إثيوبيا من جهتين هما زيلع وجزر دهلك (zagebA 8102). وتمثل الحروف العربية التي نقشت على شواهد القبور في جزيرة دهلك حقيقة تاريخية لخطي النسخ والثلث وقد تأثر الحرف العربي بصرياً بحروف الكتابة الجئزية الحبشية القديمة (تاج الدين 2102). وتستخدم لغة عربية محلية في دهلك (8102 elleneS) حيث تعتبر ملتقى طرق لمختلف العابرين ويدعم ذلك التاريخ الشفهي المتسلسل للعديد من الأسر التي تعيش فيها مثل أسرة أبو أحمد الكاكاراني التي أتى أسلافها من جزيرة كاماران (8002 sirdI) التي تحتوي على الكثير من المواقع التي تمثل فترات إسلامية مختلفة (7991 IlosnI). سقطت سلطة زاقوا ewgaZ وبرزت السلطات السولومونية التي دانت لها أعمال متداخلة من الدول الإسلامية على السهل الساحلي والجانب الشرقي للهضبة وكان لزيلع وجزر دهلك دور لعبته كوسيط بين العالم الإسلامي والمناطق المرتفعة تماثل أهمية زبيد في اليمن، ليس كموقع لسلطة «حاجشي» فقط، ولكن أيضاً كونها ميناءً رئيسياً للتجارة وللرقيق في العصور الوسطى في الجانب الشرقي للبحر الأحمر.

كان للمسلمين صلات بالساحل الشرقي لإفريقيا حيث قامت وتطورت الكثير من المدن والنقاط التجارية ومن ثم تطورت الحضارة السواحلية تدريجياً كجزء من شبكة للتجارة البحرية التي تربط شرق إفريقيا بالخليج الفارسي وأندونيسيا وشبه القارة الهندية (7791 nitraM). وقد اعتبر نظام الحكم الذي قام وتطور

في أرخبيل دهلك في البحر الأحمر في بداية التفرقة السياسية للدولة العباسية اعتماده على القرصنة وسحب العوائد، إلا أن القراءات الجديدة للسجل المادي تظهره بمثابة دولة بحرية استفادت من التجارة العابرة التي تربط بين خليج عدن ومصر حيث ساهمت بنشاط في هذه التجارة عبر الصادرات المحلية وقد استخدمت القوة من وقت لآخر للسيطرة على فضائها البحري وذلك خلال القرن الحادي عشر إلى الثالث عشر الميلادي (0102 itiragraM). وبجانب دهلك فقد وجد ستة وستون مركزاً إسلامياً تعليمياً حضارياً من بينها هرر التي أصبحت مركزاً رئيسياً أنتشر منها الإسلام للمواطنين المحيطين ويوجد فيها المكان الروحي المقدس لكل مسلمي الإقليم (2891 nassaH). كان لزيلع علاقات تجارية واسعة مع جيرانها مثل ديرب بيلانبل التي كانت مركزاً ثقافياً وحضارياً في العصور الوسطى يتبع لهارلا الصومالية وتميزت بالمنازل المشيدة بالحجارة ويوجد بها مسجد مما يوحي بأنها كانت مركزاً دينياً مهماً. وتشبه مبانيها كل من هرر وزيلع وديرداوا ومدن أخرى تقع في الأجزاء الشمالية من الصومال. وكان لها علاقات تجارية مع زيلع الواقعة الى الشمال الغربي منها ومقديشو الواقعة إلى الشرق (0202 elagoB). وبالمثل كان لزيلع علاقات وروابط قوية مع أرخبيل دهلك الذي يضم مجموعة من الجزر تزيد عن مائتي جزيرة وتقع على بعد 85 كيلومتراً إلى الشرق من ماساوا في البحر الأحمر، وتعتبر جزيرة دهلك الكبير التي تبلغ مساحتها 346 كلم مربع هي الأكبر في هذا الأرخبيل (8002 sirdI). كان لدهلك نشاط تجاري أكثر من عدن وبومباي في الهند حيث كان يتجار فيها بالبضائع والأفيون والعاج وبالمثل كان ميناء زيلع (4791 tsruhknA). وقد نشأت مفوضية مستقلة للمسلمين في جزر دهلك في القرن التاسع الميلادي (damhA 6002). لعبت جزر دهلك دوراً مهماً في تكامل شرق إفريقيا في النظم المحيطية لماضي المحيط الهندي. وتظهر دهلك بقايا نشاط بشري وارتباطات متعددة مع السواحل المجاورة منذ الأزمنة المبكرة مثل ارتباطاتها بزيلع. كما أن مجموعة جزر دهلك قد أصبحت جزءاً من شبكات التجارة الإقليمية العابرة التي عملت على تحريك الناس والبضائع عبر مياه جنوب البحر الأحمر بين القرن الحادي عشر والسادس عشر، حيث كانت أرواح رجال الأعمال وقبطان السفن والطواقم

البحرية وصائدي الأسماك والغاطسين الباحثين عن اللؤلؤ والعبيد والمحاربين جزءاً من التاريخ الطويل المضمن في جزر دهلك بجانب اليمن وإثيوبيا وتقاطعاتهما الإقليمية والمحلية المتغيرة في تلك الفترة (3102 itiragraM).

شجعت تجارة ميناء زيلع المربحة evitarcul الملك أماد سيون الإثيوبي (4131-4431) على توسيع المملكة المسيحية جهة الجنوب والجنوب الشرقي. ونتيجة لذلك أصبحت العلاقة بين المملكة المسيحية والسلطنات الإسلامية يسودها طابع العنف. كان للسلطنات الإسلامية القدرة على جذب المجموعات العرقية للدخول في الإسلام كعقيدة جديدة قوية وذلك لمقاومة التوسع التخومي للمملكة المسيحية (6002 damhA). وتعتبر سلطنة أدال واحدة من اقدم السلطنات الإسلامية في القرن الإفريقي فقد أسسها سعد الدين في الأيام المبكرة للإسلام في حوالي القرن التاسع أو العاشر الميلادي بالاعتماد على زيلع الواقعة على خليج عدن. وقد وفرت زيلع فرصاً للاتصال بطرق القوافل في القرن الإفريقي حتى بالي في أعلى نهر جوبا وربطت الطرق التجارية عبر البحر الأحمر مع جنوب الجزيرة العربية وجنوب شرق آسيا.

كانت زيلع عتبة للعلاقات المتداخلة وسط القوى والثقافات في وقت كان فيه وجود إثيوبيا الإمبراطورية محدوداً في المناطق المرتفعة وفي وقت حاولت فيه بعض القوى مثل مصر وتركيا فرض سيادتها على المناطق الساحلية عن طريق الملاحة. وقد وجدت موانئ زيلع وسواكن وماساوا تحت هيمنة حكام الامبراطورية العثمانية المصرية، حيث رُبطت تلك الموانئ بمدن الداخل عن طريق طرق القوافل التي عملت على ازدهار مدن الداخل مثل سنار وعداوا وهرر حيث أصبحت أسواقاً ومحطات مهمة (2102. la te ekayiM). كما لعب أئمة الأدالين دوراً مهماً في نشر الإسلام في شرق إفريقيا وخاصة في عهد الإمام أحمد قوراي (3451-6051) الذي هزم ثلاثة أرباع إثيوبيا في منتصف القرن الخامس عشر (6102 rathkuM). وقد أنشأ في عام 5551م «ايلات الحبشة» telayE ahsebaH fo « لكي تحمي المدينتين المقدستين مكة والمدينة والمجتمع المسلم في شواطئ البحر الأحمر وخاصة شمال شرق إفريقيا، وكذلك لتأمين الطريق التجاري والسياسي للعثمانيين في ذلك الإقليم (8102 ilsoR). كما تولى الحكم الملوك المحليين

ل«سلطنة دهلك» في الفترة 1390-1521م وسيطر حاكم هرر أحمد قران بمساعدة العثمانيين في عام 1345م على كامل إثيوبيا واستمر في حكمه حتى مجيء الأتراك وطردهم للبرتغاليين من هذه الجزر في عام 1751م (1102 nagodnaT). وخلال تلك الفترة زار بن بطوطة زيلع في عام 1033م ووصفها بأنها مدينة كبيرة ذات سوق مهم.

تتميز منطقة البحر الأحمر بأحوال جغرافية مميزة تتمثل في الصحراء والمناطق المرتفعة وهي موقع ملائم كثيراً لنمو وتطور العلاقات المتداخلة بين مختلف القوى السياسية والمجموعات الثقافية. وكان لإثيوبيا الامبراطورية الفرصة في اتخاذ القرار في المناطق المرتفعة بينما كان للقوى الأخرى مثل تركيا ومصر المحاولة في فرض سيادتها على المنطقة الساحلية عن طريق العمل البحري. ولذلك أنشأت مدن الموانئ مثل زيلع وسواكن لتكون تحت سلطة وسيادة الامبراطورية العثمانية أو الحكام المصريين. وقد اتسمت علاقة العثمانيين خلال القرن السادس عشر والثامن عشر بتغيير الحلفاء والأعداء بشكل ثابت بين سلطنة سنار والممالك الإثيوبية بينما بقي التزام العثمانيين عن مصير الإثيوبيين المسلمين ثابتاً حتى بعد سقوط سلطنة أدال (8102 ilsoR). وقد رحلت كتيبة مصرية من زيلع لاحتلال ميناء هرر بعد شهرين من استيلائها على زيلع الساحلية الصومالية وذلك في أكتوبر 1578م. وبهذا العمل فقد حولوا هذه الإمارة المستقلة إلى مستعمرة مصرية وأصبحت أحد نقاط التقاء وتركيز للمصالح الجيوسياسية بين المسلمين الأفارقة والقوى الأوروبية والإثيوبيين المسيحيين (8102 rorD-neB). لقد تطور النشاط التجاري بين السودان ومصر مما أعطى المصريين فكرة عن ثروات السودان الهائلة. كما أن السبب الرئيس للتوسع في المناطق الاستوائية والبحيرات وشرق إفريقيا كان بسبب تصاعد الصراع بين الدول الرأسمالية خلال العقد السادس من القرن التاسع عشر والذي اتخذ شكل نشاط تبشيري وتجاري وعلمي وكشفي، وهو سعى لفرض التطور الرأسمالي الذي بدأ يعمل لخلق سوق عالمية. وتحول الاقتصاد المصري من اقتصاد إقطاعي إلى اقتصاد رأسمالي، والتوجه نحو تحرير الأيدي العاملة من السخرة والرق إلى سوق العمل المأجور. ولم تقتصر أيديولوجية الفكر الرأسمالي على تجارة الرقيق فقط، بل شملت أيضاً التنقيب

عن الذهب وإدخال الزراعة الحديثة والمحاصيل، مثل القطن، ونشطت التجارة وفُرضت الضرائب.

كانت زيلع جزءاً من امبراطورية العثمانيين في إفريقيا إذ واصلت حركة التوسع الجغرافي أثناء فترة الحكم التركي - المصري نشاطها جنوباً، فضمت مناطق بحر الغزال عام 2781، ووصلت حتى المنطقة الاستوائية في منطقة البحيرات في الفترة بين 9681 - 3781، ثم توسعت غرباً فضمت دارفور عام 4781، ثم توسعت شرقاً بعد ذلك على ساحل البحر الأحمر حتى ميناء زيلع، ثم بربرة حتى هرر في إثيوبيا. كما كانت زيلع ضمن التقسيم الإداري للسودان في عام 1881م. ففي ذلك الوقت قسم السودان إلى أربع حكمداريات تضم حكمدارية وسط السودان (تضم الخرطوم وسنار وبربر وفشودة وخط الاستواء، ومركزها الخرطوم)، وحكمدارية إقليم غرب السودان (تشمل كردفان ودارفور وشكا وبحر الغزال ومنقلة، وعاصمتها الفاشر)، وحكمدارية إقليم شرق السودان (تشمل التاكا وسواكن ومصوع)، وحكمدارية عموم هرر وزيلع وبربرة.

مثل ميناء زيلع مركزاً لإقليم قلب يقع على الساحل الشرقي لإفريقيا لا يقل أهمية عن كونه فضاءً جغرافياً. وفي العادة تقع أقاليم القلب في شكل هرمية شبكية للنظم المكانية ترسل نبضات التحديث للهوامش التي تسودها. ويشبه هذا الدور ما قيل حول الإسلام الإفريقي الذي «أو ما كان يسميه البلدانيون (الجغرافيون) ببلاد إفريقيا دوراً مهماً في أسلمة بلادنا..... وبلاد إفريقيا... عند البلدانين هي المنطقة التي تبدأ من تونس وتنتهي عند السهل الإفريقي بمالكة التاريخية: مالي، كانم، سانغاي، تمبكتو، ودّاي. إشعاعات ذلك الإسلام انبعثت من القيروان...ومن مسجد عقبة تفرقت تلك الإشعاعات وانتشرت مرسله ضوءها وحرارتها الى الزيتونة بتونس الخضراء، وقلاع التجانية في عين ماضي بالجزائر، وجامعة القرويين بفاس، ومرابط العلماء في صنهاجة وشنقيط وتمبكتو. هذه هي المراكز الأولى التي انداح منها الإسلام الصوفي على السهل السوداني الكبير (السهل الإفريقي) ثم من بعد إلى ما كان يعرف بالسودان المصري قبل أن ينتهي إلى السودان الإنجليزي. دون إنكار للدور الذي لعبه متصوفة ذلك الزمان الذين وفدوا الي السودان من المشرق (أرض الحرمين)، ومن الشمال (مصر)» (منصور 0202).

اتسمت الصورة السائدة للعالم التجاري للمحيط الهندي قبل وصول الأوروبيين والعثمانيين إلى الإقليم في القرن السادس عشر بالأمن وخلوها من الصراع ويسودها التجار العالميون الذين يتحركون بسهولة عبر حدود الجغرافيا والعرقية والدين واللغة. تغيرت هذه الصورة حيث سادها الصراع والمنافسة بين القوى البحرية وخلال قرون تالية وجد صراع حول دهلك وغيرها بين هذه القوى بجانب الأيوبيين والرسوليين sdilusaR من اليمن للسيطرة على الطرق والشبكات البحرية (8002 itiragraM). وخلال القرن السادس عشر سيطر البرتغاليون على المحيط الهندي وتخومه بهدف إزالة التجار المسلمين وخاصة العرب من نظام المحيط الهندي. وهناك حقيقة مهمة وهي أن التجارة والسيطرة على الموارد الطبيعية تعتبران السببين الرئيسيين وراء بروز عصر الروابط القديمة بين إفريقيا والهند (2102 rawmraK). لقد ظل البحر الأحمر «نصراً فاشلاً» لليتوانيين ولا يمكن اعتبار بنائهم لقلعة في جزيرة سوقطرة في عام 7051م وحركتهم المنتظمة في باب المنذب حتى 0551م بمثابة ضمان للسيطرة الفعلية على المنطقة (renoM 2102). أما البريطانيون فقد سيطروا على حوالي 004 ميل مربع من الساحل والأراضي الداخلية تجاه إثيوبيا التي يطلق عليها أرض الصومال البريطاني حيث توجد ثلاثة موانئ عاملة تشمل زيلع وبلهار وبربرة (4091 eydE). وقد ازدادت أهمية التجارة بين الصوماليين وعدن تحت الحكم البريطاني بسبب السرقات التي تعرضت لها قوافل الجمال المتجهة من الأراضي الداخلية إلى عدن وبسبب المعرض السنوي عند بربرة على الساحل الصومالي، حيث كان نتيجة ذلك بناء مجتمع صومالي كبير في عدن (8002.la te smargnI). وفي عام 3981م عين مستر كوكس قنصلاً في زيلع ووجدها ميناءً تلتقي فيه صحراء أرض الصومال البريطاني مع البحر وتتميز بأنها مرسى تستطيع فيه السفن العربية فقط دخوله ويوجد فيها مبنى للجمارك يتعامل مع تجارة القوافل الصغيرة القادمة من الداخل الإفريقي (7391 CER). وقد اهتمت بريطانيا بفتح علاقات مع الداخل الإفريقي لزيادة المعرفة الجغرافية حتى تتمكن من رؤية الطرق التي يمكن على امتدادها أن تطور طرق التجارة نفسها وأن تبرز النقاط التي ستنشأ فيها المراكز التجارية. لقد ورد أن ميناءي زيلع وعدن هما ميناءان بريطانيان في وقت كان يأمل فيه

الفرنسيون في بناء خط للتجارة عبر افريقيا يمتد من الشرق للغرب مقابل الخط الحديدي البريطاني الممتد من كيب تاون الى القاهرة حيث حققوا بعض النجاح وتوطنوا على امتداد خليج تاجورا (3091 yelekreB). ونتيجة للاعتقاد بأهمية هذا الطريق فقد سعت بريطانيا لحماية استقلال البشر الذين يقطنون أراضيها الحدودية الإفريقية ضد تركيا وفرنسا. وقد أجبرت بريطانيا بعد عام 9481م على الاعتراف بسلطة السلطان العثماني على سواكن وماساوا. وظلت بريطانيا رافضة لهذا الاعتراف بادعائها السيطرة على نقاط الاتصال بين الساحل والداخل الواقع جنوباً أكثر من ميناء زيلع (4491 mmaR). وفي الفترة بين فبراير - يونيو 0091م سافر اوسكر كروسبي من زيلع إلى القاهرة مروراً بهرر وأديس أبابا وماكوس ثم ومبيرا حتى النيل الأزرق عند الروصيرص ثم بالقوارب إلى الخرطوم. وقد استخدمت الجمال من زيلع حتى جيلديسا، ثم الحمير إلى هرر ثم البغال لما وراء هرر (1091 ybsorC). كما قام مستر جيمس هاريسون برحلة من زيلع حتى بحيرة رودلف (1091 nosirraH). لقد حملت معظم التجارة الخارجية لشرق وجنوب إثيوبيا عبر موانئ خليج عدن حيث كان أهمها في الربع الأول من القرن التاسع عشر ميناءي زيلع وبربرة (5691 tsruhknAP). وقد أصبحت موانئ الصومال الرخيصة والتلقائية مراكز تخدم المناطق البعيدة مثل شمال كينيا والأراضي المنخفضة لإثيوبيا. وترتفع قيمتها في موسم الحج السنوي حيث تشمل شبكات تتكون من مربي الماشية والتجار وتتعدى التجارة العابرة الحدود القومية والعرقية والدينية والجغرافية حيث ترتبط هذه الموانئ بطرق الجمال والماشية والخراف والماعز للمناطق المجاورة (7102 auD).

تعتبر الروابط بين الساحل الصومالي واليمن قديمة وخاصة تجارة الرقيق (8002.la te smargnI) التي كانت تقتصر على ميناءي زيلع وبربرة الصوماليين (9891 mahgnikceB). ومن أمثلة ذلك قيام الإمام محفوظ حاكم زيلع في القرن السادس عشر بحملات سنوية لقنص الرقيق من منطقة أدال في الداخل الإثيوبي نتج عنه توسع تجارة الرقيق وتصدير العديد من الرقيق الإثيوبيين إلى إثيوبيا والهند (5102 relleK). وكان هناك طلب عال للرقيق الإثيوبي تحت مسمى «حبش» في أسواق الجزيرة العربية والشرق الأوسط في النصف الثاني من القرن

التاسع عشر (8891 damhA). وتم تصدير ما يفوق المليون من الرقيق من المحيط الهندي وموانئ البحر الأحمر خلال القرن العشرين بجانب ملايين أخرى تم تحويلهم لداخل القارة الإفريقية وعلى ساحل شرق إفريقيا (8891 htimS). وقد اتخذت تجارة الرقيق في إفريقيا أشكالاً مختلفة بدءاً من الرقيق الملكي قبل مجيء الإستعمار وحتى الاتجار بهم على ساحلي إفريقيا الشرقي والغربي عبر الأطلنطي (3002 dlopoeL). لقد كانت تجارة الرقيق نشاطاً سائداً شارك فيه الإثيوبيون والسودان التركي المصري خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر حيث اعتمدت تلك البلدان على الرقيق لدعم اقتصادها الزراعي وفي الأعمال المنزلية والجيوش المحلية الخاصة، كما كانا موردين رئيسيين للرقيق للامبراطورية العثمانية مما جعلها تجارة رابحة جداً. وتكررت محاولات كثيرة من الحكام العثمانيين والإثيوبيين في النصف الثاني من القرن التاسع عشر لتقليل هذه التجارة دون منعها (9991 lleraH). وفي نهاية القرن التاسع عشر شهدت تجارة الرقيق في الجزء الجنوبي من إقليم البحر الأحمر إعادة لنشاطاتها noitarogivnier نتيجة مباشرة للمجاعة التي ضربت تلك الأجزاء وتسببت في موت حوالي ثلث السكان في بعض المناطق المتأثرة. وقد اعتمد من كتب الله لهم البقاء بعد انتهائها على تجارة الرقيق الإقليمية لإعادة بناء ثروتهم حيث تجاهلها ضباط الاستعمار الفرنسيون والإيطاليون والإنجليز الذين أتوا لحكم المنطقة وقت تلك المجاعة في محاربتهم لتجارة الرقيق إلا أنهم في معظم الأحوال قد شجعوا عليها بقوة (8102 slereS).

كان من نتائج العلاقات الهندية - الإفريقية التي ترجع إلى عدة قرون للوراء قيام عدد من المستوطنات الإفريقية في مختلف أجزاء شبه القارة الهندية.. فمنذ العصور القديمة صدرت الهند الفلفل والحريز والقطن ذات القيمة العالية في إفريقيا وذلك في نفس الوقت الذي استمرت فيه الهجرة القسرية للزنج من شبه القارة الإفريقية للهند في القرن السادس عندما وسع العرب تجارتهم مع الهند. كما تعتبر القرصنة في المحيط الهندي ذات جذور قديمة بحيث يمكن وضع القرصنة الصومالية في العصر الحديث في إطارها الواسع والعميق (1102 sreplA)، وخاصة منذ القرن الثاني عشر الميلادي وما تلاه من قرون والذي شهد توسعاً في

التجارة البحرية عبر المحيط الهندي الذي شهد حرية كاملة للتجارة والإبحار قبل مجيء البرتغاليين (1102 egnarP)، وساد الأوروبيون تاريخ شرق إفريقيا منذ أواخر القرن السابع وحتى القرن الخامس عشر (2102 rawmraK)، وفي قرون تالية ساد البريطانيون تلك الأجزاء وكانت إحدى نتائج حركة التاريخ للاستعمار الأوروبي الحادثة في إفريقيا عامة هي تقسيمها لوحداث سياسية حُدّت حدودها على أساس المصالح الأوروبية. لقد قسمت المجموعات العرقية بحدود وهمية وبرزت ضغوط لإعادة رسم التخوم بهدف تحقيق الوحدة داخل حدود الدولة الواحدة مثلما حدث في منطقة القرن الإفريقي. وقد شكلت هذه الضغوط جذوراً لكثير من المشاكل السياسية في هذه المنطقة ومنها رفض إثيوبيا لحقوق الصومال على منطقة أوقادين المطالبة بتحقيق الحكم الذاتي مما سيخلق مرحلة لصراع يضم الأفارقة المحليين والحكومات الخارجية وحتى القوى العظمى (9891 amaJ). وفي سنوات تالية وبعد انهيار حكم سياد برّي سادت الفوضى دولة الصومال وبرز مرّة أخرى إقليم أرض الصومال الذي تحكمه حكومة غير معترف بها عالمياً يقع ضمن أراضيها ميناء زيلع البحري القديم الذي قد تتجدد أهميته إن وجدت هذه الدولة اعترافاً أو ساد الاستقرار دولة الصومال.

الخاتمة

اتضح من سياق هذا البحث أن ميناء زيلع البحري كانت له ارتباطات جغرافية تاريخية مع قارتي آسيا وأوروبا ومع شبه الجزيرة العربية والداخل الإفريقي والسوداني وأنه قد فقد هذه الارتباطات نتيجة لعوامل تاريخية وسياسية واقتصادية. لم تكن أهمية ميناء زيلع البحري كموقع جغرافي عروضي سهل الوصول إليه فقط بل في كونه قد أصبح أرضاً epacsdnal تمتلك فضاءات اقتصادية وسياسية وثقافية واسعة وله تأثير كبير في أوجه الحياة المختلفة في أرض الصومال وشرق إفريقيا والداخل الإفريقي. لقد أبرز ميناء زيلع البحري دور تأثير الأرض على السلوك البشري والذي أثر بدوره على وظيفته كمركز للانتشار noisuffid noitavonni fo الثقافي، مثل ما حدث في عملية انتشار الإسلام منه إلى الداخل الأفريقي والتأثير كمركز لتجارة الرقيق إلى شبه الجزيرة العربية والهند والتي

ظهرت نتائجها في العصور الحديثة من وجود أحفاد لأسلاف الرقيق ضمن المكون الاجتماعي - الاقتصادي في تلك البلدان. كما أثرت زيلع كفضاء جغرافي في الواقع السياسي حيث كان لها وظيفة سياسية تمثلت في نشوء إدارات سياسية بسطت سيطرتها على محيطها الجغرافي وكان لها ارتباطات مع قوى سياسية حاكمة مثل تلك القوى الموجودة في أرخبيل دهلك وعدن. استقبلت زيلع بالمثل مردودات الداخل الإفريقي التي تمثلت في التبادل التجاري لكثير من السلع المطلوبة في عالم البحر الأحمر والمحيط الهندي. وبحكم صلاتها مع جوارها الجغرافي في منظومة مدن الموانئ مثل هرر ودهلك وبربرة فقد انتقل إليها جزء من مهام تلك الموانئ بحيث أصبحت تشاركها في أدوارها الرئيسية. لقد عملت زيلع في تغيير ديناميا الجغرافية في منطقة القرن الإفريقي في ذلك الوقت وفي إزالة العوائق الجغرافية حيث لعب العنصر البشري دوراً مهماً في ذلك.

المصادر والمراجع

- (1) Abegaz B.2018. The Gondarine tributary-military state. A tributary model of state formation, 57-84.
- (2) Ahmad AH.1988. Ethiopian slave exports at Matamma, Massawa and Tajura c.1830 to 1885. Slavery and abolition 9 (3): 93-102.
- (3) Ahmad AH.2006. The Muslims of Gondar (Ethiopia) among Christians: the social landscape of a mercantile society C.1769-1913.The international conference : Islam in Africa. An anniversary of fourteen centuries of the advent of Islam in Africa. 26-27 Nov.2006. International university of Africa-center of research and African studies.
- (4) Ahmad AH.2006. The Muslims of Gondar (Ethiopia) among Christians: the social landscape of a mercantile society C 1769-1913. International university of Africa-center of research and African studies.dspace.iau.edu.sd
- (5) Alpers EA.2011. Piracy and Indian Ocean Africa. Journal of African development 13 (1-2): 17-38.
- (6) Barendse RJ.1991. Trade and port-cities in the western Indian ocean in the sixteenth and seventeenth centuries. Revista de cultura, 13-14. lcm.gov.mo
- (7) Beckingham CF.1989. The Swahili coast, 2nd to 19th centuries: Islam, commerce and Christianity in eastern Africa. By Freeman-Grenville GSP (collected studies CS 275.).pp.xvi,268,9... Journal of the Royal Asiatic society. Cambridge.org.
- (8) Ben-Dror A. 2018. Emirate, Egyptian, Ethiopian: colonial experiences in late nineteenth-century Harar. Syracuse University Press.
- (9) Berkeley GFH.1903. The Abyssinian question and its history. The nineteenth century and after: a monthly review 53 (311): 79-97. Proquest.com
- (10) Bogale W.2020. A history of Derbe Berlanbel historical and cultural site. Ethiopian journal of social sciences 5 (2 . ISSN 2518-4563.
- (11) Chittick N.1979. Early ports in the Horn of Africa. International journal of nautical archaeology 8 (4): 273-277.
- (12) Crosby OT.1901. Notes on a journey from Zeila to Khartoum. The geographical journal 18 (1): 46-61.
- (13) Crowfoot JW.1911.Some Red Sea ports in the Anglo-Egyptian Sudan. The geographical journal 37 (5): 523-550.
- (14) Curle AT.1937. The ruined towns of Somaliland. Antiquity 11 (43): 315-327.
- (15) Dato BA.1968. Selected phases of the historical geography of major eastern ports. Thesis, /University of Nairobi.erepository.uonbi.ac.ke
- (16) De Blij HD.2008. The power of place: geography,destiny, and globalization's rough landscape. Oxford University Press.
- (17) Dua J.2017. From pirate ports to special economic zones: violence, regulation and port-making in the Somali peninsula. DIIS working paper 2017:12. Danish institute for international studies. econostor.
- (18) Dua J.2019. Ambergris, livestock, and oil: port-making as chokepoint making in

- the Red Sea. *Ethnos*, Doi:10.10180/00141844201
- (19) Edye JS.1904. Travel in Somaliland. *BMJ Ministry Health* 3 (4): 388-401.
- (20) Fedoroff V, Goean WE.1897. Obok and the country of the gulf of Tajura. *Royal united services institution journal* 41 (231): 623-830.
- (21) Foucault M. 2007. Questions on geography. *Space, knowledge and power: Foucault and geography*, 173-182.
- (22) Goss RO.1990. Economic policies and seaports: the economic functions of seaports. *Maritime policy and management* 17 (3):207-219.
- (23) Harell AM.1999. Economic and political aspects of the slave trade in Ethiopia and the Sudan in the second half of the nineteenth century. *The international journal of African historical studies* 32 (2/3): 407-421.
- (24) Harrison JJ.1901. A journey from Zeila to Lake Rudolf. *The geographical journal* 18 (3): 258-275.
- (25) Hassan M.1982. Afocha: A link between community and administration in Harar, Ethiopia. *Northeastern African studies* 4 (10): 65-67.
- (26) Heatley JTP. 1895. The port of the upper Nile in relation to the highways of foreign trade. *Scottish geographical magazine* 11 (11): 571- 581.
- (27) Henze PB.2000. *Medieval Ethiopia. Layers and Time*.link.springer.com
- (28) Horton M.1987. The human settlement of the Red Sea. *Red Sea* 7, 339.
- (29) Hoyle B.1968. East African seaports: an application of the concept of “anyport”. *Transactions of the Institute of the British Geographers*, 163-183.
- (30) Idris SM.2008. Is Dahlak a dialect of Tigre?. *History and lan guage of the Tigre-speaking people: proceedings of the international workshop. Na ples*, 113-125.
- (31) Ingrams L, Pankhurst R.2008. Chapter six. Somali migration to Aden from the 19th to 21st centuries. *Uncovering the history of Africans in Asia*, 107-119.brill.com
- (32) Insoll T.1997.Dahlak Kebier, the Dahlak Islands, Eriteria: preliminary observations. *Ethiopia in broader perspective: papers of theX111 international conference of Ethiopian studies, Kyoto, 12-17 Dec. 1997*,1.
- (33) Insoll T.2001. Dahlak Kebier, Eritrea: From Aksumite to Ottoman. *Adumatu* 3: 39-50.
- (34) Jama AA.1989. *The Horn of Africa conflict. Army war cool carlisle barracks PA .apps. dtic.mil*
- (35) Karmwar M.2012. India’s relations with East Africa: a historical study. *Indian journal of African studies* 18 (1-2): 39-57.
- (36) Keller S, Pearson MN.2015. *Port towns of Gujarat. Primus Books. Academia. edu*
- (37) Leopold. M. 2003. Slavery in Sudan, past and present. *African Affairs* 102 (409): 653-661
- (38) Lewis IM.1960.The Somali conquest of the Horn of Africa. *The journal of African history* 1 (20): 213-230.
- (39) Margarit R.2013. The Dahlak archipelago: an island world and its Red Sea connections (10th – 16th century CE). *SSRN* 2252367

- (40) Margarita RE.2008. Mercantile networks, port cities, and pirate ststes: conflict and competition in the Indian Ocean world of trade before the sixteenth century. *Journal of the economic and social history of the orient* 51 (4): 543-577.
- (41) Margarita RE.2010. Thieves or sultans?: Dahlak and the rulers and the merchants of Indian Ocean port cities, 11the to 13th centuriesAD. *Na.academia.edu*
- (42) Martin BG.1977. The Cambridge history of Africa. Volume 3, from c.1050-c.1600. *The American historical review* 82 (5): 1303-1305.
- (43) Messrs. Isenberg, Krapf.1840. Abstract of a journal kept by Rev. Messrs. Isenberg and Krapf, on their route from Cairo, through Zeila to Shwa and Ifat, between the21 st of January and 12th of June 1839. *Journal of the Royal Geographical Society of London*, 455-468.
- (44) Miyake R, Rumi O. 2012. A study on the trading routes connecting the Red Sea and Ethiopia as serial heritages. *Bulletin Fuji Women's University* 49 (11): 23-38. *fujijoshi.repo.nil.ac.jp*
- (45) Moner AM. 2012. Conquistadores, mercenaries, and missionaries: the failed Portuguese domain in the Red Sea. *Northeast Africa studies* 12 (1): 1-28.
- (46) Morely AMK.2019. Ancient ports of trade on the Red Sea coasts- the parameters of attractiveness of site locations and human adaptations to fluctuating land- and sea scapes, case study Berenike. *Geological setting, paleoenvironment and archaeology of the Red Sea*, 741-774.
- (47) Mukhtar MH.2016. Adal Sultanate. *The encyclopedia of empire*, 1-3.wiley.com
- (48) Newitt MDD.1987. East Africa and the Indian ocean trade. *India and the Indian ocean*, 1500-1800
- (49) Nour MT.2003. Ottoman efforts to protect Somalia from European powers. *Proceedings of the international symposium on Islamic civilization of Eastern Africa*, Kampala, Uganda, 160-170.
- (50) Painter Jr.2008. Geographies of space and power. *The SAGE Handbook of political geography*, 57-72.
- (51) Pankhurst R.1965. The trade of the Gulf of Aden ports of Africa in the nineteenth and early twentieth centuries. *Journal of Ethiopian studies* 3 (1): 36-81.
- (52) Pankhurst R.1974. The "Banyan" or Indian presence at Massawa, the Dahllak Islands and the horn of Africa. *Journal of Ethiopian studies* 12 (1): 185-212.
- (53) Prange SR.2011. A trade of no dishonor: piracy, commerce, and community in the western Indian Ocean, twelfth to sixteenth century. *The American historical review* 116 (5): 1269-1293.
- (54) Ram A.1944. Great Britain and the planning of Italian power in the Red Sea, 1868-1885. *The English historical review* 59 (234): 211-236.
- (55) REC.1937. Major-General Sir Percy Zachariah Cox. *Geographical journal*, 1-5.
- (56) Rosli MF, Rozali EA.2018. Hubungan "Uthmaniyyah Dengan Kouniti Muslims Timur Laut Africa. *Jurnal Islam Dan Masyarakat Kontemporari* 18 (1): 168-181.
- (57) Ruibal AG, Torres JD, et al. 2017. Exploring long distance trade in Somaliland (AD 1000-1900): preliminary results from 2015-2016 field seasons. *Azania: Archeological research in Africa* 52 (2): 135-172.

- (58) Senelle- Simone MC.2018. Arabic on the Dahlak Islands (Eritrea0. Arabic in contact 6, 111.
- (59) Serels S.2018. Famine and slavery in Africa's Red Sea world, 1887-1914. Bondage and the environment in the Indian ocean world, 227-244.
- (60) Slowe PM.2015. Geography and political power: The geography of nations and states. Rutledge.
- (61) Smith WGC.1988. The economics of the Indian ocean and Red Sea slave trades in the 19th century: an 1-20.overview. Slavery and abolition **9(3)**:
- (62) Tandogan M.2011. Dahlak archipelago of the Red Sea and its status under the Ottoman rule. International cooperation and coordination agency (TIKA) 40.papers.ssm.com
- (63) Wolch J, Dear M.2014. The power of geography (RLE Social and Cultural Geography): how territory shapes social life. Routledge.
- (64) Wolfgang Zierhofer.2005. State, power and space. Soc. Geogr.,1,29-36.
- (65) Xavier F, Aymar F, Hirsch B.2004. Muslim historical spaces in Ethiopia and the Horn of Africa. Northeast African studies, 25-53.
- (66) أحمد قاسم احمد. 2019. الهجرات العربية إلى أفريقيا وأثرها في نشر الثقافة الإسلامية جنوب الصحراء. قراءات أفريقية. Qratafrican.com
- (67) تاج الدين نور الدائم يوسف البحري. 2012. دراسة المصادر التاريخية للخطوط اللينة النسخ والثلاث. جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا. Repository.sustech.edu
- (68) المعرفة. 2012. زيلع.
- (69) منصور خالد. 2020. منصور خالد يكتب عن الراحل عزيز بطران.. إرتجفت لحظة سماع نعيه كما ترتجف فروع البان.

النفوذ الأجنبي في سواكن خلال القرن التاسع عشر الميلادي

أستاذ مشارك، جامعة الخرطوم، كلية الآداب، قسم التاريخ

د. أنعم محمد عثمان الكباشي

مقدمة:

تعتبر سواكن أحد أهم الموانئ المطلة على البحر الأحمر، وهي أحد أضلاع المثلث الذي شكل إيالة/ولاية الحبشة في القرن السادس عشر الميلادي. وقد كان لواء سواكن الذي أسسه العثمانيون في 10 أبريل 1554م هو النواة الفعلية لولاية الحبشة، ويعتبر عبد الباقي بك هو أول أمير لهذه اللواء. وفي 5 يوليو 1555م، تأسست ولاية الحبشة بصورة رسمية¹¹، وأصبحت بالتالي ولاية عثمانية. ويمكن أن نصف ولاية الحبشة بكونها «ولاية بحرية»، وذلك لأن المدن التي تشكلت منها الولاية، هي في الأصل موانئ مطلة على سواحل البحر الأحمر بصفته الشرقية والغربية، وهي سواكن وجدة ومصوع.

لقد مهما جدا أن يقوم العثمانيون بهذه الخطوة، أي تأسيس ولاية الحبشة، وذلك لمواجهة الخطر البرتغالي الذي كان قد بدأ ظهوره يلوح في الأفق خلال بدايات القرن السادس عشر الميلادي²². وبالطبع فإن القضاء على مثل هذا الخطر الجسيم لا يتم بواسطة إرسال قوات بصورة مؤقتة، تقوم بأداء مهمتها ثم تعود من حيث أتت، بل لابد من تركيز قوة إدارية وسياسية تكون بمثابة صمام الأمان لجميع مناطق البحر الأحمر من المخاطر الأجنبية، وقد تمثل ذلك في تأسيس ولاية الحبشة، والتي أصبحت تشكل قوة عثمانية مع ولايتي مصر واليمن. واعتبارا من تأسيس لواء سواكن، ثم تشكل ولاية الحبشة، أصبحت سواكن تمثل أهمية كبيرا بالنسبة للدولة العثمانية، وقد استمر هذا الوضع حتى سقوط المدينة تحت السيطرة البريطانية.

في هذه الدراسة نحاول أن نتناول بعض الوثائق العثمانية المتعلقة بسواكن خلال القرن التاسع عشر، وهي وثائق تعكس الأهمية الواضحة للمدينة في الفترة

موضوع الدراسة، وكيف أن هذه المدينة كانت تمثل أهمية كبيرة ليس للدولة العثمانية فحسب، بل لكثير من الدول الطامعة فيها، وعلى رأسها إنجلترا، مما جعلها قضية للنقاش والتداول بين الدولتين، أي الدولة العثمانية وإنجلترا. لعل من أهم الوثائق العثمانية التي تتناول الأهمية الكبيرة لسواكن، باعتبارها أحد مواضيع الساعة خلال تلك الفترة، هو الاستفسار الصادر من مجلس الوزراء العثماني بخصوص الوضعية التي سوف تكون عليها سواكن في حالة أن تقوم الدولة العثمانية بإرسال عساكر إليها، وما إذا كانت إنجلترا سوف تقوم بسحب عساكرها من المدينة أم لا. وبالطبع فإن عملية سحب العساكر أو عدمها متوقف على إمكانية الدولة العثمانية في تركيز عساكر من طرفها في المدينة. ولا شك أن ذلك يعكس لنا بصورة أو بأخرى مدى الصراع الدولي الذي كان متمركزا حول سواكن خلال تلك الفترة، وبالتحديد الربع الأخير من القرن التاسع عشر الميلادي. ومن جهة أخرى فإن التداولات التي كان يقوم بها مجلس الوزراء العثماني إبان الفترة المشار إليها، توضح لنا بجلاء مكانة سواكن من خلال العلاقات الدولية.

لقد أشارت هذه الوثيقة العثمانية بوضوح إلى أن سواكن تعتبر جزءا لا يتجزأ من أراضي الدولة العثمانية، وبالتالي من واجب العثمانيين الدفاع عن هذا الجزء المهم من أراضيهم³³. أما فيما يتعلق بمسألة إرسال عساكر عثمانيين إلى سواكن، فهو مقترح مقدم من دولة إنجلترا، وعلى وجه الخصوص من طرف اللورد غرانويل، وذلك باعتبار أن سواكن أرض عثمانية. وعند الإشارة إلى اللورد غرانويل، فهو لم يوجد مع العساكر الإنجليز في سواكن من أجل القيام بعمليات عسكرية هناك، بل كان يرى أنه من الضروري أن تقوم الدولة العثمانية بإرسال عساكر عثمانيين إلى مدينة سواكن، إذ يعتبر هذا الرأي من وجهة نظره هو الرأي الصائب والصحيح. وإذا جئنا إلى رأي دولة إنجلترا حول هذا الموضوع، فنلاحظ أنها أعلنت بأنها سوف لن تنسحب من سواكن ما لم تنته العمليات العسكرية الجارية فيها⁴⁴.

بناء على بريقة مرسله من السفارة العثمانية بروما إلى نظارة الخارجية (وزارة الخارجية) العثمانية بتاريخ 9 فبراير 1885، فقد قامت القوات الإيطالية في اليوم

الخامس من هذا الشهر باحتلال مصوع، دون أن تواجه أدنى مقاومة. وبعد إكمال عملية الاحتلال هذه، تم رفع العلم الإيطالي إلى جانب العلم المصري. وحسب ما هو متداول فإن احتلال إيطاليا لمصوع وبيلول، تم بموافقة إنجلترا ورضائها. وبطبيعة الحال فإن موافقة إنجلترا على عملية الاحتلال الإيطالي، أدت إلى أن يوافق عليها الخديوي نفسه. ووفقا لما جاء في هذه البرقية فإن مجلسي الوزراء بكل من إنجلترا وإيطاليا بحثا مسألة إرسال عساكر إيطاليين إلى سواحل البحر الأحمر، وعلى وجه الخصوص إلى مدينة سواكن، وذلك حتى تتمكن القوات الإنجليزية من القيام بعملياتها العسكرية في السودان. وفي مقابل ذلك تقوم إنجلترا بمقاومة فرنسا والحيولة دون قيامها باحتلال طرابلس الغرب. وفي ذات الوقت ذكرت البرقية أن الاستعدادات تجري على قدم وساق في الأسطول الإيطالي من أجل إرسال سفن منه إلى البحر الأحمر بغرض تقوية القوات البحرية الإيطالية الموجودة في تلك السواحل⁵⁵.

وهكذا نلاحظ أن القوى الاستعمارية الأوروبية خلال القرن التاسع عشر الميلادي كانت تتقاسم الأدوار فيما بينها من أجل تحقيق مصالحها فقط، والتي تتمثل في المجالات السياسية والاقتصادية والعسكرية بالدرجة الأولى. فعلى سبيل المثال فإن وقوف إنجلترا إلى جانب إيطاليا، بل وتشجيعها لإرسال عساكرها إلى سواكن، لم يكن نابعا من علاقات وطيدة وقوية بين الدولتين، إنما كانت الضرورة هي التي أجبرتهما على هذا التعاون، فكل دولة استعمارية كانت تنظر إلى تحقيق أهدافها ومصالحها فقط. ونتيجة لذلك كانت تميل إلى الدولة التي يمكن أن تحقق لها هذه الأحلام الاستعمارية، بغض النظر عن طبيعة العلاقة بين الدولتين. إذن السياسة التي كانت سائدة خلال تلك الحقبة التاريخية، هي سياسة تحقيق المصالح فقط، وهي سياسة لا زالت مستمرة حتى يومنا هذا.

وفقا لخطاب صادر من السيد أحمد مختار باشا المفوض العثماني بمصر بتاريخ 23 ربيع الأول 1306 هـ/ 27 نوفمبر 1888م، فإن التضييق الذي يمارسه السودانيون على سواكن لا يزال مستمرا. ولا شك أن المقصود بالسودانيين هنا هم قوات المهديّة. وحسب هذا الخطاب فإن الطريق المؤدي إلى سواكن أصبح تحت نيران القوات السودانية، وبالتالي لن يكون من الممكن الدخول إلى المدينة أو الخروج منها أثناء ساعات النهار. ومن النقاط الغريبة التي يتطرق إليها الخطاب،

هي أن السودانين يقومون في الليل بكيال الشتائم للعناصر غير المحلية الموجودة في المدينة سواء كانت من العسكريين أو من المدنيين. ونتيجة لهذا الوضع التي تعيشه المدينة، فقد تقرر إرسال قوة من مصر قوامها عساكر مصريين من أجل إنقاذ الوضع هناك، على أن تتحرك هذه القوة من أسوان عبر طريق القصير إلى سواكن مباشرة.

وبالإضافة إلى ذلك يشير الخطاب إلى أن هناك قوة إنجليزية على أتم الاستعداد للتوجه إلى سواكن لتقوم بالدور الذي كانت تقوم به القوات التي سوف تُرسل إلى سواكن، ويعكس لنا ذلك أن القوات المتجهة من مصر إلى سواكن، هي قوت مصرية وليست إنجليزية. ومن جانب آخر فقد ذكر الخطاب أن عدد القوات التي كانت موجودة في سواكن قبل ثلاث أشهر هو ألف وخمسمائة عسكري. أما الآن فإن القوة العسكرية سوف تصل إلى ما بين ثلاثة آلاف وخمسمائة إلى أربعة آلاف عسكري، وذلك بعد الإمدادات المشار إليها. وبالرغم من ذلك إلا أن بعض المسئولين الإنجليز يرون أن القوات المصرية الموجودة في المدينة غير كافية لتحقيق الأمن فيها، والقضاء على السودانين. ولهذا السبب قاموا بمراجعة حكومتهم في لندن من أجل التفكير في مسألة إرسال عساكر من الهند إلى سواكن⁶⁶.

بناء على ما جاء في إحدى الخطابات الواردة من روما المؤرخ بـ 9 فبراير 1885م، فإن دولة إنجلترا قد أعلنت صراحة حقها في السودان خاصة بعد التضحيات الكبيرة التي قدمها في تلك البلاد. ووفقا لمحتوى هذا الخطاب فإن الاتفاق المبرم بين إنجلترا وإيطاليا فيما يتعلق بقيام إيطاليا باحتلال بعض الموانئ الواقعة على سواحل البحر الأحمر، هو اتفاق قديم، وليس حديث، وهو الأمر الذي يعكس لنا أن الدول الاستعمارية كانت تخطط منذ فترات طويلة في كيفية تقسيم المناطق فيما بينها، بالدرجة التي تحفظ لكل دولة حقها ومصحتها، وربما تكون القوة هي المقياس الأول لهذه التقسيمات. ونلاحظ أن هذا الخطاب أشار إلى الدولة العثمانية بصورة واضحة، وأكد أنه في حالة أن يقوم العثمانيون باحتلال الموانئ التي احتلتها إيطاليا، فإن إيطاليا سوف تقف دون أي تحفظ مع إنجلترا. ولا شك أن ذلك يعني مواجهة إنجليزية إيطالية للدولة العثمانية

على سواحل البحر الأحمر. وبالإضافة إلى ذلك فقد أعلنت إيطاليا أنها سوف تقوم باحتلال طرابلس الغرب، بل قامت فعليا بإرسال موظفين إلى تلك المنطقة من أجل استكشاف الأحوال العامة وعلى وجه الخصوص السياسية منها، ومن ثم ترتيب مسألة الاحتلال. ولعل قيام إيطاليا بإعداد خرائط عن تلك الأنحاء يكشف بوضوح تام أهدافها المستقبلية. ومن الواضح أن الدولة العثمانية كانت لها محاولات لوقف التقدم الإيطالي في سواحل البحر الأحمر، وعلى وجه الخصوص سواكن ومصوع. بيد أن الدعم البريطاني المقدم لإيطاليا، لم يمكن العثمانيين من مجاراة الأحداث بالصورة المطلوبة. ومن جانب آخر فإن دول ألمانيا والنمسا وروسيا كانت تعلن دائما وقوفها إلى جانب الدولة العثمانية في مواجهة النفوذ البريطاني والإيطالي. وبالإضافة إلى ذلك فقد جاء في متن الخطاب أن الضرورة تستوجب إعطاء المعلومات الصحيحة والكاملة إلى الوزراء العثمانيين، وذلك من أجل رسم السياسة المناسبة لمواجهة المخاطر البريطانية والإيطالية. غير أن القوة المالية الضعيفة للدولة العثمانية كانت تمثلا عائقا كبيرا لإنفاذ أي سياسة مواجهة، وهو الأمر الذي كانت تعلمه إيطاليا، وبالتالي لم تكن تخشى من ظهور خطر من طرف العثمانيين. ولا شك أن عدم امتلاك الدولة العثمانية للموارد المالية الكافية، هو الذي جعلها غير قادرة البتة على فعل أي شيء⁷⁷. وهكذا نلاحظ بشكل تام أن موانئ البحر الأحمر بصورة عامة وموضوع سواكن بصورة خاصة، كانت تمثل نقطة محورية فيما يخص العلاقات الدولية خلال فترة القرن التاسع عشر، وعلى وجه الخصوص الربع الأخير منه. بل كانت مركزا مهما لسياسات الدول الأوروبية الاستعمارية. فمثلا فإن الوجود الإيطالي على سواحل البحر الأحمر، وبالتحديد في سواكن، كان مرتبطا بدرجة كبيرة بقيام إنجلترا بالوقوف في وجه فرنسا من احتلال طرابلس الغرب، بمعنى آخر كانت إيطاليا تؤمن النفوذ البريطاني في سواكن، في حين كانت إنجلترا تمهد الطريق أمام إيطاليا لاحتلال طرابلس الغرب. ومن خلال هذا السرد نخلص إلى نتيجة مفادها أن انعكاسات الوجود الأوروبي في سواكن، لم تتأثر بها المنطقة فحسب، بل امتد أثرها حتى الشمال الإفريقي، وربما أبعد من ذلك. وفي برقية أرسلها القصر السلطاني العثماني إلى المفوض السامي بمصر السيد أحمد مختار باشا، جاء فيها أن مسألة إحلال

عساكر أجنبية للعساكر المصريين الموجودين في سواكن هي مسألة وقت، إذ أن هذا الأمر مؤكد لا شك فيه، خاصة وأن الخديوي لا يملك التدابير الكافية التي يمكن بواسطتها مواجهة المخاطر الأجنبية التي تواجهها مدينة سواكن. وبدوره فقد أعلن الخديوي أن إرسال عساكر إنجليز لسواكن لن يحدث إلا في حالة الضرورة فقط. بيد أن عملية الإرسال حدثت بالفعل. بل إن حكومة إنجلترا سوف تقوم في المستقبل بإرسال مجموعة أخرى من عساكرها إلى المدينة. ومن جانب آخر تضمنت البرقية مخاطبة العثمانيين لنظارة خارجية إنجلترا بهذا الخصوص. وجاء في رد النظارة المذكورة أن مسألة إرسال عساكر إلى سواكن، ليس موضوعا للبحث في الوقت الراهن. غير أن إنجلترا قامت عقب ذلك بإرسال برقية إلى الباب العالي تشير فيها إلى ضرورة إرسال عساكر إلى سواكن من أجل المحافظة على الأمن بها، وحمايتها من اعتداءات الدراويش وتجاوزاتهم⁸⁸. وفي برقية تم تلقيها من مراسل صحيفة «ستاندارد» باستانبول بتاريخ 25 أكتوبر سنة 1888، فقد تمكن العساكر الإنجليز من هزيمة القوة السودانية في سواكن، وهو الأمر الذي لم ينظر إليه الباب العالي بعين الرضا، وذلك لأن انتصار إنجلترا على القوة السودانية، يعني أنها سوف لن تقوم بإخلاء سواكن. وبالطبع فإن ذلك سوف يخالف رغبات الدولة العثمانية. والغريب في الأمر أن العثمانيين لم تكن لديهم الرغبة التامة في أن يحقق السودانيون أي نجاح في تلك المدينة، لأن ذلك سوف يتسبب في تغيير سياسات الدولة العثمانية والخلافة العظمى في منطقة الحجاز بصورة عامة. غير أن النقطة التي تلفت الانتباه في هذا الموضوع، هو أن أهالي سواكن كانوا ينظرون إلى مسألة انسحاب العساكر الإنجليز والمصريين منها بشيء من القلق والتخوف، وهو أمر لا يمكن فهمه إلا في إطار أن هؤلاء الأهالي كانوا غير موالين للحركة المهديّة، وكانوا يفضلون القوة الأجنبية عليها⁹⁹.

ومن جهة أخرى تداول برلمان إنجلترا الأوضاع في السودان وعلى وجه الخصوص في سواكن، حيث أثّرت مجموعة من الآراء المتباينة في هذه المناقشات والمداولات. وحسب وجهة نظر بعض الأعضاء، فإن استمرار العمليات العسكرية في أنحاء سواكن يعتبر أمرا مهما ومطلوبا، خاصة وأن هناك مخاطر كثيرة تهدد الوجود الإنجليزي في تلك المنطقة. ومن جانبه فقد دافع مبعوث نظارة الحرية

عن هذا الرأي، وذكر أن مبررات الحرب والقتال في تلك الأنحاء كثيرة جداً، لذا لا بد من مواصلة العمليات الحربية في سواكن. وفي مقابل ذلك رأى بعض الأعضاء ضرورة إنهاء هذه العمليات والتوقف عنها. وبالإضافة إلى إنهاء العمليات الحربية، رأت هذه المجموعة أيضاً أنه من المهم تقليل عدد العساكر الإنجليز الموجودين في تلك المنطقة، وذلك بسبب المشاكل المالية التي تعاني منها البلاد. كما تطرقت المداولات إلى نقطة مهمة، وهي ذات علاقة بالوضع السياسي لسواكن، إذ تمخضت المباحثات عن أن الخديوي لا علاقة له بسواكن، وأن المسئول المباشر عنها هو السلطان العثماني فقط، وبالتالي لا يمكن إعطاء أي أهمية لسلطة خديوية على المدينة¹⁰¹⁰. وجاء في رسالة موجهة من القصر السلطاني العثماني إلى السفارة العثمانية ببترسبورغ، أن موقع مدينة سواكن يحوز على أهمية كبيرة، وبالتالي فإن الدولة العثمانية لن ترضى باحتلالها من أي دولة من الدول. ولهذا السبب فقد طلبت تأمينات تتعلق بذلك من حكومة إنجلترا. وكانت إنجلترا قد تعهدت بالمحافظة على سواكن ومنع أي دولة أجنبية من احتلالها. وقد تم تقديم تأمينات في هذا الإطار من الحكومة البريطانية إلى سفير الدولة العثمانية بلندن. غير أن البرقية الواردة من سفارة إنجلترا باستانبول إلى الباب العالي أشارت إلى أنه يمكن إرسال عساكر أجنبية إلى سواكن في حالة أن تقتضي الضرورة ذلك، وتشير الوثيقة بوضوح إلى خطر الدراويش، أي قوات المهديّة. وحسب ما توصل إليه مجلس الوزراء العثماني، وكذلك السيد أحمد مختار باشا، فإنه من الضروري الإمام بكافة التفاصيل المتعلقة بمسألة سواكن. وفي هذا الصدد فقد تم التوصل إلى ضرورة إرسال عساكر عثمانيين إلى هناك، وذلك في حالة ألا تكون الخديوية المصرية تملك القدرة الكافية على إرسال العدد المطلوب من العساكر. ولعل المهمة الرئيسية لهؤلاء العساكر سوف تتمثل في منع أي قوة أجنبية من الاعتداء على المدينة واحتلالها بأي صورة من الصور¹¹¹.

بناء على ما جاء في إحدى الوثائق العثمانية المؤرخة بـ 1 صفر سنة 1306 هـ/7 أكتوبر 1888م فإنه في حالة استمرار الاعتداءات التي يقوم بها السودانيون على سواكن، فإن ذلك سوف يكون مؤشراً كبيراً على اندلاع الحرب في تلك المنطقة. وفي الوقت نفسه فإن احتلال المدينة بواسطة المشار إليهم ولو لمدة يوم واحد، سوف يحفزهم كثيراً على مواصلة تجاوزاتهما في كافة أرجاء تلك الأنحاء،

وهو الأمر الذي سوف يسبب خطورة كبيرة على الدولة العثمانية. ولهذا السبب تداول مجلس الوزراء العثمانية مسألة سواكن، خاصة وأن قوات عثمان دقنة تمكنت من إحكام سيطرتها على آبار الشرب الخاصة بأهالي المدينة والعساكر. ولا شك أن فقدان هذه الآبار يمثل خطورة كبيرة سواء بالنسبة للأهالي أو العساكر. وفي الوقت نفسه فإن سواكن تواجه من ناحية البحر نيران المدفعية البريطانية. وهكذا فهي واقعة بين كماشة قوات عثمان دقنة من ناحية البر، وبين الأسطول الإنجليزي من ناحية البحر. بناء على ذلك يجب إرسال طابور من العساكر من مصر بغرض تخليص الآبار المذكورة من سيطرة السودانيين، وبالإضافة إلى ذلك يجب على مصر أن تكون لها مساهمة كبيرة فيما يتعلق بتوفير الأمن في سواكن. أما في حالة أن يتمكن السودانيون من احتلال المدينة، فسوف يفتضي ذلك ضرورة مضاعفة القوة البحرية والبرية في منطقة الحجاز وسواحلها، وذلك حتى لا تنتقل هذه الاضطرابات إلى هناك. ومن الملاحظ أن الأمن مستتب بصورة واضحة في الحجاز بفضل الجهود الكبيرة التي يقوم بها صاحب المقام العالي جناب الخليفة الأعظم. ولهذا السبب فليست هناك حاجة لاتخاذ تدابير أخرى في هذا الشأن¹²¹². وعلى النحو نفسه جاء في إحدى الوثائق العثمانية الصادرة عن القصر السلطاني العثماني بتاريخ 15 ربيع الأول سنة 1306 هـ/19 نوفمبر 1888م الإشارة إلى الخطاب الصادر من أحمد مختار باشا حول إرسال غرانفيل باشا قائد العساكر المصريين إلى سواكن ومعه مدفع بطارية واحد، وذلك لتخفيف الضغط الواقع عليها من طرف قوات عثمان دقنة. كما تطرق هذا الخطاب إلى مسألة ضرورة زيادة مقدار العساكر الموجودين في المدينة. وأشار أيضا إلى المباحثات التي أجريت مع الخديوي فيما يتعلق بالوضع العام لسواكن في ظل الضغوط الكبيرة التي تواجهها من طرف السودانيين. ومن جانب آخر فقد توصل القنصل الإنجليزي في مصر مع الخديوي إلى أنه سوف يكون من اللازم توفير مبلغ وقدره مائة ألف ليرة سنويا، وذلك من أجل المحافظة على سواكن وعدمها سقوطها في يد السودانيين. ومن الملاحظ أنه سوف يكون من الصعوبة على الميزانية المصرية توفير هذا المبلغ. ومن جانب آخر فقد أشارت الوثيقة إلى أنه من المناسب ترك سواكن لتظل تحت مظلة الدولة العثمانية، أو أن تسقط في يد عثمان دقنة. وفي الوقت نفسه فإن القنصل الإنجليزي بمصر أكد بأن إنجلترا لن تسمح بقيام أي دولة من الدول باحتلال سواكن. والجدير بالذكر أن كولا أوروبية كثيرة كانت تقوم في تلك الفترة بإحكام سيطرتها على السواحل

الإفريقية بذريعة محاربة تجارة الرقيق. ولم تكن الخديوية المصرية تملك القوة الكافية للدفاع عن سواكن أمام الأطماع الخارجية. ولعل في حادثة مصوع أكبر دليل على ذلك، إذ أن مصوع كانت تتبع إداريا للخديوية، وبالرغم من ذلك لم تتمكن الخديوية من الدفاع عنها أمام إيطاليا التي احتلتها في نهاية الأمر. لذا فإن الوثيقة تتخوف من أن يكون مصير سواكن هو المصير نفسه الذي واجهته مصوع¹³¹³. وهكذا نلاحظ أن سواكن كانت محط أنظار القوى الاستعمارية الأوروبية خلال فترة القرن التاسع عشر، فهي كانت تمثل أهمية كبيرة للغاية خاصة بالنسبة لإنجلترا التي تربطها علاقات قوية جدا مع الهند. وعلى هذا الأساس فإن إحكام السيطرة على سواكن سوف يساعد الحكومة البريطانية في بسط هيمنتها على سواحل البحر الأحمر بدرجة كبيرة، مما ينعكس إيجابا عليها من الناحية الاقتصادية على وجه الخصوص. وفي الوقت نفسه كانت الدولة العثمانية تنظر إلى سواكن باعتبارها جزءا من أراضيها يجب الدفاع عنه. غير أن الإمكانيات السياسية وخاصة الاقتصادية حالت دون أن تقوم الدولة العثمانية بالدور المنوط بها. أما إيطاليا، فسوف تجد لها منفذا بحريا من خلال وجودها في سواكن، خاصة إذا وضعنا في الاعتبار أنها قامت بالفعل باحتلال مصوع، وهو الأمر الذي يعني أن جزءا كبيرا من أراضي ولاية الحبشة العثمانية أصبح تحت السيطرة الإيطالية. وبالإضافة إلى ذلك فإن الأوضاع في سواكن لتلك القوى المتصارعة كانت تعني تغييرا جذريا في سياساتها في منطقة أخرى، وهي المناطق التي كانت خاضعة لها، أو تسعى للسيطرة عليها. فعليه سبيل المثال فقد كانت الدولة العثمانية تظهر بشكل واضح قلقها بشأن الأوضاع في سواكن، وذلك لأن هذه الأوضاع سوف تنعكس على بعض المناطق الأخرى، خاصة منطقة الحجاز. وعلى المنوال نفسه فقد كانت إنجلترا حريصة على وجود إيطاليا في تلك المنطقة، خوفا على مصالحها في السودان بصورة عامة. كما كانت إيطاليا مستعدة للعب أي دور على سواحل البحر الأحمر من أجل المحافظة على نفوذها في طرابلس الغرب.

ملحق رقم (1)

Y. A. HUS 181/17

هو

الباب العالي

نظارة الشؤون الخارجية

دائرة المكاتبات

عدد

1052

1085

إلى الحضور العالي حضرة الصدر الأعظم

معروض العبد الضعيف

لقد أصدر مجلس الوكلاء الخاص قرارا يتعلق بالاستفسار من صاحب الدولة حضرة حسن فهمي باشا فيما إذا كانت عساكر الإنجليز سوف تنسحب من سواكن أم لا، وذلك في حالة أن يقع إرسال عساكر عثمانية إليها بموجب اقتراح دولة إنجلترا. وإثر ذلك تمت كتابة برقية. وجوابا على هذه البرقية قام الباشا المشار إليه بإرسال برقية بتاريخ 4 مارت سنة 58 (5881) وبالرقم «أربعة وأربعين». وقد تم تقديم ترجمتها طيا. والأمر والفرمان لحضرة من له الأمر.

في 18 جمادي الأول سنة 302 (1302)

وفي 21 شباط سنة 300 (1300)

العبد الضعيف

يوجد توقيع.

سيدي حضرة صاحب الدولة

لقد تم الاطلاع على تذكرة صاحب الدولة هذه والملف المترجم. إن تعبير «قسم» يعتبر أهم ما ورد في المعلومات التي وقع بيانها في إشعار حسن فهمي باشا المشار إليه. وقد ورد هذا الجزء على شكل «الدفاع فقط على هذا القسم الذي يمثل جزءا من الأراضي العثمانية». وعلى الوجه الذي به علم الجناب العالي فقد أصدر مجلس الوكلاء الخاص قراره. وعقب ذلك صدرت إرادة سنية من جناب السلطان. ومن جانبها احتوت التذكرة العلية على هذه الإرادة وعلى

التوضيحات الكاملة. ومن جهة أخرى تمت إعادة الترجمة المذكورة طيا من أجل الاستيضاح عن المادتين المذكورتين في ذلك الموضوع، سيدي.
في 18 جمادي الأول سنة 302 (1302)
وفي 21 شباط سنة 300 (1300)
يوجد توقيع.

معروض العبد الضعيف

لقد أصبح العبد الضعيف على علم بمدلول الأمر والإشعار السامي لحضرة الصدر الأعظم. وجوابا على الإشعار السابق وردت برقية من المشار إليه مؤرخة بـ 9 مارت سنة 85 ومرقمة بـ «واحد وخمسين». وقد تم تقديم ترجمة هذه البرقية طيا. والأمر والفرمان لحضرة من له الأمر.

في 24 جمادي الأول سنة 1302

وفي 27 شباط سنة 300 (1300)

العبد الضعيف

يوجد توقيع.

ملحق رقم (2)

Y. A. HUS 181/17

هو

لقد أصدر مجلس الوكلاء الخاص قرارا يتعلق بالاستفسار من حضرة حسن فهمي باشا فيما إذا كانت عساكر الإنجليز سوف تنسحب من سواكن أم لا في حالة أن يتم إرسال عساكر عثمانية إلى تلك المدينة بموجب الاقتراح الذي قدمته دولة إنجلترا. ونظرا إلى المعلومات التي حصلت عليها أنا (العبد الضعيف) إثر ذلك القرار، وكذلك المعلومات الواردة من الباشا المشار إليه، وتلك المرسلة من نظارة الخارجية بواسطة تذكرة فإن اللورد غرانويل لا يوجد مع العساكر الإنجليز بهدف القيام بعمليات عسكرية مشتركة، وكل ما في الأمر أنه رأى أن من الصواب إرسال عساكر عثمانية من أجل الدفاع عن هذا القسم الذي يمثل جزءا من الأراضي العثمانية. ويعتبر المكان المذكور هو مركز العمليات العسكرية للسودان في الوقت الراهن. ولهذا السبب سوف لن يقوم العساكر الإنجليز بإخلاء سواكن حتى انتهاء هذه العمليات العسكرية.

إن تعبير «قسم» الوارد في برقيته المحررة هذه على صورة «الدفاع فقط على هذا القسم الذي يمثل جزءا من الأراضي العثمانية» يعتبر أهم معلومة واردة في البرقية (المذكورة). والحال أنه توجد تذكرة عليية خاصة تحتوي على الإفادة السنوية لجناب السلطان بعد قرار مجلس الوكلاء المذكور. وتتضمن هذه التذكرة التوضيحات الكاملة. وبناء على ذلك فإن الاستيضاح فيما يتعلق بالمادتين المذكورتين تمت إحالته إلى النظارة المشار إليها. ومن جهة أخرى جاء في البرقية الثانية الواردة جوابا على الإشعار الواقع في هذا الموضوع ما يلي: «إني استعمالي لكلمة قسم هذه واعتباره جزءا من الأراضي العثمانية، ذلك لأنني أعتبر السودان جزءا متمما للدولة العثمانية. أما حسب ما فهمته في حالة أن يقع إرسال عساكر عثمانيين إلى سواكن، فإن حكومة إنجلترا سوف لن تقوم بسحب عساكرها من هناك». وهكذا فقد تم تقديم ترجمة هاتين البرقيتين طيا رفقة التذكرة التي تحتوي على المحادثة. ونرجو عرض ذلك على العتبة السنوية حضرة السلطان، سيدي.

في 28 جمادي الأول سنة 1302 (1302)

في 3 مارت سنة 1301 (1301)

يوجد ختم داخله مكتوب (شعيب).

ملحق رقم (3)

Y. A. HUS 180/120

الباب العالي

نظارة الشؤون الخارجية

غرفة الترجمة

ترجمة البرقية المؤرخة بـ 9 شباط سنة 85 (1885) والمرقمة بـ 45

الواردة من وكالة السفارة العثمانية بروما إلى نظارة الخارجية

نظرا إلى البرقيات المنشورة في هذا الصباح من طرف شركة برقيات وكالة استفاني، فقد قام عساكر إيطاليا في اليوم الخامس من الشهر الحالي باحتلال مصوع دون أن يواجهوا أي نوع من أنواع المقاومة، ودون أن يعطوا اعتبارا وسمعا لاحتجاج الموظفين المصريين. وبناء على خبر رسمي فقد تم رفع العلم الإيطالي

إلى جانب العلم المصري. وبصورة عامة يعتقد أن إيطاليا قامت باحتلال مصوع وبيلول برضا إنجلترا، وبناء على ذلك وافق حضرة الخديوي على هذا الاحتلال. ومن المحتمل أن المحادثات التي جرت بين مجلسي الوزراء في كل من لندن وروما تمخضت عن الاتفاق الذي يفضي إلى أن تقوم إيطاليا بإرسال عساكر إلى سواحل البحر الأحمر وعلى وجه الخصوص إلى سواكن من أجل تسهيل العمليات العسكرية للإنجليز في السودان. وفي مقابل ذلك تتعهد دولة إنجلترا بمقاومة احتلال فرنسا لطرابلس الغرب بالسلاح في حالة أن يقتضي الأمر ذلك. وفي الوقت نفسه يتم حاليا في ترسانة إيطاليا تجهيز بضعة سفن بصورة عاجلة من أجل تقوية الأسطول الإيطالي في البحر الأحمر الذي يتألف من ست سفن حربية، وتوجد هناك سفينة حربية واحدة على وشك التحرك.

ملحق رقم (4)

Y. PRK. BŞK 45/105

هو

قصر يلدز السلطاني

دائرة رئاسة الكتابة

شفرة إلى حضرة أحمد مختار باشا المفوض السامي لمصر

على الوجه الذي به الإخطار الواقع من المشير إلى مقام الصدارة، فإن من المحقق إحلال عساكر أجنبية بدلا عن العساكر المصرية السلطانية الموجودة في سواكن. وإذا كانت لا توجد هناك تدابير من الخديوية تدفع الاحتلال الذي من الممكن أن يقود إلى تغيير الوضع الراهن لتلك الجهة، إلا أن الهيئة الخاصة للوكلاء قامت بإيضاح المسألة من أجل إرسال عساكر على تلك المنطقة، وقد تم إشعار قرار هذه الهيئة إلى الخديوية المصرية الجليلة. وقد تضمن إخطار صاحب الدولة المشار إليه إن إصدار إشعار في هذا الخصوص على حضرة الخديوي سوف يمثل وسيلة للقوة والدفاع. وتم الفهم من خلال سياق الإفادة أن هذا الرأي كان مستندا على المحادثات السابقة التي جرت بين الطرفين. وفي الوقت الذي كان فيه الوضع على هذا النحو، جاء في الأجوبة المستلمة من حضرة الخديوي أن إرسال العساكر الإنجليز سواء إلى سواكن أو حلفا سوف يكون وفقا للضرورة،

بحيث لا يخرج ذلك عن دائرة الأصول. وبالفعل فقد تحرك مؤخرا العساكر الإنجليز ليحلوا مكان العساكر المصريين الذين تحركوا من حلفا إلى الجزء الأعلى. وقياسا على ذلك فمن المحتمل أن يقع في المستقبل إرسال مقدار من العساكر الإنجليز أيضا إلى سواكن. وعلى الوجه الذي به إشعار العبد الضعيف، فإن فكرة المحافظة على سواكن هي فكرة موجودة. وفي الوقت الذي لا يوجد فيه عساكر إنجليز في سواكن في هذه الفترة، إلا أن هناك إحياء بأنه سوف يكون من الجائز تركيز هذه العساكر فيها. ومن جهة أخرى صدرت تبليغات في هذا الباب إلى نظارة خارجية إنجلترا، حيث جاء في الجواب المستلم في البدء لهذه التبليغات أنه وقع التأمين على أن إرسال عساكر أجنبية إلى سواكن ليس موضوعا للبحث. غير أنه جاء في برقية اللورد «ساليسبوري» التي قامت سفارة إنجلترا بإبلاغها في يوم أمس إلى الباب العالي، أن الضرورة تقتضي إرسال عساكر أجنبية في المستقبل إلى سواكن من أجل المحافظة على تلك المنطقة من اعتداءات الدراويش، وذلك على النحو الذي كانت عليه سواكن في السابق. وقد صدر بيان بأن المسؤولية في هذا الموضوع تعود إلى إنجلترا. ويلاحظ أن هذا التبليغ الأخير متحد في المعنى، وهو التبليغ الذي يتضمن تباينا بين أجوبة حضرة الخديوي وبين التأمينات الأولى للورد «ساليسبوري». وعلى هذا الأساس فإن إخطار صاحب الدولة من الممكن أن يكون مستندا على الظن والتخمين، وبالتالي ليس مستندا على المكاملة السابقة التي جرت في هذا الموضوع مع الخديوي، أو من المحتمل أن تكون سياسة الخديوي متغيرة. وعلى كل حال فإن التحرك بعلم ووعي في مثل هذا النوع من المسائل سوف يقود على السلامة. ولهذا السبب فإذا كانت أجوبة حضرة الخديوي هذه تحتاج إلى التفكير، بل والمحاكمة، فلا بد حينئذ من اللقاء به، مع إضافة المعلومات والآراء الحالية والتي تم الحصول عليها، وعرض ذلك رفقة آراء المشير إلى العتبة العليا (السلطان)، وذلك مما يقتضيه أمر وفرمان صاحب الحكمة والبيان جناب الخليفة الأعظم.

في 17 نيسان سنة 1312 (1312)

رئيس كتاب حضرة السلطان

«تحسين».

ملحق رقم (5)

MTZ (05) 26/1351A .

هو

الباب العالي

المجلس الخاص

نظرا لما أوردته الصحف حول عمليات السودانين، فإنه إذا استمر اعتدائهم على سواكن، فسوف يقود ذلك بمرور الزمن إلى وقوع الحرب. وقد يحتاج منهم ذلك إلى إكمال النقص الموجود في المهمات الحربية فقط. كما إن استيلاء هؤلاء على سواكن يوما واحدا، سوف يجعلهم يتجاسرون على القيام بجميع التجاوزات، وهو مما يلفت الانتباه. إن المحافظة على سواكن وعدم إفساح المجال لتجاوزاتهم يعتبر من الأمور الواجبة. وقد تداولنا نحن العبيد الضعاف التدابير التي ينبغي اتخاذها في هذا الموضوع. أما عرضها فهو من مقتضى أمر وفرمان السلطان حضرة الخليفة الأعظم، وقد وقعت الإفادة بذلك. ومن جانب آخر ورد خطاب رسمي من مختار باشا يتضمن بعض المعلومات التي تدور حول أوضاع السودانين وحركاتهم والتفكير فيما يقتضيه الحال، وتم الاطلاع على هذا الخطاب أيضا. وعلى الوجه الذي يتضح به ذلك من خلال محتوى الخطاب الرسمي المذكور، فإن الآبار التي يأخذ منها أهالي سواكن المياه، فقد استولى عليها عثمان دقنه بواسطة بضعة آلاف من العساكر ومدفعين، وهي على بعد ألف متر تقريبا. وبالإضافة إلى ذلك فقد أقام استحكامات هناك. ولهذا السبب تم منع الأهالي والعساكر من أخذ الماء. أما من جهة الساحل فنجد أن المدينة تقع تحت رحمة مدافع سفن الإنجليز. إن الضرورة تقتضي إرسال طابور واحد من العساكر من مصر إلى تلك المنطقة من أجل تخليص الآبار، وتم فهم ذلك من خلال الأحداث الجارية. ونظرا إلى هذه الأحداث فلا بد من مساعدة من مصر لكي تتم المحافظة على سواكن. وبدورهم سوف يكون الإنجليز قد جهزوا أسباب الدفاع لسواكن في مواجهة السودانين.

بناء على ذلك فليس من المتوقع استيلاء السودانين على سواكن. وطالما أن مصر تقع تحت الاحتلال الإنجليزي العسكري، فليس من المحتمل أن يترك الإنجليز سواكن. أما إذا افترضنا أن السودانين استولوا عليها، فلا بد في هذه الحالة من زيادة القوة البرية والبحرية الموجودة في منطقة الحجاز، وكذلك في سواحلها، وذلك وفقا للإفادات الصادرة من طرف قائد الجيش ومن نظارة البحرية أثناء المحادثات. وعلى هذا الأساس لا يملكون أي مجال للقيام بتجاوز واعتداء. إن منطقة الحجاز توجد في حالة من الحفظ والصون من مثل هذا التسلط بفضل صاحب القدرة حضرة السلطان. عليه فقد ربي أنه ليس هناك حاجة لاتخاذ تدبير آخر. والأمر في ذلك لصاحب العلم العالي جناب الخليفة الأعظم، والأمر

- والفرمان في قاطبة الأحوال لحضرة من له الأمر.
في غرة صفر سنة 306 (1306)
في 25 أيلول سنة 304 (1304)
ناظر الخارجية
يوجد ختم داخله مكتوب (... محمد)
ناظر الداخلية
يوجد ختم غير مقروء
ناظر البحرية
يوجد ختم داخله مكتوب (حسين بن حسن حسني)
قائد الجيش
يوجد ختم داخله مكتوب (علي بن إبراهيم)
رئيس مجلس شوري الدولة
عارفي باشا
شيخ الإسلام
يوجد ختم داخله مكتوب (... محمد بن سعيد)
الصدر الأعظم
يوجد ختم داخله مكتوب (... محمد كامل)
أمدي ديوان همايون
يوجد ختم داخله مكتوب (السيد محمد توفيق)
مستشار الصدارة
يوجد ختم داخله مكتوب (حسين بن السيد علي ...)
ناظر المعارف
يوجد ختم داخله مكتوب (منيف)
ناظر التجارة والنافعة
يوجد ختم غير مقروء
ناظر أوقاف همايون
يوجد ختم داخله مكتوب (منصوري زاده السيد مصطفى)
وكيل ناظر المالية
يوجد ختم غير مقروء
ناظر العدل
يوجد ختم داخله مكتوب (أحمد جودت).

المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر

- OA, Y. A. HUS 181/17 (1).
- OA, Y. A. HUS 181/17 (2).
- OA, Y. A. HUS 181/17 (3).
- OA, Y. A. HUS 181/17 (4).
- OA, Y. A. HUS 181/120.
- OA, Y. PRK. MK 4/43.
- OA, Y. PRK. TKM 8/21.
- OA, Y. PRK. BŞK 45/105
- OA, Y. PRK. EŞA 8/68.
- OA, Y. PRK. EŞA 13/15.
- OA, Y. PRK. EŞA 24/23.
- OA, İ. MTZ (5) 26/1351.
- OA, İ. MTZ (5) 26/1359.

ثانياً: المراجع

-Cengiz ORHONLU, OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN GÜNEY SİYASETİ HABEŞ EYALETİ, Ankara, 1996, p. 37.

أنعم محمد عثمان الكباشي، تأسيس لواء سواكن في العهد العثماني، الدارة، العدد الرابع، السنة الثامنة والثلاثون، شوال 1433هـ ص. 194.

المصادر والمراجع:

- (1) Cengiz ORHONLU, OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN GÜNEY SİYASETİ HABEŞ EYALETİ, Ankara, 1996, p. 37.
- (2) أنعم محمد عثمان الكباشي، تأسيس لواء سواكن في العهد العثماني، الدارة، العدد الرابع، السنة الثامنة والثلاثون، شوال ١٤٣٣هـ ص. ١٩٤.
- (3) OA, Y.A.HUS 181/17 (1).
- (4) OA, Y.A.HUS 181/17 (2), OA, Y.A.HUS 181/17 (3), OA, Y.A.HUS 181/17 (4).
- (5) OA, Y.A.HUS 180/120.
- (6) OA, Y.PRK.MK 4/43.
- (7) OA, Y.PRK.TKM 8/21.
- (8) OA, Y.PRK.BŞK 45/105.
- (9) OA, Y.PRK.EŞA 8/68.
- (10) OA, Y.PRK. EŞA 13/15.
- (11) OA, Y.PRK. EŞA 24/23.
- (12) İ . MTZ (5) 26/1351.
- (13) OA, İ. MTZ (5) 26/1359.

(رقم الإيداع (0610 / 2021)