نـــــدوة

البحر الأحمر عبر عصور التاريخ

حصاد
١١

ندوة
عقدها الاتحاد بمقره فى القاهرة
١٤٢٤ هـ - ٢٠٠٣ م

تم الجمع والاخراج الداخلي والخارجي

دار عين للدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية

٥ شارع ترعة المريوطية – عمارات شركة الخليج

تليفون وفاكس / ٣٨٧١٦٩٣

أسماء السادة أعضاء الاتحاد المشاركين فى إلقاء بحوث بندوة

«طرق التجارة العالمية عبر العالم العربى على مر عصور التاريخ»

الجلسة الأولى :

- كلمة افتتاح الندوة وافتتاح أعمال الجمعية العمومية السادسة.
- تقرير مجلس الإدارة .
- التقرير المالى :
  - إقرار الميزانية العمومية للأعوام ٢٠٠٠ ، ٢٠٠١ ، ٢٠٠٢ .
  - مشروع الميزانية التقديرية لعام ٢٠٠٣ .
  - تعيين مراقب الحسابات لعام ٢٠٠٣ .
- إجراءات انتخابات: رئيس الاتحاد- نواب رئيس الاتحاد- الأمين العام- أمين الصندوق.

الجلسة الثانية :

رئيس الجلسة : أ.د. إبراهيم محمد المزين

- أ.د. سعيد عبد الفتاح عاشور : صحراء شمال أفريقية : عامل وصل أم فصل ؟
- د. سهام محمد عبد العظيم : دور البحر الأحمر فى حلبة الصراع البيزنطى الفارسى.
- أ.د وجيه عبد الصادق عتيق : ألمانيا والبحر الأحمر فى الحرب العالمية الأولى.

أ.د. محمد بهجت قبيسى مصر وشبه الجزيرة العربية من خلال نقش رقم (٢) من جبل رم

د. سعيد مخاوري محمد : حرف وصناعات بعض مدن البحر الأحمر بصعيد مصر .

الجلسة الثالثة :

رئيس الجلسة : أ.د. مصطفى محمد رمضان

- د. على أحمد محمد السيد : استرداد صلاح الدين مدينة ليلة من الصليبيين .
- أ.د. محمود إبراهيم السعدنى : استرابون والبحر الأحمر (دراسة مصدرية) .
- أ.د. شوقى عطا الله الجمل : الأهمية الاستراتيجية لجزر البحر الأحمر.

الجلسة الرابعة :

رئيس الجلسة : أ.د. محمد محمود السروجي

- د. كرم كمال الدين الصاوى : دور الوكالات التجارية فى دعم الروابط الاجتماعية فى حوض البحر الأحمر.
- أ.د عبدالله عبد الرازق إبراهيم : ميناء مصوع مركز للصراع الدولى فى أواخر القرن التاسع عشر.
- أ.د. عبد المنعم عبد الحليم سيد : غزو الأحباش لليمن فى القرن السادس للميلاد فى ضوء النقوش القديمة .
- أ.د. مجاهد توفيق الجندى : الرحلة العلمية اليمنية إلى الأزهر الشريف عبر البحر الأحمر.
- د. أحمد توني عبد اللطيف : مدينة زبيد ودورها فى تجارة البحر الأحمر ٢٠٤-٦٥٦هـ/ ٨١٩-١٢٥٨م

الجلسة الخامسة :

رئيس الجلسة : أ.د. جمال زكريا قاسم

- أ.د. حياة ناصر الحجي : ميناء عيذاب فى صدر الإسلام (٦-٨هـ) .
- د. نعمة على مرسى: أهمية ميناء باضع فى مرحلة فجر الإسلام.
- أ.د. أحمد بن عمر الزيلعي : بنو الزيلعى العقيليون وانتشارهم فى اللحية وجنوب غرب المملكة العربية السعودية.
- أ.د. إبراهيم بن محمد المزيني: قلعة جزيرة فرعون : شاهد من شواهد الصراع الصليبى الإسلامى فى البحر الأحمر.

المحتويات

صفحة

ميهام محمد عبد العظيم

الصراع البيزنطى الفارسى فى البحر الأحمر من عصر جستين الأولى حتى نهاية عهد جستين الثانى (٥١٨-٧٨م) ٩

حياة ناصر الحجي

الأهمية التاريخية لميناء عيذاب من منتصف القرن السادس الهجرى / الثانى عشر الميلادى ٨٣

راوية عبد الحميد حسانين

ميناء عيذاب ودوره فى خدمة الحجاج المغاربة ٩٧

رياض مصطفى أحمد شاهين

قلعة جزيرة فرعون ساحة للصدام الصليبى الإسلامى ١١٣

لمياء أحمد عبد الله شافعى

حركات الأسطول البرتغالى حول جزيرة العرب فى النصف الأول من القرن العاشر الهجرى كما رصدها مؤرخان مكيان ١٤٩

عبدالله عبد الرازق إبراهيم

ميناء مصوع مركز للصراع الدولى فى أواخر القرن التاسع عشر ١٨٣

شوقى عطا الله الجمل

جزر البحر الأحمر ومضايقه وأهميتها الاستراتيجية ٢٠٥

أميرة بنت على وصفى مداح

جزر فرسان أكبر جزر البحر الأحمر العربية ودورها فى الصراع الدولى خلال العصر الحديث ٢٢١

فاروق عثمان أباظة

أثر قناة السويس على التنافس الدولى فى البحر الأحمر ٢٧١

السيد حسين جلال

دور قناة السويس فى التطور الاقتصادى لموانىء حوض البحر الأحمر ٢٨٥

بسم الله الرحمن الرحيم

كلمة الافتتاح

في إطار رسالة اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة وما تستهدف من ارتقاء، وترسيخ وتنقية وتعميق للتراث التاريخي للحضارة العربية في كل العصور ، وتنفيذا لخطتها السنوية، عقدت الندوة العلمية عن « البحر الأحمر عبر عصور التاريخ» في يومي الأول والثاني من شهر أكتوبر ٢٠٠٣ .

وتذكيرا بما هو معروف لأهل العلم والعلماء بصفة عامة، وللمؤرخين بصفة خاصة أن الباحث في صفحات التاريخ يواجه أحداثا قد تكون متشابهة أو متكاملة أو متباعدة بعضها عن بعض، ومعظمها في معظم الحالات في حاجة إلى إيضاح وتفسير . وفي الممارسة العملية للتاريخ يواجه الباحث كثيرا من الأسئلة والاستفسارات التي تدور في فكره وخلده . ومن هنا تنبع الحاجة إلى النظرة الأمينة إلى أحداث التاريخ وتقييمها بأكثر من عين استهداء الحقيقة المجردة، وما تقتضيه الأمانة التاريخية .

ومما لاشك فيه أن المحتوى العلمي للبحث والدراسات التي نوقشت في هذه الندوة، حفل بمعلومات جديدة ضافية، ورؤى قيمة ، واستقراءات منهجية تدل على التمكن والخبرة الأكاديمية للزملاء المشاركين من مختلف الجامعات العربية . وبإطلالة سريعة على مجموعة البحوث العلمية التي ألقيت في الندوة وكانت محل نقاش علمي مثمر ، نلمح التعدد والتنوع والشمول لموضوع الندوة من الوجهة التاريخية .. فهناك بحثان عن تاريخ ميناء عيذاب ودوره في تجارة البحر الأحمر في العصور الوسطى، وبحثان عن جزر البحر الأحمر ومضايقه ، وبحثان عن قناة السويس ودورها في التطور الاقتصادي لموانئ البحر الأحمر، وأثرها على التنافس الدولي، إلى غير ذلك من البحوث المتميزة.

ويستهدف اتحاد المؤرخين العرب من نشر هذه البحوث فى كتاب مطبوع يصدر عنه ، كعادته كل عام – أن يكون إضافة للمكتبة العربية فى هذا المجال التاريخى الهام، وزادا للعلماء والباحثين .. ونافذة علمية ينفذ إليها المثقف والسياسى والمؤرخ.

وفى هذا المقام اغتنم الفرصة لأعبر باسم اتحاد المؤرخين العرب عن خالص الشكر وأجزله للقائمين على هذه الندوة وما بذلوه من جهد، وما قدموه من عطاء كان وراء نجاحها وتحقيق أهدافها . وخير دليل على هذا النجاح إصدار هذا الكتاب الذى ضم فى ضفتيه بحوث الندوة .

والله من وراء القصد إنه نعم المولى ونعم النصير

أ.د. سعيد عبدالفتاح عاشور

د. سهام محمد عبد العظيم (*)

الصراع البيزنطي الفارسى فى البحر الأحمر من عهد جستين الأول حتى نهاية عهد جستين الثانى

(٥١٨ - ٥٧٨م)

تصارع البيزنطيون والفرس فى القرن السادس من أجل الهيمنة على شواطئ البحر الأحمر لما يمثله هذا البحر من أهمية بحرية وتجارية فى الاتصال بين غربى آسيا وشمالى إفريقيا ، وحمل متاجر الشرق الأقصى من حرير الصين وتوابل الهند وعاج إفريقيا وطيوب بلاد العرب إلى مصر والشام ثم شواطئ المتوسط فأوروبا . وكان صراعهم فى منطقة البحر الأحمر صراع نفوذ أكثر منه صراع وجود؛ بمعنى أن كلتا القوتين العظميين قد سعتا للسيطرة على شواطئ البحر الأحمر، إما بالهيمنة الكاملة أى الحكم المباشر مثلما كان حال مصر تحت الحكم البيزنطى ، أو بالاكتفاء ببسط نفوذها وتبعية الدولة المطلة عليه لها كما كان حال الأحباش فى الجنوب مع البيزنطيين أو علاقات ود وولاء كما كان حال الحميريين فى اليمن مع الفرس. وبهذا صنفت الدول المطلة على هذا البحر بحكم التبعية أو الحكم المباشر لإحدى القوتين المتصارعتين: الفرس والروم.

ولقد تنوعت أشكال الصراع البيزنطى الفارسى فى المنطقة، فاتخذت أحيانًا شكل صراع تتدخل فيه العقيدة ، أو تنافس على التجارة العابرة لهذا البحر، أو سباق دبلوماسى يهدف لتحقيق مكاسب سياسية فى المنطقة، وأخيرًا يكون الصدام العسكرى ممثلاً فى حملات بحرية هو النتيجة الحتمية لكل ما سبقه من صراعات.

---

* مدرس تاريخ العصور الوسطى، كلية الآداب – جامعة حلوان .

أما عن النزاع العقائدى فقد سعى البيزنطيون لاحتواء المنطقة عن طريق نشر المسيحية على جانبى البحر الأحمر سعيًا لإقامة دول مسيحية صديقة تدين بنفس ديانتها، ضامنة بذلك الرباط العقائدى الذى يضمن لها السيطرة السياسية التى تحقق مصالحها فى السيطرة على هذا المنفذ التجارى الهام، فى حين سعى الفرس من وراء تأييد اليهودية كديانة سماوية إلى مقاومة انتشار المسيحية فى المنطقة مما يقلل من انتشار النفوذ البيزنطى على شواطئ البحر الأحمر.

هذا من الناحية العقائدية ، أما التجارة فلقد سيطر الفرس على التجارة القادمة من الشرق الأقصى، وشهد القرن السادس احتكارا فارسيًا لها نظرًا لموقعهم القريب من الهند ، وسيطرتهم الكاملة على الخليج، فلم يكن أمام البيزنطيين سوى طريق البحر الأحمر سعيًا لكسر هذا الاحتكار الفارسى، متخذين فى ذلك سبلاً عدة، منها:

استخدام الوسائل الدبلوماسية متمثلة فى إرسال بعثات وسفارات للدول الواقعة على جانبى هذا البحر توطيدًا للعلاقات معهم بشكل يتيح لها السيطرة على هذه المنطقة إما بالولاء أو بالتبعية. كذلك استخدم البيزنطيون الوسائل العسكرية لتدعيم الأحباش بقوة بحرية فى احتلال اليمن بغرض فرض سيطرتهم على مدخل البحر الأحمر، خاصة بعد أن شعروا بازدياد النفوذ الفارسى هناك.

ولم تكن المحاولات الفارسية لدخول البحر الأحمر والسيطرة عليه أقل من البيزنطية، بل كانوا يتحينون الفرص ليزيدوا من نشاطهم التجارى عبر هذا البحر وبعد نفوذهم السياسى على شواطئه . وتحقق لهم ذلك عندما دعموا استقلال اليمنيين من الأحباش بحملة عسكرية بحرية نجحت فى ضم اليمن للنفوذ الفارسى، مما أضعف من النفوذ البيزنطى فى البحر الأحمر، وأثر على الملاحة والتجارة البيزنطية والحبشية فى هذا البحر، حتى انتهى الأمر فى مطلع القرن السابع بان نجح الفرس فى ضم مصر ليصبح البحر الأحمر تابعًا تحت السيطرة الكاملة للفرس.

ولعل أول ما يستوجب أن نقدم به لهذه الدراسة هو رسم خريطة للبحر الأحمر بشواطئه وأهم موانيه لنوضح أماكن الوجود أو النفوذ البيزنطى والفارسى فى المنطقة فى الفترة موضوع الدراسة مع ذكر لأهمية هذه الموانئ تجاريًا.

أ- خريطة البحر الأحمر فى أوائل القرن السادس :

ففى الشمال نجد موانئ مصر على البحر الأحمر، حيث التبعية المباشرة للحكم البيزنطى وأهمها القلزم (كليزما Clysma)[١] السويس الحالية، ويقع على الطريق الشمالى الغربى لخليج السويس[٢].

ويقيم فى القلزم مراقب حسابات أو وكيل يقوم بزيارة الهند كل عام بأمر من الإمبراطور البيزنطى للتأكد من اتباع القواعد السليمة للتصدير، ويلقب بـ Logothate [٣].

وعلى الشواطئ الشمالية الشرقية حيث خليج العقبة نجد مدينة أيلة Aela والتى تنقل منها التجارة القادمة عبر البحر الأحمر إلى فلسطين وسوريا برًا ، وميناء الطور Tur أو Raithou وهو من أهم المراكز التجارية فى شمال البحر الأحمر[٤].

وعند مدخل خليج العقبة ، توجد جزيرة تيران (جوتاب Jotabe – يوتاب Totabe) وتبعد ألف باردة عن أيلة ، وهى منطقة رسوم جمركية يجنى منها البيزنطيون أرباحًا عظيمة[٥].

ومن الموانئ المصرية على البحر الأحمر موبس هرموس Moys Hormos (أبو شعر القبلى) ويقع على بعد عشرين كم شمال الغردقة ، وكان به حصن بيزنطى بداخله كنيسة. وهو مرسى للمراكب ، وميناء القصير[٦] ومنه تنقل التجارة بالبر، وبرنيس (برنيكى Bernice) فى مواجهة أسوان تقريبًا عند حدود مصر الجنوبية[٧].

ومما سبق يتضح أن البيزنطيين سيطروا على خليجى العقبة والسويس وشمالى البحر الأحمر كله بوجودهم فى مصر، وامتد نفوذهم لمناطق على الساحل الغربى للبحر الأحمر ذلك الذى اشتهر بكثرة صخوره وشعابه المرجانية وكثرة من يسكنه من القراصنة[٨] وكانت تلك العوامل وراء تجنب السفن المرور عليه، وحاول التجار البيزنطيون أن يبتعدوا عنه قدر الإمكان ، وقد ندرت الموانئ الصالحة للملاحة على هذا الساحل كما ندر وجود قرى أو مدن معمورة على هذا الساحل اللهم إلا بعض الصيادين الذين يقتاتون على الأسماك وشئ من النخيل [٩].

ويطلق بروكوبيوس على هذه المنطقة اسم بستان النخيل Palm grove ، ويقول إن زعيم العرب[١٠] أهداها البيزنطيين فى عهد جستنيان لكنها منطقة مقفرة قاحلة تمتد لمسافة ١٠ أيام فى الصحراء، وذكر أن العرب الذين يسكنون هذا الساحل معدمون ويخضعون للحميريين فى اليمن[١١].

ومن موانئ هذا الساحل لويكى كومى (القرية البيضاء) Leuke Kome الحمراء العالية[١٢] على بعد ثلاثة أيام شرقًا من ميوس هرموس شمالى شبه الجزيرة العربية، ويقع فى منطقة الأنباط[١٣]. وبعد أن دمر الرومان دولة الأنباط سيطروا على هذا الساحل لتصبح الملاحة والتجارة المارة بهذا الجزء من البحر الأحمر تحت السيطرة البيزنطية بعد ذلك[١٤].

أما مرسى الحجاز قبل جدة فهى «الشعيبة»[١٥]، مرسى تقصده السفن للتزود بالماء وتفريغ الشحن القادمة من الهند وإفريقية وباقى بلاد الحجاز[١٦].

أما عن ميناء جدة [١٧]، فينكر ابن المجاور أنها بنيت فى عهد كسرى أنوشروان[١٨] (٥٣١–٥٧٩م) لما خربت مدينة سيراف الفارسية[١٩] حيث قدم منها رجال من الفرس فبنوا جدة[٢٠].

وإن كان عرب نجد والحجاز أقل دراية بفنون البحر فإنهم كانوا ينقلون التجارة عبر أراضيهم بالقوافل. والعرب الذين سكنوا مدنًا ساحلية منهم نقلوها بالبحر وارتبطوا جميعًا باتفاقيات مع الفرس والروم على السواء لنقل متاجرهم، واعتمد عليهم الفرس والروم فى جلب السلع الشرقية وتسويق منتجاتهما. وسعت كلتا القوتين لضم المنطقة لنفوذها [٢١].

أما عن جنوب البحر الأحمر فنجد موانئ اليمن، ومنها ميناء الحديدة ويقع فى وادى سهام شمال غلافقة [٢٢] ومن مدن ساحل زبيد اليمنى مدينة غلافقة وبينها وبين الحيشة ثلاثة أيام، ومن هذا الموقع عبرت السفن من الحبشة وملكت اليمن زمن ذى نواس[٢٣] آخر ملوك حمير[٢٤].

وميناء مخا أو موزا Muza، وهو ميناء حيوى يعج بالسفن والتجارة والتجار الذين يتاجرون مع الساحل الإفريقى ويبحرون حتى الهند، وبين موزا وباب المندب، أى الساحل الإفريقى للبحر الأحمر، يومان أو أكثر، واسم باب المندب يطلق كذلك على مرسى ببحر اليمن[٢٥].

أما ميناء عدن فيقع عند مدخل باب المندب، ومنه تبحر السفن إلى الهند والحجاز ومصر، وهى أعظم المراسى باليمن، وكانت بها جاليات تجارية متنوعة منهم البيزنطيون والفرس، وكانت موانئ اليمن تخضع لحكم الحميريين ملوك البلاد حتى حدث الغزو الحبشى لليمن، الذى دعمته الأساطيل البيزنطية. وبقيت اليمن تحت احتلال الأحباش حوالى خمسين عامًا ثم استبدل الاحتلال الحبشى بالفارسى [٢٦].

أما الطرف الجنوبى للساحل الغربى البحر الأحمر فموانئ مملكة أكسيوم (الحبشة)[٢٧] تشغله، ومنها مصوع (ناصع) وفى مواجهتها جزر الدهلك [٢٨]، ثم زيلع Zula وهى مكان آمن لرسو السفن، وجنوب مصوع نجد ميناء عدال (عدول) Adulis وتبعد عن العاصمة الأكسومية خمسة عشر يومًا، ويقام بها سوق ضخم لمنتجات إفريقيا من العاج والتوابل والبردى والذهب، ويأتى إليها التجار البيزنطيون وغيرهم، وتقيم بها جاليات تجارية[٢٩].

ومدينة الجار هى مرفأ يقدم إليها السفن من الحبشة ومصر وعدن والصين، وبعدانها جزيرة فى البحر يسكنها التجار، ويسمى البحر كله أحيانًا ببحر الجار[٣٠].

ومن خلال ما تقدم نلحظ أن القسم الشمالى للبحر الأحمر يخضع للسيطرة البيزنطية بينما يسيطر الأحباش والحميريون فى اليمن على جنوبيه، وارتبط الأحباش بعلاقات ودية مع البيزنطيين فهم حلفاؤهم، وهناك من يقر بأنهم أتباعهم [٣١]، أما الحميريون فكانوا يمثلون للفرس درءًا للخطر البيزنطى الحبشى الطامع فى أراضيهم [٣٢].

ولعل المراسلات التى أرسلها الأباطرة البيزنطيون لملوك الأحباش فى الفترة موضوع الدراسة تحمل أوامر سياسية وعسكرية تجعلنا نقر هذا الرأى وإن اختلفوا مذهبيًا فقد تساهل معهم الأباطرة عكس الحال مع ولايات ودول أخرى كانت على نفس المذهب المونوفيزيتى الذى اعتنقه الأحباش وتشدد الأباطرة معهم، خاصة أسرة جستنيان، ولعل مرجع ذلك الأهمية التجارية والسياسية التى تمثلها مملكة أكسيوم لبيزنطة مما جعلها حريصة على علاقاتها معها.

وقد اهتم الأباطرة البيزنطيون بطريق البحر الأحمر وموانيه، ومنها القلزم التى كانت موضع كل عناية، وأيلة، أهم الموانئ التجارية والحربية البيزنطية. وفى عهد جستنيان بشكل خاص استعادت البحرية البيزنطية أمجادها، وعنى جستنيان بتجديد الموانئ وبتدعيم النفوذ الحبشى فى البحر الأحمر، وذلك حتى يستبدل طريق الخليج والفوران حول فارس وصولاً لشبه القارة الهندية والصين[٣٣].

أما فيما يخص الوجود الفارسى على شواطئ البحر الأحمر، فلقد اشتهر الفرس بالمهارات الملاحية وأنهم ألفوا البحر، ولهم صبر عليه وعلى الغربة ويتحدث ابن حوقل فى كتابه عن سفن الفرس التى تبحر للهند والصين وبلاد الزنج[٣٤].

وأقصى ما وصلت إليه البحرية الفارسية في البحر الأحمر هو باب المندب، أي عند مدخل هذا البحر، فهو بحر بيزنطي تحرسه الأساطيل البيزنطية القوية والتفوق البيزنطي فيه ظاهر، فلم يكن في وسع الفرس التوغل فيه، وإن كان الفرس يتقدمون أحيانًا بسفنهم التجارية إلى عدول ليتاجروا في العبيد الأفارقة. وكان الفرس يستغلون الاضطرابات التي تحدث في الإمبراطورية البيزنطية ليزيدوا من نشاطهم في البحر الأحمر، ويطاردوا التجار البيزنطيين في بحر العرب والخليج والمحيط الهندي، حتى قل عدد السفن البيزنطية التي تصل للهند، مما جعل البيزنطيين يكتفون بالوصول لباب المندب والسواحل الإفريقية دون الوصول للمحيط[٣٥].

كما نجح الفرس في إنزال حاميات لهم في البحرين على شاطئ الخليج من جزيرة العرب ولم تكن بيزنطة لترضى عن ذلك؛ إذ أن الفرس بذلك يكونون قد اقتربوا من مناطق النفوذ البيزنطي في البحر الأحمر فيعرقلون مساعي الروم ومتاجرهم في البحر الأحمر[٣٦].

وفي النصف الثاني للقرن السادس أصبح للفرس وجود مباشر في البحر الأحمر من خلال حملاتهم العسكرية على اليمن عام ٥٧٥م والتي أتت لدعم الثائر اليمني سيف بن ذي يزن[٣٧] ضد الأحباش، وبعد فترة حكم انتهت بمقتل سيف أصبح حكم اليمن تابعًا مباشرة للإمبراطورية الساسانية الفارسية. وبهذا سيطر الفرس على الطريق التجاري إلى الهند عبر البحر الأحمر[٣٨].

ب- الملاحة في البحر الأحمر:

تختلف الملاحة في البحر الأحمر عن الملاحة في أي بحر آخر؛ وذلك لوجود العديد من الشعاب المرجانية البارزة فيه، وكثرة وعورة صخوره، وقوة الرياح المعاكسة. كما أن ساحله تكثر تعرجاته بدرجة لاتسمح بمرور السفن أو رسوها بأمان، كما كان اللصوص والقراصنة يسكنون سواحله ويخرجون بسفنهم لتصيد أي سفينة تصطدم بصخوره أو تتعرض لإعصار فيتعقبونها ويقبضوا عليها وينهبوا ما بها من تجارة[٣٩].

ولحماية السفن والبحارة أقام البيزنطيون قوات بحرية تتولى حراسة السفن التجارية، كما أقاموا مستعمرات على سواحل هذا البحر بها حاميات لضبط التجارة المارة بهذا البحر[٤٠].

وكانت الملاحة في البحر الأحمر منظمة بجداول، حيث يقدم كل مرفأ في كل سنة جدول اتجاه الرياح والتقلبات الطقسية، كما كانت المنارات المصنوعة من مصابيح مغطاة بالزجاج

ترشد السفن، وكان الملاحون يستعملون القصبة والعقدة والإصبع لقياس المسافات البحرية[٤١].

ولدينا ما يشير إلى أن البحر الأحمر في القرن السادس كان به بحارون ووكلاء وتجار يعلمون مراسيه ورياحه وجزائره، ولهم دفاتر في ذلك يتدارسونها ويعملون بما فيها، وخرائط[٤٢].

ج- أنواع السفن المستخدمة في البحر الأحمر:

يرى بعض المؤرخين أن العرب كانوا يعتقدون أن السفن المربوطة بمسامير من الحديد لا تصلح للإبحار في البحر الأحمر، وذلك لاعتقادهم بوجود جبل من المغناطيس يعوق ملاحة السفن المربوطة بهذه الطريقة. وينفي بروكوبيوس هذا الاعتقاد بأن السفن البيزنطية كانت تبحر في البحر الأحمر على الرغم من أنها مربوطة بمسامير من الحديد، ويقول إن السفن الأخرى التي تبحر في البحر الأحمر، كانت تشد ألواحها لبعضها البعض بالحبال ولاتدهن بطلاء من القار[٤٣].

ونميل للاعتقاد بأن بروكوبيوس يبالغ عندما ينكر أن الهنود والأحباش[٤٤] لم يكن لديهم أي مواد صالحة لصنع السفن، معللاً ذلك بحظر بيع هذه الأشياء للأجانب طبقًا للقانون البيزنطي الذي يحرم هذا البيع وينص على عقوبة الإعدام لكل من يتاجر في هذه المواد، لأن الهند كانت تعد الجزيرة العربية بهذه المواد عبر سفنها[٤٥].

واستخدام العرب نوعًا من السفن يعرف باسم (البَتُّوق) وهو عبارة عن مركب شراعي كان مألوفًا في شواطئ الجزيرة العربية وشرقي إفريقيا[٤٦].

بينما استخدم البيزنطيون سفنًا ضخمة ثلاثية الأسطح في القرن السادس الميلادي[٤٧]، وكانوا يرسلون سفنهم في مجموعات تحت الحراسة إلى سواحل الهند. وعلى الرغم من تمركز الأسطول البيزنطي في الإسكندرية، إلا أنه كانت هناك وحدة بحرية منه في البحر الأحمر[٤٨].

أما عن الأحباش فلم يمتلكوا أسطولاً عسكريًا ويتضح ذلك من احتياجهم للأسطول البيزنطي لنقل جنودهم لليمن في غزوهم لها عام ٥٢٥م[٤٩] إذ كان البيزنطيون يحرّمون عليهم، قبل اعتناقهم المسيحية، بناء السفن أو الملاحة في البحر الأحمر وذلك لتفوق قوتهم البحرية

والعسكرية فى هذا البحر ، ثم وطدوا علاقتهم معهم بعد اعتناقهم المسيحية وسمحوا لهم بالإبحار والتجارة فى البحر الأحمر، بل وشجعوهم على ذلك (٣٠).

١- دور العقيدة فى الصراع البيزنطى الفارسى فى البحر الأحمر:

اتخذ الصراع البيزنطى الفارسى فى القرن السادس فى منطقة البحر الأحمر أشكالاً متعددة استُغلت فيه كل الوسائل لخدمة مصالح الدولتين، ومنها الدين، ففى حين رأى البيزنطيون فى انتشار المسيحية فرصة لنشر نفوذهم فى المنطقة، كان تأييد الفرس اليهودية بهدف الحد من النفوذ البيزنطى المسيحى، فوجدنا حروبًا تشتعل وتتخذ صبغة دينية بين الدول الواقعة على جانبى هذا البحر ، ومن ورائهم البيزنطيون والفرس(٣١).

أ- المسيحية على سواحل البحر الأحمر:

ربطت المسيحية الدول المتحضرة بالدولة البيزنطية برباط عقائدى قوى(٣٢) وكانت سياسة الإمبراطورية البيزنطية تتلخص فى احتواء طريق البحر الأحمر بإقامة دول مسيحية على جانبيه مما يبعد النفوذ الفارسى عن المنطقة(٣٣).

ولذا حرصت على نشر المسيحية على شاطئ هذا البحر لتسهيل مصالحها فى المنطقة، فأرسلت البعثات التبشيرية للحبشة وشبه الجزيرة العربية منذ القرن الرابع الميلادى والذى شهد نشاطًا تبشيريًا كبيرًا، فسلكت تلك البعثات الطريق من مصر عبر النيل إلى القصير على البحر الأحمر وصولاً لشواطئ شبه الجزيرة والحبشة(٣٤).

وهناك رأى بأن انتشار المسيحية بين الأحباش كان بفعل التجارة وانتقال الأفكار مع التجار (٣٥)، والنشاط التبشيرى الذى انتهجته الإمبراطورية البيزنطية ساعية من ورائه لتحقيق مصالحها لأن هناك روايات عديدة تشير لبعثات أرسلت للحبشة واليمن وكل شبه الجزيرة، وبشكل خاص فى القرن الرابع، ومن أشهرها بعثة ثيوفيلوس الهندى Theophilus التى أرسلت حوالى منتصف القرن الرابع الميلادى للتبشير بالمسيحية فى الدول الواقعة على شاطئ البحر الأحمر(٣٦).

وفى القرن الخامس كانت هناك إرساليات تعمل بنشاط على نشر المسيحية أتت من سوريا تحديدًا من إمارة الغساسنة(٣٧).

وأبلغ صورة لنجاح تلك البعثات فى نشر المسيحية ما حدث فى الحبشة التى دخلتها المسيحية حوالى عام ٣٥٠م على يد الأسقف فرومنتيوس الداعى لتوطيد النفوذ البيزنطى، وكان قد قدم هو وصديقه ايديسيوس فى سفينة عبر البحر الأحمر غرقت ونجا هو وصديقه ، فقاما بنشر المسيحية بين الأحباش . ولعل تلك القصة تؤكد دور البحر الأحمر كممر سلكت المسيحية(٣٨).

وانتشرت الكنائس فى الحبشة، وتحديدًا فى عدول وأكسيوم، وقد تبعت الكنيسة الحبشية كنيسة الإسكندرية ، وكان بطريرك الأقباط المونوفيزيتى فى مصر هو الذى يعين مطرانها الذى بدوره يرأس كنيستها ويتوج ملكها ويعين القساوسة فى جميع أرجاء البلاد (٣٩).

وحرصت الإمبراطورية البيزنطية على إرسال البعثات التبشيرية لشواطئ البحر الأحمر ، كما اهتمت ببناء الكنائس وإغداق الأموال فى هذا السبيل وإمداد الكنائس بالأساقفة والمبشرين ، وكان لهذه الكنائس دور آخر غير كونها مكانًا للعبادة إذ كانت بمثابة مكان أمن للتجار للتزود بالماء والزاد، وقصدها التجار البيزنطيون أثناء رحلاتهم(٤٠).

وكان دير القديس أنطون فى مصر، والذى يقع على ساحل البحر الأحمر فى وادى العربة(٤١)، يقدم للجنود البيزنطيين حين يعرجون عليه، وكذلك التجار ، الماء والزاد. وقد انتشرت هذه الأديرة فى عدة أماكن على شاطئ البحر الأحمر فى طرق التجارة، منها لديرة فاران و دير ربث بجوار مدينة الطور(٤٢). وكذلك كنيسة عدن التى كانت تقيم بها جاليات بيزنطية وقبطية(٤٣).

أما بشأن انتشار المسيحية فى شبه الجزيرة العربية فقد كانت نجران(٤٤) أهم معاقل المسيحية فى اليمن، بالإضافة لكونها مدينة ذات صبغة حضارية وتجارية هامة لوقوعها على طريق تجارة التوابل العالمى، مما جعل اليهود والمسيحيين يتنازعون مواردها التجارية، فتشتعل بينهم عداوة(٤٥).

وقد انتشر عدد غير قليل من الكنائس فى الجزيرة العربية، خاصة فى اليمن، منها كنيسة عدن على ساحل خليج عدن حيث ينزل بها التجار البيزنطيون للراحة، وأخرى عند مدخل الخليج (بُطن فى هرمز) (٤٦)، وكنيسة ظفار التى كان أسقفها مستشارًا لملك الحبشة. أما فى صنعاء فقد بنيت الكنيسة المعروفة باسم القليس Al- Qullais(٤٧) والتى أنفق الأحباش مبالغ طائلة فى بنائها، وذلك بعد دخولهم اليمن فى ٥٢٥م(٤٨).

لم يقف حد انتشار المسيحية عند الجزيرة العربية فقط، بل وصل إلى الدولة الساسانية نفسها، فقد اعتنق بعض النبلاء المازدين في فارس المسيحية في القرن السادس، وإن كنت أرى أنه على الرغم من اعتناق بعض الفرس للمسيحية ، إلا أن المجوسة ظلت هي الديانة الأكثر انتشارًا في فارس لأن اعتناق المسيحية من الأعمال العدائية ضدها من قبل الدولة المسيحية الأولى في العالم الوسيط، أي بيزنطة، وحيال ذلك اتخذ الفرس سياسة قمعية ضد المسيحيين في الداخل باعتبار المسيحية ديانة غازية فهي ديانة الإمبراطورية البيزنطية المعادية للفرس[٦٩]. أما في الخارج فقد حارب الفرس انتشار المسيحية إما بتأييد اليهودية أو بتأييد المذاهب المسيحية المخالفة لمذهب الدولة البيزنطية[٧٠].

ومما استثار حفيظة الفرس ضد المسيحية في فارس، مشاركة الأسقف الفارسي سمعان كبير أساقفة فارس في سفارة بيزنطية أرسلت لملك الحيرة عام ٢٤٤م لعقد سلام معه، مما جعلهم يستشعرون خطر المسيحية، فهاهم المسيحيون الفرس يعملون لصالح دولة معادية هي الإمبراطورية البيزنطية، ويسعون لكسب أمير عربي حليف للفرس لجانب البيزنطيين[٧١].

وبذلك أدرك الفرس الأغراض السياسية والاقتصادية للبيزنطيين من وراء نشر المسيحية في الحبشة وشبه الجزيرة أي على جانبي البحر الأحمر فعمدوا لتشجيع الحميريين في اليمن على اعتناق اليهودية ونشرها حتى تصير عقبة كؤود في وجه النفوذ البيزنطي في المنطقة[٧٢].

وقد نصّب الإمبراطور البيزنطي نفسه حاميًا وراعيًا للمسيحية بشكل عام، وللمسيحيين الفرس بشكل خاص، واهتمت أسرة جستنيان كلها بنشر المسيحية فيما وراء حدود الإمبراطورية البيزنطية[٧٣].

ورغم ما عرف عن أسرة جستنيان من تشدد تجاه مواطنيها المونوفيزيت المخالفين لها مذهبيًا ، إلا أنها لم تتبع نفس السياسة المتشددة تجاه النساسنة في الشام أو الأحباش في أكسيوم، بل تساهلت معهم حرصًا منها على ثغورها ومصالحها التجارية في تلك المناطق[٧٤].

ب- اليهودية على سواحل البحر الأحمر:

وجدت اليهودية طريقها لجزيرة العرب حين استقرت جاليات منهم على طرق القوافل التجارية في اليمن ويثرب وتيماء وتبوك وعدد من المواضع في الحجاز [٧٥]. وقد قام الفرس بحماية اليهود في اليمن[٧٦] واتخذت اليهودية في اليمن طابعًا قوميًا[٧٧].

وقد قاوم الحميريون البيزنطيون والأحباش الطامعين في غزو اليمن باعتناق دين سماوي هو اليهودي، بدافع من روح قومية مما يؤكده البعض أنه السبب وراء تهوّد حاكم اليمن الحميري ذي نواس[٧٨].

ومن الأسباب التي تُذكر لتفسير اعتناق ذي نواس لليهودية رغبته في الحصول على تأييد القوى الفارسية له ضد المطامع البيزنطية مستغلاً قلق الفرس من انتشار المسيحية في اليمن وحرصها على تأييد اليهود وحمايتهم هناك[٧٩].

وقد اتخذ ذو نواس موقفًا عدائيًا من المسيحيين ، وقال إن البيزنطيين قد اضطهدوا اليهود في دولتهم وقتلوهم، وإنه سيفعل بالمسيحيين المثل[٨٠]. ويذكر الطبري أن سبب اضطهاده للمسيحيين أن يهوديًا من نجران قدم إليه وأخبره أن أهالي نجران قتلوا ابنين له ظلمًا واستنصره عليهم فحمى ذو نواس لليهودية وغزا أهل نجران [٨١]. ويذكر سمعان الفارسي أن اليهود كانوا يرسلون رسائل ورسل لملك الحميريين الذي ارتكب كل الجرائم ضد المسيحيين في بلاده، وقد حسّد سمعان هؤلاء بأنهم من يهود طبرية، وطالب بالانتقام منهم[٨٢] وكان قد تعرض التجار البيزنطيين العابرين لبلاده فقتلهم وصادر بضائعهم ، وشمل اضطهاده كل معتنقي المسيحية[٨٣]. وفي ٢٢٥م، قام بقتل الأحباش الموجودين في ظفار ودمر كنيستهم وأمر كل المسيحيين في بلاده باعتناق اليهودية[٨٤].

وكان تنكيله بأهالي نجران في عام ٢٢٣م من أبشع ما فعل، إذ دخل المدينة بعد حصارها سبعة أشهر، وخيّر أهلها بين اعتناق اليهودية وإحراقهم في أخاديد [٨٥]، وهي القصة التي وردت في القرآن الكريم في سورة البروج[٨٦].

لم يكتف ذو نواس باضطهاد المسيحيين في بلاده بل رفع راية تخليص الجزيرة العربية منهم، وكذلك امتد حلمه إلى فارس، ولجأ للمراسلات مع ملوك الحيرة[٨٧] والفرس من أجل ذلك، فأرسل رسالة إلى المنذر اللخمي الثالث (٥٠٥-٥٥٣م)[٨٨] يخبره فيها بما أنزله من تنكيل بمسيحي نجران ويقول : كما قتلت الأحباش الذين كانوا يحرسون الكنيسة أحلت

كنيستهم إلى مجمع»[٨٩] ويستمر في رسالته واصفًا ما فعله وأنه لم يعف حتى النساء والأطفال ، ويطلب منه أن يفعل مثله مع مسيحيي دولته «لكي لا تبقى أحدًا من المسيحيين في بلادك»[٩٠] وأن يترفق في معاملة يهود الحيرة[٩١].

ومن الأمور الهامة التي يجب التنبيه إليها هنا، أن وقت وصول الرسالة للمنذر كان الإمبراطور البيزنطي جستين قد أرسل رسالة للمنذر في نفس الوقت، حملتها له سفارة دبلوماسية تضم رجال دين مسيحيين من بيزنطة ومن فارس نفسها ، وهم الراهب إبراهيم بن افريوس Eupharius والأسقف سمعان كبير أساقفة فارس والقديس مار سرجيس أسقف الرصافة، وجاء في الرسالة أن جميع المسيحيين يشكرونه لمساعدته ، حسب تعبير ميخائيل السرياني [٩٢].

وفي تحليلنا للأمر نرى أن هذه الرسالة والسفارة البيزنطية وبما كانت بمثابة دفاع دبلوماسي بيزنطي لتدارك الموقف ووقف حركة الاضطهاد ضد المسيحيين التي بدأها ذو نواس والتي هي في حقيقتها حركة مقاومة للنفوذ البيزنطي أو الحبشي وإشعار ملك الحيرة بأن مسيحيي دولته وراءهم دولة كبرى- متغلغلة بيانتها حتى في فارس نفسها التي يعمل المنذر في خدمتها- تستنكر أي تشدد ضدهم وتجازي الملك الذي يحسن معاملتهم.

وقد وجه ذو نواس رسالة مماثلة لذلك التي أرسلها المنذر لملك فارس وطلب منه فيها أن يفعل مثله ضد المسيحيين في بلاده [٩٣].

وعما إذا كان ملك فارس قد استجاب لذلك المطلب أم لا، فإن المؤرخين البيزنطيين يوردون عبارة في غاية الأهمية مفادها أن كاباذ (قباذ)[٩٤] ملك الفرس قد قتل جميع المسيحيين الملكانيين في بلاده وأحرق أساقفتهم وكتبهم، وأوردوها عقب حديثهم عن حادثة نجران، وذكروا أن العداوة بين الروم والفرس اشتعلت بسبب أن الإمبراطور يجتذب إليه أتباعهم ويجعلهم يتنصرون [٩٥].

وبذلك يمكننا الربط بين حركة ذي نواس في اضطهاد المسيحيين الملكانيين للنفوذ الحبشي والبيزنطي الأجنبي الراغب في التوغل والسيطرة على بلاده، وبين ما حدث داخل دولة الفرس الساسانيين فقد سلك الملك الفارسي فيما يبدو نفس مسلك ذي نواس تجاه مسيحيي دولته .

وقد انتشرت أخبار الفظائع التي حدثت في اليمن ضد المسيحيين في العالم الوسيط كله، فأرسل الأسقف الفارسي سمعان أسقف بيت أرشم رسائل إلى عدد من الأساقفة يدعوهم

لمناصرة إخوانهم في الدين[٩٦] وكذلك فعل أسقف الإسكندرية المونوفيزيتي ثيميثاوس[٩٧] وأسقف الحبشة ، فقد تضامنا جميعًا ضد ذي نواس، فتبودلت المراسلات بينهم وبين الإمبراطور البيزنطي جستين الأول من أجل القيام بعمل عسكري ضد الحميريين في اليمن، فتحالفت القوى النصرانية في بيزنطة ومصر والحبشة، واتفقت على عمل عسكري ضد الحميريين في اليمن باسم الدين[٩٨].

وكان أحد أهالي نجران قد فر من تعذيب ذي نواس، وتذكره المصادر باسم دوس ذو ثعلبان ، وذهب في البحر إلى ملك الحبشة وأخبره، بما فعل ذو نواس، فكتب ملك الحبشة إلى قيصر يعلمه ويستأذنه في التوجه لليمن، فكتب إليه قيصر الرد أن يسير إليها [٩٩]. وبعض المصادر تذكر أن ذا ثعلبان قد مضى إلى الإمبراطور البيزنطي رأسًا فكتب الأخير لبطريرك الإسكندرية أن يكتب لملك الحبشة يحرب الحميريين في اليمن، وكلف الأحباش بذلك لأنهم أقرب النصارى لبلاد اليمن[١٠٠].

وبذلك نجحت الإمبراطورية البيزنطية في استغلال حادثة الأخدود كذريعة للوصول لشواطئ البحر الأحمر الجنوبية ووضعها تحت سيطرة واستعمار دولة مسيحية حليفة لدين بالتبعية لها وهي مملكة أكسيوم، وبالتالي يخضع طريق التجارة المار بهذا البحر من شماله لجنوبه للسيطرة البيزنطية مستخدمة في ذلك شعار حماية الكنائس الشرقية ومسيحيي الشرق، فالدين سبب ظاهر يخفي وراءه أطماع اقتصادية وسياسية بيزنطية تلاقت مع مثيلاتها الحبشية[١٠١].

وبعد احتلال الأحباش لليمن قام ملك فارس باحتلال أيبريا Iberia ولازيقا Lazica[١٠٢] في أعوام ٥٢٦م / ٥٢٧م، وكانت قد دخلتا المسيحية حديثًا وأعلن أن ذلك من قبيل حماية معتنقي الزرداشتية هناك[١٠٣] أي دفاعًا عن العقيدة الفارسية التي باتت مهددة بسبب انتشار المسيحية والتي اتُّخذت ذريعة لاحتلال اليمن فها هو يتخذ ديانته ذريعة في احتلال تلك الأراضي المجاورة لأراضيه .

وإدراك الفرس أن المسيحية تمثل انتشارًا للنفوذ البيزنطي فقد أبدوا اليهودية ، ومع قيام ثورة اليهود السامريين[١٠٤] في عام ٥٢٨ / ٥٢٩م نجد وفدًا يهوديًا يذهب لمقابلة الملك الفارسي وبعده بإعطائه أورشليم مقابل عدم سلام مع البيزنطيين ، فحرضوه ضد التجار البيزنطيين وكان جستنيان قد أرسل وفدًا للملك الفارسي طالبًا منه توقيع صلح وسلام معه،

فرفض الفرس بتحريض من اليهود، ويعبر شوناس عن ذلك بأن المؤامرة اليهودية قد كشفت وقبض عليهم وهم عائدون من فارس[١٠٥] وقد أعلن قباذ الحرب على البيزنطيين في عام ٥٣٠م، والأرجح أن ذلك بدافع من السامريين اليهود الذين وعدوه بالمساعدة [١٠٦].

ومما سبق يتضح لنا تأثير اليهود في صنع القرار الفارسي فيما يخص شئون العلاقات مع البيزنطيين، واستخدام اليهود الوسائل المعروفة لديهم من إغراءات المال والوعود والتأييد حتى يحصلوا على مساندة الفرس وتستمر حروب الفرس والبيزنطيين، مما يدعم ثورتهم، ويضعف القوتين المتحاربتين، وكان تحريض اليهود للفرس ضد التجار البيزنطيين لمصلحة التجار اليهود.

وبعد استقرار الأحباش في اليمن، انصرف أبرهة الأشرم[١٠٧] لنشر المسيحية في الجزيرة وغزوها عقائديًا بالمسيحية ، واتخذ نجران مركزًا ومعقلاً للمسيحية، وقد اهتم أبرهة ببناء الكنائس في جنوب جزيرة العرب، ومنها كنيسة صنعاء القليس والتي أرسل للإمبراطور البيزنطي يسأله المعونة في بنائها فأرسل إليه الصناع والمواد من الفسيفساء والرخام، وكذلك طلب أبرهة معونة نجاشي الحبشة لبنائها [١٠٨] كذلك قام بتعيين أسقف في اليمن جيء به من الإسكندرية ليكون أسقفًا على ظفار ويُدعى جريجنتيوس Hregentius قام هذا الأسقف بمناظرة علنية بين المسيحية واليهودية أمام أحد أحبار اليهود ويُدعى هربان Gerban وتغلب عليه بالحجة ، كما وضع مجموعة من القوانين لأبرهة في حكم اليمن [١٠٩]، وذلك مما يؤكد حرص الأحباش ومن ورائهم البيزنطيين على نشر المسيحية على شاطئ البحر الأحمر.

وفي معاهدة عام ٦٦١م التي وقعت الصلح بين الفرس والبيزنطيين كان من ضمن شروطها التي فرضها الساسانيون أن تحجم بيزنطة عن نشر المسيحية وتتخلى عن نشاطها التبشيري في بلاد فارس ، في حين يوافق الفرس على السماح للمسيحيين بحرية ممارسة شعائرهم ولا يجبروا على اعتناق الديانة الفارسية[١١٠].

أما عن حملة أبرهة على مكة وعزمه هدم بيت الله الحرام، فالبعض يرجعها لأسباب اقتصادية[١١١] وآخرون يُرجعونها للدافع الديني وهو أن العرب لم تكن تقبل على الكنيسة التي بناها أبرهة في صنعاء وأنفق عليها النفيس والغالي ويحجون للبيت العتيق، فاشتد غيظه خاصة بعد أن استهزؤا بكنيسته وقام أحد العرب بتدنيسها ، فقسم على هدم الكعبة ، وأرسل للنجاشي أنه سيصرف عنها حج العرب[١١٢].

تحركت حملة أبرهة من اليمن قاصدة الشمال[١١٣] وقضى الله على أبرهة وجيشه بطير أبابيل أتت من البحر الأحمر فقضت عليهم في عام ٥٧٠ / ٥٧١م [١١٤] وقد وردت قصة هذه الحملة في القرآن الكريم في سورة الفيل.

وعندما رفض الإمبراطور البيزنطي مساعدة الثائر اليمني سيف بن ذي يزن اليهودي ضد الأحباش المسيحيين التجأ سيف لكسرى ملك الفرس، فأمده بالرجال والسفن، وساعده حتى طرد الأحباش من اليمن في عام ٥٧٥م [١١٥].

وبذلك تمكن الفرس من ضم اليمن وعزل الحبشة بخصوصيتها عن الجزيرة العربية، وكان هذا نتيجة حلقة من حلقات التنافس والصراع العقائدي لتثبت أن البشرية في حاجة لدين جديد، فكان الإسلام بعد أقل من أربعين عام[١١٦].

٢- التنافس التجاري بين البيزنطيين والفرس في البحر الأحمر:

شهد القرن السادس أعظم عهود التجارة الشرقية ، فكانت التجارة تأتي من الهند إلى اليمن فتخزن في موانئ مثل عدن ومخا، ثم تنقل عبر البحر الأحمر إلى الحبشة أو مصر، ومنها بالبر إلى الشام وفلسطين ، وذلك بعد وصولها لخليج العقبة، أو وسر السفن عند ميناء القصير على البحر الأحمر ثم تنقل برًا إلى النيل، أو عن طريق القناة التي تصل النيل بالبحر الأحمر[١١٧].

وقد احتكر الفرس تجارة الحرير التي كانت تهم الإمبراطورية البيزنطية بالدرجة الأولى[١١٨] . ومن أسباب احتكار الفرس لهذه التجارة شراؤهم لكل حمولة الحرير التي يأتي بها التجار الهنود، وذلك لقرب الموانئ الفارسية من الهند ولوجود جاليات تجارية فارسية في موانئ الهند والصين وسيلان فكان من الصعب أن ينافسهم أي تاجر آخر في هذه التجارة[١١٩] . وكانت العلاقات بين ملك الفرس أنوشروان وإمبراطور الصين على أحسن ما يكون، وقد أرسل الإمبراطور سفراء لبلاط ملك الفرس[١٢٠].

وقد فرض الفرس رسومًا جمركية باهظة على تجارة الحرير وخاصة أثناء عبورهم مع البيزنطيين وأحيانًا كانوا يوقفون مرور القوافل ويمنعوا تصدير الحرير والبخور والتوابل والأطياب لبيزنطة وهي أشياء لايستطيع البلاط البيزنطي الاستغناء عنها، فهي من مظاهر الترف والعظمة والأبهة التي يحرص عليها كما اعتاد عليها المجتمع البيزنطي كله ولم يكن لذلك

الاشياء أن تصل بيزنطة إلا عبر الأراضي الفارسية اللهم إلا من كميات قليلة ينجح العرب في تهريبها عبر أراضيهم بأسعار باهظة[١٢١]، ووساطة الفرس التجارية رفعت أسعار المنتجات القادمة عن طريقهم[١٢٢] فسعت بيزنطة للتعامل مع وسطاء غيرهم ينقلوا لها متاجر الشرق وحرصت على تشجيعهم كي تستفيد من وجود بديل عن عدوها الساساني .

ولقد لعب الأحباش هذا الدور ورضي البيزنطيون أن يتسلموا بضائعهم من أيدي أصدقاء مسيحيين بدلاً من أعداء وثنيين ، من طريق البحر الأحمر الذي يبعدها عن الأراضي الفارسية، فذهب التجار البيزنطيون للحبشة يطلبون متاجر الشرق الأقصى التي تأتي بها السفن الحبشية عن طريق البحر الأحمر[١٢٣].

وبذلك ترك التجار البيزنطيون للوسطاء الأحباش السفر للهند والصين وسيلان، واكتفوا هم بالمجئ حتى ميناء عدول في الحبشة أو بعض موانئ اليمن وأصبحت جزيرة سوقطرة[١٢٤] أقصى حدودهم[١٢٥].

ومن الوسطاء التجاريين الذين اعتمد عليهم البيزنطيون كذلك، العرب الذين يقطنون ساحل البحر الأحمر والمقيمون على طرق القوافل البرية وعقدوا معهم، وكذلك مع الفرس والأحباش، اتفاقيات تجارية لضمان مرور تجارتهم بأراضيهم وتأمينها وتمتع العرب بامتياز المرور بالأراضي الفارسية والبيزنطية منحه لهم الجانبان مما زاد من مشاركتهم في أحداث هذه الفترة فحملوا متاجر الهند وافريقيا من موانيهم على البحر الأحمر عبر الصحراء للشام والعراق ومصر، واستخدموا سفنهم للإبحار عبر البحر الأحمر من الشمال للجنوب والعكس، وبذلك أصبحوا حلقة اتصال بين الشرق والغرب والشمال والجنوب وقد حصلوا على أرباح هائلة من هذه الوساطة التجارية[١٢٦].

ومن الوسطاء العرب أمراء كندة القبيلة التي كونت مملكة في وسط الجزيرة وكانت محطة للقوافل فهي تقع على طريق تجاري هام يربط جنوب الجزيرة بشرقها وبالخليج وبلاد الرافدين[١٢٧]، إن وقعت معها الإمبراطورية البيزنطية معاهدة تضم بنود تجارية بجانب اتفاقيات عسكرية وذلك في عام ٥٠٢م وقد أشار قانون الإمبراطور ثيوسيوس الكبير إلى هذه المعاهدة وأثبتها، إذ تضمن بنوداً تنظم أمور التجار المسافرين من الإسكندرية إلى اليمن والحبشة[١٢٨] .

ومما ساعد على ازدهار تجارة مكة (قريش) نهم قاموا بنقل التجارة وخاصة الحرير البيزنطيين وحينما اضطرب الأمن في اليمن بعد احتلال الأحباش ووقوع الحروب بين البيزنطيين والفرس ازدهرت التجارة المكية فأصبحت قريش من أكبر المحطات التجارية لوقعها وسط الطرق التجارية واتصالها بنجد والعراق ثم فارس بطريق القوافل وكذلك اتصالها بالحبشة ومصر عن طريق البحر الأحمر، وقد مرت التجارة البيزنطية بالثغور الجازية، كما كانت علاقات قريش التجارية بالفرس طيبة[١٢٩].

والبعض يقر بأن مك كان بها بيوتات تجارية بيزنطية استخدمت لأغراض تجارية ولمعرفة أخبار وأحوال العرب أي للتجسس عليهم ومعرفة علاقاتهم بالفرس، ووُجدت جاليات تجارية حبشية هناك لمتابعة مصالحهم التجارية .

فكان العرب يتاجرون صيفًا إلى مصر والشام الخاضعتان البيزنطيين والعراق التابعة للفرس وشتاءً إلى اليمن الحليف للفرس والحبشة الحليف البيزنطيين فقام العرب مجموعة تحالفات مع هذه القوى.

وإذا اعتبرنا الاشتراك في العقيدة أحد أسباب ميل البيزنطيين لوساطة الأحباش التجارية، فربما يمكننا القياس على ذلك لتعليل ميل العرب للفرس الذين يشتركون معهم في الوثنية. ونلحظ هذا الميل من خلال بعض الأحداث ، منها تعديات العرب على بعض الأديرة الواقعة في طرق التجارة وسايلها ، مثل دير مدينة الطور الذي هاجمته قبيلة عربية كانت تسكن سواحل مصر فعبرت بحر القلزم واغتالت رهبانه ، وكذلك هوجم دير فاران Pharan وكان لصوص العرب الوثنيين المعاديين للمنتصرين يشنون هجماتهم على الأديرة في جبل موسى في القرن الرابع [١٣٠]، ولعل موقف قريش من هزيمة البيزنطيين على يد الفرس عقب استيلاء الفرس على بيت المقدس ومصر في مطلع القرن السابع وتفاخرهم على الرسول عليه الصلاة والسلام بذلك لأن الفرس وثنيين وهزموا الروم وهم أصحاب دين سماوي فجاءت سورة الروم لتبشر بنصر المسيحيين الروم[١٣١]، في تصوير رائع للأحداث المستقبلية كواحدة من صور الإعجاز القرآني، ومما سبق يتضح تعاطف قريش مع الفرس.

وكذلك كان اليمنيون بحكم موقعهم تجاراً مهرة، فاليمن مركز تجمع تجاري هام[١٣٢]، واشتهر عرب اليمن بمهارتهم البحرية عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي وصولاً لساحل الهند والصين، وكانوا وسطاء تجاريين يتغلغلون في غابات إفريقيا سعيًا وراء تجارة

العبيد[١٣٥] ويعتبر البعض تفوقهم التجاري سبباً في حنق الأحباش والبيزنطيين عليهم، خاصة أنهم كانوا يميلون للفرس أكثر، فسعى الأحباش والبيزنطيون أن يحلوا محلهم في حمل التجارة عبر البحر الأحمر وبسط نفوذهم على أراضيهم، مما سيجعل موانيهم على هذا الساحل في أيدي الأحباش وحلفائهم البيزنطيين[١٣٦].

وفور علم جستين الأول بنزول حامية عسكرية فارسية على ساحل البحر على الخليج واقترابها من اليمن، طلب من الأحباش أن يساعدوا التجار الروم لأنه يعلم أن هذا الوجود الفارسي سوف يعوق التجارة البيزنطية[١٣٧].

وإذا بحثنا في أحداث اضطهاد المسيحيين في نجران عام ٥٢٣م على يد ذي نواس اليهودي، لوجدنا دوافع اقتصادية وراء ذلك ، منها أن نصارى نجران كانوا يرسلون هدايا للنجاشي ، بل إن البعض ذكر أنهم كانوا يدفعون له ضرائب مما تسبب في حنق ملك الحميريين عليهم[١٣٨] وأن حاكم نجران النصراني الحارث بن كعب كان ولاؤه لملك الحبشة، حتى وُصف بأنه حاكم نجران الحبشي مما أغضب الملك الحميري ذي نواس عليه. وإضافة لذلك فقد عمل نصارى نجران على نشر النفوذ البيزنطي بمعاونة الأحباش فضمنوا للتجار البيزنطيين الأمان في طريقهم للهند[١٣٩].

ويذكر ميخائيل السرياني نص رسالة ذي نواس لملك الحيرة، والتي جاء فيها أنه عندما ذهب ذو نواس لأهالي نجران طالبهم أن يكفوا بدعهم ومقتنياتهم ففعلوا [١٤٠]. ولعل في ذلك إشارة لمدى ثراء تلك المدينة الواقعة على طريق التجارة، مما جعل من الضروري أن يسيطر عليها الملوك الحميريون اليمنيون ولا يتركوا زمامها في يد حاكم يدين بالولاء للأعداء الأحباش.

وجاء تعدي ذي نواس على التجار البيزنطيين أثناء مرورهم بأراضيه وقتله جماعة منهم ومصادرة متاجرهم ليوقف التجارة البيزنطية، ويخيف التجار البيزنطيين من اجتياز طريق البحر الأحمر مروراً بسواحل اليمن مما أضر بالمصالح البيزنطية والحبشية . وقد ذكر ذلك ملك الأحباش حين قال لملك الحميريين: «لقد أضررت بمملكتي حين منعت التجار البيزنطيين من الوصول إليها»[١٤١]. إضافة إلى أن ذا نواس قد وضع سلسلة حديدية عبر المضيق لمنع عبور السفن والتحكم في مرورها عبر باب المندب، مما دفع الأحباش للخروج في حملة عسكرية دعمها الأسطول البيزنطي لاحتلال اليمن[١٤٢].

وذكر البعض أن الأحباش جمعوا سفناً تجارية واستخدموها في نقل جنودهم للساحل اليمني، والبعض قال إن النجاشي استأجرها من موانئ أيلة والقلزم[١٤٣].

ويعد احتلال الأحباش لليمن أصبح التحكم في طريق البحر الأحمر وتجارته في يد الأحباش وحلفائهم البيزنطيين تماماً ، وكانت سفنهم تجوب هذا البحر شمالاً وجنوباً[١٤٤].

وقد اهتم الإمبراطور جستنيان فور توليه العرش بالموانئ الواقعة على البحر الأحمر، ومن ذلك أيلة والقلزم اللتان كانتا قاعدتين تجاريتين وأنشأ في جزيرة تيران جمركاً إمبراطورياً[١٤٥].

عمل اليهود كوسطاء تجارة في جزيرة العرب بعد هروبهم من اضطهاد الرومان، فاستقروا في اليمن وفي يثرب ثم في تيران [١٤٦]، وبعد القضاء على مملكة ذي نواس اليهودية في اليمن تجمع عدد كبير منهم في جزيرة تيران لأهميتها التجارية فهي محطة خطيرة للاتجار مع الهند، فسببوا العديد من المضايقات للتجار المسيحيين وكانوا يسيطرون على صيادي اللآلئ في البحر الأحمر، مما دفع التجار المسيحيين للاحتجاج لدى الإمبراطور البيزنطي جستنيان الذي عاقب اليهود، فقام بتدمير مستوطنتهم في تيران والتي كانت شبه مستقلة عن البيزنطيين حسب وصف بروكوبيوس ، فنضمها جستنيان في عام ٥٣٥م، وذلك لحرصه على الطريق التجاري البحري عبر البحر الأحمر. ونظراً لأهمية تيران في شمال هذا البحر فقد حرص جستنيان على تنقيتها من هذه المستوطنة اليهودية حتى لا تكون فاتحة للمد الفارسي لهذه المناطق الهامة[١٤٧].

ونلحظ أن سياسة أسرة جستنيان كانت تخليص البحر الأحمر من شماله لجنوبه من أي شبهة لنفوذ فارسي أو يهودي لارتباط الاثنين معاً في هذه الفترة.

وسعى جستنيان لتشجيع تجار مصر والشام لاستيراد البضائع عن طريق البحر الأحمر وموانئ اليمن، وامتعان كذلك بالأحباش ودعم موانئ أكسيوم، وحاول استغلال طريق البحر الأحمر للدوران بعيداً عن فارس وصولاً لشبه القارة الهندية وإيجاد بديل لطريق الحرير المار بالخليج وبالأراضي الفارسية ليجنب التجار البيزنطيين القادمين من الشرق الأقصى الوسطاء الفرس ورسومهم المغالى فيها [١٤٨].

وفي سبيل تحقيق ذلك ، دخل جستنيان في مفاوضات مع الأحباش وأرسل لهم سفراء في عام ٥٣٠ / ٥٣١م عارضاً عليهم شراء الحرير من الهند وبيعه للبيزنطيين لكنهم فشلوا في

تحقيق هذا المشروع نتيجة لقوة الاحتكار الفارسي لهذه التجارة ، فقد كان الفرس يمتلكون نفوذًا تجاريًا واسعًا في موانئ الهند، كذلك كانت خبرتهم التجارية لها الغلبة في هذا المجال التجاري، كما أن شهرتهم الملاحية بالإضافة لما سبق ذكره من عوامل سهلت لهم احتكار تجارة الحرير أدت للفشل المشروع البيزنطي الهادف لمنافستهم وإيجاد بديل من التجار الأحباش عوضًا عنهم أو إنعاش طريق البحر الأحمر وإكسابه أهمية في هذه التجارة بما يجعلها تتحول لموانيه عوضًا عن موانئ الخليج الخاضعة للنفوذ الفارسي[١٤٩].

وفي عام ٥٤١ / ٥٤٢م انتشر وباء الطاعون الذي سلك طريق البحر الأحمر قادمًا من جنوب شرقي الهند واليمن، وقد أثر هذا الوباء على حركة التجارة وتعطلت مظاهر الحياة بشكل عام، وقل عدد السكان وتوقفت العمليات العسكرية بين الروم والفرس إذ اضطر كسرى أنوشروان أن ينهي حملة عسكرية ويعود سريعًا خوفًا من الطاعون [١٥٠].

وفي حوالي عام ٥٥٠ / ٥٥٢م كُشف سر صناعة الحرير، وانتهت إلى حد كبير مشاكل الإمبراطورية البيزنطية مع تلك التجارة ، وذلك بعد أن نجح راهبان نسطوريان في نقل بيض دودة القز إلى بيزنطة من الصين[١٥١].

كما نجحت بيزنطة في الوصول لاتفاق مع القبائل التركية المقيمة شمال الحدود الفارسية بعد أن وصلتها سفارة منهم في عام ٥٦٨م أرسلها خاقان الأتراك يعرض فيها نقل الحرير من الصين عبر مياه البحر الأسود إلى بيزنطة دون المرور بالأراضي الفارسية. وقد أحسن البيزنطيون استقبال هذه السفارة، فقد كانت بالنسبة لهم فتحًا أو فرجًا يحل لهم قضية الاحتياج المستمر للعدو الفارسي ويجعل لهم متاجر الشرق الأقصى جميعًا دون دفع أموالهم للفرس، وقد كان هذا التحالف التركي البيزنطي مما شجع جستين الثاني على نقض الصلح الموقع مع الفرس في ٥٦١م والذي كانت بيزنطة تدفع في مقابله آلاف القطع الذهبية للفرس[١٥٢]. ولعل هذا الأمر يوضح بجلاء تأثير التجارة في هذا العصر وخاصة تجارة الحرير على سير الأحداث السياسية بين البيزنطيين والفرس وتحكمهما في شكل العلاقات بين الجانبين، سواء كانت سلمية أم حربية.

أما عن حملة أبرهة ضد مكة ، والتي يرجعها البعض لأسباب اقتصادية منها أهمية مكة التجارية ، والتي كان أهلها وسطاء تجارة وأصحاب مال وموقعهم في طريق التجارة المارة من اليمن للشام سواء بطريق القوافل البري أو طريق البحر الأحمر تسهيل لعاب أي تاجر للاستيلاء عليها، فهي تسهل على أبرهة الاتصال بالروم حلفائه في الشمال [١٥٣].

كما كانت دوافع الفرس لمساعدة اليمنيين ضد الأحباش بحملة عسكرية في عام ٥٧٥م هي أن يصبح لهم موطأ قدم مباشر على ساحل البحر الأحمر وهو ما توفره لهم اليمن بموقعها المتميز المتحكم في مدخل هذا البحر «مضيق باب المندب» ، وبالفعل كان لسيطرتهم على اليمن أثره الفعال في تدهور التجارة البيزنطية والحبشية وتوقفها مما أضعف من أحوال مملكة أكسيوم وكان نهاية لنفوذها على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، أثره في الإخلال بأمنها وتعرض تجارها لمضايقات ، ونهاية نشاطها التجاري عبر هذا البحر [١٥٤].

وقد حصّل الفرس الضرائب التي كانت تفرض على السفن المارة بعدن جنوبي باب المندب متجهة نحو الشرق، وكانت فيما سبق تحمل للملوك الحميريين ويقوم بحراستها بنو تميم[١٥٥].

وقد حاول الفرس ربط وجودهم في اليمن بأرض الوطن في فارس عبر شبه الجزيرة ، فيما يشبه المشروع البيزنطي الهدف نفسه عبر البحر الأحمر، كان في حاجة لدعم عسكري كبير لحماية وتأمين تلك التجارة المحمولة على القوافل، ولكن وضع الفرس لم يسمح لهم بذلك، فتعرضت قوافلهم للسلب والنهب من قبل العرب وأسفر ذلك عن حملات فارسية انتقامية ضدهم[١٥٦].

٣- الصراع السياسي بين الفرس والبيزنطيين في البحر الأحمر :

أ- البحر الأحمر معبر للسفارات الدبلوماسية :

لم يكن طريق البحر الأحمر مسلكًا للبعثات التبشيرية والرحلات التجارية فقط، بل سلكته أيضًا السفارات الدبلوماسية في سباق بين القوتين المتصارعتين الفرس والروم، التي هدفت لتحقيق مكاسب سياسية واقتصادية، فتبودلت السفارات والمراسلات بين القوى المتصارعة وبين حكام المنطقة الواقعة على شاطئي البحر الأحمر بغرض كسب تأييدهم لهم في حروبهم ضد بعضهم البعض، أو تحريضهم لبدء عمليات عسكرية لتعطيل المصالح التجارية ضد القوى الأخرى عبر البحر الأحمر.

ومن السفارات التي أرسلها البيزنطيون بغرض تحسين علاقاتهم بملوك الحيرة، سفارتهم للمنذر الثالث ملك الحيرة عامل الفرس في ٥٢٤م، إذ طلبوا منه فك أسر قائدين بيزنطيين كان قد أسرهما . وأرسلت في نفس توقيت رسالة ذي نواس الملك نفسه والتي يخبره فيها بما فعله مع مسيحي نجران[١٥٧] في صورة تقرير سياسي عن أفعاله إلى المنذر عامل الفرس مؤيدي

اليهودية في اليمن، بغرض كسب تأييد المنذر ومن خلفه الفرس في حربه القومية ضد النفوذ العبشي البيزنطي في بلاده والمستمر بوداء الدين.

وقد كان وراء عزل المنذر عن إمارة الحيرة بعد ذلك[١٥٨] وتوليتها للحارث بن عمرو الكندي (آكل المرار)[١٥٩] تشكك الفرس فيه بسبب هذه السفارة والمراسلات البيزنطية له، وليس ببعيد أن يكون هدف السفارة هو بذر بذور هذا الشك في نفوس الساسانيين حتى يتخلص البيزنطيون من عميل مخلص للفرس صار يهدد أملاك البيزنطيين في الشام ويغزو ويأسر قادتهم. وإن ذكر بروكوبيوس أن جستنيان قد حاول بالفعل أن يكسب المنذر لصفه في هذا الوقت [١٦٠].

وقد أرسل جستين الأول رسائل لملك الحبشة لسرعة التدخل لإنقاذ مسيحيي اليمن، وواضح أن كل هذه المراسلات قد اتخذت طريق البحر الأحمر معبرًا لها حتى عدول، ثم برًا إلى أكسيوم، وكذلك رسائل بطريرك الإسكندرية للنجاشي والعكس [١٦١].

ومن السفارات الهامة التي أرسلها البيزنطيون، سفارتهم في عام ٥٢٨م إلى أمير كندة[١٦٢] وذلك بعد وفاة أميرها الحارث الكندي الذي سبق وأرسلوا له رسالة نجحت في توقيع معاهدة معه في عام ٥٠٢م ونصت على تعاون كندة مع الروم لقتال الفرس وحلفائهم المناذرة[١٦٣].

وترأس السفارة إبراهيم بن افريوس ، وهدفت لتجديد المعاهدة السابقة مع مملكة كندة عقب وفاة موقعها الحارث، وذلك حرصًا من بيزنطة على علاقاتها بتلك المنطقة الهامة في وقت اشتعلت فيه الحروب مع الفرس مما استدعى سرعة إقرار الأمور وضمان التربيطات السياسية مع ملوك وأمراء العرب [١٦٤].

وكانت المعاهدة بين كندة وبيزنطة تضمن لبيزنطة مساعدة كندة ماليًا أو عسكريًا لها في حربها ضد الفرس أو على أقل تقدير حيادها ، وبالتالي كان الاتفاق ضرورة حتمية لكلا الطرفين[١٦٥].

وقد جاءت كل تلك السفارات في هذه الفترة التي اشتعلت فيها الحرب بين الفرس والبيزنطيين بهدف إقامة تحالفات بين القوى العظمى والدول الصغرى في منطقة الشام والجزيرة والحبشة، ضمانًا لحيادها أو طلبًا لانضمامها إليها في هذه الحرب وتوجيه ضربات عسكرية من أراضيها للقوى الأخرى.

وتستمر السفارات الدبلوماسية من قبل البيزنطيين للدول المطلة على البحر الأحمر، ولعل أشهرها سفارة عام ٥٣٠ / ٥٣١م [١٦٦]، وهي سفارة بيزنطية أرسلت لعدة مناطق ، وبدأت بالخروج من الإسكندرية فالنيل ثم البحر الأحمر، ثم الجزيرة العربية إلى مملكة كندة واليمن وإلى مملكة أكسيوم . وتضم السفارة نونوسوس بن إبراهيم بن إفريوس كمترجم من اليونانية إلى العربية، فهو عربي، وكذلك السفير البيزنطي برتبة الماجستر جوليان Julian the magister [١٦٧].

وخطط للسفارة بحيث يبدأ جوليان- السفير الأساسي فيها - بالذهاب لملك الحبشة[١٦٨] ثم يتجه لليمن، بينما نونوسوس الشريك الأصغر يذهب لقيس[١٦٩] أمير كندة في وسط شبه الجزيرة ثم يلحق بجوليان في الحبشة ليخبره بما أسفرت عنه المحادثات في وسط الجزيرة العربية مع أمير كندة، فيكون جوابه وما ينقله له من رد الأمير العربي هو ما يترتب عليه باقي المحادثات بين جوليان وحاكم اليمن[١٧٠].

وقد هدفت السفارة إلى إبرام معاهدة مع الحبشة واليمن من أجل العمل ضد الفرس، ومناشدتهما بحق الدين وإقامة حلف مسيحي مشترك، إضافة إلى اقتراح السفارة على الأحباش شراء الحرير من الهند مباشرة وبيعه للبيزنطيين مما يحقق لهم أرباحًا ومكاسبًا هائلة، وكذلك للبيزنطيين ، عوضًا عن أنهم سوف يكفوا عن دفع أموالهم لأعدائهم الفرس المحتكرين لتلك التجارة[١٧١]. كما كان من مهام السفارة إقناع قيس- كما ذكرت المصادر البيزنطية- بأحد أمرين :١- ترك حكم كندة والقدوم للقسطنطينية ، لإبعاده عما يواجهه من تمردات وعداوات أهمها ثأر حاكم اليمن «السميفع» Esimiphaus الذي يطلبه من قيس لأنه قتل أحد أقاربه : ٢- أو تحسين العلاقات بينه وبين السميفع بحيث يقر قيس على إمارة كندة ويسمح له بالخروج بجيش بفرض أن يعمل الجانبان على حرب الفرس، فيقود قيس جيشًا من الحميريين والمعديين لحرب الفرس، أو هكذا دبر ودسم البيزنطيون الأمر[١٧٢].

وقد وصفت هذه السفارة بأنها «مهمة دبلوماسية شنتها بيزنطة على سواحل البحر الأحمر هدفت من وراءها تحقيق مكاسب سياسية واقتصادية لها في المنطقة.

وبما أن قيس قد رفض ترك الجزيرة، وإن كان قد أبدى استعداده لحرب الفرس، فقد أبلغ نونوسوس ذلك لجوليان بعد أن أبحر إليه من الجزيرة العربية عبر البحر الأحمر إلى الحبشة، وكان على الأخير إقناع «السميفع» بالسماح لقيس بالاستمرار في الحكم وترك العداوة بينهم والسماح له بالخروج لحرب الفرس[١٧٣].

وقد وضع جوليان تقريرًا حول هذه السفارة أشار فيه إلى المفاوة الكبيرة التي لقيه بها ملك الحبشة الذي كان في قمة السعادة بهدايا الإمبراطور إذ كان راغبًا في صداقة الإمبراطور[١٧١].

وكانت مطالب الإمبراطور البيزنطي من ملك الحبشة أن يخرج بجيشه ويدمر الأراضي الفارسية القريبة منه ، وألا يقيم أي علاقات مع الفرس في المستقبل وينقل التجارة عبر أراضي الحميريين (اليمن) التي أخضعها لسلطته ثم عبر البحر الأحمر إلى مصر بطول النيل حتى الإسكندرية . ويذكر ثيوفانس أن استجابة الملك الحبشي كانت سريعة إذ جمع جيشه في حضور السفير البيزنطي وأعلن الحرب ضد الفرس، وأرسل في مقدمة جيشه العرب الذين يعملون في خدمته (ربما إشارة للحميريين في اليمن) وتقدم نحو الأراضي الفارسية ودمر كل ما وجد فيها [١٧٥].

ولهذا فربما الأقرب للصواب أن يكون ملك الحبشة قد أمر عامله على اليمن بسرعة التحرك ضد الفرس وإن كان المسيفع المذكور قد مات بعد سفارة جوليان بوقت قصير نتيجة ثورة قامت ضده مما لم يمهله القيام بعمل عسكري ضد الفرس[١٧٦]. فقد ذكر بروكوبيوس أن ما طلب من ملك الحبشة وملك اليمن لم يتحقق ؛ ذلك أن الأحباش فشلوا في جلب تجارة الحرير عبر البحر الأحمر ، وكذلك فشل الحميريون في حرب الفرس لبعد المسافة بينهما؛ إذ كان لابد لهم أن يعبروا الصحراء لمسافات طويلة وصولاً للفرس ومحاربتهم ، وكذلك فقد كان الفرس أقدر من الحميريين عسكريًا[١٧٧].

ومما سبق يتضح لنا أن النتائج النهائية لهذه السفارة كانت على غير ما يرغب البيزنطيون، وقد أتبعت بسفارتين إلى قيس أمير كندة تراسلهما هذه المرة إبراهيم بن إفريوس السفير العربي المخضرم والد نونوسوس ، ونجح في جعل قيس يتنازل عن إمارة كندة وترك حكمها لأخويه ، وأن يتولى هو حكم فلسطين، مما يعني توطيد علاقاته بالإمبراطورية البيزنطية، ويبدو أن السفارتين كانتا بعد سفارة نونوسوس بفترة قليلة[١٧٨].

وتستمر السفارات الدبلوماسية تسلك طريق البحر الأحمر طوال القرن السادس ، ولدينا عدد منها أرسل لأبرهة الأشرم في احتفالية ترميم سد مأرب عام ٥٤٢م، فمن خلال نقش سجله أبرهة بالخط الحميري على كتلة من الحجر الجيري يروي فيه عملية ترميم السد وثورة القبائل اليمنية ضده، وإخماده لها واحتفالاته بكل هذه الإنجازات واستقباله لوفود وسفارات من ملك الحبشة وإمبراطور الروم وملك الفرس وملوك الغساسنة والمناذرة[١٧٩].

وقد تقدم وفد النجاشي كل هذه الوفود مما يشير ويدل على اعتراف أبرهة بسيادة مملكة أكسيوم عليه[١٨٠] وحكم اليمن كمندوب عن النجاشي ، وقد تقدم وفد ملك الروم على وفد فارس، مما يدل على قوة العلاقات بين حاكم اليمن الحبشي أبرهة وبين البيزنطيين وتفضيله التعاون معهم على التعاون مع الفرس[١٨١].

وفي قدوم تلك السفارات على أبرهة ما يرمز للصراع بين البيزنطيين والفرس دبلوماسيًا بغرض كسب حاكم اليمن وتوطيد علاقتهما به في سياق دبلوماسي التحالف ضد القوى الأخرى فالفرس يهدفون لتحطيم النفوذ البيزنطي في المنطقة ومنع سفنهم من الدخول للمحيط الهندي ومنعهم من الاتجار مع بلاد العرب وموقع اليمن المتميز ييسر لحاكمها فعل ذلك إذ لتضم للفرس، والبيزنطيون يحاولون توسيع مجال تجارتهم في البحر الأحمر وتأمين تجارتهم بتوطيد علاقتهم مع حاكم اليمن ونجاشي الحبشة وإبعاد النفوذ الفارسي عن المنطقة وكسب أبرهة لجانبهم وجعله يعمل ضد الفرس. وقد كان توقيت تلك السفارات هو نفسه وقت اشتعال الحروب الفارسية الثانية في الفترة فيما بين عامي (٥٤٠-٥٦٢م) .

كانت نتيجة هذا الصراع والسباق الدبلوماسي في صالح البيزنطيين فقد نجحوا في كسب أبرهة إلى جانبهم وقدم وعودًا لمستنيان بطرد الفرس، وبدأ بالفعل يعمل في هذا الاتجاه، وتحرك ضدهم ولكن سرعان ما عاد حسب وصف بروكوبيوس [١٨٢]. والمقصود بذلك حملة أبرهة ضد قبائل نجد الموالية للفرس في عام ٥٤٧م [١٨٣].

ومن خلال البحث في مدونة ثيوفانس تطالعنا أخبار عن سفير من الأحباش ذهب للقسطنطينية في عام ٥٤٩م مصطحبًا معه هدية عبارة عن فيل، وذكر ثيوفانس أنه سفير بلاد الهند (وهذا التعبير يقصد به إثيوبيا- الحبشة) [١٨٤].

وقد وضع الفيل في الهيبدروم مما يرمز لحسن العلاقات بين الجانبين ، مما يشير باستمرار المراسلات والسفارات بين الجانبين وإرسال الأحباش هدايا لبيزنطة حرصًا على إقامة علاقات ودية معها .

ولدينا وفادة سيف بن ذي يزن على ملك الروم طالبًا مساعدته لتخليص بلاده من نير الاستعمار الحبشي عارضًا عليه ملك اليمن مقابل ذلك وإن كان الإمبراطور البيزنطي قد رفض ذلك لموافقة الأحباش له في الدين ولأنه راض عن مكاسبه من وجود الأحباش في اليمن. فاتجه سيف إلى النعمان بن المنذر عامل الفرس ليتوسط له عند كسرى، فاصطحبه معه في وفادته

الستوية على كسرى وقدمه له فعرض سيف على كسرى ما سبق وعرضه على البيزنطيين فوافقه الفرس، إذ أن ذلك يحقق الحلم الفارسي في الدخول للبحر الأحمر[١٨٥].

وقد اتخذت كل هذه السفارات طريق البحر الأحمر معبراً لها، مما يوفر لها الوقت فأغلبها كانت في حاجة له، فانطلقت عبر هذا البحر لتحقيق مكاسب أو درء خطر يتطلب سرعة التحرك الدبلوماسي.

ب- الصراع العسكري في البحر الأحمر:

ويأتي الصراع العسكري في المرحلة الأخيرة من صراع الفرس والبيزنطيين ليكون نتيجة طبيعية لحصاد الصراعات السابقة.

فقد كانت مغريات السيطرة على طريق البحر الأحمر تسهل أمام أعين الفرس والروم سعوديات إبحار أساطيلها عبر هذا البحر، فوجدنا حملات عسكرية بحرية قادتها تلك القوى أو دعمت بها حلفاءها في المنطقة.

ومنها الحملات الحبشية ضد اليمن، وذلك عندما حاول ذي نواس القضاء على السيطرة الأكسومية على بلاده[١٨٦] فأرسل ملك الحبشة جيشاً لغزو اليمن وإخضاعها لحكمه [١٨٧].

وهناك رأي يقول إن تلك الحملات قد بدأت في عام ٥١٨م، وذلك عندما اعتنق ذو نواس اليهودية واضطهد المسيحيين، وقام في هذا العام بتدمير الكنائس وقتل التجار البيزنطيين العابرين لبلاده، وطرد الحامية الحبشية من ظفار، وإعلان نفسه ملكاً [١٨٨].

[رسل الأحباش حملة في عام ٥١٩ / ٥٢٠م نجحت في عزل ذي نواس، ولكن سرعان ما استعاد ذو نواس سلطانه وقام باقتحام نجران، وقدّ الأخاديد لأهلها في عام ٥٢٣م وأرسل رسالة[١٨٩] للمنذر ملك الحيرة في عام ٥٢٤م يخبره فيها بأنه استعاد ملكه وقال إن الملك الذي وضعه الأحباش على حمير قد مات، ويسبب بدء موسم الشتاء لم يتمكنوا من المجيء إلى بلادنا وتعيين ملك مسيحي كما يفعلون عادة، وبالتالي أنا ملك على كل أراضي حمير وقررت أن أذبح كل المسيحيين إلا إذا صاروا يهوداً مثلنا[١٩٠].

ومن العبارة السابقة يتضح لنا أن اليمن كانت تحت الحكم الحبشي وأن الأحباش قد قاموا قبل ذلك بتعيين أحد الأحباش ملكاً على اليمن، وذلك بعد أن بدأ ذو نواس في الظهور واعتلائه العرش وقتل التجار واضطهد المسيحيين في ظفار وطرد حاميتها الحبشية وهو ما

يؤيد الرأي السابق القائل بعزل ذي نواس عن السلطة لفترة بحملة حبشية، وإن استرد سلطانه بعد ذلك. وبعد حادثة الأخدود جاءت الحملة الحبشية الثانية والتي ضمت ٧٠ ألف جندي حبشي حُملوا في الأساطيل البيزنطية.

وذكرت بعض المصادر الإسلامية أن الحملة التي أرسلها الأحباش لإخضاع ذي نواس قد هُزمت وذلك بخديعة من ذي نواس بأنه سوف يسلّمهم خزائن دولته وطمأنهم إلى جانبه، ثم أصدر أوامره بقتل جميع الأحباش في البلاد. فجاء رد الأحباش على هذا التصرف بحملة أخرى كبيرة ضخمة ضمت سبعين ألف جندي حبشي[١٩١]، وقد تعاون البيزنطيون فيها بأساطيلهم مما يدلل على حجمها الكبير واستعداد الأحباش لها بجيش ومعدات ضخمة تحتاج لسفن حربية معدة لنقلها وليس العال كما كانت عليه الحملات السابقة التي كان من الممكن أن ينقل جنودها على سفن حبشية تجارية.

ولعل إشكالية السفن التي نقلت الحملة، والخلط في الآراء من أن الحملة نُقلت على سفن الأسطول البيزنطي أم سفن تجارية جمعها النجاشي أو استئجرها من بعض موانئ البحر الأحمر، إنما مرجعها إلى أن حملة عام ٥٢٥م قد سبقتها حملة حبشية ضد اليمن في حوالي عام ٥١٩ / ٥٢٠م كما وضّحنا، بمعنى أننا نتحدث عن حملتين وليست حملة واحدة.

وتدلنا بعض الوثائق على أن الأحباش قد قاموا ببناء عشر سفن لمهاجمة اليمن وذلك في شتاء عام ٥٢٤ / ٥٢٥م[١٩٢].

ولعل الأصوب أن يكون الأسطول البيزنطي قد قام بمهمة نقل الجنود الأحباش للساحل الشرقي للبحر الأحمر، ولايوجد تناقض بين امتلاك مملكة أكسيوم لسفن تجارية أو سفن قامت ببنائها خصيصاً لهذه الحملة، إذ أنها أعداد قليلة كما تدلنا الوثائق، وبين استعانتها بالأسطول البيزنطي، فالأمر جد مختلف في الحالتين: فالسفن التجارية تختلف عن السفن الحربية وربما لجأ الأحباش لسفنهم أو لسفن تجارية في حملات سابقة، ولكنها لم تكن قوة بحرية ضخمة. أما بخصوص حملة كبرى تضم سبعين ألف جندي فقد كانت في حاجة للسفن البيزنطية العملاقة التي تصل أحياناً إلى ثلاث أو أربع أدوار ومجهزة لحمل معدات القتال.

وفي شتاء عام ٥٢٤ / ٥٢٥م وصل الأسطول البيزنطي مكوّن من حوالي سبعين سفينة، استُكملت بعشرة سفن حبشية من ميناء عدولي، وما أن سمحت الظروف المناخية حتى حُمل الجنود الأحباش ومعداتهم في السفن البيزنطية لليمن [١٩٣]، فأبحروا من ساحلي ناصع وزيلع الحبشي ونزلوا على ساحل زبيد اليمني عند غلافقه [١٩٤].

وقد دارت المعركة بين الحميريين والأحباش قرب ساحل البحر الأحمر. ويذكر البعض أن هناك معركة بحرية حدثت وكانت في مواجهة السفن البيزنطية والحبشية ثماني سفن يمنية فقط مع ذي نواس، ورغم وجود سلسلة من الحديد تمنع مرور السفن عند المضيق ويتحكم فيها اليمنيون، إلا أنهم هُزموا وانتصر الأحباش. ولم يجد ذو نواس مفرًا سوى اقتحام البحر بفرسه مفضلاً تلك النهاية على أن يأسره الأحباش (١٩٥).

أما الحملة الثالثة فقد أتت بعد القضاء على ذي نواس، القضاء على تمرد حدث بين الأحباش أنفسهم، وتولى أحد الجنود الأحباش المتمردين العرش دون موافقة النجاشي وهو أبرهة ، ولكننا نواجه صعوبة في تحديد وترتيب حكام اليمن في الفترة التالية أي بعد غزو الأحباش لها، وهي قضية أخرى تحتاج لدراسة وتمحيص ، فهناك من يقول بأن النجاشي بعد أن استتب أمر اليمن للأحباش أقر على حكمها أحد اليمنيين النصارى ويدعى السميفع أشوع، وهو في المصادر البيزنطية إسيميفايوس Esimiphaus (١٩٦).

وفي نقش حصن الغراب، نجد أن السميفع وولديه قد نقشوا على جدران هذا الحصن وثيقة بأنهم قد هربوا من الأحباش الذين أرسلوا حملة لأرض حمير وقتلوا ملك حمير وأقيال الحميريين في سنة ٦٤٠ حميري أي ما يعادل ٥٢٥م إذ أن فارق التقويمين حوالي ١١٥ سنة(١٩٧).

ومن هنا فهناك من يقر بأن السميفع من رجال ذي نواس وإن كان مسيحي وقد فر إلى حصن الغراب مع ولديه بعد مقتل ذي نواس وإن كان النجاشي عيّنه على اليمن (١٩٨).

ثم نشبت ثورة بعد عام ٥٣٠ / ٥٣١م خلعت السميفع وتولى بعده أبرهة Abram (١٩٩). أو أن السميفع ما هو إلا ثائر وطني أكمل المسيرة بعد موت ذي نواس واعتبر نفسه ملكًا على اليمن رغم وجود الأحباش .

وهناك من يجعل حاكم اليمن بعد الاحتلال الحبشي هو القائد الذي أرسله النجاشي على قيادة الغازي في عام ٥٢٥م، ويدعى أرياط وضم جيشه أبرهة الأشرم، وأن أرياط هو الذي تولى حكم اليمن بعد احتلالها (٢٠٠)، ثم ثار عليه عبد نصراني اسمه إبراهام (أبرهة) وقتله وتولى أمور البلاد، فغضب النجاشي وأرسل قوة من ثلاثة آلاف رجل لحربه ، وهي الحملة الثالثة التي أرسلها الأحباش لليمن. وعلى ذلك يكون توقيتها في حوالي عام ٥٢٥ / ٥٣٦م وهي الفترة التي اعتلى فيها أبرهة عرش اليمن (٢٠١).

وقد انحاز جنود هذه الحملة لأبرهة ورفضوا العودة للنجاشي ، وعندما شعر أبرهة بخطورة الموقف حاول استرضاء ملك أكسوم وأرسل له ما يؤكد له ولاءه، فأقره النجاشي على حكم اليمن (٢٠٢).

والرأي عندي ، وتوفيقًا لما سبق، أن يكون السميفع قد عين حاكمًا على اليمن من قبل الأحباش في الوقت الذي كانت الأمور العسكرية في اليمن في يد القائد الحبشي أرياط والحامية الحبشية التي تضم أبرهة، ومما يؤكد ذلك أن أي عمل عسكري في المنطقة كان لابد من العودة فيه للنجاشي الحبشة وأخذ موافقته، فالسميفع يحكم اليمن كنائب تحت أعين ومراقبة أرياط الذي ثار عليه لحد جنوده وهو أبرهة، وأخذ منه قيادة الجيش، ثم ما لبث أن تخلص من السميفع ليخلص له حكام اليمن.

وتأتي النتيجة النهائية لهذه الأحداث متمثلة في أن اليمن أصبحت تحت الحكم الحبشي. وأصبح البحر الأحمر تحت السيطرة المشتركة للأحباش والبيزنطيين منفردين وأرسل ملك الحبشة ببشير الإمبراطور البيزنطي جستين الأول بانتصاره في اليمن وحُملت البشرى للإسكندرية أولاً ثم للقسطنطينية(٢٠٣).

وبعد استقرار الأمور لأبرهة في اليمن ، كان لابد من الوفاء للحلفاء البيزنطيين الذين دعموا استيلاء الأحباش على اليمن والذين سارعوا بإرسال السفراء للحاكم الحبشي في اليمن طالبين منه التعاون معهم من أجل محاربة الفرس والعمل من أجل تحقق مشروع الحلم البيزنطي لربط الموانئ المطلة على البحر الأحمر بالمعاقل البيزنطية في الشمال سواء في مصر أو الشام، وكذلك البدء في مهاجمة مدن الحجاز وصولاً للعراق للسيطرة على الطريق البري الموصل لحدود الدولة الفارسية ليطوقها البيزنطيون من الجنوب والغرب (٢٠٤). بمعنى توحيد وإخضاع قبائل الجزيرة العربية تحت سلطتهم ونفوذهم للعمل معًا ضد الفرس (٢٠٥).

وبالفعل ، بعد إقرار حكم أبرهة على اليمن قدم وعده لجستنيان بغزو الفرس وبدأ حملة مرة واحدة حسب قول بروكوبيوس ثم ما لبث أن تراجع (٢٠٦).

وربما قدم أبرهة هذا الوعد بناء على أوامر من سيده ملك الحبشة أو باتصالات مباشرة بينه وبين البيزنطيين الذين أرسلوا بالطلب ذاته من قبل لإسيميفايوس لكن المنية عاجلته عقب هذه السفارة، ولم ينفذ المطلب البيزنطي. وتولى أبرهة– الذي فيما يبدو كرر البيزنطيون طلبهم منه– التنفيذ .

وقام أبرهة بحملة عسكرية فى عام ٤٧٥م[٢٠٧] ضد قبائل معد وكندة فى قلب نجد كخطوة لمهاجمة باقى الحجاز وصولاً للعراق [٢٠٨].

أما عن حملة أبرهة ضد مكة، فهى رغم ما قيل فى أسبابها من أسباب دينية، إلا أنها فى رأيى كان وراءها أسباب سياسية واقتصادية وذلك فى إطار المشروع البيزنطى الذى وضعه ساسة الإمبراطورية البيزنطية لتسيطرة على الطرق البحرية والبرية التى تربطها بالبلاد المنتجة للسلع التجارية الضرورية لها ودول جنوب البحر الأحمر، وفى إطار هذه الخطة كان يجب ربط اليمن بالشام ليستفيد الروم والأحباش ويكون بإمكان السفن البيزنطية أن تسير بأمان حتى الهند وسيلان[٢٠٩].

وهناك من يرى أن حملة أبرهة ضد مكة ربما بتحريض من الروم بهدف طرد أى نفوذ فارسى من بلاد العرب ، وقد حاولوا مراراً إقناع الإحباش وحكام اليمن بمحاربة الفرس وامدوهم بالمساعدات [٢١٠].

وكما جاءت مساعدات من النجاشى لأبرهة فى حملته ضد مكة، فذكرت المصادر أن أبرهة أرسل للنجاشى يعلمه بأمر حملته ضد مكة ويطلب منه المساعدة، ويطلب فيله المسمى «محمود»، فأرسل له ما طلبه. وعلى هذا ، فربما جاءت الحملة باتفاق بين أبرهة وملك الحبشة ومباركة الإمبراطور البزنطى للقيام بعمل مشترك ضد مكة[٢١١].

وبعد نكبة الأحباش فى اليمن طمع فيهم اليمنيون وسعوا للتخلص من نير الحكم الحبشى، فقاموا بعدة ثورات متفرقة ، لهذا لم تنجح أيٌ منها فى طرد الأحباش من اليمن، خاصة أن الأحباش كانوا يعملون دائمًا على إضعاف تلك القوى الوطنية وإحداث فرقة بين صفوفها ، فكان لابد من الاستعانة بقوة خارجية لطرد المستعمرين الأحباش[٢١٢].

وكانت الاستعانة بالفرس لا الروم بالنسبة لليمن أهون من شر الأحباش وبقائهم فيها[٢١٣]. ذلك أن مسروق لبن أبرهة[٢١٤] كان قد أساء السيرة فى أهالى اليمن واشتد البلاء بهم، فخرج سيف بن ذى يزن، وركب البحر حتى قدم لقيصر الروم وطلب مساعدته للتخلص من الحكم الحبشى، واعدًا إياه بحكم اليمن. لكن الإمبراطور البيزنطى رفض، ورد عليه بقوله : أنتم يهود والحبشة نصارى، وليس فى الديانة أن ننصر المخالف على الموافق [٢١٥].

وعن سبب توجه سيف إلى قيصر الروم أولاً، يقول ابن الأثير إنه لم يتجه لكسرى الفرس لأن الأخير تباطأ فى نصرة أبيه لما ذهب يستنصره ومات فى بلاطه [٢١٦].

ويبدو أن سبب رفض البيزنطيين لا يعود فقط لأسباب دينية، ولكن لأن ما يناله من امتيازات تجارية وسياسية بوجود الأحباش فى اليمن لن يستعاض عنه أو يحصلوا على أكثر منه فى حالة تحرر اليمن من الأحباش .

وقد اضطر سيف فى آخر الأمر أن يلجأ لكسرى الفرس بواسطة النعمان بن المنذر عامل الفرس. وتورد المصادر روايات يُفهم منها أن الفرس استهانوا بأمر ضم اليمن، ورفض كسرى أن يغرر بجيشه فى بلاد بعيدة ويرسلهم فى البحر لمعونة من ليس على دينهم[٢١٧].

وإن كانت هذه الروايات فى رأيى غريبة بعض الشئ : إذ كيف لايلوك الفرس أهمية بلاد اليمن وموقعها التجارى الهام وهم ما هم عليه من تفوق تجارى ومهارة بحرية، فاليمن تتحكم فى مدخل البحر الأحمر ذى الأهمية الاستراتيجية . إذن الأمر ليس ببعيد عن أذهان الحاكم الساسانى ، وكثيراً ما حاول الفرس أن يكون لهم موضع قدم على البحر الأحمر وقد تفوقهم له سواء بدعم اليهود فى اليمن أو بإنزال حاميات فارسية فى البحرين أو بمحاربة التجار البيزنطيين ومطاردتهم فى البحر الأحمر ذاته . وجاء فى حديث سيف لكسرى أنه ذهب لقيصر الروم فلم يجد عنده ما يحب [٢١٨]. وكانت هذه العبارة كافية فى رأيى لإثارة حماس كسرى ودفعه لمناوءة عدوه قيصر بالاستيلاء على اليمن وطرد الأحباش منها، وبذلك يكون قد وجّه للبيزنطيين ضربة فى مكان حيوى كهذا، وهم الذين استفادوا من سيطرة الأحباش على اليمن. إذن فمن المنطقى أن يستغل كسرى تلك الفرصة للقضاء على إحدى مناطق النفوذ البيزنطى فى البحر الأحمر.

ولم يزل سيف بكسرى حتى أقنعه ورضى أن يبعث معه رجالاً من السجناء.[٢١٩] فإن هلكوا فلا ضرر من ذلك، وإن نجحوا فهو نصر لصالح الفرس. فأرسل معه ثمانمائة رجل[٢٢٠] فى ثمان سفن، واستعمل عليهم رجلاً يقال له وهرز [٢٢١]. ويضيف ابن البلخى أنه أرسل ألف رجل من الديلم مع خمسمائة من الرماة بسفن نحو الحبشة، وإن انفرد بذكر ذلك ولم تذكره أىٌ من المصادر الأخرى [٢٢٢] . وقد خرجت السفن الفارسية محملة بالجند ومعهم خيولهم وأموالهم وعتادهم. وقد غرقت منهم سفينتان ولم يصل ساحل اليمن سوى ست سفن فقط[٢٢٣].

فنزلوا ساحل اليمن فى عام ٥٧٥م فى موضع يسمى مثوب بحضرموت فى قول، أو ساحل عدن فى قول آخر. وجمع سيف بن ذى يزن من أهل اليمن خلقًا كثيراً لمحاربة الأحباش واتفق مع وهرز على القتال سويًا إما النصر أو الموت[٢٢٤].

وأحرق وهرز السفن حتى لايكون لجنوده مفر من القتال أو النصر[٣٢٥] وربما كان ذلك بدافع أنهم جند من المساجين ويصعب السيطرة عليهم أو جعلهم يقاتلون بحماس لخدمة ملك غاضب عليهم، فكان لابد أن يكون قتالهم بدافع البقاء على قيد الحياة وهزيمة الأحباش، وبهذا يتحقق النصر لمثل هذا العدد القليل إذا ما قورن بأعداد الحامية الحبشية في اليمن.

وبدأت المعركة بأن خرج مسروق في مائة ألف من الأحباش فجعل وهرز البحر وراء ظهره وبدأ بأن قتل مسروق بالنشابة بين عينيه، فانشغل به الأحباش فهجم عليهم الفرس واليمنيين وهزموهم، ودخل وهرز خلفار وغلب على بلاد اليمن[٣٢٦]. ثم أرسل عماله في المخاليف[٣٢٧]. واستمر الفرس في غزو سواحل البحر حتى خضعت الجزيرة العربية لسلطانهم[٣٢٨].

وأرسل وهرز لكسرى أنه قد ملك اليمن ونفى منها الأحباش وضبط أمورها، وبعث إليه بالأموال والهدايا من جوهر وعنبر وعود مما جُمع في الفتح، فأمره كسرى أن يملك سيف بن ذي يزن على اليمن. وقام وهرز بتتويج سيف وألبسه بدلة من فضة، وأقبلت العرب من الحجاز يهنئون سيف ، بينما انصرف وهرز عائداً لفارس ، تاركاً جماعة من أصحابه في اليمن[٣٢٩].

وقد كان حكم سيف اليمن كتائب عن كسرى يكاتبه ويصدر في الأمور عن رأيه كما فرض عليه كسرى جزية يؤديها له كل عام. وبقي سيف أربع سنوات ملكاً إلى أن قُتل على يد عبيده من الأحباش الذين كان قد أبقى عليهم واستخدمهم يسعون بين يديه بالحراب ، فقتلوه [٣٣٠].

وبعد مقتله ، بعث كسرى إلى الأحباش في اليمن وهرز في أربعة آلاف من الفرس وأمره ألايترك في البلاد أسوداً ولا ولد عربية لأسود إلا قتله[٣٣١] فأتى وهرز ، وحسب قول البعض في حملة بحرية[٣٣٢] ومعه عدد من السفن، بينما ذكر البعض الآخر أنه سار في البر حتى قدم اليمن[٣٣٣].

ولعل الأصوب في مثل هذه الظروف أن يكون طريق البحر أسرع من طريق البر فنصدات الاضطراب في اليمن وتمرد الأحباش وقتل سيف، تجعل الفرس متخوفين من ضياع اليمن من أيديهم.

وقدم وهرز لليمن وفعل ما أمره به كسرى وقضى على الأحباش وكتب لكسرى بذلك فأمّره على اليمن [٣٣٤].

وبذلك أصبحت اليمن تحت الحكم الفارسي مباشرةً ، ومن نتائج ذلك أن سيطر الفرس على تجارة البحر الأحمر، وكذلك على الطريق البري عبر الحجاز، ومدو نفوذهم شمالاً حتى

نجحوا في أخذ الشام ومصر من البيزنطيين في مطلع القرن السابع، وأصبحوا سادة الموقف في البحر الأحمر شمالاً وجنوباً ، وضيقوا الخناق على الأحباش إذ أصبحت دولتهم محاطة بالفرس شمالاً وجنوباً عبر البحر الأحمر، وأصبحت السفن الفارسية تتحكم في مدخل باب المندب وتجبي رسوم المرور عبره .

وكانت سيطرة الفرس على البحر الأحمر تكمل سيطرتهم على طرق التجارة الموصلة للهند والصين، وأصبح احتكارهم لتجارة الشرق الأقصى حقيقة تامة.

ولعل الهزائم المتوالية التي لحقت بالبيزنطيين على يد الفرس عقب احتلال الفرس لليمن تجئ نتيجة لسيطرة الفرس على هذا الموقع الاستراتيجي الهام عند مدخل البحر الأحمر، مما سهّل لهم التحكم في دخول السفن في هذا البحر، وسهّل لهم التحرك العسكري وكسب مزيد من الانتصارات على أعدائهم البيزنطيين .

الخاتمة :

مما لاشك فيه أن البحر الأحمر قد مثّل جبهة صراع فارسي بيزنطي في القرن السادس، وذلك ضمن جبهات عديدة شغلها هذا الصراع، فكان للعقيدة دور في صراع القوتين العظميين في هذا الزمان. فانتشرت المسيحية على جانبي البحر الأحمر تحت رعاية الدولة البيزنطية. بتمويلها للبعثات التبشيرية وإنفاقها على بناء الكنائس، كذلك لعبت اليهودية تحت رعاية الفرس دوراً في هذا الصراع واتفقت مصالحهم السياسية والتجارية ، لذا حرصت بيزنطة على تخليص البحر الأحمر من أي شبهة نفوذ فارسي أو يهودي لارتباط الاثنين معًا في هذه الفترة. ولهذا جاء تدميرها للمستوطنة اليهودية في تيران في عام ٥٣٥م حرصًا منها على تنقية البحر الأحمر من أي نفوذ معادٍ لها .

وقد كان لعرب سواحل البحر الأحمر والجزيرة العربية بشكل عام دور في أحداث تلك الفترة ، إذ كان وسطاء تجارة لكل من الفرس والبيزنطيين ، وارتبطوا معهم باتفاقيات سياسية وتجارية . وقد حرصت القوتان المتصارعتان على كسب هذا العنصر لجانبها في سياق دبلوماسي تفوق فيه الجانب البيزنطي غالبًا نتيجة ارتفاع مستوى التمثيل الدبلوماسي لدى البيزنطيين.

وأخيراً فإن الصراع العسكري بين الجانبين على سواحل البحر الأحمر قد تمثل في حروب اشتعلت بين الحميريين والأحباش أحياناً، ومن ورائهم تأييد الفرس ومساندة البيزنطيين . وإذا

كان القرن السادس قد شهد في بدايته سيطرة بيزنطية على البحر الأحمر، فقد جاء سيطرة هذا القرن لتضع البحر الأحمر تحت النفوذ الفارسي.

نتائج البحث :

أخيراً تأتي نتائج هذا البحث ملخصة في عدة أمور هي :

١- شهد البحر الأحمر في الفترة (٥١٨-٧٨م) صراعاً بيزنطياً فارسياً لبسط نفوذهما عليه لأهميته التجارية والبحرية.

٢- استغل الدين في هذا الصراع بغرض تحقيق مكاسب سياسية واقتصادية في منطقة البحر الأحمر من جانب البيزنطيين والفرس.

٣- يثبت البحث تزامن حركة اضطهاد المسيحيين في اليمن على يد ذي نواس مع حركة اضطهاد المسيحيين في فارس على يد قباذ مما يوضح اتفاق الحميريين والفرس على اتباع سياسة دينية تهدف لدرء النفوذ البيزنطي أو الحبشي عن بلادهم وعن شواطئ البحر الأحمر.

٤- فشل البيزنطيون في كسر احتكار الفرس لتجارة الحرير، أو إحلال الأحباش بدلاً منهم.

٥- نجحت المساعي الدبلوماسية البيزنطية في كسب حكام الدول المطلة على البحر الأحمر إلى الجانب البيزنطي.

٦- استغل الفرس أوضاع اليمن المتردية تحت الاستعمار الحبشي وأيدوا الثوار الوطنيين، مما حقق لهم الحلم الفارسي في أن يكون لهم موضع قدم على ساحل البحر الأحمر.

٧- أدت سيطرة الفرس على اليمن إلى تحكمهم في البحر الأحمر، وهو ما تحقق بصورة كاملة في أوائل القرن السابع بعد نجاحهم في أخذ مصر والشام من البيزنطيين، لينتهي صراع القوتين حول البحر الأحمر لصالح الفرس.

الهوامش

١- القلزم أي ابتلاع الشئ - وسمي بحر القلزم قلزماً لالتهامه من ركبه ويقال إنه مكان غرق فرعون، ويذكر القزويني أن بحر القلزم سمي باسم المدينة، وهناك من يقول بأن قليزما تعني الشاطئ the beach، وقد أطلق على البحر الأحمر مسميات عدة منها: الإريثري (وتعني الأحمر، وقد ذكره ديوفانس تحت اسم البحر الأحمر) - ومن الأسماء التي أطلقت عليه: بحر القلزم، وبحر الهند، وبحر الحبش، وبحر العرب وأحياناً يسميه بروكوبيوس خليج العرب، وقد استخدمت لفظة البحر الأحمر في العنوان لأنه ورد في بعض المصادر البيزنطية المعاصرة، كما أنه ترجمة للمسمى القديم «البحر الإريثري» .

ياقوت الحموي : معجم البلدان، تحقيق فريد عبد العزيز الجندي، ج٤ ط. أولى، بيروت ١٩٩٠م، ص٤٣٩-٤٤٠. المقدسي: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط. ثانية، ليدن، ١٩٠٩م، ص١١-١٢، القزويني: عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات، تحقيق سعد كريم وكرم السيد، ط. الإسكندرية، د.ت، ص١٤٥ - أيضاً :

Procopius : History of the Wars, The Persian Wars, Books I-III, T. H.B. Dewing, L.C.L, London, p. 183 . The Periplus of the Erythraean Sea, t. G.W.B. Huntingford, London, 1976, p. 79 Theophanes, The Chronicle of Theophanes, t. Cyril Mango, Roger Scott, Oxford, 1997, p. 217.

٢- الاصطخري : مسالك الممالك، ط. ليدن ١٩٢٧م، ص٣٣ . القزويني : نفس المصدر ونفس الصفحة، ياقوت الحموي: نفس المصدر ونفس الصفحات . أيضاً : المريني: مصر البيزنطية، ط. القاهرة ١٩٦٦م، ص٣٦٤ ، محمد الشيخ : مصر البيزنطية، ط. الإسكندرية ١٩٩٩م، ص٢٢٩ ، هايد : تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ج١ ، ترجمة أحمد رضا ومحمد رشاد، ط. القاهرة، ١٩٩٤م، ص٣٣ .

٣- J.B. Bury : History of the Later Roman Empire, V.2, New York, 1958, p. 318 . وانظر أيضاً : ستيفن رنسيمان - الحضارة البيزنطية، ترجمة عبد العزيز جاويد، ط. القاهرة ١٩٩٧م، ص١١٥ ، زينة عطا : الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ط٢ ، القاهرة ١٩٩٤م، ص٧٨ .

٤- ياقوت الحموي : معجم، ج٤ ص٤٤٠، أيضاً

Procopius, Op. cit., p. 179, also.

الاصطخري : مسالك ص٣٣، أيضاً المريني: مصر، ص٢٦٣ ، حسين أبو الفتوح: مصر البيزنطية، ط. أولى، القاهرة ١٩٩٧م، ص١٢٩ ، جرجي زيدان : العرب قبل الإسلام، ج١، دار الهلال، ص١٧٨-١٧٩ .

٥- الهمداني : صفة جزيرة العرب تحقيق محمد بن علي الأكوع ، ط. أولى، صنعاء، ١٩٩٠م، ص٢٤ ، ياقوت الحموي : معجم ، ج٤ ص٤٤٠ ، المقدسي : أحسن التقاسيم ، ص٩١-١٢ ، أيضاً : محمود عرفة : العرب قبل الإسلام ، ط. أولى ، القاهرة ١٩٩٥م، ص٢٥ ، زبيدة عطا : الحياة، ص٢٦، العريني: مصر ، ص٢٠٩ ، جواد علي: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٧ ، ط. ثانية، بغداد ١٩٩٣م، ج٣ ، ص٣٨٤ .

Theophanes, Op. cit., p. 217 .

وقد كشفت بعثة أمريكية عن موقع هذا الميناء . انظر ما نُشر عن ذلك في :

Steven E. Sidebotham, " A Roman Fort on the Red Sea Coast ", in Minerva March/ April, V. 3, N.2. 1992. Great Britain ; Steven E. Sidebotham, Abu Sha'ar, in Newsletter, N. 153, 1991, Egypt.

٦- عند القصير تنقل التجارة بالبر وكانت توجد قناة تربط النيل بالبحر الأحمر عند قرية تل بسطة (بوباسطس) على النيل، وكانت تبدأ عند حصن بابليون عندما حفرها الإمبراطور تراجان Trajan ثم تصل إلى القصير، وظلت تُستعمل بعد حصر تراجان بسبعمائة عام. والبحر الأحمر طريق مفتوح في بدايته مغلق في نهايته، لمن الهند حتى أيله أو العكس يسهل نقل التجارة بالبحر ثم تحول للطريق البري، وكانت القناة تربط النيل بالبحر الأحمر عرضاً عن ربطه بالبحر المتوسط، وعرضها يبلغ مائة ذراع وعمقها كاف لمراكب ذات حمولة كبيرة وإن كانت السفن التي تصير فيها غير السفن التي تبحر في البحر الأحمر.

المسعودي : مروج الذهب ومعادن الجوهر، مج١ ط. بيروت ١٩٨٩م، ص٣٤٦، ياقوت الحموي : معجم، ج٤، ص٤٤٠ ، أيضاً جرجي زيدان : العرب ، ص١٨ ، العريني . مصر ، ص٢٠٩ ، عدنان ترسيس. دلائل سبأ وحضارات العرب الأولى ، ط. بيروت ١٩٩٠م، ص٩٣ ، إبراهيم نصحي: دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ط. القاهرة ١٩٥٩م، ص١١٦-١٢٤، أيضاً :

The Periplus, Op. cit., p. 79 .

٧- ابن حوقل : صورة الأرض، ط. بيروت ١٩٩٢م، ص٢٤٥ ، ياقوت الحموي: نفس المصدر ونفس الصفحة، أيضاً العريني: مصر، ص٢٣٣ / ٢٣٧ : زبيدة : الحياة ، ص١٨٦ ، حسني أبو الفتوح: مصر ، ص١١٩ ، إبرهيم نصحي : دراسات ، ص١٧٣ ، أيضاً .

The Periplus , Op. cit., p. 19 .

٨- Procopius , Op. cit., pp. 178-179 , also Sidney Smith : " Events in Arabia in the 6 th Century A.D. " in B.S.O.A.S. vol . XVI, Part, 1954, p. 429 , also .

توفيق برو: تاريخ العرب القديم، ط. بيروت، د.ت ، ص١٦٨ .

٩- ياقوت الحموي: معجم ، ج٤ ، ص٤٤٠ ، أيضاً لطفي عبد الوهاب: العرب في العصور القديمة ، ط. الإسكندرية ١٩٨٨م، ص٣٢٠ : رأفت عبد الحميد : بيزنطة بين الفكر والدين والسياسة، ط. أولى، القاهرة ١٩٩٧م، ص١٥١ .

١٠- يذكره بروكوبيوس باسم «أبو كرب» ولعل المقصود أبو كرب أسعد الذي ملك اليمن وغزا نجد ثم اتجه لساحل البحر الأحمر ونجح في السيطرة على مساحة كبيرة منه - وهناك آراء تقول إنه اعتنق اليهودية وأنه عاش حتى عام ٥٠٩م .

Procopius : Op. cit., p. 191 , also .

محمود فرعون : دور مملكة كندة السياسي في شمال الجزيرة العربية في القرنين الخامس والسادس الميلاديين، جامعة دمشق، العددان ٥٥-٥٦ أيار- حزيران ١٩٩٦م، ص٢٠ .

١١- هذا الإقليم يمتد في مقاطعة فلسطين الثالثة كما كانت تعرف في الإدارة الرومانية ، وكان يُعين عليها فيلارخوس من العرب .

Procopius : Op. Cit., p. 191 , also Sidney Smith : Op. cit., p. 443, also .

المقدسي: أحسن التقاسيم ، ص٧٩ .

١٢- المقدسي: أحسن التقاسيم، ص١١ أيضاً : رأفت عبد الحميد : بيزنطة ، ص١٥١ ؛ إبراهيم نصحي : دراسات ، ص١٢٣ ، أيضاً:

The Periplus : Op. cit., pp. 48 / 311 , also : M. Ch., Conti Rossini : " Expéditions et Possessions des Habashat en Arabie" , Journal Asiatique , Juillet - Septembre 1921, p .23 .

١٣- الأنباط عرب وفدوا من شبه الجزيرة العربية منذ القرن السادس ق.م. والنبط لفظ قديم يطلق على العرب الذين يجاورون أقاليم غير عربية ويتداخلون مع أهلها . فكان هناك أنباط الروم وأنباط الفرس وقبل النبط هم سكان البتراء التي تقع بين الشوبك ومعان في الأردن، وعرفت المنطقة بالمقاطعة العربية بعد استيلاء الرومان عليها . ويذكر جواد علي أن سكان هذه المنطقة يُعرفون بـ «بني جدن» .

محمود عرفة : العرب ، ص٣٦ حاشية ٧، مسعود القوند: الموسوعة التاريخية الجغرافية ، ج١٢، ط. لبنان ١٩٩٨م، ص٢٧٤ ، جواد علي: المفصل، ج٣ ، ص٣٨٦ ، أيضا :

Lina Eckenstein : A History of Sinai, London 1921, p. 85 .

١٤- لطفي عبد الوهاب : العرب ، ص٤٢ ؛ توفيق برو: تاريخ، ص١٦٨ ، سبتينو موسكاتي: الحضارات

الدامية القديمة ، ترجمة السيد يعقوب ، ط. القاهرة ١٩٥٧ م، ص٢-٣ ، أيضاً :
Guy Gaubier : Justin le Rêve Impérial , Paris , 1999, p. 270 .

١٥- الشعيبة بضم الشين وفتح العين وسكون ياء، وتبعد عن جدة حوالي ٤٠ كم تقريباً إلى جنوبها ومعروفة إلى اليوم، ويقال إنها مقابل وادي المحرم، وتذكر المصادر أن سفينة بيزنطية محملة بالتجار كانت قد انكسرت عند الشعيبة فذهبت قريش ، وكانت بصدد بناء الكعبة ، وحملوا معهم نجاراً بيزنطياً لسمعه بأقوم وطلبوا منه أن يعمل في بناء الكعبة فوافق، كما أن المهاجرين المسلمين عندما هاجروا إلى الحبشة أبحروا من الشعيبة .

ابن المجاور: صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر ، راجعه ممدوح حسن، ط. القاهرة ١٩٩٦م ، ص٥٥-٥٦ ، الصفاط الذهبي : السيرة النبوية، حققه حسام الدين القدسي ، ط. ثانية ، بيروت ١٩٨٨م، ص٢٤ ، عبد القدوس الأنصاري: موسوعة تاريخ مدينة جدة، مج١ ، ط. ثانية ، جدة ١٩٨٠م ، ص٥٧-٦٠ ، محمود عرفة : العرب ، ص٢٥٥-٢٥٦ ، أيضا :
De Lacy O'leary: Arabia before Mohammed , London, 1927 , p. 120 .

١٦- جواد علي : المفصل ، ص٢٧١-٢٧٢ ، محمد عبد القادر بافقيه : تاريخ اليمن القديم، ط. بيروت ١٩٨٥م، ص١٦٨-١٨١ .

١٧- جدة بلد على ساحل بحر اليمن وهي فرضة مكة، بينهما ثالث ليالٍ ، وفي قول يوم وليلة ، وبينها وبين ساحل الجبهة خمس مراحل .

ياقوت الحموي ، معجم ، مج٢ ص١٣٣ ، البغدادي : مراصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، تحقيق علي محمد البجاوي ، مج١ ، ط. أولى ، بيروت ١٩٩٢م، ص٣١٨ .

١٨- كسرى أنوشروان بن قباذ، جرت على يده فتوح عظيمة، وفي عهده وُلد الرسول صلى الله عليه وسلم في إحدى وأربعين سنة من ملكه، ويصفه المؤرخون المسلمون والبيزنطيون بأنه رجل قوي عاقل عادل، أعاد الأمور في فارس لأحوالها وفي رومي المزادة . ويورد المقدسي عبارة أن عمر بن الخطاب قال إنه تعلم العدل وحسن السيرة من كسرى، ويذكر اليعقوبي أن ملك الروم أهداه ثوبين فيهم الصليب فلبسهما فقال الفرس إنه تنصر . المقدسي: أحسن التقاسيم ، ص١٨ ، أيضاً :
Procopius: Op. cit., p. 219 , also .

الأصفهاني : سني ملوك الأرض والأنبياء، تراجم مكتبة الإسكندرية رقم ٦٠٩٢٣ ، ص٤٥-٤٧ ؛ ابن قتيبة: المعارف لابن قتيبة ، تحقيق ثروت عكاشة ، ط. دار المعارف ١٩٨٩م ، ص٦٦٣-٦٦٤ ، اليعقوبي: تاريخ اليعقوبي، مج١ ، ط. بيروت ، د.ت ، ص١٦٩ ، ابن البلخي : فارسنامه، تحقيق وترجمة يوسف الهادي، ط. القاهرة ٢٠٠١م، ص٨٥-٩١ ، أيضاً :

Guy Gaubie : Op, pp. 270-271 , Clements R. Markham , A General Sketch of the History of Persia , London, 1874 , pp. 82-85 .

١٩- مدينة سيراف مدينة جليلة على ساحل فارس، كانت قديمة فرضة الهند وقصبة أردشير ، خُرِّبت بعد أن عُمرت جزيرة قيس وصارت هي فرضة الهند. عُمِّر جزيرة قيس عمر بن عبيرة .

ياقوت الحموي : معجم ، ج٣ ص٣٣٢ ، البغدادي : مراصد، مج٢ ، ص٧٦٥، أيضاً عبد القدوس الأنصاري : موسوعة ، مج١ ، ص٥٩ .

٢٠- ابن المجاور : المستبصر ، ص٥٥-٥٧ ، أيضاً عبد القدوس الأنصاري : موسوعة ، مج١ ، ص٦٠ .

٢١- أنور عبد العليم : الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ط. الكويت ١٩٧٩م، ص٨٧ ، محمود عرفة: العرب، ص٢٥٨ ؛ عبد الرحمن أحمد سالم : المسلمون والروم في عصر النبوة، ط. القاهرة ١٩٩٧م ، ص٥٠-٥١ .

٢٢- المقدسي: أحسن التقاسيم ، ص٨٤ / ٨٩ ، أيضاً : جواد علي: المفصل ، ج٧ ، ص٢٧٢ .

٢٣- ذو نواس هو يوسف بن زرعة بن تبع الأصغر بن حسان بن كليكرب ، وهو دوميانوس عند الروم ومسروق عند السريان، وتذكر بعض الروايات أن أمه كانت يهودية ، وقد قتل ذا شناتر واعتلى عرش اليمن بعده، ونهوه وسمّى نفسه يوسف ، وهو الذي خدّ الأخاديد بنجران للنصارى .

الطبري: تاريخ الطبري، ج٢ ، حققه محمد أبو الفضل ، ط. القاهرة ١٩٦٦م، ص١١٩ ، المسعودي: مروج الذهب، مج١ ص٢٩٢ ، صار اغاطيوس إفرام الأول برسوم: كتاب الشهداء المصريين، مقالة في وصفه، نشر أولاً مجلة المجمع العلمي العربي بدمشق، ١٩٤٨م، ص٣ ، أيضاً أحمد مقبل : تاريخ العرب القديم، ط. أولى ، بيروت ١٩٩٤ م، ص٣٦ ، محمد يحيى الحداد : تاريخ اليمن السياسي، ج١، ط. ثانية، القاهرة ، ١٩٦٨م، ص١٣٨ .

٢٤- المسعودي : مروج ، مج١ ص٢١٤، اليعقوبي : تاريخ ، مج١ ، ص١-٢، أيضاً السيد عبد العزيز سالم: تاريخ العرب في عصر الجاهلية، ط. بيروت، د.ت ، ص١٥٨ .

٢٥- ويذكر المقدسي أنه عند ساحل اليمن غور اسمه تهامة فضيلته هي زبيد من مدنه دور وسفا والشرجة والجرة وعطفة، وهي مدن على الساحل .

المقدسي: أحسن التقاسيم ، ص٨٤ / ٨٩ ، ياقوت : معجم ج٢، ص٣٢٨ ، أيضاً محمود عرفة : العرب، ص٢٥٥ ، حسين علي الويسي: اليمن الكبرى، ج١ ، ط. ثانية، اليمن ١٩٩٦م، ص٢٤٧ ، أيضاً :
The Periplus, Op. cit., p. 100 .

٢٦- المسعودي: مروج الذهب، مج١ ص٢٤١ ، ابن هشام: السيرة النبوية، تحقيق مصطفى السقا

وإبراهيم الإبياري وعبد الحفيظ شلبي، ط. بيروت، ص٦٢ ؛ الطبري: تاريخ، ج٢، ص١٢٩ ؛ القلقشندي: صبح الأعشى في صناعة الإنشا، ج٢، ط. القاهرة ١٩٨٥م، ص١٠ ؛ أيضاً محمود عرفة : العرب، ص٢٥٢ .

٢٧- تقع بلاد الحبشة في المنطقة الحارة، إلى الجنوب من دائرة عرض ١٥ ويكاد في نهايتها تمس خط الاستواء والأحباش – ويُسمون الاكسوميين- عاصمتهم أكسيوم ، وبينهم وبين الحميريين في اليمن بحر البحر، ويتم في خمسة أيام وليال عندما تكون الرياح مواتية .

Procopius : Op. cit., p. 183, also .

السيوطي : رفع شأن الحبشان ، تحقيق محمد عبد الوهاب ، ط. القاهرة ١٩٩٩م، ص١٥ .

٢٨- المسعودي: مروج الذهب، مج١ ، ص٢٤٠ / ٣٩٣ ، الاصطخري: مسالك، ص٣٦ ، أيضاً :

De Iacy O:Leary : Op. cit., p. 116 .

٢٩- العريني: مصر ، ص٢٦٣ ، محمد الشيخ: مصر، ص٣٩ ، وسليمان : الحضارة، ص١٩٠ ، محمد فتحي الشامع: السياسة الشرقية للإمبراطورية البيزنطية في القرن السادس الميلادي عشر جستنيان، ط. القاهرة ١٩٨٩م، ص١٧٣ ، أيضاً:

Procopius : Op. cit., pp. 183 / 191 . also Bury : Op. cit., p. 322 .

٣٠- المقدسي : أحسن التقاسيم ، ص١٢ ، ياقوت : معجم ، ج٢، ص١٠٧-١٠٨ ، أيضاً جواد علي: المفصل ، ج٧ ص٢٧٢ / ٢٨١ .

٣١- A. Vasiliev : Op. cit., p. 67 .

٣٢- جواد علي: المفصل ، ج٧ ص٢٨٠-٢٨١ ، أيضاً :

A.H.M. Jones: A History of Ethiopia, Oxford, 1955 , pp. 22-23 , A. Vasiliev. " Justin I (518-527) and Abyssinia". in Byz . Zeit ., V.7, 1933 , p. 67 .

٣٣- Gay Gaubier : Justinon, pp. 269-270 , A. Vasiliev : Justin. p. 71. also .

هايد : تاريخ التجارة، ج١، ص٢٣ .

٣٤- ابن حوقل : صورة الأرض، ط. بيروت ١٩٩٢م، ص٢٥٤ ، المسعودي: مروج الذهب، مج١ ، ص٩٤ .

٣٥- جواد علي : المفصل ، ج٧ ص٢٨٠ ، وبشارد هول : إمبراطوريات الرياح الموسمية ، ترجمة كامل يوسف حسين، ط. أولى ، أبوظبي ١٩٩٩م ، ص٣٩ .

٣٦- جورجي زيدان : العرب، ص١٤٦ ، محمد بيومي مهران: دراسات في تاريخ العرب القديم، ج١ ، الإسكندرية ١٩٨٣م، ص١٧٦ ، محمود عرفة : العرب، ص١٣٠ .

٣٧- سيف بن ذي يزن: ويكنى أبا مرة ، واسمه معدي كرب نشأ في حجور أبرهة الذي تزوج والدته ريحانه بنت ذي جدن - وهو جدن ملك حميري، وقد استنجد بكسرى ملك الفرس فنصره ضد الأحباش وعينه حاكماً على اليمن وفرض عليه جزية ، وقد ذكر المسعودي أن سيف مات بباب كسرى حيث ذهب يطلب نجدته وأن ابنه معديكر بن يوسف هو الذي استرد اليمن من الأحباش ، وكانت مدة ملكه أربع سنين .

ابن هشام : السيرة النبوية، ص٦٢، الطبري : تاريخ ج٢ ، ص١٢٩ ، ابن الأثير: لكامل في التاريخ ط. بيروت ١٩٨٢ م، مج١ ص٤٣٣ / ٤٥٠ ، المسعودي: مروج ، مج١ ص٢٤١ / ٤٠٠ ، ياقوت : معجم ، ج٣ ص١٣٢ ، أيضاً عبد المجيد عابدين: بين الحبشة والعرب ط. دار الفكر العربي، د.ت ، ص٦٨ / ٦٩ .

٣٨- ابن الأثير : الكامل ، مج١ ص٤٥٠-٤٥١ : الطبري: تاريخ ، ج٢ ص١٢٩-١٤٨ ، المسعودي: مروج، مج١ ص٤٠٠-٤٠٢ ، أيضاً : السيد عبد العزيز سالم: تاريخ العرب، ص١٧٦-١٧٧ .

وذكر الطبري أن أمه هي ريحانة بنت مالك بن زيد بن كهلان وأبوها هو ذو جدن .

الطبري: تاريخ ، ج٢ ، ص١٣٠ .

٣٩- لطفي عبد الوهاب: العرب، ص٣٥، جواد علي : المفصل ، ج٧ ص٢٧١-٢٧٧ .

٤٠- جواد علي : نفس المرجع، نفس الصفحات .

٤١- جاك ريسلر : الحضارة العربية ، تعريب خليل أحمد خليل، ط. أولى، بيروت ١٩٩٣م، ص١٣٧ .

٤٢- المقدسي: أحسن التقاسيم ، ص١١، الاصطخري : المسالك، ص٢٠ .

٤٣- وقد ذكر ياقوت في معجم البلدان خبر جبل المقناطيس ، وقال إنه يجذب الحديد الذي في السفن، بينما ذكر المسعودي أن السبب أن ماء البحر الأحمر يذيب الحديد فيُستعمل الغطيط من الليف بدلاً منه ويُعلى بالشحم واليود وذكر أن المراكب البيزنطية كانت تستخدم وقاية من الرصاص تحسباً فوق رؤوس المسامير لحفظها ، أو تستخدم مسامير من النحاس.

Procopius: Op. cit., p. 185 , also .

ياقوت الحموي : معجم ، ج٤ ص٤٤ ، القزويني : عجائب المخلوقات ، ص١٤٦ ، أيضاً أنور عبد العليم: الملاحة ، ص٨٤-٨٥ ، أيضاً :

The Periplus , Op. cit., p. 158-159 .

٤٤- يطلق بروكوبيوس أحياناً على عرب شبه الجزيرة من ساكني شواطئ البحر الأحمر الجنوبية لقب «الهنود» وكثيراً ما عرف جنوب الجزيرة العربية في المصادر البيزنطية باسم «الهند» ، وهو كناية عن وقوع هذه الشواطئ على الطريق البحري إلى الهند .

Procopius : Op. cit., p. 185. also .

فوزي مكاوي : «العلاقات بين أكسوم وجنوب الجزيرة العربية خلال عهد الملك كالب (٤٩٤–٥٢٥م)»، مجلة دراسات يمنية، عدد ٣، ١٩٧٩م، ص٨٧ .

٤٥– جواد علي : المفصل ، ج٧ ص٩٤ ، أرشيبالد لويس : القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط، ترجمة أحمد محمد عيسى، ط القاهرة، د.ت ، ص٢٢ .

أما عن القراطين البحرية الخاصة بهذا الأمر انظر:

Zeops: Jus Graeco - Romanum , Athenis 1931 , T. 2 . pp. 96-103 .

٤٦– Ostrogorsky : The Byzantine, p. 71.

Ostrogorsky : The ByzantineEmpire in the World of the Seventh Century , D.O.P., V. 30 , 1959, p. 71 .

٤٨– Theophans: Op. cit., p. 88 .

٤٩– الهريني : مصر، ص٢٦٤ هامش ٤ ، محمد فنص الشاعر: عصر جستنيان ، ص١٧٣ ، محمد بيومي مهران : تاريخ ، ص١٧٠–١٧١ ، جواد علي: المفصل ، ج٧ ، ص٢٨٢ .

٥٠– وليد محمد جرادات : الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر بين الماضي والحاضر، ط. الدوحة ، ١٩٨٦م، ص٥٠ .

وهناك إشارات تبرهن على وجود سفن حبشية في القرن السادس ومطلع القرن السادس ومطلع القرن السابع ، منها ما أورده الرحالة كوزماس من أنه شاهد سفناً حبشية في أثناء رحلته التي عبر فيها البحر الأحمر في القرن السادس. أضف إلى ذلك أن المهاجرين المسلمين الفارين من اضطهاد قريش في القرن السابع قد ملجوا على سفن حبشية

1. Hammenad. Op. cit., . 416 , Delacy O'Leary, op. cit., p. 120 .

٥١– كثيراً ما اشتعلت حروب بين الفرس والبيزنطيين بسبب الدين عندما يحدث اضطهاد للمسيحيين في فارس كما حدث سنة ٤٢١م، وأعلن الإمبراطور البيزنطي الحرب على الفرس ورفض أن يسلمهم مسيحيي فارس الذين لجؤوا إليه من إضطهاد الفرس.

Antoine Guillaumont, Justinien et l'Eglise de Perse, D.O P., L 23-27 , 1969-1970 , p. 38 .

٥٢– عبد المجيد عابدين، بين ، ص٤٤–٤٥ ، محمد بيومي مهران : تاريخ ، ص١٧٠ .

٥٣– لمعلي عبد الوهاب : العرب ص١٣٩ .

٥٤– عبد المجيد عابدين، نفس المرجع، نفس الصفحات ، أيضاً : الحبشي: سيرة الحبشة ، تحقيق مراد

كامل ، ط. القاهرة ١٩٧٢م، ص١٩ / ٤٨ .

٥٥– سعيد الأفغاني : أسواق العرب في الجاهلية والإسلام ، ط. دمشق، ١٩٦٠م، ص٤٤ : لمعلي عبد الوهاب: العرب ص٣٥٠ .

٥٦– الحبشي: سيرة ، ص٤٨ ، عارف أفناطيوس : كتاب الشهداء، ص٣ ، أيضاً :

De Lacy O'leary : Op. cit., p. 120, also .

رأفت عبد الحميد : بيزنطة ، ص١٦٠ ، محمود عرفة : العرب، ص٢٠٩ .

وحرص الأحباش على نشر المسيحية في جنوب الجزيرة العربية لأن ذلك يحولهم من مجرد مستعمرين إلى حماة للمسيحية في بلاد العرب .

انظر : فوزي مكاوي : العلاقات ، ص٨٩ .

٥٧– ريتشارد هول: إمبراطوريات، ص٢٧ ص٢٧ ، عبد العزيز سالم : دراسات في تاريخ العرب، ج٦ ، ط. الإسكندرية ١٩٦٨م، ص١٧٩ م، محمد يحيى الحداد : اليمن، ص١٤٨ أيضاً :

Irfan Shahied ; Byzantium and the Arabs in the Fourth Century , Washington 1984 , vol . 2, p. 380 .

٥٨– ورغم دخول المسيحية الحبشة تتباين الروايات، فمنها من يقول أن المسيحية انتشرت بين الأحباش في القرن الرابع بينما ظلت الأسرة الحاكمة على وثنيتها حتى القرن السادس، بينما هناك رأي آخر يقول إن الملك عيزانا أعلن المسيحية ديانة رسمية للمملكة في القرن الرابع وأن المسيحية قد لاقت طريقها للبلاد من خلال رجال البلاط والحاشية ثم الرعية. وقد خلال حكم أبرهة والأصبحة وإن كان هناك خلط في المصادر حول إذ ما تم ذلك بعد احتلال الأحباش الأول لليمن في القرن الرابع وما أعقبه من اعتناقهم المسيحية بناءً على قسم ملكهم أن تنتصر إذا هو انتصر على ملك الحميريين في اليمن . بينما أورد البعض هذه الأحداث في القرن السادس ومنهم ثيوفانس.

الحبشي : سيرة ص٤٨ ، أيضاً :

Georgi Cedrenii : Compendium Historiarum, P.G., I 121- V. I, p. 656 ; Theophanes : Op. cit., p. 323 , also

أحمد حسين شرف الدين : اليمن عبر التاريخ، ط٢ ، القاهرة ١٩٦٤م، ص١٥٦ ، هامش ٨، عبد المجيد عابدين، بين ص٤٤–٤٥ ؛ ريتشارد هول: إمبراطوريات ، ص٣٨ ، جواد علي: المفصل ، ج٣ ، ص٤٦٢ ، سبتينو موسكاتي: الحضارات ص٢١٥ .

٥٩– الحبشي: سيرة ، ص١٩ ، أيضاً :

Francis Anfray . " Axumite Ethiopia and its precursors", in History of Humanity, V. 3, UNESCO, 1996 , p. 344 .

٦٠- محمود عرفة : العرب، ص٢٠١ / ٢٠٣ .

٦١- Elizabeth S. Bolman: Monastic Vision, Monastery of St. Antony at the Red Sea, London , 2002, p. 21 .

٦٢- الخريجي : مصر، ص٢٣٤ ، محمد الشيخ : مصر، ص٢٣٩ ، لويس شيخو : النصرانية وآدابها في شبه الجزيرة العربية، ط. بيروت ١٩١٩م، ص٤٨-٤٩ ، أيضاً .

Elizabeth S. Bolman : Ibid .

٦٣- محمود عرفة : العرب، ص٢٠٥ .

I. Shahid : Op. cit., V. I , p. 89 ; Lina Eckenstein : Op. cit., pp. 44 / 104 .

٦٤- نجران بالفتح ثم السكون وأخره نون، والنجران في كلامهم خشبة يدور عليها رتاج الباب. ونجران في مخاليف اليمن من ناحية مكة، وكعبة نجران بيعة بناها بنو عبد المدان بن الديان الحارثي وعظموها. وهناك رأي بأن الأحباش هم الذين بنوها وزخرفوها بمستوى الفن، وقد أشار إليها الأعشى في قصيدة له.

ياقوت الحموي: البلدان اليمانية ضمن ياقوت الحموي، تحقيق القاضي إسماعيل بن علي الأكوع، ط. ثانية، بيروت ١٩٨٨م، ص٢٨-٢٨٥ ، مار أفغاطيوس: كتاب الشهداء، ص٤ .

٦٥- دخول المسيحية لنجران كان على يد راهب من الشام يدعى فيميون، وكان من المبشرين النشطين . أتى اليمن في منتصف القرن الرابع .

ابن كثير: البداية والنهاية ، ج١ ، ط. بيروت ١٩٩٢م م، ص١٦٨ ، ابن هشام: السيرة ، ج١ ص٣٤ . الطبري: تاريخ، ج٢ ، ص١١٩-١٢٠، ابن قتيبة : المعارف ، ص٦٣٧ اليلخي: البدء والتاريخ، حققه خليل عمران المنصور، ج١ ط. بيروت ، ١٩٩٧ م، ص٣٠١ ، أيضاً عدنان ترسيس: دلال سبأ ، ص٩٠، عبد العزيز سالم: دراسات، ج١ ص١٧٩ ، عبد الرحمن أحمد سالم ، المسلمون، ص٣٩ ، محمد يحيى الحداد : اليمن ، ص١٩ .

٦٦- لويس شيخو : النصرانية، ص٥٤-٥٦ .

٦٧- القَلِّيس تصغير قلس وهو الجمل الذي يصير من ليف النخل، والبعض يقول إنها من لفظة Eccle-siesis اليونانية أي كنيسة، وقد بناها أبرهة في صنعاء لما ملك اليمن، وموضعها معروف في صنعاء في حي القطيع شرق شمال باب اليمن، وتذكر المصادر أنه قتل في بنائها أهل اليمن .

ياقوت الحموي : البلدان اليمانية ، ص٢٣٤-٢٣٦ : الطبري : تاريخ ، ج٢ ، ص١٢-١٣١ : ابن كثير : البداية ، ج١ ، ص١٧٠ مارا غناطيوس : كتاب الشهداء ص٤ .

٦٨- قام الرحالة كوزماس وهو مسيحي نسطوري كان يعمل بالتجارة ثم أصبح راهبًا برحلة في القرن السادس إلى الهند، وتحدث عن الكنائس التي وجدها في أواسط الشرق وآقاصيه وبخص اليمن، مما يدل على انتشار الكنائس بها. ومن دلائل قوة المسيحية في اليمن مشاركة أسقف يمني في المجامع المسكونية .

Cosmas Indicopleustes: Topographie Chrétienne, t. 2, Paris , 1970, p. 141 , also .

لويس شيخو : النصرانية، ص٦٥ أيضاً :

John Moschel. Justinien New York, 1999, pp. 162-163 ; Vasiliev : History of the Byzantine Emire , V (1) , p. 165 , also .

محمود عرفة : العرب ، ص٢٠٢ .

٦٩- Antoine Guillaumont : Op. cit., p. 38 , also .

رأفت عبد الحميد: الدولة والكنيسة ، ج٢ ، ط. القاهرة ٢٠٠٠م، ص١٢٢-١٢٣ .

ولايجب أن ننساق وراء انتشار المسيحية في فارس فقد ظلت المجوسية هي الديانة الأكثر انتشارًا في فارس، ففارس هي للمجوس دار ملكهم وأديانهم وبيوت نيرانهم، حسب قول ابن حوقل، ومع ذلك يوجد فيها النصارى واليهود. وقد وصف كسرى أنوشروان بالتسامح الديني ولكن رأي البعض أنه ليس تسامحاً دينيًا بقدر ما هو تحيز لأصحاب المذاهب المخالفة لمذهب البيزنطيين.

ابن حوقل ، صورة ص٢٥٠ ، أيضاً : محمد الناصر اللازاوي: فارس وبيزنطة والجزيرة العربية من القرن الثالث إلى القرن السابع ط. تونس ، د.ت ، ص٨٧ ، سعيد الأفغاني: أسواق العرب، ص٤٤ ، أيضاً : M.K. Pattkanian : D'une histoire de la dynastie des Sassanides" in Journal Asiatique. Février - mars. 1992, t VIII, p. 182 .

٧٠- رأفت عبد الحميد : بيزنطة ، ص١٦٢-١٦٣ .

٧١- Theophanes: Op. cit. p. 259 , also Bury: Op. cit., p. 324 ; J.A.S. Evans: The Age of Justinian , New York, 2000, p. 112 .

٧٢- محمود عرفة : العرب ، ص١٢٦ ، محمد الناصر اللازاوي: فارس، ص٨٧ .

٧٣- أسد رستم : الروم في سياستهم وحضارتهم ودينهم وثقافتهم صلاتهم بالعرب ، ج١ ، ط. أولى، دار المكشوف ، ص١٨٥ .

٧٤- كان السريان والأرمن والقبط والعرب والأثيوبيون يعتنقون المسيحية على المذهب المونوفيزيتي، مما جعل البيزنطيين يضطهدونهم .

محمد الناصر الفقراوي: فارس، ص٧٤-٧٥ ، أيضاً :

I. Shahid: Op. cit., p. 25.

٧٥- ابن كثير: البداية ، ج١، ص١٦٠ ، أيضاً محمد يحيى الحداد، اليمن، ج١، ص١٤٨ ، أحمد علي المجدوب: المستوطنات اليهودية على عهد الرسول، ط. ثانية، القاهرة ١٩٩٢م، ص٤٦ .

٧٦- كان الجيش الفارسي يضم أعداداً من اليهود خدموا فيه وشاركوا في معارك ضد البيزنطيين، وقد وُجدت الديانة اليهودية وكذلك المسيحية في فارس .

Dan Cohn : Atlas of Jewish History , New York , 1994 , p. 68

٧٧- عبد المجيد عابدين: ص٤٢-٤٣ ، عدنان ترسيس : بلاد سبأ، ص١٠١ ، فوزي مكاوي: العلاقات ، ص٨٨ .

٧٨- محمود عرفة : العرب، ص١٣٠-١٣١، أسد رستم، الروم، ج١ ص١٦٧ .

هناك من يقول بأن اليهودية سبقت ذا نواس لليمن وأن أول من تهوَّد من ملوكها هو تُبَّع ملكه التابعة وروى أنه تبعه أسعد أبوكرب وأنه التقى بحبرين من اليهود في إحدى غزواته بيثرب فأعجب بهما وتهوَّد .

ابن قتيبة : المعارف ، ص٦٣٤-٦٣٥ ، اليعقوبي : تاريخ ، ج١ ، ص١٩٨ ، أيضاً أحمد علي المجدوب : المستوطنات ، ص٤٧ .

٧٩- السيوطي: وفع ، ص٢٩ أيضاً رأفت عبد الحميد: بيزنطة، ص١٥٦

في رسالة بعث بها سمعان رئيس أساقفة فارس إلى سمعان رئيس دير الجبول في سوريا الشمالية ، ورد ذكر معلومة تفيد بأن يهود طبرية يوفدون إلى بلاد حمير (اليمن) كهنة في كل عام وفي كل موسم، مما يشير لانتشار اليهودية هناك.

اغناطيوس يعقوب الثالث : الشهداء المعمرون العرب في الوثائق السريانية ، المجلة البطريركية، دمشق ، ١٩٦٦م، ص٨١ .

٨٠- Theophanes: Op. cit., p. 32.

٨١- الطبري: تاريخ، ج٢ ، ص١٢٣ .

٨٢- اغناطيوس يعقوب الثالث : الشهداء المعمرون ، ص٨١ .

٨٣- Cedrenus : Op. cit., v. 1. p. 638. also .

عدنان ترسيس : بلاد سبأ، ص١٠١ .

٨٤- J.A.S. Evans : Op. cit., p. 113, also .

المجدوب: المستوطنات ، ص٤٧ .

٨٥- الأخاديد هي الحفر المستطيلة في الأرض مثل الخندق، وأجج فيها النار .

ابن كثير : البداية ، ج١ ، ص١٦٨ .

٨٦- سورة البروج، الآيات ٣-٨ .

الطبري: تاريخ ، ج٢ ، ص١٢٢ ، المسعودي: مروج الذهب، مج١ ، ص٢٩٣ ، ابن الأثير: الكامل، مج١ ص٤٢٩-٤٣١ ، أيضاً :

Bury , Op. cit., p 324 .

وفي تفسير ابن كثير ملحظ وجود اختلافات في الرواية حول مكان هذه الأحداث ، فهناك من يقول إن ملك فارس هو الذي خد الأخاديد لبعض العلماء الذين أنكروا عليه زواج المحارم، وربما كانت حادثة الأخدود في اليمن هي تأثيرات فارسية امتدت لليمن.

ابن كثير : مختصر تفسير ابن كثير، تحقيق محمد علي الصابوني، مج٣ ، ط ٢ ألمانيا، ١٣٩٦هـ، ص٦٢٣ ، أيضاً الطبري: جامع البيان في تفسير القرآن، ج١٢ ، ط. بيروت ١٩٩٤م، ص٦٠-٦١ .

٨٧- الحيرة على أطراف العراق ، ومعناها بالفارسي القلعة والحصن ، وفي العربية مكان تحير الماء فيه من تحير بمعنى ضل الطريق . وأهلها الحيريون وعمال الفرس.

اليعقوبي : تاريخ ، مج١ ص٢٠٨-٢١٥ ، الأصفهاني. سني ، ص٧٤-٧٧ ، أيضاً حسين بن علي الويسي: اليمن الكبرى، ج١ ، ط. ثانية ، صنعاء، ١٩٩٩م، ص٢٥٣-٢٥٥ : عبد الفتاح الشمي. إمارة الحيرة الجاهلية ، ط. القاهرة ١٩٩٦م، ص١٢ .

٨٨- للمنذر الثالث هو المنذر بن امرئ القيس، ويعرف بابن ماء السماء. وأتف من اعتناق المزدكية ، ويذكر الإخباريون أن أول من تنصر من ملوك الحيرة هو امرئ القيس (٢٨٨-٣٢٨م) بينما البعض يجعل تنصرهم في حوالي عام ٤٠٠م، أي في عهده، ويذكر كتاب الشهداء المعمرين أن أهالي الحيرة كانوا حديثي عهد بالمسيحية ، ويورد حديثاً بين المنذر وبعض ضباطه المسيحيين جاء فيه أنهم تنصروا في عهده. وقد قُتل المنذر على يد الحارث الأعرج ملك الغساسنة. ولما رفض المنذر اعتناق المزدكية عزله قباذ ملك الفرس وولى الحيرة للحارث الكندي، ثم أعاده كسرى أنوشروان بعد ثوليه عرش فارس.

الأصفهاني : سني ص٨٢ ، اليعقوبي : تاريخ ، مج١ ص٢١١-٢١٢: ابن الأثير : الكامل مج١ ص٤٢٤-٤٣٥ ، اغناطيوس يعقوب الثالث: الشهداء المعمرون ، ص٨٦ ، أيضاً :

Joannis Zonaras : Epitomae Historiarum , P.G., t. 135 , p. 56; Procopius : op. cit., pp. 157-159 , also Sidney Smith , Op. cit., p. 442 , also .

عبد العزيز سالم : تاريخ ، ص٢٦٤ / ٢٧١ ، الشطي: إمارة الحيرة ، ص٥٢ ، لطفي عبد الوهاب : العرب، ص٢٤٩ / ٢٥١ .

فربما تكون رسالة ذي نواس هذه مما يرجح القول بأن اعتناق ملوك الحيرة المسيحية لم يتم إلا في القرن السادس فيما بين عامي ٥٢٤–٥٤٠م تقريبًا ، وإن كنا نلحظ أن عددًا كبيرًا من ملوكهم كانت أسمائهم مسيحيات قبل هذه الفترة.

٨٩- ميخائيل السرياني : تاريخ ميخائيل السرياني، ترجمة غريغوريوس يوحنا إبراهيم ، ج٢ ، ط. دمشق ١٩٩٦م، ص٦٩ ، أيضًا :

Sidney Smith : Op. cit., p. 430 .

٩٠- ميخائيل السرياني : تاريخ ، ج٢ ، ص٦٨–٧٠ .

٩١- ميخائيل السرياني: تاريخ، ج٢ ص٦٨ ، سارا غناطيوس : كتاب الشهداء، ص١٢ ، أيضًا رأفت عبد الحميد : بيزنطة، ص١٥٠ ، أيضًا :

Ryckmans " Note on the last kings of Saba", in Le Muséon V. LXIII, 1-4 , 1950 , p. 273 ; Bury , Op. cit., p. 324 .

٩٢- هناك رأي يقول إن المنذر الثاني قد تنصر في حوالي هذا الوقت، وذلك بتأثير من أسقف الرصافة الذي كان ضمن بعثة جستين للمنذر والمشار إليها في المتن.

ميخائيل السرياني : تاريخ ، ج٢ ص٦٨–٧٠ . اغناطيوس يعقوب : الشهداء العمريون ، ص٧٩ .

وهناك عبارة وردت في كتاب «الشهداء العموريين» لمار أغناطيوس تشير إلى أن ذا نواس عندما أراد اقتسام معبة ظفار بالضبعة أوقف إلى أهلها رجالاً من كهنة اليهود ومسيحيين من مدينة حيرة النعمان يتعهدون لهم بالأمان إن سلّموا المدينة.

مار أغناطيوس : كتاب الشهداء ، ص٩–١٠ أيضًا :

I. Kawar : "Byzantium and Kinda", in Byz., t. 53 , 1950 , p. 58 ; also .

جواد علي : المفصل ، ج٣ ، ص٤٦٦ .

٩٣- رأفت عبد الحميد : بيزنطة ، ص١٥٠ أيضًا : Albert Kammerer : La mer Roug ; L' Abyssnie et l' Arabie depuis l' antiquité , T. I, Le Caire , 1929 , p. 217 .

٩٤- قباذ بن فيروز عاشت في أيامه فتنة مزدك وكان له ملك متسع، جلس على العرش بمعاونة ملك الترك بعد أخيه بلاش .

ابن البلخي : فارس نامة، تحقيق وترجمة يوسف الهادي، ط. القاهرة ٢٠٠١م، ص٨٢–٨٤ : اليعقوبي: تاريخ مج١ ص١٦٢–١٦٤ ، الأصفهاني: سني ، ص٤١–٤٥ ، ابن قتيبة : المعارف، ص٦٦٢–٦٦٣ .

Clemens R. Makham : Op. cit. p. 82 .

٩٥- مذهب المالكيين هو مذهب الإمبراطورية شعبياً ، بمعنى أن الفرس اضطهدوا المسيحيين المتبعين لمذهب الدولة البيزنطية.

Zonara : Op. cit., pp. 59-60 ; Cedrenii : Op. cit., p. 638 ; Theophanes : Op. cit., pp. 258-259 .

٩٦- اغناطيوس : الشهداء العموريون ، ص٧٩ ، أحمد حسن شرف الدين: اليمن، ص١٥٩ ، أيضًا: Bury: Op. cit. p. 324 ; J.A.S. Evans: Op. cit., p. 112 .

٩٧- طيمثاوس الثالث Timothy III تولى كرسي البطريركية ، وهناك من يجعل فترة توليه سبعة عشر عامًا، ومنهم ثيوفانس الذي يجعلها في الفترة من (٥٢٠–٣٧م) ، ورأي آخر يقول إنه توفي في ٣٥م وأنه تولى في الفترة من (٥١٨–٣٥م) .

ميخائيل السرياني: تاريخ ، ج٢ ، ص٧٢ ، وأيضًا :

Theophanes: Op. cit., p. 321 , note 3; also I.A.S. Evans: Op. cit., p. 113 , also .

رأفت عبد الحميد : بيزنطة ، ص١٨٨ .

٩٨- Theophanes : Op. cit., p. 258 also .

السيوطي : وقع شأن، ص٢٢ الحبيبي: سيرة ، ص٥٠ أيضًا أحمد حسن شرف الدين: اليمن، ص١٥٦ ، السيد عبد العزيز سالم: تاريخ ، ص١٥٧ ، أيضًا :

A. Vasiliev . Justin I, p. 76 .

٩٩- الطبري : تاريخ ، ج٢ ، ص١٢٣–١٢٧؛ ابن الأثير : الكامل ، مج١ ص٤٣١ ؛ ابن قتيبة : المعارف، ص٦٣٧ ، الحبيبي: سيرة ص٥٠ .

يذكر كتاب الشهداء العموريين أن الذي فر إلى الحبشة يُدعى الشريف أمبة، وقد أخبر مطرانها ثيودوسيوس وملكها كالب بمظالم مسروق (ذي نواس) .

مار أغناطيوس : كتاب الشهداء، ص١٣ .

١٠٠- الطبري: تاريخ ، ج٢ ص١٢٧ . أيضًا محمد عبد القادر بافقيه : تاريخ ، ص١٥٩ ، لطفي عبد الوهاب: العرب ص٤٣٩ ، أحمد رستم : الروم ، ج١ ص١٦٨ ، محمد يحيى العداد : اليمن ، ص١٣٩ ، محمد سيوسي مهران. تاريخ ص١٧٠–١٧١ .

١٠١- السيوطي: رفع شأن، ص٢٠ أيضاً :

A. Vasiliev: Justin I. p. 77 .

١٠٢- تقع أبيريا ولازيقا على الحدود الفارسية البيزنطية في أقصى الطرف الشرقي البحر الأسود.

رأفت عبد الحميد: بيزنطة، ص١٦٦ .

١٠٣- Cedrenii: Op. cit., p. 638 ; Zonara : Op. cit ., pp. 59-60; Procopius: Op. cit., pp. 279-287 .

رأفت عبد الحميد: بيزنطة ، ص١٦٧ ، محمد عبد القادر بافقيه: تاريخ ، ص١٥٩ .

١٠٤- اليهود السامريون Samaritans هم بقايا مملكة شمال إسرائيل ، وهم منشقون عن بقية اليهود القاطنين في فلسطين، وسبق أن ثاروا في عام ٤٨٤م، وقد قمع جستنيان ثورتهم بشدة وبيع ألف أسير منهم كعبيد، وكانوا أثناء ثورتهم قد استولوا على نابلس وأعادوا إعمار معبدهم وبنوا عليهم قائماً يرجعه إمبراطوراً، وهو جوليان الذي قام بقطع رأس أحد المسيحيين فاز في سباق عربات أقيم احتفالاً بانتصاره .

ميخائيل السرياني : تاريخ ، ج٢ ص٧٨ ، أيضاً :

Dolger . Franz: Regestes der Kaiserur Kanden des oureomischen Reiches von 565-1453 , Berlin , 1924 , vol . I. p. 4 ; also J.A.S. Evans : Op.cit., pp. 116-117 also .

وسام فرج : بيزنطة قراءة في التاريخ الاقتصادي والاجتماعي ، ط. أولى، القاهرة ٢٠٠٣، ص١٢ .

١٠٥- Theophanes: Op. cit., pp. 271-276 , also Sidney Smith : Op.cit., p. 444 .

١٠٦- J.A.S. Evans, Ibid .

١٠٧- أبرهة الأشرم أبويكسوم أرسل مع جيش أرياط الذي أرسله النجاشي لغزو اليمن، ويذكر بروكوبيوس أنه كان عبداً مسيحياً لدى تاجر بيزنطي في عدول . وقد وصفته المصادر بأنه رجل قصير لحيم تو دين في النصرانية، وكان النجاشي قد غضب عليها لما قتل أرياط فبعث يسترضيه حتى أمّره على حكم اليمن. وهو صاحب قصة الفيل.

ابن الأثير: الكامل، مج١ ص٤٣١ ؛ ابن كثير: البداية ، ج١ ص١٦٩ ، المسعودي: مروج الذهب، مج١ ص٣٩٤ ؛ اليعقوبي : تاريخ مج١ ، ص١٠٦-١٠٧ ، الحبيبي: سيرة ، ص٥٠ أيضاً :

Procopius : Op. cit. p. 191 , also .

محمود عرفة : العرب، ص١٣١ .

١٠٨- الطبري: تاريخ، ج١ ص١٢٠-١٢١ حاشية ٤، ابن كثير: البداية ، مج١ ص١٧٠ ، أيضاً لويس

شيخو: النصرانية ، ص٦٤ ، أحمد مختار : تاريخ ، ص٣٤ ، عبد العزيز سالم : تاريخ ص١٦٥ .

١٠٩- Bury : Op. cit., p. 327 , also .

جواد علي : المفصل ، ج٣ ص٤٦٣ .

كان ملك أكسوم قد طلب من أسقف الإسكندرية إرسال أسقف له مهابة ليصحب الحملة المتجهة لليمن. ويذكر رأفت عبد الحميد أنه بعد موت هذا الأسقف دارت مراسلات جديدة من أجل الحصول على راع للكنيسة في اليمن بدلاً منه ، وعندما تم إرسال أحد الأساقفة رفض ملك أكسوم وكذلك أبرهة حاكم اليمن وفتها استقبال هذا الأسقف الجديد وذلك للخلاف المذهبي الذي اشتعل فيما يبدو في هذه الفترة بين الدولة البيزنطية ومسيحيي الشرق من أحباش وأقباط

رأفت عبد الحميد : بيزنطة، ص١٨١-١٨٢ .

١١٠- Theophanes: Op. cit. , pp. 360-361 . also Antoine Guillaumont : Op. cit., p. 491 . also .

محمد الناصر التفزاوي: فارس ، ص٩٠ .

١١١- عن المطامع الاقتصادية التي حركت أبرهة ضد مكة انظر التنافس التجاري في هذا البحث .

١١٢- الطبري : تاريخ ، ج٢ ص١٣١ ، ابن الأثير الكامل، مج١ ص٤٤٢ : ابن هشام : السيرة ، ج١ ص٤٢ / ٤٥ ، ياقوت الحموي : معجم ، ج٤ ص٢٣٦ ، ابن الضياء الحنفي ، تاريخ مكة المشرفة والمسجد الحرام والمدينة الشريفة والقبر الشريف ، تحقيق علاء إبراهيم ، ط. أولى ، بيروت ١٩٩٧م ، ص٨٠-٨٥ / ٩٠ ، أيضاً محمود عرفة: العرب ، ص١٣١ : السيد عبد العزيز سالم : تاريخ ، ص١٦٥ .

١١٣- الحبيبي : سيرة ، ص٥٠ ، السيوطي: رفع شأن، ص٢٣-٢٤ .

١١٤- الطبري : تاريخ ، ج٢ ص١٣٠-١٣١ ، ابن الأثير: الكامل ، مج١ ص٤٤٦-٤٤٧ ابن الضياء الحنفي: تاريخ ص٨٩ ، ابن هشام: السيرة ، ج١ ص٤٢ ، ابن كثير: البداية ، مج١ ، ص١٧٠ ، الحبيبي: سيرة ، ص٥٠ ، الأصفهاني: سني ، ص١٩١ أيضاً : محمد عبد القادر بافقيه : تاريخ ، ص١٦٣ ، محمد الناصر التفزاوي: فارس ص٨٩ .

ومن الجدير بالذكر وجود اختلاف في تحديد تاريخ تلك الحملة . انظر رأفت عبد الحميد : بيزنطة، ص١٩٠ حاشية ١٤٨ .

١١٥- السيوطي : رفع شأن ، ص٢٤ المسعودي: مروج الذهب ، مج١ ص٣٩٦ ، الحبيبي: سيرة ص١٨ أيضاً عبد المجيد عابدين : بين ص٦٨ ، ٦٩ ، جرجي زيدان: العرب ص١٥١ ، محمود عرفة : العرب ، ص١٣٤ .

١١٦- السيوطي : رفع شأن ، ص٢٤-٢٥ .

١١٧- وتسيمان : الحضارة ، ص١٩٥ ، حسين علي الريسي: اليمن، ص٤٨ ، أيضاً :

Bury: Op. cit., pp. 319-320 .

١١٨- Procopius: Secret History , L.C.L., p. 297 , N.3. also John Moorhead : Op. cit., p. 166; Bury : Op. cit., p. 321 also .

محمد الشيخ ، مصر ، ص٢٣٩ ، وتسيمان : الحضارة ، ص١٩٥ ، أيضاً :

Ostrogorsky , History of the Byzantine State, t. Hussy , Oxford, 1936 , p. 68 .

١١٩- Bury : Op. cit., p. 321 ; De Lacy O'leary : Op.cit, pp. 114-115 ; also .

أسد رستم : الروم، ج١ ، ص١٧٧ .

١٢٠- Clement R. Markham : Op. cit., p. 84 .

١٢١- De Lacy O'leary : Op. cit., pp. 112-114 ; K. Hannestad , les relations de Byzance avec la transcaucasie et l'Asie centrale 5e S. et 6e siècles in Byz., t. 25-26, 1957 , pp. 426-427 , also .

وتسيمان : الحضارة ، ص١٩٥ .

١٢٢- العريني: مصر ، ص٢٩٥ ، عبد الرحمن أحمد سالم: المسلمون، ص٤٨ أيضاً :

K. Hannestad : Op.cit., p. 426 .

١٢٣- العبيمي : سيرة ، ص٤٧ ، أيضاً جواد علي: المفصل ، ج٧ ص٢٨١ ، فايد : تاريخ ، ج١، ص٢٢ .

١٢٤- جزيرة مقطرة (سوقطرة) مما يلي بلاد عدن جزيرة تُعرف بمقطرة ، إليها ينساب العنبر السقطري ولايوجد إلا فيها، وينكرها كتاب الطواف حول البحر الأريتري باسم سواجروبس Suagrus . المسعودي: مروج الذهب، ج١ ص٣٤١ ، أيضا:

The Periplus , Op. cit ., p. 37 .

١٢٥- جيبون : اضمحلال وسقوط الإمبراطورية الرومانية ، ج٢ ، ترجمة محمد سليم سالم، ط ثانية القاهرة ١٩٩٧ م، ص٢٨٧ محمد الشيخ : مصر ، ص٢٣٩ ، أيضاً :

K. Hannestad : Op. cit., p. 426 .

١٢٦- محمود عرفة . العرب ، ص٢٥٨ ، محمد بلسن العمري: تاريخ الأسطول العربي، ط دمشق ، ١٩٤٥م، ص٩ أيضاً :

De lacy O'leary : op. cit., p. 114 .

ومن تلك المعاهدات ، معاهدة تجارية عقدها زعيم قريش عبد شمس مع الأحباش بهدف تبادل تجاري بينهم، ومن ذلك انظر:

نبيه عاقل : الوفود والسفارات في الجاهلية وعصر الرسول، مجلة دراسات تاريخية، جامعة دمشق، العددان ٣٩-٤٠، لعام ١٩٩١م ، ص١٢ .

١٢٧- عن كندة انظر السياق الدبلوماسي في هذا البحث بالإضافة إلى لويس شيخو : النصرانية، ص٥٧ أيضاً :

L Kawar : Op. cit., p. 58 .

١٢٨- مارا فاطيوس : كتاب الشهداء، ص٣ أيضاً : لويس شيخو : النصرانية ، ص٥٧ .

١٢٩- جواد علي : المفصل ، ج٧ ، سعيد الأفغاني: أسواق العرب، ص٢١-٢٢ / ٤٤ / ٢٦٩ ، توفيق برد: تاريخ، ص١٦٨-١٦٩ ، مصطفى الخوند: الموسوعة ، ج١٢، ص٢٧ .

١٣٠- سعيد الأفغاني: أسواق ، ص٢٠ .

١٣١- المرجع السابق نفسه ، عبد الرحمن أحمد سالم: المسلمون، ص٤٨-٤٩ ، رأفت عبد الحميد بيزنطة، ص١٥٠ . وقد ورد أخبار رحلتي الشتاء والصيف في القرآن الكريم في سورة قريش .

١٣٢- S.P.N. Nili, Ins Marine Suaresii Liber Chronologicus , P.G., T., 79, pp. 678-680 .

Lina Eckenstein : Op. cit., pp. 102-104 , I. Shahid: Op. cit., vol. I, pp. 297-300 , also.

لويس شيخو : النصرانية ، ص٤٨-٤٩ .

١٣٣- سورة الروم، الآيات ٢-٦ .

١٣٤- العبيمي: سيرة ص٤٨ ، أيضاً عبد الرحمن أحمد سالم: المسلمون، ص٤٨ .

١٣٥- وليد جرادات : الأصنام ، ص٥٥ ، محمد عدنان مراد : صراع، ص٧١-٧٢ ، أيضاً :

A. Vasiliev : Justin I, p. 67 .

١٣٦- K. Hannestad : Op. cit., p. 426 ; also ;

وليد جرادات : الأصنام ، ص٥٠ ، أيضاً العبيمي : سيرة ، ص٤٨ ، أيضاً محمود عرفة: العرب، ص٢٥٨ .

١٣٧- جرجي زيدان : العرب، ص١٤٩ محمود عرفة : العرب ص١٣٠ .

١٣٨- السيد عبد العزيز سالم : دراسات ، ص١٨٥ ، محمد الناصر الفخراوي: فارس، ص٨٨ ، أيضاً :

De lacy O'leary : Op. cit., p. 120 .

١٣٩- أحمد علي المجنوب : المستوطنات : ص٤٧ .

سعت بعثة ثيوفانس النيشيرية في القرن الرابع إلى تمهيد طريق تجاري بحري للبيزنطيين عبر جنوب شبه الجزيرة العربية، وقد أوردنا إشارة إليها فيما سبق حول قانون ثيودوسيوس الكبير لتنظيم أمور الوفود الواصلين من اليمن والحبشة والإسكندرية .

مار أغناطيوس : كتاب الشهداء ، ص٣ .

١٤٠- ميخائيل السرياني: تاريخ ، ج٢ ، ص٦٩ .

وعن نجران وأهميتها وأحداث الاضطهاد ارجع للصراع العقائدي في هذا البحث .

١٤١- Theophanes : Op. cit., p. 323 , also .

ميخائيل السرياني: ج٢ ص٦٥ .

١٤٢- Cedrenii : Op. cit., p. 656 ; Theophanes : Ibid : also De lacy O'leary : Op. cit., p. 120 , Kammerer : Op. cit., p. 218 , also .

أسد رستم : الروم، ج١ ، ص١٧٧ .

١٤٣- هناك من يقول إن ملك الحبشة جمع سفناً تجارية كانت راسية عند جزر فارسان ونقل جنوده عليها وهي ١٥ سفينة من أيلة و٢٠ من القلزم و٧ من بربرى و٢ من جزيرة تيران و٧ من جزائر فرسان و٩ من الهند . القريني: مصر، ص٢٦٤ حاشية ٥٤ ، محمد فتحي الشامخ: عصر جستنيان، ص٧٤ .

ومسألة السفن هذه موضحة بالتفصيل في جزء الصراع العسكري.

١٤٤- De lacy O'leary : Op. cit., pp. 120-121 , also .

جواد علي : المفصل ، ج٧ ، ص٢٨٦ .

١٤٥- Theophanes : Op. cit .. p. 217 , also , De lacy Oleary : Op. cit., pp. 120-121 , also.

القريني - مصر ، ص٢٦٤-٢٦٦ .

١٤٦- سعيد الأفغاني : أسواق ، ص٢٢-٢٣ ؛ عبد المجيد عابدين، ص٤٢-٤٣ ، جواد علي: المفصل ، ج٢ ص٢٨٥ .

يذكر جواد علي وعرفان شهيد أن جزيرة تيران كانت في يد العرب في فترة وإن اختلفا في تحديدها إلا أنهما اتفقا على أن امرأ القيس هو الشخصية العربية التي حكمت تلك الجزيرة لبعض الوقت . يذكر ثيوفانس أن البيزنطيين قد استردوها منه في عام ٥٠٩م ، ويذكر جواد علي وجود العرب فيها في عام

٥٠٠م، وفي رأيي أن الخلط في هذه الجزئية يعود إلى صعوبة تحديد شخصية امرئ القيس المقصود منا ، هل هو فيلاركوس فلسطين الثالثة، والذي زار القسطنطينية بدعوة من الإمبراطور ليو، أم أسير كندة والشاعر العربي الشهير والذي ذهب للقسطنطينية باحثاً عن مساعدة للأخذ بثأر أبيه ؟ وهو أمر لم يُبت فيه .

جواد علي: المفصل ، ج٢ ، ص٢٨٤ ، أيضاً :

I. Shahid : Op. cit., Vol 2, pp. 60-61 . Theophanes : Op. cit., p. 217 .

١٤٧- Procopius : Op. cit., p. 179 ; Theophanes: Op. cit., pp. 271 / 323 , also .

رأفت عبد الحميد : بيزنطة ، ص١٧٥-١٧٧ . أيضاً :

Sidney Smith : Op. cit ., p. 444, also .

جاك ريسلر : الحضارة، ص١٣٩ .

١٤٨- Guy Goubier : Op. cit ., pp. 269-270 ; J.A.S. Evans . Op. cit., pp. 234-235 , also .

أسد رستم : الروم ، ج١ ص١٧٧ ، القريني: مصر ، ص٢٦٥-٢٦٦ .

١٤٩- Procopius : Op. cit ., p. 193, also Luce Boulnois , la route de la soie, France, 1997, pp. 167-168 .

محمد فتحي الشامخ: عصر جستنيان ، ج١ ، ص١٧٩ .

١٥٠- Procopius : Op. cit ., p. 451 ; Prouopius : Secret , p. 43 , also .

ميخائيل السرياني: تاريخ ، ص١٢٢-١٢٥ ، أيضاً :

J.A.S. Evans : Op cit ., pp. 160-161 ; Guy Goubier , Op. cit ., p. 244 , also .

أسد رستم : الروم، ج١ ص١٧٣

١٥١- De lacy O'leary : Op. cit., p. 115 ; John Moorhead : Op. cit . p. 167 ; Sidney Smith : Op. cit , p. 426 also .

وسام فرج: بيزنطة، ص٩٤ .

١٥٢- جدير بالذكر أن جستين الأول قد حاول عقد هذا التحالف مع الأتراك وتفاوض معهم مما أدى لتوتر العلاقات مع الفرس ولكن مفاوضاته مع الأتراك فشلت.

وعن العلاقات المتدهورة بين الأتراك والفرس في عهد كسرى أنوشروان ، انظر : ابن الأثير : الكامل، مج١ ، ص٤٣٧ .

١٥٣- جواد علي: المفصل، ج٧ ، ص٢٨٣ ، أيضاً السيوطي: رفع شأن ، ص٢٣-٢٥ أيضاً مسعود

الخوين: الموسوعة، ج١٢ ص٢٧٥ ، سعيد الافغاني: أسواق ، ص٢٥ ، عبد الرحمن أحمد سالم: المسلمون، ص٤٨-٤٩ ، أيضاً :

Kamerer : Op. cit., p. 218 ; Bury : Op. cit., 327 .

١٥٤- السيوطي : رفع شأن ، ص٢٤-٢٥ ، أيضاً :

A. Vasiliev : Justin I, p. 68 .

١٥٥- محمود عرقة : العرب، ص٢٥٢ : عبد الرحمن أحمد سالم: المسلمون، ص٤٨-٤٩ .

١٥٦- محمود عرقة : العرب، ص٢٥٣ : توفيق برو : تاريخ، ص٢٢٢ .

١٥٧- Theophanes : Op. cit., p. 276 ; Procopius : Op. cit., pp. 157-159 : also

ميخائيل السرياني: تاريخ ، ج٢ ، ص١٨-٧٠ ، أيضاً

I. Kawar : Op. cit., p. 58 .

١٥٨- عن عزل المنذر من مُلك الحيرة وتولية الحارث انظر:

الأصفهاني: سني ، ٨٢ .

١٥٩- الحارث الكندي هو الحارث بن عمرو بن حجر آكل المرار أمير كندة، وكان قد استولى على حكم الحيرة وطرد المنذر وحكم أمره عند القبائل العربية. وبعد موت قباذ وملك ولده كسرى أنوشروان ، رد المنذر لمملكته وهو والد امرئ القيس الشاعر. وبعد قتل الحارث نشب الشقاق بين أمراء كندة وتشتتوا. وخرج ابنه امرؤ القيس يطلب ثأره ، فذهب لقيصر الروم طالباً مساعدته .

ابن الأثير: الكامل، مج١ ص٤٣١ ، اليعقوبي : تاريخ ، مج١ ص٢١٦-٢١٧ ، الأصفهاني: سني، ص٨٢ ، ابن كثير: البداية ، ج٢ ص١٢٨-١٢٩ ، أيضاً : حسين الشيخ: العرب ، ص١٦٩ ، حسين بن علي علي الويسي: اليمن، ص٢٥٦-٢٥٧ ، محمود فرحين : دور مملكة كندة، ص٢٠ / ٢٧ .

١٦٠- Procopius : Op. cit., p. 263 .

١٦١- Bury : Op. cit., p. 324 ; also .

محمد عبد القادر بافقيه : اليمن ، ص١٥٩ ، عبد المجيد عابدين: بين، ص٥٥-٥٩ .

١٦٢- مملكة كندة تكونت في نهاية القرن الخامس في أواسط الجزيرة العربية واستمرت خمسين عاماً إلى أن قضى عليها المنذر ملك الحيرة، وهي قبيلة قحطانية تنسب لكهلان بن سبأ ، نزحت من حضرموت في اليمن نحو الشمال وقرات بأرض نجد، وينكر بروكوبيوس خضوعهم للحميريين في اليمن وموقعهم على طريق التجارة كمحطة للقوافل مما زاد من أهميتها بالنسبة للروم والفرس.

اليعقوبي : تاريخ ، مج١ ، ص٢١٦ ، أيضاً :

Procopius : Op. cit., p. 181 ; also H. von Wissmann, " Himyar, Ancient History ", in Le Muséon, LXXVII, 3-4, 3-4, 1964, p. 489 ; Bury. Op. cit., p. 325 also .

مسعود الخويد: الموسوعة، ج١٢ ، ص٢٧٥ ، يوسف محمد عبدالله : أوراق في تاريخ اليمن وآثاره، ط. بيروت ١٩٩٠م، ص٣٧ ، محمد عفنان مراد : صراع القوى في المحيط الهندي والخليج العربي، ط. بيروت ، ١٩٨٤م، ص٧١-٧٢ ، حسين الشيخ : العرب قبيل الإسلام، ط. الإسكندرية ١٩٩٣م، ص١٦٥ .

١٦٣- I. Kawar : Op. cit., pp. 58-61, also .

محمود فرحين : دور مملكة كندة ، ص١٧ ، محسن يونس : علاقة كندة بدولة الفرس وعمالهم ملوك الحيرة، مجلة دراسات تاريخية، جامعة دمشق العدد ٢١-٢٢، ١٩٨٦م، ص١٩٧ ، حسين الشيخ: نفس الصفحة.

١٦٤- يلاحظ أن البيزنطيين يحرصون على توقيع معاهدات سلام مع أمراء كندة قبل أو أثناء حروبهم مع الفرس، وقد حدث ذلك زمن الإمبراطور انستازيوس في معاهدة ٥٠٢م، وفي زمن جستنيان ، تحسباً منه لانضمام أمراء كندة للفرس، خاصة أن ولاءهم كان غير محدد ومتقلباً من حين لآخر وكان الحفاظ على استقرار الأمور في الجانب الشرقي البحر الأحمر من الأمور المهمة لدى الروم.

I. Kawar : Ibid ; Sidney Smith: Op. cit., p. 443, also .

محمود فرحين: دور مملكة كندة ، ص٢١ .

١٦٥- I. Kawad : Op. cit., pp. 60-61 ; Bury : Op. cit., p. 326 .

١٦٦- Procopius : Op. cit., p. 193 also I. Kawar : Op. cit., p. 63-67 ; De Lacy O'leary Op. cit., p. 114 ; Bury : Op. cit., p. 326 .

١٦٧- ينكر ثيوفانس تاريخ السفارة في ٥٧١م / ٨٧٢م وقال إنها في العام السابع لحكم جستين الأول أي حوالي ٥٢٥م، ولكن ثيوفانس ينكر العديد من الأخطاء في التواريخ مما يجعلنا نميل للأخذ برأي بروكوبيوس في هذا الموضوع وتحديده التاريخي، وكذلك بتحديد معظم المصادر الأخرى المتفقة معه .

Theophanes: Op. cit., p. 361 ; Procopius: Op. cit. p. 193 .

١٦٨- لعل في توجه جوليان إلى الحبشة ما يشير لأهميتها في تسيير أمور اليمن، فالقيام بعمل عسكري في المنطقة يستدعي موافقتها ، ولهذا أرسل لها جوليان الذي كان موضع ترحيب من قبل ملكها لأنه سفير بيزنطي، أما السفير الفرنسي نونوسوس فقد أرسل لكندة وذلك لأن السياسة في بيزنطة يدركون أن ملوك أكسيوم ينتمون بأصولهم إن أرسل لهم سفير بيزنطي برتبة جوليان مما يجعلهم يقدرون

ذلك ويتفاوضون لبيزنطة مطالبها. أما السفير العربي فقد أرسل للعرب يستطلع أن يقنعهم بما ترغب بيزنطة.

I. Kawar : Op. cit., pp. 60-67 .

١٦٩- الأغلب أن قيس هذا هو امرؤ القيس بن حجر الذي طلب ثأر أبيه من بني أسد وطلب معونة قيصر واستنصره ، ويقال إن الطماح الأسدي قد سار لقيصر وقال له إن امرأة القيس قد سبَّك في شعره، فأعطاه قيصر حلة تتشح بالسم وذلك بعد أن كان قد وجَّه معه جيشاً من تسعمائة من أبناء البطارقة. وقد مات امرؤ القيس وهو في طريق عودته للجزيرة غرب أنقرة وهناك رأي يقول أنه مات بالجدري لما مر بأنقرة في زمن شتاء قاسي في عام ٤٠٠م بينما البعض يجعل وفاته في عام ٥٦٥م ويعد من أشهر شعراء العرب قبل الإسلام.

اليعقوبي : تاريخ ، مجلد ١ ص٢١٩-٢٢٠. أيضاً جواد علي: المفصل ، ج٣ ص٣٨٠ . محمود فوعون: دور مملكة كندة، ص٢٤ / ٣١ .

١٧٠- Theophanes : Op. cit ., p. 361 ; Procopius : Op. cit ., p. 193 .

١٧١- Procopius : Op. cit ., p. 193; also De Lacy O'leary : Op. cit., p. 114 ; I. Kawar : Op. cit., pp. 64-67 .

١٧٢- Procopius : Ibid ; De lacy O'leary : Ibid : I . Kawar : Ibid ; Bury : Op. cit., pp. 325-326 .

١٧٣- I. Kawar : Op. cit., p. 66 .

١٧٤- Theophanes : Op. cit., p. 361 ; also I. Kawar : Op. cit., pp. 64-67 .

١٧٥- Theophanes : Op. cit., pp. 361-362 , also Bury : Op. cit., p. 321 : De Lacy O'leary :op. cit., p. 114 , also .

أحمد رستم : الروم ، ج١ ، ص١٧٧ / ١٨٦ .

١٧٦- Procopius : op. cit., p. 191 .

١٧٧- Procopius : op. cit., p. 195 .

١٧٨- Procopius : Op. cit , pp. 263-265 ; also Bury : Op . cit., p. 326 ; J.A.S. Evans , Op. cit., pp. 117-118; Kawar : Op. cit., p. 61 .

١٧٩- عبد المنعم عبد العليم : البحر الأحمر وظهيره في العصور القديمة، ط. الإسكندرية ١٩٩٣م، ص٣٨٥-٣٨٦ ، أحمد حسين شرف الدين - اليمن، ص٦٤ ، عبد المجيد عابدين: بين، ص٦١ .

أيضاً :

Rykmans : Op. cit., p. 270 .

J.A.S. Evans : Op. cit., p. 113 .

١٨٠-

١٨١- عبد العزيز سالم : تاريخ العرب، ص١٦٤-١٦٥ .

١٨٢- Procopius : Op. cit., p. 195

١٨٣- عبد المنعم عبد العليم : البحر الأحمر ، ص٣٨٦ ؛ محمود الغوث: الموسوعة، ج١٢ ، ص٢٧٥ ، أيضاً :

J.A.S. Evans : Op. cit , pp. 113-114 .

عن تفاصيل هذه الحملة انظر الصراع العسكري في هذا البحث .

١٨٤- Theophanes: Op. cit., p. 331 .

١٨٥- ابن هشام . السيرة ، ج١ ، ص٦٢ ؛ الطبري: تاريخ ، ج٢ ص١٤١ ؛ أيضاً عبد المجيد عابدين : بين، ص٦٨-٧٠ ؛ عبد العزيز سالم : تاريخ ، ص١٧٩-١٧٥ ، أيضاً :

J.A.S. Evans : Op. cit., p. 114 .

١٨٦- حاول فرد نواس القضاء على السيطرة الاكسومية بعمليات عسكرية سقط فيها ضحايا من الطرفين، وتهدمت كنائس ، وكما يعلق فوزي مكاري: هو أمر طبيعي في مثل هذه العمليات العسكرية، ولكن أغلب المصادر البيزنطية تحدثت عن الأمر بأنه مذابح ضد المسيحيين وثار العالم المسيحي كله لإنقاذ مسيحي اليمن. فوزي مكاري: العلاقات، ص٨٨ .

١٨٧- Cedrenii : Op. Cit ., p. 656 ; Theophanes : Op. cit., p. 323 , n. 2; also G. Ryckmans : "Une inscription chrétienne sabéenne aux musées d'antiquités d'Istanbul" in Le Muséon, LIX , 1946 , pp. 165-172 , Bury : Op cit., pp. 323-325 , H. Mordtmann : "Miscellen Zur Himjarischen Alterthumskunde ", in Z.D.M.G., 11, 1877 , p. 76 , also .

عبد المجيد عابدين: بين ص٤٦-٤٧ ، عبد العزيز سالم : تاريخ ، ص١٥٩ .

١٨٨- Bury: Op. cit., pp. 323-325 , J.A.S Evans : Op. cit., p. 112; T. Axel Moberg: The Book of the Himyarites, Lipzig, 1924 , p. 70 also .

عبد المجيد عابدين : بين ، ص٤٦-٤٧ .

١٨٩- عبد المجيد عابدين: بين ، ص٤٦-٤٧ ، جواد علي: المفصل ، ج٣ ص١٦٣ ، أيضاً :

Bury : Op. cit., pp. 323-325 ; Documentation for Ancient Arabia, Part, 1, (DAAI) , Liverpool, 1994 , p. 4 .

١٩٠- ميخائيل السيرياني: تاريخ ، ج٢ ، ص٦٩ ، أيضاً :

J.A.S. Evans : Op. cit., p. 112 also .

فوزي مكاوي: العلاقات ، ص٨٨ .

١٩١- ابن الأثير: الكامل، مج١ ص٤٣١ -٤٣٢ ، الطبري : تاريخ ج٢ ص١٢٥ ؛ ابن قتيبة : المعارف ، ص٦٣٧ ، اليلخي: البدء ، ج٤ ، ص٢٠٢ ، أيضاً جرجي زيدان: العرب ، ص١٤٩-١٥٠ .

١٩٢- Documentation for Ancient Arabia , p. 3 .

١٩٣- الطبري : تاريخ ، ج٢ ص١١٠ - ١٢٤ - ١٢٧ ؛ ابن الأثير : الكامل ، مج١ ص٤٣١ ؛ ابن كثير: البداية، ج١ ص١٦٩ ، اليعقوبي : تاريخ ، مج١ ص١٩٩ أيضاً:

Procopius : Op. cit., p. 189 , also . J.A.S. Evans : Op. cit., p. 113; De lacy O'leary : Op. cit., p. 120 ; also .

أسد رستم : الروم، ج١ ، ص١٦٨ .

١٩٤- اختلفت الآراء في موضع نزول الأحباش على ساحل اليمن بين خلافقه على ساحل زبيد أو عدن، وقيل إن عدن سميت بهذا الاسم لأن الأحباش خرجوا منها فقالوا عدونه، وسميت عدن، بينما ذكر ابن الأثير أنهم خرجوا إلى المغرب .

المسعودي: مروج الذهب ، مج١ ص٣٩٣ / ٤٣١ ، القلقشندي: صبح الأعشى، ج٥ ، ص١٠ ؛ ابن الأثير: الكامل مج١ ص٤٣٢ ، أيضاً :

Kammerer : Op. cit ., p. 217 .

١٩٥- تختلف الآراء حول مصير ذي نواس ، فهناك من يقول بأنه أسر على يد الأحباش .

الطبري: تاريخ ، ج٢ ص١٢٥ ؛ اليعقوبي، مج١ ص١٩٩ ، ابن كثير: البداية ، ج ص١٦٩ ؛ المسعودي: مروج ، مج١ ص٣٩٣ ، أيضاً :

Kammerer : Op. cit., p. 218 .

١٩٦- Procopius : Op. cit ., pp. 189 , 93, Theophanes: Op. cit., p. 323 , N.1 .

هناك رأي أن كالب ملك الحبشة قد رافق عساكره في حملتهم ضد اليمن وأقام هناك سبعة أشهر ثم عاد بعد أن فرض جزية على البلاد وعيّن عليها ملكاً تابعاً للأحباش وهو إسيميفايوس الذي يذكر عنه كتاب الشهداء الحميريين أنه كان من بيت ملك واد تنعمُر وملّك على اليمن.

مار أغناطيوس: كتاب الشهداء ، ص١٤ .

١٩٧- انظر نقش حصن الغراب .

Répertoire d' Epigraphie Sémitique , Paris 1929 , t. 5-8 , RES 2630 ASD.

عبد المجيد عابدين : بين، ٥٨-٥٩. عبد العزيز سالم: تاريخ ص١٦٠ ، أيضاً :

Sidney Smith :Op. cit., p. 455 .

١٩٨- جرجي زيدان : العرب ، ص١٤٨-١٤٩ ؛ عبد العزيز سالم : تاريخ ، ص١٦٠ .

وهناك من يقول بأن المسيفع كان قد ذهب للحبشة ثم عاد واستقر في حصن الغراب ولكن الرومان والأحباش حرضوه للقتال ذي نواس ووعدوا له المساعدات المالية والعسكرية، وحين انتهى الأمر بزوال ملك ذي نواس عُين المسيفع حاكماً على اليمن وتابعاً من ملك الحبشة .

جواد علي: المفصل ، ج٣ ص٤٧٦ .

١٩٩- Procopius : Op. cit ., p. 189 ; also Bury : Op. cit., p. 326 .

٢٠٠- ابن هشام : السيرة ، ج١ ص٢٧، ٢٨ حاشية ١ ، ابن الأثير: الكامل، مج١ ص٤٣١-٤٣٢ ، السيوطي: رفع شأن ، ص٢١ .

٢٠١- الطبري: تاريخ ، ج٢ ، ص١٢٧-١٢٨ ، أيضاً :

Procopius : op. cit ., p. 191, Documentation D.AA. 1, chapter I, p. 8 , also J.A.S. Evans, Op. cit., p. 113, also .

محمد يحيى الحداد : اليمن، ص١٤١ .

٢٠٢- ابن الأثير: الكامل ، مج١ ص٤٣٢ ، ابن كثير : البداية ، ج١ ص١٦٩ ، الحبيبي: سبرة ، ص٥٠ .

٢٠٣- Documentation S W. Arabia, AD. p. 3 .

٢٠٤- فوزي مكاوي: العلاقات، ص٩٠ ، بضاً :

J.A.S. Evans : Op. cit., pp. 113-114 .

٢٠٥- عبد العزيز سالم : تاريخ ، ص١٧٠ .

٢٠٦- Procopius : Op. cit., p. 195 , also J.A.S. Evans , Op. cit., p. 114; Luce Boulnois, Op. cit., p 168 .

٢٠٧- هناك اختلاف في تحديد تاريخ هذه الحملة، فهناك رأي بأنها تمت قبل احتفال تدميم سد مأرب في ٥٢٤م، وأن أبرهة قد عاد بعد أن سمع بأخبار تصدُّع السد بينما هناك رأي آخر يجعلها في عام ٥٤٧م وأنها أتت بعد تدميم سد مأرب بخمس سنوات. ولعل هذا الاختلاف يعود لأسباب منها أن أبرهة قد أرسل جيشه أكثر من مرة لتأديب بعض الخارجين عليه والثائرين ضده، ومنهم يزيد بن كبشة وقبائل نجد وكندة.

محمد يحيى الحداد : تاريخ اليمن، ص١٤٢ ، محمد عبد القادر بافقيه : اليمن، ص١٦٦، عبد المنعم عبد العليم: البحر الأحمر، ص٣٨٥-٣٨٦ ، محمود فرحون : ذو مملكة كندة ، ص٢٥ .

٢٠٨- هناك من يقول بأن أبرهة تحرك بتلك الحملة للقضاء على ثورة تلك القبائل ضده بزعامة يزيد بن كبشة وأنه رجع عنهم بعد أن طلبوا منه الصلح ، وأن عمراً بن هند ملك الحيرة تشفع لهم بمال لو إثارة قلبها لأبرهة.

جواد علي : المفصل ، ج٣ ص٤١٥ / ٤٨٤ ، عبد العزيز سالم : تاريخ العرب، ص١٦٩ ، مسعود الخوام: الموسوعة، ج١ ص٢٧٥ ، محمد الناصر الغزاوي: فارس ص١٩ ، محمد عبد القادر بافقيه - اليمن، ص١٦٠-١٦١ أيضاً :

M.J.Kister : " The Campaign of Huluban A New Light on the Expedition of Arabia ", in Le Muséon , LXXVIII. 3-4 , 1965 , p. 426 .

J.A.S. Evans : Op. cit., pp. 113-114 ; M.J.Kister: Op. cit., p. 428-436 .

٢٠٩- جواد علي : المفصل ، ج٢ ص٥١٢-٥١٣ .

٢١٠- نفس المرجع، ج٣، ص٥١٨-٥١٩ .

٢١١- ابن الضياء : تاريخ مكة، ص٩٠ ، الحبيشي: سيرة ، ص٥٠-٥١ أيضاً :

M.J. Kister: Op. cit., p. 433 .

٢١٢- الحبيشي : سيرة ، ص١٨ ، أيضاً محمود عرفة : العرب ، ص١٣٤ ، عبد المجيد عابدين: بين ، ص١٦٧ ، أيضاً:

J.A.S. Evans: Op. cit., p. 114 .

٢١٣- جواد علي : المفصل ، ج٣ ، ص٥٢١ .

٢١٤- مسروق بن أبرهة تولى بعد أبيه بكسوم، واشتدت وطأته على اليمن وعم أذاه سائر الناس وزاد على أبيه وأخيه في الأذى ، وكانت أمه هي ريحانة ابنة ذي جدن والدة سيف بن ذي يزن.

الطبري: تاريخ ، ج٢ ، ص١٤٢ ، ابن الأثير: الكامل، مج١ ص٤٤٧ ، المسعودي: مروج الذهب، مج١ ص٣٩٦ .

٢١٥- الطبري: تاريخ ، ج٢ ص١٣٩ ، ابن الأثير: الكامل، مج١ ، ص٤٤٧ ، المسعودي: نفس المصدر والصفحة، ابن هشام: السيرة ، ج١ ص٦٢ ، أيضاً السيد عبد العزيز سالم : تاريخ ، ص١٧٢ ، محمد عبد القادر بافقيه: تاريخ ، ص١٦١ .

٢١٦- يبدو أن العرب اعتادوا اللجوء لقيصر الروم وطلب مساعدته أولاً قبل كسرى، ولعل نفس الموقف هو ما حدث مع امرئ القيس حين قصده ليساعده في أخذ ثأره من قتلة أبيه .

ابن كثير : البداية، ج١ ص١٢٨-١٢٩ ، الطبري: تاريخ ، ج٢ ص١٤٥ ، ابن الأثير: الكامل، مج١ ص٤٤٧ ، المسعودي: مروج ، مج١ ، ص١٩٦ .

٢١٧- ابن هشام : السيرة ، ج١ ص٦٣ ، الطبري: تاريخ ، ج٢ ص١٣-١٤١ : ابن الأثير : الكامل، مج١ ص٤٤٨-٤٤٩ : الأصفهاني: سنى ، ص٤٦ ، ابن قتيبة : المعارف ، ص٦٣٨، المسعودي مروج ، مج١ ص٣٩٣ .

٢١٨- اليعقوبي : تاريخ ، مج١ ص١٦٥ .

٢١٩- استخدام السجناء فكرة غير بعيدة في الفكر العسكري الفارسي، فقد استعان بهم أحد أبناء كسرى في تمرده ضد والده.

ابن الأثير: الكامل ، مج١ ، ص٤٣٦ .

٢٢٠- يذكر ابن قتيبة أنه أرسل معه سبعة آلاف رجل وخمسمائة، وليس ثمانمائة رجل فقط، ولكنه المصدر الوحيد الذي ذكر ذلك.

ابن قتيبة : المعارف ص٦٣٨ .

٢٢١- وهرز اصبهبذ (أو جاماسب) على قول أنه من أولاد عم أنوشروان أو أنه قائد من أساورته، بينما هناك من يقول بأنه من السجناء ولكن من بيت حسب وكان طاعناً في السن وذا خبرة وتجربة.

الطبري: تاريخ ، ج١ ص١٣٩-١٤١ : المسعودي : مروج ، مج١ ص٣٩١ : ابن كثير : البداية ، مج١ ص١٧٧ ، أيضاً جواد علي : المفصل ، ج٣ ص٥٢٥ .

٢٢٢- ابن البلخي: فارسنامه، ص٩٠ .

٢٢٣- الطبري: تاريخ ، ج٢ ص١٤١ : المسعودي : مروج ، مج١ ص٣٩٧ .

٢٢٤- المسعودي: مروج ، مج١ ص٣٩٦-٣٩٧ ، الطبري: تاريخ ، ج٢ ص١٤١ ، ابن الأثير: الكامل، مج١ ص٤٤٩، ابن كثير : البداية ، ج١ ص١٧٨-١٧٩ ، ابن قتيبة : المعارف ، ص٦٣٨ ، البلخي: البدء ، ج١ ، ص٣٠٤ .

٢٢٥- المسعودي: مروج ، مج١ ص٣٩٦ ، ابن الأثير : الكامل، مج١ ، ص٤٩٤ ، البلخي: البدء ، ج١ ص٣٠٥ .

٢٢٦- الطبري: تاريخ ، ج٢ ص١٤٤ : ابن الأثير : الكامل، مج١ ص٤٤٨-٤٤٩ : ابن كثير: البداية ، ج١ ص١٧٨ ، المسعودي: مروج ، مج١ ص٤٠٠ ، ابن قتيبة : المعارف ، ص١٢٨-١٢٩ ، أيضاً :

Abdul Rahman Al- Ansary : " Arabia before Islam ", in History of Humanity , vol. 3, UNESCO, 1996 , p. 139 .

٢٢٧- المخاليف جمع مخلاف وهي الكورة في البلاد، ومنها مخاليف اليمن.

البلخي: البدء، ج١ ، ص٣٠٢ ، حاشية ١ .

٢٢٨- ابن هشام : السيرة ، ج١ ص٦٢-٦٤ ؛ ابن الأثير: نفس المصدر، نفس الصفحات .

نقش حصن الغراب R.E.S 2633 SAB

٢٢٩- ابن هشام : السيرة، ج١ ص٦٤-٦٩ ، المسعودي : مروج ، مج١ ص٢٩٧-٢٩٨ ؛ ابن كثير : البداية ، ج١ ص١٧٨-١٧٩ ؛ أيضاً محمد يحيى الحداد: اليمن ، ص٥١ ، جرجي زيدان : العرب ص١٥١ ، تنبيه عاقل: الوفود والسفارات ، ص١١ .

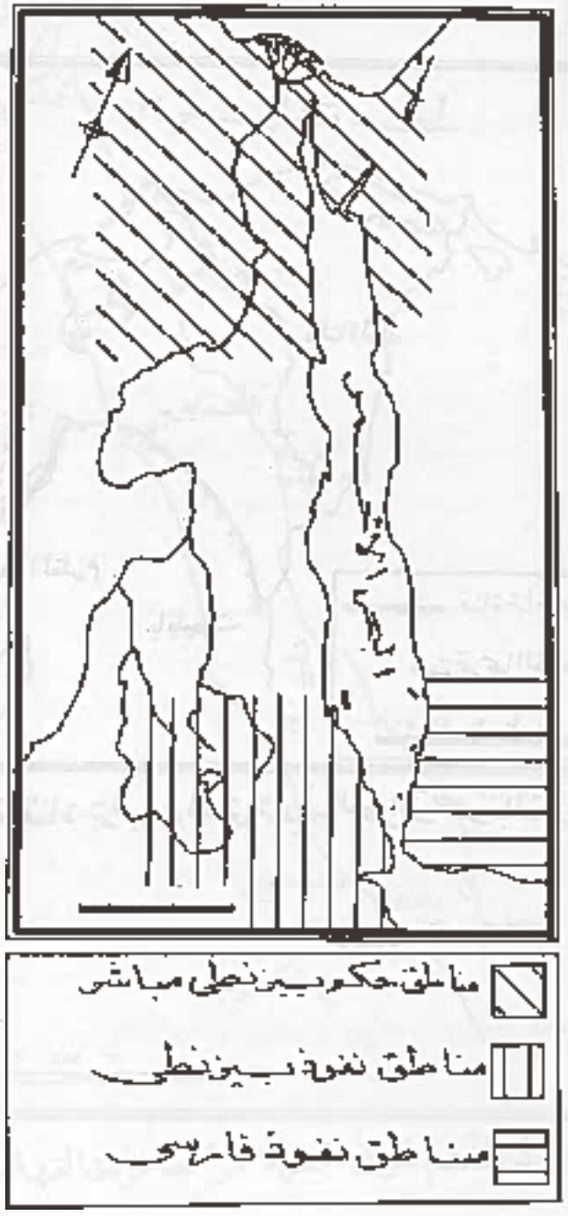
٢٣٠- الطبري: تاريخ ، ج٢ ص١٤٨ ؛ المسعودي: مروج ، مج١ ، ص٤٠٠ ابن الأثير: الكامل ، مج١ ص٤٥٠، ابن قتيبة : المعارف ، ص٦٣٨-٦٣٩ ، البلخي: البدء ، ج١ ص٣٠٧ .

٢٣١- ابن الأثير: الكامل مج١ ، ص٤٥ ، الطبري: تاريخ ، ج٢ ص١٤٨ .

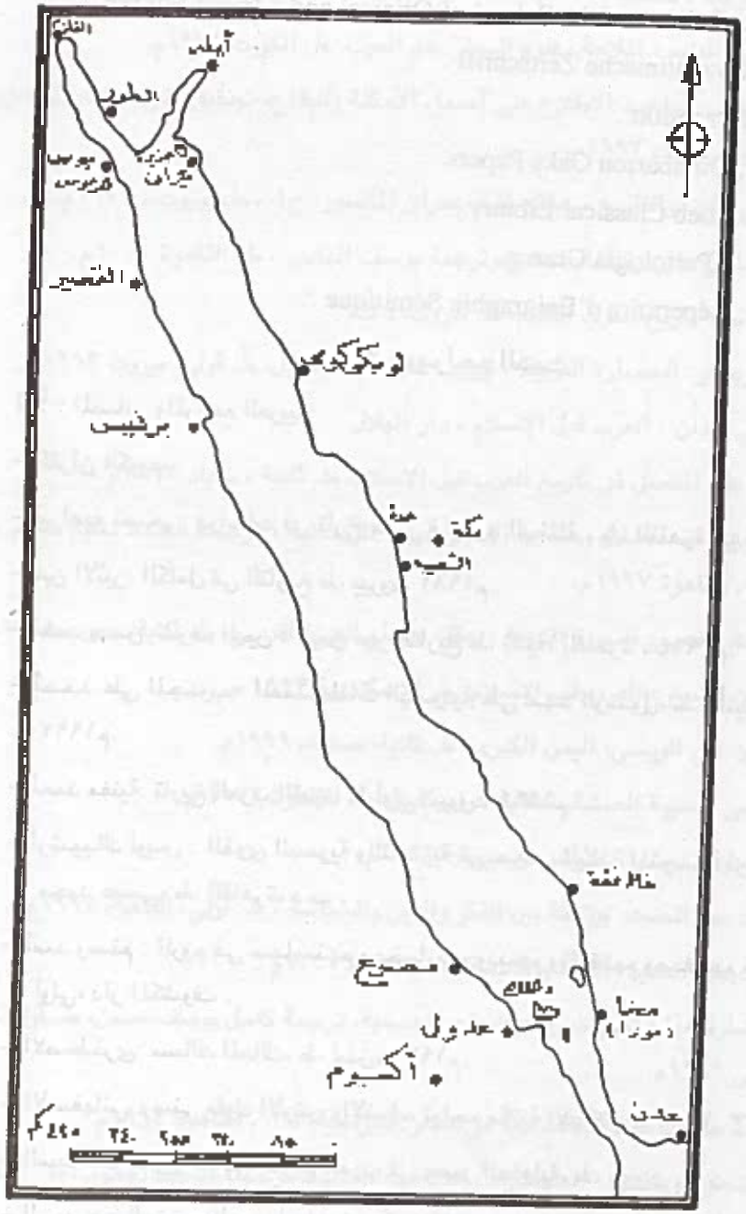
٢٣٢- محمد يحيى الحداد: اليمن، ص١٥٢ .

٢٣٣- المسعودي: مروج ، مج١ ص٤٠٢ .

٢٣٤- الطبري: تاريخ ، ج٢ ص١٤٨ ، المسعودي: مروج ، مج١ ، ص٤٠٢ .



خريطة لقناة تراجان التي تربط البحر الأحمر بالنيل



خريطة لأهم موانئ البحر الأحمر التجارية في القرن السادس الميلادي

قائمة الاختصارات الواردة بالبحث

B.S.O.A.S.: Bulletin of the School of Oriental and African Studies.

Byz. Zeit : Byzantinische Zeitschrift .

Byz . : Byzantion .

D.O.P : Dumbarton Oaks Papers.

L.C.L. : Loeb Classical Library .

P.G . : Partologia Graeca.

R.E.S. : Répertoire d'Epigraphie Sémitique .

مصادر ومراجع البحث

أولاً : المصادر والمراجع العربية:

- القرآن الكريم .

- إبراهيم نصحي: دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة ، ط. القاهرة ١٩٥٩م.

- ابن الأثير: الكامل في التاريخ ط. بيروت ١٩٨٢م.

- أحمد حسن شرف الدين : اليمن عبر التاريخ ط. ثانية، القاهرة ، ١٩٦٤م.

- أحمد علي المجدوب : المستوطنات اليهودية على عهد الرسول، ط. ثانية ، القاهرة ١٩٩٢م.

- أحمد مختار: تاريخ العرب القديم، ط. أولى، بيروت ١٩٩٤م.

- أرشيبالد لويس : القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط، ترجمة أحمد محمد عيسى، ط. القاهرة، د.ت .

- أسد رستم : الروم في سياستهم وحضارتهم ودينهم وثقافتهم وصلاتهم بالعرب، ط. أولى، دار المكشوف .

- الاصطخري: مسالك الممالك، ط. ليدن، ١٩٢٧م.

- الأصفهاني : سني ملوك الأرض والأنبياء، تراجم مكتبة الإسكندرية رقم ١ ، ٩٢٣ .

- السيد عبد العزيز سالم : تاريخ العرب في عصر الجاهلية، ط. بيروت ، د.ت .

- السيد عبد العزيز سالم: دراسات في تاريخ العرب، ط. الإسكندرية ١٩٦٨م.

- انطاطيوس يعقوب الثالث: الشهداء الحميريون العرب في الوثائق السريانية ، المجلة

البطريركية ، دمشق ١٩٦٦م.

- أنور عبد العليم : الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ط. الكويت ١٩٧٩م.

- البغدادي : مراصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، تحقيق علي محمد البجاوي، ط. أولى، بيروت ١٩٩٢م.

- البلخي: البدء والتاريخ ، حققه خليل عمران المنصور، ج١ ، ط. بيروت ، ١٩٩٧م.

- ابن البلخي: فارس نامة، تحقيق وترجمة يوسف الهادي ، ط. القاهرة ٢٠٠١م.

- توفيق برو: تاريخ العرب القديم، ط. بيروت، د.ت.

- جاك ريسلر: الحضارة العربية ، تعريب خليل أحمد خليل، ط. أولى، بيروت ١٩٩٣م.

- جرجي زيدان : العرب قبل الإسلام ، دار الهلال .

- جواد علي: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ط. ثانية ، بغداد ١٩٩٣م.

- جيبون : اضمحلال وسقوط الإمبراطورية الرومانية ، ترجمة محمد سليم سالم، ط. ثانية، القاهرة ١٩٩٧م.

- الحافظ الذهبي: السيرة النبوية ، حققه حسام الدين القدسي، ط. ثانية، بيروت ١٩٨٨م.

- حسين الشيخ : العرب قبل الإسلام، ط. الإسكندرية ١٩٩٣ م.

- حسين علي الويسي: اليمن الكبرى، ط. ثانية، صنعاء ١٩٩١م.

- الحبيشي : سيرة الحبشة، تحقيق مراد كامل، ط. القاهرة ١٩٧٢ م.

- ابن حوقل : صورة الأرض ط. بيروت ١٩٩٢م.

- رأفت عبد الحميد: بيزنطة بين الفكر والدين والسياسة ، ط. أولى، القاهرة ١٩٩٧م.

- رأفت عبد الحميد: الدولة والكنيسة، ط. القاهرة ٢٠٠٠م .

- ريتشارد هول: إمبراطوريات الرياح الموسمية، ترجمة كامل يوسف حسين، ط. أولى، أبو ظبي ١٩٩٩م.

- زبيدة عطا: الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ط٢ ، القاهرة ١٩٩٤م.

- سبتينو موسكاتي: الحضارات السامية القديمة، ترجمة السيد يعقوب، ط. القاهرة ١٩٥٧م.

- ستيفن رانسيمان : الحضارة البيزنطية، ترجمة عبد العزيز جاويد ، ط. القاهرة ١٩٩٧م.

- سعيد الأفغاني: أسواق العرب في الجاهلية والإسلام ، ط. دمشق ، ١٩٦٠م.
- السيوطي :رفع شأن الحبشان ، تحقيق محمد عبد الوهاب فضل ، ط. القاهرة ١٩٩١م.
- صبري أبوالخير : مصر البيزنطية ، ط. أولى ، القاهرة ١٩٩٧م.
- ابن الضياء الحنفي: تاريخ مكة المشرفة والمسجد الحرام والمدينة الشريفة والقبر الشريف، تحقيق علاء إبراهيم ، ط. أولى ، بيروت ١٩٩٧م.
- الطبري: تاريخ الطبري، حققه محمد أبو الفضل، ط. القاهرة ، ١٩٦١م.
- الطبري: جامع البيان في تفسير القرآن ، ط. بيروت ١٩٩٢م.
- عبد الرحمن أحمد سالم : المسلمون والروم في عصر النبوة، ط. القاهرة ١٩٩٧م.
- عبد العزيز سالم : دراسات في تاريخ العرب ، ط. الإسكندرية ١٩٦٨م.
- عبد القدوس الأنصاري: موسوعة تاريخ مدينة جدة، ط. ثانية، جدة ١٩٨٠م.
- عبد المجيد عابدين: بين الحبشة والعرب، ط. دار الفكر العربي، د.ت.
- عبد المنعم عبد الحليم : البحر الأحمر وظهيره في العصور القديمة، ط. الإسكندرية ١٩٩٣م.
- عدنان ترسيس : بلاد سبأ وحضارات العرب الأولى ، ط. بيروت ١٩٩٠م.
- العريني: مصر البيزنطية، ط. القاهرة ١٩٦١م.
- عبد الفتاح الشطي : إمارة الحيرة الجاهلية، ط. القاهرة ١٩٩٦م.
- فوزي مكاوي : «العلاقات بين أكسوم وجنوب الجزيرة العربية خلال عهد الملك كالب (٤٩٤-٥٢٥م) مجلة دراسات يمنية ، عدد ٣، ١٩٧٩م.
- ابن قتيبة : المعارف لابن قتيبة ، تحقيق ثروت عكاشة، ط. دار المعارف ١٩٨١م.
- القزويني : عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات ، تحقيق سعد كريم وكرم السيد، ط. الإسكندرية، د.ت.
- القلقشندي: صبح الأعشى في صناعة الإنشا، ط. القاهرة ١٩٨٥م.
- ابن كثير: البداية والنهاية ، ط. بيروت ١٩٩٢م.
- ابن كثير : مختصر تفسير ابن كثير، تحقيق محمد علي الصابوني، ط. ٢ ألمانيا، ١٣٩٦هـ.

- لطفي عبد الوهاب: العرب في العصور القديمة، ط. الإسكندرية ١٩٨٨م.
- لويس شيخو : النصرانية وآدابها في شبه الجزيرة العربية، ط. بيروت ١٩١٩م.
- مارغناطيوس إفرام الأول برسوم: كتاب الشهداء الحميريين، مقالة في وصفه ، نشر أول، مجلة المجمع العلمي العربي بدمشق، ١٩٤٨م.
- ابن المجاور : صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر ، راجعه ممدوح حسن، ط. القاهرة ١٩٩٦م.
- محسن يونس: علاقة كندة بدولة الفرس وعمالهم ملوك الحيرة، مجلة دراسات تاريخية، جامعة دمشق و العدد ٢١-٢٢ ، ١٩٨٦م.
- محمد بيومي مهران: دراسات في تاريخ اليمن العرب القديم، الإسكندرية ١٩٨٢م.
- محمد الشيخ : مصر البيزنطية، ط. الاسكندرية ١٩٩٩م.- محمد عبد القادر بافقيه : تاريخ القيمن القديم، ط. بيروت ١٩٨٥م.
- محمد عدنان مراد: صراع القوى في المحيط الهندي والخليج العربي، ط. بيروت ١٩٨٤م.
- محمود عرفة : العرب قبل الإسلام، ط. أولى، القاهرة ١٩٩٥م.
- محمد فتحي الشامي: السياسة الشرقية للإمبراطورية البيزنطية في القرن السادس الميلادي عصر جستنيان.
- محمد الناصر الفقراوي: فارس وبيزنطة والجزيرة العربية من القرن الثالث إلى القرن السابع ، ط. تونس، د.ت.
- محمد ياسين الحموي: تاريخ الأسطول العربي، ط. دمشق ، ١٩٤٥م.
- محمد يحيى الحداد: تاريخ اليمن السياسي ، ط. ثانية، القاهرة ، ١٩٦٨ م ،
- محمود فرعون : دور مملكة كندة السياسي في شمال الجزيرة العربية في القرنين الخامس والسادس الميلاديين ، جامعة دمشق ، العددان ٥٥-٥٦ ، آذار- حزيران ١٩٩٦م.
- مسعود الخوند: الموسوعة التاريخية الجغرافية، ط. لبنان ١٩٩٨م.
- المسعودي: مروج الذهب ومعادن الجوهر، ط. بيروت ١٩٨٩ ،
- المقديسي : أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط. ثانية ، ليدن ١٩٠٩م.

- ميخائيل السرياني: تاريخ ميخائيل السرياني، ترجمة غريغوريوس يوحنا إبراهيم ، ط. دمشق، ١٩٩٦م.
- نبيه عاقل : الوفود والسفارات في الجاهلية وعصر الرسول، مجلة دراسات تاريخية ، جامعة دمشق ، العددان ٣٩-٤٠ ، لعام ١٩٩١م.
- هايد : تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور ، ج١ ، ترجمة أحمد رضا، ومحمد رضا ، ط. القاهرة ، ١٩٩٤م.
- ابن هشام : السيرة النبوية ، تحقيق مصطفى السقا وإبراهيم الإبياري وعبد الحفيظ شلبي، ط. بيروت .
- الهمداني: صفة جزيرة العرب تحقيق محمد بن علي الأكوع ، ط. أولى، صنعاء ١٩٩٠م.
- وسام فرج : بيزنطة : قراءة في التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، ط. أولى، القاهرة ٢٠٠٣م.
- وليد محمد جرادات: الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر بين الماضي والحاضر، ط. النوحة، ١٩٨٦ م.
- ياقوت الحموي: البلدان اليمانية عند ياقوت الحموي، تحقيق القاضي إسماعيل بن علي الأكوع، ط. ثانية، بيروت ١٩٨٨م.
- ياقوت الحموي : معجم البلدان، تحقيق فريد عبد العزيز الجندي، ط. أولى، بيروت ١٩٩٠م.
- اليعقوبي: تاريخ اليعقوبي، ط. بيروت ، د.ت .
- يوسف محمد عبدالله : أوراق في تاريخ اليمن، وآثاره ط. بيروت ١٩٩٠م.

ثانيًا : المصادر والمراجع الأجنبية:

- Al- Ansary , Abdul Rahman: " Arabia befor Islam", in History of Humanity , vol . 3, UNESCO, 1996 .
- Anfray , Francis : " Axumite Ethiopia and its precursors", in History of Humanity , V.3, UNESCO, 1996 .
- Bolman , Elizabeth S. : Monastic Vision , Monastery of St. Antony at the Red Sea, London , 2002 .
- Boulnois , Luce: La route de la Soie , France , 1997 .

- Bury : History of the Later Roman Empire , New York , 1958 .
- Cedrenni, Georgi : Compendium Historiarum , p. G., I 121 .
- Cohn , Dan : Atlas of Jewish History , New York , 1994 .
- Cosmas Indicopleustes : Topograhic Chrétienne , t. 2, Paris, 1970 .
- Documention for Ancient Arabia , part I, (DAAI), Liverpool, 1994 .
- Echenstein , Lina : A History of Sinai, London 1921 .
- Evans : The Age of Justinian, New York 2000 .
- Frans, Dolger Regesten der Kaiserur Kanden des ostromischen Reiches von 565-1453 , Berlin, 1924 .
- Gouhier ,Gay : Jusin le Rêve Impérial , Paris 1999 .
- Guillaumont Antoine , Justinien et l'Église de Perse , D.O.P., t.23-24 , 1969-1970 .
- Hunnestad , Les relation de Byzance avec la transcaucasie et l'Asie centrale aux 5e S. et 6e Siécles in Byz ., t. 25-26 , 1957 .
- Jones , M. : A Hisotry of Ethiopia, Oxford, 1955 .
- Kammerer , Albert : La Mer Rouge , L'Abyssinie et l'Arabie depuis l'antiquité , T.I, Le Caire, 1929 .
- Kawar : " Byzantium and Kinda", in Byz ., t. 53 , 1950 .
- Kister, M.J.: " The Campaign of Huluban A New Light on the Expedition of Arabia ", in Le Muséon , LXXVIII, 3-4 , 1965 .
- Markham Clements R.: A General Sketch of the History of Persia, London , 1874 .
- Moberg, T. Axel: The Book of the Himyarites, Lipizig, 1924 .
- Moorhed , John , Justinien , New York , 1999 .
- Nili, S.P..N., Jas Mariae Suaresii Liber Chronologicus, P.G,., T. 79 ,
- O'leary , De Lacy : Arabia before Mohammed , London , 1927 .
- Ostrogotsky : The Byzantine Empire in the World of the Seventh Century , D.O.P., V. 30 , 1959 .
- Ostrogorsky , History of the Byzantine State , t. Hussy , Oxford, 1936 .
- Pattkanian : " D'une histoire de la dynastie des Sassanides" in Journal

Asiatique Février - mars, 1992 , t VIII.
- Procopius : Hisory of he Wars, The Persian War , Books. I-III, T. H.B Dewin , L.C.L, London .
- ..... :The " Anecdota " or Secret History , L.C.L, London .
-Répertoire d'Epigraphie Sémitique , Paris 1929 .
- Rossini , M. Ch ., Conti : " Expédition et Possessions des Habashat en Arabie" Journal Asiatique , Juillet - septembre 1921 .
- Ryckmans , G. : " Une inscripition chrétienne sabéenne aux musées d'antiquités d'Istanbul" in Le Muséon LIX , 1946 .
- ..... : Note on the last kings of Saba", in Le Muséon v. LXIII , 1-4 , 1950 .
- Shahid , Irfan : Byzantium and the Arabs in the Forth Century Washington 1984 .
- Sidebotham , Steven E. : " A Roman fort on the Red sea Coast ", in Minerva , March/ April , v.3 , N.2 , 1992 , Great Britain .
- ..... : Abu Sha'ar in Newsletter, N. 153 , 1991 . Egypt .
- Smith , Sidney : " Events in Arabia in the 6 th Century A.D. ", in B.S.O.A.S. vol XVI , Part 3, 1954 .
- Theophanes: The Chronicle of Theophanes. t. Cyril Mango, Roger Scott, Oxford. 1997 .
- The Periplus of the Erythrean Sea . t. G.W.B. Huntingiford. London 1976 .
- Vasiliev : History of the Byzantin Empire .
- Vasiliev : " Justin I (518-527) and Abysinia ", in Byz. Zeit . V.7 , 1933.
- von Wissmann, " Himyar , Ancient History ", in Le Muséon , LXXVII, 3-4, 1964 .
- Zeops: Jus Graeco - Romanum , Athenis 1931 , v.2 , pp. 96-103 .
- Zonaras , Joannis : Epitomae Historium , P.G., t. 135 .

أ.د. حياة ناصر الحجي (*)

الأهمية التاريخية لميناء عيذاب

من منتصف القرن السادس الهجرى/ الثانى عشر الميلادى إلى منتصف القرن الثامن الهجرى/ الرابع عشر الميلادى

شكل المماليك العسكر الرسمى فى الجهاد الإسلامى الذى حقق الانتصارات العظيمة ضد المغول فى عين جالوت سنة ٦٥٨هـ/ ١٢٦٠م[١]. وفى شقحب سنة ٧٠٢هـ / ١٣٠٣م ليسجل تاريخ بلاد الشام صفحة رائعة فى انتصارات المسلمين على الأعداء الطامعين فى البلاد. وكذلك يذهب الفضل فى هذه الانتصارات الحاسمة أيضا لعامة الناس من المتطوعة المصريين والشاميين، الذين بذلوا الأرواح – حيث لم يملكوا الأموال – فى سبيل الإسلام والأرض والعرض. ورفع الفقهاء المسلمون راية الجهاد فى توحيد صفوف هؤلاء المتطوعة من أهل البلاد، فكان ابن دقيق العيد فى عين جالوت، وأحمد بن تيمية فى شقحب على رأس المتطوعة من عامة الناس المصريين والشاميين من كافة المدن والضواحى. وهكذا يرجع الفضل فى هذه الانتصارات الإسلامية ضد المغول للمماليك كما هو لأهل البلاد فى مصر والشام.

وتجاوز الجهاد الإسلامى بين المماليك وأهل البلاد مواجهة التتار فى أكثر من أربعة حروب كبيرة فى القرون السابع والثامن والتاسع الهجرية/ الثالث عشر والرابع عشر والخامس عشر الميلادية، حيث إن هذا الجهاد الإسلامى المشترك شمل كذلك هدف التخلص من الاحتلال الصليبى فى مدن ساحل الشام، فلحرز الفرسان المماليك والمتطوعة المصريين

* قسم التاريخ – جامعة الكويت .

والشاميين أجمل الانتصارات الحربية الإسلامية ضد الصليبيين في عهد الظاهر بيبرس البندقداري (٦٥٨-٦٧٦هـ / ١٢٦٠-١٢٧٧م) عندما حقق تحرير إنطاكية من قبضة الصليبيين لتعود مرة أخرى إسلامية التاريخ والحضارة. ثم تولى السلطان المنصور قلاون (٦٧٨-٦٨٩هـ/ ١٢٨٠-١٢٩٠م) ليسجل بقيادته أروع صفحات الجهاد الإسلامي في هزيمة الصليبيين، وطردهم من المرقب وطرابلس . وعندما تولى السلطنة الأشرف خليل بن قلاون (٦٨٩- ٦٩٣هـ/ ١٢٩٠-١٢٩٤م) توج هذا الجهاد الإسلامي العظيم في فتح عكا، آخر معقل صليبي في بلاد الشام، سنة ٦٩٠هـ / ١٢٩١م .

وعمل الناصر محمد بن قلاون في فترة حكمه الثالثة (٧٠٩-٧٤١هـ/ ١٣٠٩-١٣٤٠م) على حماية جزيرة أرواد في البحر الأبيض المتوسط من القراصنة الصليبيين الاسبتارية ليأمن سلامة السواحل المصرية والشامية من اعتداءاتهم الوحشية المتكررة. ونشبأ في عهده مرحلة الازدهار الاقتصادي، والعلاقات الدبلوماسية ، والتفوق العلمي، والعطاء الوقفي، والرخاء المعيشي، والتقدم العمراني. وهكذا ازدهر المجتمع الإسلامي في مصر والشام في ظل حكم السلاطين المماليك في القرنين الثامن والتاسع الهجريين/ الرابع عشر والخامس عشر الميلاديين.

لقد هيأ الإسلام نظامًا تشريعيًا ودولة مؤسسات استمرت سبعمائة سنة ثم تداعت بالتأثيرات المادية والرغبة في السلطة .

وقد هيأت هذه الأحوال الصعبة فرصة مناسبة للسلطة البابوية كي تمارس أطماعها في مد النفوذ الصليبي إلى البقاع العربية الإسلامية إلا أن عامل الجهاد الإسلامي كان فاعلاً وفتاكًا فلعب دورًا رائعا في التصدي للأخطار الصليبية على مدى قرنين في العصرين الأيوبي والمملوكي. لقد وثق الإسلام رابطة الأخوة بين أعراق مختلفة فوجدت نفسها متحدة يدا واحدة بدافع من الإحساس بالانتماء الاجتماعي الإسلامي، ووحدة المصير، ومسئولية الدفاع عن الإسلام والمسلمين تطبيقًا للآية الكريمة: «وقاتلوا في سبيل الله الذين يقاتلونكم»[٣] صدق الله العظيم.

وقد حققت هذه الجماعات العربية وغير العربية، المسلمة عقيدة وجهادًا، أروع الانتصارات العسكرية، مسجلة نماذج خالدة من التضحية والفداء.

لقدأدرك الأيوبيون والمماليك أهمية حسن إعداد الجيش تدريبًا وعتادًا، كما تيقنوا من أهمية

تطبيق نظام الإقطاع بحيث يتيح ذلك خلق رابطة انتماء المحارب بأرض الإسلام قلبًا وقالبًا . ولهذا حرصت الدولة الإسلامية إبان تلك الحقبة على تنفيذ عملية توزيع الأرض بين المحاربين كل حسب رتبته العسكرية ومسئولياته الدفاعية.

ولاشك أن تنفيذ «الروك الناصري» قد أرسى قواعد أساسية في تنظيم النهج المملوكي في توزيع الرواتب العسكرية، حيث قسمت مصادر الدخل في الأقاليم بين السلطان والأمراء ، وبالتالي أمكن تحديد الأعداد المطلوبة من الحاميات العسكرية ، بما يتناسب مع الرواتب المصروفة لمختلف الفئات والرتب العسكرية. ومن خلال هذا التنظيم أصبح السلطان هو القائد المباشر للجيش المملوكي، والمتصرف الوحيد بمختلف مصادر الدخل في البلاد.

وقد خصصت مناطق عديدة من النواحي في الأعمال المختلفة للعربان، وإن كان يلاحظ أنها متباعدة ومجزأة بدافع من الرغبة في إخضاعهم لنفوذ السلطة المركزية المملوكية.

ولعل من أهم مظاهر العلاقات الإسلامية- الصليبية في منتصف القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي ذلك النشاط التجاري بين المسلمين والصليبيين والذي بلغ قمته في تلك الفترة مع وجود الممالك الصليبية في ساحل الشام الأمر الذي جعل الملك الفرنسي لويس التاسع بعد هزيمته في فارسكور وأسره ثم فداء نفسه أن يتوجه نحو عكا سنة ٦٤٨هـ / ١٢٥٠م كي يعمل على الحد من رغبة التجار الأوروبيين في التبادل التجاري مع التجار المسلمين[٢]. إلى جانب أن هذا النشاط التجاري مكن المسلمين من الحصول على المواد اللازمة لصناعة السفن الحربية والسلاح اللازم للجهاد الإسلامي مثل الأخشاب والحديد والبياض الأمر الذي يخالف رغبة السلطة البابوية والدول الصليبية في إقامة ممالك صليبية في ساحل الشام[٤].

ومن العوامل التي ساعدت على قيام حركة النشاط التجاري في ساحل الشام إبان الاحتلال الصليبي الموقع الاستراتيجي للمنطقة إلى جانب تنوع منتوجاتها حيث حصلت أوروبا الغربية على كافة احتياجاتها من السكر والقماش [٥]. في حين حرص تجار المدن الإيطالية على شراء المنسوجات الحريرية والكتانية ، بالإضافة إلى الصناعات الزجاجية . وكان الإقبال شديدًا في أسواق أوروبا الغربية على شراء التوابل والأصباغ والعطور والحرير والخزف القادم من أسواق مصر والشام[٦].

وكانت بداية هذا التبادل التجاري في منتصف القرن الثاني عشر الميلادي وبلغ قمته في منتصف القرن الثالث عشر الميلادي (٧). وتكفلت السفن الأوروبية بنقل مختلف أنواع السلع والبضائع من موانئ مصر وساحل الشام مثل الإسكندرية وبيروت وطرابلس حيث تحملها عبر البحر الأبيض المتوسط إلى موانئ أوروبا الغربية، ثم تعود من هناك بأنواع أخرى من البضائع ذات الطلب في المدن الإسلامية. ومن جانب آخر احتكر التجار المسلمون كافة أنواع النشاط التجاري الخاص بالسلع الشرقية القادمة من شرق آسيا وشرق إفريقيا(٨). وتميز البحر الأحمر بدور كبير في تجارة العبور «الترانزيت» التي بلغت أوجها في القرن السابع الهجري/ الثاني عشر الميلادي الأمر الذي رغب الصليبيون في السيطرة عليه، ولكن صلاح الدين الأيوبي تصدى لهم وأفشل محاولتهم وأنزل بهم هزيمة فادحة (٩). وقد حقق هذا الوضع الاقتصادي المتنامي فرصة كبيرة لسلطنة المماليك كي تكبر وتنشط في علاقاتها مع البلدان الأخرى الشرقية والغربية على حد سواء حيث هيأ لها هذا الوضع أرباحًا وفيرة كانت عاملاً فعالاً في الرخاء الاقتصادي والاستقرار الاجتماعي اللتين شهدهما مجتمع مصر والشام في تلك القرون المتأخرة من العصور الوسطى. وقد حصل التجار الأوروبيون على امتيازات كبيرة في موانئ مصر والشام، كما حصل التجار المسلمون على ذات الامتيازات في الدول الأوروبية الغربية(١٠). وتطورت العلاقات التجارية إلى مرحلة تبادل السفراء والوسائل الدبلوماسية بين سلطنة المماليك والإمبراطورية البيزنطية (١١)، علاوة على توثيق مثل تلك العلاقات الدولية مع المدن الإيطالية، وممالك أراغون وقشتالة وصقلية(١٢).

وفي ظل هذا النشاط التجاري الكبير برزت عيذاب الميناء التجاري الواقع على الساحل الغربي للبحر الأحمر، حيث كانت مقصد التجار القادمين من الهند واليمن والحبشة. وكان هؤلاء التجار يصلون إلى عيذاب عن طريق البحر الأحمر ثم يحملون بضائعهم على ظهور الجمال لكي يجتازوا الصحراء الواقعة بين عيذاب وقوص . وقد اشتهر ميناء عيذاب باستقبال بضائع الكارم(١٣) من القرفة والفلفل بوجه خاص. كما كانت عيذاب مهمة من ناحية أخرى كونها معبرًا للحجاج المتجهين إلى جدة على الساحل الشرقي المقابل في البحر الأحمر(١٤).

يقول أبو الفداء أن عيذاب تقع على البحر الأحمر وهي ميناء تجاري يستقبل التجار القادمين من اليمن، كما إنها الميناء الرئيسي للحجاج المغادرين مصر إلى الأراضي المقدسة(١٥).

أما فضل الله العمري فيذكر أن أسوان هي الطريق المؤدي إلى عيذاب التي تقع على البحر الأحمر، ومنها يغادر الناس إلى الهند والحبشة واليمن(١٦). وعلى ذلك كانت عيذاب ذات نشاط تجاري كبير ، بل كانت من أسباب العلاقات التجارية القوية بين سلطنة المماليك واليمن. كما أن نشاطها هذا العلاقات التجارية النشيطة التي ربطت سلطنة المماليك بدول الشرق. وكذلك كان ازدهارها سببًا قويًا في كون الاقتصاد في سلطنة المماليك نشيطًا وحيويًا.

وكان الحجاج المغادرون مصر عن طريق ميناء عيذاب إلى الأراضي المقدسة يدفعون مكسًا قدره سبعة دنانير مصرية عن كل إنسان، فلما تولى الناصر صلاح الدين الأيوبي أبطل هذا المكس الملغوذ من الحجاج المغادرين بحرًا وذلك في عام ٥٧٢هـ/ ١١٧٦م (١٧).

وقد اقتصرت الضريبة في عهد الناصر محمد في ميناء عيذاب على أداء الزكاة وجزية أهل الذمة(١٨).

وكانت البضائع الكبيرة تنقل من مصر إلى المدينة المنورة عن طريق ميناء عيذاب، ففي عام ٥٨٠هـ / ١١٨٤ م تم نقل جثماني نجم الدين أيوب وأسد الدين شيركوه من عيذاب بحرًا إلى المدينة المنورة(١٩).

كذلك كانت عيذاب ميناءً لاستقبال كبار الزوار إلى السلطنة الأيوبية فعندما قدم الملك المسعود من اليمن عبر مكة إلى الأراضي المصرية سلك طريق عيذاب حيث توجه منها إلى القاهرة ثم إلى قلعة الجبل لزيارة والده السلطان ناصر الدين محمد الكامل في عام ٦٢٣هـ / ١٢٢٦م (٢٠).

بل إن المجاهد صاحب اليمن عندما زار السلطان صلاح الدين صالح بن الناصر محمد بن قلاون في القاهرة سنة ٧٥٢هـ/ ١٣٥١م، قدم عن طريق ميناء عيذاب (٢١).

ويبدو أن بعض الزهاد آثروا العيش في صحراء عيذاب بعيدًا عن صخب المدن مثل الشيخ أبو الحسن علي بن عبدالله بن عبد الحق بن يوسف الشاذلي الزاهد الذي توفي في صحراء عيذاب سنة ٦٥٧هـ/ ١٢٥٩م (٢٢).

كذلك كانت عيذاب من أسباب استقرار حكم سلطنة المماليك في اليمن وخاصة في حدودها البحرية على حالة قيام أي تمرد كان السلطان المملوكي يكلف والي قوص كي يرحل بالعسكر اللازم عن طريق عيذاب من أجل العمل على استقرار الأوضاع في اليمن عامة وميناء سواكن بوجه خاص كما فعل الظاهر بيبرس في عام ٦٦٤هـ / ١٢٦٥م عندما استقر رجاله في الميناء

الإفريقي سواكن[٢٣] من أجل تأمين الاستقرار في اليمن والساحل الإفريقي معًا[٢٤]، وذلك في سبيل هدف تأكيد سلطة سلطنة المماليك في الحدود الجنوبية .

وقد كان فساد العربان في صحراء عيذاب من الأمور المتعلقة بسلطنة المماليك، ففي سنة ٦٨٠هـ/ ١٢٨١م حدثت واقعة كبيرة في صحراء عيذاب بين عرب جهينة وربيعة قتل فيها جماعة كبيرة ، فكتب إلى الشريف علم الدين صاحب سواكن بأن يوفق بينهما ولا يعين طائفة على أخرى من أجل سلامة الطريق [٢٥]، وذلك حرصًا على تأمين الطرق التجارية في تلك المناطق، والتأكيد على سلامة التجار والمسافرين .

بالإضافة إلى ذلك يلاحظ أنه في سنة ٧١٥هـ / ١٣١٥م قدمت رسل صاحب اليمن وهما بدر الدين حسن بن أبي المنجا ، والطواشي جمال الدين فيروز ، فخرج عليهما عرب صحراء عيذاب، وأخذوا منهما الهدية المرسلة إلى الناصر محمد بن قلاون، فعمل الناصر محمد على إرسال علاء الدين مغلطاي بن أمير مجلس، وسيف الدين سلطي السلاح دار، وصارم الدين أزبك الجرمكي ، وعز الدين أيدمر التوادار، وعلاء الدين علي بن قراسنقر، وعلم الدين سنجر الدينسري في عدة من الأجناد ومقدمي الحلقة حيث أمروا بالتوجه إلى صحراء عيذاب لتأديب تلك المتمردين[٢٦].

وفي الحقيقة كان تأمين طاعة العربان وخضوعهم للسلطة المركزية ذا أهمية كبيرة في سبيل تحقيق الاستقرار الداخلي، ولذا حرص الناصر محمد على أن يضع حدًا لحركات تمرد العربان خاصة في مصر العليا وصحراء عيذاب وتأكيد خضوعهم للسلطة المركزية وطاعتهم للأوامر السلطانية.

علاوة على ذلك اعتدى عربان صحراء عيذاب في العام التالي ٧١٦هـ / ١٣١٦م على رسل صاحب اليمن وعدة من التجار القادمين إلى مصر بحرًا عن طريق ميناء عيذاب ، فبعث الناصر محمد لهم عسكرًا ضخمًا قوامه خمسمائة فارس، وفي مقدمتهم الأمير علاء الدين مغلطاي بن أمير مجلس، فساروا إلى قوص ثم صحراء عيذاب بل تتبعوا العربان إلى سواكن حيث هزموهم وقتلوا منهم عددًا كبيرًا، وعاد العسكر منتصرا بعد غيبة ثمانية شهور[٢٧].

ولكن هذا الاستقرار لم يطل ففي عام ٧١٩هـ / ١٣١٩م قدم الخبر إلى الناصر محمد بتمرد العربان في ميناء عيذاب وقتلهم الشاد المقيم بها ، فجرد إليهم الناصر محمد من الأمراء أقوش المنصوري وهو المقدم على الجيش، ومحمد بن الشمسي، وعلي بن قرا سنقر ،

وطقصبا الحسامي وبيبرس الكريمي، وأقوش المتريس، وأنعم على أقوش المنصوري بإمرة طبلخاناة، وأقطع ثغر أسوان ليقيم في عيذاب [٢٨].

كل ذلك من أجل تأمين الأمن المطلق في الطرق التجارية في مصر العليا بوجه عام وعيذاب بوجه خاص ، بل إن الناصر محمد هنا يستخدم مختلف الأساليب العسكرية والإدارية من أجل هدف إرساء قواعد الاستقرار في ميناء عيذاب .

وهكذا استمرت صحراء عيذاب حتى نهاية القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي مكانًا ملائمًا للعربان حيث يمارسون الفساد والفتن ويمنعون التجار وغيرهم من السفر من خلال قطع الطريق وأخذ أموال الناس[٢٩] وذلك نتيجة لبعدها المكاني عن مقر السلطة المركزية في القاهرة.

ومن جانب آخر يشير المقريزي ضمن حوادث سنة ٧٥٤هـ/ ١٣٥٣م بوصول الخبر من متولي قوص بقدوم رسل الملك المجاهد علي بن المؤيد داود ابن المظفر يوسف بن المنصور عمر بن علي بن رسول متملك اليمن إلى عيذاب بهدية،[٣٠] فأرسل السلطان صلاح الدين صالح بن الناصر محمد بن قلاون الأمير أقبغا التمري لاستقبال هؤلاء الرسل ومعه جميع أسباب كرم الضيافة من أجل طيب الاستقبال [٣١].

بالإضافة إلى ذلك شهد عهد السلطان صلاح الدين صالح بن الناصر محمد في سنة ٧٥٤هـ / ١٣٥٣م قدوم بعثة رسمية أخرى من الملك المجاهد حيث قدم رسل الملك المجاهد، ومعهم ابنه الملك الناصر وعمره أحد عشر سنة عن طريق ميناء عيذاب، وحملوا معهم هدية هي عبارة عن ستين رأسًا من الرقيق بقية ثلثمائة ماتوا في الطريق ، ومائتي شاش، وأربعمائة قطعة صيني، ومائة وخمسين كيس مسك ومكحلة ومائة وخمسين قنطارًا من الفلفل وزنجبيل وعنبر وفيل واحد، وكذلك هدايا لكبار الأمراء وعلى الرغم من أن جملة هذه الهدية أقل من تلك التي قدمت إلى الناصر محمد من الملك المؤيد حاكم اليمن، إلا أن السلطان صلاح الدين صالح أنفق الكثير في استقبال هؤلاء الرسل حيث تكلف ذلك منذ أن قدموا عيذاب إلى أن وصلوا إلى القاهرة مائة ألف درهم، كما قرر لهم في كل يوم خمسمائة درهم، بل حرص جميع الأمراء على حسن ضيافتهم في مجالسهم [٣٢].

علاوة على ذلك فإن عيذاب– إلى جانب أهميتها كطريق بحري مهم للحجاج إلى مكة، ونشاطها التجاري النافع لسلطنة المماليك – قد ازدهرت بكونها مكانًا حصينًا لرعي الأغنام،

وتربية حيث (المراحات) أي المناطق المخصصة لتربية الأغنام، وكان الناصر محمد بن قلاون يرسل رجاله لاختيار أفضل الأغنام من مراحات عيذاب (٣٢).

وهكذا كانت عيذاب مركزًا تجاريًا مهمًا خاصة في مجال العلاقات التجارية مع دول الشرق، وفي ذات الوقت كانت مقصدًا للحجاج المسافرين من خلالها إلى الأراضي المقدسة مما أعطاها أهمية دينية إلى جانب أهميتها التجارية ، وقد حرص السلاطين المماليك في سبيل تأمين هذا الثغر التجاري المهم على بذل المحاولات الكبيرة وإرسال الحملات العسكرية القوية من أجل القضاء على فساد العربان في صحراء عيذاب، وإرساء قواعد الأمن والأمان للتجار والحجاج وجميع الناس في تلك المنطقة الحيوية تجاريًا المهمة موقعًا .

الهوامش

١- انظر الخريطة رقم (١) .

٢- سورة البقرة ، من الآية ١٩٠ .

٣- ابن جبير ، الرحلة ، ص٢٦٠-٢٦١ .

٤- العمري ، السياسة الصليبية الملك القديس لويس التاسع، ص٩٧-١١٠ .

٥- رنسيمان ، تاريخ الحروب الصليبية، ص٦٠١-٦٠٣ .

٦- المصدر السابق ، ص٦٠٤-٦٠٥ .

٧- المصدر السابق ، ص٦٠٩ .

٨- عمر كمال ، الدبلوماسية الإسلامية، ص٩٩ .

٩- أبوشامة ، الروضتين ، ج٢ ، ص٢٠-٢٧ .

١٠- ابن عبد الظاهر ، تشريف الأيام والعصور، ص١٦٢ ؛ عنان ، مصر الإسلامية، ص١٦٩ ؛

Sanuto, Liss Documentos Arabes Diplomatico , pp. 337-338 .

١١- المقريزي ، السلوك، ج٢، ص١٦٣-١٦٤ .

١٢- المصدر السابق ، ج٢ ، ص١٦٣-١٦٤ ؛ أبو الفدا، المختصر ، ج٤، ص٩١ .

١٣- ونظرًا لأهمية الكارم وجد في سلطنة المماليك ما يعرف بـ «نظر البهار والكارم» ، «وموضوعها التحدث على واصل التجار الكارمية من اليمن من أصناف البهار وأنواع المتجر، وهي وظيفة جليلة، نادرة ، تضاف إلى الوزارة وتجعل تبعًا لها ، وتارة تضاف إلى الخاص وتجعل تبعًا له، وتارة تنفرد عنهما بحسب ما يراه السلطان» انظر القلقشندي، صبح الأعشى ، ج٤ ص٣٢ ، كذلك انظر المقريزي، السلوك، ج١ ، ص٨٩٩، حاشية ٢ . وكان لتجار الكارمية رئيس يعرف باسم «رئيس التجار الكارمية». انظر المقريزي السلوك، ج٢ ، ص٢٤٠ .

١٤- أبو الفدا، تقويم البلدان، ص١٣١ ، ابن دقماق ، الانتصار لواسطة عقد الأمصار، القسم٢، ص٣٥ ، المقريزي، الخطط ، ج١ ، ص٢٠٢ .

Ashtor . A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages, p. 195 .

١٥- أبو الفدا ، المختصر ، ج٧ ، ص١٦٨ .

١٦- ابن فضل الله العمري، مسالك الأبصار، مخطوط باريس رقم ٢٣٢٥، ورقة ١٩٥ب.

١٧- المقريزي ، السلوك ج١ ، ص٦٤ .

١٨- المصدر السابق ، ج٢ ، ص٤٨٦ ، هامش ٢ .

١٩- المصدر السابق ، ج١ ، ص٨٧-٨٨ .

٢٠- المصدر السابق ، ج١ ، ص٢١٩ .

٢١- المصدر السابق ، ج٢ ، ص٨٥٢ .

٢٢- المصدر السابق ، ج١ ص٤١٤ .

٢٣- المصدر السابق ، ج١ ، ص٥٥٠ .

٢٤- انظر الصيفي، العلاقات بين سلطنة المماليك ومملكة النوبة، مجلة كلية الآداب والتربية، جامعة الكويت، العدد الرابع عشر، يناير ١٩٧٨م.

٢٥- المقريزي ، السلوك، ج١، ص٧٠٠ .

٢٦- تاريخ جواهر السلوك في سياسة الخلفاء والملوك، مخطوط المكتبة البريطانية رقم ٦٨٥٤ ، ورقة ٢٢٥ب ؛ قارن المقريزي ، السلوك ، ج٢ ، ص١٤٥-١٤٦ .

٢٧- المقريزي، السلوك ، ج٢ ، ص١٦٢ .

٢٨- المصدر السابق، ج٢ ، ص١٩٤ .

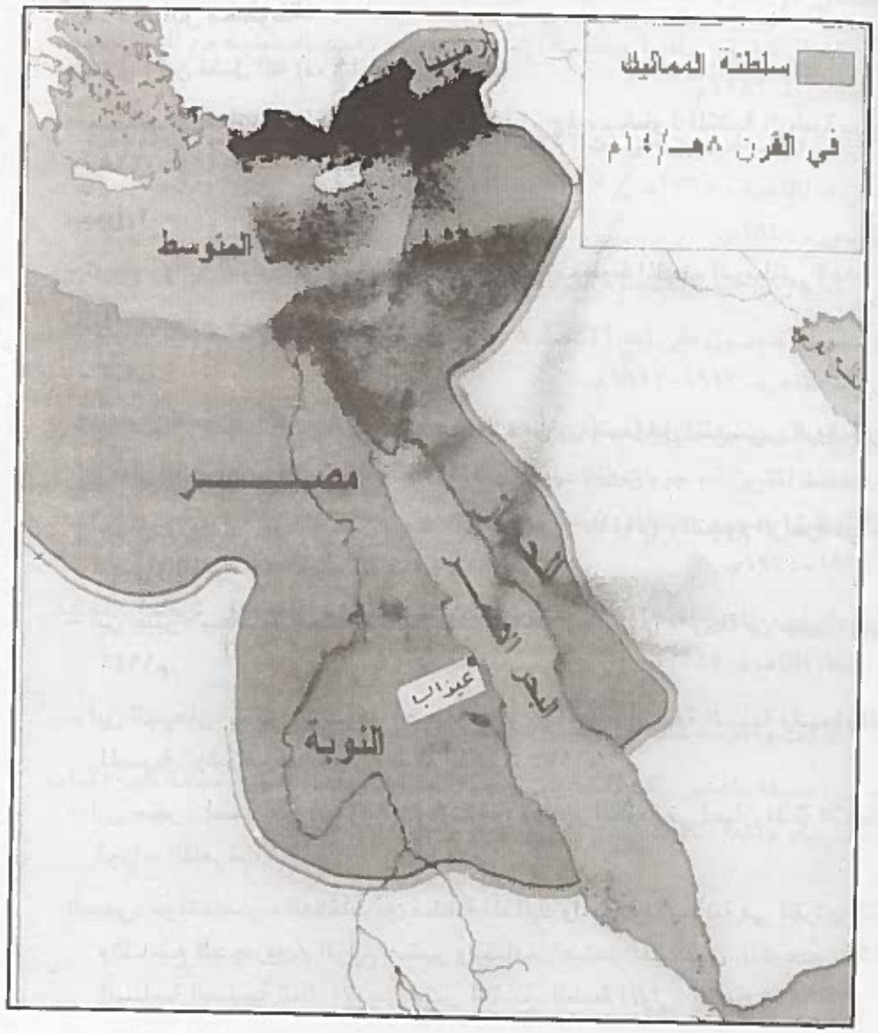
٢٩- المصدر السابق ، ج٣، ص١٠٩ .

٣٠- المصدر السابق ، ج٢، ص٨٨٦ .

٣١- المصدر ذاته .

٣٢- المصدر السابق، ج٢ ، ص٨٩٢-٨٩٣ .

٣٣- المصدر السابق، ج٢ ، ص٥٤٣، ٥٣١ .



المصادر والمراجع

أولا: مصادر مخطوطة:

العمرى : ابن فضل الله (ت ٧٤٩هـ / ١٣٤٩م)

– مسالك الأبصار، مخطوط أيا صوفيا ٣٤١٧، ج٤ ، مخطوط المكتبة الوطنية بباريس ٢٣٢٨، ٢٣٢٥ .

مجهول؟

– تاريخ جواهر السلوك فى سياسة الخلفاء والملوك، مخطوط المتحف البريطانى Or. ٦٨٥٤.

ثانيا : مصادر ومراجع عربية مطبوعة:

١– الكتب :

– أبو شامة : شهاب الدين أبى محمد عبد الرحمن بن إسماعيل المقدسى ، الروضتين فى أخبار الدولتين، جزءان، نسخة مصورة، دار الجيل، بيروت .

– ابن تغرى بردى: أبو المحاسن يوسف (ت ٨٧٤هـ/ ١٤٧٠م) ، النجوم الزاهرة فى ملوك مصر والقاهرة ، ١٢ جزء، القاهرة ، ١٩٢٩–١٩٥٦م.

– ابن جبير : محمد بن أحمد الأندلسى (ت ٦١٤هـ / ١٢١٧م) ، رحلة بن جبير ، بيروت، ١٩٤٩م.

– ابن الجيعان: يحيى بن عثمان (ت ٨٨٥هـ / ١٤٨٠م) ، التحفة السنية بأسماء البلاد المصرية، بإشراف ب. هورتز ، طبعة القاهرة، ١٩٧٤م.

– ابن حجر : أحمد على (ت ٨٥٢هـ/ ١٤٤٩م) ، الدرر الكامنة فى أعيان المائة الثامنة، ٥ أجزاء، القاهرة، ١٩٦٦م.

الصجي: حياة ناصر ، العلاقات بين سلطنة المماليك والممالك الأسبانية فى القرنين الثامن والتاسع الهجريين/ الرابع عشر والخامس عشر الميلاديين، الكويت، ١٩٨٠م ، السياسة الصليبية للملك القديس لويس التاسع، الطبعة الأولى، الكويت، ١٩٨٤م.

ابن دقماق : إبراهيم بن محمد (ت ٨٠٩هـ / ١٤٠٦م) ، الانتصار لواسطة عقد الأمصار، جزءان فى كتاب واحد، القاهرة، ١٨٩٣م.

رنسيمان : ستيفن ، تاريخ الحروب الصليبية، ٣ أجزاء، ترجمة الباز العريني، دار الثقافة، بيروت، ١٩٦٩م.

عاشور : سعيد عبد الفتاح ، العصر المماليكى فى مصر والشام، القاهرة، ١٩٦٥م.

ابن عبد الظاهر: محيى الدين أبو الفضل عبدالله (ت ٦٩٢هـ/ ١٢٩٢م)، تشريف الأيام والعصور فى سيرة الملك المنصور، تحقيق : م كامل، القاهرة ، ١٩٦١م.

عمر : كمال توفيق ، الدبلوماسية الإسلامية والعلاقات السلمية مع الصليبيين، الإسكندرية، ١٩٨٦م.

أبو الفدا : اسماعيل بن على (ت ٧٣٢هـ/ ١٣٣١م) ، المختصر فى أخبار البشر، ٤ أجزاء، القاهرة ، ١٣٢٥هـ / ١٩٠٧م ، تقويم البلدان، تحقيق : م. رينود، م ، سلان ، باريس ، ١٨٤٠م.

فهمى : نعيم زكى ، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، القاهرة، ١٩٧٣م.

القلقشندى: أحمد بن على (ت ٨٢١هـ/ ١٤١٨م) ، صبح الأعشى فى صناعة الانشاء ١٤ جزء، القاهرة، ١٩١٣–١٩٢٢م.

المقريزى ، أحمد بن على (ت ٨٤٥هـ/ ١٤٤٢م) ، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار «الخطط المقريزية»، جزءان، القاهرة ، ١٨٥٣م ، كتاب السلوك لمعرفة دول الملوك ، ج١ ، ٢ تحقيق : محمد مصطفى زيادة ، ج٣،٤ تحقيق: سعيد عبد الفتاح عاشور، القاهرة، ١٩٣٩–١٩٧١م.

هايد: وليام ، تاريخ التجارة فى الشرق الأدنى فى العصور الوسطى، ترجمة : أحمد رضا، القاهرة، ١٩٨٥م.

٢– المقالات والموسوعات فى المجلات العلمية:

الصجي: حياة ناصر ، العلاقات بين سلطنة المماليك ومملكة النوبة، مجلة كلية الآداب والتربية، جامعة الكويت العدد الرابع عشر، يناير ١٩٧٨م.

د. راوية عبد الحميد حسانين شافع (*)

ميناء عيذاب ودوره فى خدمة الحجاج المغاربة

المقدمة :

شهدت موانئ البحر الأحمر نشاطًا بحريًا كبيرًا فى العصر الإسلامى، وبصفة خاصة فى المجال التجارى، الذى تناوله الكثيرون بالدراسة والبحث ، مما حدى بى محاولة البحث عن نقطة جديدة للكتابة فيها ووجدت ضالتى فى ميناء عيذاب ودوره فى خدمة الحجاج المغاربة وبخاصة عند إغلاق طريق الحجاج المعروف بطريق أيلة[1].

وتشير المصادر الإسلامية إلى كثرة عدد الحجاج المغاربة الذين كانوا يشقون الرحال لأداء الرحلة المقدسة مارين بمصر منذ بداية العصر الإسلامى ، ورغم ما يعترض هذه الرحلة من مشقة فى السفر لطول المسافة وصعوبة المواصلات فى تلك الحقبة الزمنية ، إلا أن أكثر الحجاج كانوا لا يبالون بمشقة السفر رغبة منهم فى أداء الفريضة، وقد جعلت هذه الرحلة المقدسة لمصر مكانة متميزة فى قلوب المغاربة ، لمعرفتهم الوثيقة بأهمية مصر فى تسهيل رحلتهم للأراضى الحجازية ، وقد وصلت هذه الرحلات إلى ذروتها فى عهد الدولة الفاطمية ، حيث أصبحت مصر مهبطًا لطالبى العلوم المغاربة ، وأيضا الحجاج المغاربة[2].

ويضيف المقريزى فى كتاب اتعاظ الحنفا فى حوادث سنة ٤١٥هـ- ١٠٢٤م أن قوافل الحجاج المغاربة القادمين من بلاد المغرب، كانوا فى غالب الأمر يولون شئونهم لأمير منهم[3]، وبعد أن يصل ركب الحجاج المغاربة إلى مصر، يتولى أحد المصريين مصاحبة من القافلة المغربية كدليل من ناحية، ومن ناحية أخرى كى لايتعرض أحد للسلب والنهب

(*) مدرس التاريخ الإسلامى، والحضارة الإسلامية كلية الآداب- جامعة حلوان .

وبخاصة في زمن الغلاء[٤]. وقد كانت مدينة الاسكندرية هي أولى المدن التي يحط بها ركب الحجاج المغاربة سواء القادمين عن طريق البر أو البحر ، وقد حظيت مدينة الاسكندرية بشهرة عظيمة ومكانة كبيرة لدى المغاربة وكتب عنها الكثيرون من رحالتهم .

ظهور ميناء عيذاب :

والحقيقة أن ميناء عيذاب قد نهض واتسع عمرانه وذاعت شهرته في المقام الأول من خلال التجارة وبصفة خاصة تجرة «الكارم» أي القوابل، إلا أن هذا العمران التجاري أدى إلى عمرانه البيني حيث أصبح طريقًا شهيرًا لجميع الحجاج الوافدين من مصر وحدودها الغربية وبخاصة الحجاج المغاربة، وأضحى هذا الطريق البحري عبر ميناء عيذاب أكثر أمانًا من الطريق البري المار بشبه جزيرة سيناء وذلك رغم تعرض معظم الحجاج لخطر الغرق في عرض البحر الأحمر كما سنذكر في ثنايا البحث .

وقد ظهر ميناء عيذاب كأهم ميناء مصري على البحر الأحمر مع انتقال الدولة الفاطمية بصفة نهائية إلى مصر واستقرارها فيها مما أدى إلى اهتمام السلطات الحاكمة في مصر بتأمين الطرق البرية والبحرية وبخاصة الموانئ وعلى رأسها ميناء عيذاب لحماية التجارة ، وأيضًا للحفاظ على سلامة حجاج الغرب الإسلامي.

وقد أخذ ميناء عيذاب دوره بصورة قوية في العصر الفاطمي الثاني وذلك عندما اشتدت الأهوال الاقتصادية بصورة كبيرة في مصر زمن الخليفة الفاطمي المستنصر بالله ٤٢٧-٤٨٧هـ / ١٠٣٥-١٠٩٤م، وذلك بسبب نقص فيضان النيل علاوة على الحروب الداخلية، مما أدى إلى نقص الأقوات في البلاد فيما يعرف تاريخيًا باسم الشدة المستنصرية[٥] وهكذا أصبح ميناء عيذاب الثغر الرئيسي للحجاج المغاربة والمصريين، علاوة على دوره الهام كميناء تجاري، وبخاصة تجارة الكارم مما أدى في النهاية إلى استقرار أحوال مصر الاقتصادية بصورة كبيرة .

موقع عيذاب :

ويقع ميناء عيذاب في أقصى الساحل الجنوبي لمصر على البحر الأحمر بالقرب من الحدود مع السودان، وظل موقع عيذاب مجهولاً في العصر الحديث إلى أن توصل الجغرافي «ثيودور بنت» (Theodore Bent) إلى مكانها الأصلي في رحلته التي قام بها في سنة ١٨٩٦م، حيث

أماط اللثام عن آثارها المندرسة وتمكن من تحديد مكانها وهي على بعد حوالي ١٢ ميلاً شمال قرية حلايب، وتعرف هذه البقعة عند البدو البشارية ساكني هذه المنطقة باسم سواكن القديم ، وكان «بنت» أول من نبه إلى هذا الميناء التاريخي الهام[٦].

وقد اختلفت المصادر العربية حول القطر الذي تنتمي إليه عيذاب ، فبعض المصادر تذكر أنها مصرية[٧] والبعض الآخر يذكر أنها حبشية[٨] ولكن الثابت تاريخًا ومن خلال ما ذكرناه سابقًا عن الحفريات التي قام بها «بنت» أنها تقع في أرض مصرية مائة بالمائة، علاوة على ما ذكره أبو الفدا اسماعيل من أن مصر هي التي كان عليها الولاية على عيذاب وذلك في من أعمال مصر[٩].

ميناء عيذاب ورحلة الحج المغربية

بدأ دور ميناء عيذاب يظهر بصورة قوية كثغر رئيسي يعبر منه الحجاج المصريين والمغاربة إلى ساحل مدينة جدة، منذ بداية الشدة المستنصرية ، السالفة الذكر، فقد أولاها الحكام الفاطميين عناية خاصة ضد الاعتداءات والقرصنة، حيث خصصوا لها أسطولاً خاصة يتكون من خمس سفن قرابط بصفة دائمة في ميناء عيذاب [١٠]. وهكذا ظلت عيذاب تمارس دورها كميناء من أهم موانئ مصر من سنة ٢٨٠هـ إلى سنة ٨٣٠هـ- ٩٩٠ / ١٤٢٦م، وفي عهد السلطان الملك الأشرف برسباي، أي زهاء أربعة قرون ونصف ، نعمت منهما بقرنين بازدهار كبير وبخاصة أثناء الشدة المستنصرية ٤٦٠هـ- ١٠٦٧م، وذلك عندما أصبح طريق الحج والتجارة عبر شبه جزيرة سيناء محفوفًا بالمخاطر بسبب تربص الصليبيين في المنطقة الجنوبية لبلاد الشام، وبدأ نجمها في الأفول عقب تحويل السلطان الظاهر بيبرس استخدام طريق الحج القديم وذلك في سنة ٦٦٦هـ / ١٢٦٧م وهنا قلّ ذهاب الحجاج إلى ميناء عيذاب[١١].

وقد كان أهم أسباب تفوق ميناء عيذاب على غيره من الموانئ المصرية في خدمة الحجاج المصريين، بصفة عامة والمغاربة بصفة خاصة موقع الميناء: فهو أقرب ميناء مصري على البحر الأحمر للوصول إلى جدة حيث يقابل مدينة جدة على الجانب الغربي للبحر الأحمر ، والمسافة التي تفصل بينهما لاتزيد على عرض البحر الأحمر نفسه، وهي لذلك أقل كثيرًا عن غيرها من الموانئ المصرية من حيث المسافة [١٢].

ويذكر السيوطي أن الحجاج كانوا يفضلون هذا الطريق الجنوبي رغم مشقته ، فقد كانوا يركبون السفن النيلية إلى قوص[١٣] ثم يستقلون الطريق البري من قوص إلى عيذاب ، ومنها عن طريق البحر الأحمر إلى جدة، ورغم هذا يضيف السيوطي أن كثيراً من الحجاج كانوا يتعرضون لكثير من المضايقات والأخطار وخاص من عرب الحجاز مثلما يذكر عن بني هلال وطائفة من العرب حينما خرجوا في سنة ٣٦٣هـ / ٩٧٣م على قافل للحجاج وقتلوا منهم عدداً كبيراً[١٤].

هذا وقد كان طريق عيذاب معروفاً لدى الحجاج المغاربة منذ وقت بعيد، وذلك مع بداية القرن الثالث الهجري ، وكان الحجاج يقصدونه علاوة على الطرق الأخرى[١٥].

وقد كان لسلاطين مصر في عصر الدولتين الفاطمية والأيوبية دوراً هاماً في تأمين هذا الطريق الحيوي، فيذكر المقريزي في الخطط عن الأمن في طريق عيذاب قوص ويقول «إن تجار الهند واليمن والحبشة يردون في البحر إلى عيذاب، ثم يسلكون هذه الصحراء إلى قوص، ومنها يردون مصر، فكانت هذه الصحراء ولاتزال عامرة أهلة بما يصدر أو يرد من قوافل التجار، حتى أن أحمال الفلفل والقرفة، كانت توجد ملقاة بها ، والقوافل صاعد هابط لايعترض لها أحد إلى أن يأخذها صاحبها».

ولم تزل مسلكاً للحجاج في ذهابهم وإيابهم من أعوام بضع وخمسين وأربعمائة إلى أعوام بضع وستين وستمائة إلى أن كسا بيبرس الكعبة في سنة ٦٦٦هـ / ١٢٦٧م فقل سلوك الحجاج لهذه الصحراء واستمرت بضائع التجار، تحمل من عيذاب إلى قوص حتى بطل هذا الطريق بعد سنة ٧٦٠هـ / ١٣٥٨م[١٦].

دور سلاطين مصر في حماية الحجاج المغاربة

وقد كان بعض الخلفاء الفاطميين يشجعون الحجاج المغاربة لأداء الفريضة بإغداق الإنفاق عليهم وعلى رأسهم الخليفة الفاطمي المستنصر بالله حيث يذكر الرحالة الفارسي ناصر خسرو أن خمسة وثلاثون ألفاً هاجروا إلى مصر من الحجاز ، وظلوا فيها مدة طويلة فتجرى المستنصر عليهم الأرزاق لمدة سنة كاملة، لحين أدائهم الفريضة في العام التالي، حيث لم يتيسر لهم أداء الفريضة في هذا العام الذي قضوه في مصر بسبب الاضطرابات التي حدثت في الأراضي الحجازية فعادوا إلى مصر وظلوا بها لمدة عام.

وفي موضع آخر يشير الرحالة الفارسي إلى كثرة أعداد المغاربة الوافدين إلى مصر لأداء فريضة الحج عبر أراضيها ، فيذكر أنه في سنة ٤٤٠هـ – ١٠٤٨م وفدت قافلة حجاج كبيرة من بلاد المغرب، وبعد أداء الفريضة، دارت حرب شديدة بين المغاربة وعرب المدينة المنورة، قتل من المغاربة أكثر من ألفي رجل، وهذا يدلنا على كثرة أعداد المغاربة ممن يمرون بأرض مصر لأداء فريضة الحج[١٧].

ويشير ناصر خسرو في موضع آخر إلى استعدادات الفاطميين لاستقبال الوفود المغربية ويقول أنه جرت العادة في مصر مع قرب حلول موسم الحج أن يُقرأ مرسوم الخليفة الفاطمي في مساجد مصر، بداية من منتصف شهر رجب، وهي مدة ليست طويلة كي يستعد من يريد أداء الفريضة الاستعداد الكافي لها ، وكان يكتب في المنشور ما يلي:

«يا معشر المسلمين حل موسم الحج، وسيجهز ركب السلطان كالمعتاد ، وسيكون معه الجنود والخيل والجمال والزاد»[١٨].

وقد جاء في المرسوم السلطاني الفاطمي الذي قُرئ علانية على الناس في سنة ٤٣٩هـ – ١٠٤٧م ما يلي:

«يقول أمير المؤمنين ، أنه ليس من الخير أن يسافر الحجاج الحجاز هذا العام، فإنه به قحطاً وضيقاً وقد هلك به خلق كثيرون وإني أقول هذا شفقة بالمسلمين» وامتثل الحجاج سواء المغاربة أو المصريين لهذا الأمر السلطاني خوفاً من التعرض لسوء في هذا العام المقفر[١٩].

وقد كان جامع أحمد بن طولون يحظى بمكانة خاصة لدى المغاربة ، لأنه منذ العهد الأيوبي أصبح مكاناً لإيواء وإقامة الفقراء من الحجاج المغاربة الذين لايستطيعون كراء المنازل للسكنى، حيث خصص السلطان صلاح الدين الأيوبي للمغاربة المقيمين فيه طعاماً يصرف لهم، وقد أشار إلى ذلك الرحالة المغربي ابن جبير بقوله «وبين الجوامع العتيقة الأنيقة الصنعة الواسعة البنيان، جعله السلطان مأوى للغرباء يسكنون، ويحلقون فيه، وأجرى عليهم الأرزاق في كل شهر»[٢٠].

والجدير بالذكر هنا أن السلطان المصري صلاح الدين الأيوبي، أعطى المغاربة المقيمين في جامع أحمد بن طولون ما يشبه الحكم الذاتي، حيث جعل أحكامهم إليهم، ولم يجعل يداً لأحد عليهم، فجعلوا على أنفسهم حاكماً منهم يمتثلون أمره، يتحاكمون في كافة أمورهم عنده، ويستدل من ذلك على حرص السلطان صلاح الدين الأيوبي على أن يكفل لهم حريتهم دون التقيد بقوانين ونظم الدولة، وذلك تأميناً لهم وضماناً لحرية تعاملهم[٢١].

وربما فعل صلاح الدين هذا مع المغاربة لدورهم الكبير ومشاركتهم الفعالة في الحروب الصليبية حيث أغنوا على عاتقهم تحمل مشقة الحج من غرب العالم الإسلامي رغم طول المسافة بمنظور ذلك العصر وذلك للمشاركة والدفاع عن المقدسات الإسلامية.

ميناء عيذاب في كتابات بعض الرحالة المغاربة :

حظي ميناء عيذاب بنصيب وافر في كتابات الرحالة المغاربة ، فيذكر د. عبد الهادي التازي أن بلاد المغرب كانت مكانًا خصبًا أخرج لنا أعظم الرحالة المسلمين سواء من المغاربة الأقارقة، أو الأندلسيين[٢٢].

هذا وقد تميزت رحلات الرحالة المغاربة بدقة التدوين والإسهاب في التفصيل ، والحرص على تدوين ما يرونه بالوصف الدقيق، وقد أفدنا كثيرًا من وصفهم لكل ما شاهدوه في مصر، حيث كان لهذه الرحلات أهمية كبيرة في كشف العديد من أوجه الحياة المصرية، فقد كتب الرحالة المغاربة عن مصر من خلال رحلات الحج نصوصًا كثيرة، حيث تعتبر بلاد المغرب هي صاحبة الفضل الكبير في ابتكار الرحلة الحجازية[٢٣].

أول من بدأ هذه الرحلات المغربة الرحالة الأندلسي ابن جبير البلنسي (٥٤٠هـ- ٦١١هـ / ١١٤٥-١٢١٧م) [٢٤].

وقد كتب ابن جبير ملاحظات كثيرة عن ميناء عيذاب، وكان أولها ما سجله في رحلته من مدينة قوص عبر صحراء عيذاب، وكيف كانت القوافل العيذابية التي تقوم بنقل التوابل الهندية، علاوة على أحمال الفلفل والقرفة ، وكيف كانت هذه الأحمال مطروحة على طول الطريق بدون حراسة ويضيف ابن جبير أنها لكثرتها أصبحت توازي التراب سعرًا[٢٥].

وفي موضع آخر يذكر ابن جبير طرق أهل عيذاب ممن يعملون في نقل الحجاج عبر البحر الأحمر من ميناء عيذاب إلى ميناء جدة ، وقد كانت له تحفظات وانتقادات كثيرة حول عملية النقل، ويذكر أن هؤلاء الحجاج كانوا يعانون الأمرين من هؤلاء الملاحين أصحاب الجلاب[٢٦].

إذ كانوا يُشحنون على مراكبهم كما تُشحن الحجاج في الأقفاص دون مبالاة بما يمكن أن يصيب المراكب إذا زادت شحنتها من الركاب، وفي ذلك يقول ابن جبير «ولأهل عيذاب في الحجاج أحكام الطواغيت ، وذلك أنهم يشحنون بهم الجلاب حتى يجلس بعضهم على بعض، وتعود بهم كأنهم أقفاص الحجاج المعلوفة، يعمل أهلها (يقصد أهل عيذاب) على ذلك الحرص والرغبة في الكراء حتى يستوفي صاحب الجلبة منهم ثمنها في طريق واحدة ولا يبالي بما

يصنع البحر بهم بعد ذلك، ويقولون علينا بالأرواح وعلى الحجاج بالأرواح هذا مثل متعارف عليه بينهم»[٢٧].

ويذكر د / السيد عبد العزيز سالم أن ابن جبير قد تحامل على هؤلاء الملاحين فلعنهم وهجاهم وتمنى لو يعود الحجاج إلى سلوك الطريق البرية [٢٨]. أي طريق شبه جزيرة سيناء.

ويضيف ابن جبير حول نفس الموضوع ويقول: «على أنهم أقرب إلى الوحش منهم إلى الإنس، والركوب من جدة إليها (أي إلى عيذاب بعد أداء فريضة الحج) آفة للحجاج عظيمة، إلا الأقل منهم ممن يسلمه الله عز وجل، وذلك أن الرياح تلقيهم على الأكثر في مراس بصحارى تبعد منها مما يلي الجنوب، فينزل إليهم البجاة- وهم نوع من السودان ساكنون بالجبال[٢٩] فيكرون منهم الجمال، ويسلكون بهم غير طريق الماء، فربما ذهب أكثرهم عطشًا ، وحصلوا على ما يتخلفه من نفقة أو سواها ، وربما كان من الحجاج من يتعسف تلك المجهلة على قدميه، فيضل ويهلك عطشًا والذي يسلم منهم يصل إلى عيذاب كأنه منشر من كفن، شاهدنا منهم، مدة مقامنا أقوامًا قد وصلوا على هذه الصفة، وفي مناظرهم المستحيلة وهيئاتهم المتغيرة آية للمتوسمين ، وأكثر هلاك الحجاج بهذه المراسي ومنهم من تساعده الريح إلى أن يحط بمرسى عيذاب ، وهو الأقل»[٣٠].

والحقيقة أن جُل آراء ابن جبير بميناء عيذاب لم يكن بها شيئًا لطيفًا يذكر فمعظم ما دونه الرحالة المغربي عبارة عن انتقادات لاذعة للميناء وطريقه وساكنيه، مما يحدونا إلى القول بأن مشقة الرحلة عبر الصحراء الشرقية حتى الوصول من الفسطاط إلى عيذاب جعلت الرجل في حالة تحفز مستمر لكل ما يصادفه في رحلته ، خلاصة القول أن ابن جبير أسرف في سرد مساوئ الرحلة الحجازية عبر هذا الميناء باستثناء ما ذكره عن تأمين الطريق وخاصة من قبل السلطات الحاكمة في مصر في تلك الفترة.

وننتقل الآن بالحديث عن وجهة نظر رحالة مغربي آخر وانطباعاته عن ميناء عيذاب وهو شيخ الرحالة المغاربة ابن بطوطة (٧٠٣هـ/ ١٣٠٣م) [٣١]. وقد زار ميناء عيذاب في أثناء عودته من الأراضي الحجازية عقب أدائه لفريضة الحج ويذكر ابن بطوطة «ولما انقضى الحج توجهت إلى جدة برسم ركوب البحر إلى اليمن والهند، فلم يقض لي ذلك ولا تأتى لي رفيق ، وأقمت بجدة نحو أربعين يومًا، وكان بها مركب لرجل يعرف بعبدالله التونسي[٣٢] يريد السفر إلى القصير من عمالة قوص، فصعدت إليه لانتظار حاله فلم يرضني ولا طابت نفسي

بالسفر فيه، وكان ذلك لطفاً من الله تعالى، فإنه سافر فلما توسط البحر غرق بموضع يقال له راس أبى محمد، فخرج صاحبه وبعض التجار فى العُشارى[٣٣] بعد جهد عظيم، وأشرفوا على الهلاك وهلك بعضهم وغرق سائر الناس، وكان فيه نحو سبعين من الحجاج»[٣٤].

وكانت هذه المصادفة البحرية التى أودت بحياة هؤلاء الحجاج هى أولى انطباعات ابن بطوطة عن الملاحة فى مواني البحر الأحمر، ورغم ذلك واصل رحلته البحرية عبره وذهب قاصداً عيذاب بيد أن الريح القوية ذهبت بهم إلى جبل يعرف برأس دوائر[٣٥].

وبعد مسيرة تسعة أيام من رأس دوائر وصل ابن بطوطة إلى عيذاب، فلقاه أهلها وزوده هو ورفقته بالخبز والتمر والماء وكان قد نفد منهم معظم الطعام الذى يتزودون به وهم فى طريقهم إليها، ثم أقام بها عدة أيام، استأجر منها جملاً، وخرج منها فى صحبة بعض الأعراب متوجهًا إلى الشمال فوصل إلى حميثراء- وهى بلدة فى الصحراء الواصلة بين قوص وعيذاب- وزار بها قبر ولى الله تعالى أبى الحسن الشاذلى وبات إلى جواره للتبرك به، ثم واصل رحلته بعد ذلك لعدد من المدن المصرية[٣٦].

وهكذا كانت زيارة ابن بطوطة لميناء عيذاب ورغم أنها زيارة سريعة ودونت بصورة عابرة إلا أنها سجلت انطباعه عن الخدمات التى قدمت له فى تلك المنطقة من حيث التزود بالماء والطعام والراحلة التى أكمل بها بقية رحلته، مما يدل على عمران هذا الميناء وخاصة أمام القادمين والراحلين من المغاربة وغيرهم لإتمام رحلتهم المقدسة عبر ميناء عيذاب .

وفى النهاية لابد أن نذكر أن كثير من المغاربة استقروا بعيذاب والصحراء الواصلة بينها وبين قوص وكان منهم الحجاج والتجار وقد ذكر ابن بطوطة أنه قابل فى عيذاب شيخًا مغربيًا هو الشيخ محمد المراكشى الذى ذكر أنه ابن الخليفة الموحدى المرتضى، والجدير بالذكر هنا أن بعض المغاربة أقاموا أضرحة وزوايا خاصة بهم فى هذه المنطقة ومنها ضريح الشيخ أبى الحسن على بن عبدالله بن عبد الجبار بن يوسف الشاذلى الذى زاره ابن بطوطة فى صحراء عيذاب، وكان قد توفى فى ذلك الموضع فى طريقه إلى عيذاب فى سنة ٦٥٦هـ / ١٢٥٨م[٣٧].

وقد كان الشاذلى يقيم بمدينة الاسكندرية لمدة عام، ثم يؤدى فريضة الحج فى العام التالى، وكانت رحلة الحج تتم عن طريق ميناء عيذاب، وكان يعود عن طريق البر، وقد كان يقرأ فى أثناء رحلته البحرية عبر ميناء عيذاب حزب البحر وهى مجموعة من الأدعية كان يرددها أملاً فى أن تكون رياح البحر هادئة[٣٨].

وقد اختار الشاذلى عيذاب لتكون مقره الأخير حسبما يروى ابن بطوطة فقد ذكر أنه فى آخر سنة خرج فيها للحج قال لخادمه (استصحب فتاتًا وقفة وحنوطًا) وما يجهز به الميت، فقال له الخادم : ولم؟ فرد عليه (فى حميثراء سوف ترى)، وحميثراء فى صعيد مصر، فى صحراء عيذاب ، وبها عين ماء زعاق (غير صالح للاستخدام) وهى كثيرة الضباع فلما بلغ حميثراء اغتسل الشيخ أبو الحسن وصلى ركعتين وقبضه الله عز وجل فى آخر سجدة من صلاته، ودفن هناك وما زال قبره بها حتى الآن[٣٩].

وهكذا كان ميناء عيذاب بديلاً هامًا لرحلة الحج وخاصة الحجاج المغاربة فى وقت أغلق فيه الطريق البرى عبر شبه جزيرة سيناء وذلك فى فترة الحروب الصليبية ورغم الخدمات الجليلة التى أداها للحجاج من مصريين ومغاربة إلا أنه لم يسلم من نقد لاذع بسبب سوء بعض الخدمات وجشع بعض مالكى السفن العابرة بالحجاج بين ضفتى البحر الأحمر وهو ما ذكرناه سالفًا فى كتابات الرحالة المغاربة.

وكيفما كان الأمر فقد حاولت أن أتناول الموضوع كما ذكرته المصادر التى عاصرت الميناء وسجلت دوره فى استقبال وخدمة الحجاج المغاربة وغيرهم.

الهوامش والحواشي

١- نشط طريق الحج عبر صحراء عيذاب مع نهاية العصر الفاطمي وذلك بسبب استيلاء الصليبيين على (أيلة) وهي أولى محطات الحجاج في الجزيرة العربية، حيث كان يمر بها ركب الحج المصري القادم عبر شبه جزيرة سيناء فقد ظل هذا الطريق مغلقًا فيما يزيد على المائتي سنة إلى أن تمكن السلطان بيبرس البندقداري من إعادته كسابق عهده كطريق بري للحجاج مرة أخرى.

المزيد راجع: المقريزي: (تقي الدين أحمد بن علي) ت ٨٤٥هـ- ١٤٤١م ، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، الخانجي بدون تاريخ الجزء الأول ص٢٠٢، ٢٠٣ . ؛ عبد المنعم ماجد: الإمام المستنصر بالله الفاطمي ، القاهرة ١٩٦٩م، ص١١٩ ، وحول هذا الموضوع يضيف د. علي حامد أنه كان على حجاج مصر ومن رافقهم من أهل المغرب والأندلس وإفريقية، التجمع في مكان يقال له بركة الحاج القريبة من مدينة القاهرة، ثم يسير الركب إلى قرب السويس عجرود، ثم يسير الركب شبه جزيرة سيناء إلى بلدة العقبة أول محطة لطريق الحج المصري في شبه الجزيرة العربية، ثم يتخذ الركب طريق الساحل إلى المدينة. وقد ظل الطريق البري الساحلي في خدمة قوافل الحجاج المصريين والمغاربة ومن رافقهم حتى عام (٧٣٠هـ / ٧٤٧م) وهو تاريخ مرور آخر قافلة رسمية للحج على الطريق البري. علي حامد غيان : الآثار الإسلامية في شمال غرب المملكة العربية السعودية مدخل عام، مطبعة سفير، الرياض ١٤١٤هـ / ١٩٩٣م، ص٢١٢، ٢١٥ ؛ أحمد عمر الزيلعي : مكة وعلاقاتها الخارجية (٣٠١هـ-٨٧٨هـ) الرياض١٩٨١ م، ص١٠٢ .

٢- المقريزي : اتعاظ الحنفا بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفاء ، تحقيق محمد حلمي محمد أحمد ، المجلس الأعلى للشئون الإسلامية، القاهرة ١٩٩٦م، ج٢، ص١٦٢، ١٦٥ - ابن بسام : (أبو الحسن علي بن بسام الشنتريني) ت ٥٤٢هـ- ١١٤٧م الذخيرة في محاسن أهل الجزيرة، تحقيق إحسان عباس، الدار العربية للكتاب ، ليبيا ، تونس ١٩٧٨م، م١، ق٢ ص٧٨٩ .

٣- المقريزي : المصدر السابق، ج٢، ص١٦٢ ، ١٦٥ .

٤- المقريزي : نفس المصدر، ج٢ ، ص١٦٦ .

٥- ورغم الشدة العظمى التي شهدتها مصر في عهد الخليفة الفاطمي المستنصر بالله ت ٤٨٧هـ / ١٠٩٤م، إلا أن رحلات الحج المغربية ظلت مستمرة ومن دون انقطاع فيذكر المقريزي في الخطط ويقول «لما كان الغلاء بمصر في زمان المستنصر، وضربت القطائع والعسكر عدم الساكن هنالك

وصار ما حول الجامع (ويقصد جامع عمرو بن العاص) خرابًا، وتوالت الأيام على ذلك وتشعث الجامع وخرب أكثره وصار أخيرًا ينزل فيه المغاربة، ومكنا أصبح الجامع مأوى المغاربة يسكنون به حتى يؤدون فريضة الحج سواء في رحلة الذهاب أو العودة ! المقريزي: المواعظ والاعتبار، ج١ ، ص٤٠ .

٦- J. Teodore Bent: A Visit to Northern Sudan, The Geographical Journal, VII, January- June 1896, pp. 335-356 .

٧- ابن دقماق : (إبراهيم بن محمد بن أيبك العلائي) ت٨٠٩هـ / ١٤٠٦م ، كتاب الانتصار لواسطة عقد الأمصار ، لبنان، بيروت، بدون تاريخ، القسم الثاني ، ص٣٥ .

٨- الاصطخري : (أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي) عاش في القرن الرابع الهجري، القرن العاشر الميلادي ؛ المسالك والممالك ، تحقيق محمد جابر عبد العال الحيني ، القاهرة، ١٩٦١م ، ص٤٢ .

٩- أبو الفداء: (عماد الدين إسماعيل بن محمد ، ت ٧٣٢هـ / ١٣٣١م) تقويم البلدان، باريس، ١٨٤٠م، ص١٢٩ .

١٠- القلقشندي : (أبو العباس أحمد بن علي بن أحمد) ت ٨٢١هـ / ١٤١٨م ، صبح الأعشى في صناعة الإنشا، طبعة ثالثة ، القاهرة ١٩١٣م الجزء الثالث ص٥٢٠ .

١١- المقريزي: المواعظ والاعتبار ، ج١ ، ص٣٥٧ .

١٢- القلقشندي: صبح الأعشى، ج٣ ، ص٤٦٤ .

١٣- مدينة قوص: هي إحدى المدن الواقعة على طريق الحج في صعيد مصر، وكان الحجيج يتوقف بها حينًا من الوقت قبل سفرهم إلى أرض الحجاز، وقد وصف ابن جبير مدينة قوص بأنها حافلة بالأسواق والمرافق ، كثيرة الخلق ، لكثرة الصادر والوارد من الحجاج، والتجار اليمنيين والهنديين وتجار أهل الحبشة ، وإلى جانب كونها ملتقى الحجاج المغاربة والمصريين والإسكندرانيين : ابن جبير: (أبو الحسين محمد بن أحمد بن جبير) ٥٤٠هـ - ٦١٤هـ / ١١٤٥-١٢١٧م ؛ رحلة ابن جبير ، نشائر الدرب ٧٧، تحقيق د. محمد زينهم غريب، دار المعارف، بدون تاريخ ص٧٠ .

١٤- السيوطي : (عبد الرحمن بن أبي بكر جمال الدين السيوطي) ت ٩١١هـ / ١٥٠٥م حسن المحاضرة في أخبار مصر والقاهرة ، القاهرة ١٩٠٣ م، ج٢ ، ص١٦٨-١٧٢ .

١٥- أحمد عمر الزيلعي : مكة وعلاقتها ، ص١٠١ .

١٦- المقريزي: الخطط ، ج١ ، ص٣٢٧ .

المقريزي : السلوك في معرفة دول الملوك، تشر د. مصطفى زيادة، القاهرة، ١٩٣٨م Garcin Jean léon :L'Afrcain et Aidhab. Al pp. 221-231 .

١٧- للمزيد راجع : ناصر خسرو علوي: سفر نامة، ترجمة د يحيى الخشاب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ١٩٩٣، ص١٢٨ .

١٨- ناصر خسرو : نفس المصدر، ص١٢٥ .

١٩- ناصر خسرو: نفس المصدر، ص١٢٥ ١٢٦

٢٠- ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص٦٠ .

٢١- ابن جبير : رحلة ابن جبير، ص٦١ .

ويضيف ابن جبير عن عدل السلطان صلاح الدين الأيوبي ومعاملته للحجاج المغاربة قائلا: «ومن مفاخر هذا السلطان المؤلفة من الله تعالى، وآثاره التي أبقاها ذكرًا جميلاً للدين والدنيا، إزالته رسم المكس المضروب وظيفة على الحجاج مدة دولة العبيديين، فكان الحجاج يلاقون من الضغط في استيدائها عنتًا عجيبًا ، ويساءون فيها بخطة خسف باعثة، وربما ورد منهم من لا فضل لديه على نفقته. فرأى نفقة عقده، فيلزم أداء الضريبة المعلومة- وكانت سبعة دنانير ونصف دينار من العشارين للسوبة التي هي خمسة عشر دينارًا مؤمنية على كل رأس ، ويعجز عن ذلك ، فيتناول بأليم العذاب بعيذاب . فكانت كأسمها مفتوحة العين، وربما اخترع له من أنواع العذاب التعليق من الأنثيين ، أو غير ذلك من الأمور الشنيعة ، نعوذ بالله من سوء قدره، وكان بجنة أمثال هذا التنكيل وأضعافه لمن لم يؤدّ مكسه بعيذاب، ووصل اسمه غير معلم عليه علامة الأداء.

ويستوصل ابن جبير حول قيام صلاح الدين بمحو هذه الضريبة أو المكس الذي أزعجه كثيرًا، وكيف سهل السبيل للحجاج ، وأصبح الحج في عهده ميسورًا وخاصة للحجاج المغاربة. وللمزيد راجع : ابن جبير: نفس المصدر، ص٦٢،٦٤ .

٢٢- عبد الهادي التازي: مصادر الآثار الإسلامية، مقالة من كتاب الآثار الإسلامية في الوطن العربي ، تونس ١٩٨٥م. المؤسسة العربية للتربية والثقافة والعلوم. المؤتمر التاسع للآثار في البلاد العربية ، ص٢٥٨، ٢٥٩ .

٢٣- سعد زغلول عبد الحميد : ملاحظات عن مصر كما رآها ووصفها الجغرافيون والرحالة المغاربة في

القرنين السادس والسابع الهجريين، الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين ، مقالة منشورة بمجلة كلية الآداب جامعة الاسكندرية ، المجلد الثامن ، ١٩٥٤ م، ص٩٥ .

هذا وقد كانت الرحلة الحجازية من الرحلات التي يتشوق إليها المغاربة على وجه الخصوص، وذلك لبعد أقطارهم- بمقياس المسافات لهذا الزمن- عن الأراضي المقدسة، ولذا فقد كانوا مولعين ومتحمسين لأداء فريضة الحج، ولهذا كانت لهم رغبة صادقة في نقل كل ما يشاهدونه أثناء تلك الرحلة المقدسة، وذلك لكي تكون سبيلاً ودليلاً يهتدي به من يأتي بعدهم، ولهذا جاءت مدوناتهم وملاحظاتهم عن تلك الرحلة المقدسة ، بمثابة صورة حية ينظرونها لأهليهم وذويهم من المغاربة يعبرون بها عن حنينهم لزيارة بيت الله الحرام وقبر الرسول «صلى الله عليه وسلم» . محمد القاسي الاكسير في فكاك الأسير (رحلة محمد بن عثمان المكناسي) الرباط، نشر المركز الجامعي للبحث العلمي، جامعة محمد الخامس، ١٩٦٥م، المقدمة ، ص خ.

٢٤- ابن جبير: هو محمد بن أحمد بن جبير الكناني الأندلسي ، ولد بمدينة بلنسية سنة ٥٤٠هـ/ ١١٤٥م، وقد دون رحلته في كتاب سماه تذكرة بالأخبار عن اتفاقات الأسفار، وزار مصر وهو في طريقه لتأدية فريضة الحج عام ٥٧٨هـ/ ١١٨٣م.

للمزيد انظر: محمد محمد زيادة- رحلة ابن جبير، نشر دار الكتاب اللبناني، بيروت، المقدمة، ص د .

ويضيف أ.د. أحمد مختار العبادي ، أن ابن جبير توفي بمدينة الإسكندرية . ويقال أن مقامه فيها هو مقام سيدي جابر حاليًا وأن اسمه حُرّف من جبير إلى جابر ، أحمد مختار العبادي : في تاريخ الحضارة العربية الإسلامية، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية، ٢٠٠٢م، ص٤٢ .

٢٥- ابن جبير : الرحلة، ص٧٢ .

٢٦- الجلاب : مفردها جلبة، هو نوع من السفن كان يوجد له دار صناعة في كل من القلزم وعيذاب، وهي تصلح للملاحة في البحر الأحمر، وذلك لأن هذا النوع من السفن يتميز بمقاومة الصخور والشعب المرجانية، حيث أن الملاحة في البحر الأحمر تتطلب نوعًا خاصًا ذو صناعة خاصة وملاحين مهرة.

السيد عبد العزيز سالم : البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، ١٩٩٣ ، ص١٢٣ .

٢٧- ابن جبير : الرحلة ، ص٧٤، ٧٥ ؛ عبد العزيز سالم : نفس المرجع ، ص٢١٨ ، ٢١٩ .

٢٨- عبد العزيز سالم : نفس المرجع ، ص٢١٩ .

٢٩- البجاة أو البجة هي قبائل حامية أو على حد قول المسعودي جنس من الحبشة كانوا يسكنون الصحراء الشرقية بين النيل والبحر الأحمر منذ العصر البطلمي ، ويذكر المسعودي أنهم كانوا ينزلون فيما بين بحر القلزم وتيل مصر وأنهم «تشعبوا فرقاً وملكوا عليهم ملكاً وفي أرضهم معادن الذهب وهو التبر ومعادن الزمرد» وتتصل سراياتهم ومناسرهم إلى بلاد النوبة فيغيرون ويسبون ، وسكن جماعة من المسلمين بلاد العلاقي وهيذاب» وسكن في تلك الديار خلق من ربيعة بن نزار بن معد بن عدنان ، فاشتدت شوكتهم وتزوجوا من البجة فغلبت البجة بمن صاهرها من ربيعة ، وغلبت ربيعة بالبجة على من ناوأها» ؛ المسعودي : (أبو الحسن علي بن الحسين) ت ٣٤٦هـ - ٩٥٧م مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق أ . محي الدين عبد الحميد القاهرة، ١٩٥٨م، ج٣ ، ص١٨ . وللمزيد راجع عبد العزيز سالم: البحر الأحمر، ص٢١٣، ٢١٤ ، هامش ٣٨١ .

٣٠- ابن جبير : الرحلة ، ص٧٤ .

٣١- ابن بطوطة : هو محمد بن عبدالله بن محمد اللواتي الطنجي المشهور بابن بطوطة، ولد بمدينة طنجة بالمغرب الأقصى عام ٧٠٣هـ/ ١٣٠٤م ، ويعرف باللواتي نسبة إلى قبيلة لواتة البربرية ، وقد زار مصر في أثناء تلبية فريضة الحج عام ٧٢٥هـ/ ١٣٢٥م، وقد دون رحلته محمد بن جزي الكلبي بمدينة فاس عام ٧٥٦هـ/ ١٣٥٥م وأسماها «تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار» وللمزيد عن ابن بطوطة راجع: ابن بطوطة : رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار تحقيق طلال حرب، دار الكتب العلمية، بيروت- لبنان ، دون تاريخ ، المقدمة من ص٥ إلى ص٢٨ ؛ علي منتصر الكتاني: رحلة ابن بطوطة بيروت، لبنان مؤسسة الرسالة، ١٩٨٥ م، جزءان، المقدمة .

٣٢- عرف المغاربة (ونقصد هنا بهم سكان المغرب العربي كله بأجزائه الثلاثة الأدنى والأوسط والأقصى) بشهرتهم الواسعة في قيادة السفن الملاحية منذ وقت مبكر، ولهذا ذاعت شهرتهم في الجهاد البحري في العصر الأيوبي، وقد اشترك الكثيرون منهم في مساعدة البحرية الأيوبية وفي مهاجمة مراكب الصليبيين عند عيذاب وخاصة في الغزو الذي قام به أرناط (رينودي شاتيون) أمير حصن الكرك ؛ المقريزي : السلوك لمعرفة دول الملوك تحقيق د. محمد مصطفى زيادة، القاهرة ١٩٣٩م، الجزء الأول- القسم الأول، ص٧٩ .

٣٣- العُشاري: مركب صغير لايتسع سوى لعشرة أشخاص وكان يربط بكل سفينة كبيرة عدد من العشاريات ، تستخدم كقوارب نجاة.

ابن بطوطة : رحلة ابن بطوطة ، ص٢٩٣، هامش (٨٥) .

٣٤- ابن بطوطة : نفس المصدر والصفحة.

٣٥- ابن بطوطة : نفس المصدر والصفحة.

٣٦- ابن بطوطة : نفس المصدر والصفحة.

٣٧- محمد شاكر الكتبي: عيون التواريخ، تحقيق فيصل السامر، ونبيلة داود، الجزء الثاني ، ١٩٨٠م، ص٢٠١ ، ٢٠٢ .

٣٨- للمزيد عن الشيخ العارف بالله أبي الحسن الشاذلي والأسمية المنسوبة إليه راجع : ابن بطوطة : (رحلة ابن بطوطة) ص٤٢، ٤٣، وهامش (٤٥) .

٣٩- ابن بطوطة : نفس المصدر، ص٤٢ .

د. رياض مصطفى شاهين (*)

قلعة جزيرة فرعون ساحة للصدام الصليبي الإسلامي

ملخص البحث :

كان بلدوين الأول (Baldwin I) يريد من سياسة بناء القلاع والتحصينات عزل كافة المدن الفلسطينية ثم إسقاطها فيما بعد وذلك لحرمان بيت المقدس من أي نجدات تأتي إليه من المدن الفلسطينية الواقعة على الحدود المصرية مثل عسقلان وغزة والعريش . وكان من أهم تلك القلاع والتحصينات التي أقامها بلدوين قلعة جزيرة فرعون الواقعة قبالة أيله في خليج العقبة سنة ٥١٠هـ / ١١١٦م ، وذلك ليزيد من تحكمه في طريق القوافل التجارية بين مصر والشام بالإضافة إلى قطع الطريق البري الواصل بين مصر والشام والعراق والحجاز عبر شبه جزيرة سيناء .

وهكذا أطل الصليبيون على ساحل البحر الأحمر وأصبحوا يسيطرون على الشريان التجاري القادم من الهند واليمن والساحل الافريقي باتجاه العقبة ، وأصبح الوجود الفرنجي في أيله مصدر إزعاج وتهديد لتجارة البحر الأحمر وموانئ الحجاز، بالإضافة إلى السيطرة على طريق الحجيج الواصل بين الشام والأراضي الحجازية . لذا عمل صلاح الدين على إنهاء الوجود الفرنجي في البحر الأحمر فبنى المراكب في دور صناعة الفسطاط ثم نقلها على الجمال إلى أيله ، فأعاد تركيبها ، وحاصرت قواته قلعتي أيله وجزيرة فرعون حتى تمكنت منهما سنة ٥٦٦هـ / ١١٧٠م، لينهي الخطر الصليبي المتواجد في البحر الأحمر، إلا أن قلعة فرعون بقيت محل أطماع للصليبيين ، فأصبحت منطقة صدام بين الجانبين، وقد نجح المسلمون في تحريرها أكثر من مرة لتبقى تحت الحكم الإسلامي.

* أستاذ مشارك بقسم التاريخ – الجامعة الإسلامية بغزة، فلسطين .

موقعها ، بناؤها وتسميتها :

تقع أيله[١] على رأس خليج العقبة في منطقة استراتيجية تتحكم بطرق القوافل التجارية والمواصلات وحركة الجيوش بين بلاد الشام ومصر ، وبين الحجاز ومصر، وتجارة البحر الأحمر إلى بلاد الشام[٢].

أما قلعة جزيرة فرعون فتقع في الجنوب الغربي من أيله، وعلى بعد اثنى عشر كيلو مترا من خليج العقبة[٣]، وبالتحديد إلى الجنوب من طابا الواقعة على بعد ثمانية كيلو مترات منها، وعلى بعد ٢٥٠م من ساحل شبه جزيرة سيناء، مما يسمح بوصول القوارب الصغيرة إليها بسهولة، وتبعد أيضا عن نويبع حوالي ستين كيلو متر[٤]. وهي جزيرة صغيرة من الصخور الجرانيتية الصلبة، وتعد من الجزر المرجانية [٥]، يبلغ محيطها نحو ألف متر، وطولها شمالاً وجنوبًا ثلاثمائة متر، ويبلغ عرضها في أوسع نقطة مائة وخمسون مترا، وهناك فور[٦] في الجهة الغربية من الجزيرة على شكل بحيرة ضحلة يسهل دخولها بالقوارب الصغيرة.

وقد اختلف المؤرخون حول تفسير وجود هذا الفور فمنهم من اعتبره ميناء محميًا لجزيرة فرعون في العصور الوسطى[٧]، ومنهم من رأى أن هذا الفور تشكل حديثًا بعد تحطم سور القلعة وارتفاع المد، فدخلت المياه في هذا الجزء[٨] فإن صح هذا الرأي فالراجح أن هذا الفور في الأصل خندق ثم غمر بالمياه نتيجة هدم السور الخارجي للقلعة إذ إن الخنادق التي كانت توجد حول القلاع الصليبية كانت في الأصل جافة وهذا من باب الدفاع عن القلعة [٩]. والظاهر أن هذا الفور هو جزء أساسي من القلعة ويشكل استحكاما من استحكاماتها، ويبدو أنه كان أحد الخنادق المحاطة بأسوار القلعة لمنع العدو من التقدم ، وهذا ما كان شائعا عند الصليبيين في بناء القلاع [١٠]، وربما كان هذا الفور هو المدخل الحربي للقلعة، حيث كان الصليبيون يحرصون على جعل مداخل القلعة تتخذ شكلاً منحنيا لبواباتها التي كانت تجبر القوات المعادية على اتباع طريق ضيق ومنحرف وغير مباشر عند اقتحامها للقلعة[١١]، ولذا يواجه بمقاومة عنيفة وبتكبد خسائر كبيرة.

تتألف جزيرة فرعون من أكمتين[١٢] صغيرتين يرتفع في كل طرف منهما تل بجوانب صخرية تنحدر نحو البحر، فالشمالية ترتفع ثلاثين مترًا عن سطح الماء، أما الجنوبية فتبلغ أربعة وعشرون مترًا ، وتتصل الأكتاف بممر[١٣] في الجهة الشرقية من الجزيرة [١٤]، وعلى قمة التلين أقيمت قلعة فرعون [١٥]، ويبدو أن هذه الارتفاعات من أغلب الجهات وما صاحبها من

انحدارات نحو البحر أضافت إلى قلعة فرعون ميزة دفاعية جديدة، بالإضافة إلى حماية طبيعية وبالتالي أصبحت قلعة فرعون تتكون كما يصفها بعض المؤرخين المحدثين من مبانى قلعتين تامتين تماماً ، بحيث تستطيع أن تعمل كل منهما بمفردها إذا ما حوصرت إحداهما أو استولى عليها. وقد أقيمت على تل من التلين الموجودين بالجزيرة مبانى قلعة تتكون من مجموعة من الغرف لإيواء العسكر، وغرف لحفظ المؤن والعتاد، وحول هذه الحجرات والغرف سور سميك يتخلله عدة أبراج للمراقبة [١٦]، وكان يحيط بالقلعة سور مزدوج ، الأول يدور حول محيط الجزيرة مزود بأبراج دفاعية قوية، والثاني يدور حول المنشآت الخاصة بالجزيرة المكونة من قاعات للجنود ومخازن للغلال والذخائر ومساكن لعائلات الجنود وقصر الحاكم أو قائد الحامية [١٧]، وقد تخلل هذه الأسوار عدة أبراج للمراقبة ، وقد فتحت في هذه الأسوار فتحات لرمي السهام [١٨]، وذلك بهدف منع العدو من التقدم إلى داخل القلعة ، وقد عرفت هذه الطريقة في مصر وفلسطين ، وقد تعلمها الصليبيون حيث يمكن القول إنهم استفادوا بما وجدوه في البلاد من القلاع البيزنطية [١٩]، بالإضافة على ما نقلوه معهم من الغرب من أساليب البناء الحربي[٢٠]، وحول هذا يقول بوشع براور : «وعلى الرغم من أن الصليبيين كانوا ينتمون إلى أصل أوروبي غربي مشترك ، فإنهم قاموا بتعديل التقليد الغربي في العمارة الحربية وذلك عن طريق اقتباس التقنيات المعمارية البيزنطية والإسلامية على السواء» [٢١].

وتوجد مساكن المواطنين في أقصى الجنوب من القلعة [٢٢]، وهي آخر نقطة قد يصل إليها العدو في حالة احتلال القلعة. وهناك صهريجان كبيران لخزن مياه الأمطار، الأول في الجهة الجنوبية من القلعة ، والآخر في الطرف الشمالي منها، يتزودان بالمياه من سطوح أبراج القلعة[٢٣]. حيث كانت قلعة فرعون تعتمد في مياهها على مياه الأمطار، لهذا نجد أن مصادر المياه كانت من أهم الموارد التي يجب توفرها في القلعة، وقد بذل حكام القلعة جهودًا كبيرة في سبيل توفيرها للسكان فقاموا بحفر الآبار والبرك والخزانات والأحواض لتجميع المياه[٢٤] أما برج القلعة الذي يعتبر أحصن مكان في القلعة فيقع في الجهة الشمالية في مكان مرتفع بحيث يحكم سيطرته على جميع الجزيرة [٢٥]، حتى يتمكن من التصدي لأية محاولة هجومية. وللقلعة بوابتان كبيرتان الأولى في الجهة الشمالية من القلعة في مواجهة سيناء والثانية في الجهة الجنوبية منها، وتتصل كل بوابة بالبحر بدرج ينحدر نحو الشاطئ[٢٦].

أما أسلوب البناء الذي استخدم في بناء القلعة فليس هناك أدنى شك أن الفاتحين والغزاة

قد تلاعبوا به من خلال عمليات هدم وتعمير وإدخال إضافات تبعًا للخطط العربية، واتخاذ أنماط عمرانية تناسبهم إذ أعاد الصليبيون ترميم ما تهدم من القلعة ، كما قام المسلمون أيضا بذلك.

كشفت الحفريات الأثرية أن هذه الجزيرة قد استخدمت في أكثر من عصر، ولكن المباني الباقية الآن فيها تعود إلى العصر الأيوبي[٣٧]، وهذا راجع إلى صلاح الدين الأيوبي الذي قام بعد استعادتها من الصليبيين بتجديد بنائها عام ٥٦٦هـ / ١١٧٠م، لتكون إحدى القلاع الهامة في فترة الصراع الصليبي الإسلامي .

أما عن المواد المستخدمة في بناء القلعة فقد ذكر أحد المؤرخين أن القلعة شيدت من حجارة غير مشهورة (غير مدقوقة) وزودت فراغاتها بالملاط ، وذكر أنه يمكن مشاهدة بعض الحجارة الكلسية البيضاء في أسْكُفّة بعض النوافذ وجدران الصهاريج ، ويرجح أنها جلبت من مكان قريب من العقبة[٣٨] بينما ذكر البعض الآخر أنه زيادة في المناعة والتحصين فقد أحاط صلاح الدين القلعتين بسور متين مبني من الحجر المصقول ، بابه الرئيسي إلى جهة سيناء [٣٩]. أما عن الحجارة التي استخدمت في بناء قلعة فرعون فهي حجارة فرعونية استخدمت من قبل فراعنة الدولة الوسطى، ومما يؤكد هذا أن بعض هذه الحجارة يوجد عليها نقوش فرعونية[٤٠].

وعلى الرغم من أن معظم أجزاء القلعة في الوقت الحاضر تعود إلى فترة متأخرة مملوكية وعثمانية فإن مخطط القلعة وطريقة بنائها وأنماطها المعمارية تعود للفترة الصليبية والأيوبية[٤١] فالصليبيون لم يستقروا فيها سوى نصف قرن فقط، بينما استخدمها الأيوبيون والمماليك والعثمانيون قرونًا طويلة.

أما بخصوص تسمية جزيرة فرعون في الوقت الحاضر فيطلق عليها السكان اسم القرية. ويذكر يوسف حسن غوانمه أن اسم القرية مشتقة من الكلمة الفرنسية (لي جرى) أو جراى تو الجرية Ile de Graye [٤٢]. كما أطلق عليها كتاب الحروب الصليبية[٤٣] وهي تصحيف للكلمة العربية القريّة (بتشديد الياء)[٤٤] وقد عرفت هذه القلعة عند البدو باسم القلعة أو القليعة أو القرية[٤٥].

كان للقلعة باب نقش عليه اسم باني القلعة وتاريخ بنائها ، ولكنه تهدم في الوقت الحاضر، ويبدو أن هذا الباب كان قويا ومتينا إذ يذهب ذلك من الأساس الذي شيد عليه، والأرجح أنه شيد بأمر من السلطان صلاح الدين الأيوبي، فهو يشبه الباب الكائن في قلعة شيدها صلاح

الدين بجوار عين سدر، (قلعة الجندي) ومما يدلل على ذلك في الوقت الحاضر أن القلعة تشتهر بقلعة صلاح الدين[٤٦] حيث قام صلاح الدين بتجديد بنائها وإعادة تحصينها عام ٥٦٦هـ / ١١٧٠م[٤٨].

أهمية قلعة فرعون وأسباب الصراع حولها :

كانت لقلعة فرعون أهمية كبيرة لدى الجانبين الصليبي والإسلامي، فقد كان عنصر القوة العسكرية هو الأساس التي استندت إليه الإمارات الصليبية في بلاد الشام، وكانت إحدى مظاهر التعبير عن تلك القوة وترجمتها هي السيطرة على الأرض، وبناء القلاع والحصون عليها، وذلك استجابة لدواعي الصراع مع المسلمين ، وحفاظًا على أمنهم، حيث كانت قضية الأمن العسكري كما يقول بوشع براور : «هي الباعث الموجه لحياة الصليبيين في فلسطين والشام باعتبارها الضمان الوحيد لاستمرارية وجودهم»[٤٩]، حيث أصبح شغل المملكة الصليبية في بيت المقدس أن تركز جهودها من أجل الحفاظ على أمن الصليبيين، وكان نمط الاستيطان الصليبي وإقامة القلاع والحصون يمثل إحدى ضرورات الأمن، ولهذا فقد أنشئوا منظومة واسعة من القلاع والحصون التي انتشرت في الجبال والسهول والجزر والسواحل، ويمكن ربط تلك التحصينات بأهداف عديدة تتعدى الجانب العسكري الدفاعي لتشمل الجوانب الاقتصادية والدينية، والتي هدفت في النهاية إلى تثبيت أقدام وجودهم على الأراضي الإسلامية، على اعتبار أن تلك الأهداف متكاملة ومترابطة وتخدم الهدف الأساسي لإنشاء القلاع[٥٠].

وتندرج السيطرة على تلك الجزيرة الصغيرة وإعادة تجديد بناء قلعتها ، ضمن استراتيجية الهيمنة على منطقة أيله التي تتميز بموقعها الاستراتيجي والحيوي على البحر الأحمر، فجاءت قلعة جزيرة فرعون دعمًا لقاعدتهم في أيله حيث كانت مقابلة لها[٥١]، ولاتبعد كثيرًا عن الشاطئ[٥٢]، حيث تعتبر قلعتها رومانية بيزنطية سبق وأن أقامها البيزنطيون ، واستخدمها المسلمون في العصور المختلفة ثم سيطر عليها الصليبيون وقاموا بتجديد بناؤها وترميمها[٥٣]. وكان لبناء هذه القلعة أهمية خاصة لدى الصليبيين تتمثل بالنقاط التالية:

الموقع : تتميز قلعة فرعون بموقع استراتيجي وحيوي مهم فكانت تحرس المدخل المؤدي إلى البحر الأحمر الذي يمر من العقبة إلى سيناء ومصر، والجزيرة العربية من الجنوب [٥٤]، حيث أدرك الصليبيون الأهمية الاستراتيجية لهذه المنطقة باعتبارها حلقة الوصل بين مصر والشام،

وكان أكثر ما يخشاه الفرنج قيام اتحاد سياسي وارتباط في الأهداف بين القاهرة ودمشق[٤٥]، ولذلك فقد استمرت محاولات بلدوين الأول (Baldwin I) خلال العقد السادس الهجري، الثاني عشر الميلادي ، لتحصين المملكة من تلك الجهة لتأمين الحدود من جهة مصر ومنع الاتصال بالشام[٤٦].

نقطة للحراسة والمراقبة: بالإضافة إلى أن قلعتي فرعون وأيله تشكلان شبكة دفاعية، إلا أنهما استخدمتا كنقطة للحراسة والمراقبة أمام التهديد الإسلامي من الجنوب والمتمثل بمدينة عسقلان، ومن الجيوش الفاطمية من مصر بهدف منع الاتصال والتنسيق بين القاهرة ودمشق، خاصة إذا ما علمنا أن مملكة بيت المقدس جوبهت بمقاومة من هذه الأطراف، لا سيما من الدولة الفاطمية ، مما اضطر الصليبيون الغزاة ، وتحت ضغط الحاجة لوجودهم على أرض غريبة وبعيدة عن بلادهم إلى بناء هذه القلاع في سبيل المحافظة على ما استولوا عليه ، حيث كان بلدوين يأمل من وراء توجيه ضربة قوية للفاطميين في القاهرة إجبار مدينة عسقلان على الاستسلام وتخليص مملكة بيت المقدس بذلك من الرعب الذي سببته تلك المدينة بحاميتها القوية[٤٧]، وبالتالي فقد مكنتهم قلعة فرعون كغيرها في وضع خصومهم تحت رقابتهم المستمرة على طول الحدود الجنوبية الشرقية المتمثلة في الطريق الممتد من الطرف الجنوبي للبحر الميت حتى سيناء أيله على خليج العقبة ، وهو الطريق المشرف على صحراء النقب الحالية[٤٨]، حيث كان بلدوين يهدف إلى حماية بيت المقدس من جهة الجنوب الشرقي ودفع حدودها إلى البحر الأحمر[٤٩] وذلك بالسيطرة على الصحراء الممتدة بين جنوبي البحر الميت وخليج العقبة المعروفة بوادي عربة، وهذا المشروع له أهمية دفاعية في المقام الأول إذ أنه يتمكن بذلك من عزل مصر مصدر القوة في الشرق الأدنى الإسلامي الذي يهدد مملكته عن بقية العالم الإسلامي[٥٠] وقطع الطريق البري الذي يصل بينها وبين الشام والحجاز عبر شبه جزيرة سيناء[٥١]، أي أن الهدف من بناء هذه القلاع بالمقام الأول ومسيلة للدفاع عن الحدود[٥٢]، ونقطة للحراسة والمراقبة ، لذلك فقد استمرت محاولات بلدوين الأول (Baldwin) خلال العقد الثاني من القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي لتحصين المملكة من تلك الجهة لتأمين الحدود من جهة مصر، ومنع الاتصال بالشام[٥٣].

الأهمية الاقتصادية : تتمثل الأهمية الاقتصادية أو التجارية لهذه المنطقة في أنها تمثل تهديدا للقوافل التجارية المتجهة من القاهرة إلى دمشق وبالتحديد الطريق الممتد من مصر

والبحر الأحمر إلى دمشق [٥٤]، حيث كانت الطرق الحربية التي تستخدمها الجيوش الصليبية والإسلامية هي الطرق التجارية نفسها، والتي يقع على امتدادها أيضا المراكز الإدارية، وكانت هذه الحصون والقلاع تطل على طرق التجارة المحلية والخارجية [٥٥]. ولذلك اهتم بها الصليبيون لما تشكله من أهمية اقتصادية في المنطقة ، مما دفع بلدوين الأول إلى إقامة قلعة جزيرة فرعون حتى يتمكن من خلالها بتهديد جميع طرق التجارة في المنطقة.

وقد أنزل بلدوين في القلعة حامية عسكرية قوية وشحنها بالعتاد لتتمكن من تأدية مهامها[٥٦]، وهي حماية المملكة اللاتينية من الجنوب ، ولفرض فرض الضرائب أو المكوس على التجارة العابرة بين دمشق والقاهرة وبلاد الحجاز[٥٧].

ولم يكتف بلدوين بذلك بل رغب في اكتشاف المزيد من الأراضي المجاورة لمملكته ، والحدود المصرية وهي منطقة صحراء سيناء [٥٨]. ويفضل قلعة فرعون بالإضافة إلى قلعة أيله أضحى الصليبيون يتحكمون في الطريق البري للقوافل التجارية التي تصل بين دمشق وبلاد الحرب ومصر عبر شبه جزيرة سيناء [٥٩]، هذا من جهة ، ومن جهة أخرى أصبح الفرنج بإطلالهم على ساحل البحر الأحمر يسيطرون على الشريان التجاري البحري القديم القادم من الهند إلى الصين واليمن ، كما أصبح الصليبيون بنازلوا مصر السيطرة على الطرق التجارية في البحر الأحمر[٦٠].

أهميتها العسكرية : وقد شكلت هذه القلعة أيضًا خطرًا على جنوب فلسطين ، وخاصة على عسقلان التي كانت ما تزال بيد الفاطميين حتى عام ١١٥٣م حيث عززت مصر حاميتها وإمداداتها في فترات منتظمة [٦١]، أو أصبحت مركزًا متقدمًا لمهاجمتها وقطع الإمدادات القادمة إليها في فترات متقطعة [٦٢]. لذلك يتضح لنا من خلال دراستنا لقلعة فرعون، أن المكان الحصين على الحدود له أهمية خاصة في الشؤون العسكرية بسبب قربها من العدو، ومما يؤكد هذا السبب ما أورده وليم الصوري[٦٣] من أن سبب إنشاء هذه القلاع هو كبح غارات عسقلان ، فكان من واجب القلعة في جنوب فلسطين أن تباشر القتال فتهاجم رجال عسقلان كلما غادروا ملجأهم في مدينتهم.

ويمكن بسهولة تفسير كيف تمكن الصليبيون من احتلال عسقلان بعد ذلك حيث كانت بناء هذه القلاع بمثل الخطوة الأولى في عملية إخضاع المدينة ذاتها[٦٤].

قاعدة هجومية : تشكل قلعة فرعون والقلاع المجاورة لها قواعد هجومية ، إذ أنها صممت لتكون مرتكزًا وقواعد القوات الصليبية التى تحاصر مدينة عسقلان، فضلا عن أنها نقطة انطلاق للحملات والغارات الصليبية على مصر[٦٥] وبقية العالم الإسلامى، وهذا ما أكد بعض المؤرخين المعاصرين من أن أحد مقاصد الحملة التى قام بها بلدوين على جنوب فلسطين كان قلعة أيله التى هى على فوهة الحجاز ومداخله ، ثم الخوض فى هذا البحر الذى تجاوره بلادهم من ساحله[٦٦] . ووصف القاضى الفاضل أساليب الصليبيين القتالية وحاجتهم لبناء القلاع بقوله : «واعلم أن الفرنج قد تسلطوا لواذًا، وتغلبوا بالحصون احتجازًا وليادًا، وأنهم لايقاتلون إلا فى قرى محصنة »[٦٧].

ويتضح هذا الأمر من محاولة بلدوين أكثر من مرة مهاجمة الديار المصرية ، وذلك بعد تشييده لقلعة جزيرة فرعون وعودته لمملكة بيت المقدس عبر شبه جزيرة سيناء [٦٨]، إذ قرر بلدوين العودة مرة أخرى إلى مصر لكشف الطريق الشمالى من ناحية العريش ورفح[٦٩] وأعد لذلك حملة عسكرية اختلفت آراء المؤرخين المحدثين حول عدد قواتها، ويبدو أن هذا الاختلاف راجع للمؤرخ المعاصر للحملة فوشيه الشارترى[٧٠] حيث أنه لم يورد عدد الجند المرافقين لبلدوين فى حملته تلك ، فظهر من المؤرخين من يقدر عدد أفراد الحملة بستمائة من الفرسان والرجالة[٧١] وبعضهم يرى أن الحملة مكونة من مائتين وستين من الفرسان وتسعمائة من المشاة[٧٢] ويذكر المؤرخان وليم الصورى ، وفيلكس فابرى (Felix Fabri) أن بلدوين تقدم بقوة ضخمة للانتقام من المصريين لما سببوه من أضرار لمملكته[٧٣].

وتذكر غالبية المصادر العربية أن بلدوين كان «قاصدًا ملك مصر والتغلب عليها، وقوى طمعه فى الديار المصرية» [٧٤].

وأنه أراد أن يهاجم الفاطميين فى عقر دارهم ليشعرهم بقوته بعد أن أحس بضعفهم[٧٥] إلا أن هذه الحملة لم تكن من القوة التى تستطيع السيطرة على مصر، لذا اكتفى بلدوين بمناوشة القوات المصرية[٧٦] ثم زحف بفرقته الصغيرة وتوغل بها على الساحل الشمالى للبحر المتوسط واستطاع خلال اثنى عشر يومًا عبور الصحراء الممتدة من غزة إلى العريش دون أن يلقى مقاومة تذكر، ونجح أثناء تقدمه أن يستولى على مدينة رفح [٧٧]، كذلك عاد مرة أخرى ليهاجم بعض المدن المصرية واجتاز العريش حتى وصل إلى الفرما[٧٨] بجانب تنيس[٧٩] دون مقاومة تذكر من الجانب الفاطمى [٨٠]. ولولا رحمة الله ومشيئته التى تدخل لإيقاف هذه

الحملة عند المكان الذى وصلت إليه دون مقاومة تذكر من جانب الفاطميين لكانت مصر فى عداد الإمارات الصليبية ، ولكن شاءت الأقدار أن يمرض بلدوين ويتوفى قرب العريش فى ذى الحجة ٥١١هـ / آنيسان ١١١٨م [٨١]، ويقال أن سبب الوفاة أنه سبح فى النيل عند تنيس وانتفض جرح كان به[٨٢].

أهميتها الدينية : ومن الأهداف التى حققها الصليبيون وراء سيطرتهم على هذه المنطقة ، هدف دينى وهو التعرض لقوافل الحجاج المسلمين القادمة من الشام، والقادمة من عبر البحر الأحمر، فلقد نال الحجاج من الصليبيين الموجودين فى أيله ضررا كبيرا[٨٣] حيث تعتبر طريق الحج البرى عبر- أيله - شبه جزيرة سيناء وتحول طرق الحاج فى الشام ومصر، ففى الشام صار الطريق يتجه شرقًا إلى طرف البادية، وفى مصر تحول الطريق أثناء فترة السيطرة الصليبية إلى اتباع طريق صعيد مصر والصحراء الشرقية ووادى النيل ثم إلى عيذاب على الساحل الغربى للبحر الأحمر مقابل جدة ومنه إلى سواحل الحجاز [٨٤]. وقد أدى ذلك إلى اضمحلال شأن خليج ومدينة القلزم[٨٥] (السويس) منذ القرن الخامس الهجرى (الحادى عشر الميلادى) بعد أن كانت تلك المدينة ميناء الملاحة إلى الحجاز والهند فى القرون الإسلامية الأولى [٨٦] بل إن الصليبيين عزموا فيما بعد على دخول المدينة المنورة وإخراج رفات الرسول (صلى الله عليه وسلم) من ضريحه [٨٧]. ونقل جسده الشريف إلى بلادهم عندهم، ولايمكنوا المسلمين من زيارته [٨٨]. ولقد كان ذلك من أوائل الأسباب التى جعلت صلاح الدين فيما بعد يعمل على تحرير هذه المناطق واسترجاع أيله وقلعة فرعون .

بذلك تمكن الصليبيون من الاقتراب من حدود شبه جزيرة سيناء التى كان لها عندهم مكانة دينية عزيزة عليهم[٨٩] ونجحوا فى إحكام السيطرة على الطرق التى تربط هذه المنطقة سواء بالشام أو مصر[٩٠] وأصبح من المتعذر على أى جيش إسلامى أن يصل لمصر من ناحية الشرق خوفًا من تعرضه لهجمات مفاجئة من جانب الحاميات المتواجدة فى تلك القلاع والحصون الصليبية[٩١].

احتلال القلعة :

هكذا توجه بلدوين الأول (Baldwin I) سنة ٥٠٩هـ/ ١١١٦م فى حملة عسكرية إلى أيله لتطبيق سياسته بالسيطرة على المنطقة الممتدة من جنوب البحر الميت إلى ميناء أيله على خليج العقبة ، لتحصين المملكة فى الجنوب بالسيطرة على مواني البحر الأحمر، وهنا اختلف

المزرخون حول عدد الجنود الذين رافقوا بلدوين فى هذه الحملة، فقدرهم فوشيه الشارترى بحوالى مائتى رجل [٩٦]،أما البرت أكس فقدرهم بمائتى فارس وأربعمائة من المشاة [٩٧]، بينما قدرهم البعض الآخر بألف ومائتى فارس وأربعمائة من المشاة[٩٨].

والراجح أن الرأى الأخير هو الصحيح وذلك لأهمية هذه المنطقة بالنسبة للصليبيين ، فليس من السهل أن تترك بدون حماية، وبالتالى نستبعد أن يقدم بلدوين الأول على هذه الخطوة بدون قوة كبيرة يستطيع من خلالها تنفيذ مخططه الاستيطانى التوسعى . فقد عبرت هذه القوات الصحراء حتى وصلت إلى أيله، فوجدوها خالية من السكان الذين هربوا من وجه الفرنج ، ولجئوا إلى سفنهم ولاذوا بالفرار[٩٩] خوفًا من بلدوين وقواته مما يؤكد كبر حجم هذه القوات .

واحتل بلدوين أيله ، وأنشأ بها قلعة حصينة أخرى على أنقاض قلعة قديمة يرجع تاريخها إلى العهد النبطى [٩٢]. كما قام فى سنة ٥٦٥هـ / ١١١٦م بتشييد قلعة أخرى فى جزيرة فرعون وهى موضوع دراستنا «قلعة فرعون» الواقعة قبالة أيله فى خليج العقبة فكانت له قاعدة على البحر الأحمر [٩٨] ، وأقام بهاتين القلعتين حاميتين عسكريتين [٩٩]. وبهذا أصبح الصليبيون قلاع حصينة على البحر الأحمر مشحونة بالحاميات العسكرية والميرة والذخيرة ، وبفضلهما أضحى الصليبيون يتحكمون فى الطريق البرى الذى يربط بين دمشق وبلاد العرب ومصر عبر شبه جزيرة سيناء كما أسلفنا القول .

تحرير القلعة فى عهد صلاح الدين:

كانت السيطرة الصليبية فى قلعة فرعون تضايق التجارة فى البحر الأحمر، وتراقب القوافل المتنقلة بين القاهرة والعراق والشام وبالعكس ، وقد أتى هذا الوجود على قوافل الحجاج المسلمين المتجهة إلى مكة والمدينة حيث أصيبوا بضرر كبير [١٠٠]. ولما اشتد آذاهم رأى صلاح الدين أن تكون ضربته الأولى موجهة إلى أيله وقلعة فرعون لموقعهما الاستراتيجى المهم برًا وبحرًا ، لا سيما وأن خطرهم قد زاد واستفحل فى هذه المنطقة المهمة ويدءوا يهددون السواحل الحجازية والأماكن المقدسة، ويمكن ملاحظة ذلك من الرسالة التى أرسلها صلاح الدين فى سنة ٥٧٠هـ/ ١١٧٤م، إلى الخليفة العباسى حيث ذكر فيها فتح أيله وقلعة فرعون وأسبابه بقوله : «ومنها قلعة بثغر أيله [أعتقد أن المقصود هى قلعة فرعون] كان العدو قد بناها فى بحر الهند وهى المسلوك منه إلى الحرمين واليمن، وغزا سواحل الحرم، فسبى منه خلقًا ، وخرق الكفر فى ذلك الجانب خرقًا ، كادت القبلة أن يستولى على أصلها ، ومسلجد الله

أن يسكنها غير أهلها ، ومقام الخليل صلوات الله عليه أن يقوم به من ناره غير برد وسلام، ومضجع الرسول شوقه الله أن يتطرقه من لا يدين بما جاء به من الإسلام، ففتح الله هذه القلعة وصارت معقلاً للجهاد، وموئلا لسفار البلاد، وغيرهم من عباد العباد»[١٠١].

نستنتج من نص هذه الرسالة الآتى:

أولاً : أن المقصود بالقلعة قلعة فرعون ويتضح ذلك من قوله «كان العدو قد بناها فى بحر الهند» ، ومما يؤكد ذلك أن القلعة التى بنيت من قبل بلدوين الأول فى البحر هى قلعة فرعون ، أما قلعة أيله فكانت فى البر وكانت فى الأصل قد بنيت قبل السيطرة الصليبية كما جاء فى بداية الدراسة.

ثانيًا : تؤكد الرسالة أن الفرنج قاموا بغزو السواحل الحجازية قبيل عام ٥٧٧هـ/ ١١٨١م أى قبل أن يقوم أرناط (رينود دى شاتيون)[١٠٢] بحملته الصليبية المشئومة ضد الأراضى المقدسة بالحجاز فى ذلك العام، بل نؤكد أن هذا الغزو سبق وأن حدث قبل أن يتنبه صلاح الدين للخطر الصليبى الموجود فى البحر الأحمر سنة ٥٦٦هـ / ١١٧٠م، وهددوا الحرمين الشريفين، وهذا ما ذهب وأكد عليه أحد الباحثين [١٠٣].

أضف إلى ذلك فكرة استرداد أيله ازدادت عند صلاح الدين عقب غزواته فى جنوب فلسطين إذ أدرك وقت ذلك استحالة توغله بين القلاع الصليبية فى صحراء النقب، وعدم ضمان تحرك التجارة بين الشام ومصر ومرور القوافل العسكرية ، طالما ظلت منطقة أيله فى حوزة الصليبيين [١٠٤]. لذا رأى صلاح الدين أنه لابد من تحرير أيله من القوة الصليبية المتمركزة فيها وتطهير البحر الأحمر من الصليبيين ، فإن تأمين المواصلات بين مصر والحجاز من جهة ، ومصر والشام من جهة أخرى هو الخطوة الأولى لتحرير البلاد من الصليبيين. وربما قصد صلاح الدين من تلك السياسة تسهيل اتصاله بالشام، ليتسنى له فى المستقبل التوجه إليها بكل يسر.

وعليه سرعان ما استغل صلاح الدين أول فرصة جاءته لتحقيق هذا الأمر، وذلك عندما جاءه الخبر بتلبية نور الدين وغبطته فى إرسال أبيه نجم الدين أيوب وأهله إليه بالقاهرة، وبخروج القافلة بهم جميعًا من دمشق . فقاد صلاح الدين عليهم من الصليبيين فخرج فى النصف من ربيع الأول سنة ٥٦٦هـ / نوفمبر سنة ١١٧٠م قاصدًا أيله وقلعة فرعون[١٠٥].

أخذ صلاح الدين يتأهب لخوض معركة بحرية ، فقام بجهد جبار وفريد من نوعه في تاريخ الحروب، فقد أمر ببناء مراكب مفصلة- قطع- في دور صناعة مصر (القسطاط) ثم نقلها على ظهور الجمال والخيل براً عبر سيناء إلى شواطئ البحر الأحمر، وهناك أعاد الصناع تركيبها، فشحنها بالرجال والسلاح ، وحاصر أيله وقلعة فرعون براً وبحراً وأحكم عليها الحصار[١٠٧]. وأخذ صلاح الدين يهاجم أيله براً وبحراً للاستيلاء عليها، واستماتت الصليبيون في الدفاع عن حصونهم وقلاعهم، ودام حصار القلعة حسب قول القاضي الفاضل من منتصف ربيع الأول ٥٦٦هـ / ١٦ تشرين الثاني ١١٧٠م ، إلى ٢٠ ربيع الآخر / ٣١ كانون الأول [١٠٧]، لكن قوات صلاح الدين كانت أشد عزمًا وبأسًا ، فسقطت في أيديهم ، وانهزم الفرنج هزيمة منكرة تاركين وراءهم غرقاهم وقتلاهم ، وسلاحهم وأقواتهم ، واقتيد من بقي على قيد الحياة أسرى إلى القاهرة، إلا أنه توجد رواية أخرى تفيد أن حصانة القلعة آخر سقوطها ، وأن طول مدة الحصار أجبرت حاميتها إلى طلب الاستسلام [١٠٨]، فإن صح هذا الرأي فلا يكون خروجهم قد تم بسهولة ، ومن المؤكد أن شروط الاستسلام التي كانت سائدة ومتعارف عليها في ذلك الوقت قد طبقت عليهم، وهي خروج أفراد الحامية المستسلمة سالمين ، ولكنهم تركوا وراءهم عتادهم وسلاحهم ومؤنهم غنيمة للمسلمين [١٠٩].

هكذا استطاع صلاح الدين فتح أيله وقلعة فرعون معًا في العشر الأول من ربيع الآخر سنة ٥٦٦هـ / كانون أول ١١٧٠م[١١٠]، ويقال إنها فتحت في العشرين من شهر ربيع الأول من هذه السنة [١١١]، ثم قام بإعداد قوة من ثقات رجاله في أيله وقواهم بالسلاح والمؤن والذخيرة[١١٢] ونزل صلاح الدين على أيله حتى اجتمع بأهله ، ثم سار إلى القاهرة فدخلها في السادس والعشرين من جمادى الأولى/ يناير ١١٧١م[١١٣]، وهكذا حقق صلاح الدين هدفه بالإغارة على حدود المناطق الجنوبية من فلسطين ضد حصون الصليبيين في عقر دارهم، وفتح طريق الاتصال بين مصر والشام. ولاشك أن هذا الإنجاز الذي حققه السلطان صلاح الدين كان الهدف من ورائه السيطرة على مداخل البحر الأحمر وحماية تجارته وحجاجه من الخطر الصليبي الجاثم على أرض سيناء وجنوب فلسطين .

استمرار الصدام حول قلعة فرعون :

أخذ أرناط أمير الكرك يعمل على إعادة الوجود الصليبي في منطقة البحر الأحمر لما له من فائدة ستعود على الصليبيين من خلال السيطرة على طرق التجارة المتجهة إلى مكة. ولذلك

عمل على اعتراض القوافل التي تجتاز منطقة الكرك [١١٤]. منتهزًا انشغال صلاح الدين بعملياته الجهادية في الشمال، إذ عاد إلى التفكير في مشروعه القديم الخاص بغزو مكة والمدينة. وبيان ذلك أن أرناط لم ينس أهمية أيله وقلعة فرعون الحربية وضياعها على الصليبيين ، سيما وقد توالت عليه نكبات الحامية الأيوبية المرابطة بقلعة فرعون الواقعة في وسط البحر ولاسبيل للصليبيين[١١٥] إليها. ولهذا أعد حملة في شتاء سنة ٥٧٧هـ/ ١١٨١م واثر أن يكون ذلك في فصل الشتاء حتى لاتتعرض قواته إلى قسوة الصحراء، ومع ذلك فقد أخفقت حملته لطول الطريق ، وبعد خطوط إمداداته وقسوة الطبيعة من حوله، ولمضايقة للمسلمين لإمارته (الكرك) وتعقيبهم لقواته ، فوصل تيماء[١١٦] ونهب قافلة تجارية وعاد، ولم يحقق هدفه [١١٧]، ولكنه استفاد من تلك الحملة، فقد ألم بطبيعة بلاد العرب ، وأدرك أن الأمر جدير بمعاودة الكرة مرة أخرى في السنة التالية.

وقد مهد أرناط لحملته المقبلة بمناوشات حاول خلالها اعتراض أيله ، ولكن حامية أيله فوتت عليه الغرض ، واستعصى عليه السيطرة عليها [١١٨]. عندئذ أعد أرناط مراكب مفصلة من أخشاب غابات الكرك وعهد بها إلى الصناع في الكرك وعسقلان [١١٩]. وجرب قسمًا منها في البحر الميت[١٢٠] ثم نقلها على ظهور الجمال إلى خليج العقبة، فقام الصناع بتركيبها وإعدادها ، وتمكن من إعداد وحدة من السفن تتألف من خمسة غربان[١٢١] وعدد كبير من المراكب الصغيرة [١٢٢]، وشحنها بعدد من الرجال والمقاتلة يبلغ ألف وخمسمائة مقاتل [١٢٣]، وأبحر بها عام ٥٧٨هـ نهاية عام ١١٨٢م، فهاجم مدينة أيله فاستولى عليها[١٢٤] ثم حاول اقتحام جزيرة فرعون مفتاح خليج العقبة ولكنه فشل في بلوغ هدفه ، فترك سفينتين تحاصرانها وتمنع عنها المياه والمؤن، فعانوا شدة شديدة وضيق عظيم،[١٢٥] على حد قول ابن الأثير، ومضى الباقون في مراكبهم نحو ميناء عيذاب[١٢٦].

أثار الاعتداء السابق على جزيرة فرعون إضافة إلى ما قام به «أرناط» من سلب ونهب حتى وصل ميناء عيذاب، وربما وصلت حملته جنوبًا إلى باب المندب حتى عدن[١٢٧]. لأن مشاهدتهم للصليبيين لم تكن إلا مباغتة غير متوقعة، ولأنهم لم يعهدوا بهجرهم أوروبيًا تاجرًا، ولا دخل إليهم صليبي قط[١٢٨]. وأحدث الصليبيون حولت شنيعة [١٢٩]، واستصرخوا في طريقهم عبر الصحراء باتجاه مكة والمدينة، لإخراج رفات الرسول الأعظم صلى الله عليه وسلم من ضريحه[١٣٠] وينقلوا جسده الشريف إلى بلادهم ويدفنوه عندهم، ولايمكنوا المسلمين من

زيارته إلا بجعل[١٣٣] مما أثار مشاعر الغضب في نفوس المسلمين، فدعوا إلى الجهاد. وأرسل صلاح الدين لأخيه الملك العادل بمصر فعهد هذا بدوره إلى قائده حسام الدين لؤلؤ. فأعد أسطولا في الإسكندرية[١٣٤]، نقله إلى أيله براً[١٣٥] فأعاد تركيبه هناك وشحنه بالمقاتلين المغاربة البحريين، وكان الحصار الصليبي قد اشتد على قلعة فرعون في خليج العقبة وانقطع الماء عنهم، ولكن الله أرسل عليهم أمطاراً غزيرة في شعبان، وأصبح لديهم من المياه ما يكفيهم لمدة شهرين[١٣٦] فقويت معنوياتهم واستعدوا للحصار، ثم وجه لؤلؤ ضربته الأولى للصليبيين المحاصرين وذلك في شعبان ٥٧٨هـ / ديسمبر - كانون الأول ١١٨٢م واستعمل النار الإغريقية فأحرق السفن المحاصرة[١٣٧] وأسر وقتل عدداً كبيراً منهم، أما من هرب منهم إلى البر فقد أدركهم العرب في تلك الشعاب وقبضوا عليهم فلم ينج منهم أحداً[١٣٨].

وهكذا عادت قلعة فرعون إلى دائرة الحكم الأيوبي الإسلامي مرة أخرى. ويبدو أن الصليبيين لم يتنازلوا بهذه السهولة عن القلعة حيث عادوا مرة أخرى- فيما بعد- واحتلوا القلعة مستغلين فترة الضعف التي مرت بها الأمة الإسلامية في أواخر العهد الأيوبي، وأوائل العصر المملوكي على ما يبدو[١٣٩]، إلا أن السلطان الملك الظاهر بيبرس البندقداري (٦٥٨-٦٧٦هـ/ ١٢٦٠-١٢٧٧م) استرجعها منهم عام ٦٦٥هـ/ ١٢٦٧م[١٤٠]، وبذلك تم تأمين الطريق الذي يربط مصر بالشام، كذلك بقيت طيلة عصر الحركة الصليبية الطريق الوحيد للتجارة القادمة من مصر إلى الشام والعراق وبالعكس، والطريق الوحيد لحركة القوافل القادمة من الجزيرة العربية إلى سواحل جنوب الشام[١٤١]. وهو الذي يبدأ من دمشق عن طريق العقبة على سيف الصحراء عبر الأجزاء الشرقية للأردن[١٤٢]. وقد بقي بيد المسلمين مفتوحا لحركة الاتصال بين أجزاء العالم الإسلامي، ولم يستطع الصليبيون السيطرة عليه.

نتائج الدراسة :

وعلى الرغم من أن الصليبيين كانوا ينتمون إلى أصل أوروبي غربي مشترك، فإنهم قاموا بتعديل التقليد الغربي في العمارة العربية وذلك عن طريق اقتباس التقنيات المعمارية البيزنطية والإسلامية على السواء.

حيث كشفت الحفريات الأثرية أن جزيرة فرعون قد استخدمت في أكثر من عصر، ولكن المباني الباقية الآن فيها تعود إلى العصر الأيوبي، وهذا راجع إلى صلاح الدين الأيوبي الذي قام بعد استعادتها من الصليبيين بتجديد بنائها عام ٥٦٦هـ/ ١١٧٠م، لتكون إحدى القلاع الهامة في فترة الصراع الصليبي الإسلامي، إذ تعتبر قلعتها رومانية بيزنطية سبق وأن أقامها البيزنطيون، واستخدمها المسلمون في العصور المختلفة ثم سيطر عليها الصليبيون وقاموا بتجديد بنائها بقرميدها.

تتميز قلعة فرعون بموقع استراتيجي وحيوي مهم فكانت تحرس المدخل المؤدي إلى البحر الأحمر الذي يمر من العقبة إلى سيناء ومصر، والجزيرة العربية من الجنوب، حيث أدرك الصليبيون الأهمية الاستراتيجية لهذه المنطقة باعتبارها حلقة الوصل بين مصر والشام.

وبالإضافة إلى أن قلعتي فرعون وأيله تشكلان شبكة دفاعية، إلا أنهما استخدمتا كنقطة للحراسة والمراقبة أمام التهديد الإسلامي من الجنوب والمتمثل بمدينة عسقلان، ومن الجيوش الفاطمية من مصر بهدف منع الاتصال والتنسيق بين القاهرة ودمشق.

وبفضل قلعة فرعون بالإضافة إلى قلعة أيله أضحى الفرنج يتحكمون في الطريق البري للقوافل التجارية التي تصل بين دمشق وبلاد العرب ومصر عبر شبه جزيرة سيناء، هذا من جهة، ومن جهة أخرى أصبح الفرنج بإطلالتهم على ساحل البحر الأحمر يسيطرون على الشريان التجاري البحري القديم القادم من الهند إلى الصين واليمن، كما أصبح الصليبيون ينازعوا مصر السيطرة على الطرق التجارية في البحر الأحمر.

ومن الأهداف التي حققها الصليبيون وراء سيطرتهم على هذه المنطقة، هدف ديني وهو التعرض لقوافل الحجاج المسلمين المارة، والقادمة من الشام، والمارة عبر البحر الأحمر، فقد أكدت الدراسة أن الفرنج قاموا بغزو السواحل الحجازية قبيل عام ٥٧٧هـ/ ١١٨١م أي قبل أن يقوم أرناط (رينولد دي شاتيون) بحملته الصليبية المشئومة ضد الأراضي المقدسة بالحجاز في ذلك العام، بل نؤكد أن هذا الغزو سبق وأن حدث قبل أن ينتبه صلاح الدين الخطر الصليبي الموجود في البحر الأحمر سنة ٥٦٦هـ/ ١١٧٠م، وهددوا الحرمين الشريفين.

أضف إلى ذلك أن فكرة استرداد أيله ازدادت عند صلاح الدين عقب غزواته في جنوب فلسطين ، إذ أدرك استحالة توغله بين القلاع الصليبية في صحراء النقب ، وعدم ضمان تحرك التجارة بين الشام ومصر ومرور القوافل العسكرية، طالما ظلت منطقة أيله في حوزة الصليبيين، لذا رأى صلاح الدين أنه لابد من تحرير أيله من القوة الصليبية المتمركزة فيها وتطهير البحر الأحمر من الصليبيين ، فإن تأمين المواصلات بين مصر والحجاز من جهة ومصر والشام من جهة أخرى هو الخطوة الأولى لتحرير البلاد من الصليبيين، وربما قصر صلاح الدين من تلك السياسة تسهيل اتصاله بالشام، ليتسنى له في المستقبل التوجه إليها بكل يسر.

وقد تنبه جميع من جاء بعد صلاح الدين الأيوبي من الحكام المسلمين لأهمية هذه القلاع فعملوا على الحفاظ عليها ، وحرصوا على إبقائها تحت الحكم الإسلامي.

هوامش البحث

١- أيله : بفتح الهمزة وسكون الياء وفتح اللام والهاء ، وهي تلفظ إيله أو أيلة وهذه التسمية عرفت بها المدينة عند الفتح الإسلامي للمنطقة وهي موقع يقع جنوب الأردن. انظر - العسولي، صلاح، معجم ، ج١ ، ص٢٩٦ . القرموني، الخليج، ج١ ، ص١٨٤ .

٢- انظر: العماري، صلاح الدين، ص١٤٦ .

٣- خليج العقبة: طوله نحو ١٦٠كم ، وعرضه يتراوح بين ٥كم في أضيق نطاقه إلى ٢٤كم في أوسعها . والفرق بين المد والجزر فيه ستة أقدام، تشرف على شاطئيه جبال غرانيتية شاهقة ، وفيه كثير من السمك الطيار والأرش، والأرش سمك مفترس لا يؤمن الاستحمام في الخليج بسببه.

وفي خليج العقبة ثلاث جزر:

الأولى: جزيرة فرعون : وهي موضوع دراستنا.

الثانية : جزيرة تيران: تبعد مسافة أربعة أميال عن شاطئ شبه جزيرة سيناء طولها نحو سبعة أميال وعرضها خمسة يبلغ ارتفاع أعلى قممها ٥٠٠م.

والثالثة : جزيرة صنافير، وهي صغيرة تقع على مسافة ميلين للشرق من تيران وبعد وصول اليهود إلى خليج العقبة في عام ١٩٤٩ م أضحى لهذه الجزر أهمية استراتيجية كبرى.

وقد عرف هذا الخليج قديماً باسم «خليج لحيان» نسبة إلى «بني لحيان» - بكسر اللام- الذين كانت لهم السيطرة عليه وعلى جواره منذ القرن الخامس حتى القرن الثالث قبل الميلاد انظر :

http . www. tourism. egent. net

٤- غوانمة : أيله ، ص١٢٥ : وانظر : أحمد رمضان، شبه جزيرة ، ص٦ ، عاشور، الحركة الصليبية، ج١، ص٢٥٧ .

٥- تعتبر الجزيرة اليوم من المعالم السياحية لسيناء ففيها تجمل مناظر سيناء ، حيث الجبل والرمال الذهبية والمظلات الرائعة . انظر: http . www. tourism. egnet . net

٦- الهور: هو عبارة عن بحيرة ذكر صاحب لسان العرب أنها في الأصل كانت بناء ثم هدمت وهار البناء هورا: هدمه ، وصار البناء والجرف يهور هورا ، وقد يكون تحميل كلمة تهدم. للتفاصيل: ابن منظور ، لسان العرب، ج٥ ، ص٢٦٧-٢٦٨ .

٧- غوانمه : أيله ، ص١٢٥

٨- Kegumeer. Pemet le Nabatene, p. 353 .

٩- براور : الاستيطان الصليبي ، ص٢٨٩ .

١٠- الصوافي: القلاع والحصون، ص١٢٩ .

١١- موار: القلاع الصليبية ، ص٣٩ . زكي ، القلاع الصليبية، ص٧٥ .

Fedden , Syria, p. 202 .

١٢- الاكمة : هي تل من القف وهو حجر واحد . وقيل هي دون الجبال ، وقيل هو الموضع الذي هو أشد ارتفاعا مما حوله وهو غليظ . ابن منظور ، لسان العرب، ج١٢ ، ص٢٠-٢١ .

١٣- المهماز: هي الجهة الشديدة القطع والانحدار، ابن منظور ، لسان العرب ، ج٤، ص٤٣٦ .

١٤- غوانمة ، أيله ، ص١٢٥ ، نعوم شقير، تاريخ سيناء، ص١٦ .

١٥- أحمد رمضان، شبه جزيرة ، ص١٦٦ .

١٦- أحمد رمضان: المرجع نفسه، ص١٦٦ .

١٧- غوانمة: أيله، ص١٢٥ .

١٨- العبيدي: التراث المعماري، ص١٦٩ ، عطية ، الحروب الصليبية، ص١٦٢ .

١٩- كانت الأسوار وأبراج السور من أهم ما تميزت به القلاع البيزنطية والتي اقتبسها الفرنج في حصونهم، انظر: جميعان، المؤثرات الثقافية ، ص٢٤٠ . النقاش ، العلاقات الاجتماعية، ص١٦٢ . الصوافي، القلاع، ص١١٥ .

٢٠- زكي ، القلاع في الحروب الصليبية، ص٥٦-٥٧ .

٢١- براور: الاستيطان الصليبي، ص٢٥٦ .

٢٢- غوانمة ، أيلة ، ص١٢٦ .

٢٣- غوانمة : أيله ، ص١٢٦ .

٢٤- الصوافي: ، القلاع، ص١٣٥ .

Benvenisti , The Crusaders, p. 289 .

٢٥- غوانمة : أيله، ص١٢٦ .

٢٦- Benvenisti. Op. cit, pp. 321-323 .

٢٧- غوانمة : أيله ، ص١٢٦ .

٢٨- غوانمة : أيلة ، ص١٢٦ .

٢٩- أحمد رمضان ، شبه جزيرة، ص١٦٦ .

٣٠- أحمد رمضان ، شبه جزيرة، ص١٦٦ ، ١٦٦ .

٣١- غوانمة : أيلة ، ص١٢٦ .

٣٢- موار : القلاع ، ص١٤ .

٣٣- زكي : القلاع، ص٤٩-٥٦ .

٣٤- غوانمة : أيلة ، ص١٢٨ : أحمد رمضان ، شبه جزيرة، ص١٦٦ .

٣٥- أحمد رمضان ، شبه ، ص١٦٦ .

٣٦- للمزيد حول هذه القلعة انظر: http. www. sis . gov. egisinai

٣٧- http/ www. sis. gov. egisinai/ brm i

http // www. tourism. egnet. net/ arabic

٣٨- http // www. dash. net.

٣٩- براور، الاستيطان، ص٢٤٠ .

٤٠- ويبدو واضحا في الوقت الحاضر أن الحركة الصهيونية والدولة اليهودية في فلسطين قد استفادت من تجربة الحركة الصليبية في الحفاظ على كيانهم العسكري بإنشاء المستوطنات اليهودية في كافة أنحاء الأراضي الفلسطينية المحتلة.

٤١- ماير، هانس ، تاريخ الحروب الصليبية، ص١٣٦ .

٤٢- غوانمة، أيله، ص٩٩ .

٤٣- المرجع السابق، ص٣١ .

٤٤- الحموي ، معجم ، ج٣، ص٣٧٠ (الشوبك) .

٤٥- غوانمة ، الكرك ، ص٦٢ .

٤٦- ماير : تاريخ الحروب ، ص١١٦، غوانمة ، دراسات، ص١٤٤ .

٤٧- باركر: الحروب الصليبية، ص٥٠٩ .

٤٨- محمد مصطفى زيادة ، حملة لويس التاسع على مصر: عاشور، الحركة الصليبية، ج١، ص٢٥٧: عوض ، الحروب الصليبية، ص٨٧ .

٤٩- نوار، العدوان الصليبي، ص٣٣٦ .

٥٠- رنسيمان ، تاريخ ، ج٢ ، ص١٥٨ .

٥١- رنسيمان ، تاريخ ج٢ ، ص١٦٥ : نوار، العدوان الصليبي ، ص٣٣٩ .

Grousset . R.L. Empire du Levant. p. 213 .

٥٢- سمي ، سمبل ، الحروب الصليبية، ص٢٠٩ .

٥٣- ماير، الحروب ، ص١١٦ : غوانمة، دراسات، ص١٤٤ .

٥٤- براور، الاستيطان ، ص٣٤٢ :

Fink, The Foundation, of Latin States in Setton (ed.) vol I, p. 406 .

٥٥- براور ، الاستيطان الصليبي، ص٣٥٠ .

٥٦- الشارتري ، تاريخ الحملة، ص١٥٨ .

٥٧- نوار، العدوان الصليبي، ص٣٣٨ .

٥٨- المرجع نفسه، ص٣٣٩ .

٥٩- رنسيمان ، تاريخ ، ج٢ ، ص١٦٥ ؛ براور ، الاستيطان ، ص٣٤٢-٣٤٣ ؛ العبادي، صلاح الدين، ص١٤٢ :

Fink, The Foundation, of Latin States in Setton (ed.) vol I, p. 406 .

٦٠- الباز العريني، الشرق الأدنى، ص١٧٠-١٧١ ؛ القاضي، صلاح الدين، ص١٤٦ .

٦١- سمبل ، الحروب ، ص٢١٤ .

٦٢- الصوافي ، القلاع، ص٧٤ ؛ براور، الاستيطان ؛ نوار، العدوان، ص٣٣٢ ، ٣٣٨ .

٦٣- الصوري ، الحروب، ج٢، ص١٣١ .

٦٤- سمبل ، الحروب، ص٢١٥ .

٦٥- الصوري تاريخ، ج٢، ص١٣١؛ نوار ، مقالة القلاع ، ص٨٦ ؛ سميث ، الاستيطان ، ص١٣٨ .

٦٦- أبوشامة ، الروضتين، ج٣ ، ص١٣٥؛ ابن واصل ، مفرج الكروب، ج٢ ، ص١٣٠ .

٦٧- أبوشامة ، الروضتين ، ج٢ ، ص٢٨ .

٦٨-

Albert d' Aix, p. 703 .

عاشور ، الحركة، ج١، ص٢٥٧ .

٦٩- محمد مصطفى زيادة، حملة لويس ، ص٦ .

٧٠- الشارتري، الحملة ، ص١٥٨ .

٧١- زيادة ، حملة لويس، ص٦ ؛ عاشور، الحركة الصليبية، ج١ ، ص٣٢٩ ؛ رنسيمان ، تاريخ ، ج٢ ، ص١٦٥ . كذلك يرى ستيفنسون Stevenson أن عدد الجيش الفرنجي كان ثلاثمائة جندي فقط، انظر:

CF. also the Crusaders in the East , p. 66 .

٧٢- نوار، العدوان ، ص٣٤٢-٣٤٨ ، وانظر : الشارتري ، الحملة ص١٥٨ .

٧٣- الصوري ، تاريخ الحروب ، ج٢، ص١٣١؛

Felix Fabri , the Book of Wandering trans. by Stewart , in. pp. T.S. vol. II., London 1893, p. 314 .

٧٤- ابن الأثير : الكامل ج٩ ، ص١٧٨؛ ابن العبري، تاريخ مختصر الدول، ص٣٧٧ .

٧٥- Grousset . R. Histoire des Croisades Tome, I. p. 283 .

النقاش ، المخلفات، ص٢٦ .

٧٦- نوار، العدوان، ص٣٤١ .

٧٧-

Albert d. Aix., Historia . vol IV. p. 703 .

٧٨- الفرما أول مدن مصر من جهة الشمال وبها أخلاط من الناس وبينها وبين البحر ثلاثة أميال. المقريزي، الخطط ، ج١ ، ص٢١١ .

٧٩- جزيرة في بحر مصر قريبة من البر ما بين الفرما ودمياط ، انظر: الحموي، معجم، ج٢ ، ص٥٠١ المقريزي ، الخطط ، ج١ ، ص١٧٦ .

٨٠- ابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ج٥ ؛ نوار، العدوان ، ٣٤٢-٣٤٨ .

٨١- رنسيمان ، تاريخ ، ج٢ ، ص١٧٢ ، ص١٧٣ ؛ زكار ، الحروب الصليبية، ج٢، ص٤٧٧ .

٨٢- ابن الأثير : الكامل ج٩ ، ص١٧٨ ؛ الشقيري، معارك العرب، ص٤١ .

٨٣- ابن قاضي شهبة، سيرة نور الدين، ص١٩٤ .

٨٤- الحياري، صلاح الدين، ص١٤١؛ غوانمة ، امارة الكرك ص١٠٠-١٠١ ؛ العبادي، تاريخ البحرية، ص٢٦٣ .

٨٥- عرفت مدينة القلزم في القرن الخامس الهجري، وأنشأ التجار قاعدة جديدة لهم بجوارها وهي السويس، ومنذ حل اسم السويس، محل القلزم، وما زال التل المرتفع القائم بجوار السويس يعرف

باسم لغة القلزم، ابن ظافر بردى، النجوم، القاهرة ، ج٨، ص١٥٩ .

٨٦- ابن خرداذبة ، المسالك، ص١٥٢-١٥٤ .

٨٧- ابن جبير، الرحلة، ص٥٧ .

٨٨- المقريزى ، الخطط، ج١ ، ص١٨٥ .

٨٩- حيث يوجد دير سانت كاترين الواقع أسفل طور سيناء، هذا وإن رهبان سانت كاترين في شبه الجزيرة قد رفضوا استضافته خشية انتقام الفاطميين في القاهرة ! انظر: عاشور ، الحركة، ج١، ص٢٥٧ ؛ نوار، العدوان، ص٤٠؛ الشارتري، تاريخ الحملة، ص١١٠ .

٩٠- عاشور ، الحركة، ج١ ، ص٢٥٧ .

٩١- رنسيمان ، تاريخ ، ج٢ ، ص١٦٠ : Comm . Ch . Art., of war , vol . I.p. 257 .

٩٢- الشارتري ، الحملة ، ص١٥٨ .

٩٣- Albert d. Aix, Hist. vol. IV. p. 70 .

٩٤- Beaun & Palmer, Gervsalem. p. 257

٩٥- رنسيمان ، الحروب ، ج٢ ، ص١٦٠ .

٩٦- الشارتري ، تاريخ الحملة، ص١٥٨ ؛ العدوى ، الحروب الصليبية، ج٢ ، ص٢١٧ .

٩٧- أحمد رمضان ، شبه جزيرة، ص٦٦، ١٦٦-١٦٧ .

٩٨- مايو، تاريخ الحملات، ج١ ص١١١؛ نوار ، الفلاح، ص١٤ .

٩٩- رنسيمان ، تاريخ الحروب ، ج٢ ، ص١٦٥ ؛ أحمد رمضان، شبه جزيرة، ص٦٦؛ نوار، العدوان الصليبي، ص٣٣٩ ؛ الشيخ ، عصر الحروب، ص١٩٩ .

١٠٠- ابن شداد ، النوادر ، ص٤٥ ؛ ابن جبير، رحلة ، ص٥٧ ؛ غوانمة، إمارة الكرك، ص١٠٠-١٠١ .

١٠١- انظر نص هذه الرسالة : أبوشامة ، الروضتين ، ج٢ ، ص٣٥٧ - ٣٦٦ ؛ ابن واصل ، مفرج الكروب، ج٢، ص٤٨٦-٤٩٣ ؛ القلقشندى ، صبح الأعشى ، ج١٣، ص٨٩-٩١ .

١٠٢- أرناط هو شخص صليبى مشهور، امتلأت حياته بقصص الغدر والخيانة، أطلقت عليه المصادر العربية اسم أرناط بينما يرد فى مختلف المصادر الأجنبية الأوروبية باسم «رينولد دى شاتيون» أو «رينو دى شاتيون» وكان هذا المغامر الصليبى قد حضر إلى إنطاكية قادما من فرنسا حيث سنحت له الظروف بالزواج من الوصية على عرش إنطاكية ، وقد زادت مكانته وارتفع شأنه بين الصليبيين من خلال مغامراته الطائشة ووقوعه فى أسر المسلمين قرابة سبعة عشر عام ٥٥٦-٥٧٣هـ/

١١٦٠-١١٧٧م ، وعندما أطلق سراحه تزوج بوريثة صاحب الأردن (الكرك والشوبك) . انظر : ابن الأثير، الكامل، ج١٠ ، ص١٠٥ ، ١٤٨ ؛ أبو شامة ، الروضتين ، ج٣ ، ص٨٢ ، ١٣٣ ، ٢٨٨ .

١٠٣- غوانمة، إمارة الكرك، ص١٠٠-١٠١ .

١٠٤- أبو شامة، الروضتين ، ج٣ ، ص٦٦ ؛ المقريزى، الخطط ، ج١ ، ص١٨٤-١٨٥ ؛ وانظر : مصطفى، صلاح الدين، ص١٠٦ .

١٠٥- أبو شامة ، الروضتين ، ج٢ ، ص١٨١ .

١٠٦- ابن الأثير: الكامل ، ج١٠، ص٣١ ؛ البنداري، سنا البرق الشامي، ص٥٧؛ ابن الجوزى: مرآة الزمان، ج٨، ص١٧٧ ؛ أبوشامة ، الروضتين ، ج٢ ، ص١٨٢ ؛ ابن واصل ، مفرج الكروب، ج١ ، ص١٩٨ ؛ أبو الفداء، المختصر ، ج٢، ص١٢٨ ؛ ابن الوردى: تتمة المختصر ، ج٢ ، ص٧٨ .

Stvenson, op. cit., p. 159 . Lane Poole , Saladin , p. 105 .

١٠٧- المقريزى ، الخطط ، ج١ ، ص١٨٥؛ العبادى، تاريخ البحرية، ص٢٦٠ .

١٠٨- القلقشندى، صبح الأعشى ، ج٧ ، ص٢٧-٢٩ .

١٠٩- البنداري ، سنا البرق ، ص٥٧ ؛ الشعيبى ، معارك العرب، ص٦٨ ؛ العيارى، صلاح الدين، ص١٤٣ .

١١٠- ابن قاضى شهبة ، الكواكب الدرية، ص١٩٤-١٩٥ ؛ البنداري، سنا البرق الشامي، ص٥٧ .

١١١- ابن الفرات ، تاريخ ، م٤ ، ج١ ، ص١٢٦ .

١١٢- ابن قاضى شهبة ، الكواكب الدرية ، ص١٩٤-١٩٥ ؛ البنداري، سنا البرق، ص٥٧ .

١١٣- أبوشامة، الروضتين ، ج٢ ، ص١٨٢ ؛ ابن واصل ، مفرج ، ج٢ ، ص١٢٢ ؛ ابن الفرات، تاريخ ، م٤ ، ج١ ، ص١٢٧ ؛ نعوم ، تاريخ سيناء والعرب، ص١٩٩ ؛

Lane Poole, Saladin, p. 109 .

١١٤- ابن الأثير ، الكامل، ج١٠ ، ص١١٧ ، بيطار، العصر الأيوبى، ص١٣٠ .

١١٥- ابن واصل ، مفرج الكروب، ج٢ ، ص٣١ .

١١٦- تيماء : بالفتح والمد : بليد فى أطراف الشام، بين الشام ووادى القرى ، على طريق حاج الشام ودمشق ! الحموى، معجم ، ج٢ ، ص٦٧ .

١١٧- ابن الأثير ، الكامل، ج١٠ ، ص١٠٥ ؛ أبوشامة ، الروضتين ، ج٣ ، ص٨٢ ؛ ابن واصل ، مفرج ، ج٢ ، ص١٠٢ ؛ وانظر ابن كثير، البداية ، ج١٢ ، ص٣٣٠-٣٣١ .

١١٨- أبوشامة ، الروضتين ، ج٢ ، ص١٢٤ ؛ ابن واصل ، مفرج الكروب، ج٢ ، ص١٢٧ .

١١٩- القلقشندي، صبح الأعشى ، ج٤ ، ص١٦١ ، وانظر أيضا :

. Cooder , The Latin Kingdom, p. 146 .

. Prawer , The Latin kingdom of Jerusalem. London, 1972 , p. 71 .

رنسيمان ، الصروب ، ج٢ ، ص٧٠٦ ؛ عبد الرحمن زكي، الجيش المصري في العصر الإسلامي ج١، ص١٢٠ .

١٢٠- رنسيمان ، ج٢ ص٧٠٦ ؛ حسين ، الجيش الأيوبي، ص٣٥٧ .

١٢١- غربان: أو أغربة ومفردها غراب من المراكب الحربية الشديدة البأس التي استعملها المسلمون والفرنج في العصور الوسطى في الغارة والغزو عن طريق البحر (درويش النخيلي، المدن الإسلامية على حروف المعجم، ص١٠٤ .

١٢٢- ابن جبير رحلة، ص٣٤ ، أبوشامة ، الروضتين، ج٢ ، ص٣٧ ، وانظر أيضا :

Cooder , The Latin Kingdom, p. 141 .

١٢٣- غرانمة، إمارة ، ص٣٩ .

١٢٤- رنسيمان، ج٢ ، ص٧٠٦ وأيضا :

- Lammens , La Syrie precis Historique Beyrouth , 1921 . vol . 2, pp. 225-226 .

- Sir Hamilton Gipp, tearis of Saldan , 1169- 118 vol . I. London , 1969 , p. 582 .

١٢٥- ابن الأثير ، الكامل ج١٠ ، ص١١٧؛ ابوشامة الروضتين ، ج٣ ، ص١٣٩ ؛ ابن واصل ، مفرج ج٣، ص١٢٧ ؛ ابن خلدون ، العبر، ج٥، ص٢٩٩ ؛ المقريزي، السلوك ج١ ، ص١٩٠ ؛ رنسيمان ، الصروب ، ج٢ ، ص٧٠٦ .

١٢٦- عيذاب ميناء مصري يقع على ساحل البحر الأحمر وهو من أحفل موانئ الدنيا لأن مراكب الهند واليمن تحمي فيها وتقلع منها، فضلاً عن مراكب الحجاج الصادرة والواردة، ذكرها ابن جبير في يوليو سنة ١١٨٣ (ربيع الأول ٥٧٩هـ) ولم يستطع إحصاء القوافل الواردة والصادرة بها لكثرتها. لنظر : ابن جبير، ص٦٤-٦٥ ؛ المقريزي، الخطط المقريزية ، ج١ ، ص٢٠٢ . وتسير الملاحة في هذا البحر وفق قواعد وقوانين خاصة يعلمها الملاحون وهي مختلفة كثيراً عن مثيلتها في البحر الأبيض لوجود الجبال المغناطيسية بكثرة في الأول (راجع سعداوي، التاريخ العربي، ص١٤٣) .

١٢٧- المقريزي، السلوك ، ج١ ، ص٨٨؛ سعداوي، التاريخ العربي، ص١٤٢ .

١٢٨- ابن الأثير الكامل، ج١٠ ، ص١١٧ ؛ ابن أيبك الدوادار ، كنز الدرر، ج٧ ، ص٥١ ؛ أبو الفدا، المختصر ، ج٢ ، ص١٤٧ ؛ ابن خلدون، العبر، ج٥ ، ص٢٩٩ .

١٢٩- أحرق الصليبيون نحو ست عشر مركباً للمسلمين وأخذوا في عيذاب مركباً يأتي بالحجاج من جدة، وآخرون كانوا مقبلين بتجار وبضائع من اليمن، وأحرقوا أطعمة كثيرة على ساحل عيذاب كانت معدة لميرة مكة والمدينة. هذا فضلاً عن حوادث القتل والأسر والتنكيل والإرهاب التي لرتكبوها في البر واليمن.

انظر : أبوشامة ، الروضتين، ج٣ ، ص١٤٦ . ابن واصل ، مفرج ، ج٢ ، ص١٢٧ : المقريزي، السلوك، ج١ ، ص١٩٠ .

١٣٠- ابن جبير ، رحلة ، ص٥٧ .

١٣١- البنداري : سنا البرق ، ص٢١٣ ؛ وانظر : ابن جبير ، رحلة، ص٥٧ .

١٣٢- ابن جبير، الرحلة ٥٧؛ المقريزي، السلوك ج١، ص١٩٠ ؛ البنداري ، سنا البرق، ص٢١٣ .

١٣٣- أبوشامة ، الروضتين ، ج٣ ، ص١٢٤ ؛ المقريزي، السلوك ، ج١ ، ص١٩٠ .

١٣٤- المقريزي، الخطط، ج١ ، ص١٨٥ .

١٣٥- ابن واصل ، مفرج ج٢ ، ١٣٠ ، ج٣ ، ص٣١٧-٣١٨ ؛ المقريزي، السلوك، ج١ ، ص٧٨-٧٩ .

١٣٦- ابن واصل ، مفرج ، ج٣ ، ص١٢٠ ؛ ابن الأثير، الكامل، ج١٠ ، ص١١٨ ؛ أبوشامة، الروضتين، ج٣، ص١٤٠ ، وكذلك

Schlumberger , Renold. Chatillon , p. 206 .

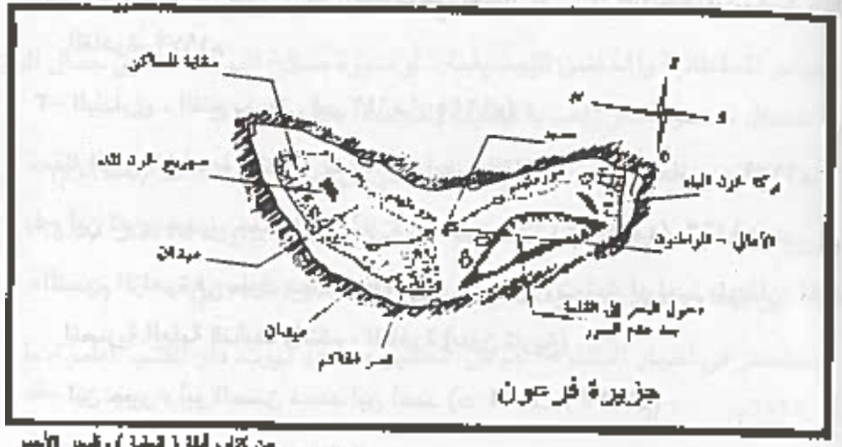
١٣٧- لم يعثر الباحث على ما يؤكد هذه المعلومة من المصادر التاريخية المعاصرة.

١٣٨- انظر : http // www. qudsway . com

١٣٩- Heyd. Histoire du Commerce, vol . I, p. 171 .

١٤٠- سعداوي، التاريخ العربي، ص٥٧ .

رسم تخطيطي لقلعة فرعون



من كتاب أيلة (العقبة) وطريق الحج المصري الشامي الذهبي يوسف حسن غوانمة ص127

أخذت بتصرف

المصادر والمراجع

أولا: المصادر العربية :

١- ابن الأثير، عز الدين أبو الحسن علي بن أبي الكرم محمد الشيباني (ت ٦٣٠هـ/ ١٢٣٢م) :

«الكامل في التاريخ»، ١٢ جزء، دار الكتب العلمية، بيروت ١٩٨٧م.

٢- ابن أيبك الدواداري، أبوبكر بن عبدالله (ت ٧٣٦هـ/ ١٣٣٥م) :

«كنز الدرر وجامع الغرر- الدر المطلوب في أخبار بني أيوب- «تحقيق سعيد عاشور، القاهرة، ١٩٧٢م.

٣- البنداري ، الفتح بن علي (ت ٦٤٢هـ/ ١٢٤٥م) :

«سنا البرق الشامي» ، تحقيق نعيمة الفيراري ، القاهرة ، مكتبة الخانجي، ١٩٧٩م.

٤- ابن تغري بردي، جمال الدين أبي المحاسن يوسف (ت ٨٧٤هـ / ١٤٦٩م) :

«النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة» ١٦ جزء ، تحقيق إبراهيم طرخان، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والنشر، القاهرة (بدون تاريخ) .

٥- ابن جبير ، أبو الحسن محمد ابن أحمد (ت ٦١٤هـ / ١٢١٧م) :

«رحلة ابن جبير» ، دار الكتاب اللبناني، بيروت .

٦- الحموي ، ياقوت (ت ٦٢٦هـ / ١٢٢٨م) :

«معجم البلدان»، ٥ أجزاء.

٧- ابن خرداذبة ، أبو القاسم عبيد الله بن عبدالله (ت ٢٧٢هـ / ٨٨٥م) .

«المسالك والممالك»، بغداد ، مكتبة المثنى، بدون تاريخ .

٨- ابن خلدون ، عبد الرحمن محمد (ت ٨٠٨هـ / ١٤٠٦م) :

تاريخ ابن خلدون المعروف باسم «العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر» (٧ مجلدات) ، بيروت، دار الكتب العلمية، ط١ ، ١٩٩٢م.

٩- سبط ابن الجوزي، يوسف بن قزاوغلي (ت ٦٥٧هـ / ١٢٥٦م) :

«مرآة الزمان في تاريخ الأعيان» ج٨ ، مخطوط مصور من سنة ٤٩٥هـ- ٦٥٤هـ ، مكتبة بلدية الإسكندرية.

١٠- أبوشامة ، شهاب الدين عبد الرحمن إسماعيل (ت ٦٦٥هـ / ١٢٦٦م) :

«الروضتين في أخبار الدولتين» ٥ أجزاء ، تحقيق إبراهيم الزيبق، مؤسسة الرسالة، بيروت، ط١ ، ١٤١٨هـ/ ١٩٩٧م.

١١- ابن شداد، بهاء الدين يوسف بن رافع (ت ٦٣٢هـ / ١٢٣٤م) :

«النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية ، أو سيرة صلاح الدين» تحقيق جمال الدين الشيال ، مصر، الدار المصرية للتأليف والترجمة، ط١ ، ١٩٦٤م.

١٢- ابن العبري ، أغريغوريوس أبي الفرج الملطي بن أهرون (ت ٦٨٦هـ / ١٢٨٦م) :

«تاريخ مختصر الدول»، المطبعة الكاثوليكية للآباء اليسوعيين، بيروت، ١٣٧٨هـ / ١٩٥٨م.

١٣- أبو الفداء ، عماد الدين إسماعيل بن علي (ت ٧٣٢هـ/ ١٣٣١م) :

«المختصر في أخبار البشر» ، جزءان، تحقيق محمود ديوب، دار الكتب العلمية، ط١ ، ١٩٩٧م.

١٤- ابن الفرات ، ناصر الدين محمد بن عبد الرحيم (ت ٨٠٧هـ/ ١٤٠٥م) :

«تاريخ ابن الفرات» ، المجلد الرابع، الجزء الأول، تحقيق حسن محمد الشماع ، جامعة البصرة.

١٥- ابن قاضي شهبة ، أبي بكر بن أحمد بن محمد الدمشقي (ت ٨٧٤هـ/ ١٤٦٩م) :

«الكواكب الدرية في السيرة النورية» تحقيق محمود زايد ، دار الكتاب الجديد، بيروت، ط١ ، ١٩٧١م.

١٦- القلقشندي ، أحمد بن علي بن أحمد (ت ٨٢١هـ / ١٤١٨م) :

«صبح الأعشى في صناعة الإنشاء» ١٤ جزء ، تعليق محمد حسين شمس الدين، دار الكتب العلمية، بيروت ، ط١ ، ١٤٠٧هـ/ ١٩٨٧م.

١٧- ابن كثير ، إسماعيل بن عمر القرشي (ت ٧٧٤هـ / ١٣٧٢م) :

«البداية والنهاية»، تحقيق أحمد أبو ملحم وآخرون، دار الكتب العلمية، بيروت، ط٣ ١٩٨٧م.

١٨- المقريزي، أحمد بن علي (ت ٨٤٥هـ/ ١٤٤٢م) :

«السلوك لمعرفة دول الملوك» ، ٨ أجزاء ، تحقيق محمد عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت ، ط١ ، ١٤١٨هـ/ ١٩٩٧م.

«المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار » جزآن ، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة.

١٩- ابن منظور ، أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم (ت ٧١١هـ/ ١٣١١م):

«لسان العرب » ١٥ جزء، بيروت، دار صادر، ١٩٦٨م.

٢٠- ابن واصل ، جمال الدين محمد بن سالم (ت ٦٩٧هـ / ١٢٩٨م) :

«مفرج الكروب في أخبار بني أيوب» الجزء الثاني، تحقيق جمال الدين الشيال ، دار إحياء التراث القديم، ١٩٥٧م.

٢١- ابن الوردي، عمر بن محمد (٧٤٩هـ / ١٣٤٩م) :

«تتمة المختصر في أخبار البشر» ، جزآن، طبعة القاهرة ، ١٢٨٥هـ / ١٨٦٨م.

ثانيا : المصادر الأجنبية المعربة:

١- الشارتري ، فوشيه :

«تاريخ الحملة إلى القدس (١٠٩٥-١١٢٧م) » ترجمة زياد العسلي، دار الشروق، عمان، ١٩٩٩م .

٢- الصوري ، وليم:

تاريخ الحروب الصليبية (الأعمال المنجزة فيما وراء البحار) ، ٤ أجزاء، ترجمة حسن حبشي، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة ١٩٩٢م.

ثالثا المراجع العربية:

١- أحمد، أحمد رمضان :

«شبه جزيرة سيناء في العصور الوسطى» الجهاز المركزي للكتب الجامعية، القاهرة، ١٩٧٧م.

٢- بيطار ، أمينة :

«العصر الأيوبي» جامعة دمشق (د.ت).

٣- جميعان ، ميخائيل :

«المؤثرات الثقافية الشرقية على الحضارة الغربية من خلال الحروب الصليبية » (دون دار نشر أو طبعة أو تاريخ) .

٤- حسين ، عبد الوهاب:

تاريخ جماعة الفرسان التيتون في الأراضي المقدسة، القاهرة، دار المعرفة الجامعية، ١٩٨٩م.

٥- حسين ، محمد محمد:

«الجيش الأيوبي في عهد صلاح الدين » مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٨٦م.

٦- الحباري ، مصطفى :

«صلاح الدين القائد ومصره» ط١، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ١٩٩٤م.

٧- زكار ، سهيل:

«مدخل إلى تاريخ الحروب الصليبية، ط٣، دار الفكر، دمشق، ١٩٧٥م.

٨- زكي ، عبد الرحمن:

الجيش المصري في العصر الإسلامي، ٢ جزء ، القاهرة، ١٩٧٠م.

٩- زيادة ، محمد مصطفى :

«حملة لويس التاسع على مصر وهزيمته في المنصورة» ط١ ، القاهرة ، ١٩٦٠م.

١٠- سعداوي، نظير حسان :

«التاريخ الحربي المصري في عهد صلاح الدين الأيوبي» دار النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٧م .

١١- شفير ، نعوم :

« تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها » مصر، ١٩١٦ .

١٢- الشقيري، أحمد:

«معارك العرب وما أشبه الليلة بالبارحة»، دار النهار للنشر، بيروت، ١٩٧٥ .

١٣- الصوافي، طالب:

«القلاع والحصون في شمال فلسطين في فترة الصراع الفرنجي الإسلامي» ، مؤسسة الأسوار، عكا - فلسطين ، ٢٠٠٠م.

١٤- عاشور، سعيد:

«الحركة الصليبية ، صفحة مشرقة في تاريخ الجهاد العربي في العصور الوسطى»، مكتبة الأنجلو - مصرية، القاهرة، ١٩٧٦-١٩٧٨م .

١٥- العبادي، أحمد مختار وسالم ، السيد عبد العزيز:

«تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام»، دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٩٨١م ،

١٦- عطية ، عزيز سوريال :

«الحروب الصليبية وتأثيرها بين الشرق والغرب»، ط٢ دار الثقافة ، بيروت ، (د.ت) .

١٧- عوض ، مؤنس :

«الحروب الصليبية»، دار الشروق، عمان، ١٩٩٩م.

١٨- العريني ، الباز:

«الشرق الأدنى في العصور الوسطى (الأيوبيين)»، بيروت ، ١٩٦٧م.

١٩- الفاسي ، عبدالله :

«صلاح الدين والصليبيون» ، المكتبة الفيصلية ، مكة، ١٤٠٥هـ/ ١٩٨٥م .

٢٠- غوانمة ، يوسف حسن درويش :

«إمارة الكرك الأيوبية» ط٢، دار الفكر، عمان ، ١٩٨٢م.

«أيله (العقبة) والبحر الأحمر» دار هشام للنشر، الأردن ١٩٨٤م .

«دراسات في تاريخ الأردن وفلسطين، دار الفكر، عمان، ١٩٨٣م.

٢١- مصطفى، شاكر :

«صلاح الدين الفارس المجاهد ، والملك الزاهد المفترى عليه» ، دار القلم، دمشق، ١٤١٩هـ / ١٩٩٨م.

٢١- نوار، صلاح الدين:

«العدوان الصليبي على العالم الإسلامي (٤٩٠-٥١٥هـ/ ١٠٩٧-١١٢١م)»، دار الدعوة، الإسكندرية، ١٩٩٣م .

٢٢- النخيلي، درويش :

«السفن الإسلامية على حروف المعجم، ط٢ ، الإسكندرية ، ١٩٧٩م.

٢٣- النقاش، زكي :

«العلاقات الاجتماعية والثقافية والاقتصادية بين العرب والفرنج خلال الحروب الصليبية» دار الكتاب اللبناني، بيروت، ١٩٥٨.

رابعا: المراجع الأجنبية المعربة:

١- باركر ، لرنست :

«الحروب الصليبية» ترجمة السيد الباز العريني، بيروت، دار النهضة، ط٤ (د.ت) .

٢- برلور ، يوشع :

«الاستيطان الصليبي في فلسطين (مملكة بيت المقدس)» ترجمة عبد الحافظ البنا، ط١ ، عين للدراسات والبحوث ، القاهرة، ٢٠٠١م.

٣- رنسيمان ، ستيفن :

«تاريخ الحروب الصليبية ٣ أجزاء» ، ترجمة السيد الباز العريني، بيروت، دار الثقافة ، ١٩٨٠م .

٤- سميث ، جوناثان رالي :

«الاسبتارية فرسان القديس يوحنا في بيت المقدس وقبرص (١٠٥٠-١٣١٠م)» ، ترجمة صبحي الجابي، ط١ ، دار طلاس للدراسات والنشر، دمشق ، ١٩٨٩م.

٥- سمبل، ر. سي:

«الحروب الصليبية» ، ترجمة سامي هاشم، ط١ ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ١٩٨٢م.

٦- ماير، هانز:

«تاريخ الحروب الصليبية»، ترجمة عماد الدين غانم، طرابلس الغرب، مجمع الفاتح، ١٩٩٠م.

٧- موار ، فولفغانغ فيتر:

«القلاع أيام الحروب الصليبية»، ترجمة محمد وليد الجلاد ، ط٢ ، دار الفكر، دمشق، ١٩٨٤م.

خامسا : المصادر والمراجع الأجنبية :

1- Alberd, Aix.

Historia Hiereso Lymitana, ed , R.H.C.H. occ. tome iv, Paris 1879, (pp. 265-713) .

2- Besant (W) & Palmer (E.H) :

Jerusalem: the City of Herod and Saladin , New edition , London, 1888 .

3- Benven(M)

The Crusaders in The Holy Land, Jerusalem 1970 .

4- Conder., (G.R):

The latin kingdom of Jersalem, London, 1897 .

5- Fedden, (R):

Syria an historical appreciation, London, 1946 .

6- Felix Fabbri :

The Book of the wanderings of Brother Felix Fabri. In : P.P.T.S. vol . X, New York , 1895 .

7- Fink, (H) .

The Foundation of the Latin states in setton, A history of the Crusades, vol . I, Madison 1969 .

8- Grousset , (R).

Histoire des croisades, 3 vols . Paris, 1948 .

9- Heyd, (W):

Histoire du Commerce du Levant au moyen Age, 2 vols , Lipzig 1886 .

10- Kemmerer, (A) .

Petra et la Nabatene, Paris, 1929 .

11- Lammens , (LA).

Syrie Précis Historique . Beirut , 1927 .

12- LANE Poole, (Etanly).

Sagadin and the Fall of the kingdom of Jerusalem. Beirut, 1964 .

13- Oman, (C).

A history of the art of war in the middle ages, London.

14- Prawer, (J).

The latin kingdom of Jerusalem, London, 1972 .

15- SCHLUMBERGER, (G.)

Renaud de, chatillon, Paris, 1898 .

16- Stevenson, (W.D).

The Crusaders in The East, Beirut , 1968 .

17- Sir Hamilton Gipp :

Taesris of Salidan, 1169-118 vol . 1, London , 1969 .

سادساً : الدوريات :

١- زكى ، عبد الرحمن :

«القلاع فى الحروب الصليبية» المجلة التاريخية المصرية، م١٥ ، القاهرة، ١٩٦٩م.

٢- العبيدى، صلاح حسين:

«التراث المعمارى العربى وأثره على العمارة الأوروبية من خلال الحروب الصليبية»، مجلة المورد ، م١٦، ع٤ ، بغداد ، ١٩٨٧م.

٣- مولر، فولفغانغ :

«القلاع أيام الحروب الصليبية» ترجمة وليد الجلاد، مجلة العرب والعالم، السنة السادسة ، ع٧ ، بيروت، ١٩٨٤م.

سابعا : مواقع الانترنت :

1- http :/ www. tourism. egnet . net .

2- http : // www. sis. gov. eg/ sinai. com.

3- http : // www. sis./ gov. eg/ sinai / him1 . asinai 05. htm.

4- http : // www. tourism . egnet. net / arabic.

5- http : // www. ilash . net .

6- http : // www. qudsway. com/ Links/ beldona % 20 Felestin / book 10 book 10-3 htm .

د. لمياء أحمد عبد الله شافعى (*)

حركات الأسطول البرتغالى حول جزيرة العرب فى النصف الأول من القرن العاشر الهجرى كما رصدها مؤرخان مكيان

٩١١ - ٩٤٩ هـ / ١٥٠٥ - ١٥٣٩ م

سقطت غرناطة بفيدى النصارى فى سنة ٨٩٨ هـ / ١٤٩٢م فاعتبر سكان الجزيرة الإيبيرية – من أسبان وبرتغاليين – أن ذلك النصر يمكنهم من القيام بحركة صليبية جديدة فى بعض البلاد الإسلامية ، فاتجه الأسبان نحو شمال إفريقية ونالوا بعض النصر الذى لم يدم طويلاً فى المغرب وتونس واتجه البرتغاليون نحو جنوب الجزيرة العربية وبلاد الهند .

وعندما تحرك الأسطول البرتغالى لقطع طريق التجارة المارة من البحر الأحمر والخليج العربى كانت غاياته كثيرة منها أنه كان يريد السيطرة على الطرق البحرية وأن يؤسس مستعمرات برتغالية فى الجزيرة العربية ، " ويضرب القوى الاقتصادية للدولة العثمانية وأن يغير مجرى نهر النيل إلى البحر الأحمر ليضرب مصر فى اقتصادها " (١). وأن يصل إلى الحرمين الشريفين للقيام بحرب صليبية جريئة ينال فيها من مكة المكرمة ويهدم الكعبة ويصل إلى قبر الرسول ﷺ فينتقم من المسلمين بفتشه ، بالإضافة إلى الغايات التجارية والاستعمارية للاستفادة من خيرات الشرق وخاصة بلاد الهند وما وراءها (٢).

* – أستاذ التاريخ الإسلامى المساعد – قسم التاريخ والحضارة الإسلامية – جامعة أم القرى

شكل ظهور النصارى ببحر اليمن وبحر الهند ضررًا كبيرًا للمسلمين، وصفه قطب الدين النهروالي ، وذكر مظاهره وأسبابه في كتابه البرق اليماني فقال " كثر ضرر الفرنج بالمسلمين في بحر اليمن وبنادرها ، وتواتر أذاهم ، وضعف جنود المسلمين بتلك الديار عن مقاومتهم لعدم معرفتهم بحرب البحر واستعمال المدافع " . كما يرى قطب الدين أن توافر النصارى "وكثرتهم في بحر الهند وغيره يعود إلى ما قدمه لهم أحمد بن ماجد من إعانة ، وهو صديق مقرب لكبير النصارى فنصحهم وعرفهم بالأماكن الخطيرة في طرق الملاحة ليتحاشوها ، وبذلك قدروا على بناء مراكز حربية لهم في جوا Goa والدكن وكوتا وهرمز " وهذا الخطر يوجب على القوى الإسلامية الأساسية أن تتحرك لحماية المنطقة وخاصة الأماكن المقدسة ، وقد قامت الدولة المملوكية بواجب الحماية للمنطقة ومواجهة البرتغاليين منذ ظهورهم إلى سنة ٩٢٣ هـ / ١٥١٧م تاريخ انحلالها وسقوطها أمام العثمانيين ، وبعد هذا التاريخ قامت الدولة العثمانية بجهود هامة في مواجهة المعتدين (٣).

وفي تلك الفترة ظهر كتابان في تاريخ مكة ألفهما مكيان هما :

١ – العز بن فهد وكتابه بلوغ القرى في ذيل إتحاف الورى بأخبار أم القرى الذي يشتمل على تاريخ مكة من عام ٨٨٥ إلى عام ٩٢٢ هـ / ١٤٨٠ – ١٥١٦م .

٢ – ابنه جار الله بن فهد وكتابه نيل المنى بذيل بلوغ القرى لتكملة إتحاف الورى الذي يشتمل على تاريخ مكة بين عامي ٩٢٢ – ٩٤٦ هـ / ١٥١٦ – ١٥٣٩م ، ولخص هذان الكتابان بأخبار تاريخية تتعلق بموضوع هذا البحث لم نجدها في غيرهما من المصادر .

ومما تجدر ملاحظته أن كتاب العز بن فهد كان متواصل الأخبار من بداية تأليفه إلى وفاة مؤلفه ، وذلك أن مصادر ترجمته لم تذكر له رحلة وغيابًا عن مكة في تلك الفترة .

أما كتاب نيل المنى لابن جار الله بن فهد فقد اشتمل على كثير من الانقطاع بسبب كثرة رحلاته وتعدد فترات بعده عن مكة ، وما دام الكتاب حوليات وذكرًا لأخبار مكة مرتبة على حسب الأيام والشهور والسنوات فإنه ينقطع عن الكتابة في حالة سفره . وقد سجل محقق الكتاب فترات الانقطاع هذه في مقدمة التحقيق وضبطها بما يلي :

كان نقص وانقطاع أخبار مكة في كتاب نيل المنى هي التالية .

– توقف أخبار العز بن فهد في كتابه بلوغ القرى في سنة ٩٢٢ هـ ، في حين أخبار كتاب نيل المنى بدأت سنة ٩٢٣ هـ . فإن جار الله لم يبدأ كتابه حيث انتهى كتاب والده وذلك لسبب

ذكره ابن طولون(٤) وهو أن جار الله لم يكن حاضرًا بمكة عند وفاة والده وإنما كان في بلاد الشام ولم يبلغه نعي والده إلا متأخرًا ، ولم يصل هو إلى مكة إلا خلال شهر ذي الحجة ، ولعله كان صحبة الركب الشامي ، لذلك لم يشرع في تأليف تاريخه هذا إلا بعد رجوعه وإقامته بمكة .

– انقطعت الأخبار من أوائل شهر شعبان سنة ٩٢٧ هـ إلى آخر يوم من شهر جمادى الأولى سنة ٩٣٠ هـ .

– انقطعت الأخبار من شهر رجب سنة ٩٣٠ هـ إلى أواخر شهر ربيع الأول سنة ٩٣١ هـ .

– وردت الأخبار ملخصة موجزة بدون عناوين بداية من شهر ربيع الأول سنة ٩٣١ هـ إلى آخر شهر شعبان سنة ٩٣٢ هـ .

– انقطعت أخبار شهر جمادى الثانية سنة ٩٣٣ هـ .

– انقطعت الأخبار من شهر محرم ٩٣٤ هـ إلى يوم ١٧ ذي القعدة سنة ٩٣٤ هـ .

– انقطعت الأخبار من شهر محرم سنة ٩٣٧ هـ إلى نهاية شهر شعبان سنة ٩٣٨ هـ .

– انقطعت أخبار شهر شوال سنة ٩٤٢ هـ .

– انقطعت أخبار شهر صفر سنة ٩٤٣ هـ .

– انقطعت أخبار شهر شوال سنة ٩٤٤ هـ .

– انقطعت أخبار شهور جمادى الثانية ورجب وشعبان من سنة ٩٤٥ هـ (٥).

كما لاحظ المحقق أيضًا أن مسودة الكتاب تقف عند أخبار اليوم الثالث من رجب سنة ٩٤٦ هـ / ١٥ نوفمبر ١٥٣٩م . والمعروف أن جار الله بن فهد توفي ليلة الثلاثاء ١٥ جمادى الثانية ٩٥٤ هـ / ٢ أغسطس ١٥٤٧م .

فأين هي أخبار السنوات الثماني التي عاشها جار الله بن فهد بعد سنة ٩٤٦ هـ ؟

هل كتبها وبقيت مسودة ثم ضاعت ولم يجدها الناسخ ؟

هل توقف عن تأليف كتابه لسبب من الأسباب ؟

إن ما بين أيدينا من النصوص لا يسمح لنا بالجواب عما سبق .

. ونلاحظ أيضًا أن الدراسات الحديثة التي تناولت الموضوع سابقًا لم تستفد من الكتابين بلوغ القرى للعز بن فهد ونيل المنى لجار الله بن فهد ، لأنهما لم يظهرا ولم يصلا إلى أيدي الباحثين إلا في زمن متأخر جدًا ، حيث لم يظهر كتاب جار الله بن فهد إلا منذ خمس سنوات في طبعة مؤسسة الفرقان . وأما كتاب العز بن فهد فهو مايزال مخطوطًا إلى اليوم وهو حاليًا موضوع ثلاث رسائل جامعية في جامعة أم القرى ، بعضها لم يناقش بعد وبعضها نوقش وجميعها لم يطبع .

ولم نجد من استفاد منه من الباحثين السابقين غير باحث واحد هو د. غسان الرمال الذي اطلع على أخبار مصدودة منه واستفاد منها في كتابه صراع المسلمين مع البرتغاليين في البحر الأحمر .

لذلك اعتبرت أن هذين الكتابين يحتاجان إلى كشف لما فيهما من أخبار حركات الأسطول البرتغالي المعتدية على شواطئ الجزيرة العربية وبعض نواحيها ، واستخرجت منهما المادة التاريخية المتعلقة بالبحث وبعد أن اطلعت على الكتابين اطلاعًا مدققًا وجدت أنهما يشتملان على إضافات هامة فرأيت أن أسعى إلى إنجاز هذا البحث وأن تكون خطواته ومراحله كما يلي :

١ – تجميع الأخبار والمعلومات التي أوردها المؤرخان المكيان في كتابي بلوغ القرى للعز ابن فهد ، ونيل المنى لجار الله بن فهد .

٢ – الاستعانة ببعض نصوص مصدودة ومكملة أوردها بعض المؤرخين العرب ، إلا أن بعضهم أهمل أو كاد يهمل كل أخبار هذه التحركات النصرانية الخطيرة ، فالمطالع لكتب تاريخ مكة في ذلك العصر ويعده أيضًا يرى أن كثيرًا من مؤرخي مكة لم يهتموا برواية الكثير من أخبار البرتغاليين وهجومهم على بحر الهند وبحر العرب والبحر الأحمر والخليج حتى أن السنجاري المكي صاحب كتاب منائح الكرم بأخبار مكة والحرم لم تكن له عناية بروايات أحداث الإفرنج في المنطقة ولم يذكر منها في أجزائه الخمسة إلا قليلاً جدًا ، حيث لم يورد عن ذلك غير خبرين ليس لهما أهمية كبرى ، أحدهما في حوادث سنة ٩٤٥ هـ / ١٥٣٨م وثانيهما في حوادث سنة ٩٤٨ هـ / ١٥٤١م(٦) .

وبعد تتبع هذه الأخبار وجمعها مما ذكره المؤرخان المكيان من تحركات هذا الأسطول النصراني على شواطئ الجزيرة العربية جرت في ترتيب البحث حسب التقسيم التالي :

– هجومات النصارى المتعددة على جدة والحجاز .

– هجوماتهم في بحر اليمن وقواعده الأساسية عدن / الشحر / كمران / جازان .

– هجوماتهم على المراكز الواقعة في غربي البحر الأحمر ليكونوا قريبين من الحجاز واليمن : سواكن / دهلك / زيلع .

– هجوماتهم في الخليج العربي على : مضيق هرمز / الحسا والقطيف .

– هجوماتهم في بحر الهند على مراسيه التي استطاعوا أن يستولوا على بعضها مثل : كاليكوت / ديو / الدولة الكجراتية .

وعندما تعاملت مع هذه النصوص التاريخية الهامة التي تركها لنا المؤرخان المكيان أمكنني أن أتساءل ، هل ترك المؤرخون البرتغاليون نصوصًا تاريخية قدموا فيها رواياتهم في نفس المرحلة وعن نفس الصراع حول البحر الأحمر والجزيرة العربية بين القوتين الإسلامية والنصرانية البرتغالية . وقد تعرفت على بعض هذه المصادر الأجنبية وحاولت التعريف بها بإيجاز لعلها تفتح بابًا للدراسة المقارنة بين ما كتبه المؤرخان المكيان والمؤرخون البرتغاليون ، وهو موضوع يستحق البحث والدراسة ، إذ يمكن أن يتم اعتماد هذه النصوص لإجراء مقارنة لأخبارها وروايتها وتقع ترجمتها وتوثيقها ومقابلتها مع الأخبار الواردة في الكتابين المكيين .

وأهم هذه النصوص والأخبار النصرانية التي تشير إليها وردت في المصادر التالية :

أولاً : رسالة كورسال التي كتبها ٩٢٣ هـ / ١٥١٧م Lettre de André Corsal طبع في باريس سنة ١٨٣٠م .

ثانيًا : النصوص التي أوردها كمرير Kammerer منقولة عن بعض المؤرخين المعاصرين لهذه الحوادث في كتابه الذي عنوانه : " البحر الأحمر وبلاد العرب منذ العصور القديمة " Kammerer, Albert : La Mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie depuis l'Antiquité طبع بالقاهرة سنة ١٩٣٧م .

وهما كتابان اشتملا على بعض النصوص التي كتبت في عصر الحوادث المدروسة أو قريبًا منه .

كما قارنا بعض النصوص ببعض المصادر الأجنبية الأخرى يرد ذكرها في محلها من البحث .

ظهور البرتغاليين حول جزيرة العرب واستعداد أهل الحجاز لمواجهتهم :

كان ظهور البرتغاليين في الشواطئ القريبة من الجزيرة في المرحلة التي عاصرها العزيز فهد ، لذلك نجد في كتابه بلوغ القرى سواء في ما يتعلق باستعدادات المسلمين للمواجهة أو أخبار التحركات العسكرية البحرية من أخبار الاستعداد ما لا يوجد عند غيره .

فهو يذكر لنا أنه في رمضان من سنة ٩١١ هـ / فبراير ١٥٠٥م وصل إلى مكة مرسوم من سلطان مصر وقرئ بالحرم يأمر فيه بعمل سور حول جدة وبناء أبراج ستة للسور وباب واحد، وقد بعث السلطان لذلك القرض ٢٠٠ مملوك و٥٠ رام بالبندق و١٠٠ رام بالكفيات(٧) و٢٠٠ من العبيد والأروام والمغاربة (٨).

وعند ظهور البرتغاليين بشواطئ جنوب الجزيرة العربية قرر السلطان المملوكي الغوري تعيين الأمير حسين الكردي على جدة ومعه حملة هامة من المغاربة بقيادة علي المسلاتي ، وسارت الحملة إلى جدة في سنة ٩١١هـ / ١٥٠٥م للأغراض التالية :

١ – حماية الحجاز .

٢ – مواجهة تحالف فارس مع البرتغاليين ضد المماليك .

٣ – السيطرة على التجارة الواصلة إلى البحر الأحمر واليمن .

٤ – طلب المساعدة من البندقية للتحالف ضد البرتغال ، لأن البندقية عند ظهور البرتغاليين وانتصارهم سوف تفقد السيطرة التجارية على الأسواق الأوروبية .

ونظرًا إلى أن الأمير حسين الكردي كان أمير جدة ، وكانت جدة هي أكبر الموانئ المقابلة لمصير الحطر ، وهي باب الحماية البحرية للحرمين الشريفين ، لذلك كان أميرها هو الذي جاءته الأوامر من دولة المماليك بالقاهرة ليقوم بمواجهة الخطر البرتغالي (٩).

وللقيام بهذه المسؤولية الكبيرة يكون من المتأكد على دولة المماليك الراعية لولاية الحجاز ومعها موظفها أمير جدة أن تضع أسسًا لسياسة دفاعية هجومية تعتمد المسالك التالية :

– تحصين جدة وما حولها .

– زيادة إنشاء المراكز والحصون والموانئ على ضفتي البحر الأحمر .

– بناء المزيد من السفن والأساطيل .

– رصد وجمع الأموال اللازمة للمنشآت .

– جمع المتطوعين والجيش .

– تتبع أخبار الأعداء وربط قنوات الاتصال مع مختلف الجهات الإسلامية المعنية سواء داخل البحر الأحمر أو خارجه في بحر العرب وفي شواطئ البلاد الهندية .

وقد أنجز الأمير حسين الكردي الأعمال التالية :

– بناء سور جدة وتحصينه – فتم بناؤه في ٩ أشهر سنة ٩١١ هـ / ١٥٠٥م (١٠).

– أعاد أمير جدة تحصين مدينته فأنشأ فيها أبراجًا وأمدها بالسلاح والمدافع .

– تجهيز ميناء ينبع (١١).

– كما استنجد حسين الكردي بأمراء الهند لمساعدته في بناء سور جدة ، فأرسل له السلطان محمود شاه ملك كجرات وغيره من الأمراء معونة عبارة عن ثلاث سفن مليئة بالقوابل والبهار فكان لها دور في إكمال التحصينات (١٢).

وتتوالى الأحداث ، فهذا ابن إياس خلال عرضه لأخبار شهر ذي الحجة سنة ٩١٢ هـ / ١٥٠٧م يذكر تزايد الضرر من الفرنج في بحر الحجاز حتى بلغوا فوق عشرين مركبًا ، وصاروا يعيثون بمراكب تجار الهند ويقطعون عليهم الطريق ويأخذون ما معهم من البضائع ، وهو ما جعل مصر في أول سنة ٩١٣ هـ / ١٥٠٧م تستعد لمواجهة الإفرنج الذين ظهروا ببلاد الهند (١٣). فقد أرسل من مصر عسكر مجهز لقتالهم بصحبة ناظر الخواص ، ووصل لجدة مرسوم إلى الأمير حسين يأمره بالتوجه إلى الهند وعدم التهاون في ذلك وتجهيز الجيش بكل ما يحتاجونه (١٤). واتجهت سياسة سلطان المماليك إلى التحالف مع سلطان كجرات وكاليكوت ببلاد الهند وطلب الإعانة من العثمانيين ، فأعانوا بالأخشاب وأرسلت له حملة بقيادة سليمان الرومي ، كما استعد لبناء أسطول جديد في السويس (١٥).

ويعود ابن إياس إلى وصف تفاقم خطر النصارى في سنة ٩٢٠ هـ / ١٥١٤م حيث يقول : زاد تشويش الفرنج على التجار في البحر الأحمر وصاروا يخطفون البضائع من المراكب وصار عند مراكبهم في البحر نحو عشرين مركبًا(١٦) . وتذكر أيضًا الشعور بالخطر الذي ظهر عند الأمير حسين الكردي فبدى خوفه من خطر البرتغاليين على جدة وعزم على الاستعداد للمواجهة وكان ذلك في سنة ٩٢٠ هـ / ١٥١٤م (١٧).

وبداية من هذا التاريخ أو قريبًا منه دخل الوجود البرتغالي في المنطقة مرحلة ثانية خطيرة وذلك بولوج أساطيلهم إلى البحر الأحمر ، فرأت الدولة المملوكية أن تواجه الأمر بسياسة تعتمد على التحرك على صعيدين :

أولاً : مواصلة القيام والحرص على حماية الشواطئ والبلاد ، فوردت رسائل السلطان المملوكي إلى الحجاز خلال رمضان ٩١٩ هـ / يناير ١٥١٤م موجهة لكبار الموظفين بالحجاز ينبههم فيها إلى خطر الإفرنج ، ويأمرهم بأن يحترسوا ولا يأمنوهم ، فإنه يتوقع رجوعهم للبحر الأحمر (١٨).

ثانيًا : التحرك للمواجهة العسكرية مع البرتغاليين في جنوب البحر الأحمر وخارجه فقد بعث سلطان مصر تجريدة في البحر متوجهة إلى الهند ، وهي واصلة إلى جدة ثم ذاهبة إلى الهند ، ويكون قائدها الأمير حسين الكردي .

وعلى الرغم من كثرة حديث العز بن فهد عن استعدادات جدة لمواجهة الإفرنج فإننا لم نتعرف على أهميتها وعدد جيوشها وأسلحتهم ومراكبهم وتجهيزاتها بصفة واضحة إلا من مؤرخ إيطالي اسمه كورسال Corsal كان مصاحبًا للجيش البرتغالي المهاجم ، وكتب رسالة إلى أحد أمراء إيطاليا مؤرخة بيوم ١٨ سبتمبر ١٥١٧م / ٢ رمضان ٩٢٣ هـ يحدثه عن معركة وقعت في شهر مارس سنة ١٥١٦م / صفر ٩٢٢هـ حيث هاجم البرتغاليون جدة بقيادة Lopo Soarez وأقام في البحر محاصرًا لها ثم وصف استعدادات المسلمين فيها فذكر إنه جاء إليها من مكة أكثر من ألف مقاتل ، وكانوا يرشقون المراكب البرتغالية ليلاً ونهارًا حتى انصرف المهاجمون بعد أن يئسوا من النجاح وبعد أن جاءتهم أخبار بعض العيون بأن المدينة قوية السلاح والمقاومة ، فتوقف البرتغاليون الحصار وعادوا أدراجهم إلى قاعدتهم في كمران .

وقد أحصى كورسال قوة جدة فذكر : أن عدد الجيش المدافع عن جدة بلغ ٢٠٠ رجل / ١٣٠٠ من الأتراك و ١٠٠٠ من الأفارقة و ٧٠٠ من المماليك ، منهم ١٠٠٠ رام بالبنادق . أما المراكب الحامية لجدة فالكبيرة منها ستة على كل واحدة منها مدفع كبير وأربع مدافع متوسطة و ٣٨ قطعة تستعمل للرماية (١٩).

وفي ربيع الثاني ٩٢٥ هـ / إبريل ١٥١٩م وصل مرسوم سلطاني موجه إلى الشريف يعلمه بإرسال عسكر بحرًا موجه إلى الفرنج ويأمر بمساعدتهم وتجهيزهم بسرعة (٢٠).

ومن الدوافع التي حركت المماليك – إضافة إلى ما سبق – أن بعض ملوك المسلمين في اليمن وبلاد الهند التجئوا إليهم مستنجدين بهم – على اعتبار أنهم القوة الإسلامية الكبرى في المنطقة فاتجهوا إليهم طالبين المساعدة لمواجهة الإفرنج ، وهؤلاء الملوك هم :

- عامر بن عبد الوهاب سلطان الدولة الطاهرية باليمن (٢١).
- مظفر شاه ملك كجرات ونائبه الملك إياس (٢٢).
- ابن السوادي ملك الدابول سنة ٩٢٠ هـ / ١٥١٤م (٢٣).

ويبدو أن البرتغاليين استعملوا بعض الأساليب الخبيثة لاستمالة بعض القبائل العربية وبعض القيادات من الموظفين فظهرت بعض الخيانات ممن خدموا النصارى المعتدين ، وقد تركت لنا المصادر أسماءً وأخبارًا عن ذلك منها : أن المهرة وهي قبيلة تنسب إلى بلاد مهرة المقفرة الواقعة بين حضرموت وعمان وقد استولوا على جزيرة سقطرة سنة ٨٩٣ هـ / ١٤٨٨م وأزعجوا الحركة البحرية الإسلامية ، في وقت كانت الحاجة فيه ماسة إلى الاتفاق ومقاومة الأعداء . ففي ذي الحجة سنة ٩٢٥ هـ / نوفمبر سنة ١٥١٩م جاءت الأخبار أن سبب غلاء الأسعار بمكة يعود إلى وجود المهرة في البحر وقطعهم الطرقات ونهبهم بعض الجلاب وقتل المسافرين وأخذ مالهم وتعرضهم لجلاب القصير وقتلهم أمير هرمز (٢٤).

ومنهم أهل الدميرة الذين كانوا في جهة الشحر كانوا متفقين مع الفرنج وكل يوم يزلون إليهم ويعطونهم الأغنام وغيرها وذلك في سنة ٩٣٩ هـ / ١٥٣٢م (٢٥).

ومنهم أحد التجار واسمه الخواجة الحيجري كان صهرًا لقبطان الفرنج (٢٦).

ومنهم أحمد بن قاسم المغربي الأصل المكي المشهور بابن الدب ، ذكره جار الله بن فهد وذكر أنه كانت لأخيه صحبة مع سلطان النصارى عندما كان متولي دهلك ثم قتله النصارى سنة ٩٢٥ هـ / ١٥١٩م (٢٧).

مواجهة الإفرنج :

ففي ربيع الثاني ٩١٣ هـ / أغسطس ١٥٠٧م توجه الأمير حسين ومعه الجيش إلى جهة الهند لحمايتها من الإفرنج . يشتمل الجيش على ٢٠٠ مملوك في ٥ برشات وأربعة أغربة(٢٨).

وفي ربيع الأول ٩١٩ هـ / مايو ١٥١٣م تحرك الشيخ عامر بن طاهر (أمير كمران وبعض بلاد اليمن) فقتل جماعة من الفرنج ومسك بعضهم . ولما سألوه في فدائهم امتنع ووضعهم

فى بيت الجبر حتى ماتوا وأرسل للشريف ورقه يقول فيها : إذا وصلت مراكب السلطان للقتال الفرنج مهما أردتم من المصروف والنفقة فعندى (٢٩).

رجاءت الأخبار بأنه قد وقعت معركة بحرية بينه وبين الإفرنج فى جمادى الأول ٩٢٤ هـ / مايو ١٥١٨م فى جهة بلاد الهند ، وكان النصر فيها للمسلمين واستولوا على مركب للفرنج وقتلوا منهم خمسمائة . وكان بالمركب الذى أخذوا ابن ملكهم وابن أخيه . وقد غرق نفسه أو قتل نفسه حسب اختلاف الروايات .

وأن الكفار قتلوا من المسلمين ٢٠٠ وأخذوا منهم ثلاثة أغربة ثم هربوا .

وعاد الأمير حسين الكردى على نية الرجوع إلى محاربة الإفرنج بمراكب كبار (٣٠).

وفى ذى القعدة ٩٢٥ / أكتوبر ١٥١٩م أرسل من مصر ٢٠٠ فارس و ٣٠٠ مملوك وخمسة أمراء جيش إلى اليمن لظهور النصارى تخبيط المهرة الذين كانوا يقطعون طريق التجارة الإسلامية وينهبون بعض الجلاب وقد قتلوا أمير هرمز (٣١).

بناء السور حول جدة :

بما أن البرتغاليين كانوا يقصدون الاستيلاء على البحر الأحمر وفرض سيطرتهم عليه فإن أهم ما يخدم أغراضهم العسكرية والتجارية امتلاك ميناء جدة فاتجهت عناية الدولة المملوكية والإمارة المكية إلى حمايتها وذلك ببناء سورها وتحصينه .

ففى شهر رمضان عام ٩١١ هـ / فبراير ١٥٠٥م وصل إلى مكة المكرمة الأمير شاهين الجمالى واجتمع فى الحطيم بالشريفين قايتباى وعلى وقرئت عدة مراسيم جاءت من السلطان المملوكى بحضرتهما منها مرسوم بأمرهما فيه " بعمل سور حول جدة وأبراج ستة ، والسور باب واحد ، ويدعوهما لمساعدته على ذلك ويقول لهما : إن مصلحة ذلك عائدة عليكما - يعنى الشريفين - أكثر منا ، فإنكم تنتفعون بذلك وقد أرسلنا معه من العسكر مائتى مملوك وخمسين رام بالبندقية ومائة رام ومن العبيد والأروام والمغاربة مائتين(٣٢) وكل هذه الاستعدادات لبناء السور ، وحشد القوات العسكرية ما هى إلا لمواجهة الهجوم البرتغالى على جدة .

وفى شهر ربيع الثانى عام ٩١٢ هـ / سبتمبر ١٥٠٦م أرسل نائب جدة رسولاً إلى السيدين بركات وقايتباى - وهما بالوادى - ليبلغهما أن المصروف الذى لديه لعمارة سور جدة قد نفد ، ويطلب منهما تحصيل مصروف لعمارة السور وينكر أن السيد قايتباى توجه لمكة لمقابلة الباش والتكلم معه فى هذا المطلب .

وفى شهر جمادى الأولى أكتوبر من نفس العام جاء رسول من نائب جدة إلى مكة يطلب القاضيين الشافعى والمالكى أن يأتيا لينظرا سور جدة ، فأرسل إليهما السيد بركات يقول(٣٣).

وفى ذى الحجة سنة ٩١٢ هـ / إبريل ١٥٠٧م شرع الأمير حسين باش صاحب جدة فى بناء أبراج وسور على ساحل جدة (٣٤).

الهجوم على جدة :

منذ بداية ظهور البرتغاليين كانت جدة رأس الحربة الموجهة ضدهم كما كانت مقصدهم الذى يريدون كسره والاستيلاء عليه وكان ما ذكره المؤرخان المكيان من أخبار جدة فى هذا الصدد ما يلى :

فى ربيع الأول سنة ٩١٣ هـ / يوليو ١٥٠٧م وصل مرسوم من مصر إلى الأمير حسين الكردى بجدة يأمره بالتوجه إلى الهند بسبب ظهور الإفرنج ويخبره بقدوم عسكر من مصر بصحبة القاضى ناظر الخواص ومجهز لقتال الإفرنج فى الهند ويأمره بعدم التهاون فى الأمر وتجهيز الجيش بما يلزم ، وفى اليوم التالى شرع ناظر الخواص ونائب جدة فى تجهيز العساكر الواصلة من مصر وصرف لكل مملوك خمسين دينارًا .

وما أن أهل ربيع الثانى حتى أتم تجهيز العسكر وخرجوا بمائتى مملوك " فى خمس برشات وأربعة أغربة وقارب ، والحاكم عليهم الأمير حسين الكردى "(٣٥) . وكان خروجهم فى يوم ١٧ ربيع الثانى سنة ٩١٣ هـ / ٢٦ اغسطس ١٥١٧م لقتال الفرنج بالهند (٣٦).

وفى جمادى الأولى سنة ٩١٤ هـ / سبتمبر ١٥٠٨م عاد إلى جدة بعض المماليك الذين سافروا إلى الهند مع الأمير حسين وأخبروا عن بعض تفاصيل تلك المعركة البحرية الهامة التى دارت بين الأمير حسين والبرتغاليين ، فذكروا انتصارهم على الفرنج وأنهم دمروا سفنهم وأخذوا منهم مركبًا كان لابن ملكهم وابن أخيه فلغرق نفسه حتى لا يقع فى يد المسلمين ، وقتلوا من الكفار نحو خمسمائة وقُتل من المسلمين نحو ثلاثمائة وأخذوا منهم ثلاثة أغربة وأن الملك إياس وجماعته لم يقاتلوا لأن مراكبهم صغار ، وبعد أن هرب الكفار عاد الأمير حسين إلى جدة والملك إياس إلى بلده على نية تجهيز لنفسهم بمراكب كبار والعودة لقتال الإفرنج(٣٧).

وفي صفر سنة ٩١٨ هـ / إبريل ١٥١١م وصل من الهند إلى جدة الأمير حسين باش التجريدة البحرية الفرنج(٣٨).

وفي جمادى الأولى سنة ٩١٩ هـ / يوليو ١٥١٢م أمر السلطان المملوكي بمصر بإرسال مائة رام يصلون لجدة براً لحمايتها ، وكذلك أمر بالمراكب تُرسل من السويس بحراً ، وعين لعسكر البر أميراً وللمراكب أميرين وجعل الأمير العام حسين الكردي (٣٩).

وفي عام ٩٢٠ هـ / ١٥١٤م وصلت الأخبار لمكة بقدوم جيش بحري أرسله السلطان المملوكي لمحاربة الإفرنج بالهند ووصلوا إلى جدة (٤٠).

وفي شهر شوال من نفس العام جاء مرسوم للأمير حسين يخبره بوصول المراكب المتوجهة للهند وأنه باشهم أي أميرهم (٤١).

وفي ذي القعدة سنة ٩٢٠ هـ / ديسمبر ١٥١٤م وردت الأخبار من الهند بأن الإفرنج يستعدون لخروجهم إلى عدن وجدة ومعهم جماعة من كفار الهند . خرجوا في خمسة وخمسين مركباً منها خمسة وثلاثون برشة والباقي أغربة ، وأنهم جاؤوا معهم بألف وخمسمائة بقر(٤٢) ليقاتلوا عليها في البر (٤٣).

ولم يذكر لنا جار الله بن فهد هجوماً كبيراً حدث سنة ٩٢٢ هـ / ١٥١٦م وقد سجلته لنا المصادر الأجنبية حيث أخبرت بوقوع حصار برتغالي على جدة استمر لمدة ١١ يوماً بقيادة البيرجاريا Albergaria الذي تولى قيادة العملات بعد وفاة البوكرك في ديسمبر ١٥١٥م وتألفت هذه الحملة من ٢٧ سفينة وخمسة آلاف مقاتل من برتغاليين وهنود كفار وعبيد ، وشارك في صد هذه الحملة أسطول مصري مكون من ٢٧ سفينة وستة آلاف من المحاربين بقيادة سليمان القائد التركي وفشلت هذه الحملة الصليبية بسبب ما واجهته من مقاومة قوية وعنيفة من جدة وما فوجئت به من قوة إمدادات جديدة من مصر ، لذلك قرر رفع الحصار والعودة لبلاده ، وتضيف هذه المصادر بأنه خسر عدداً كبيراً من جنده ، فقيل إن العبيد كلهم ماتوا ولم يبق من الجيش البرتغالي سوى ٨٠٠ شخص (٤٤).

وبعد انهيار الدولة المملوكية وقيام الحكم العثماني في مصر تابع الحكام العثمانيون العناية بمواجهة البرتغاليين ففي شهر رجب سنة ٩٢٤ هـ / يوليو ١٥١٨م سجل لنا جار الله وصول مرسوم للشريف من نائب الديار المصرية يوصي فيه أمير جدة وشريف مكة بما يلي :

- الاهتمام بالمراكب التي بجدة وإصلاحها .
- الاحتفاظ بالعدة والسلاح التي في مستودعات الفرضة .
- تولية قبطان عليها .
- الإعلام بوصول الفرنج إلى جدة .
- " الرد عليهم بما يتم معكم حيال ذلك " (٤٥).

ولقد كانت هذه الاستعدادات لصد الهجمة البرتغالية بقيادة لوبو سواريز Lopo Soares وهو قائد كبير هاجم الهند والجزيرة العربية وكان هجومه هذا في سنة ٩٢٤ هـ / ١٥١٨م ، وهو الذي أشار إليه جار الله في ذيل المنن ص ٨٠ ، وأرخ أخباره مؤرخ برتغالي حضر المعركة مع لوبو سواريز وكان يؤلف تاريخه على ظهر سفينة من السفن المهاجمة لجدة والتي حاولت محاصرتها (٤٦).

وفي شهر شعبان سنة ٩٢٤ هـ / أغسطس ١٥١٨م صدر مرسوم سلطاني ثان من نائب الديار المصرية لنائب جدة يأمره فيه بتجهيز العسكر بحراً وإمدادهم للمراكب المرسلة من قبله والمتوجهة لقتال الفرنج وضبط المراكب التي بجدة والاهتمام بها وبإصلاحها (٤٧).

ويبدو أن جار الله لم يذكر حادثة هامة وقعت عام ٩٢٥ هـ / ١٥١٩م وقد ذكرها ابن إياس فيها إضافات نوردها للمقارنة :

قال ابن إياس " إنه في يوم الثلاثاء ٢٥ رمضان سنة ٩٢٥ هـ / ٢٠ سبتمبر ١٥١٩م قدمت الأخبار من مكة بأن في البحر الملح حول جدة نحو من ٤٠ مركبًا من مراكب الفرنج(٤٨) ، ويذكر بعدها أن السلطان أخذ يعد جيشًا لإرساله لجدة " ففي يوم الخميس ثامن عشرين رمضان خرج العسكر المعين إلى بندر جدة فخرجت تلك التجريدة في ذلك اليوم وهم ما بين مماليك جراكسة وتركمان فكان عدتهم نحو ثلاثمائة إنسان من الفريقين ، وكان الباش عليهم شخصًا من العثمانية يسمى حسين اغات الكمولية ، فقيل إنهم يتوجهون إلى السويس وينزلون من هناك في المراكب إلى البحر (الملح) حتى يصلوا إلى جدة وقد كثرت الإشاعات بفساد الفرنج وتعبثهم في البحر على التجار وقد حاموا حول بندر جدة " (٤٩).

وفعلاً وقع الهجوم البرتغالي في شهر ذي القعدة كما أورده جار الله بن فهد :

ففي ذي القعدة سنة ٩٢٥ هـ / نوفمبر ١٥١٩م وردت الأخبار من مصر بوصول الفرنج إلى جدة والأمر بالاستعداد لمواجهتهم بتجهيز خمسمائة رومي في البحر ليقيموا بجدة حفظًا

للمراكب التي بها ومعهم ٢٠٠ فارس و ٢٠٠ مملوك وأمرهم أن يجهزوا المراكب اليمن إن لم تكن لإصلاحها وإلا يقيمون بجدة (٥٠).

ومما ورد في هذه الأخبار أيضًا أن الفرنج وصلوا إلى جدة وقطعوا الطرق وذهبوا ببعض المراكب وأحرقوا البعض الآخر وأنهم أصلحوا خمسين مركبًا صغيرًا في بلد كوشن Cochin من جهة اليمن ، وينيتهم مهاجمة جدة وضرب مراكبها (٥١).

وفي شهر ربيع الثاني سنة ٩٢٦ هـ / يوليو ١٥٢٠م وصل العسكر الذي أرسل من مصر لحماية جدة ، فأمر الشريف حاكم مكة القائد مبارك بن بدر بالنداء في شوارع مكة بالجهاد في سبيل الله والتوجه إلى بندر جدة (٥٢).

ثم أشيع وصول الفرنج إلى باب المندب وأنهم متوجهون إلى بندر جدة " فخاف نائبها من توجههم لها وقصد بأخذها لأجل حفظها ، فلما كان أثناء الطريق تحقق عدم صحة ذلك وأنها قفلت مكيدة له ، فتعرق مراكب له وأخذ ما فيها وأرسل إلى إسكندر - صاحب زبيد - يطلب منه العسكر مع المدافع وآلات الحرب التي صحبتهم ، فأجابه بأن العسكر لا أحكم عليهم وأنهم ما وافقوا إلى المجيء إليك ، وأما الآلات فنحن محتاج إليها وهي عندي وديعة حتى أفرغ منها ، وكأنه قصد أخذ عدن بها ، فتمت له مكيدته ، فتشوش نائب جدة منه وعاد إلى محل ولايته ... ثم تحقق بعد مدة دخول الفرنج المخذولين من باب المندب وتوجهوا من ناحية دهلك في بر عهم وأنهم بنوا هناك قلعة وكاتبوا الحبشي الكافر مع إرسال هدية له (٥٣).

وأرسل الشريف صاحب مكة إلى قاضي القضاة ابن ظهيرة يأمره بالتوجه إليه بجدة ، والتحق به الشريف بعسكره وحريمه وتوجه إلى الأبراج ورأى تحصينها من الفرنج ثم خرج منها ونزل بصهاريجها جهة الشام كعادته (٥٤).

وفي شوال سنة ٩٢٦ هـ / سبتمبر ١٥٢٠م وصل مرسوم من نائب الدولة العثمانية بالقاهرة ليعبر عن رضاه باجتماع كلمة الشريف بمكة ونائب جدة لئلا يطمع فيهما الإفرنج ، ويأمرهما بالاحتراز منهم (٥٥).

وفي شهر ربيع الثاني ٩٢٧ هـ / مارس ١٥٢١م استقالاً لأمر ملك الأمراء نائب الديار المصرية طلب نائب جدة الرومي من مكة البناة والشقائيين لعمارة البرج الشامي بجدة فجمعهم الحاكم بها القائد مبارك بن بدر وأرسلهم إليه (٥٦).

وفي شهر شوال سنة ٩٢٢ هـ / يوليو ١٥٢٦م وصلت أنباء عن وصول القبطان الأمير سليمان إلى جدة عن طريق السويس ومعه جماعات من العساكر الأروام يقال إن عدتهم سبعمائة نفر وكان مسيرهم نحو نصف شهر (٥٧).

وفي سنة ٩٣٩ هـ / ١٥٣٢م استولى الإفرنج على مجموعة من مراكب جدة التجارية من بينها : المراكب المسماة " محمد خان الذي صار لمحمد علي ، وطليعة المرسى " وأخذوا بعد القتال " ومركب محمد سالو " الذي حاربهم وغلب وأرمى الغراب على البر ، ونزل الناس بأنفسهم خوفًا من المخذولين ، فبقي المركب يحملهم ويرميهم على الشعب فمات خلق كثير ... (من الحجازيين وغيرهم) " وغراب السنجقدار الرومي الذي سلم أولاً ودخل إلى فتن وأفرغ بضاعته عنه ثم دخل إلى الديو فهاجمه الإفرنج وطردوه إلى البر وأشعلوا فيها النار " (٥٨).

وفي سفر سنة ٩٤٥ هـ / يوليو ١٥٣٨م وصل جدة أسطول عثماني بقيادة سليمان باشا الرومي الخصي الذي أرسل لمواجهة الإفرنج في جنوب البحر الأحمر وفي بحر الهند ، وبقي بها خمسة أيام ، وكان قوام الأسطول ٩٠ مركبًا حربيًا ، وقيل إنه يزيد على المائة ، وفيها عسكر كثير قال جار الله بن فهد عن عدده : ما لا يعلمه إلا الله ، وقد أقام سليمان باشا خمسة أيام بجدة ، فبعث له الشريف ستمائة ألف أشرفي ذهبًا إعانة له في حربه . وخرج إلى بحر الهند مجاهدًا ، فبقي ثلاثة أشهر ، ثم رجع إلى كمران ، وقرر أن يبقى هناك يحفظ باب المندب ، وأرسل للشريف يطلب منه خيلاً فبعث له نحو المائتين (٥٩). ولكن المؤرخ الأوروبي داجنى Daguenet يذكر إن عدد المراكب هو ٧٦ وانه توقفت في جدة وكمران والديو وزبيد وعدن ، ودامت حركته ١١ شهرًا (٦٠).

الهجوم على بحر اليمن :

عدن :

هي مدينة هامة بموقعها الاستراتيجي والتجاري ، فقد كانت السلطات المملوكية والعثمانية بعدها تهتمان كثيرًا بهذا المرفأ الخطير ، خاصة في مرحلة الوجود البرتغالي وتهديده للمنطقة، ولقد تحدث عنها قطب الدين النهروالي وبين أهميتها متحدثًا عن عناية السلطان العثماني بها "وخشيته أن يستولي عليها الفرنج اللعين ، فإن ثغرها في غاية الامتناع والتحصين ، وبها من العدد وآلات الحرب والمدافع والمكاحل ما يفوق العد والحصر ، وأنها إذا وقعت في أيدي الفرنج اللاعين يصعب استردادها منهم ، لمعرفتهم برمي المدافع والمكاحل ، وحفظ الثغور والقلاع ،

عنكم فتخلى حصاركم ، فقال الوفد " أعطونا فرصة نبلغ أميرنا بذلك " . إلا أن الإفرنج لم ينتظروا الرد ، وفي وسط النهار نصبوا سلالم على أسوار عدن وتسللوا منها إلى البلاد فاجتمع عليهم أهل البلاد وقاتلوهم وقتلوا منهم نحو خمسة عشر وقُتل من المسلمين نحو سبعة ثم رجع الفرنج إلى السور ورموا بأنفسهم إلى خارجه وركبوا سفنهم وغادروا البلاد " (٦٦).

وفي ربيع الأول سنة ٩١٩ هـ / يوليو ١٥١٣م وقع هجوم برتغالي على عدن إذ جاؤوا في سبعة عشر برشة وغراب ، ونزلوا على عدن وحاصروها ودخلوا إليها فقاتلهم أهلها وقتلوا منهم خلقًا ، وكان من بينهم بعض كبارهم ، وأسروا تسعة وتوجهوا بهم إلى الشيخ عامر بزيد فهربوا ورموا بأنفسهم من السور وحرقوا سفن عدن في البندر وغرقوها ثم توجهوا لكمران .

وفي نفس الخبر وردت أقوال بأن الشيخ عامر بن طاهر قتل جماعة من الفرنج وممسك بعضهم فسألوه في فداهم فامتنع ووضعهم في بيت الجبر حتى ماتوا (٦٧).

وفي رجب سنة ٩١٩ هـ / سبتمبر ١٥١٣م هجم الفرنج على عدن واعتدوا على المراكب التجارية الخارجة منها ، فقيل أخذوا مركبًا مشحونًا ، وقيل أخذوا ثلاثة مراكب اكتملت شحنتها ، ونزلوا عدن بالصلاح والليس وقطعوا المياه عنها فتقاتل معهم أهلها ، وقُتل من المسلمين أكثر من مائة ومن الإفرنج ثلاثين ثم تكالب المسلمون عليهم وأزالوهم عن الماء ، وفي رواية أخرى لنفس الخبر بأن الفرنج وصلوا لعدن وأحرقوا بعض المراكب الراسية في البندر وأخذوا شحنة مركبين زبيبًا وحملوها في غرابين لهم . وأنهم رموا عدن بالعصار بالمنجنيق ومنعوا الناس الماء وامتلكوا جهة باب البر فخلعوا الخشب المتوصل منه إلى عدن ، واقتتل الناس معهم قتالاً شديدًا فكثر القتل في المسلمين ، واستنجدوا بعامر بن طاهر إلا أنه لم يجبهم ، ثم توجهت سفن الإفرنج لمهاجمة زيلع وبربرة (٦٨).

ثم جاءت الأخبار في نفس الشهر بأن أهل عدن استطاعوا إخراج الفرنج عنها وقاتلوهم وهم عند الماء فقتلوا منهم مقتلة عظيمة ولم ينج أحد ممن كان هناك ، ونهبوا بعض مراكبهم ومنها غراب أو غرابين وهرب الباقون (٦٩).

وفي ربيع الأول سنة ٩٢٠ هـ / يوليو ١٥١٤م أصبح الفرنج يتحكمون في المراكب التجارية الواردة على عدن من كاليكوط وفرضوا أن لا يصل منها إلا ثلاثة مراكب فقط (٧٠).

بخلاف العرب حيث لا معرفة لهم بها ، وأن الفرنج الملاعين إذا تمكنوا من هذا الثغر الحصين أضروا بالمسلمين ومنعوا سفائن الهند من الوصول إلى بنادر الحرمين الشريفين ، وربما طمعوا في أخذ جدة ونواحيها ، وأضروا بتلك البقاع الشريفة وضواحيها " (٦١).

وقد اهتم البرتغاليون بمدينة عدن قبل وصولهم إليها ووجهوا إليها العيون فبعثوا في سنة ٩٠٩ هـ / ١٥٠٣م الرحالة البرتغالي الجاسوس المنافق الذي تظاهر بالإسلام واسمه بارتميو Varthemeo إلى مدينة عدن وتعرف عليها وعرّف بها في رحلته التي طبعت وترجمت للفرنسية وغيرها كما تُرجمت للعربية وطبعت بمصر (٦٢). وفيها ما يدل على اهتمام البرتغاليين بعدن ليهيئوا هجوماتهم عليها التي سنذكر منها ما ورد في كتابي المؤرخين المكين ونعرضه في ما يلي :

لأهمية عدن خرج الأمير حسين الكردي صاحب جدة بالجيش قاصدًا عدن للدفاع عنها ، ففرح بذلك السلطان المملوكي لرد ضرر الفرنج الذي بلغ عدد مراكبهم فوق العشرين واعتدوا على تجارة الهند ، وذلك في ذي الحجة سنة ٩١٢ هـ / إبريل ١٥٠٧م (٦٣).

وفي صفر سنة ٩١٩ هـ / إبريل ١٥١٢م وصلت الأخبار متحدثة عن هجوم الإفرنج على عدن في ثمانية عشر مركبًا فكسروا بابها الكبير (باب حقات) وأحرقوه ، فحاربهم أهل عدن وقتلوا منهم خمسين رجلاً وأغرقوا بعض مراكبهم ، وهي أخبار كتبها بعض من سمعها منهم كبار موظفي الدولة وهو القاضي زين الدين المحتسب قاضي جدة (٦٤). ولكنه تراجع عن تكتيبه الخبر وراسل سلطان مصر بإثبات ذلك فذكر له إن الفرنج هاجموا عدن في سبعة عشر مركبًا في يوم الجمعة سابع عشر محرم سنة ٩١٩ هـ / ٢٥ مارس ١٥١٣م ، وأن الشيخ عامر بن عبد الوهاب واجه الفرنج مع الجيش المملوكي الموزع إلى عدة أمراء مع كل أمير أربعمائة فارس ، وعندما نزل الإفرنج للاستسقاء ظفر بهم المسلمون وقتلوا منهم نحو مائة شخص وقُتل من المسلمين سبعة عشر رجلاً .

وصادف وصول أربعة مراكب تجارية من الهند فظفر بها الإفرنج وأخذوا المراكب وقتلوا من فيها وتملكوها بما فيها من بضائع .

وفي رواية أخرى لنفس الحدث الواقع في صبيح يوم الجمعة ١٧ محرم سنة ٩١٩ هـ / ٢٥ مارس ١٥١٣م أن الفرنج هاجموا عدن فأغلقت أبوابها وأرسلت وفدًا من ثلاثة أشخاص في ستبوق إلى الساحل ليتفاوض مع الفرنج فكانت طلباتهم " أن يقدم لنا أميركم تسعة لكوك ذهب(٦٥) ونبقى عندكم رهينًا ، وفي الباب رهينين ، وتعطونا كل سنة جزية سنوية ونروح

وفي ذي القعدة سنة ٩٢٠ هـ / ديسمبر ١٥١٤م بلغ الخبر أن الإفرنج متجهون لعدن وجدة في خمس وخمسين مركبًا وخمس وثلاثين برشة والباقي أغربة (٧١).

وفي صفر ٩٢١ هـ / مارس ١٥١٥م أشيع بأن الفرنج وصلوا إلى عدن في اثنين وأربعين مركبًا ، وأرسل بذلك لنائب جدة الأمير حسين ثم تبين أن الخبر كاذب (٧٢).

وفي ١٧ ربيع الأول سنة ٩٢١ هـ / إبريل ١٥١٥م هجم الإفرنج على عدن في عشرين مركبًا ، وقد وصلت أخبار ذلك الهجوم إلى عدن من قبل عشرة أيام فاستعد الناس لهم ، فلما قدموا قابلوهم بالمدافع ومنعوهم من الاقتراب والوصول إلى البندر والبلد (٧٣).

ويضيف ابن إياس أنه في شهر جمادى الآخر سنة ٩٢٢ هـ / يوليو ١٥١٦م أخذ الأمير حسين زبيد ثم توجه إلى عدن فحاصرها وملكها (٧٤).

كما تضيف الدكتورة سعاد ماهر أنه في سنة ٩٢٢ هـ / ١٥١٦م ذكر أن حسين الكردي تقابل مع الأسطول البرتغالي بقيادة البوكرك قرب سواحل عدن واستطاع إلحاق الهزيمة بالنصارى (٧٥).

ويذكر جبار الله أنه في شوال سنة ٩٢٤ هـ / أكتوبر ١٥١٨م وصلت الأخبار بارتفاع الأسعار في عدن نتيجة أحوالها العسكرية والسياسية (٧٦).

وفي صفر سنة ٩٢٦ هـ / يناير ١٥٢٠م أخذ الإفرنج أربعة مراكب تجارية من عدن واستولوا عليها (٧٧).

وتشير الأخبار الأوروبية إلى أنه في سنة ٩٢٣ هـ / ١٥١٧م خرج القائد لوبو سواريز Lopo Soarez من جوا على رأس ٤٠ مركبًا كبيرًا تحمل ٢٠٠٠ جندي وكان قصده هدم جدة ومفاجئة القوة العثمانية المملوكية واغتنام فترة التحول السياسي بمصر . ففي يوم ٢٦ محرم ٩٢٣ هـ / ٣٠ فبراير ١٥١٧م هاجم سوقطرة ، وبعد أربعة أيام حاصر عدن ، ثم باب المندب فوصل أمام جدة فحاصرها ووقف أمامها ١٥ يومًا دون نتيجة (٧٨).

وفي ربيع الثاني سنة ٩٢٦ هـ / مارس ١٥٢٠م حدثت مكيدة من القائد إسكندر الجاركسي وهو مملوك استولى على بعض النواحي من اليمن ، حيث وصل إليه نائب جدة واستماله بالهدايا من أجل جمع القوة الإسلامية لمواجهة الإفرنج ، فاجتمعا في البقعة ببندر زبيد وقدم له الهدايا " وطلب منه التوجه معه إلى بندر عدن فقال له إسكندر " توجه لها أنت

من البحر وأنا من البر " ، وسأله في إمداده بعسكر من الأروام والجراكسة مع آلة النفط ، فأعطاه حوالي مائة نفس بآلاتهم من المدافع وغيرها وهرب إليه سلمهم ، ثم أشاع وصول الفرنج إلى باب المندب وأنهم متوجهون إلى بندر جدة " فخاف نائب جدة وعاد إليها لحفظها ، ثم تبين له عدم صحة ذلك الهجوم ، فأرسل إلى إسكندر صاحب زبيد يطلب منه ما اتفق عليه من العسكر والمدافع إلا أنه تراجع عن اتفاقه معه وكأنه أراد أخذ عدن وضمها لأملاكه ، فتشوش نائب جدة وغضب لذلك " (٧٩).

وفي صفر سنة ٩٢٧ هـ / يناير ١٥٢١م اعترض الإفرنج سفنًا تجارية صينية وغيرها وذلك قرب عدن (٨٠).

ومما لم تذكره المصادر العربية التي بين أيدينا ولورده بعض المؤرخين الغربيين أن قائدًا برتغاليًا اسمه Heitor de Sylveira قام في سنة ٩٣٠ هـ / ١٥٢٤م بهجوم على عدن وفرض عليها دفع جزية ، وقام بعده قائد آخر اسمه Lopo de Sampaio في يناير سنة ١٥٢٥م / ربيع ٩٣١ هـ بهجوم آخر في البحر الأحمر بأربع سفن كبيرة تحمل ٥٥٠ جنديًا فضرب عدن بالقنابل وعاد إلى الهند ، ثم عاد بعد أقل من سنة إلى البحر الأحمر . وبعد أشهر قليلة هاجم البرتغاليون البحر الأحمر في ٢٠ سفينة تحمل ١٠٠٠ جندي بقيادة Antonne Miranda فلم تنجح في شيء وأضرمت النار في زيلع ثم انصرفت (٨١).

وفي شهر جمادى الأولى سنة ٩٣٦ هـ / يناير ١٥٣٠م كان الفرنج يريدون الهجوم على عدن فتوجه لهم الأمير مصطفى بيرم الرومي أمير اليمن في مراكب لحفظها منهم ، ولكن قيل إن أهل عدن انتصروا على الأمير مصطفى بيرم لحصاره لهم ، فعاد إلى بلاده بعد أن قتل جملة من جماعته (٨٢). ويذكر مؤرخ أوروبي أنه في هذه الفترة قام القائد البرتغالي Heitor de Sylveira بمحاصرة عدن (٨٣).

وفي رمضان سنة ٩٣٦ هـ / مايو ١٥٣٠م وصلت الأخبار بأن أمير عدن " صالح الفرنج على إقامة ثلاثين نفسًا منهم في بلده لأجل البيع والشراء لهم ، وأنهم يطلقون الأسرى المسلمين الذين معهم ، ولا يعترضون لمن يسافر من عدن بالمراكب الهندية فأنكر المسلمون ذلك وتشوشوا من فعله " (٨٤).

وتوالت المحن بعد ذلك على المدينة خاصة عندما جاء سليمان باشا إليها لتجديدها سنة ٩٤٥هـ / ١٥٣٨م فإذا هو يقدر بصاحبها وتدخل المدينة في مرحلة عصيبة كان يمكن أن تعين النصارى على تحقيق نصر كبير على المسلمين (٨٥).

الشحر :

في ذي القعدة سنة ٩٣٨ هـ / يونيو ١٥٣٢م دخل الإفرنج إلى الشحر وأخذوا مراكبها وهي مشحونة مع خلوها من ركابها في البندر ، وأخذوا قبطانهم المركب التركي المسافر من جدة للهند (٨٦).

وفي جمادى الأول سنة ٩٣٩ هـ / ديسمبر ١٥٣٢ م هاجم غراب إفرنجي الشحر ونزل بها(٨٧).

كَمْرَان :

هي جزيرة قبالة زبيد باليمن وتعتبر مركزًا استراتيجيًا عسكريًا هامًا لحماية اليمن والهجوم عليه أيضًا ، ولذلك ركز النصارى منذ بداية ظهورهم في المنطقة على محاولة الاستيلاء عليها ، وهو ما بينه النهروالي بقوله " كانت الفرنج تكمن في جبل كمران ويتخطفون المسلمين من السواحل وينهبون ما يقدرون على نهبه – فلما وصل سلمان الريس دفع ضررهم وقتل منهم جماعة وأسر جماعة ونظف ساحل اليمن منهم (٨٨).

ففي صفر سنة ٩١٩ هـ / إبريل ١٥١٣م هجم الفرنج على كمران واستقوا منها الماء فبلغت أخبارها إلى مكة وتشوش الناس لذلك (٨٩).

في ربيع الأول سنة ٩١٩ هـ / مايو ١٥١٣م هاجم الإفرنج جزيرة كمران ونزلوا بها وأحرقوا ساحلها واقتتل معهم أهلها إذ منعوهم الماء بأمر من شيخ اليمن عامر بن عبد الوهاب، وقتل من الإفرنج ثلاثة (٩٠).

وفي نفس الشهر من نفس العام سجل لنا المؤرخ العز بن فهد خروج الفرنج من كمران لمهاجمة جزيرة هرمز (٩١).

في شهر ربيع الثاني سنة ٩١٩ هـ / يونيو ١٥١٣م خرج الفرنج الذين بجزيرة كمران إلى مهاجمة عدن(٩٢) وذلك يوضح أن الفرنج اتخذوا كمران نقطة انطلاق للهجوم على شواطئ الجزيرة ومركزًا لقطعهم الطريق البحري على المسلمين .

ثم عاد الفرنج من هجمتهم على عدن إلى كمران ، وجاءت الأخبار بأن جلابًا كان لصحابها متوجهين إلى اليمن وغيرها فسمعوا أن النصارى بكمران فبقوا بجازان إلى أن سمعوا بخروجهم منها توجهوا فصادفوهم في رجوعهم فنفذوا ويقال : أنهم ثلاثة أو أربعة مراكب ، وربما بالغوا فيها وقالوا تسعة (٩٣).

ثم أكد ابن إياس أن الفرنج مازالوا يمتلكون كمران إلى عام ٩٢٠ هـ / ١٥١٤م(٩٤).

وتضيف المصادر الأوروبية أن هذا الهجوم وقع في عهد القائد البوكرك الذي استولى على جزيرة كمران (٩٥).

وأورد ابن إياس كذلك أنه في سنة ٩٢٢ هـ / ١٥١٦م توجه الأمير حسين نائب جدة والرئيس سليمان العثماني إلى الهند صحبة العسكر ووصلا إلى كمران فانشؤوا هناك قلعة ذات أبراج فكمل بناؤها في نحو خمسة أشهر (٩٦).

ومما لم يذكر في المصادر العربية التي بين أيدينا أنه في ١٣ جمادى الثانية سنة ٩٢٣هـ/ ٢ يونيو ١٥١٧م غادر لوبو سواريز Lopo Soarez كمران بعد أن هدم حصونها ثم انتقل إلى زيلع (٩٧).

ومما لم يذكره جار الله هجوم النصارى على كمران في صفر ٩٣٥ هـ / يناير ١٥٢٨م بقيادة أنطوان دي ميراندا Antoine De Miranda بعشرين مركبًا كبيرًا فيها ألف رجل ، إلا أنه لم يصلها حيث عاكسته الريح فذهب إلى الدير (٩٨).

في سنة ٩٣٦ هـ / ١٥٣٠م أرسل القائد الأمير سلمان مملوكه أحمد بك إلى كمران يحاول أن يبني فيها قلعة لحمايتها من النصارى ، ولكنه لم يتمها (٩٩).

في سنة ٩٣٩ هـ / ١٥٣٢م وجه الفرنج جواسيسهم لكمران في غراب للكشف عن أخبار المسلمين والتجسس عليهم (١٠٠).

جازان :

في صفر سنة ٩١٩ هـ / إبريل ١٥١٣م أحرق الفرنج ساحل جازان ووصلت الأخبار إلى جدة بذلك فطالب أهلها الباش والمماليك أن ينزلوا إلى جدة لحمايتها من هجوم برتغالي(١٠١).

وفي ربيع الأول سنة ٩١٩ هـ / مايو ١٥١٣م جاء الخبر عن خروج النصارى من كمران لجازان فهاجموها وأحرقوا الساحل (١٠٢).

في ربيع الثاني سنة ٩١٩ هـ / يونيو ١٥١٣م التجأت بعض الجلاب الإسلامية إلى جازان عندما علمت بوجود الأسطول الإفرنجي في البحر ، ولما علمت بانصرافهم عن كمران سارت في طريقها إلى اليمن فتخطفها النصارى ، وهم ثلاثة أو أربعة جلاب وقيل تسعة (١٠٣). ويبدو أن النصارى لم يعودوا إلى مهاجمة جازان بعد ذلك بحيث لم ترد أخبار عن هجومهم عليها في كتاب جار الله بن فهد .

السواحل الغربية للبحر الأحمر :

سواحل البحر الغربية غير بعيدة من الشواطئ الشرقية الجزيرة العربية وهى تقترب منها بسبب قلة عرض البحر الأحمر .

وإذا كانت السواحل الشمالية الغربية للبحر الأحمر تحت سلطة مصر فى العهدين المملوكى والعثمانى ، فإن القسم الجنوبى من هذه الشواطئ ليست كاملة الخضوع للسلطة المصرية ، وموانيها وجزرها تحيط بها الأراضى الصحراوية القاحلة أحيانًا . وهى بذلك تكون مقصدًا للبرتغاليين الذين يرغبون فى الهجوم على شواطئ اليمن والحجاز وخاصة جدة ليتخذوا منها مراكز انطلاق . وإن مما يوالى هذه المنطقة دولة الحبشة النصرانية التى ربط البرتغاليون معها علاقات واتفاقات كبيرة ذكرها مؤرخوهم . وقد حرص البرتغاليون على وضع قواعد لهم فى هذه الضفة المقابلة لغرب الجزيرة العربية فهاجموا الكثير من مدنها وجزرها كسواكن ومصوع ودهلك وزيلع وبربر .

فقد انتبهت الحكومة المملوكية فى القاهرة إلى خطر هذه المواقع الاستراتيجية التى إذا ضعفت وخلت من الحماية كانت خطرًا على الحجاز واليمن .

ففى رمضان سنة ٩١١ هـ / فبراير ١٥٠٥م وصل أمر المماليك إلى سواكن بأن يحرسوا بلدهم وألا يتركوا سفنًا تصل إليهم غير تلك الجلبات التى تأتيهم بما يحتاجون (١٠٤).

وقد تتبع العز بن فهد تحركات البرتغاليين بالمنطقة فذكر أنه فى سنة ٩١٩ هـ / ١٥١٣م حدث هجوم ثلاثة مراكب إفرنجية على زيلع وبربر واستولوا على بعض مراكبها وأحرقوها ثم توجهوا إلى الهند (١٠٥). وذكر أن البرتغاليين فى ربيع الأول سنة ٩٢١ هـ / إبريل ١٥١٥م توجهوا إلى زيلع أيضًا وبعض سواحل اليمن فى عشرة مراكب (١٠٦). وأوجز ابن إياس هذا الخبر فقال إن الفرنج ملكوا كمران وإنهم يحاصرون سواكن (١٠٧).

وتشير بعض المصادر الأخرى إلى أنه فى سنة ٩٢٣ هـ / ١٥١٧م فشل لوبو سواريز Lopo Soares نائب ملك الهند البرتغالى فى إنزال جيشه بدهلك ، وعمد إلى قتل سكانها المسلمين بحد السيف (١٠٨).

وبما أن دهلك جزيرة على الشواطئ الإفريقية تواجه بعض المدن اليمنية فقد ركز البرتغاليون اهتمامهم بها وحاولوا بسط نفوذهم عليها مرارًا .

ويبدو أن البرتغاليين استطاعوا أن يصلوا إلى بعض رجال السياسة من المسلمين فيتعاملون معهم ويستعينون بهم فقد كان متولى دهلك سنة ٩٢٥ هـ / ١٥١٩م عبد الرحمن بن قاسم المغربى المشهور بابن الديب كانت له علاقة مع سلطان النصارى فقتل (١٠٩).

وفى شهر ربيع الثانى ٩٢٦ هـ / مارس ١٥٢٠م دخل الإفرنج من باب المندب وتوجهوا إلى ناحية دهلك فبنوا قلعة هناك (١١٠). وأصبحوا يهددون المراكب الداخلة للبحر الأحمر والخارجة منه ، حتى أن المركب الشامى القادم من الهند إلى جدة خافهم فالتجأ إلى عدن ليحتمى بها (١١١).

مضيق هرمز والخليج :

كان الجانب الشرقى من الجزيرة العربية مقصدًا من مقاصد البرتغاليين فى حركاتهم هذه. فإن مضيق هرمز هو الباب الذى يسمح للمراكب بالدخول إلى الخليج العربى وهو الذى يتحكم المضروب على التجارة الإسلامية المتجهة إلى الشمال ، وهو الذى يسمح بمراقبة الشواطئ والموانئ الهندية التى بدأت تتساقط فى أيديهم .

وقد كانت للبرتغاليين تحركات عديدة وهجومات مكثفة على الخليج . ذكر العز بن فهد هجومهم على مضيق هرمز سنة ٩١٩ هـ / ١٥١٣م (١١٢).

واكتفى ابنه جار الله بن فهد بذكر استيلاء الفرنج على نواح من الحسا والقطيف وقتلهم سلطانها الشيخ مقرن بن زامل بن أجود الجبرى ، وذلك سنة ٩٢٧ هـ / ١٥٢١م (١١٣).

بحر الهند :

كان بحر الهند أول المناطق التى وصلها البرتغاليون بعد ورودهم على شرقى إفريقيا . فقد اتجه فاسكو دى جاما من موقاديشو سنة ٩٠٤ هـ / ١٤٩٨م إلى كاليكوط وبذلك يكون استيلاؤه على شواطئ الهند ومراسيها هو المرحلة الثانية لمحاصرة الجزيرة العربية عمومًا .

فقد اعتبرت السياسة الإسلامية ظهور البرتغاليين فى سواحل الهند خطرًا على مراكز المسلمين الدينية والتجارية لذلك نجد تحركاتهم كثيرة أهمها :

فى شهر ربيع الأول سنة ٩١٣ هـ / يوليو ١٥٠٧م وصل مرسوم من مصر إلى الأمير حسين بجدة يأمره بالتوجه إلى الهند بسبب الإفرنج ، وينكر المرسوم أن هناك عسكرًا متجهزًا

لقتال الفرنج بالهند وهو مرسل من مصر بصحبة القاضي ناظر الخواص ، ومعه الأمر بعدم التهاون في تجهيزهم بما يحتاجونه (١١٤).

وسجل لنا العز بن فهد أخباراً أخرى عن هجوم برتغالي على جزيرة الديو قرب الشواطئ الهندية ، وذكر أنه في شهر صفر سنة ٩١٥ هـ / مايو ١٥٠٩م وصلت الأخبار لمكة عن هذا الهجوم الذي نتجت عنه معركة بحرية هامة (١١٥).

كذلك كانت كاليكوط مركزاً كبيراً اتجهت إليه الكثير من هجمات البرتغاليين ثم استولوا عليه واستعانوا به على مهاجمة الجزيرة العربية وما حولها . فتذكر المؤرخان المكيان من ذلك بعض من أخبارها :

في نهاية سنة ٩١٥ هـ / مارس ١٥١٠م هاجم الإفرنج كاليكوط فدخلوها وملكوها بعد أن أخلاها أهلها الذين عادوا لمهاجمة الإفرنج ليلاً فاصطادوا منهم وغرقوا لهم مركبين وهرب الباقون ، ثم حدثت معركة بحرية أخرى (١١٦). لم يذكر العز بن فهد تفاصيل عنها .

وفي سنة ٩٢٠ هـ / ١٥١٤م أرسل صاحب دابول وهو ابن السوادي أوراقاً لصاحب مصر يستغيث به من الإفرنج (١١٧)، وقد ذكر ابن إياس أن السلطان استجاب للإغاثة فأرسل تجريده لمواجهة الإفرنج (١١٨).

وفي سنة ٩٢٠ هـ / ١٥١٤م وقع الصلح بين النصارى والسامري صاحب كلكتا فدخلوها على مال أعطوه له وسمح لهم ببناء حصن لأنفسهم وشرطوا عليه ألا يسافر إلى جدة إلا ثلاث مراكب وكذلك عدن ، وهذا نمط من الحصار الاقتصادي على الجزيرة العربية ، ويبدو أن السامري كان مضطراً لذلك حيث أنه أرسل لصاحب مصر يخبره بأمره وما اتفق له مع الإفرنج ويستنهضه في إرسال مراكب لمواجهة النصارى وانجاد (كلكتا) فلم يجد جواباً (١١٩).

وفي نفس العام ٩٢٠ هـ / ١٥١٤م هاجم النصارى ومعهم جماعة من كفار الهند الملك إياس فقاتلهم وردهم (١٢٠).

ولما أصبح بحر العرب بخضع للأسطول البرتغالي صار هذا الأسطول خطراً على المراكب الإسلامية حيث يقطع الطريق ويمنع التجار ويهاجم الموانئ والبلدان الساحلية ويقطع الطريق بين البحر الأحمر واليمن من ناحية وبلاد الهند من ناحية أخرى .

ففي صفر ٩٢٦ هـ / فبراير ١٥٢٠م خرج النصارى في أربعة عشر قطعة بحرية قرب الهند واعترضوا المركب الشامي (١٢١)، ووقعت له معهم مناوشات فقُتل من ركابه عشرة ثم سلم منهم ، وأخذوا أربعة مراكب من عدن (١٢٢).

وفي صفر سنة ٩٢٧ هـ / يناير ١٥٢١م وصلت الأخبار من عدن بأن الإفرنج أخذوا مركب الساجور الشامي في بحر الهند فقاتلوه وأخذوا ركابه أسرى وقتلوا منهم جماعة ثم حرقوا المركب ، وغرقوا مركبًا من عدن ، وتوّهوا مركبًا فيه الملك محمد القيلاني وكيل الصحفة المظفرية الموجهة إلى مكة ، كما أن النصارى الذين في جوا Goa الواقعة في بلاد الهند تحصنوا كتتابة لمحاربة سلطانها مظفر شاه (١٢٣).

وفي شهر ربيع الثاني ٩٢٧ هـ / مارس ١٥٢١م تحرك الإفرنج في بحر الهند انطلاقاً من هرمز لمهاجمة سلطان كتتابة مظفر شاه في عشرين ألف نسمة وقيل أكثر واستولوا على بعض بلدانه وحاول صدهم ولما لم ينجح في ذلك استنجد بالسلطان محمود صاحب دلي (دلهي) . وفي نفس الشهر اعترض الأسطول البرتغالي المراكب الإسلامية الكبيرة التي تسمى الشامي والمحمدي والمظفري وقد خرجت من كتتابة ، ولكن هذه المراكب استطاعت الهرب منهم ، وقد أصيب بعضهم بفتح في جانبه (١٢٤).

وفي ذي الحجة عام ٩٣٨ هـ / يوليو ١٥٣٢م خرجت عمارة بحرية إسلامية مجهزة من السويس بأمر من السلطان العثماني لمواجهة الإفرنج في بحر الهند (١٢٥).

وفي سنة ٩٣٩ هـ / ١٥٣٣م هاجم الإفرنج الديو بأسطول قوامه ٣٨ مركبًا غير الأغربة ، ثم التحق بهم ١٥٠ مركبًا لحصار الديو (١٢٦).

في سنة ٩٤٣ هـ / ١٥٣٧م استولى الإفرنج على ديو وبنوا فيها حصنًا كبيراً على رأس الخور ، ولا يقدر أحد أن يدخل أو يخرج ولا يسافر إلى مكان إلا برضاهم وبخطهم .

وقد وصل إليهم السلطان بهادر شاه ملك كجرات لمفاوضتهم في غراب ومصحبته نحو عشرة أنفس من جماعته مستأمنًا بأمرهم ، فطلع إلى مركب قبطانهم فسلم عليه ونزل من عنده ليتوجه إلى محله فطلبه قبطان ثان ليطلع إلى كوتهم – محل حصنهم – فامتنع من ذلك فوطئوا لجماعتهم بالقبض عليه ، فقطن لهم فسل سيفه وقتل كبيرهم ، فسطا عليه باقيهم مع كثرتهم وقلة من معه ، فقُتل بارداً ورفقائه من المسلمين وصار ذلك ثلمة في الدين " (١٢٧).

ويذكر النهروالي أن السلطان العثماني سليمان القانوني تلقى من مقتل بهادر شاه فجهز عمارة بحرية إلى بحر الهند بقيادة سليمان باشا (١٢٨).

وفي سنة ٩٤٦ هـ / ١٥٣٩م تحررت ديو من الفرنج وكان الأمير صفر الرومي نائباً عليها . كما قيل إن صاحب الهند محمود شاه ملك كجرات أمر بخراب بندر ديو وتركها قاعاً صفصفاً حتى لا يفكر الفرنج في العودة إليها (١٢٩).

الهوامش

1 - George D.Winius : Foundations of Portuguese Empire. p. 265 - 266 - 267 .

٢ – عبد العزيز الشناوي : الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها ٢ : ٦٩٧ ، الرمال : صراع المسلمين مع البرتغاليين ، ص ٩٩ ، كامبرير Kammerer : La Mer Rouge 3 . 193 , 268 حيث يقول إن البوكرك قصد الاستيلاء على ينبع البحر للقيام بهجوم سريع على المدينة وأخذ جثة الرسول (ﷺ) ولكن الرياح منعته من ذلك . ويسجل هذا الهدف أيضاً George D. Winius : المرجع السابق ، ويقال عنه أنه الهدف الأول للحملة البرتغالية وأن القائد البوكرك وعد الملك البرتغالي في رسالته بأنه في صدد تحقيق هذا الهدف قريباً .

٣ – النهروالي : البرق اليماني ، ص ١٩ .

٤ – انظر تفاصيل ذلك في كتاب ابن طولون : مفاكهة الخلان ، ٢ : ٩٣ .

٥ – ابن فهد : ذيل المنى ، مقدمة المحقق ، ص ٢١ – ٢٢ .

٦ – السنجاري : منائح الكرم ٣ : ٢٩٦ ، ٣٠٠ .

٧ – الكنبات : جمع كنبة ، وهي آلة يطلق منها الرصاص تُعمل باليد .

٨ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ورقة ١٦٠ ب .

٩ – كان للوجود البرتغالي بالبحر الأحمر أسوأ الأثر على جدة إذ خضعت لضغط الإفرنج إلى درجة أن ابن إياس قال عنها في أخبار سنة ٩٢٠ هـ أنها لم تنظفها البضائع نحواً من ٦ سنين . ابن إياس : بدائع الزهور ٤ : ٣٥٩ ، وفي ذلك مبالغة لأن النصوص التاريخية أثبتت عدم الانقطاع تماماً .

١٠ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ١٦٠ أ ، وقد أورد مؤرخ جدة عبد القادر بن فرج في كتابه السلاح والعدة ، في تاريخ جدة ، ص ٩١ – ٩٢ بعض تفاصيل عن بناء السور وسقفه وتاريخ بنائه .

١١ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ١٤٤ أ .

١٢ – غسان الرمال : صراع المسلمين ، ص ١٠١ .

١٣ – ابن إياس : بدائع الزهور ، ٤ : ١٠٩ .

١٤ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، الورقة ١٧٢ ب .

١٥ – غسان الرمال : صراع المسلمين ، ص ١٢٨ .

١٦ – ابن إياس : بدائع الزهور ، ٤ : ٣٣١ .

١٧ – ابن إياس : المصدر السابق ، ٤ : ٢٨٣ .

١٨ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ورقة ٢١٦ أ .

19 - Jean Temporal : De L'Afrique , pp. 331 - 2, 351 , 357 .

٢٠ – جار الله بن فهد : نيل المنى ، ص ١٣٣ .

٢١ – النهروالي : البرق اليماني ، ص ١٩ ، ابن إياس : بدائع الزهور ، ٤ : ٢٠٣ ، ٢٧٠ ، ٤١٤ ، ٤١٥ وغيرها .

٢٢ – النهروالي : المصدر السابق ، ص ١٩ .

٢٣ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ورقة ٢٢٢ أ .

٢٤ – جار الله بن فهد : نيل المنى ، ص ١٨٣ ، ١٩٣ .

٢٥ – جار الله بن فهد : المصدر السابق ، ص ٥٥٣ .

٢٦ – جار الله بن فهد : المصدر السابق ، ص ٧١٨ .

٢٧ – جار الله بن فهد : المصدر السابق ، ص ١٢٧ .

٢٨ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ورقة ١٧٣ أ .

٢٩ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢١٢ أ .

٣٠ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ١٨٠ أ .

٣١ – جار الله بن فهد : نيل المنى ، ص ١٨٣ ، ١٩٣ ، ٢٩٥ .

٣٢ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ورقة ١٦٠ ب .

٣٣ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ١٦٦ أ .

٣٤ – ابن إياس : بدائع الزهور ، ٤ : ١٠٩ .

٣٥ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ورقة ١٧٢ ب – ١٧٣ أ .

٣٦ – العز بن فهد : غاية المرام ٣ : ٢٠٠ .

٣٧ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ورقة ١٨٠ أ .

٣٨ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢٠٤ أ .

٣٩ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢١٣ أ ، وذكر ابن إياس الخبر مضيفًا أن السلطان عين الأمير خشقدم شاد الدوين لمراقبة واستكشاف أخبار الفرنج . ابن إياس : بدائع الزهور ، ٤ : ٢٠٨ .

٤٠ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢٢٠ ب .

٤١ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢٢١ ب .

٤٢ – كذا ورد الخط بأصل المخطوط .

٤٣ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢٢٢ أ .

44 - George D. Winius : Op. Cit, p. 274 .

٤٥ – جار الله : نيل المنى ، ص ٧٩ – ٨٠ .

46 - Kammerer : p. 363 .

٤٧ – جار الله : نيل المنى ، ص ٨٥ .

٤٨ – ابن إياس : بدائع الزهور ، ٥ : ٣١٢ – ٣١٣ .

٤٩ – ابن إياس : المصدر السابق ، ٥ : ٣١٦ .

٥٠ – جار الله : نيل المنى ، ص ١٨٣ .

٥١ – جار الله : المصدر السابق ، ص ١٩٣ – ١٩٤ .

٥٢ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٢٢٣ .

٥٣ – ورد في النص المنشور الخطأ وعلق المحقق على ذلك بقوله : كذا بالأصل ، ولنا أرشح أن يكون النص الحبشي . والمعلوم أن البرتغاليين تعاونوا مع كفار الحبشة في مجوماتهم على الجزيرة العربية ، جار الله بن فهد : نيل المنى ، ص ٢٣٦ – ٢٣٧ .

٥٤ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٢٣٧ – ٢٣٨ .

٥٥ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٢٨٣ .

٥٦ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٣٢٤ – ٣٢٥ .

٥٧ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٣٦٠ .

٥٨ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٣٢٤ – ٣٢٥ .

٥٩ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٧٤٦ – ٧٤٨ . ونفس الخبر ورد عند السنجاوي في منائح الكرم ٣ : ٢٢٦ .

٦٠ – راجع Daguenet ، ص ٢٧٣ – ٢٧٤ .

٦١ – النهروالي : البرق اليماني ، ص ٢٣٢ – ٢٣٣ .

٦٢ – رحلات فارتيما (الحاج يونس المصري) ، ص ٦٧ – ٦٨ .

٦٣ – ابن إياس : بدائع الزهور ٤ : ١٠٩ ، غسان الرمال : صراع المسلمين ، ص ١٣٣ .

٦٤ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ورقة ٢١١ أ .

٦٥ – المثل : يجمع على لكوك وقد يستعمل بلفظ اللاك وهو يدل على رقم مائة ألف من العملة ، انظر جار الله : نيل المنى ، ص ٥٣ ، هامش ١ .

٦٦ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ورقة ٢١١ ب ، وهذا الهجوم ذكره كامرير ، ٣ : ١٨٧ .

٦٧ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢١٢ أ .

٦٨ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢١٤ أ ، George D. Winius : Op. Cit, p. 244 .

٦٩ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢١٤ ب .

٧٠ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢١٩ ب .

٧١ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢٢٢ أ .

٧٢ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢٢٣ ب .

٧٣ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢٢٤ أ .

٧٤ – ابن إياس : بدائع الزهور ، ٤ : ٨٣ .

٧٥ – سعاد ماهر : البحرية في مصر الإسلامية ، ١٣٢ .

٧٦ – جار الله : نيل المنى ، ص ٨٩ .

٧٧ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٢١٦ .

٧٨ – داجنى Daguenet ، ص ٢٥٧ ، كما ذكر الشهر كامرير ، ٣ : ١٨٧ وأورده Casuro : Le Routier de Castro. p. 5 .

٧٩ – جار الله : نيل المنى ، ص ٢٣٦ .

٨٠ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٢٦١ .

٨١ – داجنى Daguenet ، ص ٢٦٣ – ٢٦٤ .

٨٢ – جار الله . نيل المنى ، ص ٥٠٣ .

٨٣ – داجنى Daguenet ، ص ٢٦٤ .

٨٤ – جار الله . نيل المنى ، ص ٥١٧ .

٨٥ – لم يقدم جار الله بن فهد تفاصيل كبيرة عن عدن بعد سنة ٩٣٦ هـ / ١٥٣٠م ولكن النهروالى فى البرق اليمانى ، ص ٨٠ ، ٨١ وغيرهما تورد معلومات مفيدة فى الموضوع .

٨٦ – جار الله : نيل المنى ، ص ٥٤١ – ٥٤٢ ، ص ٥٥٣ .

٨٧ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٥٥٤ .

٨٨ – النهروالى : البرق اليمانى ، ص ٣٩ .

٨٩ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ورقة ٢١١ ب .

٩٠ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢١١ ب – ٢١٢ أ ، ابن إياس : بدائع الزهور ، ٤ : ٣٠٧ .

٩١ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢١٢ أ .

٩٢ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢١٢ ب .

٩٣ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢١٢ ب ، ابن إياس : بدائع الزهور ٤ : ٣٣١ .

٩٤ – ابن إياس : بدائع الزهور ٤ : ٣٨٣ .

٩٥ – داجنى Daguenet ، ص ٢٥٢ .

٩٦ – ابن إياس : بدائع الزهور ٥ : ٨٣ .

٩٧ – داجنى Daguenet ، ص ٢٥٨ .

٩٨ – كامرير : ص ٢٨٧ .

٩٩ – النهروالى : البرق اليمانى ، ص ٥٤ – ٥٥ .

١٠٠ – جار الله : نيل المنى ، ص ٥٣٢ .

١٠١ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ورقة ٢١١ ب .

١٠٢ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢١٢ أ .

١٠٣ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢١٢ ب .

١٠٤ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢١٦٠ ب .

١٠٥ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢١٤ أ – ٢١٤ ب .

١٠٦ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢٢٤ أ .

١٠٧ – ابن إياس : بدائع الزهور ، ٤ : ٣٠٧ .

١٠٨ – عثمان الرمال : صراع المسلمين ، ص ٩١ ، كامرير ، ص ٢٧٣ ، داجنى Daguenet ، ص ٢٥٨ .

١٠٩ – جار الله : نيل المنى ، ص ١٢٧ .

١١٠ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٢٣٦ – ٢٣٧ .

١١١ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٢٥٤ – ٢٥٥ .

١١٢ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ورقة ٢١٢ أ .

١١٣ – جار الله : نيل المنى ، ص ٤٢١ .

١١٤ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ورقة ١٧٢ ب .

١١٥ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ١٨٣ ب .

١١٦ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ١٨٩ أ ، ابن إياس : بدائع الزهور ٤ : ١٨٢ ، توال صيرفى : النقود البرتغالى ، ص ٩٨ – ١٠٨ .

١١٧ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ورقة ٢٢٢ أ .

١١٨ – ابن إياس : بدائع الزهور ، ٤ : ٢٨١ ، ٢٨٣ .

١١٩ – العز بن فهد : بلوغ القرى ، ورقة ٢٢٩ أ .

١٢٠ – العز بن فهد : المصدر السابق ، ورقة ٢٢٢ أ .

١٢١ – ذو مركب كبير كانت له أهمية تجارية بين جدة والهند وقام برحلات كثيرة في هذه المرحلة التاريخية. وكثيراً ما كان البرتغاليون يحاولون الاستيلاء عليه . انظر أخباره في كتاب نيل المنى لجار الله بن فهد ، ص ٧٢ ، ٧٦ ، ١٣٠ ، ١٣٨ ، ١٤٠ ، ١٥٨ ، ٢١٥ ، ٢٥٤ ، ٢٦٦ .

١٢٢ – جار الله : نيل المنى ، ص ٢١٥ – ٢١٦ .

١٢٣ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٢١١ .

١٢٤ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٢٢٣ – ٢٢٦ .

١٢٥ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٥٤٥ .

١٢٦ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٥٥٣ .

١٢٧ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٦٧٣ .

١٢٨ – النهروالي : البرق اليماني ، ص ٧٠ – ٧١ ، ٨١ – ٨٢ .

١٢٩ – جار الله : المصدر السابق ، ص ٧٨٥ .

المصادر والمراجع

– ابن إياس : محمد بن أحمد : بدائع الزهور ، في وقائع الدهور ، تحقيق : محمد مصطفى ، ط ، دار إحياء الكتب العربية ، القاهرة ، ١٩٦١م.

– الرمال : غسان : صراع المسلمين مع البرتغاليين في البحر الأحمر ، ط . دار العلم بجدة ، المملكة العربية السعودية ، ١٤٠٦ هـ / ١٩٨٥م.

– الشناوي : عبد العزيز محمد : الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها ، مطبعة جامعة القاهرة ، ١٩٨٠م.

– السنجاري : علي بن تاج الدين المكي : منائح الكرم ، في أخبار مكة والبيت وولاة الحرم، تحقيق : جميل المصري وماجدة فيصل زكريا ، نشر مركز إحياء التراث بجامعة أم القرى بمكة المكرمة ، ١٤١٩هـ / ١٩٩٨م .

– ابن فرج : عبد القادر : كتاب السلاح والعدة في تاريخ جدة ، تحقيق : مصطفى الحدري ، مطبعة دار ابن كثير ، دمشق – بيروت ، ١٤٠٨هـ / ١٩٨٨م.

– ابن فهد : جار الله محمد بن عبد العزيز المكي الهاشمي : نيل المنى ، بذيل بلوغ القرى، لتكملة إتحاف الورى ، تحقيق : محمد الحبيب الهيلة ، طبع مؤسسة الفرقان للتراث الإسلامي ، لندن ، ١٤٢٠ هـ / ٢٠٠٠م .

– ابن فهد : العز = عبد العزيز بن عمر المكي الهاشمي : بلوغ القرى في ذيل إتحاف الورى بأخبار أم القرى ، مخطوط مكتبة الحرم المكي ، بدون رقم عليها : " تاريخ عبد الوهاب شسفت سنة ١١٢٩هـ " .

– ـــــــ : غاية المرام ، بأخبار سلطة البلد الحرام ، تحقيق : فهيم شلتوت ، طبع مركز البحث العلمي بجامعة أم القرى بمكة المكرمة ، ١٤٠٦ هـ / ١٩٨٦م – ١٤٠٩ هـ / ١٩٨٩م ، ثلاثة أجزاء .

– صيرفي : نوال : النفوذ البرتغالي في الخليج العربي في القرن العاشر الهجري ، السادس عشر الميلادي ، مطبوعات دارة الملك عبد العزيز ، الرياض ، ١٤٠٣ هـ / ١٩٨٣م.

- فارتيما : الحاج يونس المصرى : رحلات فارتيما ، ترجمة وتعليق : د/ عبد الرحمن عبد الله الشيخ ، ط الهيئة المصرية العامة للكتاب ، سنة ١٩٩٤م.

- ماهر : سعاد : البحرية فى مصر الإسلامية وآثارها الباقية ، دار الكاتب العربى ، القاهرة ، بدون تاريخ .

- النهروالى : قطب الدين محمد بن علاء الدين المكى : البرق اليمانى ، فى الفتح العثمانى ، طبع بإشراف محمد الجاسر ، دار اليمامة ، الرياض ، ١٣٨٧ هـ / ١٩٦٧م.

المراجع الأجنبية :

. Castro (Dom Joam de) : Le Routier de Dom Joam de Castro, traduction de Daammerer. ED. Paris 1936 .

. Dagvenet (Roger Joint) : Histoire de La Mer Rouge de a Bonaparte. Ed. 1995 .

Kammerer (Alpert) : La Mer Rouge, L'Abyssinie et L'Arabie depuis L'Antiquite . Ed. Le Caire 1929 - 1935 .

Winius (G.D.) : Foundations of the Portuguese Empire 1415 - 1580 ED. University of Minnesota Press, Oxford University Press, 1977 .

أ.د. عبد الله عبد الرازق إبراهيم (*)

ميناء مصوع مركز للصراع الدولى فى أواخر القرن التاسع عشر

يعتبر ميناء مصوع من المواقع الإستراتيجية الهامة فى البحر الأحمر لتوسطه بين ميناء سواكن وبوغاز باب المندب من جهة ، ولأنه بداية الطريق الموصل إلى كسلا والخرطوم من جهة أخرى، ولأهمية هذا الميناء قامت مصر بإنشاء الأرصفة البحرية والمبانى الحكومية وقصر للحاكم العام المصرى، لأن مصوع كانت عاصمة لمحافظة مصرية منذ عام ١٨٦٥ م . ولأهمية هذا الميناء اشتد الصراع الدولى عليه وخاصة من جانب بريطانيا وإيطاليا فضلاً عن تفكير الحبشة فى الحصول على هذا الميناء .

وكانت بريطانيا قد دخلت فى مشكلات مع الحبشة وأرسلت حملة عسكرية بقيادة نابيير، وأصدر الخديوى إسماعيل أمراً إلى حاكم مصوع بتسهيل مهمتها، ونجحت الحملة فى عام ١٨٦٨م فى فك الأسرى، وعينت إمبراطوراً على الحبشة وهو يوحنا الرابع بعد انتحار الإمبراطور تيودور، وفى تلك الفترة كانت علاقات مصر بالحبشة تمر بأزمة كبيرة وكانت

* - أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر - معهد البحوث والدراسات الإفريقية -جامعة القاهرة .

مصر ترى ضرورة تسوية مشكلات الحدود مع الحبشة عند إقليم بوغوص، ووافقت بريطانيا على- القيام بدور الوساطة لتسوية هذه المشكلة خاصة وأنها كانت ترغب في إعطاء الحبشة تسهيلات في ميناء مصوع والذي يكون تحت الحماية البريطانية، وكانت بريطانيا تريد إعطاء هذه التسهيلات للحبشة حتى لا تنضم إلى السودان.

وكانت بريطانيا قد أعدت مشروع معاهدة بين بريطانيا ومصر والحبشة ووافق عليها الخديوي إسماعيل، وصارت بريطانيا هي الحامية لهذه الممتلكات المصرية والتي هي أصلاً تابعة للسلطان العثماني، وبهذا تكون هذه المعاهدة أول وثيقة دولية اعترفت بإنجلترا كدولة لها اختصاص فوق أرض الخديوي وحكومته فضلاً عن أنها دعمت علاقاتها مع يوحنا على حساب مصر، وكان يوحنا يرغب في تدعيم سلطانه على كل الأرض الحبشية وعرش هذه الإمبراطورية، وكان يشتري الأسلحة من بريطانيا ومن الإيطاليين في مصب، وكان هذا بداية للتنافس الدولي كان واضحاً في هذه المنطقة بل وفي كل أجزاء القارة الإفريقية.

وكانت إيطاليا قد نجحت في إنشاء مستعمرة لها في عصب، ونجحت إيطاليا في تدعيم سلطانها مع إمبراطور الحبشة الجديد منليك الثاني ووقعت معه معاهدة صداقة بعد وفاة الإمبراطور يوحنا، وأيدته بالسلاح والمال حتى قضى على كل المتاوئين له في السلطة وكانت بريطانيا لا تعارض في توسيع إيطاليا مناطق نفوذها في هذا الجزء من القارة وكانت إيطاليا قد سوت مشكلاتها مع بريطانيا التي اتخذت منها حارسا لهذه المناطق حتى تنتهي من الأزمة في مصر، بل وقامت بريطانيا برسم حدود مستعمرتها في الصومال وتركت لإيطاليا الصومال الإيطالي فضلاً عن المستعمرات الإيطالية في إريتريا وكانت إيطاليا تخشى من قيام أي دولة أخرى من السيطرة على مصوع واحتلالها.

ولما كانت بريطانيا لا تمانع من سيطرة إيطاليا على مصوع حتى تضمن وجود حليف لها في شرق إفريقيا أمام الأطماع الفرنسية فإن سلسلة من المفاوضات والاتصالات قد تمت بين إنجلترا وإيطاليا من أجل السيطرة على هذا الميناء رغم معارضة حكومة مصر صاحبة السيادة عليه، وباستيلاء إيطاليا عليه وتأسيس مستعمرة لها ومحاولاتها ضم هذه المناطق والتوسع على حساب الحبشة تبدأ مرحلة من الصراع حول هذا الميناء، ثم الصراع مع الحبشة وهزيمة الإيطاليين وقيام سلسلة من التحالف والمعاهدات التي انتهت بالصراع الدولي على أعالي النيل وأزمة فاشودة ١٨٩٨ م وما تلاها من أزمات وصراعات دولية نتيجة للسيطرة

الإيطالية على إريتريا ومصوع ومناطق أخرى من شرق إفريقيا وسوف يحاول هذا البحث دراسة هذا الصراع، والمحاولات الإيطالية للسيطرة على مصوع وموقف الحكومة المصرية من هذا الصراع ثم السيطرة على أجزاء من الحبشة وما تلاها من نتائج انعكست على أعالي النيل والصراع الفرنسي الإنجليزي في هذه المنطقة.

وسوف يدور هذا البحث حول المحاور التالية:

أولاً: التوسع الإيطالي في شرق إفريقيا

ثانيا: إيطاليا ومحاولة التوسع في الحبشة

ثالثاً : معركة عدوة وانعكاساتها والصراع الدولي في شرق القارة.

أولاً : التوسع الإيطالي في شرق إفريقيا:

بعد أن توحدت إيطاليا في عام ١٨٦١ م، وصار فيكتور عمانويل ملكا على إيطاليا الموحدة وانضمام البندقية وروما للمملكة في عام ١٨٧١ أخذت إيطاليا جاهدة في توسيع مجالها الاستعماري، وكانت تونس هي الهدف المناسب لهذا التوسع، ولكنها ترددت حتى ضاعت تونس باستيلاء الفرنسيين عليها في عام ١٨٨١م، واعتبرت إيطاليا هذا الاحتلال لطمة كبرى لمصالحها في البحر المتوسط وكان لابد من تعويض الخسارة، ووجدت في شرق القارة الإفريقية عوضاً عن ضياع تونس .

اعتمدت إيطاليا في شرق القارة، على جهود رجال التبشير في هذه المنطقة وخصوصاً المبشر جوزيف سابيتو، الذي كان قد زار إقليم بوغوص، وعاد إلى إيطاليا في عام ١٨٦٩ م وفي ذهنه فكرة أن يكون لإيطاليا ميناء على البحر الأحمر، ووجد سابيتو استجابة لدى مدير شركة روباتينو الإيطالية والذي قام بدوره بتكليف سابيتو بالتوجه إلى البحر الأحمر للبحث عن مكان يصلح كميناء، ونجح سابيتو في الاتصال بشيخ قبيلة رهيطة وغيره من الشيوخ وزعماء القبائل واستأجر قطعة من الأرض في خليج عصب ورفع العلم الإيطالي عليها (١).

وعندما علم محافظ سواحل البحر الأحمر (رضا باشا) بهذه الاتفاقيات مع زعماء القبائل أرسل احتجاجاً إلى سابيتو باعتباره ممثلاً لشركة روباتينو أوضح فيه أن هذه الإجراءات غير قانونية وأن كل الساحل حتى رأس سافون ملك للحكومة المصرية ولا توجد أي سلطة سوى سلطة الخديوي وأن أي اتفاق مع الشيوخ غير قانوني ولا قيمة له (٢).

تدخلت الحكومة الإيطالية لمساندة الشركة الإيطالية وتحولت المسألة إلى مشكلة سياسية وتمسكت مصر بحقها، وقامت الحكومة الإيطالية بشراء ميناء عصب من الشركة الإيطالية وهكذا أصبح لإيطاليا ركيزة تتوسع منها في الساحل الإفريقي (٣).

وأيدت بريطانيا إيطاليا حتى تتخذها حليفا للوقوف في وجه الأطماع الفرنسية رغم أن بريطانيا كانت قد وقعت معاهدة ١٨٧٧ م مع مصر اعترفت فيها بسيادة مصر على سواحل الصومال حتى رأس حافون (٤).

وقامت إيطاليا بتقديم مشروع لمجلس النواب لتنظيم مستعمرة عصب وأقره البرلمان في الخامس من يوليه ١٨٨٢م، وهكذا صار هذا اليوم تاريخ ميلاد إمبراطورية إيطاليا الاستعمارية عبر البحار (٥).

اتجهت أنظار الإيطاليين بعد ذلك للاستيلاء على ميناء مصوع بعد أن تواترت الأنباء بعزم مصر على إخلائه، ويعد هذا الميناء المخرج الطبيعي على البحر الأحمر لكل الأقاليم الشمالية في الحبشة وبين مصوع ووادي النيل وإقليم بوغوص ، وكان هذا الميناء مع ميناء سواكن تابعين لإيالة جدة والتي يطلق عليها ولاية الجيش العثمانية وبذلت مصر جهوداً نحو الدولة العثمانية بضم الميناءين إليها، وصدر فرمان في مايو ١٨٦٥ م بوضع الميناءين تحت إدارة الحكومة المصرية (٦).

وعندما تحدث القنصل العام الإيطالي في القاهرة دي مارتينو إلى نوبار باشا عن عزم إيطاليا احتلال مصوع وعن عدم اعتراض بريطانيا عن هذه الإجراءات، وكان رد نوبار باشا أن مصر لا تستطيع التنازل عن أية بقعة دون موافقة الباب العالي (٧).

انتهزت إيطاليا فرصة مقتل الرحالة الإيطالي جوستافو بيانكي على أيدي أفراد من القناكل وأرسلت سفنها الحربية، عبر قناة السويس إلى مصوع، وللأسف كان موقف الحكومة البريطانية مشجعا لإيطاليا للقيام بهذا العمل حتى تتخذ منها حارساً لأملاكها في هذه الجهات (٨).

وفي يناير ١٨٨٥ م احتل الإيطاليون بيلول في شمال خليج عصب، وطردوا الحامية المصرية منها، وفي ديسمبر من نفس العام استولوا على المستودعات والذخيرة وجميع أملاك مصر في هذه الجهات (٩).

ورغم احتجاج الدولة العثمانية صاحبة السيادة ورغم تأييد كل من روسيا وفرنسا والنمسا والمجر للدولة العثمانية إلا أن إيطاليا واصلت تنفيذ سياستها معتمدة على بريطانيا، وكانت السياسة الإيطالية ترمي إلى بسط النفوذ الإيطالي على سواحل البحر الأحمر، والتوغل في السودان المصري غرباً إلى دارفور، ثم التوسع شمالاً إلى سواحل إقليم طرابلس (١٠).

عمدت إيطاليا بعد استيلائها على مصوع إلى القضاء على آخر أثر للسيادة المصرية وذلك بإجبار وكيل محافظة مصوع على مغادرتها، وأعلنت الحكومة الإيطالية السيادة على مصوع في الخامس والعشرين من يوليه، بل وأرسل كرسبي رئيس الوزراء الإيطالي خطابين إلى الدول الأوروبية يدعي أن إخلاء السودان، وسحب القوات المصرية تعني أن هذه المناطق صارت بلا صاحب ويحق لإيطاليا فرض سيطرتها عليها، وهذا مع العلم أن المصريين كانوا حتى لاحتلال مصوع يحكمون هذا الإقليم، بل وحينما حاولت إيطاليا فرض رسوم على السكان رفض الفرنسيون والسويسريون واليونانيون دفع هذه الرسوم على اعتبار أن هذه من أملاك الدولة العثمانية (١١).

وكانت بريطانيا قد أعلنت أنها لا تعترض على احتلال الإيطاليين لبعض نقط على الساحل بين بيلول ومصوع ولكن بشرط تمشيها مع نصوص الالتزامات الناتجة عن المعاهدات الأخيرة مع الحبشة والخاصة بميناء مصوع (١٢).

توغلت القوات الإيطالية في الأراضي الداخلية فيما يلي مصوع غرباً واستولت على زولا كما واصلت نفوذها إلى مائة ميل جنوب شرق سواكن وفي الجنوب صارت الممتلكات الإيطالية مجاورة للمناطق الفرنسية في أبوك ومقابلة لباب المندب، وهكذا احتلت إيطاليا مساحة زادت ستمائة وخمسين ميلاً من سواحل البحر الأحمر فضلاً عن الموانئ الهامة وفي مقدمتها مصوع ، وكان ذلك بداية تكوين المستعمرة الإيطالية في إريتريا وبتشجيع من بريطانيا والتي صدر بها مرسوم بتوحيد هذه الممتلكات عام ١٨٩٠م (١٣).

والسؤال هو: لماذا شجعت بريطانيا إيطاليا على التوسع في هذه المناطق؟

إن السياسة البريطانية في هذه الجهات دخلت في مأزق بسبب الثورة المهدية التي اتسع نطاقها فضلاً عن السياسة الفرنسية كانت تتوسع في هذه المناطق أيضاً، وكان هذا التوسع الفرنسي يقلق بال بريطانيا كثيراً، أما عن التوسع الإيطالي فلم يكن يخيف بريطانيا لأن إيطاليا دولة حديثة العهد بالتجربة الاستعمارية، وأنها سوف تصطدم بالحبشة في وقت من

الأوقات، وبالطبع سيؤدي هذا التصادم إلى إضعاف الدولتين، وهذا يتيح لبريطانيا فرصة تحقيق أهدافها بعد ان تنتهي مشكلاتها في مصر، وتعود إلى هذه المناطق، وبالتالي اعتمدت بريطانيا على إيطاليا باعتبارها حارساً يحمي هذه الجهات لبريطانيا.

ثانيًا : إيطاليا ومحاولة التوسع في الحبشة :

كان من الطبيعي بعد هذا التوسع الإيطالي في شرق القارة وتكوين مستعمرة أريتريا أن تتجه إلى الحبشة، وأرسلت بعوثا إيطالية لكشف المناطق المتجهة إلى داخل الحبشة، وكان هذا التوسع بالاتفاق مع بريطانيا التي كانت قد أرسلت حملة بريطانية بقيادة نابيير (Napier) لتأديب إمبراطور الحبشة تيودور (Theodor) الذي قتل عدداً من الأوروبيين ومنهم القنصل البريطاني كمرون (Cimeron) ورأت عقد محالفة مع خليفته الذي انتحر قبل أن يقع في أيدي البريطانيين (١٤).

عقدت بريطانيا معاهدة ١٨٨٤م مع الإمبراطور يوحنا لضمان حرية انتقال التجارة بين الحبشة ومصوع بما في ذلك الأسلحة. كما اتفق على إعادة إقليم بوغوص إلى الحبشة والذي كان تابعا لمصر ذلك مقابل مساعدة الحبشة للمصريين على إخلاء حاميباتهم الموجودة في كسلا وكيرن وغيرها. ورغم هذه المعاهدة فإن بريطانيا سمحت لإيطاليا باحتلال مصوع في فبراير ١٨٨٥م.

واحتج الإمبراطور الحبشي وأعلن أن هذا يخالف شروط المعاهدة خصوصاً وأن يوحنا كان يطمع في ميناء مصوع المنفذ الطبيعي للحبشة على البحر الأحمر (١٥).

قامت إيطاليا بترسم سياستها تجاه الحبشة وذلك بمساعدة منليك (Menelik) حاكم إقليم شوا(Shoa) الحبشي والمنافس للإمبراطور وأمدته بالسلاح للوقوف في وجه الإمبراطور نفسه (١٦).

وفي عام ١٨٨٧م حدث صدام بين الإيطاليين والأحباش عندما تقدم ٥٤٠ مقاتلا إيطاليا داخل الأراضي الحبشية، وحاصرهم أحد قادة الأحباش وهو الراس ألولا (Ras Alaula) وأوقع بهم هزيمة كبرى عند دوجالي وذلك في الخامس والعشرين من يناير ١٨٨٧م ولم ينج منهم سوى ١٣٠ رجلاً (١٧).

وقامت بريطانيا بإرسال السير جيرالد بورتال إلى الحبشة لترتيب صلح بين الإيطاليين والإمبراطور يوحنا الذي وافق على الصلح لأنه يعطيه فرصة لمحاربة الدراويش والوقوف أمام الرؤوس الآخرين في الحبشة (١٨).

وقد انتهزت إيطاليا فرصة مصرع الإمبراطور يوحنا في معركة القلابات مع الدراويش في عام ١٨٨٩ م، وتقدمت نحو مناطق كيرن وأسمرة واحتلتها، وصارت تتحكم في الطرق الجبلية المؤدية للحبشة (١٩).

مرت الحبشة بمرحلة من الصراع العنيف، وقامت إيطاليا بمساعدة الراس مانجاشا ابن الإمبراطور يوحنا الذي عين حاكماً على إقليم تيجري، وكانت هذه أول مرة تتدخل دولة أوروبية لمساعدة أحد الرؤوس في الحبشة (٢٠).

رسمت إيطاليا سياستها على أساس مساعدة منليك حاكم إقليم شوا والذي كان المنافس الأكبر للإمبراطور يوحنا، وأمدته بالسلاح والعتاد للوقوف في وجه الإمبراطور نفسه، ونجح منليك في تولي السلطة بعد وفاة يوحنا، وعلى الفور أسرعت إيطاليا ووقعت معه معاهدة اتشيالي في الثاني من مايو ١٨٨٩ م (٢١).

حدث اختلاف كبير حول تفسير المادة ١٧ من بنود هذه المعاهدة حيث ظن الإيطاليون أن الإمبراطور قد وافق على تكليف الحكومة الإيطالية بإدارة جميع شئون الحبشة الخارجية مع الدول والحكومات الأخرى بينما لم يوافق منليك على مثل هذه الحماية، وعندما أدرك سوء تفسير هذه المادة احتج لدى حكومة روما، ولما لم يحصل على رد مقنع قام من جانبه بإلغاء المعاهدة في عام ١٨٩٢م، وبدأ يوحد الأحباش حوله لمقاومة التدخل الإيطالي (٢٢).

وكانت إيطاليا قد قامت بإبلاغ الدول بإدارة شئون الحبشة الخارجية بناء على ما تقضي المادة (٣٤) من مواد مؤتمر برلين ١٨٨٤– ١٨٨٥م (٢٣).

وحسب التفسير الإيطالي أن الحبشة صارت محمية إيطالية وظل إمبراطور الحبشة لا يعلم شيئا عن النص الإيطالي إلى أن أوضحت فرنسا للإمبراطور مغزى هذا التبليغ الإيطالي فما كان من الإمبراطور أن أرسل خطابه الدوري السابق الذكر، وكان الرد الإيطالي أن الإمبراطور لم يقم بهذا الاحتجاج إلا بسبب وقوعه تحت تأثير الأوروبيين المعادين لإيطاليا وأن المسئول عن خطأ الترجمة هو سكرتير الإمبراطور ومترجمه فقط (٢٤).

ومن الملاحظ أن معاهدة انتشيالي ونوايا إيطاليا حيال الحبشة توضح بجلاء أن إيطاليا قد رسمت سياستها على أساس التوسع من مستعمرتها في أريتريا صوب الحبشة التي صارت حسب زعمها حماية إيطالية وبالتالي فإنها تحاول توسيع الحدود في الصومال الإيطالي مع مستعمراتها في أريتريا خصوصاً بعد أن قامت بريطانيا بتحديد الحدود بين إيطاليا وبريطانيا في الصومالين الإنجليزي والإيطالي في اتفاقيتي ٢٤ مارس ١٨٩١ و ١٥ أبريل من نفس العام والتي ظفرت إيطاليا باعتراف بريطانيا بدائرة نفوذ إيطالية تمتد من ساحل أريتريا، وتنتهي على ساحل المحيط الهندي في الصومال الذي عرف بالإيطالي وتشمل جميع الحبشة (٣٥).

في عام ١٨٩٣ أرسلت إيطاليا بعثة إلى منليك لإقناعة بقبول المعاهدة لكنه رفض كل المساعي المبذولة في هذا الصدد وأعلن إلغاء المعاهدة، وكان رد إيطاليا محاولة التودد إلى المانجاشا الذي كان قد فقد الأمل في العرش الحبشي، لكن المانجاشا اتجه بجيشه إلى أديس أبابا في التاسع من يونية ١٨٩٤ م، وأعلن الولاء إلى الإمبراطور منليك، وقامت إيطاليا بمطالبة الرأس مانجاشا بحل جيشه لكنه رفض فأسرع الإيطاليون واستولوا على مدينة أدى جيرات (Adi Grat) التي تتحكم الطريق الطبيعي نحو شوا ثم احتلوا مدينة عدوة وكان هذا بداية إعلان حرب بين الطرفين (٣٦).

ثالثاً: معركة عدوة وانعكاساتها والصراع الدولي في شرق القارة:

كان من الطبيعي إزاء رفض منليك الإبقاء على معاهدة انتشيالي، ورفض رؤوس الحبشة الوقوف مع إيطاليا إنما أرسلت جيشا يضم ١٤٥١٩ مقاتلاً لفرض شروط المعاهدة بالقوة ولوضع الحبشة تحت الحماية الإيطالية وحتى تحقق أمالها في ربط مستعمراتها في الصومال الإيطالي مع مستعمراتها في إريتريا والحبشة وتحرك هذا الجيش الضخم الذي يضم أحدث الأسلحة من البنادق والمسدسات وستة وخمسين مدفعاً إلى أرض عدوة (٣٧).

وفي الأول من مارس ١٨٩٦م اتجه الجيش الإيطالي لمواجهة الأحباش في عدوة، وبدأت المعركة بهجوم من مواقع الجنرال الإيطالي ألبرتون، وكان الهجوم بالمدفعية مما أحدث خسائر فادحة للجيش الحبشي ولكن بعد وصول البنادق الحبشية سريعة الطلقات تمكن الأحباش من صب نيران بنادقهم على الإيطاليين، وتمكنوا من إسكات المدفعية الإيطالية، وبالتدريج أحاطت

القوات الحبشية بجيش البرتون الذي نفدت ذخيرته ، وتقدمت القوات الحبشية، وصارت المقاومة أمراً مستحيلاً لأن الاستمرار في المعركة يعني مجزرة للجيش الإيطالي فكان الاستسلام وأصبحت القوات الحبشية حرة الحركة ضد بقية القوات الإيطالية التي أثرت الانسحاب وسط الكوارث وتلك الفوضى وانقضاض القوات الحبشية عليها فكانت الكارثة الكبرى بعد انسحاب الفلول الباقية من الجيش الإيطالي المنهزم إلى قواعده، وانتشر الرعب في كل مكان من إريتريا وصوع وأسمرة وهربت الجماعات المدنية من الأوروبيين إلى المناطق المحصنة على الساحل (٣٨).

بعد المعركة استطاع منليك أن يأسر ٤٠٠٠ رجلاً من الإيطاليين وكان من بينهم عدد كبير من الضباط وأحد القواد، كما استولى على كل المدفعية الإيطالية ودفع الإيطاليون الثمن غاليا حيث لقى ستة آلاف جندي مصرعهم وجرح ١٤٢٨ جنديا، وبلغت الخسائر أكثر من نصف القوة، وهي بلا شك هزيمة من أبشع الهزائم التي منيت بها أمة في القرن التاسع عشر بل وأكبر خسارة لجيش أوروبي حديث (٣٩).

وكانت هذه الهزيمة قد أجبرت الحكومة الإيطالية على نبذ سياسة التوسع الاستعماري لمدة طويلة حيث ثبت أن البرلمان الإيطالي غير مستعد لتحمل ما تتطلبه هذه السياسة من تضحيات(٤٠).

وهكذا كان وجود إيطاليا في شرق القارة وفي مصوع ومستعمرة إيطاليا ومحاولات التوسع في الداخل لبناء إمبراطورية كبرى بتأييد من بريطانيا التي وجدت فيها حليفاً يساعدها على الوقوف في وجه التوسع الفرنسي وخاصة في أعالي النيل، وأيضاً للقضاء على الدراويش الذين أجبروا الجيش المصري على الانسحاب من السودان. وكان دخول إيطاليا في صراع مع الحبشة ومحاولات فرض الحماية عليها حتى تتمكن من ربط مستعمراتها في إريتريا ببقية مستعمراتها في الصومال، وما تلى هذا من الدخول في معركة خاسرة مع الأحباش انتهت بهذه الهزيمة الساحقة، ولكن المعركة لم تكن نهاية المطاف في هذا الصراع الدولي في شرق القارة وفي أعالي النيل، وكانت إيطاليا هي التي فجرت هذا الصراع نتيجة هزيمتها في معركة عدوة التي تركت آثاراً عميقة زادت من الصراع الدولي وجعلت الإمبراطور منليك قوة لا يستهان بها في المنطقة بل وأعطت هذه المعركة للحبشة أربعة عقود من التوسع

والتحرر والاستقلال الكامل. ولقد ترك هذا الصراع الحبشي الإيطالي آثاراً عميقة نحددها على النحو التالي :

١- لقد كانت لهزيمة إيطاليا في عدوة أثارها في تحسين العلاقات السيئة بين الدراويش والأحباش حيث أرسل منليك رسالة إلى الخليفة عبد الله التعايشي في أم درمان يطالب بتحسين العلاقات وجاء رد الخليفة بأن العدو الأحمر هو عدوك وعدوي، وعلينا أن نقف كحلفاء أقوياء (٣١).

وكان منليك يحاول إقناع الخليفة بأن سياسة التعاون تحظى بالتأييد العام. وفي فبراير ١٨٩٧م طلب منليك من الروس أن يكتبوا رسائل شخصية إلى الخليفة للتهنئة بإقامة علاقات ودية، وفي خطاب سبتمبر من نفس العام خاطب منليك الخليفة عبد الله التعايشي باعتباره السيد والصديق العزيز وفي عام ١٨٩٨م استقبل الخليفة وفد الحبشة، وأطلق المدفعية تحية له(٣٢).

وهكذا نجد أن العلاقات بين الحبشة والمهدية قد وصلت إلى ذروتها بعد معركة عدوة وكان من الممكن أن تسفر هذه المساعي عن مزيد من العلاقات بين الدولتين لولا القوى الأوروبية التي أحست أن هزيمة عدوة فتحت المجال نحو تنافس دولي في المنطقة بل وأدت الهزيمة إلى سعي كل من بريطانيا وفرنسا إلى التقرب من منليك على أمل الحصول على المزيد من المكاسب، وأدى هذا السعي نحوه إلى تغير سياسته محاولاً الاستفادة من هذا التقارب الأوروبي الذي وجد فيه فرصة لتحقيق أطماعه وأحلامه.

٢- المعركة وآثارها في أعالي النيل:

في الربع الأخير من القرن التاسع عشر كانت انجلترا تسعى من أجل تنفيذ مشروع يربط مستعمراتها في شمال القارة بجنوبها وهو المشروع الذي أطلق عليه مشروع الكاب القاهرة ومن أجل تحقيق هذا الهدف تباطأت في الرحيل عن مصر واستمر احتلالها إلى أجل غير مسمى، ويعني تنفيذ هذا المشروع في ذلك الوقت إبعاد النفوذ الفرنسي عن وادي النيل هذا في الوقت الذي كانت فيه فرنسا تسعى لإقامة مشروع مماثل يرمي إلى إقامة حزام فرنسي عبر القارة الإفريقية من الشرق إلى الغرب وذلك بالتوسع من ممتلكاتها في الشرق والمغرب صوب نهر النيل وقامت بريطانيا بتشجيع إيطاليا على تأسيس مناطق نفوذها على طول شواطئ البحر الأحمر الغربي حتى تمنع فرنسا من الوصول إلى حوض النيل(٣٣).

وقد وقفت فرنسا إلى جانب الحبشة في حربها ضد إيطاليا ورسمت سياستها على أساس التوصل إلى حوض النيل من الغرب من تشاد والكونغو الفرنسي ومن الشرق من جيبوتي مروراً بالأقاليم الحبشية (٣٤).

وبعد هزيمة عدوة وجهت فرنسا نظرها نحو أديس أبابا أسوة ببقية الدول الأوروبية الأخرى وفي خريف ١٨٩٦ قررت فرنسا الدخول في مفاوضات مع الإمبراطور منليك لتجديد معاهدة ١٨٤٢م، ولتخطيط الحدود بين الحبشة والصومال الفرنسي.

وأرسلت فرنسا لاجارد (Lagarde) حاكم الصومال الفرنسي في بعثة إلى أديس أبابا من أجل الوصول إلى اتفاق سياسي مع الإمبراطور وذلك لتسهيل مرور حملتين فرنسيتين في بلاده بهدف الوصول إلى النيل، وكانت فرنسا تأمل في إحراز نجاح كبير بعد إنجاز الخط الحديدي بين جيبوتي والنيل الأبيض (٣٥).

استطاع لاجارد أن يوقع معاهدة سرية مع الإمبراطور منليك في العشرين من مارس ١٨٩٧م للسيطرة على حوض النيل، ونجح لاجارد في تقسيم حوض النيل الأعلى بين خطي عرض ٢، ١٤ شمالاً على طول بحر الجبل والنيل الأبيض(٣٦).

وما أن عاد لاجارد إلى فرنسا حتى بدأت عدة بعثات فرنسية بقيادة كلوشيت وبونافالو وهنري دي أورليان تتجه نحو العاصمة الحبشية لكن الحملات الثلاث فشلت في تحقيق أهدافها (٣٧).

وجاء بوتشامت وسار في الطريق الذي رسمه لاجارد لكن الطريق كان وعراً فاضطر إلى العودة إلى منطقة التقاء نهر بارو وبور (Boro) في الثالث من ديسمبر ١٨٩٧م حيث التقى مع قوة كبيرة من قوات الإمبراطور منليك، وكان هدف القوة إنقاذ بعثة بوتشامت، وإقامة إدارة حبشية في كل من وادي السوباط حتى النيل (٣٨).

وفي ٢٢ يونية ١٨٩٨م وصلت فوقة من الأحباش إلى النيل قبل وصول مارشان الفرنسي إلى فاشودة بثلاثة أسابيع، وبالطبع كان هناك تخطيط بين هذه الحملات القادمة من الحبشة شرقا ومن أوباجي شاري من الغرب (٣٩).

وكانت فرنسا تخشى من التوسع البريطاني في أوغندة والذي سيؤدي إلى السيطرة على أعالي النيل مما يعرقل المشروع الفرنسي للوصول إلى النيل، وفي ٢٤ فبراير ١٨٩٦ أمر مارشان حملة إلى فاشودة ورفع العلم الفرنسي، وكانت بريطانيا ترقب الوضع في السودان وتمنع أي دولة أوروبية منافسة لها من الاستيلاء على هذه المناطق (١٠).

وكانت هزيمة عدوة عاملاً قويًا في تدعيم علاقات فرنسا بالحبشة ، وتحقيق حلم الفرنسيين في الوصول إلى النيل، وتحطيم فكرة ربط المستعمرات البريطانية من الكاب إلى القاهرة.

وكانت هذه الهزيمة وما أعقبها من تحالف بين الفرنسيين والإمبراطور منليك سببًا في إثارة بريطانيا التي سعت فورا لاسترداد السودان للقضاء على هذا التحالف الفرنسي الحبشي الذي يمكن أن يؤثر على أملاك بريطانيا في شرق القارة(٤١).

وقد اعتمدت بريطانيا على إيطاليا في الشمال الشرقي لإفريقيا للقضاء على أي توغل فرنسي في وادي النيل من ناحية الشرق لكن بعد هزيمة عدوة كان رد الفعل البريطاني سريعًا ففي ١٢ مارس ١٨٩٦م زحفت القوات البريطانية نحو دنقلة لتخفيف الضغط على الإيطاليين (٤٢)، وكانت بريطانيا قد أحست ان انهيار إيطاليا ونجاح الدراويش سوف يعرضان المصالح البريطانية للخطر (٤٣) . خاصة وأن بريطانيا أدركت ان انتصار الأحباش في عدوة لم يكن يتم دون حصول منليك على أسلحة روسية وفرنسية (٤٤).

وبالفعل تحركت القوات المصرية حتى قضت على الخليفة عبد الله التعايشي في واقعة جديد في ٢٤ نوفمبر ١٨٩٩م وانتهت الثورة المهدية في السودان، ورفع كتشنر التاج الإنجليزي الرايتين المصرية والإنجليزية على أطلال سراي الحاكم العام، وكان هذا إيذانًا بوضع السودان تحت الحماية البريطانية.

صدرت التعليمات إلى كتشنر لمتابعة السير في النيل الأبيض لاحتلال فاشودة وإجبار القوة الفرنسية في فاشودة أن وجودها هناك يعد اعتداء على حقوق مصر، وبالفعل وصل كتشنر في الحادي والعشرين من سبتمبر، وتناقش مع مارشان الذي وافق على رفع الراية المصرية على مسافة ٧٠٠ ياردة من الراية الفرنسية على أن ينتظر أوامر حكومته، واضطر مارشان إلى

السفر للقاهرة للاتصال بحكومته ، التي رجحت أنه من الأفضل ألا يثير حربًا مع بريطانيا بسبب مسألة فاشودة، وفي الرابع من نوفمبر انسحب مارشان من المنطقة.

وهكذا كانت هزيمة إيطاليا في عدوة سببًا في تحول السياسة البريطانية نحو التوجه جنوبًا لإنقاذ المنطقة من الخطر الفرنسي، للقضاء على أي تحالف بين منليك والفرنسيين للسيطرة على أعالي النيل وكانت رحلة الألف ميل التي قطعها كتشنر للوصول إلى أعالي النيل عاملاً في إبعاد فرنسا والحبشة عن النيل، وتمكن بريطانيا من تنفيذ سياستها في ربط خط مستعمراتها من الشمال إلى الجنوب بل وإحباط كل المخططات الفرنسية والحبشية للوصول إلى النيل(٤٥).

٣- بريطانيا والعلاقة مع منليك:

بعد انتصار منليك على الإيطاليين، وإعلان منليك في خطاب الدوري في عام ١٨٩٩م عن طموحاته وتوسعاته وبعد أن أوقفت بريطانيا النشاط الفرنسي في أعالي النيل والتعاون مع منليك، كان لابد من تسوية مشكلتها مع هذا الإمبراطور الحبشي وفي عام ١٨٩٨ م عينت جون هارنجتون ضابطًا قنصليا في زيلع ليكون مندوبًا عن جلالة الملكة في الحبشة (٤٦).

استطاع هارنجتون بعد وصوله إلى اديس أبابا أن يضع أصابعه على أسس سياسة الإمبراطور منليك التوسعية، وبدأت جولة من المفاوضات على الحدود بين الطرفين وانتهت في ١٩ مايو بسبب الخلاف حول بني شنجول، ولكن منليك تنازل عنها وانتهت المشكلة، وأخيرًا وقعت بريطانيا والحبشة اتفاقية في ١٥ مايو ١٩٠٢م والتي تعتبر نهاية الصراع الاستراتيجي بين الدول الأوروبية على أعالي النيل كما أنها تعد انتصارًا لسياسة كل من رودس وتشامبرلين حيث أعطت البريطانيين كل ما كانوا يسعون إليه فيما بين حدود مصر و أوغندة (٤٧).

هذا وقد وقعت معاهدة أخرى بين إيطاليا والحبشة وبريطانيا حددت فيها الحدود بين الحبشة وإريتريا وبين السودان وإريتريا (٤٨).

وفي الرابع من يولية ١٩٠٦ م وقعت فرنسا وبريطانيا وإيطاليا اتفاقية نصت في مادتها الأولى على احترام الدول الثلاث لاستقلال الحبشة، والاحتفاظ بالوضع السياسي الراهن (٤٩).

الخاتمة :

من العرض السابق لقيام إيطاليا بالتوسع في شرق القارة الإفريقية واحتلال مصوع، وإعلان قيام مستعمرة اريتريا هناك، ثم محاولاتها التوسع على حساب الحبشة منتهزة فرصة الأوضاع السيئة في المنطقة، والصراعات المحلية بين الدراويش والأحباش ، والصراع الداخلي داخل الحبشة حول تولي العرش بعد مقتل الإمبراطور يوحنا، والصراع في السودان بعد أحداث الثورة المهدية، وسحب الجيش المصري من السودان وانشغال بريطانيا عن هذه المنطقه بسبب الوضع الداخلي في مصر ، كل هذه الأحداث جعلها تعتمد على إيطاليا باعتبارها حليفًا يدافع ويحمي هذه المناطق أمام التوسع الفرنسي. ولقد رأينا مدى أطماع إيطاليا وتوسعاتها في هذه المنطقة ومحاولاتها فرض الحماية على الحبشة وتفسير المادة السابعة عشرة من معاهدة اتشيالي وما ترتب عن سوء الفهم من قيام الإمبراطور منليك بإصدار مرسومه الدولي الذي أشعل نار العداء بين الحبشة وبينه وقيام إيطاليا بتأليب الرؤوس ضده، وما تلاه من تكتل حبشي وراء منليك وانتهى الأمر بمعركة عدوة الشهيرة التي كانت نقطة تحول هامة في تاريخ شرق إفريقيا وفي علاقات إيطاليا بالحبشة، والصراع الدولي على أعالي النيل ومحاولات السيطرة الأوروبية على هذه المناطق .

ومن مجريات أحداث الصراع اتضح أن استيلاء إيطاليا على هذه المنطقة من شرق القارة وتكوين مستعمرتين في الصومال وإريتريا، ومحاولات التوسع والربط بينهما بضم الحبشة تحت الحماية، وما أسفر عنه سوء الفهم من خلافات أدت إلى الصراع المسلح والمحاولات الدولية للاستفادة من هذا الصراع التي انتهى بالمعركة، والصراع الفرنسي في أعالي النيل، ورسم الحدود في كل هذه المناطق ويمكن إجمال آثار معركة عدوة فيما يلي:

١- أحدثت هذه المعركة تقاربًا بين الإمبراطور منليك والخليفة عبد الله التعايشي في السودان حيث بدأت سلسلة من المراسلات بين الطرفين كان الهدف منها تحسين العلاقات بين الدولتين وإظهار الرغبة المستمرة في العمل من أجل السلام، وقد اتفق الطرفان بعد المعركة على أن الرجل الأبيض هو عدوهما وأنه لابد من تحالف بينهما للوقوف ضد هذا المخطط الاستعماري، وحذر الإمبراطور منليك الخليفة عبد الله ضد الفرنسيين والإنجليز، بل وطالبه بالتشدد معهم وهكذا كانت هزيمة عدوة عاملاً قويا في تحسين العلاقات بين الحبشة والسودان، وتبودلت البعثات الدبلوماسية بينهما، وكان في الإمكان أن تسفر هذه البعثات عن

المزيد من العلاقات الطيبة لولا وقوف القوى الأوروبية في وجه هذا التحالف والذي لم يصل إلى الدرجة المرجوة منه بسبب تدخل بريطانيا السافر وإجبارها منليك على إنهاء علاقاته بالخليفة التعايشي وفي نفس الوقت عجلت الأحداث بالقضاء على الدولة المهدية في السودان حتى لا تترك السودان فريسة للقوى الأوروبية الأخرى.

٢- لقد كانت معركة عدوة قاصمة التكالب الاستعماري على منطقة القرن الإفريقي بصفة عامة وعلى وادي النيل بصفة خاصة، والحقيقة هي أن مخططي السياسة البريطانية قد وضعوا سياستهم الإفريقية على أساس امتداد النفوذ البريطاني من القاهرة شمالاً حتى الكاب جنوبًا وفي نفس الوقت بنى سياسيو فرنسا استراتيجيتهم على أساس التوسع من داخلة أوروك في القرن الإفريقي حتى المحيط الأطلسي غربًا وكانت الدولتان تبحثان عن حليف لهما ليقف أمام التوسع الفرنسي في وادي النيل والقرن الإفريقي وفي نفس الوقت وجدت فرنسا في دولة الحبشة الحليف الذي يمكن أن يقوض المخططات البريطانية ولقد بجانبه تشد أزره وتمده بالسلاح والعتاد حتى جاء النصر الكبير للأحباش على الإيطاليين في عدوة. ولما وجدت بريطانيا أن حليفها قد هزم في المعركة وأن فرنسا بدأت تخطط للتوسع في وادي النيل كل هذا من شأنه خلق المزيد من الصراع بين القوى الأوروبية حول أعالي النيل ومنطقة القرن الإفريقي ولقد ظهر هذا جليًا في حادثة فاشودة التي تمثل قمة التنافس الأوروبي في وادي النيل بعد معركة عدوة حيث التقت آمال الإمبراطور منليك الذي كان يسعى نحو السيطرة على أجزاء من السودان مع آمال فرنسا التي كانت تسعى للتوسع في أعالي النيل وقد وضحت سياسة الطرفين في الزحف الفرنسي بالاتفاق مع أثيوبيا نحو فاشودة وفي الحملات العديدة التي أرسلها الإمبراطور منليك إلى النيل الأزرق بعد هزيمة الإيطاليين في عدوة.

٣- أحدثت هذه المعركة تغييرًا كبيرًا في السياسة البريطانية تجاه وادي النيل فلقد رسمت سياستها منذ إخلاء السودان على التريث والتمهل في عملية السيطرة على المنطقة حتى تكون الفرصة سانحة لذلك اتخذت من إيطاليا حارسًا لها في المنطقة واعتبر صانعو السياسة البريطانية أن إمبراطورية منليك ما هي إلا مجال نفوذ إيطالي لكن بعد هزيمة الإيطاليين في عدوة وجدت بريطانيا أن حليفها قد تهاوى وأن المنطقة صارت نهبًا للقوى الأوروبية التي اعتبرتها ارضًا لا صاحب لها وأحست بريطانيا أن منليك بالتعاون مع الفرنسيين يسعون للاستيلاء على المناطق في أعالي النيل وأن هناك تنسيقا بين حملات حبشية وفرنسية تلتقي

في أعالي النيل، فكان والأمر كذلك أن تغير بريطانيا سياستها بعد هزيمة عدوة، وأن تعجل بالفعل في استرداد السودان بأسرع ما يمكن حتى لا تقع منطقة أعالي النيل في أيدي دولة أجنبية معادية فكان قرار الزحف نحو دنقلة في ١٢ مارس ١٨٩٦م لتخفيف الضغط على الإيطاليين، ثم إعداد حملات استرداد السودان والقضاء على الدولة المهدية ثم مواجهة الفرنسيين في فاشودة وإجبارهم على الانسحاب منها والمحافظة على منطقة أعالي النيل بعيدة عن القوى الأوروبية المتنافسة في المنطقة وبالطبع حدثت كل هذه التحولات والتغيرات في السياسة البريطانية بعد هزيمة عدوة، وبعبارة أخرى كانت هزيمة الإيطاليين في عدوة سببًا في تحويل بريطانيا في لاسترداد السودان والوقوف ضد الأطماع الفرنسية والأثيوبية في وادي النيل.

٤- أحدثت هذه المركة تغيراً في موازين المنطقة وبدلاً من اعتماد بريطانيا على الحبشة ووقوفها بجانبها وتمكينها من بسط سيطرتها ونفوذها على مناطق من القرن الإفريقي وبعض المناطق التي كانت خاضعة للسيادة المصرية . وأيضًا مساعدتها في تكوين مستعمرة لها في إريتريا وفي الصومال لكن بعد هزيمة عدوة وظهور الإمبراطور منليك على مسرح الأحداث السياسية في المنطقة أخذت بريطانيا تتقرب إليه وتسعى للتحالف معه وبالفعل كانت بعثة رينيل رود إلى بلاط منليك بعد هزيمة عدوة حلقة من حلقات السياسة البريطانية للتودد نحو منليك والقضاء على التحالف بينه وبين الخليفة في السودان وحتى تضمن وقوفه على الحياد في الحرب المرتقبة بين بريطانيا والدراويش.

وباختصار فإن معركة عدوة كانت عاملاً قويًا في تغيير دفة السياسة البريطانية نحو تحالف مع الإمبراطور منليك أسوة بالتحالف الذي حدث بين منليك والفرنسيين كما كانت عاملاً قويًا في تقلص الأطماع الإيطالية في المنطقة إلى حين.

٥ – ترتب على هزيمة عدوة أن صارت الحبشة دولة ذات بأس وطول، وأخذت وفود الدول الأوروبية تسعى من أجل التحالف مع هذا الإمبراطور الحبشي وفي نفس الوقت أحس منليك أن الوقت حان وأن الفرصة التي ينتظرها قد جاءت إليه بعد نكسة الإيطاليين في عدوة وكسر شوكة غطرستهم وتوسعهم في ممتلكاته فراح يبحث في خطابه الدوري والآمال تراوده في تحقيق حلمه القديم في عام ١٨٩١م الذي يحاول فيه بسط سلطته وتوسيع مجال نفوذه حتى الخرطوم والنيل الأبيض، وبدأ بالفعل في مشاركة الدول الأوروبية عمليات التقسيم وبسط

النفوذ . لكن أحلام الإمبراطور لم تلبث أن تحطمت على صخرة الواقع عندما قضت بريطانيا على الدولة المهدية، ومحاولات استرداد كل ما كانت الحكومة المصرية قد امتدت إليه وهنا حدث تضارب بين منليك والبريطانيين الذين قاوموا نفوذ هذا الإمبراطور وحرموه من التوسع في وادي النيل وقضوا على نشوة النصر التي كان الإمبراطور يسعى وراءها لتحقيق الآمال والأحلام.

٦- ساعدت هزيمة الإيطاليين في عدوة على تحقيق الاستقرار والسكينة في هذه المنطقة نحو أربعين عامًا عاشت فيها منطقة القرن ووادي النيل في هدوء وسلام ولكن الهزيمة النكراء التي لحقت بالإيطاليين جعلتهم في حالة من الخزي والعار ولم يهنأ بال الإيطاليين إلا بعد زحف الجيوش الإيطالية على أثيوبيا لغسل عار هزيمة عدوة وقد اكتسحت القوات الإيطالية إقليم تيجري وانفتح الطريق إلى أديس أبابا والتي دخلتها القوات الإيطالية في مايو ١٩٣٦ وهرب الإمبراطور هيلاسلاسي إلى بريطانيا التي وعدته بإعادته إلى العرش ومساندته في ترسيخ حكمه على كل إمبراطوريته . وقد ترتب على هذه الأحداث تعرض منطقة وادي النيل إلى خطر هذا الغزو الإيطالي الذي كانت هزيمة عدوة وما لحق بإيطاليا من ذلة ومهانة سببًا جوهريًا في الهجوم على أثيوبيا عام ١٩٣٦م وكان معركة عدوة التي ضمنت الاستقرار والأمان لفترة من الزمان لم تنفذ المنطقة من ويلات الحرب مرة أخرى وأخيرًا كانت هزيمة عدوة عاملاً فعالاً وقويًا في تدعيم علاقات فرنسا مع أثيوبيا، كما كانت فرصة لتحقيق حلم الفرنسيين في الوصول إلى النيل وتحطيم فكرة ربط المستعمرات بين القاهرة والكاب وكانت فكرة إرسال حملات كلوشيت وبنفالو وبونشامب من أثيوبيا بعد هزيمة عدوة لملاقاة حملة مارشان القادمة من الغرب إحدى النتائج التي ارتبطت بهزيمة عدوة ولو تم التنسيق بين هذه الحملات لتغيرت الخريطة السياسية في حوض الأحمر.

الهوامش

١- شوقي الجمل: الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الأحمر، القاهرة ١٩٥٨م، وثيقة ٣٧، ص ١٠ .

٢- شوقي الجمل: تاريخ كشف إفريقيا واستعمارها، القاهرة ١٩٨٠م ، ص٣٥٥ .

٣- انظر : Policy Maxwell and Germann Italy's Foreign and (1914-37) .

٤- شوقي الجمل وعبد الله عبد الرازق إبراهيم: الوثائق التاريخية، القاهرة ٢٠٠١، ص ٤٣ .

٥- جلال يحيى: مصر الإفريقية والأطماع الاستعمارية في القرن التاسع عشر، القاهرة ١٩٦٧م، ص ٢٩٢؛ وأيضا : إسماعيل سرهنك : حقائق الأخبار عن دول البحار، جـ ٢، القاهرة ١٣٢٤ هـ، ص ٥٠١ .

٦- شوقي الجمل: تاريخ سودان وادي النيل جـ ٢، القاهرة ١٩٦٩م، ص ص ١٩٤- ١٩٧ .

٧- جلال يحيى: مرجع سابق ، ص ٤٢٤ .

٨- شوقي الجمل وعبد الله عبد الرازق إبراهيم: تاريخ إفريقيا الحديث والمعاصر، النهضة ١٩٨٦ م، ص ص ٣٦ - ٣٧ .

٩- محمد صبري : الامبريالية السودانية في القرن التاسع عشر، القاهرة ١٩٤٨ م، ص ص ١٦٥- ١٦٦ .

١٠- Hollis Christopher : Italy in Africa. London, 1941, p. 37 وانظر الخريطة شكل رقم (١).

١١- إسماعيل سرهنك: مرجع سابق، جـ ٢، ص ٥٠٣ .

١٢- جلال يحيى ومحمد نصر مهنا: المواني ومشكلاتها في العلاقات الدولية، القاهرة ١٩٨٠م، ص٣٠٨.

١٣- شوقي الجمل: تاريخ كشف إفريقيا واستعمارها، مرجع سابق، ص ٣٦٢ .

14- Woolf, Leonard : Empire and Commerce in Africa , London, 1920, p. 146 .

١٥- انظر نص المعاهدة: شوقي الجمل وعبد الله عبد الرازق: الوثائق التاريخية، القاهرة ١٩٩٩، ص ٢٢٧ .

16 - Hollis : op.cit., p. 38 .

17 - Mathew, David : Ethiopia, the Study of a Polity, London, 1947, p. 218 .

١٨ - شوقي الجمل: كشف إفريقيا، ص ٣٦٥ .

19 - Vivan, H : Abyssinia, p. 7 .

20 - Herslet E : Map of Africa by Treaty. Vol. I, London, 1909, p. 454 .

٢١- انظر نص المعاهدة في: شوقي الجمل وعبد الله عبد الرازق إبراهيم: الوثائق التاريخية، ص ٢٢٧ .

٢٢- شوقي الجمل وعبد الله عبد الرازق إبراهيم: تاريخ إفريقيا الحديث والمعاصر، القاهرة ٢٠٠١، ص ٢٥٥.

23 - Herslet Et Map of Africa . Vol, II, London, 1909, p. 454 .

٢٤- السيد رجب حراز: افريقية الشرقية والاستعمار الأوروبي، القاهرة ١٩٦٨ م، ص ٤ ٣٠ .

25 - Lang, William : The Diplomacy of Imperialism. p. 110 .

26 - Gann, L. H, and Peter Duignan : Colonialism in Africa 1870 - 1960, London 1959, p. 424 .

٢٧- عن تفاصيل هذه المعركة الشهيرة انظر: عبد الله عبد الرازق إبراهيم: معركة عدوة وأثرها في الصراع في أعالي النيل، مجلة البحوث الإفريقية، العدد الثاني والعشرون، القاهرة ١٩٨٦ م.

٢٨- شوقي الجمل وعبد الله عبد الرازق إبراهيم: تاريخ إفريقيا الحديث والمعاصر، ص ص ٣٥٩- ٣٦٢ .

29 - Marcus Harold : Teh Life and Time of Menelik II, p. 173 .

٣٠- شوقي الجمل: كشف إفريقيا واستعمارها، ص ٣٧٠ .

٣١- وثائق المهدية ٢/٢٤/أ ١ عبد الله التعايشي إلى منليك سبتمبر وأكتوبر ١٨٩٦ م.

32 - Sanderson, G.N : Competition in the Upper Nile. Journal of Africa History III. I. 1962, pp. 69 - 90 .

33 - Burns, E. Abyssina and Italy. London, 1935. p. 36 .

٣٤- فرج الله محمان بطرس: العلاقات السياسية الدولية في القرن العشرين، القاهرة ١٩٧٤ م، ص١٢٧ .

٣٥- يونان لبيب رزق: العلاقات الخارجية للدولة المهدية على يد عبد الله التعايشي، ص ١٤٥ .

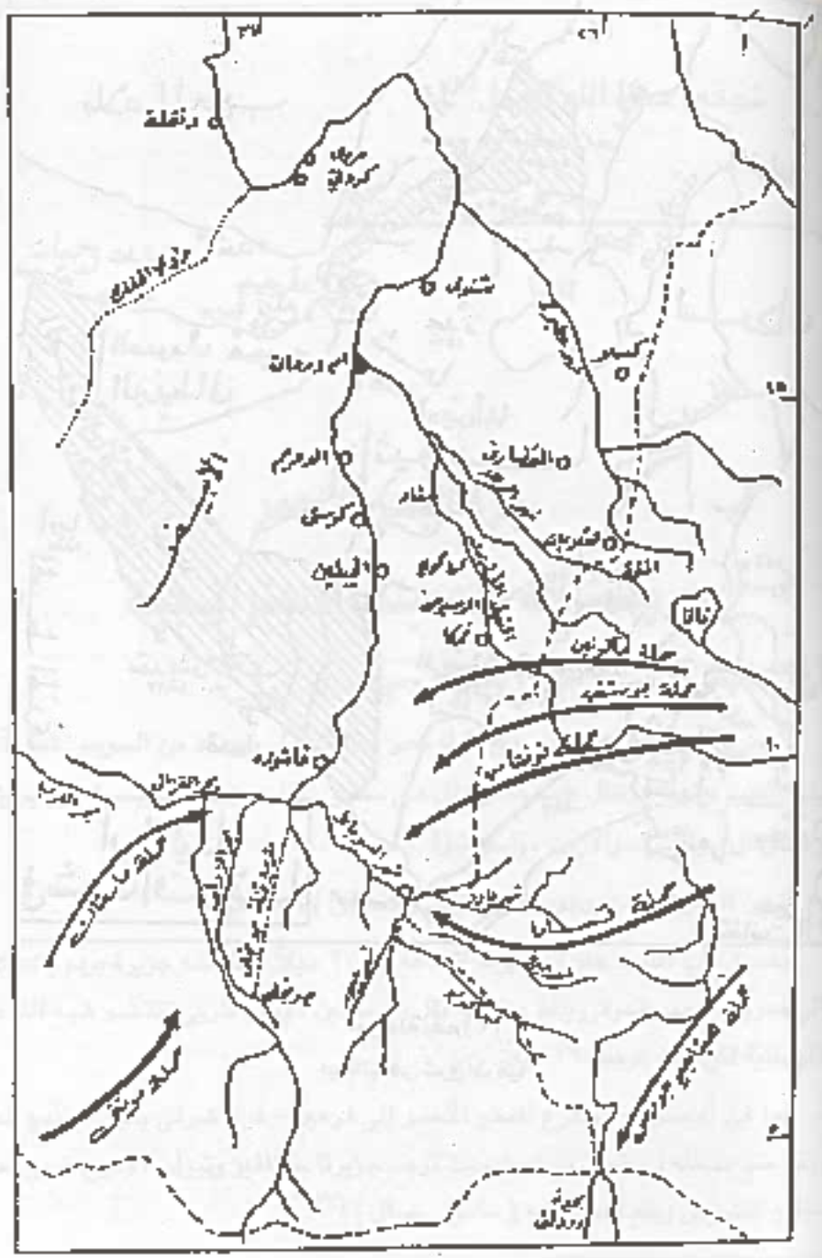
36 - Herslet E , : Map of Africa by Treaty. Vol. II, , p. 421 .

٣٧- علي إبراهيم عبده: المنافسة الدولية في أعالي النيل، ص ص ٦ ٤٢ وانظر الخريطة شكل رقم (٢).

٣٨- نفس المرجع السابق، ص ٢٥٨ .

٣٩- جاد طه: الصراع الاستعماري في حوض النيل، ص ص ٣١- ٣٢ .

٤٠- علي بركات: السياسة البريطانية واسترداد السودان، ص ٨٤ .



خريطة رقم (١)

٤١ – شوقي الجمل وعبد الله عبد الرازق: تاريخ إفريقيا الحديث والمعاصر، الدوحة ١٩٨٦م ، ص٢٧٣ .

٤٢ – شوقي الجمل : تاريخ سودان وادي النيل وعلاقته بمصر ، جـ٣، القاهرة ١٩٨٠م، ص ١٥٣ .

43 - Granville, J.A.S. : Lord Salisbury and Foreign Policy, London, 1964, p. 118 .

44 - Churchill, W.S. : The River War, London. 1929, p. 100 .

45 - BRitish Negotiations concerning the - Marcus, Harold : Ethio western Border with Sudan 1896 - 1902, Journal of Africa History IV, I, 1963, p. 84 .

46 - F.O. 403, 255, Salisbury to Cromer 24 November 1897 .

47 - F.O. 403. 299, Harrington to Salisbury 14 May 1900 .

48 - Herslet, E. : Map of Africa by Treaty, Vol. II, p. 496 .

39 - Herslet, . : op. cit., p. 433 .

خريطة رقم (٢)
إيطاليا فى شرق إفريقيا

أ.د. شوقى عطا الله الجمل*

جزر البحر الأحمر
ومضايقه وأهميتها الاستراتيجية

أولاً : البحر الأحمر – جزره ومضايقه وموانيه :

البحر الأحمر حوض ضيق يبلغ طوله نحو ١,٢٠٠ ميل ، ويمتد من السويس شمالاً إلى باب المندب جنوباً ، وتطل عليه عشر دول هي مصر ، والسعودية ، وإريتريا ، وجيبوتى ، والصومال ، واليمن ، والأردن ، وإسرائيل(١) .

يتميز البحر الأحمر بوجود نقط اختناق (مضايق) تتمثل فى :

مضيق باب المندب جنوباً ولا يزيد اتساعه عن ٢٠ ميلاً ، وتقسمه جزيرة بريم (Perim) إلى ممرين – ممر شرقى يبلغ عرضه أقل من ميلين ، وممر غربى تنتشر فيه الشعاب المرجانية لكن يبلغ عرضه ١٦ ميلاً .

أما فى الشمال – فيتفرع البحر الأحمر إلى فرعين – فرع شرقى يُعرف بخليج العقبة ويقع عند مدخله (مضيق تيران) حيث توجد جزيرتا صنافير وتيران ، وفرع غربى يعرف بخليج السويس ويقع عند مدخله (مضيق جوبال) (٢).

* – أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر – معهد البحوث والدراسات الإفريقية – جامعة القاهرة .

وتنتشر في البحر الأحمر الجزر – حيث توجد حوالي ٣٧٩ جزيرة ، وتتبع أغلب هذه الجزر دولاً عربية ، لكن بعضها تتبع دولاً إفريقية غير عربية .

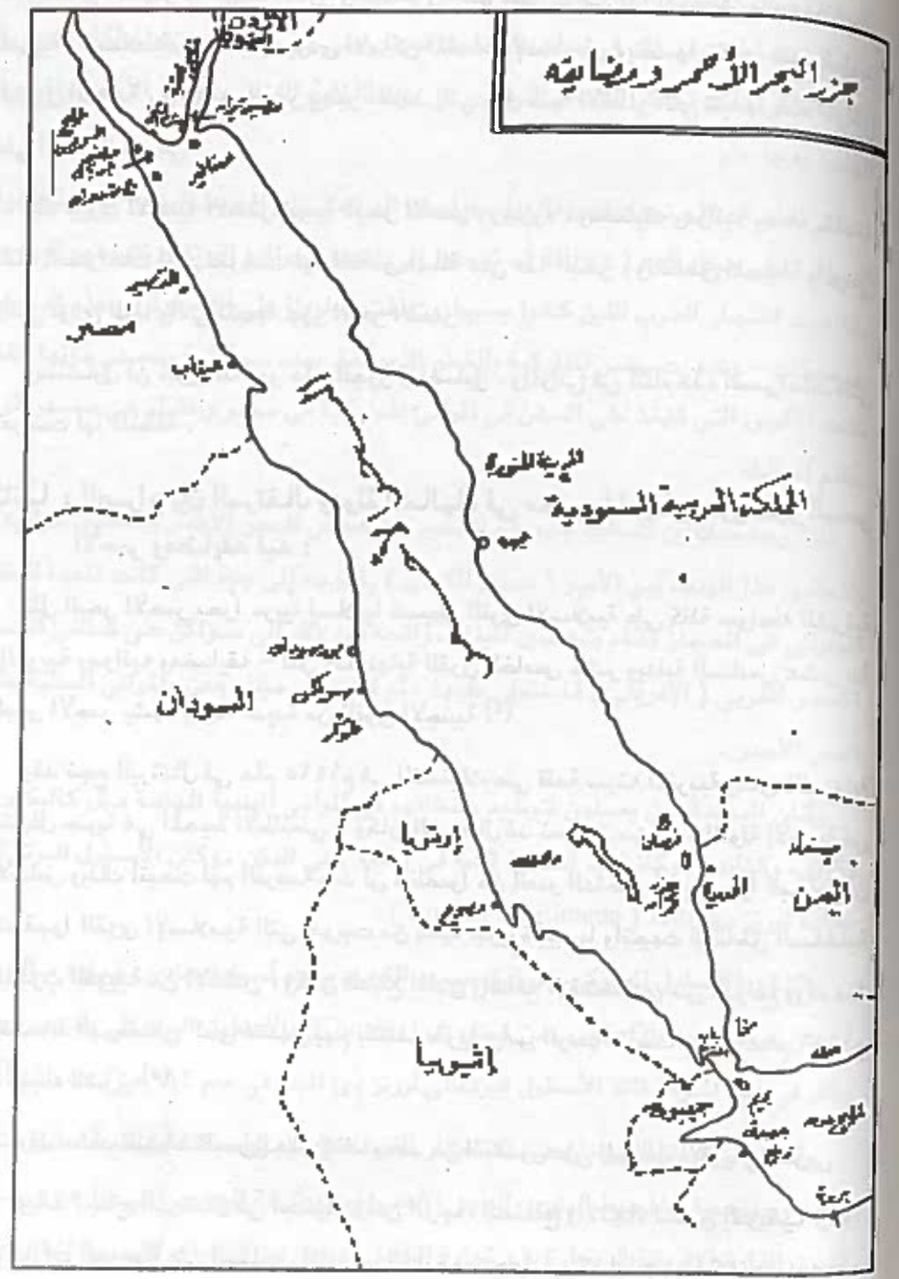
وأهم هذه الدول والجزر التابعة لها (٢):

الدولة	عدد الجزر التابعة لها	أهم هذه الجزر
السعودية	١٤٤	فرسان ، وسنافير ، وتيران
اليمن	٤١	قمران ، وبريم
جيبوتي	٦	سبيا ، ومرايه
إريتريا	١٢٦	دهلك ، وفاطمة ، وحالب
السودان	٣٦	سواكن
مصر	٣٦	شدوان
الإجمالي	٣٧٩	

ويلاحظ أن إثيوبيا (الحبشة) كان يتبعها عدد كبير من الجزر من أهمها جزر دهلك ، وقد لعبت هذه الجزر دوراً هاماً في تاريخ إثيوبيا وعلاقتها بالدول العربية والقوى الإسلامية الأخرى – لكن بعد استقلال إريتريا عام ١٩٩٢ آلت تبعية هذه الجزر لإريتريا بل أصبحت إثيوبيا دولة حبيسة تفتقر للسواحل والموانئ التي تصلها بالعالم الخارجي ، وقد شعرت إثيوبيا بوطأة هذا الوضع ولعل هذا من أسباب الحرب التي نشبت أخيراً بين إثيوبيا وإريتريا .

كما نشب صراع بين إريتريا واليمن حول أرخبيل حنيش المتمثل في جزيرة جبل زقر ، وجزر حنيش الكبرى ، وجزيرة حنيش الصغرى ، والحدود البحرية جنوب البحر الأحمر بصفة عامة ، وقد حُسم الصراع بخصوص هذا الأرخبيل لصالح اليمن وفق حكم محكمة العدل الدولية في عام ١٩٩٦م .

وهناك ملاحظة هامة نشير إليها هنا بسرعة وسنعالجها بتفصيل أكثر فيما بعد – وهي أن جزر البحر الأحمر معظمها جزر صغيرة المساحة وطبيعتها لا تتيح فرص الحياة المريحة بها ، ولا تتوفر فيها المياه العذبة – لكنها رغم ذلك تكتسب أهمية استراتيجية بالغة ، وكان لها دورها في مضايق البحر الأحمر الشمالية والجنوبية في الأحداث التاريخية المرتبطة بالدول التي تطل على البحر الأحمر.



خريطة جزر البحر الأحمر ومضايقه

والبحر الأحمر – خلاف الجزر والمضايق – تقع عليه موانئ لها أهميتها بالنسبة للدول العربية والإسلامية – فبعضها يؤدى للأماكن المقدسة الإسلامية ، وبعضها تنتهى عنده خطوط البترول العربية ، والبعض الآخر يُعتبر المنافذ التى تطل منها الأقطار التى تتبعها هذه الموانئ على العالم الخارجى .

وقد برزت الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر ، وجزره ، ومضايقه وموانيه بصفة خاصة أثناء الصراعات التى تعرضت لها المناطق المطلة على هذا البحر ، والمناطق المحيطة بالموانئ والتى تؤدى إليها والتى تتبعها جزر البحر الأحمر .

وسنحاول أن نبرز هنا دور هذه الجزر والمضايق ، والموانئ فى أثناء هذه الصراعات التى تعرضت لها المنطقة .

ثانيًا : الصراع بين البرتغال ودولة المماليك فى مصر والحجاز ودور جزر البحر الأحمر ومضايقه فيه :

ظل البحر الأحمر بحرًا عربيًا إسلاميًا تسيطر القوى الإسلامية على كافة سواحله الشرقية والغربية وموانيه ومضايقه – لكن منذ نهاية القرن الخامس عشر وبداية السادس عشر بدأ البحر الأحمر يشهد وفودًا جديدة من القوى الأجنبية (٤).

وقد نجح البرتغال فى عام ١٤١٥م فى الاستيلاء على قلعة سبته الغربية وكان ذلك بداية التوغل جنوبًا فى المحيط الأطلنطى – وكان البرتغال قد تحرروا من حكم الدولة الأموية فى الأندلس وبذلك أتيحت لهم الفرصة بعد أن تخلصوا من العدو الداخلى أن يخرجوا للبحار وأن يتعقبوا القوى الإسلامية التى خرجت من شبه جزيرة إيبريا واتجهت للمناطق الساحلية بالمغرب القريبة من الأندلس ، وكان الدافع المادى والدافع الاقتصادى من الدوافع وراء هذا النشاط البرتغالى الذى انتهى بهم بكشف طريق رأس الرجاء الصالح فى عام ١٤٨٦م والاتجاه للشرق (٥).

وقد ساعد النشاط البحرى هذا إنشاء عدد من الحصون على الساحل الإفريقى الغربى .

وبعد نجاح البرتغال فى اجتياز رأس الرجاء الصالح والاتجاه لشرق إفريقيا زاروا الإمارات العربية على الساحل الشرقى للقارة وسجلوا فى كتاباتهم ما كانت عليه هذه الإمارات من حضارة زاهرة لا تقل عن الحضارة الأوروبية فى ذلك الوقت وبمساعدة المرشدين

والتجارة العرب وصل البرتغال إلى الهند وعملوا لتثبيت أقدامهم على شواطئ المحيط الهندى – وتركز نشاطهم بعد ذلك فى مواجهة النفوذ العربى وفى مواجهة السفن والمراكز التجارية العربية التى كانت تحتكر النشاط التجارى فى مياه الخليج العربى والبحر الأحمر والمحيط الهندى بوجه عام .

وفى عام ١٥٠٢م تحرك البرتغال بأسطول من البرتغال إلى المحيط الهندى ، واستطاعوا السيطرة على ميناء كلوه (Kilwa) ، توجهوا إلى زنجبار ، وتابع البرتغال نشاطهم البحرى هذا ضد التجار العرب الذين كانوا يسيطرون لفترة طويلة على التجارة فى هذه البحار والمحيطات – وشعرت مصر المملوكية بالخطر الذى أخذ يهدد سيادتها ومصدر ثروتها فقد كانت المكوس التى تؤخذ على السفن فى الموانئ المملوكية فى مصر والشام هى مصدر قوة حكام المماليك .

ولذا وجه سلاطين المماليك جهودهم لتدعيم نفوذهم فى البحر الأحمر وتحصين موانيه ، ولتحقيق هذا الهدف أمر الأمير (حسين الكردى) بالتوجه إلى جده التى كانت قاعدة الحكم المملوكى فى الحجاز فقام بتحصين الميناء ، واتجه بعد ذلك إلى سواكن على شاطئ البحر الأحمر الغربى (الإفريقى) فاستولى عليها ، ثم اتجه إلى ميناء عدن والموانئ اليمنية على البحر الأحمر .

وكان البرتغاليون يعملون لتوطيد سلطانهم فى الموانئ الهندية الهامة مثل كالبكوت ، وكوش ، وكتانور ، وكانوا قد أسسوا قلعة فى (كوه) فى الدكن ، وكان الأسطول البرتغالى بقيادة لورنز دى الميدا (Lorens De Elmeda) .

والتقى الأسطول المملوكى بقيادة حسين الكردى يؤيده أسطول هندى بقيادة مالك بن أياسن حاكم ديو Diu بالقرب من ميناء شول (Choul) بالأسطول البرتغالى وانتصر عليه وقتل فى هذه المعركة قائد الأسطول البرتغالى لورنز دى الميدا فى عام ٩١٤ هـ / ١٥٠٨م(٦).

وقد شعر البرتغاليون بأن هذا الانتصار الذى حققه المماليك بالتعاون مع أسطول هندى يهدد وجودهم فى المحيط الهندى والبحر الأحمر ويهدد كافة الجهود التى بذلوها للوصول لشرق القارة الإفريقية للسيطرة على تجارة التوابل وغيرها من البضائع الآسيوية المطلوبة فى أوروبا – ولذلك انهمك فرانسسكو دالميدا نائب الملك البرتغالى بالهند فى إعداد أسطول

برتغالى لملاقاة الأسطول المصرى وحلفائه فى معركة جديدة ، ومن جانبهم استعد المماليك فى مصر لهذه المعركة المرتقبة .

وفى عام ١٥٠٩م كانت معركة ديو البحرية الفاصلة التى اشتبك فيها الأسطول المملوكى وحلفائه مع الأسطول البرتغالى وأحرز البرتغاليون انتصاراً ساحقًا يرسخ أقدامهم فى المحيط الهندى والطرق البحرية الأخرى المتصلة وأصبحت لهم السيادة فى مداخل البحر الأحمر ، واستولى البرتغاليون على ميناء (مسقط) كما اتجهوا لميناء (هرمز) فى الخليج العربى واستولوا عليه - واستطاع البوكيرك (Albuquergue) الذى خلف فرانسيسكو الميدا كنائب للملك البرتغالى فى الهند أن يستولى على جزيرة سوقطرة المواجهة للساحل الجنوبى لشبه الجزيرة العربية وتتوسط المسافة بين مدخلى البحر الأحمر والخليج العربى(٧) - وبذا سيطر البرتغال على النشاط التجارى فى المحيط الهندى وحولوا التجارة لطريق رأس الرجاء الصالح وبدأت آثار ذلك الاقتصادية والسياسية تظهر بوضوح على الدول العربية الحاكمة المتحكمة فى المنطقة ، فبدأت دولة المماليك فى مصر والحجاز تهتز وانتهى الأمر باستيلاء العثمانيين على الشام ومصر ودانت لهم الحجاز بالولاء ولم يلبث عام ١٥١٧م حتى كانت دولة المماليك قد سقطت وأصبحت مصر والبلاد التابعة لها تدين للعثمانيين بالولاء .

ثالثًا : جزر البحر الأحمر الحبشية ودورها فى الصراع الإسلامى البرتغالى :

دخلت المسيحية الحبشة على يد فرومينتس فى القرن الرابع الميلادى وارتبطت الكنيسة الحبشية منذ ذلك التاريخ بكنيسة الإسكندرية وكان بطاركة إثيوبيا يعينون من قبلها (٨).

لكن نشأت فى السهول المحيطة بالهضبة بالحبشة إمارات إسلامية وكانت هجرات عرب سواحل الجزيرة العربية إلى سواحل البحر الأحمر والسهول المحيطة بالهند الحبشية مستمرة منذ قرون وبظهور الإسلام فى شبه الجزيرة العربية تدفق المسلمون للسهول المحيطة بالحبشة وأصبحت لهم سبع ممالك زاهرة سميت بدول الطراز الإسلامى فى أوقات ، وأدواره ، وارابين وسرحا ، وهدايا وبالى وداره .

وقد أسهمت هذه الإمارات الساحلية بنشاط تجارى ملحوظ وصل إلى حد احتكار التجارة بين الهضبة الحبشية وسواحل البحر الأحمر ، وعلى الرغم من أن بلاد الحبشة لم تكن فى اعتبار المسلمين أرض جهاد فهى التى استقبلت أولى الجماعات الإسلامية - لكن بمرور الزمن

لدى الصراع الاقتصادى إلى صراع سياسى خاصة بعد استيلاء المسلمين على (زيلع) ثغر الصومال ومنفذ الحبشة على البحر الأحمر (٩). وقد برزت دهلك بالذات كمركز تجارى هام ونافذة الحبشة تنظر منها على العالم الخارجى .

وكان ملوك الحبشة يأملون أن تعاون أوروبا فى تحويل سكان المناطق المحيطة بالبحر الأحمر إلى المسيحية ، ولتحقيق هذا الهدف اشتركت الحبشة فى مجمع فلورنسا حيث تم الاتفاق على تأليف جبهة من كنيسة روما ، والكنيسة الحبشية ضد المسلمين ، واستغل إمبراطور الحبشة هذا المجمع للمطالبة بالمساعدة من دول أوروبا المسيحية حتى يستطيع القضاء على الإمارات الإسلامية المحيطة بالحبشة خاصة بعد خروج الحبشة من متاعبها الداخلية واستطاعت فى ظل الأسرة السليمانية أن تسترد وحدتها الداخلية كاملة ، فقد قامت هذه الأسرة بجهود ضخمة لصبغ البلاد بالصبغة المسيحية (١٠).

وكان البرتغال بعد نجاحهم فى الوصول إلى شرق القارة الإفريقية يتطلعون إلى الاتصال بملك الحبشة الذى أطلق عليه الأوروبيون اسم القديس يوحنا (Perster John) للعمل سويًا ضد القوى الإسلامية - ولهذا الغرض أرسل ملك البرتغال بدرو دى كوفيلهام (Pedro De Covilham) إلى مصر - فوصل مصر ومنها سافر عن طريق البحر الأحمر لعدن والهند وزار الإمارات العربية فى شرق إفريقيا .

وقد قضى كوفيلهام عدة سنوات فى الحبشة وكلفه الإمبراطور الحبشى بالتفاوض مع ملك البرتغال بشأن القيام بعمل مشترك ضد القوى الإسلامية (١١). للقضاء على نفوذ العرب التجارى فى المحيط الهندى والبحار المتصلة به ، والعمل للوصول إلى الأماكن المقدسة الإسلامية فى الحجاز والاستيلاء عليها والقضاء على نفوذ المماليك وقوتهم فى هذه الأماكن(١٢).

وعند وصول البرتغاليين للمحيط الهندى وساحل إفريقيا الشرقى ومدخل البحر الأحمر الجنوبى كان المسلمون يتحكمون فى هذه المناطق فقد كان نفوذ المماليك فى مصر والحجاز ، وكان ملوك اليمن من بنى طاهر ، والأشراف فى الحجاز والمسلمون أصحاب - النفوذ فى إمارات الطراز الإسلامى ، وكانت (زيلع) المركز الدينى لإمارة أوفات الإسلامية بينما كانت إمارة هرر مركز الثقل الإسلامى (١٣).

وانتهزت هيلانه (Hellina) ملكة الحبشة الفرصة – فأوفدت في عام ١٥١٠م – بعد معركة نهر البحرية – أرمينيًا يدعى (ماتيو) ليخبر ملك البرتغال برغبتها في محالفة البرتغال والتعاون معها لمواجهة الخطر الإسلامي(١٤) ، كما أرسلت البابا كلمنت السابع رسالة مماثلة وأبدت استعدادها للتحول للمذهب الكاثوليكي في مقابل أن تلقى التأييد من البابوية وأوروبا ضد الخطر الإسلامي (١٥).

وقد أدى التحالف البرتغالي الحبشي ضد الإمارات الإسلامية بالحبشة إلى محاولة هذه الإمارات تكوين حلف إسلامي لمواجهة هذا الخطر وتزعمت إمارة (أوفات) حركة الجهاد الإسلامي في البداية ، وانتقل الأمر بعد ذلك لسلاطين (عدل) الذين اتخذوا لقب أئمة ففي عام ١٤١٧م أعلن الإمام عثمان الجهاد وقاد حركة الجهاد ضد الحبشة بعده الإمام محفوظ لكن نجح إمبراطور الحبشة (لبنادنجل) بمساعدة البرتغاليين في التغلب على هذه القوة الإسلامية وفي عام ١٥١٧م ظهرت قوة أئمة دور الذين تزعموا حركة الجهاد الإسلامي ضد المستعمرين الأوروبيين واتصلوا بالعثمانيين الذين أصبحوا يمثلون القوة الإسلامية الجديدة .

وأدرك العثمانيون بعد أن تصدوا لمواجهة الخطر البرتغالي – أهمية اليمن بموقعها الاستراتيجي في هذا الصراع ، ونجحوا في عام ١٥٣٨ في السيطرة عليها فأصبحت لهم السيطرة على البحر الأحمر ومداخله ، فاليمن بحكم موقعها المتاز في جنوب غرب الجزيرة العربية ، وبحكم إشرافها على مضيق باب المندب – تعتبر منطقة دفاع عن حدود الإمبراطورية العثمانية من الجنوب ، والسيطرة عليها تكفل سلامة الطريق البحري المؤدي إلى الأماكن الإسلامية المقدسة في الحجاز إذ تحقق التحكم في البحرين الأحمر والعربي ، وتتيح موطئًا صالحًا للوثوب على البحرية البرتغالية في البحار الشرقية (١٦).

وهيأ الصراع بين الإمامة الزيدية ودولة الطاهريين باليمن المجال للعثمانيين لتحقيق هذه السيطرة .

وقد أرسل السلطان سليمان القانوني في عام ١٥٣٨م حملة بقيادة (سليمان باشا الخادم) للاستيلاء على عدن(١٧) وغيرها من الثغور باليمنية على طول الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية .

ولكن اليمن لم تخضع للعثمانيين خضوعًا كاملاً لبعدها عن عاصمة الخلافة وطبيعتها الجغرافية فاضطر العثمانيون لتركها تحت حكم الأئمة مع التبعية الاسمية للعثمانيين (١٨).

وفيما يتعلق بالبرتغال فبعد وصولهم لشرق القارة الإفريقية نفسها اهتموا بتدعيم وجودهم في المحيط الهندي وعلى سواحل الهند الغربية ، واتجهوا للبحر الأحمر محاولين الوصول لميناء (جدة) . وحاولوا الاتصال بالحبشة للقيام بجهد مشترك ضد المسلمين .

وظهر في هذه الأثناء الإمام أحمد بن إبراهيم الذي قاد حركة الجهاد الإسلامي الذي لقب بالإمام الغازي لفتوحاته وانتصاراته ضد الأحباش فقد استطاع أن ينتصر عليهم في موقعة (شنبر كودى) في عام ١٥٢٩ وتقدمت قواته داخل هضبة الحبشة نفسها فتقدم في إقليم تجراى وافتتح مناطق شاسعة في الحبشة .

وأسرعت البرتغال لنجدة حليفتها فأرسلت في عام ١٥٤١م قوة من مستعمراتها بالهند بقيادة القائد البرتغالي كرستوفر دي جاما (Christover De Gama) لنجدة الأحباش وقد جرح الإمام أحمد في إحدى المعارك ضد الأحباش وتوفي عام ١٥٤٤م فكان ذلك نذيرًا (١٩).

وشغلت الدولة العثمانية بمشاكلها الكثيرة في أواسط أوروبا وفيما يقابل البحر الأحمر – عن تقديم العون للمسلمين في نضالهم البطولي ضد القوة الاستعمارية ، التي كانت قد أخذت تدعم نفوذها في الشرايين الملاحية الهامة المؤدية للبلاد الإسلامية كما شُغلت الحبشة بمشاكلها الداخلية .

لكن كان على العثمانيين أن يراقبوا عن كثب تحركات الأحباش ومن ساندهم من الدول الاستعمارية ولذا أنشأ العثمانيون ما سموه إيالة الحبش العثمانية لتحقيق هذه المراقبة .

رابعًا : إيالة الحبش العثمانية ودورها في الصراع في البحر الأحمر :

يرجع الفضل في تأسيس إيالة الحبش العثمانية إلى أوزدمير باشا (Ozdemir Pacha) الذي ولي شئون اليمن في الفترة من ٩٥٦ إلى ٩٦٢ هـ / ١٥٤٩ – ١٥٥٥م ، فكانت فترة ولايته لليمن كافية لإدراك أهمية وجود قوة عثمانية تشرف على الثغور الإفريقية المطلة على البحر الأحمر لتراقب حركة الملاحة في هذا البحر ونشاط البرتغال وحلفائهم الأحباش فيه – فنصح السلطان سليمان القانوني بالعمل على تدعيم النفوذ العثماني على ساحل البحر الأحمر وموانيه ومداخله (٢٠).

ولتحقيق ذلك تم إعداد جيش من مصر نجح في الاستيلاء على سواكن وبعض الأقاليم المحيطة بها فكانت نواة ولاية الحبش العثمانية وأصبح أوزدمير باشا أول وال لها ، تولى أمرها ٩٦٢ – ٩٦٧ هـ / ١٥٥٥ – ١٥٥٩م وخلفه في الولاية ابنه عثمان (٢١).

وبعد أن وطد العثمانيون أقدامهم في ثغر سواكن ، استولوا على مصوع ، وربط العثمانيون هذه الإيالة بثغر جدة وأصبحت مهمتها الرئيسية مراقبة حركة الملاحة ونشاط الأحباش وحلفائهم والبرتغال في البحر الأحمر .

وثغر مصوع تقع جنوب سواكن بمسافة صغيرة وهي على جزيرة قريبة من الساحل مواجهة للثغور اليمن الشهيرة .

وقد حاولت الدولة أن تمنع دخول السفن الأجنبية في مياه البحر الأحمر بحجة أن هذا البحر يؤدي إلى الأماكن الإسلامية المقدسة فالزموا السفن الأوروبية بأن تفرغ حمولتها في موانئ اليمن الجنوبية وبعد ذلك تنقلها سفن إسلامية عبر البحر الأحمر إلى وجهتها سواء أكانت السويس أو غيرها من موانئ هذا البحر – لكن لم تستطع الدولة أن تستمر في هذه السياسة – سياسة تقييد الملاحة في البحر لسببين رئيسيين :

١ – اهتمام أوروبا بطريق البحر الأحمر وبالملاحة فيه .

٢ – النشاط في شبه جزيرة العرب وقيام حركات مناهضة للدولة – فكلفت الدولة باشوية بغداد ، ثم باشوية دمشق ، ثم باشوية مصر بإخضاع هذه الحركات .

مصر تسعى لوضع ولاية الحبش العثمانية تحت سلطانها :

في عام ١٢٣٢هـ / ١٨١٦م كُلف محمد علي والي مصر من قبل الدولة العثمانية بالقيام بحملات في بلاد العرب – والحقت ولاية الحبش العثمانية بالإدارة المصرية لكن في عام ١٢٥٦هـ / ١٨٤٠م بعد التسوية المعروفة بين مصر والدولة العثمانية – رجعت الأوضاع فيما يتعلق بهذه الولاية إلى ما كانت عليه من قبل – لكن في رمضان ١٢٦٢ هـ / سبتمبر ١٨٤٦م أعطيت مصر حق إدارة جمرك الولاية – وفي عهد عباس أعيدت إدارة الميناءين (مصوع ، وسواكن) في عام ١٢٦٥ هـ / ١٨٤٩م لإيالة جدة .

لكن في عهد إسماعيل طلبت مصر إعادة ولاية الحبش العثمانية للإدارة المصرية ، وظل إسماعيل طلبه بالفهوض بأعباء هذه الولاية ومنع الأطماع الأجنبية الطامعة في هذه الجهات(٢٢).

وفي شهر ذي الحجة ١٢٨١ (مايو ١٨٦٥) أصدر السلطان عبد العزيز بن محمود الثاني فرمانًا بإحالة ميناءي سواكن ومصوع للإدارة المصرية على أن يورد سنويًا لخزينة مصر ٢٥٠٠ كيس سنويًا (٢٣).

وفي ٢٠ محرم ١٢٨٣ هـ / ٢٧ مايو ١٨٦٦م نجح إسماعيل في أن يجعل إحالة الميناءين وراثية في أسرته (٢٤).

ومنذ أن أحيلت الولاية لمصر اهتمت الإدارة المصرية بتعمير هذه الجهات ، فيسرت سبل اتصالها ببواقي جهات السودان ومصر – وأقامت عدة مباني – كما اهتمت بمد هذه الجهات بالمياه العذبة واستغلال مواردها الطبيعية (٢٥).

لكن انتظار الدول الاستعمارية اتجهت لهذه الجهات خاصة بعد ظهور أهمية موقعها الاستراتيجي .

ولم يات عام ١٨٨٤م حتى كانت الدول الاستعمارية – قد اقتسمت أملاك مصر المهمة الواقعة على البحر الأحمر – وكان نصيب انجلترا وحليفتها إيطاليا في ذلك الوقت نصيب الأسد – فوضعت إيطاليا يدها على مصوع ، واحتلت بيلول وفرضت سلطانها على المنطقة الممتدة من (رأس قصار) جنوب سواكن إلى لوبيوك ، وفي مارس ١٨٩٠م صدر مرسوم إيطالي ينظم أمر هذه الممتلكات الإيطالية التي سُميت في المرسوم باسم (إريتريا) أما انجلترا فقد استولت على بربرة ، وبلهار ، وزيلع وهي الجهات الهامة المقابلة لميناء (عدن) على الساحل الأسيوي ، أما فرنسا فقد احتلت (أوبوك) وتوسعت فيها في الداخل واستولت على تاجورة ، وجيبوتي وكونت منها مستعمرتها التي عرفت بالصومال الفرنسي .

خامسًا : بروز الأهمية الاستراتيجية لمضايق البحر الأحمر – وجزره وموانيه أثناء الصراع العربي الإسرائيلي :

رأينا كيف برزت أهمية البحر الأحمر ومضايقه وموانيه وجزره أثناء الصراع العربي في مواجهة القوى الاستعمارية وقد برزت هذه الأهمية أيضًا أثناء الصراع العربي الإسرائيلي ، فقد ترتب على قيام دولة إسرائيل واستيلائها على قرية أم الرشراش الأردنية وإقامة ميناء (إيلات) على خليج العقبة في عام ١٩٥٠م أن أصبحت إسرائيل تدرك أكثر أهمية الملاحة في البحر الأحمر .

ومضى الزمن أصبحت لميناء إيلات أهمية بالغة فهي طريقه تتصل إسرائيل بجنوب إفريقيا حليفتها العنصرية في ذلك الوقت وعن طريقها تحصل على حاجتها من الأسلحة والبترول وغيرها من المواد الرئيسية لها . فهو المنفذ الرسمي لإسرائيل مع إفريقيا ، وآسيا .

وقد قابلت مصر هذا الوضع باستئجار جزيرتي تيران وصنافير عند مدخل العقبة من السعودية .

وثارت مشكلة تتعلق بحق مصر – في حالة الحرب – في إغلاق خليج العقبة في وجه سفن الدول المعادية لها حسبما نصت عليه معاهدة القسطنطينية (٢٩ أكتوبر ١٨٨٨م) بشأن الملاحة في قناة السويس .

وفي عام ١٩٥٦م اشتركت إسرائيل مع فرنسا وانجلترا في العدوان الثلاثي علي مصر – وانسحبت القوات المسلحة الإنجليزية والفرنسية ، وتلكأت إسرائيل في الانسحاب مطالبة الولايات المتحدة في مقابل انسحابها بإعلان مبدأ حرية الملاحة في خليج العقبة وفي مضايق تيران واعتبارها مياهًا دولية .

وجاءت أحداث عام ١٩٦٧م وطلبت مصر انسحاب قوات الطوارئ الدولية المتمركزة على الحدود الدولية في سيناء لتؤكد الأهمية الاستراتيجية لمضايق البحر الأحمر الشمالية المؤدية لخليجي العقبة والسويس بالإضافة إلى مضيق باب المندب في الجنوب .

وبعد هزيمة ١٩٦٧م ركزت إسرائيل وجودها في شرم الشيخ وفي غيرها من المناطق الهامة التي تتحكم في الملاحة فيه واضطرت مصر أن توافق على اتفاق مع إسرائيل وقبول قوات الطوارئ الدولية في سيناء وإعادة فتح قناة السويس للملاحة واضطر العرب في مؤتمر الرباط ١٩٧٣م للاعتراف بحق إسرائيل في الوجود كدولة (٢٦).

وشهدت المضايق الشمالية والمناطق الحساسة في الملاحة في البحر الأحمر خلال فترة الاستنزاف (١٩٦٧ – ١٩٧٣م) صراعًا مريرًا بين الطرفين – مصر ، إسرائيل – وظل الوضع كذلك حتى حسم الأمر في حرب أكتوبر ١٩٧٣م.

البحر الأحمر وحرب ١٩٧٣م :

في فترة الإعداد لحرب أكتوبر ١٩٧٣م عقدت الدول العربية عدة مؤتمرات لبحث أهمية البحر الأحمر وجزره ومضايقه – وشكلت الجامعة العربية لجانًا لهذا الغرض ، وزارت هذه اللجان المنطقة وكتبت هذه اللجان تقارير سرية رُفعت للدول العربية عن هذه المناطق الحيوية الهامة بالبحر الأحمر – وفي هذه التقارير التي كُشف النقاب عن محتوياتها فيما بعد – أشارت اللجان إلى الإهمال الذي تتعرض له هذه الجزر والمناطق الحيوية الأخرى بالبحر الأحمر مما جعلها عرضة لأطماع الدول المعادية .

وفي حرب أكتوبر ١٩٧٣ كان نجاح مصر والدول العربية في إغلاق مضيق باب المندب بالنيران في وجه السفن الإسرائيلية – من العوامل الهامة التي أثرت على قدرة إسرائيل الحربية – فقد أدى ذلك إلى حرمان إسرائيل من المعونة الحربية التي كانت تتوقعها من الحكومة العنصرية في جنوب إفريقيا . في ذلك الوقت بحيث فقد ميناء (إيلات) الإسرائيلي أهميته لإسرائيل في وقت محنتها .

وقد أشارت صحيفة معاريف الإسرائيلية والصحف والدوائر الإسرائيلية المختلفة فيما بعد – لذلك ، وأشارت إلى أنه لم يكن أمام إسرائيل بعد ذلك إلا أن تلجأ الولايات المتحدة الأمريكية لتؤازرها في محنتها عن طريق أسطولها الجوي رغم أهمية عامل الوقت والمسافة في هذه الظروف .

الندوات التي عُقدت بعد حرب ١٩٧٣م وإبراز أهمية البحر الأحمر :

عُقدت في مصر ، وفي العديد من الدول الأوروبية ندوات – عقب حرب ١٩٧٣م لدراسة المتغيرات التي طرأت على الأساليب الحربية والتي أبرزتها هذه الحرب .

وفي الندوة التي عُقدت بجامعة القاهرة في عام ١٩٧٥م لكشف النقاب عن الدروس المستفادة من هذه الحرب – أشارت بعض الأبحاث التي تناولت دور البحرية العربية في المحيط الهندي والبحر الأحمر في الحرب إلى النتائج التي ترتبت على إغلاق باب المندب في وجه البحرية الإسرائيلية (٢٧).

كما عقد في عام ١٩٧٦م في (تعز) مؤتمر اشترك فيه عدد من الباحثين العرب من الدول العربية المطلة على البحر الأحمر – لتحسين أوضاع هذا البحر وجزره ومضايقه وأهمية العناية بها وتسليحها .

كما عقد المعهد الدبلوماسي التابع لوزارة الخارجة السعودية بالرياض مؤتمرًا في عام ١٩٨٠م لدراسة الوضع في البحر الأحمر وجزره وموانيه (٢٨).

هذا وكما أشرنا من قبل – كانت هذه الأوضاع – موضع دراسة وبحث من المسئولين العسكريين الإسرائيليين .

وإذا كانت هذه المؤتمرات المتعددة – تدل على إدراك الدول العربية التي لها مصالح في البحر الأحمر للأهمية الاستراتيجية والحربية لهذا البحر وجزره ومضايقه المؤدية للموانئ

العربية الهامة الواقعة على هذا البحر – فإن الغريب أن الدول العربية لم تتخذ خطوات جادة لتأمين هذه الجزر وتلك المضايق .

البحر الأحمر والخليج العربي :

أشير فى نهاية هذا البحث إلى أن مشكلة الوضع فى البحر الأحمر ومضايقه وجزره ترتبط فى الحقيقة ارتباطاً وثيقاً بالخليج العربى والدول المطلة عليه والمرتبطة به فالأمر لا يقتصر على البحر الأحمر والدول العربية المطلة عليه والتى أشرنا إليها فى بداية البحث – فالمنطقة واحدة متصلة ببعضها – الخليج فى الشرق ، والبحر الأحمر فى الغرب ، والبحر المتوسط فى الشمال – شرايين بحرية هامة تربط بين أجزاء الوطن العربى والأحداث التى تواجهها الدول العربية المطلة على الخليج والمتصلة مصالحها به ترتبط ارتباطاً وثيقاً بأمن البحر الأحمر ومضايقه وجزره وموانيه ويستلزم الأمر اهتماماً حيوياً من الدول العربية الخليجية لو البحر أحمرية .

الهوامش

١ – انظر الخريطة .

٢ – انظر الخريطة .

٣ – انظر الخريطة السابقة .

٤ – وليد محمد جرادات : الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر بين الماضى والحاضر (١٩٨٦م) .

٥ – شوقى الجمل : تاريخ كشف إفريقيا واستعمارها (١٩٨٠م) ، ص ١٦٣ .

6 - Kammerer, A. : Le Mer Rouge L'Abyssine et l'Arabe Caire, 1939, p. 20 .

٧ – ج ج لوريمر : دليل الخليج – القسم التاريخى – الجزء الأول من الطبعة العربية ١٩٦٤م ، ص ١٤ .

٨ – يوسف أحمد : الإسلام فى الحبشة (القاهرة ١٩٣٥) ، ص ٢٤ .

٩ – جمال زكريا : الأصول التاريخية للعلاقات العربية الإفريقية (القاهرة ١٩٧٥م) ، ص ١٢٧ .

10 - Trimingham, S. : Islam in Ethiopia (Oxford 1952), pp. 65 - 66 .

11 - Budge, E.A.W. : A History of Ethiopia (London 1925), Vol 2. pp. 179 - 186 .

١٢ – حامد عمار : علاقات الدولة المملوكية بالدول الإفريقية – رسالة دكتوراة غير منشورة ، ص ١٠٩ .

13 - Serjent, R.B : The Portugous of Arabian coast (Oxford 1963) .

14 - Trimmingham, . S: op. cit, p. 83 .

١٥ – جمال زكريا : مرجع سابق ، ص ٢٣٦ .

١٦ – الهمدانى ، أبو محمد حسن بن أحمد بن يعقوب : صفة جزيرة العرب ، القاهرة ١٩٥٣م ، ص ٥١ ، الوصابى : عبد الواسع بن يحيى ، تاريخ اليمن ، المسمى فرحة الهموم والحزن فى تاريخ اليمن (القاهرة ١٩٤٨م) ، ص ٨ .

17 - Sanger, R.H : The Arabian Peninsula (N. 1945), p. 220 .

١٨ – قطب الدين ، محمد بن أحمد الحنفى المكى : البرق اليمانى فى التاريخ العثمانى – مخطوطة بدار الكتب رقم ٢٤١٤ ، ص ٩٩ .

١٩ – عن حروب الإمام أحمد فى الحبشة ، انظر : شهاب الدين أحمد عبد القادر (عرب نقية) : فتوح الحبشة بتفكك قوى مسلمى الحبشة – نشرة ريفيه باسيه (باريس ١٨٩٧م) ، ص ٤٢ .

٢٠ – لوريمير باشا – جركسى الأصل ، ويعنى الزوجين ينسبونه إلى القائد سليمان باشا – كلمة آوز تعنى جوهر ، ودوميز تعنى الحديد ، فالاسم فى جملة يرمز إلى القوة والشجاعة (الرجل الحديدى) .

٢١ – انظر مجلة الدارة العدد ١٢ لسنة ٢٢ – ١٤١٧هـ .

٢٢ – دفتر ٢١ عابد بن تركي مكاتبة رقم ٩٦ .

٢٣ – مجموعة الفرمانات الشاهانية – فرمان رقم ٩٣ في ١٥ من ذي القعدة ١٢٨١هـ .

٢٤ – دفتر ٣٢ عابد بن تركي مكاتبة ، ص ٢٤٤٦ محرم ١٢٨٢م .

٢٥ – لمزيد من التفاصيل عن هذه الإصلاحات يرجع إلى ك شوقي الجمل : سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ١٩٧٦م ، ص ٨١ وما بعدها .

٢٦ – عن مشكلة مضايق تيران ، وحرب ١٩٦٧م – انظر : أحمد عبد الرحيم مصطفى : مضايق تيران وأزمة الشرق الأوسط (بحث منشور ضمن أبحاث سمنار ، الدراسات العليا للتاريخ الحديث بجامعة عين شمس ، القاهرة ١٩٨٠م) .

٢٧ – يرجع للمطبوعات الندوة .

٢٨ – يرجع للمطبوعات والأبحاث التي أسفرت عنها هذه المؤتمرات .

أ.د. أميرة بنت علي مداج(*)

جزر فرسان ودورها في الصراع الدولي خلال العصر الحديث

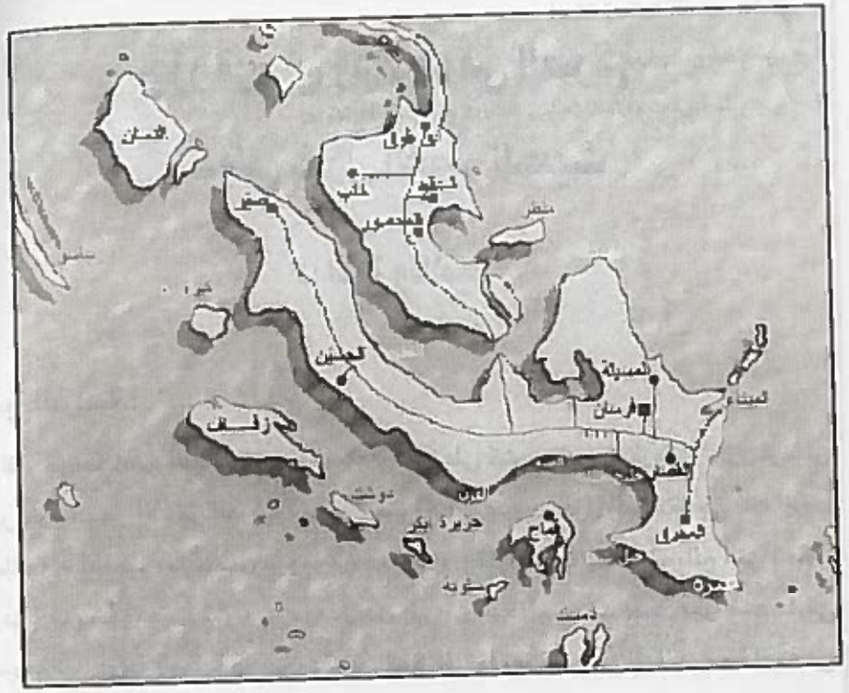
دراسة وثائقية

أهمية الدراسة :

لقد حرصت على القيام بدراسة مستقلة تعين على كشف الدور التاريخي لجزر فرسان لكبير جزر البحر الأحمر العربية ، وتبين الصراع الدولي بين الدول العلاقة في ذلك الوقت بريطانيا – إيطاليا وما حصل بينهما من مد وجزر وتقارب من منطلق المصالح التي تحاول كل دولة منهما الاستئثار بها ، وهذا يدل على أن هذه الجزر قد لعبت دوراً مهمًا في الصراعات الدولية العالمية بسبب موقعها الجغرافي والاستراتيجي الهامين ، وخاصة في طرق الملاحة والمواصلات بين الشرق والغرب ، وأهميتها بالنسبة لهذه الدول في مجال التجارة والاقتصاد حتى أن موضوعها قد نوقش في محادثات روما عام ١٣٥٢ هـ / ١٩٣٣م ، فهذه الأهمية وهذا الصراع الدولي لا يمكن أن يتأتى جزافًا ومن باب الصدفة ولكنه كان مبنيًا على دراسات واستراتيجيات خُطط لها .

(*) – أستاذ التاريخ الحديث المشارك – جامعة أم القرى .

وبذلك نستطيع أن نخرج برؤية عن الدور الذى لعبته هذه الجزر فى العصر الحديث حتى ضُمت إلى المملكة العربية السعودية ، وإلى جانب ذلك فإن الدراسة سوف تسعى لإظهار الدور الاقتصادى وما كانت تدره تجارة اللؤلؤ وصيد السمك من أموال على أهل فرسان مما جعلهم ينعمون برغد من العيش فانعكس ذلك على أسلوب حياتهم وفنونهم وتراثهم مما جعل هذه الفنون تلفت الأنظار .



موقع وأهمية جزر فرسان

أهمية البحر الأحمر :

يجدر بى قبل الخوض فى موضوع البحث أن أحدد مفهومى لمنطقة البحر الأحمر ومن ثم أهمية جزر فرسان فى العصر الحديث ، فهذه المنطقة تشمل الساحل الشرقى الآسيوى لهذا البحر والساحل الغربى الإفريقى ، ويحد البحر الأحمر خليجا العقبة والسويس فى أقصى الشمال ، كما يحده مضيق باب المندب المنفتح على خليج عدن ، ثم البحر العربى ، فالمحيط الهندى فى أقصى الجنوب .

ويتميز البحر الأحمر بين بحار العالم بموقعه الفريد ، فهو يقع عند التقاء قارات العالم الثلاث ، كما أنه يشكل حلقة اتصال بين البحار الشرقية ، والبحار الغربية ، ويعتبر الشريان الحيوى الهام للمواصلات بين أوروبا وبلاد الشرق بوجه عام .

وقد ظل هذا البحر على مدى العصور المتعاقبة ، عاملاً فعالاً لربط البلاد المحيطة به بعضها ببعض ، فهو يشكل طريقًا للملاحة البحرية بينها ، ووسيلة تسهل التبادل التجارى والحضارى بين شعوبها ، فكان بذلك سببًا فى ازدهارها ، كما أنه ظل مطمعًا للقوى الكبرى تتطلع دائمًا للسيطرة عليه لتتحكم فى تجارة الشرق ، وليكون لها السيادة على غيرها (١).

تبلغ جزر البحر الأحمر حوالى مائة جزيرة بين الصغيرة ومتوسطة الحجم(٢) وجزر فرسان فى أكبر الجزر العربية فيه .

ولم تكن أهمية البحر الأحمر فى العصور القديمة والوسطى بأقل من أهميته بالنسبة للعالم فى العصر الحديث ، فقد كان البحر الأحمر يمثل طريقًا من أهم طرق التجارة العالمية فى تلك العصور ، ولم يكن يضعف من أهميته هذه وجود تلك الطرق البرية المحيطة به ، والتى كانت تصل بين الشرق والغرب ، وإنما كانت تبرز هذه الأهمية تمامًا حينما تتدهور تلك الطرق ، بينما يظل البحر الأحمر يموج بالحركة والنشاط على مر السنين .

كانت تجارة الشرق تتميز بمكانتها الخاصة لدى العالم الأوروبى الذى كان ينتظرها بشغف شديد ، ويرجع ذلك فى الحقيقة لطبيعة التجارة الشرقية ذاتها التى ظلت حتى القرن ١٩م تفى بحاجات الطبقة الراقية فى أوروبا مما جعلها تحتفظ بقيمتها العالمية .

إن الملاحة فى البحر الأحمر لم تكن سهلة نظرًا لكثرة الشعاب المرجانية فيه ، حيث تمتد هذه الشعاب على شكل أشرطة طويلة موازية لساحل ، ولم تكن الشعاب المرجانية وحدها هى التى تشكل صعوبة الملاحة فى البحر الأحمر ، بل أن ارتفاع درجة الحرارة فيه ، وزيادة نسبة الرطوبة وقلة موارد المياه العذبة على طول الشريط الساحلى لهذا البحر تجعل الملاحة فيه غير

هينة ، وعلى الرغم من ذلك فقد شهدت سواحل البحر الأحمر قيام موانئ عديدة خلال العصور التاريخية المختلفة ، ازدهر بعضها لفترة طويلة من الزمن واستمر بعضها إلى الوقت الحاضر كميناء وصل على طريق تجارى عالمى هام وعلى الرغم من كل الصعاب سابقة الذكر للملاحة في البحر الأحمر ، إلا أنه ظل يؤدى مهمته كممر ملاحى بحرى دولى هام يربط البحار الشرقية بالبحار الغربية ويقوم بدوره كطريق من أهم طرق التجارة العالمية وشريان رئيسى لتموين العالم الأوروبى بالتجارة الشرقية (٣).

أهمية جزر فرسان :

أن جزر فرسان تتمتع برغد من العيش وسعة فى الرزق الناتج من تعاملها التجارى مع الدول المجاورة ، وما كانت تدره عليهما تجارة اللؤلؤ من أموال بالإضافة إلى الناحية الأمنية حيث يوفر البحر لهم مأمن بالإضافة إلى أن البحر نفسه يوفر لهم نعمة العيش التى توفرها حاصلاته القريبة من الشواطئ كما أن هذه الجزر كانت لها علاقات اقتصادية متميزة مع البلدان المجاورة ، فهى علاقات فرضها اشتغال أهلها بالبحر وصيد اللؤلؤ وتسويقه إلى بلدان بعيدة كإمارات الخليج والهند ، ودول شرق آسيا عن طريق عدن ، بل وقد ذهبت بهم تجارة اللؤلؤ إلى بعض بلدان أوروبا - بريطانيا - فرنسا - وإيطاليا وليس اللؤلؤ فقط ولكن هناك منتجات أخرى كالصدف والكوكبان والعنبر وخيار البحر ، وقروع السلاحف وأجهزتها التناسلية المفيدة فى علاج بعض الأمراض ، كل هذه المنتجات البحرية التى ليس لأهل فرسان بها خبرة دفعت بأبناء هذه الجزر إلى البعيد وإلى إيجاد روابط تجارية بينهم وبين الآخرين فى دول مختلفة كالسودان والحبشة واليمن وعدن ، مما انعكس على أهل فرسان فى أسلوب حياتهم وفنونهم وتراثهم (٤).

تسمية جزر فرسان وموقعها وأهميتها :

من المعروف أن تسمية الأماكن قد يكون نسبة إلى اسم مكتشفيها أو أوائل من سكنوها فى الماضى ، فرسان نسبة إلى اسم قبيلة عربية كانت بلادها تمتد من تهامة والجزر القريبة منها (٥).

ويذكر لنا الهمدانى فى كتابه " إن فرسان قبيلة من تغلب ، وكانوا قديماً نصارى وهم كنائس فى جزائر فرسان ، وقد خربت وفيهم بأس ، وقد يحاربهم بنو مجيد ويعطون التجارة إلى بلاد الحبش وإليهم فى السنة سفره ، فيتم إليهم كثير من الناس ، ونُسّاب حمير يقولون أنهم من حمير " (٦).

لذا أرى أن اسم فرسان اقتصر أولاً على الجزيرة ثم عم على الأرخبيل لأن جزيرة فرسان أكبر الجزر وأكثرها سكاناً وأهمها سكنى .

ويذكر ياقوت الحموى المتوفى ٥٧٥ - ٦٢٦ هـ فرسان بأنه تشمل أيضاً مناطق ساحلية تتوغل فى تهامة وأن قبائلها منهم من ينتسب إلى كنانة ومنهم إلى تغلب(٧) كما وصف العلامة احمد بن ماجد فى كتابه تفصيلاً جيداً عن الجزر وممراتها حينما زار جزيرة فرسان ٨٩٠ هـ / ١٤٨٥م حيث قال : " بحرى فرسان جزيرتان تسميان كدى ، وهندسان وسامره (٨)، بحرى الجزيرتين عنهما فى المغارب والجنوب " (٩).

تشكل جزيرة فرسان والمجموعة التابعة لها أرخبيلاً من الجزر المتناثرة والواقعة فى الطرف الجنوبى الغربى للبحر الأحمر(١٠) وهى تبعد عن مدينة جيزان حوالى خمسين كيلو متراً تقريباً ، بين خطى عرض ١٦،٧ شمالاً ، وخطى طول ٤١،٧ شرقاً ، حيث تضم مجموعة كبيرة من الجزر الأخرى التى يصل تعدادها ٨٤ جزيرة تقريباً ويصل طول شواطئها حوالى ٢١٦كم(١١). وهى تطل على البر الإفريقى على جانب جزائر (دهلك) ذوات الشواطئ الغنية بمصائد اللؤلؤ .

وتشكل جزيرة فرسان الكبرى بميل إلى الطول وامتدادها يأتى من الجنوب الشرقى إلى الشمال الغربى ، ويغلب الانحناء إلى الجنوب(١٢) وتعد جزيرة فرسان الكبرى أكبر الجزر من حيث المساحة والتواجد السكانى ، حيث تصل مساحتها ٣٦٩كم تقريباً ثم تليها جزيرة السقيد (فرسان الصغرى) الثانية من حيث المساحة والتواجد السكانى ، حيث تبلغ مساحتها حوالى ١٠٩كم(١٣) وهذه الجزيرة يفصل بينها وبين فرسان الكبرى ممر مائى لا يزيد عرضه عن ثلاثمائة متر ، ويسميه الفرسانيون (المعادى) لأن الجمال تستطيع أن تعدو منه عندما ينتقل السكان من السقيد إليها ، ويتم ذلك فى حال الجزر الأخرى (١٤).

تتكون جزر فرسان من مسطحات من الأحجار الجيرية الشعابية والتى لا ترتفع عن سطح البحر بأكثر من ٢٠ متراً ، وتكونت الجزر نتيجة لوجود كتل هائلة من الملح المندفع إلى أعلى مكونًا قبابًا ملحية صخرية ، قامت برفع ما عليها من الترسبات الكلسية التابعة للزمن الثالث ، وقد تعرضت هذه الجزر لعدة انكسارات وتصدعات نتيجة لتوسع البحر الأحمر فى زمن البلايستوسين ، والذى أدى بدوره إلى عملية رفع مستمرة لهذه الجزر ، ويقدر عمرها الجيولوجى بثلاثة ملايين وخمسمائة ألف سنة ، وهذا يعتبر عمراً جيولوجيًا حديثًا حسب آراء الجيولوجيين (١٥). ورغم أنها قريبة من جيزان فإن التكوينات الجيولوجية مختلفة عنها وكذلك

عمرها الجيولوجي ، فتجد أن الصخور البركانية والسهول الساحلية الحصينة تغلب على طبيعة أرض جيزان ، بينما نجد أن الشعب المرجانية وبعض القواقع والكائنات البحرية المتحجرة يغلب على طبيعة أرض فرسان بالإضافة إلى أن عمر جيزان الجيولوجي يقدر بثلاثين مليون سنة ، وبعض هذه الجزر مستوى السطح قليل الارتفاع ويتكون من صخور الكلسي الحصى والمرجاني ، ومن الترسبات الكلسية والطينية ، تكثر بها الجروف والصخور التي عرتها الأمواج فشكلت ظواهر جيومورفولوجية تشبه الموائد الصحراوية ، أما مكونات الشواطئ فهي قواقع صغيرة مختلطة بالطين الرملي ، لذا تبدو وكأنها رمال خشنة بيضاء (١٦).

إن هذا الأرخبيل يتمتع بموقع استراتيجي لإشرافه على الممر البحري الدولي ، الذي يربط قارات العالم القديم ، فمن الطبيعي أن تتأثر جزره بالحضارات التي سادت قديمًا وحديثًا وتؤثر فيه .

وقد صنف المعلم ماجد بن عمرو النجدي الذي زار فرسان خلال القرن التاسع الهجري بأنها من الجزر المهمات وقد وصف ذلك في أرجوزته المعروفة التي اعتمد عليها ابنه ابن ماجد فيما بعد (١٧).

أما موانئ فرسان الهامة فهي : " تبتا " ، وهو يقع في الجنوب الشرقي لامتداد فرسان ويعتبر منطلقًا للسفن التي تسافر إلى اليمن ، وإلى عدن ، وكان الميناء الرسمي لفرسان نظرًا لكثرة السفن القادمة من هذين البلدين وتفريغ حمولتها فيه (١٨).

وميناء " جنابه " الذي يقع جنوب البلدة ، يتميز بعمق مياهه واستطاعته استقبال سفن كبيرة ، وفيه تبحر سفن الفرسانيين إلى جزر (دهلك) على الجانب الغربي للبحر الأحمر ، وإلى السودان والحبشة ، وتوجد على شواطئه مساند المحار المشهورة والثروة السمكية الوفيرة .

أما المراسي(١٩) : فهي خلة ، الجمس ، الغور ، تبته .

ويبلغ عدد أرخبيل فرسان أكثر من ٨٤ جزيرة منها ما هو مأهول بالسكان ومنها غير ذلك فالمأهول بالسكان ، فرسان ، والصقيد ، وجزيرة قماح وأما القرى التابعة لفرسان فهي المحرق: وتقع جنوب بلدة فرسان ، يكثر فيها النخيل والآبار وشواطئه غنية بالأسماك ويشتهر أهلها بصنع الشباك .

أما قرية القصار : فهي مصيف الفرسانيين ، ومياهها عذبة وقريبة من سطح الأرض وبها قلعة لقمان الأثرية .

المسيلة : تقع شمال فرسان وسكانها من البدو ويسمون العبوس .

الحصين : تبعد ٣كم عن فرسان ويشتغل أهلها بالزراعة في موسم الأمطار ويقوم البعض بتربية الجمال .

صنيتر : أكبر قرى فرسان تبعد حوالي خمسة وأربعين كيلو مترًا عن فرسان الكبرى ، بها يزدهر تجارة اللؤلؤ وصيد السمك (٢٠).

لمحة تاريخية عن جزر فرسان :

لقد تأثرت جزر فرسان بالحضارات التي قامت حولها ، والتي كانت تهتم بالناحية التجارية الأمر الذي أدى بالسكان إلى الاستقرار في جزيرة فرسان ، وإقامة حضاراتهم عليها .

ويدخل ذلك نجد في جزر فرسان الكثير من الآثار لتلك الحضارات في الوقت الراهن سوف يتم الإشارة إليها في خاتمة الدراسة .

وذلك لأن تلك الجزر محطة التقاء واستراحة للرحلات التجارية التي كانت في أغلب الأحيان موسمية – أي إنها معتمدة على هبوب الرياح – الأمر الذي أدى بهم إلى أن يستقروا في جزيرة فرسان ويقيموا حضارتهم ويؤثرون في هذه الجزر .

لقد كان للوجود البرتغالي دوره في جزيرة فرسان في أوائل القرن العاشر الهجري / نهاية الخامس عشر الميلادي ، فقد عرفوا الجزيرة ونزلوا فيها ، ولكن لم يطل بقائهم بها لفترة طويلة ، ولم يتركوا مخلفات أثرية لهم نظرًا لملاحقة المسالك لهم في البحر الأحمر ، فأصابوهم بالقلق والفزع ، وكذلك لقرب الجزيرة من " دهلك " وهي ميناء ممنوع ، فمن المحتمل أن تكون قرب المسافة من الحبشة قد حتم على البرتغاليين بأن لا يبنوا حصونًا لهم في هذه الجزيرة حيث أنهم نظروا إليها بأنها قريبة منهم ، تاركين المهمة للمناطق التي تكاد تكون بعيدة عنهم توفيرًا للوقت والأدوات المستعملة في عملية البناء واليد العاملة (٢١).

أما العثمانيون فقد كان الاستحواذ على الزعامة في العالم الإسلامي شيئًا مقررًا في سياستهم ، وهذه الزعامة آلت إليهم في مصر بعد فتحها وفي الحجاز تبعًا لذلك ٩٢٣ هـ / ١٥١٧م ، غير أنهم فشلوا في الوصول إليها في فارس ، وكان فتح اليمن شيئًا ضروريًا لتحقيق هذه الزعامة ومكملة لها . وخاصة لما كان يسود الجزيرة العربية من زعامات مذهبية

كان ينبغي أن تنصهر جميعًا ليمكن خضوعها للزعامة الجديدة خضوعًا طبيعيًا ، وقد عمل العثمانيون وقض مضاجعهم ازدياد التحالف بين الأحباش والبرتغاليين ، وتداخل البابوات لإثارة حرب صليبية بغية الاستيلاء على تجارة الشرق ، وتقليب ملك الحبشة المسيحي على القوى الإسلامية المحيطة ، وتهديد الأماكن المقدسة الإسلامية ، ونشر المسيحية هي أغراض من شأنها قلب التوازن في الشرق الأدنى كله ، وبالتالي انهيار في التوازن الدولي في الميادين الأخرى . فكان لزامًا على العثمانيين أن يعجلوا بإحباط هذا التحالف ، وإغلاق البحر الأحمر إغلاقًا محكمًا ، ثم حراسته حراسة قوية تتفق مع هذه الظروف .

وكان حلول العثمانيين محل المماليك في مصر توريثًا لهم الخلافة والزعامة ، كما أورثهم أيضًا مهمة حماية العالم الإسلامي من ذلك الخطر الداهم ومحاولة إنقاذ تجارة الشرق الفني بعد أن أخذ معيتها ينضب ، وأخذ الشرق الفني يقف على أبواب فقر مدقع ، وبالتالي لشرر على بداية اضطراب سياسي وهزة نفسية أليمة تضاعف أثرها على أثر هزيمة دبو ٩١٥هـ / ١٥٠٩م[٢٢]. لذا جاء العثمانيون إلى البحر الأحمر واستطاعوا أن يجعلوه بحيرة عثمانية ، وبذلك استطاعوا السيطرة على جزر فرسان في القرن العاشر الهجري السادس عشر الميلادي ، بعد أن توطد النفوذ العثماني على الشاطئ الغربي البحر الأحمر خاصة بان السواحل الغربية للبحر الأحمر كانت تمثل ميدانًا هامًا للبرتغاليين ، في وقت كان فيه بقايا المماليك في اليمن بمثابة مانع لارتكاز البرتغال على السواحل الشرقية عن طريق عدن ، وبالتالي إغلاق البحر الأحمر [٢٣]. لذلك لم يتعد الأمر اتباع لخطة المماليك في سبيل جعل البحر الأحمر بحيرة إسلامية حرصًا على سلامة الأراضي المقدسة ، لذلك كان لزامًا على العثمانيين إنشاء قاعدة بحرية على الساحل الغربي لتموين قواعدهم في مدخل البحر الأحمر ، لذلك أرسلوا بعد فتحهم لمصر ٩٢٣ هـ / ١٥١٧م حملة بقيادة سنان باشا لضم سواكن ، حيث كان يهدف من ذلك منع البرتغاليين من الاستيلاء عليها ومن الانتفاع بموانيها الجمركية[٢٤]. وكذلك استولوا على ميناء زيلع لربط سواحل البحر الأحمر بالداخل ، لما أشتد خطر البرتغاليين في البحر الأحمر ، قام مصطفى بيرم الذي كان باليمن وسار إلى " كمران " لبناء قلعة فيها يدفع بها ضرر الإفرنج (البرتغاليين) وجمع العمال والآلات ومواد البناء وشرع في البناء [٢٥].

إن جزر فرسان لا تقل أهمية في الاستراتيجية عن كمران وجزر دهلك ، فهي تقع على مشارف الخط الملاحي الدولي للبحر الأحمر المتجهة من الشمال إلى الجنوب وبالعكس والذي يربط بين بوابتي البحر الأحمر ، قناة السويس ، وباب المندب . كما أنها تتوفر بها آبار الماء العذب الذي كان يشكل عقبة للبرتغاليين أثناء محاولاتهم ترسيخ أقدامهم على سواحل البحر الأحمر .

كانت جزر فرسان في ذلك الوقت تابعة لحكام جازان الذين لم يستطيعوا الوقوف في وجه البرتغاليين إلى أن رفع لواء حماية الأماكن المقدسة والبحر الأحمر المماليك ثم العثمانيين من بعدهم واتخذوا كمران مقرًا لهم .

في عام ٩٤٥ هـ / ١٥٣٨م كانت حملة سليمان باشا الخادم الذي كان خط سيره من السويس إلى جدة ثم سواكن فعدن ، يقول النهروالي في كتابه " جعل السلطان سليمان يوليكي مصر الخادم سليمان باشا رأس هذا العسكر وولاه منصب الوزير وأطلق له السيف والقلم وعقد له البند والعلم ... وناداي بالجهاد في سبيل الله على الفرنجال " [٢٦].

وصل الأسطول إلى جدة بعد عشرين يومًا ، ثم بعد تمركزه في فرسان وكمران تزود بالماء العذب ، ثم مر بباب المندب ووقف أمام عدن ، أن جزيرة فرسان لفتت نظر العثمانيين خاصة أن الحملة موجهة ضد البرتغاليين ، وأن أي مخبأ في البحر الأحمر كان يحتم عليهم الوصول إليه ليقوم بطرد البرتغاليين منه ، وبذلك نرى أن فرسان قد خضعت للعثمانيين خلال حملة سليمان باشا الخادم أي عام ٩٤٥ هـ / ١٥٣٨م وبنوا فيها القلاع والحصون والثكنات العسكرية المعروفة بـ (العرضي) وطريق الأسكله الممهد للعربات التي تجرها الفيول والبغال والحمير إلى ساحل " جتابة " المتميز بعمق مياه ساحله حيث كانت ترسوا البواخر التركية فيه ، وتُنزل مؤنها ومعداتها وعساكرها [٢٧].

كانت حملة سليمان باشا الخادم دليلاً قويًا على ما بذله العثمانيون من جهود بحرية ضد الغزو البرتغالي للبحار الشرقية ، كما كانت أيضًا بداية لرحلة جديدة من النشاط البحري العثماني تميزت ببعض السمات الخاصة بها . وقد قام سليمان باشا بعد فشله في الهند بتثبيت السيطرة العثمانية على السواحل اليمنية ، وكذلك في باقي موانئ البحر الأحمر ، فتحولت هذه السواحل إلى قاعدة بحرية عامة ، كما تحول هذا البحر بدوره إلى بحيرة عثمانية ، ولعبت هذه الحقيقة الدور الرئيسي في رسم سياسة العثمانيين البحرية في البحار العربية

الجنوبية لفترة امتدت حوالي قرن من الزمان ؛ وهي السياسة التي انتهت إلى منع البرتغاليين وباقي القوى الأوروبية التي وصلت إلى المياه الشرقية مع نهاية القرن السادس عشر الميلادي من التوغل في البحر الأحمر (٢٨).

ذكرت بأن العثمانيون تمركزوا في فرسان عام ٩٤٥ هـ / ١٥٣٨م خلال حملة سليمان باشا الخادم ، أما في الفترة الثانية عام ٩٤٨ هـ / ١٥٤١م عندما زاد التحدي البرتغالي وحاولوا الهجوم على أكبر للمواقع العثمانية في السويس ، الأمر الذي حتم على العثمانيين متابعتهم بعد أن لاذ البرتغاليين بالفرار إلى دهلك (٢٩). وقد فشلت هذه المحاولة وعاد الأسطول البرتغالي أدراجه إلي سواحل الحبشة دون أن يحقق شيئًا يذكر حيث كان قوام هذه الحملة أكثر من ثمانين سفينة (٣٠).

كان فشل هذا المشروع أن ترتب عليه أن البرتغاليين شعروا بخطورة الإقدام على مثل هذا المشروع مرة أخرى حتى لا يعرضوا أسطولهم للدمار في داخل البحر الأحمر الذي اصبح حينذاك بحيرة عثمانية ولذلك ركز البرتغاليون جهودهم بعد ذلك في الحبشة توطئة لعمل مشترك كبير في داخل هذا البحر .

فنظم العثمانيون دوريات تتجول بانتظام داخل البحر الأحمر ، تحول دون البرتغاليين وتطهر السواحل العربية من السفن البرتغالية المتناثرة بها (٣١). وهذا يؤكد أن العثمانيين اخضعوا فرسان ٩٤٥ هـ / ١٥٣٨م وأكدوا هذا الخضوع عام ٩٤٨ هـ / ١٥٤١م حيث عثر على قلعة بناها العثمانيين في موقع إستراتيجي مرتفع يطل على عموم بلدة فرسان اتخذها العثمانيون كثكنات عسكرية لهم .

ومما يدل على أهمية جزر فرسان بالنسبة للعثمانيين واستقرارهم فيها أنه في الأعياد والمناسبات كانت تقام الحفلات بالاستعراضات العسكرية وتشارك الخيول فيها وتُعد المواكب وتستخدم الأجهزة اللاسلكية (٣٢).

وكيفما كان الحال فإن جزيرة فرسان قد هدأت نسبيًا في فترة حكم العثمانيين إلا أن الإمام المؤيد باليمن استطاع أن يقضي على سلطة العثمانيين في جنوب الجزيرة العربية وتمكن من إخراجهم في عام ١٠٤٥هـ / ١٦٣٥م، فأصدر أوامره في إقامة العمران في جزيرة فرسان والتي عدت تابعة لدولته وخضعت فرسان بعد ذلك لأسرة آل خيرات التي منحتها إمارة المؤيد حكم المخلاف ، هذه الأسرة كانت تحكم من زمن الحكم العثماني فكان منهم الشريف

حمود بن محمد الشيراتي . هذه الأسرة معروفة في جزيرة فرسان ، ولهم ممتلكات زراعية وسكنية ومزارع للنخيل خاصة في منطقة الكدامي(٣٣) في قرية القصار(٣٤) .

ونتيجة لتبعية أسرة آل خيرات لمحمد " علي باشا " بات على العثمانيين أن يخضعوا فرسان إلى سلطتهم بكل سهولة في الفترة الثانية من حكمهم لليمن ، وقام العثمانيون بعملية التنظيم لهذه الجزيرة والمتمثلة في الشئون التجارية والزراعية والعسكرية .

وفي ظل التزايد الأوروبي على الدولة العثمانية . ونتيجة لتقريبها من الألمان ؛ أصدر السلطان " عبد الحميد الثاني " فرمانا بشأن بناء الألمان محطة للفحم في جزر فرسان عام ١٣١٩هـ / ١٩٠١م ، ولكن ذلك لم يعمر طويلاً ، إذ سرعان ما أصدر السلطان عبد الحميد فرمانًا آخر يلغي الفرمان الأول الذي سبق وأن أصدره وذلك نتيجة لتخبئة الأسلحة والنفط ، وبعد ذلك وفي عام ١٣٢١ هـ / ١٩١٢م خرجت فرسان عن الحكم العثماني بفشل تبعيتها للإدارسة ، حيث لستطاع الإدريسي إخضاع هذه الجزر لسلطته وسلخها من السلطة العثمانية ، وطرد قواتهم منها وأخذ أفراد تلك القوة أسرى حرب عندما رحلهم من فرسان إلى صبيا ، الأمر الذي مهد العثمانيين في اليمن ، وبدأت جزيرة فرسان صفحة جديدة من صفحات التاريخ تحت ظل الأسرة الإدريسية (٣٥).

وكانت جزر فرسان قد خضعت لآل عائض حكام عسير وكذلك جزر دهلك منذ عام ١٢٥٠ - ١٢٧٣ هـ / ١٨٢٤ - ١٨٥٦م لكنهم اضطروا لظروف سياسية لا مجال لذكرها هنا لعقد اتفاقية مع حكومة الادارسة عام ١٣٣٧ / ١٩١٨م (٣٦).

إن هذه الأحداث المتعاقبة على الجزر جعلتها تارة تكون تابعة للدولة العثمانية وتارة لحكام عسير وتارة لحكام المخلاف وهكذا .

الصراع الدولي في جزر فرسان : إيطاليا ، بريطانيا ، ألمانيا :

كانت إيطاليا تحلم بإنشاء إمبراطورية استعمارية لها في الشرق على غرار الدول الكبرى كانجلترا مثلاً في الهند ، وتمنى نفسها بإعادة بناء إمبراطورية لها تعيد لها ذكرى الإمبراطورية الرومانية القديمة (٣٧). وحاول رئيس حكومتها الاستحواذ على الحبشة ، لكن الأحباش استطاعوا هزيمتهم في موقعة (عدوة) المشهورة ١٣١٤ هـ / ١٨٩٦م فكان لهذه الهزيمة دوي عظيم جعلهم يلجئون إلى إريتريا التي انكمشت مساحتها كثيراً في معاهدة

١٣١٨ هـ / ١٩٠٠م ، وبعد خمس سنوات من هذه الحوادث كان كل ما حصلت عليه في مقابل الأعباء الاضطلاع بأعباء الإدارة في بلاد الصومال التي بسطت عليها الحماية ١٣٢٣ هـ / ١٩٠٥م ، ولم تكن إريتريا والصومال لتشبعا مطالب الاحتكارات الإيطالية كأسواق للبيع ومصادر الخدمات إلا بمقدار تافه[٣٨] أمام هذا الفشل الذريع في الحبشة تحولت أنظار الإيطاليين من البحر الأحمر إلى البحر المتوسط نحو أملاك الدولة العثمانية الآخذة في الضعف[٣٩]، فبسطت إيطاليا نفوذها على طرابلس الغرب ، وكانت الدولة الأوروبية قد عقدت مؤتمر برلين ١٢٩٥ هـ / ١٨٧٨م لتقسيم الدولة العثمانية فيما بعد بينها (٤٠)، وبناء على ذلك أخذت إيطاليا تستعد لاحتلال طرابلس وإضافتها إلى ممتلكاتها كجزء من الخطة الاستعمارية.

لم تثر الدولة الأوروبية احتجاجًا ضد إيطاليا ؛ بحجة المحافظة على كيان الدولة العثمانية أو التوازن الدولي ، ووافقت على إطلاق يد إيطاليا في مهاجمة سواحل البحر المتوسط بدلاً من مهاجمة شواطئ ممتلكات الدول الأوروبية في البحر الأحمر (٤١)، في ٢٩ سبتمبر ١٩١١م ، انقض الإيطاليون على طرابلس الغرب منتهزين فرصة انشغال الدولة العثمانية بثورة حوران ومشكلاتها في البلقان وأرمينيا .

منذ ذلك الوقت بدأت إيطاليا تستعمل مصير كمنطقة استئناف في حروبها لطرابلس الغرب، فحاولت بسط نفوذها على الجانب الشرقي للبحر الأحمر لتأمين وجودها وتثبيت دعائم إمبراطوريتها على الجانب المقابل في إريتريا ، وانطلاقًا من هذه القاعدة التاريخية مدت يدها لمحمد بن علي الإدريسي المسيطر على الموانئ الشرقية للبحر الأحمر ، خاصة وأن علاقته مع الدولة العثمانية كانت متوترة للغاية (٤٢) ، ولنا أن نتساءل لماذا اختارت إيطاليا الإدريسي بالذات للتعاون معه ضد الدولة العثمانية دون الإمام يحيى وفي هذا الوقت بالذات ؟

والإجابة على الشق الأول من السؤال ، نجد أن الإمام يحيى كان مرتبطًا مع الدولة العثمانية بصلح دعان ١٣٣٠ هـ / ١٩١١م ، أما الإدريسي ، فهو ثائر ضدها ناقم عليها ، بالإضافة إلى أن منطقة نفوذ الإمام يحيى تمتد في الجبال ، وليس له منفذ على الشاطئ . فالدولة متمركزة على الساحل ، أما الإدريسي فمنطقة نفوذه تشمل عدة موانئ ، لذلك نشطت تجارته على الجانب الغربي للبحر الأحمر في حصب وميدي وهما ميناءان إيطاليان ، فليس غريبًا أن تتطلع إيطاليا للوثوب على تلك الموانئ التي في حوزة الإدريسي لحماية تجارتها على الشاطئ الآسيوي المواجهة لمستعمراتها الإريترية ، والاستفادة من موانيه ومنتجات بلاده الوفيرة .

أما لماذا هذا الوقت بالذات ؟ فإن هناك سببان : إحدهما حربي والآخر تجاري ، أما الحربي ، فهو أن الدولة العثمانية عقدت صلح دعان فهدأت اليمن بهذا الصلح ، وكان من سياسة دول أوروبا أن لا تترك الدولة تتنفس الصعداء ، أو تأخذ أنفاسها ، لابد من إشغالها في جهة أخرى حتى لا تتفرغ للدول الأجنبية المعادية لها ، كما أن خوف إيطاليا من استعمال تركيا موانئ الإدريسي ضدها يثير المتاعب في مستعمراتها الإريترية ، وقد أشارت بعض الوثائق المعاصرة للأحداث إلى أن بعض قطع الأسطول العثماني مختفية لأسباب غامضة ، وقد أفادت التقارير المعلنة في روما أن قوات تركية وعربية يقترض احتشادها هناك ، وقد أثارت هذه الإشاعة باعتراف الجميع الذعر لدى الإيطاليين على الساحل المواجه خصوصًا في مصب التي كان يخشى أن يشن غارات عليها من اليمن (٤٣)، فتشغل إيطاليا في جبهتين أي في إريتريا وطرابلس في آن واحد وهذه مهمة صعبة ، ولهذا بادرت بالاتصال بمحمد بن علي الإدريسي .

أما الغرض التجاري : فهو خوفها على تجارتها من الضياع إن ضاعت موانئ الإدريسي واحتلها العثمانيون ، فهي ما خرجت إلى ميدان الاستعمار إلا لترويج تجارتها وإيجاد أسواق لمنتجاتها .

انتعشت تجارة وموانئ الإدريسي ومن ضمنها موانئ جزر فرسان التابعة لها في ذلك الوقت كما ذكرت ، وكان هناك اتصال بين الشواطئ الشرقية للبحر الأحمر التابعة للإدريسي وبين الشاطئ المقابل المواجهة لمستعمراتها في إريتريا ، وكانت رغبة إيطاليا في احتلال موانئ البحر الأحمر رغبة قديمة سنحت الظروف لتحقيقها بظهور محمد بن علي الإدريسي استفادت من موانيه ، يصور لنا جيكوب رواج التجارة بين موانئ الإدريسي والموانئ الإيطالية والهدف منها واضح " إن إيطاليا هي التي توجدت في البداية إلى السيد الإدريسي صاحب صبيا الذي ظل ينتظر مرارًا لمساعدتها ، لأن موانيه كانت سنين طويلة مقطوعة الصلة بالموانئ الإيطالية الإفريقية في كل من مصب وميدي ، وليس من المستغرب أن المفاجئ أن يقال بأن إيطاليا كانت تنظر عبر شبه الجزيرة العربية بترقب وأمل وتتطلع إليها بتحفز وانتظار وإن الإيطاليين كانوا يرغبون في توسيع تجارتهم وانتشارها (٤٤).

لذلك أصبحت سواحل تهامة رافدًا من روافد العيش ، وذلك لما في البحر من ثروة سمكية وفيما يستخرج من اللؤلؤ بالإضافة إلى الثروة الزراعية المتنوعة ، هذا وقد شهدت جزر فرسان حركة تجارية قوية قام بها المنطقة مع دول أوروبا ودول الخليج العربي .

، كان الإيطاليون حريصين جداً على عدم جرح الأحاسيس العربية في البحر الأحمر ، لخوفهم على مصالحهم التجارية والسياسية ، وكانوا في خطواتهم يمشون بحذر خشية أن تتعرض تجارتهم لنكسة أو تعاني متاعب (٤٥).

بعد هذا العرض للعلاقة بين إيطاليا والسيد محمد بن علي الإدريسي المسيطر على جزر فرسان في ذلك الوقت وانتعاش موانئها في التجارة مع عسير ومصوع ، نستطيع أن نستخلص نتائج هذه العلاقة ونهايتها ، فواضح من طبيعة العلاقة أنها مؤقتة تمت بين الطرفين لوحدة الغاية فقط ، وهي العداء للدولة العثمانية ، في وقت معين لكن سرعان ما تمكنت إيطاليا من احتلال طرابلس ، وأجبرت العثمانيين على الاعتراف باحتلالها في صلح " أوشي " الذي لم يقبله السنوسيون هناك فواصلوا حربهم ضد إيطاليا ، أدى هذا الصلح إلى انتفاء الغرض من ارتباطهم بالإدريسي فتخلوا عنه وتركوه وحيداً ، مما دعاه للبحث عن قوة أجنبية أخرى لاستبدال صداقة إيطاليا بها ، والتلاقي معها ، فوجد انجلترا تفتح ذراعيها مرحبة به (٤٦).

من الطبيعي أن تكون بريطانيا أول المعارضين للنشاط الإيطالي في البحر الأحمر لتهدد لطرق ملاحتها فيه ، وفي قاعدتها عدن . وكان السبب الواهي لتلك المعارضة أن تلك المناطق تخضع للسيادة المصرية (٤٧).

وقد أكدت بريطانيا حرصها على مصلحتها من خلال معارضتها لإيطاليا من أجل التوسع على حساب الأملاك المصرية في الساحل الغربي للبحر الأحمر وبذلك تجعل من إيطاليا كلب حراسة حتى يأتي الوقت الذي يتم فيه لبريطانيا الاستيلاء على المناطق(٤٨) مع تنفيذ شروط حرية التجارة والملاحة .

وكانت لانجلترا مصالح في شبه الجزيرة العربية ، وكان محور السياسة البريطانية يتمثل في الحفاظ على الطريق البحري إلى الهند والشرق الأقصى عبر البحر الأحمر ، هذا إلى جانب تأمين ميناء عدن المتحكم في الطريق وضمان تموينه بالمواد الغذائية من الساحل الإفريقي المواجه وقد توترت العلاقات بين بريطانيا وفرنسا لكنها سرعان ما تحسنت بعقد الاتفاق الودي بين الجانبين ١٣٢٢ هـ / ١٩٠٤م ، وبدأت بذلك مرحلة جديدة من مراحل العلاقات البريطانية الفرنسية انعكست بطبيعة الحال على منطقة البحر الأحمر ، وكان السبب في توثيق هذه العلاقة المنافسة الألمانية خاصة بعد أن تحالف العثمانيون مع الألمان في مطلع الحرب العالمية الأولى .

وهكذا أصبحت منطقة البحر الأحمر ساحة للصراع بين دول الوسط ألمانيا والنمسا والمجر المتحالفة مع الدولة العثمانية من جهة وقوى الحلفاء بريطانيا وفرنسا وروسيا من جهة أخرى أثناء الحرب العالمية الأولى ، ونجحت بريطانيا في استقطاب جميع الأطراف المعادية للدولة العثمانية حليفة الألمان ، وكانت عدن برج مراقبة ومركز تموين وانطلاق للبريطانيين في منطقة البحر الأحمر خلال سني الحرب ، لذا اتصل الإنجليز بمحمد بن علي الإدريسي طالبين الانضمام إليهم في حربهم ضد الدولة العثمانية ، فلم يلقوا صعوبة ولا عناء في التفاهم معه ، خاصة أن إنجلترا تسيطر سيطرة فعلية على البحر الأحمر (٤٩)، وعقد معاهدة صداقة ومودة معهم . تم التوقيع عليها من الجنرال درج ل شو والمقيم السياسي البريطاني في عدن ومن قبل الإدريسي السيد مصطفى بن عبد العال الإدريسي في يوم الجمعة ١٥ جمادى الثانية ١٣٣٣هـ / ٢٠ أبريل ١٩١٥م (٥٠).

واستطاع الإدريسي الحصول على الاعتراف البريطاني باستقلاله وبملكيته لجزر فرسان من خلال معاهدة أخرى عام ١٣٣٥ هـ / ١٩١٧م هذه المعاهدة التي دفعت البريطانيين لإعداد قوات ضد الإمام الذي يتطلع لاستيعاب كل المناطق التي احتلها الإدريسي (٥١). الواقع أن هذه المعاهدة تعتبر معاهدة حماية ، لكن بريطانيا لم تطلق عليها ذلك لأن هذا العصر لم يكن من السهل على دولة مسيحية أن تعلن حمايتها على أي جزء من غربي شبه الجزيرة ، لأن غربي شبه الجزيرة له وضعه المقدس . كما أن بريطانيا خافت من إثارة مشاعر مسلمي الهند ضدها إن هي فعلت ذلك (٥٢).

فرح الإنجليز بانضمام الإدريسي إليهم ضد الدولة العثمانية ، واستطاع الإدريسي بموجب هذه الاتفاقية الحصول هي مساعدات بريطانية من أسلحة وأموال إلى جانب مساندة الأسطول البريطاني لتحركات القوات الإدريسية في تهامة ، كما أن انجلترا بموجب هذه المعاهدة سمحت للإدريسي بأن يتاجر مع عدن وسواحلها ظلت العلاقات بينهما حسنة ، رغم الحصار المضروب على سواحل الدولة العثمانية في البحر الأحمر لأن انجلترا حاولت إنعاش موانئ الإدريسي ومن ضمنها موانئ فرسان ليتسنى له مساعدتها ضد الدولة العثمانية (٥٣).

وبذلك تكون بريطانيا جنبت نفسها مشقة الاصطدام المباشر مع القوى الأجنبية فيما لو حصلت أي محاولة من هذه القوى للاستيلاء على جزر فرسان بحيث الزمت الإدريسي بموجب معاهدة ١٩١٧م ، بتجنيد قوة من أتباعه المسلمين في جزر فرسان كرمز على استقلاله

واستلاكه الفعلي لهذه الجزر ، وطلبت منه عدم التعامل مع أي دولة أخرى ووعده بعدم التنازل عن جزر فرسان واحتفاظه بحقوقه فيها علماً بأن ذلك سيجر عليه عداوة الأتراك الذين يزعجهم تعاطفه وتعاونه مع بريطانيا فرفع الإدريسي علمه على جزر فرسان بعد سيطرته عليها من الأتراك ، كما أنه كان يخشى أن يرفع العلم البريطاني فيتهم بأنه باعها للبريطانيين فيثير بذلك على نفسه سخط القبائل واعتقهم عليه(٥٤) . فالأتراك يكرهون الإدريسي ويعتبرونه منبوذاً ويعيداً عنهم ولا ينسون فعلته التي فعلها فيما يتعلق بجزر فرسان باستيلائه عليها وطرد قواتهم منها وأخذ أفراد تلك القوة أسرى حرب عندما رحلهم من فرسان إلى ميدى .

من هنا يتضح أهمية جزر فرسان التي كانت القوة الأوروبية بريطانيا – إيطاليا توليها إياها ودقوفها دافعة عنها وحامية لها من محاولة سيطرة الآخرين عليها .

والمتمعن في الوثائق يجد أن السبب الحقيقي لتمسك بريطانيا بجزر فرسان هو خوفها من تشجيع الإيطاليين الإمام على غزو جزر فرسان وكمران التي كانت بريطانيا تعتبرهما ذات أهمية قصوى بالنسبة لها كقاعدة بحرية تؤمن لها مواصلاتها ، فضلاً عن صلاحية هذه الجزر كقواعد جوية ، وأن احتلالها من قبل أي قوة أجنبية يشكل خطراً مباشراً لمصالح الإمبراطورية البريطانية .

بدأ الخلل يدب في أواصر الأسرة الإدريسية بعد وفاة مؤسسها محمد بن علي الإدريسي ، فكانت بداية نهاية تلك الأسرة كعامل قوي ومؤثر في أحداث المنطقة من جزيرة العرب ، فقد نشط إمام اليمن لمواصلة مجهوداته الحربية ضد القبائل لتدعيم سيادته وسلطانه محاولاً الاستحواذ على الإمارة كلها ومن ضمنها جزر فرسان (٥٥).

كان صغر سن الحاكم الجديد " علي بن محمد الإدريسي " من أكبر أسباب الانهيار ، فهو عاجز عن الإدارة ، سيطر البعض عليه بسهولة ، وفي ذات الوقت اتصلوا بالجهات المعادية له، كذلك أدى صغر سنه وضعف شخصيته إلى المنازعات الشخصية داخل الأسرة نفسها ، واستمر الحال على هذا المنوال إلى أن قام السيد حسن الإدريسي بالإمارة عام ١٣٤٣هـ / ١٩٢٦م فسكنت الأمور نسبياً (٥٦).

وترتب على هذه التطورات أن تضعضت إيرادات الدولة تقريباً ، فليس هناك مورد غير الرسوم الجمركية من الصادرات والواردات من موانئ جازان والقحمة والمخا ، لكن الطريقة التي اتبعها المسئولون في جمع هذه الرسوم كان يسودها الفوضى وعدم الرقابة الفعالة والنظام المتين ، فساء الوضع المالي ، وترتب على ذلك مضايقة البلاد .

في هذا الوقت استغلت إيطاليا وضع الإمارة الإدريسية المتضعضع وحاجتها المالية الملحة لتنفيذ مخططاتها الاستعمارية ، وقد رأينا كيف انتهت علاقتها بالسيد محمد بن علي الإدريسي دون أن تظفر بطائل من تلك البلاد ، لذلك وجدت الآن الفرصة سانحة للتداخل في شئون بلاده ، فأرسلت الرسل إلى السيد الحسن الإدريسي تذكره بالعلاقة القديمة بينهما وبين مؤسس الدولة ، ملوحة بمد يد المساعدة المالية لإنقاذ الإمارة الإدريسية ، فأرسلت مندوباً إيطالياً ومعه بعض الهدايا وسيارة على ظهر سفينة إيطالية .

وجد الحسن الإدريسي نفسه في دوامة من الأحداث بين مطامع الإمام يحيى حميد الدين من جهة وإغراءات إيطاليا ومطامعها الاستعمارية في المنطقة من جهة أخرى لتكون مستعمرة لها تقابل مستعمراتها في الجانب الآخر من البحر الأحمر ؛ فيكون الطريق بينهما أشبه بيوغاز أو ممر مائي يقع بين أرضين تحت سيطرة إيطاليا حتى يمكنها تهديد طريق بريطانيا من مصر إلى عدن فالهند إذ دعت الضرورة (٥٧).

وتشير الوثائق البريطانية إلى ذلك في تقرير قدمه لها السيد مصطفى الإدريسي نفسه حيث قال : " عندما رأى وجهاء عسير أن الحاكم – يقصد علي الإدريسي – لازال مستمراً في أفعاله الجاهلية والصبيانية فقرروا خلعه وانتخاب عمه السيد الحسن الإدريسي إماماً ، ولما كان السيد الحسن يعلم بحبي المنطقة وبالاهتمام الذي كنت دائماً أبديه نحوها فقد بدأ يتوسل إليّ أن أعود إلى عسير وأن أعاونه بنفس الكفاءة التي كنت عليها أثناء حكم المرحوم الوالد – محمد بن علي الإدريسي – وقد تم إرسال عدة خطابات وبرقيات إليّ في هذا الشأن من خلال مقر المندوب في عدن ، ولكن لعلمي أن جزءاً كبيراً من بلدنا قد أخذه الإمام يحيى إمام صنعاء ، وأن البلد في مجموعة كان في ظروف مجدبة ، فلم أر ضرورة لعودتي لأنه نظراً لأن سلطات عدن قد أبدت عدم الاكتراث بمصير عدن ، وبسبب الطلبات المتكررة الحوادث على فترات قصيرة من جانب السيد الحسن ، فقد قررت في آخر الأمر الاستجابة لطلبه ، وفي نفس الوقت فإن الطريقة الوحيدة التي كان يمكن عملها ، أن أعود بها لمعاونة عسير هي التفاوض بشأن امتياز الزيت في فرسان مع إحدى الشركات البريطانية التي يكون في مقدورها مساعدة البلد مالياً ، وعلى أن يتم استعمال الإتاوات التي يتم الحصول عليها من هذه الشركة في إصلاح الضرر الذي نشأ أثناء حكم الإمام الشاب السيد علي الإدريسي"(٥٨).

" يتضح من هذه الوثيقة مدى حالة البلاد وتحرج موقف السيد الحسن الإدريسي وظهور طامعاً ومناصر جديد لانجلترا هو السيد مصطفى الإدريسي .

بقي السيد الحسن في حيرته فالتيارات المختلفة تعصف به ، والسيد مصطفى الإدريسي مازال مصراً على استمرار تنفيذ مشروع امتياز جزيرة فرسان الإنجليزي ، خاصة أن انجلترا قدمت تقريراً عن وجود النفط في جزر فرسان فقد أشارت الوثيقة الأمريكية المنشورة قائلة " يبدو أن الجزيرة الشمالية فرسان الصغرى تكاد تلتقي مع الجنوبية فرسان الكبرى في نقطة معينة شرقًا ، وتفصلها عنها مياه ضحلة فقط عند المد ، وعندما ينحسر الماء يظهر الطين متسرباً من خلال الشعب المرجانية للمضيق الصغير ويملأ الحفر التي هناك ، ومنذ القدم والوطنيون من سكان الجزر يجمعون هذا النفط لاستخدامه كوقود للطبخ ولصاريجهم البدائية ويقوم الصيادون بجمعه في صفائح لبيعه في الأسواق بسعر يتراوح من ريال إلى ريالين للصفيحة . ومن الملاحظ أن تكون هذه الجزر مرجانى كبقية الجزر في حوض البحر الأحمر ، وسوف تظهر الحفريات الفعلية والتي تفيد الأخبار بأنها قد بدأت عملها إذا كان النفط في قاع البحر الأحمر موجوداً بكميات كبيرة من عدمه . وهناك تقارير حول مؤشرات تدل على وجود النفط في أجزاء عديدة من الجزيرة العربية وشرق إفريقيا[٥٩] .

وتشير نفس الوثيقة مبينة الأطماع الإنجليزية " أن حق امتياز النفط في جزر فرسان لشركة بريطانية يعني أن بريطانيا العظمى قد وضعت يدها على جزيرة أخرى في البحر الأحمر [٦٠].

وهناك عميل إيطاليًا " المرغني " يعمل لدى الحسن الإدريسي ليستميله إلى جانب إيطاليا . لكن استطلاع " كروفورد "[٦١] أن يحصل من الإدريسي في عام ١٣٤٥٥ هـ / ١٩٢٦م على امتياز التنقيب عن البترول دافعًا القسط الأول المتفق عليه ، ولكنه عندما حل موعد دفع القسط الثاني لم يستطع دفعه فقام الإدريسي بإلغاء الامتياز وقام السيد مصطفى الإدريسي بالترتيبات اللازمة لإعداد شروط الامتياز مع مدير شركة " انجلوا ساكسون أويل كومباني انجلاند " في يوليو ١٩٢٦م"[٦٢] ونشرت الصحف المصرية هذا الامتياز وسجلت مغادرة السيد الوشيكة إلى عسير ، وعملت بتلك السلطات الإيطالية ، فأرسلت عميلها " المرغني " بصحبة شخص آخر هو عبد الغني الرافعي ، ومعهما هدايا وأموال لتوزيعها على وجهاء عسير ، كما أرسل حاكم إريتريا المرغني في مركب صغير من مصوع إلى جيزان ، وأرسل

عبد الغني الرافعي إلى الحديدة وصنعاء ، فلما علم السيد " مصطفى الإدريسي " برغبة إيطاليا وإرسالها المرغني لجيزان ، أرسل للسيد حسن خطاب ليحذره من المرغني ومن الرغبات الإيطالية ، كما كتب السيد " أحمد شريف السنوسي " الذي كان مقيمًا حينذاك في جيزان كشيف على السيد الحسن الإدريسي وأخطره عن الجهود المستمرة الإيطاليين لجعله يعود إلى طرابلس وحذره من أن يضع أي ثقة في المرغني ، خاصة وأن تقدم للحسن الإدريسي بمقترحات كان من ضمنها أن تمنح حكومة الإدريسي لإحدى الشركات الإيطالية التي تعينها هذه الحكومة امتيازًا في جزيرة فرسان لاستغلال البترول وموارد أخرى على أن تتعهد الشركة بقبول كافة الشروط التي تقدمها حكومة الإدريسي ، بالإضافة إلى أن الشركة سوف تكون على استعداد لأن تدفع مقدمًا وفورًا لحكومة الإدريسي مبلغًا كبيرًا من المال في مقابل منح الامتيازات [٦٣].

يظهر من هذه الوثيقة مدى الصراع الدولي بالنسبة لجزر فرسان وحرص إيطاليا وانجلترا الحصول على امتياز فيها ، لكن الحسن الإدريسي رفض هذا المقترح ، وبذلك ضاعت جهود المرغني في إقناع الحسن بتنفيذ الامتياز في نفس الوقت الذي ألح فيه السيد مصطفى الإدريسي على قبول امتياز جزر فرسان لانجلترا ، ووجد الحسن نفسه مضطرًا لقبول عرض انجلترا ، لأنه في حاجة للأموال والسلاح بعد أن نضبت تجارة المخلاف ، بالإضافة إلى هجمات الإمام يحيى حميد الدين لمقر الادارسة في صبيا وجيزان .

عندما علم " المرغني " – عميل إيطاليا في فرسان – بمنح الامتياز للشركة البريطانية وأنه قد تم توثيق الموضوع وأن مهندس الشركة على وشك البدء في العمل بجزر فرسان ، أدرك أنه فشل تماماً في مهمته ، وبالطبع فإن السلطات الإيطالية في مصوع انزعجت هي الأخرى من هذا النبأ فبدأت بإرسال النقود " للمرغني " لتوزيعها على قبائل جزر فرسان للتأثير عليهم ومعاونتها لمضايقة الشركة الإنجليزية والسعي نحو إلغاء الامتياز ، وأرسلت إيطاليا الشيخ عبد الله سهيل[٦٤] في أول ديسمبر ١٩٢٦م بأموال لتوزيعها على سكان جزر فرسان ليرفض قبول وجود الشركة الإنجليزية في أراضيهم ، وإشاعة الأنباء بين الأهالي التي تفيد أن السيد مصطفى الإدريسي قد باع أراضيهم للشعب البريطاني [٦٥].

وقد بلغت الرشاوى التي وزعها عبد الله سهيل على أهالي فرسان من قبل حاكم إريتريا الإيطالي مبلغًا قدره ٨٠٠٠٠٠ دولارًا ثمانمائة ألف ، وإن كان مبلغًا مبالغًا فيه مبالغة كبيرة ، لكن دون جدوى [٦٦].

وكانت الأساطيل الإنجليزية تقوم بحركات المناورة الليلية حول جزر فرسان وكمران (٦٧).

تثبت الوثائق أنه كان هناك تعاون بين الإمام يحيى حميد الدين والإيطاليين لمهاجمة جزر فرسان ، فالإمام يطمع في الاستيلاء على هذه الجزر لأهميتها خاصة وأنه استولى على كثير من الأراضي الإدريسية مستغلاً الظروف المضطربة التي تمر بها الإمارة ، وكذلك الحال بالنسبة لإيطاليا ، فهي تطمع في الاستيلاء على جزر فرسان لأهميتها بل وعلى جزر البحر الأحمر المواجهة لمستعمراتها الإريترية لتتخذها نقطة للوثوب على الشاطئ الآسيوي من جهة ، ومن جهة أخرى تحاول أخذ امتياز التنقيب عن البترول لأن هذا العصر بالذات أطلق عليه عصر التنقيب فقد شاع أن بالجزر آبار للبترول ، ولكن ليست بكميات تجارية ، بالإضافة إلى وجود المياه العذبة التي تتوفر بالجزر لتزويد سفنها التجارية منها .

وقد نوهت الوثائق عن أهمية فرسان بالنسبة لإيطاليا فأشارت قائلة : " إن الموقف مناسب لتحقق بواسطة سؤال مباشر عن ماهية المصالح العالية الفعلية لإريتريا في جزر فرسان التي تعلق عليها الحكومة الإيطالية مثل هذه الأهمية ، وقد وضح الإيطاليون أنهم يعترفون بأهمية المصالح البريطانية في جزر فرسان ، كما تم إيضاح ذلك قبل الآن ، غير أن الحكومة الإيطالية قد تنظر من جانبها بعين القلق إلى موضوع إقامة قاعدة بواسطة قوة أجنبية في تلك الجزر ، لكن الإيطاليين يدركون أكثر أن اريتريا عبارة عن مستعمرة صغيرة ومتسارعة لا تعتمد على نفسها ولها منافذ قليلة ، وأن العلاقات التجارية بالتالي مع جزر فرسان – التي تقع مباشرة في مواجهة ميناء مصوع – تمثل مصلحة حيوية لتقدم وازدهار المستعمرة ، وقد أشار السنيور " جاسباريني " أنه نظراً للموقع الجغرافي ؛ فإن العلاقات بين الجزر ومصوع وثيقة ومستمرة ، وقرر أن الرؤساء المحليين ، والسكان الآخرين يترددون كثيراً على إريتريا ، وأنه كان في إمكانه في أي وقت الحصول على امتياز للبترول في جزر فرسان ، وذلك من الزعماء المحليين مقابل تعويض مالي ضئيل ، ولكنه تجنب حتى الآن تشجيع أية عروض في هذا الاتجاه (٦٨).

لذلك اتحدت آمال الفريقين الإيطالي واليمني في الهجوم على جزيرة فرسان ومحاولة مد النفوذ إليها ، ولذا أشارت الوثائق بتاريخ ٧ ديسمبر ١٩٢٦م " أن بواخرتين ظهرتا للعيان في جزر فرسان وهما يحاولان إنزال جنود إلى البر ، ولقد تمت مقاومة عملية الإنزال بواسطة السكان المحليين " (٦٩). وعارضت انجلترا التدخل الإيطالي في القاعدتين الاستراتيجيتين البحريتين في البحر الأحمر الأولى في كمران والثانية في جزر فرسان ، وذلك لاستراتيجية

المنطقة وأهميتها بالنسبة للمصالح البريطانية ، فبريطانيا تعتبر نفسها مسئولة عن أمن وحماية البحر الأحمر .

إن المبدأ المرشد في السياسة البريطانية في البحر الأحمر هو تأمين شبكة المواصلات مع الهند والشرق ، ولهذا الغرض فإن حكومة صاحب الجلالة ترى أنه من المصلحة الإمبراطورية الحيوية ألا تثبت أية قوة أوروبية نفسها على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر وخصوصاً في جزر فرسان وكمران ، وبغض النظر عن صيانة هذا المبدأ فإن حكومة صاحب الجلالة ليست لها مطامع سياسية ، وهي لصالح المساواة في الفرصة التجارية في كل مكان من منطقة البحر الأحمر ، لقد كانت الشركات البريطانية لمدة سنوات مضت تسعى للحصول من الإدريسي على امتياز جزر فرسان وفي أي مكان آخر "(٧٠) لذلك فهي تخالف من التهديدات باحتلال جزر فرسان وكمران بواسطة حاكم عربي غير صديق ، والمقصود بهذا الحاكم الإمام يحيى حميد الدين لأنه يهددها في محمية عدن .

كما تشير الوثائق البريطانية أنها كتبت مذكرة في هذا الشأن لإيطاليا عندما حاولت إنزال القوات الإيطالية اليمنية جزر فرسان تظهر فيها مدى حرصها على طرق التجارة في البحر الأحمر " إن الأساس الأول للمذكرة ، هو أننا تعهدنا بحماية جزر فرسان ، واعتقد أنه من المرغوب فيه كذلك الاستمرار لتوضيح أن ذلك يرتكز صراحة على الاعتبار الأساس الأهم ، وهو ضرورة حماية أمن طريق البحر الأحمر "(٧١).

محادثات روما :

عقدت معاهدة مكة بين الحسن الإدريسي والملك عبد العزيز عام ١٣٤٥ هـ / ١٩٢٦م ، وأصبحت أملاك الأدارسة بموجب المعاهدة تحت الوصاية السعودية مما أدى إلى أن الدول الأوروبية تحاول أن تسوي مشاكلها فيما بينهما ، وتوزع مناطق النفوذ لذلك كانت محادثات روما .

إن المطلع على الوثائق الخاصة بهذه الفترة يلحظ اهتمام انجلترا بجزر فرسان ، خاصة لأهميتها بالنسبة لطرق الهند ، لذلك كان الوضع ينبأ بوقوع شيء ما بين الدولتين ، لذلك رأت الحكومة البريطانية أن تعقد عدة اجتماعات مع إيطاليا في روما في قصر " شيجي " سميت " بمحادثات روما " بخصوص جزر فرسان للتفاهم على أساس من الصراحة ، وإن مسألة سلامة المواصلات البريطانية مع الهند والشرق لا يمكن التهاون فيها وتشكل مبدأ أساسياً من

مبادئ السياسة البريطانية ، كما لفهمت بريطانيا حكومة إيطاليا أنها تقدر الأهمية التي تعلقها بريطانيا على جزر فرسان .

كان ممثل بريطانيا فيها " كلايتون " حيث تمكن من عقد عدة اجتماعات مع إيطاليا في عام ١٣٤٦ هـ / ١٩٢٧م من شهر يناير حتى فبراير ، وعقد الاجتماع الأول في ١٠ يناير سنة ١٩٢٧م وفيه عرض كلايتون وجهة النظر البريطانية ، وأكد على أهمية المنطقة استراتيجيًا بالنسبة لبريطانيا ، واهتمامها بجزر فرسان وكمران بوجه خاص ، وحرصها على عدم وقوع هذه الجزر في يد دولة أوروبية أو حاكم عربي غير صديق باستثناء ذلك ، فالمنطقة مفتوحة تجاريًا واقتصاديًا لسائر الدول (٧٢). وقد اتفق الجانبان على ضرورة نشر ما يتوصل إليه في الصحف حتى لا يساء فهم ما يدور في تلك الاجتماعات وبخاصة من جانب الحكومة الفرنسية والحكام العرب .

ثم كان الاجتماع الثاني في ١٢ يناير سنة ١٩٢٧م ، وأعرب الجانب الإيطالي فيه عن انزعاجه الشديد للتطورات التي حدثت في المنطقة ، وتساءل عما إذا كانت الحكومة البريطانية ستعترف بهذه المعاهدة أم لا ؟ ، لكن بريطانيا لم تجب عن هذا التساؤل ، ولكن الجانب الإيطالي أكد على أهمية جزر فرسان وكمران اقتصاديًا وتجاريًا بالنسبة لإريتريا التي كانت مستعمرة إيطالية ، وأن هذه الجزر هي المنفذ الوحيد لحل مشكلات هذه المستعمرة التي كان الكثير من أبناء جزر فرسان وأبناء مدينة جيزان يعملون في الشركات الإيطالية في مصوع وأسمرة ومنهم عبد الله سهيل ، ولعله من الأهمية بمكان أن الجانب الإيطالي قد كشف القناع في هذا الاجتماع عن بعض نواياه السياسية تجاه جزر فرسان وكمران ، وذلك عندما أعلن أن حكومته لن توافق من جانبها على خضوع هذه الجزر لدولة أجنبية أو أن تكون قواعد لها .

وكان رد الجانب البريطاني إن حكومته لا تسمح لأية دولة أجنبية بوضع أقدامها في هذه الجزر وفي نفس الوقت لن تسمح بتبعيتها لأي حاكم عربي معاد لها أو لسياستها في المنطقة ، ومن هذا المنطلق أرادت أن تقول بريطانيا لإيطاليا أن الحاكم العربي المعادي الذي تقصده هو الإمام يحيى حميد الدين الذي يرتبط معها بمعاهدة (٧٣).

إنه يمكن القول بأن هذا الاجتماع قد دار حول الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لجزر فرسان وجزيرة كمران بالنسبة للجانبين ، وإنه لم يتته إلى جديد في تقديم المعالجات ، ومن ثم كانت الحاجة ماسة إلى اجتماع ثالث وقد تم في ١٤ يناير سنة ١٩٢٧م ، والرابع في ١٥ يناير من نفس العام ، والاجتماع الخامس في ٣١ يناير سنة ١٩٢٧م ، وقد جاء في هذا الاجتماع

أن المبدأ الأساسي للسياسة البريطانية في البحر الأحمر هو ضمان سلامة المواصلات البريطانية مع الهند والشرق (٧٤). ولهذا تعتبر الحكومة البريطانية أن مصالحها الإمبراطورية الحيوية ألا تخضع دولة أو قوة أوروبية أقدامها على الساحل الغربي في البحر الأحمر أو في جزر فرسان وكمران ، كذلك ينبغي أن لا تخضع هذه الجزر لحاكم عربي .

وتشير الوثائق إلى مدى قلق بريطانيا من أن القاعدتين الهامتين بالنسبة لها ستكونان تحت رحمة القوات الإيطالية والإمام يحيى التي تعاونه إيطاليا ، وأنه لابد من معالجة الموقف معالجة جادة ، ولما كانت بريطانيا لا ترغب في مجابهة مباشرة مع إيطاليا من أجل هاتين القاعدتين فإنها فضلت أن تعلن تصريحًا دوليًا بتحذير أية دولة بحرية من التسلل إلى هاتين القاعدتين على غرار تصريح لانسدون عام ١٣٢١هـ / ١٩٠٣م بخصوص الخليج العربي (٧٥). حيث وجدت أن ذلك أفضل علاج لإبعاد الإيطاليين عن قاعدتهما في البحر الأحمر ، ومن جهة أخرى حذر رجال الاقتصاد الإنجليز بوجوب عدم اندفاع المؤسسات التجارية الإنجليزية للحصول على امتيازات في اليمن وعسير ، ذلك أن موارد هذين الإقليمين محدودة لا تستحق المجازفة من أجل جعلهما سوقًا للبضائع الإنجليزية .

إننا نلاحظ أن انجلترا لا تحاول الاصطدام بإيطاليا ، وإنما تحاول التفاهم معها مستعملة سياسة التهدئة ، ويرجع ذلك إلى أن انجلترا ودول الحلفاء خرجوا بعد الحرب العالمية الأولى وهم مثقلون بالمصاريف والتكاليف الكبيرة ، لذلك حاولوا استعمال سياسة التهدئة مع مصر بعد الحرب العالمية الثانية خوفًا من العودة مرة أخرى للحرب ، رغم أن هذه السياسة عابها بعض الساسة البريطانيين أنفسهم ، لكن هذه السياسة فرضتها عليهم الظروف التاريخية للحرب العالمية الأولى ، ولكن رغم استعمال الحلفاء لهذه السياسة مع دول المحور ، إلا أن دول المحور ظلوا حاقدين عليهم ، لأنهم خرجوا من الحرب منهزمين ، ولم يأخذوا حظهم من المستعمرات ، فلغنوا يبحثون عن الغنائم (٧٦).

لم ينحصر الصراع بين إيطاليا وبريطانيا فقط وإنما نجد ألمانيا دخلت حلبة الصراع والتنافس الدولي على جزر فرسان ، حيث استغلت تحالفها مع تركيا أثناء الحرب العالمية الأولى وطلبت منها الحصول على ترخيص ببناء مستودع للفحم الحجري في جزيرة " قماح " إحدى جزر فرسان ؛ كان الهدف الظاهر منه تزويد سفنهم العابر للبحر الأحمر بين قناة السويس في الشمال وباب المندب في الجنوب بالوقود – وبالفعل تم بناء ذلك المستودع الذي

أطلق عليه الألمان في فرسان اسم بيت " الجرمل " وهو تحريف لكلمة GERMANY كان ذلك في عام ١٣١٩ هـ / ١٩٠١م ، إلا أن تركيا بعد موافقتها الأولية تذرعت ببعض الأسباب وسحبت الترخيص الذي منحته للألمان فرحلوا عنها (٧٧).

لكن ألمانيا لم تقتنع بذلك الانسحاب ، وظل الأمل يراودها في أن يكون لها وجود في جزر فرسان فتقدمت للباب العالي بطلب للحصول على امتياز فيها ... لكن العثمانيين رفضوا ذلك الطلب بحجة أنهم يفضلون إعطاء الامتياز للعرب ... وفعلاً منحت الامتياز لشخص من رعاياهم يدعى " يوسف عاصم "(٧٨) ، وهو تاجر قهوة وسكر في استانبول ويتعامل بشكل رئيسي مع الحجاز واليمن ، فمنحوه الامتياز لاستثمار النفط في جزر فرسان إلا أنه في عام ١٣٢٨هـ / ١٩١٠م تقدم " وليام هاسكوك " وهو مهندس ثمديين في استانبول ، وشرع يفاوض يوسف عاصم لشراء أو نقل الامتياز نيابة عن شركة النفط الشرقية البريطانية ، فتقدم يوسف عاصم بطلب للحكومة التركية لمنحه صلاحية إجراء عملية البيع .

وبناء على ذلك الطلب منحت الحكومة التركية تلك الصلاحية ليوسف عاصم الذي وافق وأتم إجراءات البيع مقابل قيمة نقدية وحصص متفق عليها ، وعلى اثر ذلك اغتنمت الشركة الفرصة وأخذت تتداول الامتيازات حتى رست على شركة النفط الشرقية التي قامت بنقل الامتياز إلى شركة نفط جزر فرسان(٧٩) كما سبقت الإشارة إلى ذلك .

وفي أثناء المباحثات التي أجريت في لندن مع شخص يدعى " حقي باشا " بسبب زيادة الحكومة العثمانية للضرائب وتكوين الاحتكارات ، وبناء على أخذ التعهد من الشركة وهي بريطانية صرفة ، تم الإيعاز للسفير البريطاني في استانبول في ١٩١٤/١/٩م بإعلام الدولة العثمانية أن تحويل ترخيص جزر فرسان إلى مدير شركة النفط الشرقية " جورج ريجرز " شرط ملح للاتفاقية البريطانية تجاه الاحتكارات العثمانية .

وتشير إحدى الوثائق الأمريكية المنشورة عن موضوع التنقيب عن البترول في البحر الأحمر وعن هذا الصراع قائلة : " مع أن بريطانيا كانت لها السيطرة في البحر الأحمر منذ احتلالها لعدن إلا أنهم لم يستغلوا جزيرة كمران بشكل محدد وواضح إلا عند تطبيق ألمانيا سياسة دولة " Welt Politik " وتوظيفها بحريتها المزدهرة الفنية منذ ١٣٢٠هـ / ١٩٠٢م للاستيلاء على الجزيرة .

وقد تم مؤخراً إبلاغ القنصلية عن الحادث بواسطة دكتور إيطالي عجوز هو " د. لانزاني " Lanzani الذي عمل كمندوب سام في مصب " إريتريا " لسنوات عديدة ، وقد كان خبيراً

ومهتماً لمدة ثلاثين عاماً بسياسة البحر الأحمر ، إلا أنه يزدري الحكومة الفاشية ، وقد مر من هنا في طريقه إلى الحبشة ١٣٤٥ هـ / ١٩٢٦م ، وهو يذكر أنه قد شاهد في كمران عام ١٩٠٢م ضابطاً ألمانياً يدعى " جرابو ، Grapou " يصحبه ضابط وإحدى عشر جندياً من البحرية الإمبراطورية الألمانية ، شاهدهم ينزلون في كمران من سفينة فحم صغيرة تدعى "ماري Mare" لمسح الجزيرة ، قام " جرابو " بتفريغ كمية من الفحم في جزيرة كمران وصنفها مطلقاً عليها فحم Kaiserlich ثم أعاد شحن جزء من نفس الفحم قبل المغادرة. ومن الصنف أن جاريو هذا كان رائداً بحرياً لسفينة بحرية تدعى أيضاً ماري Mare وعندما علمت بريطانيا " سلطان عدن " أرسلت سفينة بحرية في التو إلى الجزيرة تدعى برسوس Perseus لتعبر رسمياً عن استيلائها الجزيرة والإعداد لتأسيس مقر إقامة حكومية ومحطة فحم .

ولقد كان موقف بريطانيا حاسماً بالقدر الكافي لاحتكار الجزيرة ليس فقط قبل الألمان وإنما الطليان أيضاً حيث قاموا في وقت متأخر بإرسال بارجتهم الحربية بيربريجو Barberi-go لاستطلاع الأوضاع ، وبالرغم من أن النفط كان هو الهدف المباشر للألمان كما يرى "د.لانزاني " إلا أن الرغبة في تثبيت قاعدة مهمة للعمليات في البحر الأحمر ، واحتلال جزيرتين لهما موقعهما الهام لتسهيل هيمنتها على السياسة العربية ، وتثبيت موقع مسيطر في البحر الأحمر كان دافعاً قوياً " (٨٠).

من هذا المنظور نجد أن بريطانيا قد فوتت على إيطاليا وألمانيا أحلامهما في جزر فرسان وكمران ... لكن إيطاليا لم تيأس أن يكون لها موطن قدم في هذه الجزر الغنية اقتصادياً والمهمة استراتيجياً إذ ظلت بعد ذلك لا تتنظر بعين الارتياح إلى الإدريسي ولا إلى سياسته الموالية لبريطانيا حيث استعرت عين ذلك طيلة حياة الإدريسي المؤسس ، ومن هنا أخذت تترقب الفرصة التي ربما تسمح لها بتحقيق أحلامها في السيطرة على الجزر .

انضمام جزر فرسان للمملكة العربية السعودية :

في وسط هذا الخضم من الصراعات الدولية بين انجلترا وإيطاليا وألمانيا في غرب الجزيرة العربية نجد السيد الحسن الإدريسي قد وصلت به الظروف إلى أن يجد نفسه مهدداً بخطر الانقراض التام بواسطة جاره الإمام يحيى وقواته التي تهدده في صبيا وجيزان ، وتشير الوثائق إلى هذا الضعف حيث قالت : " لقد بلغ ضعف الحسن الإدريسي حتى أنه أبدى رغبته بأن يضع نفسه تحت الحماية البريطانية ، ولهذا السبب نفسه تمسك بمعاهدته مع حكومة صاحب

الجلالة ومنح امتياز زيت فرسان لشركة بريطانية ، إلا أن حكومة صاحب الجلالة رفضت منحه أية مساندة مباشرة ضد الإمام خوفًا على مصالحها في مستعمرة عدن"(٨١).

وهكذا وصل الضعف الشديد بالسيد الحسن إلى درجة لا يستطيع معها أن يقف ويصمد دون أن يركن إلى مساندة خارجية ، إذا كان يريد إنقاذ نفسه ، وبالفعل فكر بالملك عبد العزيز آل سعود نظرًا لأن دعوة التوحيد والإصلاح قد كان لها جذور تاريخية في تلك المنطقة ، فالأدارسة شافعون وتقبلوا من قبل دعوة التوحيد والإصلاح بصدر رحب فهم أقرب لهم ، بالإضافة للمعاهدة التي كانت بين مؤسس الدولة الإدريسية محمد بن علي الإدريسي وبين الملك عبد العزيز عام ١٣٣٨ هـ / ١٩٢٠م حتى أن محمد بن علي الإدريسي سمى ابنه علي اسم الملك عبد العزيز .

كان الحسن يأمل بفضل مساعدة الملك عبد العزيز استرداد بعض أراضيه المفقودة والتي استولى عليها الإمام يحيى ، وكان الملك عبد العزيز قد أنهى مشاكله في الحجاز ، وأصبح أقوى حاكم عربي في الجزيرة العربية(٨٢) ، فعقد اتفاقية مكة عام ١٣٤٥هـ / ١٩٢٦م التي قضت على مد النفوذ الإيطالي وكذلك ضاعت آمال الإمام يحيى في مد نظره إلى أراضي الإدريسي بما فيها جزر فرسان حيث توقعات البترول ، وكذلك استطاع الملك عبد العزيز بموجب معاهدة مكة إلغاء امتياز البترول الذي منحه الحسن الإدريسي للشركة الإنجليزية لأنه رأى فيه إجحافًا وغبنًا لآمال البلاد (٨٣). فقد نصت المادة الثانية من معاهدة مكة بأنه لا يجوز لإمام عسير أن يدخل في مفاوضات سياسية مع أية حكومة ، وكذلك لا يجوز أن يمنح أي امتياز اقتصادي إلا بعد موافقة على ذلك من صاحب الجلالة ملك الحجاز وسلطان نجد وملحقاتها(٨٤) وبذلك ضاعت جزر فرسان من يد الإمام يحيى وكذلك قضت اتفاقية مكة على آمال إيطاليا في إقامة إمبراطورية استعمارية لها تكون قاعدتها إريتريا .

وقد أشارت الوثائق إلى نقطة هامة حول اعتراف انجلترا وإيطاليا بمعاهدة مكة التي كانت سببًا أساسيًا في عقد محادثات روما ، والتي أدت بالدول الأوروبية أن تسوي مشاكلهما فيما بينهما ، وتوزع مناطق النفوذ . ومع هذا كله كانت لنجلترا وإيطاليا تعملان ألف حساب للملك عبد العزيز خوفًا من أن تسوء علاقتهما معه بعد هذه المحادثات ، فقد أرسلت بريطانيا ملاحظة بتاريخ ١٥ يناير سنة ١٩٢٧م تقول " يؤخذ في الاعتبار إبلاغ ابن سعود بالمحادثات في روما "(٨٥) وقد تم إبلاغ الملك عبد العزيز بهذه المحادثات حيث أرسلت الوكالة البريطانية بجدة خطاب بتاريخ ٢٠ يناير سنة ١٩٢٧م تبلغ الملك عبد العزيز بأن هذه المحادثات لن تؤثر

بأي حال على الموقف في الحجاز ، أو تغير حال من الأحوال من موقف الصداقة والمودة الذي تقفه بثبات حكومة صاحب الجلالة تجاه جلالته " (٨٦).

وبذلك يظهر مدى أهمية معاهدة مكة ، وذلك يرجع لأن الدول الأوروبية كانت تستغل الخلافات بين الحكام لنشر نفوذها في المنطقة ، وهذا ما حدث بالفعل بين الإدريسي والإمام ثم مع الأخير والملك عبد العزيز .

وبذلك استطاع الملك عبد العزيز قطع خط الرجعة على تلك الدول وأنهى فترة معينة في تاريخ هذه المنطقة ، ألا وهي فترة الانقسامات المحلية ، ومد النفوذ الأوروبي إلى المنطقة ، وانضوت جزر فرسان تحت راية الملك عبد العزيز – يرحمه الله – وأصبحت ضمن كيان الوطن الكبير المملكة العربية السعودية في النصف الثاني من شهر جمادى الأولى عام ١٣٥١ هـ / ١٩٣٢م وكان أول أمير لفرسان في عهد الوصاية هو راشد بن مزاع الشيباني " أما أول أمير للمنطقة بعد انضمام فرسان للمملكة العربية السعودية هو خالد بن ناهض (٨٧).

أهم الحرف والآثار بجزر فرسان :

* اللؤلؤ :

غرض البحر الأحمر على سكان جزر فرسان حياة خاصة من الناحية المعيشية والاقتصادية فهي ليست ذات موارد مائية تساعد على الزراعة ، حيث أن الزراعة بسيطة فيها ، لذلك اتجه الناس إلى البحر حيث توجد مصائد اللؤلؤ قريبة من شواطئ الجزر أو الجزر القريبة منهم مثل جزر " دهلك " فقد يعودون محملين بالمحاصيل الوفيرة ، وهذه التجارة تتركز في أيدي قلة من التجار المشهورين إذ يقومون بشرائه من الغواصين في الأسواق المحلية ، وعندما تتجمع لديهم كميات تجارية كافية للتسويق والبيع في الخارج يسافرون لبيعه في عدن أو دول الخليج العربي والهند .

ويجدر أن نشير إلى مكامن اللؤلؤ – أو معادن اللؤلؤ كما تسمى في فرسان – والتي كانت منتشرة بالقرب من الجزيرة وعلى الرغم من كثرتها فإن الفرسانيين كانوا يضطرون إلى الذهاب إلى ما هو أبعد من الجزيرة إلى جانب مكامن اللؤلؤ في منطقة " جنابه " (٨٨).

* العنبر :

وكما تتميز جزر فرسان بغناها بمصائد اللؤلؤ والأسماك ، فإنها منطقة غنية بمادة العنبر الخام الذي يشكل وجوده على سواحلها مصدرًا من مصادر الرزق لبعض سكان فرسان

الذين يمارسون هواية البحث عنه في موسم الشتاء ، حيث يوجد على شكل كتل طافية على الساحل أو منبوذة في العراء بعد انحسار البحر عنها ، على شكل كمثرى .

والعنبر عبارة عن شمع ينبت في قاع البحر يسقط منه ثمرة (الكمثرى) الذي يعتبر غذاءً رئيسيًا للحوت (حوت العنبر) الضخم ، فإذا كان هذا الثمر قد وصل إلى الشاطئ وهو بشكل الخام فهو نوع جيد ، يدل على ذلك لونه الأشهب وشكله الكمثرى ، أما إذا كان هذا العنبر قد ابتلعه الحوت وقذفه من جوفه مرة ثانية فإن هذا يعني أنه عنبر من الدرجة الثانية لأن شيئًا من فائدته ورائحته قد استهلك ، ويسمونه العنبر المبلوع (٨٩).

• الأحياء المائية :

تشتهر جزر فرسان بكثرة السلاحف المائية والدلافين التي يمكن مشاهدتها في خليج جلاجه والذي يعد من أغنى مناطق البحر الأحمر بالأحياء البحرية .

بعض الآثار بجزر فرسان :

جزيرة فرسان تزخر بالعديد من المواقع الأثرية التي أعطت الجزيرة أهمية خاصة ومن أهم هذه الآثار :

أولاً القلعة العثمانية :

هي إحدى المباني الأثرية بجزيرة فرسان ، وأحد رموزها ، تقع في الشمال بين فرسان وقرية المسيلة ، على مرتفع ذو موقع استراتيجي ، لأنه يطل على عموم فرسان ، وهي مبنية من الحجارة والجص الموجودة بكثرة في الجزيرة ، وسقفه مصنوع من جريد النخل الموضوعة على أعمدة من قضبان سكة حديد (٩٠). وتحتوي القلعة من داخل السور على ساحة في جهتها الشرقية غرفتان صغيرتان مسقوفتان حيث سقفت الغرف الملاصقة للسور بخشب الدوم ، وارتفاع سقفها مع سقف القلعة نفسه ، وعلى يسار المدخل خزان مياه مكشوف غطيت جدرانه الداخلية بالأسمنت ، ويقابل المدخل الرئيسي للقلعة درج يؤدي إلى غرفة مرتفعة .

وهناك عدد من المباني الدائرية أو المستطيلة الشكل ، تقع في جنوب بلدة فرسان في منطقة تسمى " العرضي " كان قد اتخذها الجنود العثمانيون كثكنات عسكرية لهم(٩١) . انظر شكل(١).

ثانيًا : قلعة لقمان :

أو جبل لقمان كما يسميها أهالي فرسان ، تقع يسار الطريق المتجه إلى قرية " المحرق " وهي عبارة عن مرتفع مكون من مجموعة من صخور مربعة الشكل ، وتدل على أنها أنقاض قلعة قديمة اندثرت ، هي عبارة عن أطلال لبرج أو حصن دفاعي هذا البرج أو الحصن ذو موقع استراتيجي بالنسبة للجزيرة ، حيث يطل على مساحة واسعة من سواحل الجزر التي تحيط به من الناحية الجنوبية الشرقية وداخل البرج من الجهة الشرقية ممر مستطيل عرضه حوالي ١٢٠سم ويلاحظ أن هناك تعديات على الموقع خاصة وسط المبنى ، ربما يعود إلى الفترة الإسلامية المتأخرة ، يتضح ذلك من نوعية الفخار المنتشرة حول الموقع ، أما سبب التسمية فما يزال مجهول(٩٢) . انظر شكل (٢) .

ثالثًا : بيت الجرمل أو بيت الجرمن : Germany

يقع في جزيرة قماح الواقعة جنوب غرب فرسان الكبرى بحوالي ٦ كم ، يوجد على الساحل مكان يسمى بيت الجرمل وهو القلعة الألمانية .

يعود تنفيذ هذا البناء إلى عام ١٢١٩هـ / ١٩٠١م إثناء التحالف التركي الألماني قبيل قيام الحرب العالمية الأولى ، كان الهدف من بنائه لاستخدامه كمستودع للفحم الحجري المستخدم وقودًا للبواخر العابرة للبحر الأحمر بين قناة السويس في الشمال الغربي للبحر الأحمر وباب المندب في الجنوب الشرقي ، وهذا يعود إلى الموقع الاستراتيجي الهام لهذه الجزيرة والقريب من الممر الدولي للبحر الأحمر (٩٣).

تم تشييد المبنى بحجارة على شكل مداميك واستخدمت المونة بين الأحجار كما ينبت جوانب المداخل والأركان للمبنى بحجارة مشذبة ، الدعامات الموجودة أعلى السور تتقابل مع الأعمدة الداخلية ارتفاعها من خارج المبنى أقل من الداخل لتحمل السقف الذي صمم ليكون مستويًا على شكل هرمي ولم يكتمل بناؤه(٩٤) ولا تزال أقدام وأحذية العمال الذين بنوه واضحة على سطح صورة (٩٥). انظر الشكل (٣) .

رابعًا : العرضي :

يقع العرضي في جنوب فرسان خلف مبنى إمارة محافظة فرسان ، وهي عبارة عن مباني دائرية أو مستطيلة على مساحة لابأس بها ، وتعتبر هذه الثكنات العسكرية هي إحدى دلائل الوجود العثماني بالجزيرة إبان العهد العثماني . انظر الشكل (٤) .

بعض المعالم التراثية :

مما يلفت النظر في جزيرة فرسان وجود الفن المعماري ذو الزخارف الجصية الفريدة والمتنوعة والتي يعود جميعها إلى فترة واحدة قبل سبعين سنة تقريبًا وهي الفترة التي ازدهرت فيها تجارة اللؤلؤ في هذه الجزيرة ومن بينها :

مسجد النجدي :

قدم من نجد من حوطة بني تميم رجل يدعى إبراهيم النجدي هو من أكبر تجار اللؤلؤ في فرسان شيده عام ١٣٤٧ هـ / ١٩٢٨م وهو مستطيل الشكل بطول ٢٩م وعرض ١٩,٤م يتكون من بيت للصلاة وصحن مكشوف ، وأساس لمئذنة ، له مدخلان يؤديان إلى الصحن ، بني بالحجارة وغطيت جدران الخارجية والداخلية بالأسمنت المدهون باللون الأبيض ، كما يوجد أساس لمئذنة مثمنة (٩٦). انظر الشكل (٥) .

يتميز هذا المسجد بالنقوش والزخارف النباتية الإسلامية ، والتي تشبه إلى حد كبير تلك الموجودة في مسجد قصر الحمراء بغرناطة (٩٧). يذكر أن المحراب والمنبر جلبا من الهند وسقف المسجد يتكون من العديد من القباب الصغيرة والأقواس على مدخل ونوافذ للمسجد ، فهو يعتبر بحق تحفة معمارية رائعة حيث لا يوجد جزء في المسجد إلا وقد كساها الفن المعماري بأفضل أساليبه وطرقه الفنية (٩٨).

منزل الرفاعي :

هو منزل لأحد أثرياء فرسان " أحمد بن منور رفاعي " شيد في محرم عام ١٣٤١ هـ / ١٩٢٢م حيث يعد تحفة حقيقية في مجال الفن المعماري القديم حيث يعكس الثراء والترف بفرسان أيام ازدهار تجارة اللؤلؤ ، وهي مبني من الحجر ويقع على مساحة كبيرة ويحتوي على:

١ – مدخل كبير يعلوه قوس مزخرف ذو شرفات جصية وبجانب هذا المدخل كتابات جصية بارزة .

٢ – فناء كبير كان فيما يبدو يفصل بين قسمين في القصر ، قسم الرجال ، وقسم النساء

٣ – مجلس وهو أهم ما يميز القصر يطل على الفناء تقدر مساحته ٤x٨ أمتار حيث يحتوي على مكانات مخصصة للجلوس تحيط بالمجلس وتعلوها رفوف عديدة مزخرفة بالإضافة إلى كتابات جصية بارزة وغائرة تعلو التواقد والأبواب كتبت عليها ايات قرآنية وأبيات شعرية

وكتب على أعلى الباب تاريخ التشييد ومن قام بالتشييد هو الشيخ علي حسن بلر ، ومحمد مكي محرم كما يوجد على الشبابيك العلوية كتابات بالجص مزين بالزجاج الملون ، أما السقف فمن الخشب (الجاوي) المستورد المنقوش بنقوش هندسية ملونة .

٤ – وجود غرف صغيرة تبدو وكأنها بغرض التخزين بالإضافة إلى وجود صهاريج .

٥ – وجود أماكن مخصصة لوضع جرار الماء المعدة للشرب بشكل زخرفي وفني تسمح بمرور التيارات الهوائية من خلال بعض الأفنية .

٦ – يحتوي القصر على رفوف عديدة أنشئت في سمك الجدار تحتوي على إطارات مزخرفة ربما كانت لوضع بعض الحاجيات أو المسارج .

٧ – ويحتوي القصر في جهته الشمالية على أفنية وعدد من الغرف ربما كانت تخص السكن والإعاشة (٩٩).

وجميع مواد بناء القصر محلية عدا الزجاج الملون والأخشاب المزخرفة والأصباغ فجميعها مستوردة من الخارج ، أما النقوش والزخرفة الجصية فمن الهند (١٠٠).

كانت تجارة اللؤلؤ في ذلك الوقت سببًا في ثراء كثير من تجار فرسان الذين تاجروا باللؤلؤ وعادوا إلى فرسان وفي عقولهم أفكار متطورة تجلت في الفن المعماري ومازالت تشهد آثارهم بما وصلوا إليه من ذوق رفيع وحياة مترفة . لكن اللؤلؤ في فرسان قد انتهى وأشجه أبناؤها مؤخرًا إلى التعليم والعمل الوظيفي بعد أن غزا اللؤلؤ الصناعي أو المزروع الذي تنتجه اليابان لأسواق العالم وترتب على ذلك هجرة بعض سكان الجزر(١٠١) . انظر الشكل رقم (٦) .

الهوامش

١ – فاروق عثمان أباظة : عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ، الهيئة المصرية للكتاب ، ١٩٧٦م ، ص ١٨ .

٢ – نفس المرجع والصفحة .

٣ – أباظة : عدن والسياسة البريطانية ، ص ١٩ .

٤ – إبراهيم : عبد الله مفتاح : فرسان جزر اللؤلؤ ، مجلة الفيصل ، العدد ٢٠ صفر ، ١٣٩٠ هـ ، ص ٣٧ .

٥ – صالح ناصر الطميس : جزيرة فرسان أكبر الجزر العربية على البحر الأحمر ، المجلة العربية ، العدد ١٥٥ ، ص ٣٣ .

٦ – الحسن بن أحمد بن يعقوب الهمداني : صفة جزيرة العرب ، تحقيق ، محمد بن علي الأكوع الحوالي ، منشورات دار اليمامة ، الرياض ، ١٣٩٤ هـ ، ص ٧٣ .

٧ – ياقوت الحموي : معجم البلدان ، بيروت ، دار صادر ، ١٩٩٥م ، ط٢ ، جـ٤ ، ص ٢٥٠ .

٨ – كمي : هي أم الكمة ، فنفسان : هي الدمان ، سامو هي سامره ، انظر مفتاح ، فرسان ، ص ٨٦ .

٩ – أحمد بن ماجد : الفوائد في علم البحر والقواعد ، تحقيق : إبراهيم الفقي ، مركز الدراسات والوثائق ، رأس الخيمة ، ١٩٨٩م ، ص ٣ – ١٩ .

١٠ – مفتاح : فرسان وجزر اللؤلؤ ، ص ٣٧ .

١١ – مجلة النقل والمواصلات ، العدد ٣٨ ، نوفمبر ٢٠٠١ ، جزر فرسان لؤلؤة تنشى،سواحل الجنوب ، ص ٥٢ .

١٢ – مجلة المسافر ، ص ٧ ، العدد ٨٢ ، يناير ٢٠٠٢ ، فرسان والناس والبحر والتاريخ ، ص ٣٤ .

١٣ – مفتاح : فرسان جزر اللؤلؤ ، ٣٧ .

١٤ – مجلة المسافر ، ص ٧ ، العدد ٨٢ ، يناير ٢٠٠٢ ، ص ٣٤ .

15 - The Origins of Arabia Andrew Thompson, The Farasn Islands, p. 52 .

١٦ – صالح ناصر الطميس : جزر فرسان ، المجلة العربية ، العدد ١٥٥ ، ص ٣٣ .

١٧ – صالح ناصر الطميس ، نفسه ، ص ٣١ .

١٨ – مفتاح : فرسان جزر اللؤلؤ ، ص ص ٣٧ ، ٤٠ .

١٩ – المرسى : موضع من الساحل أصبح صالحًا لرسو القوارب والسفن الصغيرة ، نتيجة عوامل جغرافية وجيولوجية مختلفة جعلت فيه منطقة لرسو القوارب والسفن الصغيرة وإيحاوها فيه ، ويختلف المرسى عن الميناء في كون الميناء أعمق كثير من المرسى ، وإن السفن الكبيرة لا يمكن أن ترسو في الميناء .

انظر : محمد أحمد الرويثي : الموانيء السعودية على البحر الأحمر ، ط١ ، القاهرة ، مطبعة المدني ، ص ص ١٨١ ، ١٨٢ .

٢٠ – المنهل : فرسان ، العدد ٤٦٩ ، السنة ٥٥ ، المجلد ٥٠ ؛ مفتاح : فرسان ، ص ٤٤ .

٢١ – غازي عبد الله حسن عقيلي : تاريخ فرسان ، بحث تخرج بقسم التاريخ بجامعة الملك عبد العزيز بجدة ، غير منشور ، ص ٤ .

٢٢ – محمد عبد اللطيف البحراوي : فتح العثمانيين عدن وانتقال التوازن الدولي من البر إلى البحر ، دار التراث ، القاهرة ، ط١ ، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م ، ص ص ١٣٨ ، ١٣٩ .

٢٣ – فرسان رمال : صراع المسلمين مع البرتغاليين في البحر الأحمر ، دار الطباعة والنشر ، جدة ١٤٠٦هـ ، ص ٢٠٨ .

٢٤ – د. السيد رجب حراز : إريتريا الحديثة ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ١٩٧٤م ، ص ص ٢٧ ، ٢٨ .

٢٥ – قطب الدين بن محمد بن أحمد النهروالي المكي : البرق اليماني في الفتح العثماني ، دار اليمامة للنشر ، الرياض ، ط١ ، ١٣٨٧ هـ / ١٩٦٧م ، ص ٥٣ .

٢٦ – النهروالي : البرق ، ص ١٨ .

٢٧ – مفتاح : تاريخ فرسان ، مجلة النقل والمواصلات : جزر فرسان لؤلؤة تنشى،سواحل الجنوب ، ص٤٠ ، العدد ٣٨ ، شعبان ١٤٢٢ ، ص ٧١ .

٢٨ – السيد مصطفى سالم : الفتح العثماني الأول لليمن ، المطبعة العالمية ، القاهرة ١٩٦٩م ، ص ٣٩٦ .

٢٩ – غازي عبد الله عقيلي : تاريخ فرسان ، ص ١٠ .

٣٠ – السيد مصطفى سالم : الفتح العثماني الأول لليمن ، ص ٣٩٨ .

٣١ – رمال : صراع ، ص ٢٦٥ .

٣٢ – مفتاح : تاريخ فرسان ، ص ٧٢ .

٣٣ – جريدة المدينة ، الملحق الأدبي ، الأربعاء ٢ جمادى الأولى ١٤٢١هـ ، الباحث : موسى بن عيد الله البوكري .

٣٤ – يوسف حسن العارف : العثمانيون وحكومة الأدارسة في عسير ، دار أبو الجد للطباعة ، جدة ، ط١ ، ١٤١٥هـ / ١٩٩٥م ، ص ٢١٠ .

٣٥ – غازي عبد الله حسن عقيلي : تاريخ فرسان ، بحث لم ينشر ، ص ١٨ .

٣٦ – يوسف حسن العارف : العثمانيون وحكومة الأدارسة في عسير ، ص ٢١٠ .

٣٧ – جلال يحيى : العالم العربي الحديث ، دار المعارف ، القاهرة ، بحث ، جـ١ ، ص ٤٠٠ .

٣٨ – ز . ن بلخموفتش : الحرب التركية الإيطالية ، ترجمة هاشم التكريتي ، بيروت ، ط١ ، ١٩٧٠م ، ص ٣١ .

٣٩ – أمين سعيد : اليمن ، تاريخه السياسي ، مطبعة المعني ، القاهرة ، د-ت ، ص ١١٤ .

٤٠ – محمد فؤاد شكري : السنوسية ، ص ١٤٨ .

٤١ – إبراهيم بن عبد المحسن : تذكرة أولي النهى والعرفان بأيام الواحد العيان وذكر حوادث الزمان ، مؤسسة الفرقان ، الرياض ، ط١ ، جـ٢ ، ص ١٠٣ .

٤٢ – هاروولد – ن – جيكوب : ملوك جزيرة العرب بداية الحكم التركي ونهايته ، ترجمة أحمد الفرواحي ، ط١ ، ص ١٥٢ .

43 - Document : F.O. File 145 12376 No. 1335 Dated 1 October 191 .

٤٤ – جيكوب : ملوك ، ترجمة أحمد الفرواحي ، ط١ ، ص ١٥٥ .

٤٥ – جيكوب : ملوك ، ط١ ، ص ١٥٦ .

٤٦ – مباضع للمصري : البلاد العربية والدولة العثمانية ، دار العلم للملايين ، بيروت ، ١٩٦٥م ، ط٣ ، ص ١١٥ .

٤٧ – علي محمد بركات : السياسة البريطانية في جنوب البحر الأحمر ٨٠٤ – ١٢٨٩م ، بحث ضمن كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة الذي تظمه قسم الدراسات العليا في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة ، القاهرة ، جامعة عين شمس ، ص ٤٢٩ .

٤٨ – السيد رجب حراز : التوسع البريطاني في شرق إفريقيا وتأسيس مستعمرتي إريتريا والصومال ، د. ط ، مطبعة جامعة القاهرة ، ١٩٦٠م ، ص ص ١٤٥ ، ١٤٦ .

٤٩ – أمين سعيد : اليمن تاريخه السياسي ، مطبعة عيسى البابي ، القاهرة ، ط١ ، ١٣٨٧ هـ / ١٩٥٩م ، ص ٤٤ .

٥٠ – Document : I.O. R File 714 Dated 30/4/1915 ، وانظر نص المعاهدة في الملاحق .

٥١ – مجلة دراسات يمنية . وثيقة منشورة تحت رقم ٣٠٤٠ موضوعها : التنقيب عن البترول في البحر الأحمر بتاريخ ٢٨/١/١٩٢٧م وتوقيع نائب القنصل الأمريكي ، العدد ٢٢ محرم ١٤٠٦هـ ، ص ١٣٤ .

٥٢ – انظر الملاحق .

53 - Document : I . O . R File 714 Dated 30/4/1915 .

54 - Document : I . O . R File 363 L 1175 Dated January 1917 (Sad) H. F. Linent, Colonel. First Assistant Resdat. Aden

– جيكوب : ملوك ، جـ١ ، ص ١٧٨ .

٥٥ – محمد فؤاد شكري : مبادئ ليبيا الحديثة ، م٢ ، جـ١ ، ص ٨٨٤ .

٥٦ – مقبل عبد العزيز الذكير : حوادث عسير واليمن والحجاز ، مخطوطة ورقة ١٢٥ ، صورة من مكتبة الدراسات العليا بكلية الآداب بالعراق ، رقم ٥١٩ .

٥٧ – أحمد عبد الغفور عطار : صقر الجزيرة ، مكة ، ط٥ ، ١٣٩٩ هـ / ١٩٧٩م ، م ٢ ، جـ٣ ، ص ٥ .

58 - Document : F . O . DFile 3800 , No 91 Dated 31 October 1926 .

٥٩ – وثيقة منشورة في مجلة دراسات يمنية ، ص ١٣٠ .

٦٠ – نفس الوثيقة السابقة ، ص ١٣٥ .

٦١ – كروفورد Croufotd : رائد في البحرية الملكية تقاعد وأخذ حقوق التقاعد واستثمرها في الشركة الشرقية Estern Syndicate مع الميجور مولز ، انظر الوثيقة في مجلة الدراسات اليمنية ، ص ١٣٢ .

62 - Document : I . O . DFile 3800 , No 91 Dated 31 October 1926 .

٦٣ – نفس الوثيقة السابقة .

٦٤ – عبد الله سمهيل : قبل إنه جميل إيطالي ، وهو جنس في الحكومة الإدريسية ومنصوبها السابق في فرسان أثناء الحكم العثماني وفي أثناء تلك الأحداث كان متبعاً في مصوع .

65 - Document : I.O File 389 Dated 4 January 1927 .

66 - Document: I.O. File 210 by Major D.R. Failly Ag.. Politcal Resident Aden Dated 8/12/1927 .

67 - Document: File 4402 From H.M.S., clematis to Admiralty. Dated 8/12/1926 .

68 - Document : I.O. This Document is the Property of his Britannic majesty's covern ment. secretal meeting 12/1/1927 .

69 - Document : I.O. File 4272 Dated 7/12/1926 ; Document : I.O. File 4393, 4404 Dated 22/12/1926 .

70 - Document : I.O. File 4360, by clouton Dated 11/12/1926 .

٧١ – نفس الوثيقة السابقة .

72 - Document : F.O. File 406 E 26-22-94 No. P.R.O.

73 - Document : F.O. File 406 E 637-22-91 No. 16 P.R.O.

74 - Document : I . O. File 4360, bt clouton. Dated 11/12/1926 .

٧٥ – مصطفى عبد القادر النجار : الوثائق البريطانية وأهميتها في كشف المصالح البريطانية في جزيرة العرب بعد الحرب العالمية الأولى ، ص ٢٠٢ .

٧٦ – أحمد نجيب هاشم : التاريخ الحديث والمعاصر ، دار المعارف القاهرة ، د-ت ، جـ٣ ، ص ٢١٣ .

٧٧ – محمد بن أحمد العقيلي : أضواء على تاريخ الجزيرة العربية ، دار العلم للطباعة والنشر ، جدة

١٤١٢هـ / ١٩٩٢م ، ط١ ، ص ٢٤٨ .

٧٨ – جون : القوى والامتيازات في إمامة الإدريسي لي عسير ، ترجمة : مركز دراسات الخليج العربي ، سلسلة رقم ٢٨ ، ص ٧٦ .

٧٩ – إبراهيم عبد الله مفتاح : فرسان بين الجيولوجيا والتاريخ ، منشورات نادي جازان الأدبي ، ١٤٢٣هـ / ٢٠٠٢م ، ص ١٠٨ .

٨٠ – مجلة دراسات يمنية : وثيقة منشورة تحت رقم ٢٠٤ ، العدد ٢٢ محرم – صفر – ربيع سنة ١٤٠٦هـ ترجمة : بلقيس المخواني .

81 - Document : I.O.B, Aden Residency From Major B.Reilly to his Majesty's secretary of state for the colonies Dated 10/11/1926 .

82 - Document : I . O. File 4049 by Major General J. H. K. Stewart, Dated 31/8/1927 .

٨٣ – فؤاد حمزة : قلب جزيرة العرب ، مكتبة النصر الحديثة ، الرياض ، ط٢ ، ١٣٨٨ هـ / ١٩٦٨م ، ص ٣٦٥ .

٨٤ – مجموعة المعاهدات من ١٣٤١ هـ – ١٣٧٠ ، صادر من وزارة الخارجية بمكة ، ص ٢٣ .

85 - Document : I . O. R 830 From Acting consul Majors to Sir Austen chamberlain Dated 7 February 1927 .

86 - Document : I . O. R 731 Jeddah From Norman Mayers to King of Hejez and sultum of Nejed 20 January 1927 .

٨٧ – أحوال المنطقة ، العدد ١١ شوال ١٤١٩ هـ / يناير ١٩٩٩ ، ص ٧٠ .

٨٨ – النقل والمواصلات ، ص ٤ ، شعبان ١٤٢٢ ، جزر فرسان لازالة تشيء سواحل الهنوب ، ص ٥٥ .

٨٩ – النقل والمواصلات ، ص ٤ ، شعبان ١٤٢٢ هـ ، ص ٥٥ .

٩٠ – الفيصل العدد ٢٠ صفر ١٣٩٩ ، إبراهيم مفتاح : موضوع فرسان جزائر الأزال إبراهيم مفتاح ، ص ٤٠ .

٩١ – مفتاح : فرسان بين الجيولوجيا والتاريخ ، ص ١٥٥ .

٩٢ – المنهل : العدد ٤٦٩ ، ص ٥٥ ، م ٥ ، ص ٤٩ .

٩٣ – محمد بن أحمد العقيلي : تاريخ المخلاف السليماني ، ج٢ ، ص ٧٠١ .

٩٤ – إبراهيم مفتاح : فرسان بين ، ص ١٦ .

٩٥ – المسافر : العدد ٨٢ ، ص ٧ شوال ١٤٢٢ هـ ، ٣٩ ، ٤٠ .

٩٦ – إبراهيم مفتاح : فرسان بين الجولوجيا والتاريخ ، ص ١٦٤ .

٩٧ – جريدة الرياض : العدد ١١٩٦٠ ، ص ٣٧ ، ٢٨ ذي الحجة سنة ١٤٢٦ هـ ، ص ص ١ ، ٢ ؛ المجلة

العربية : العدد ١٥٥ ، ص ٣٨ .

٩٨ – المجلة العربية ، العدد ٢٤٣ ص ٢١ ربيع الآخر ١٤١٨ هـ ، محمد بن سعود العبد : أرض الأزال والآثار ، ص ٢٩ .

٩٩ – المجلة العربية : العدد ٢٤٣ ص ٢١ ربيع الآخر ١٤١٨هـ ، ص ٣٠ .

١٠٠ – الفيصل : العدد ٢٠ صفر ١٣٩٩ هـ / يناير سنة ١٩٧٩م ، ص ٤٣ .

١٠١ – الفيصل : العدد ٢٠ صفر ١٣٩٩ هـ / يناير ١٩٧٩م ، ص ٤٣ .

ثبت المصادر والمراجع

- إبراهيم بن عبد المحسن : تذكرة أولى النهى والعرفان بأيام الله الواحد الديان وذكر حوادث الزمان ، مؤسسة النور ، الرياض ، ط١ ، جـ٢ .
- إبراهيم عبد الله مفتاح : فرسان بين الجيولوجيا والتاريخ ، منشورات نادي جازان الأدبي ١٤٢٣ هـ / ٢٠٠٢م .
- أحمد بن ماجد : الفوائد في علم البحر والقواعد ، تحقيق : إبراهيم الفوري ، مركز الدراسات والوثائق ، رأس الخيمة ، ١٩٨٩م.
- أحمد عبد الغفور عطار : صقر الجزيرة ، مكة ، ط٥ ، ١٣٩ هـ / ١٩٧٩م ، م ٢ ، جـ٢ .
- أحمد نجيب هاشم : التاريخ الحديث والمعاصر ، دار المعارف ، القاهرة ، جـ٣ ، د.ت .
- أمين سعيد : اليمن ، تاريخه السياسي ، مطبعة عيسى البابي ، القاهرة ، ط١ ، ١٣٨٧ هـ / ١٩٥٩م.
- جلال يحيى : العالم العربي الحديث ، دار المعرفة ، القاهرة ، جـ١ ، د.ت .
- جون : القوى والامتيازات المعدنية في إمامة الإدريسي في عسير ، ترجمة : مركز دراسات الخليج العربي سلسلة رقم ٢٨ .
- الحسن بن أحمد بن يعقوب الهمداني : صفة جزيرة العرب ، تحقيق : محمد بن علي الأكوع الحوالي ، منشورات دار اليمامة ، الرياض ، ١٣٩٤ هـ .
- ز . ن . باخموفتش : العرب التركية الإيطالية : ترجمة هاشم التكريتي – بيروت . ط ١٩٧٠م .
- ساطع الحصري : البلاد العربية والدول العثمانية ، دار العلم للملايين ، بيروت ، ط٣ ، ١٩٦٥م.
- السيد رجب حراز : إريتريا الحديثة ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ١٩٧٤م.
- السيد رجب حراز : التوسع البريطاني في شرق إفريقيا وتأسيس مستعمرتي إريتريا والصومال ، مطبعة جامعة القاهرة ، ١٩٦٠م.
- السيد مصطفى سالم : الفتح العثماني الأول لليمن ، المطبعة العالمية ، القاهرة ١٩٦٩م.

- علي محمد بركات : السياسة البريطانية في جنوب البحر الأحمر ٨٠٤ – ١٢٨٩م ، بحث ضمن كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة الذي نظمه قسم الدراسات العليا في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة ، القاهرة ، جامعة عين شمس .
- غازي عبد الله حسن عقيلي : تاريخ فرسان ، بحث تخرج بقسم الدراسات العليا في التاريخ جامعة الملك عبد العزيز ، جدة ، غير منشور.
- غسان رمال : صراع المسلمين مع البرتغاليين في البحر الأحمر ، دار الطباعة والنشر ، جدة ، ١٤٠٦ هـ .
- فؤاد حمزة : قلب جزيرة العرب ، مكتبة النصر الحديث ، الرياض ، ط٢ ، ١٣٨٨ هـ / ١٩٦٨م.
- فاروق عثمان أباظة : عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٦م.
- قطب الدين بن محمد بن أحمد النهروالي المكي : البرق اليماني في الفتح العثماني ، دار اليمامة للنشر ، الرياض ، ط١ ، ١٣٨٧ هـ / ١٩٦٧م.
- محمد أحمد الرويثي : الموانئ السعودية على البحر الأحمر ، مطبعة المدني ، القاهرة ، ط٤ .
- محمد بن أحمد العقيلي : أضواء على تاريخ الجزيرة العربية ، دار العلم للطباعة والنشر، جدة ، ١٤١٢ هـ / ١٩٩٢م ط١ .
- محمد عبد اللطيف البحراوي : فتح العثمانيين عدن وانتقال التوازن الدولي من البر إلى البحر ، دار التراث ، القاهرة ، ط ، ١٣٩٩ هـ / ١٩٧٩م.
- محمد فؤاد شكري : السنوسية بين دولة ، دار الفكر العربي ، القاهرة ١٩٤٨م.
- محمد فؤاد شكري : ميلاد ليبيا الحديثة ، مطبعة الاعتماد ، القاهرة ، جـ١ ، م٢ ، ١٩٥٧م.
- مصطفى عبد القادر النجار : الوثائق البريطانية وأهميتها في كشف المصالح البريطانية في جزيرة العرب بعد الحرب العالمية الأولى .
- مقبل عبد العزيز الذكير : حوادث عسير واليمن والحجاز ، مخطوط تحت رقم ٥١٩ ، صورة من مكتبة الدراسات العليا بكلية الآداب – العراق .

- هارلود – ن – جيكوب : ملوك جزيرة العرب بداية الحكم التركي ونهايته ، ترجمة : أحمد المضواحي ، ط١ .
- ياقوت الحموي : معجم البلدان ، دار صادر ، بيروت ، ١٩٩٥م ، ط٢ ، جـ٤ .
- يوسف حسن العارف : العثمانيون وحكومة الأدارسة في عسير .

الدوريات :

- مجلة أحوال المعرفة : العدد ١١ شوال ١٤١٩ هـ / يناير ١٩٩٩م .
- المجلة العربية : العدد ١٥٥ ، صالح ناصر الطميس : جزيرة فرسان أكبر الجزر العربية على البحر الأحمر .
- المجلة العربية : العدد ٢٤٣ س ٢١ ربيع الآخر ١٤١٨ هـ ، محمد بن سعود السعد : أرض اللؤلؤ والآثار .
- مجلة الفيصل : العدد ٢٠ صفر ١٣٩٠ ، إبراهيم عبد الله مفتاح : فرسان جزر اللؤلؤ .
- مجلة المسافر : السنة ٧ العدد ٨٢ ، يناير ٢٠٠٢ ، فرسان والناس والبحر والتاريخ .
- مجلة المنهل : السنة ٥٥ العدد ٤٦٩ المجلد ٥٠ فرسان .
- مجلة النقل والمواصلات : العدد ٣٨ نوفمبر ٢٠٠١ ، جزر فرسان لؤلؤة تشتى سواحل الجنوب .
- جريدة الرياض : العدد ١١٩٦٠ س ٣٧ ، ٢٨ ذي الحجة ، سنة ١٤٢١ هـ .
- جريدة المدينة : الملحق الأدبي ، الأربعاء ٢ جمادى الأولى ١٤٢١ هـ ، الباحث : موسى بن عبد الله اليوكدي .

الدوريات الإنجليزية :

The Origins of Andrew , The Faisan Islands .

الوثائق العربية :

- مجموعة المعاهدات من ١٣٤١ – ١٣٧٠ هـ صادر عن وزارة الخارجية بمكة ، وثيقة منشورة تحت رقم ٢٠٤ موضوعها : التنقيب عن البترول في البحر الأحمر ، ١٩٢٧/١/٢٨م ، ترجمة : بلقيس الحضراني ، مجلة دراسات يمنية ، العدد ٣٢ محرم ١٤٠٦هـ .

الوثائق الإنجليزية :

١ – من سجلات وزارة الهند البريطانية بلندن .

٢ – من سجلات وزارة الخارجية البريطانية .

Document : F. O. File 145 12376 No. 1335 Dated 10 October 1911 .

Document : F. O. 406 E 637 - 2 - 91 No. 16P.R.O.

Document : F.O. File 406 E 26 - 22 91 P.R.O.

Document : File 4402 From H.M.S. Clematis to Admiralty . Dated 8/12/1926 .

Document : I.O.B. Aden Residenay From Major B.Reilly to his Majasty's secriary of stats for Colonies Dated 10/11/1926 .

Doucment : I.O. File 210 by Majar B.R. Failly Ag. Political Resident Aden Dated 8/12/1927 .

Document : I.O. File 3800. No. 91 Date 31 October 1926 .

Document : I.O. File 389 Dated 4 Januery 1927 .

Document : I.O. File 4049 by Major General J.H.K. Stewert. Dated 31/8/1927 .

Document : I.O. File 4272 Dated 7/12/1926 .

Document : I.O. File 4360, by Clautom. Date 11/12/1926 .

Document : I.O. File 4393, 4404 Dated 22/12/1926 .

Document : I.O.R. File 714 Dated 30/4/1915 .

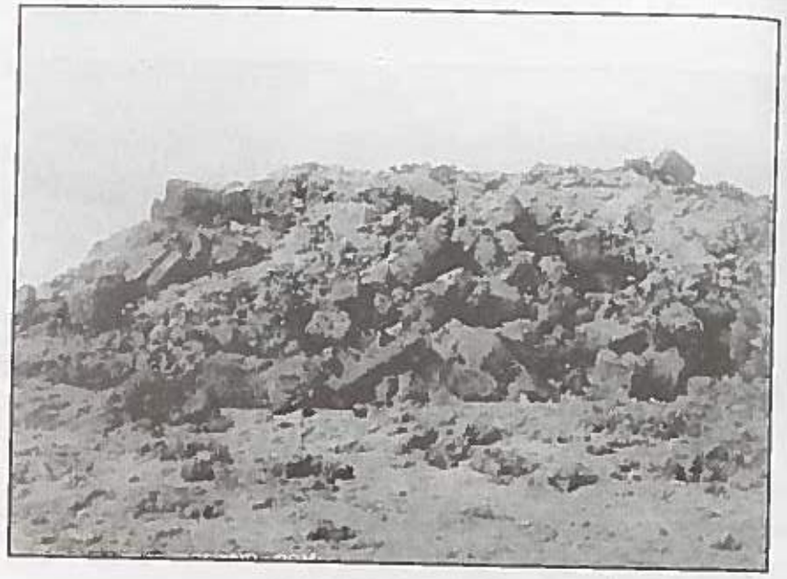
Document : I.O.R. File 731 Jeddah From Norman Mayers to King of dejez and Sultum of Neje Dated 20 Jonuary 1927 .

Document : I.O.R. File 830 From Acting consul Majers to sir Austen chambrlain Dated 7/2/1927 .

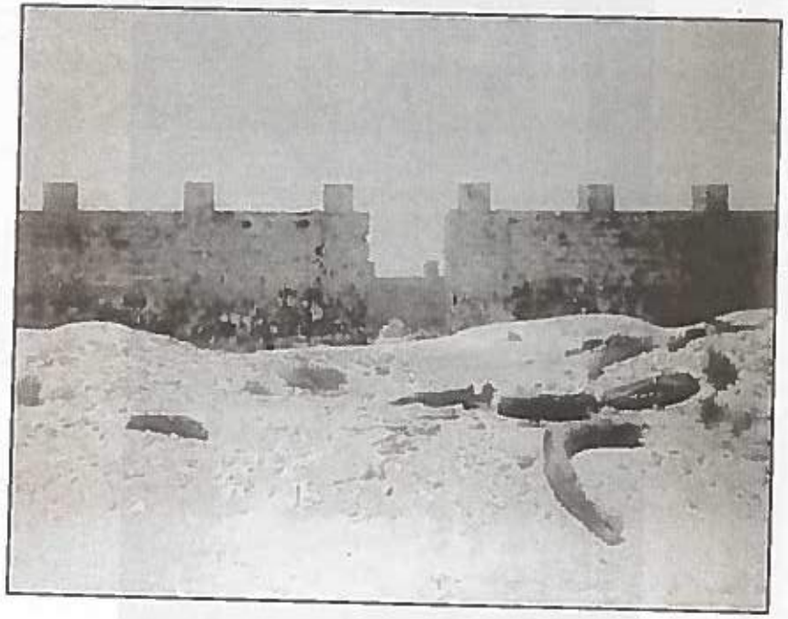
Document : I.O. This Document is the Property of his Britannic majesty's covern ment. second meeting 12/1/1927 .

Document : I . O . R File 363 L 1175 Dated January 1917 (Sad) H. F. Licent. Colonet. First Assistant Resident. Aden

القلعة العثمانية شكل (1)

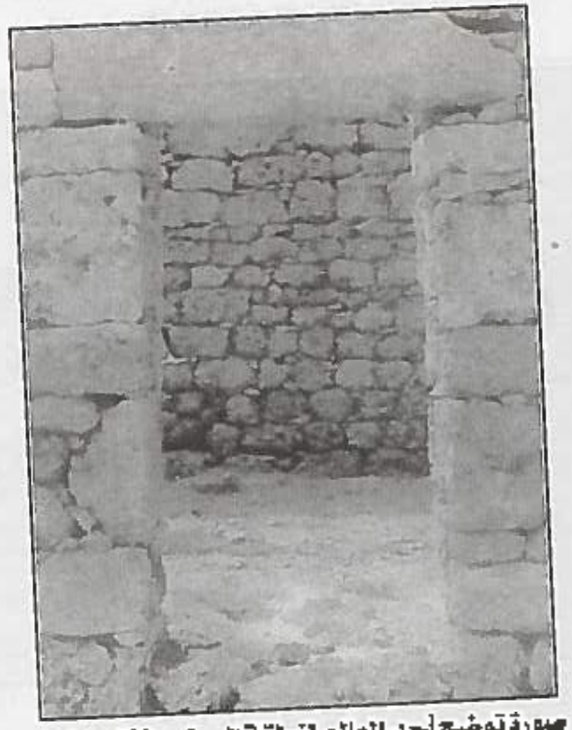


قلعة نقمان شكل (2)

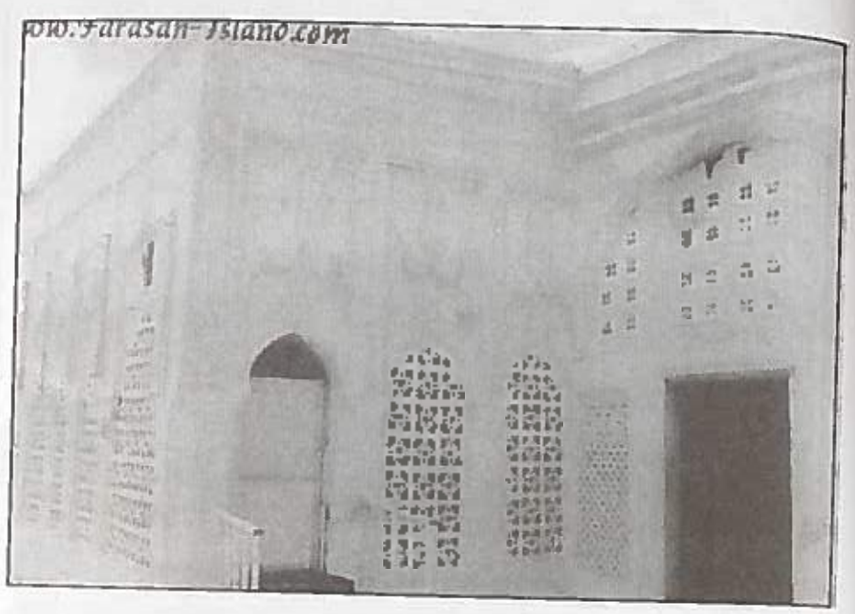


بيت الجرمل شكل (3)

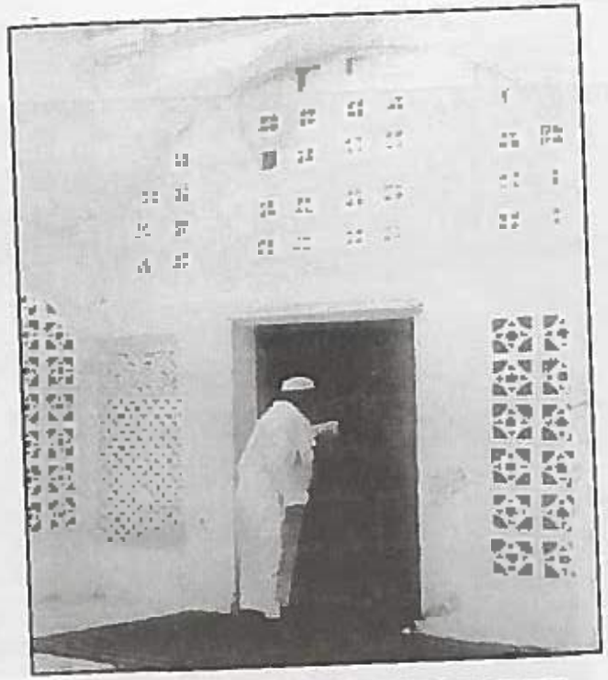
العرضى شكل (4)

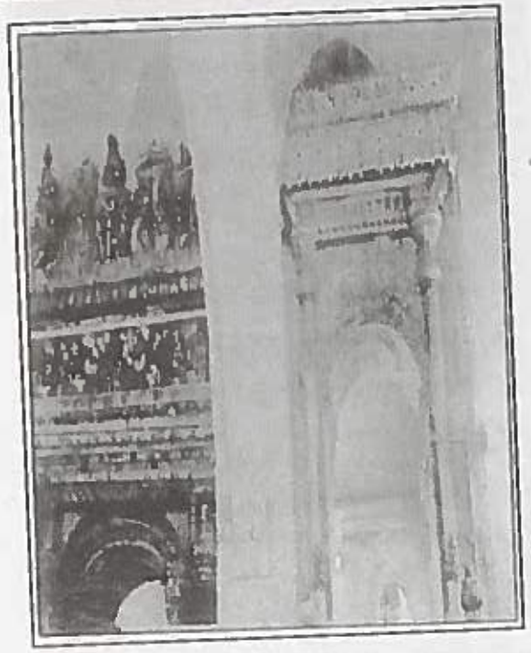


صورة توضح أحد المعالم لمنطقة العرضى شكل (4)

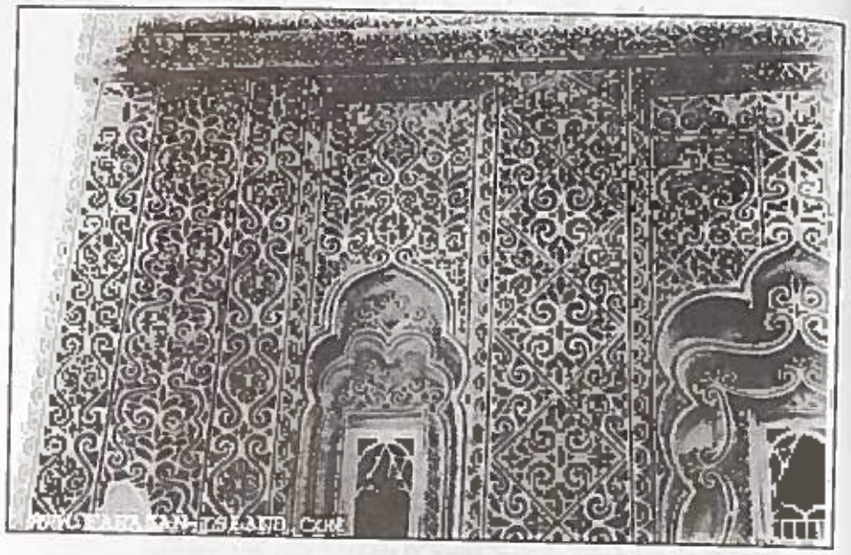

www.Farasan-Island.com

مسجد النجدى شكل (5)

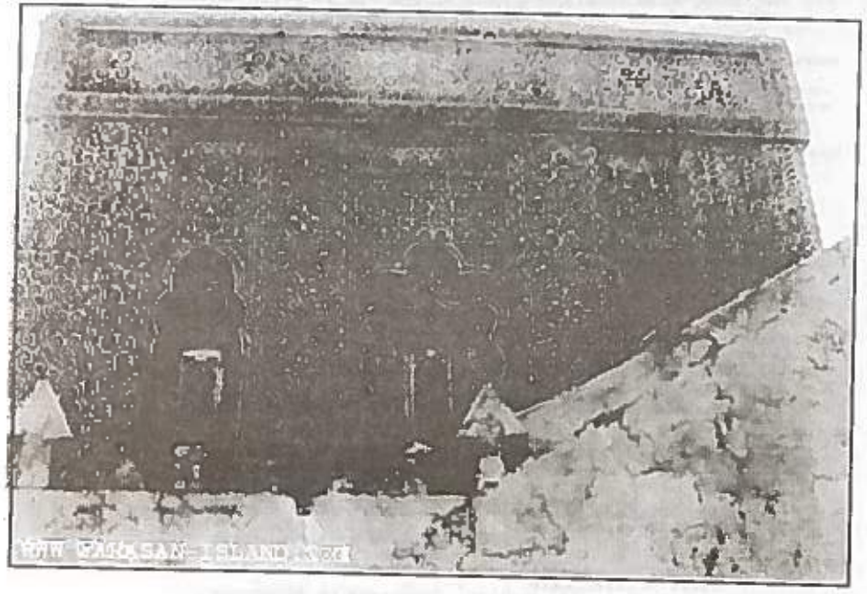




شکل (5)



منزل الرفاعی شکل (6)



معاهدة عام ١٩١٧

بين الإدريسي وبريطانيا

١٩١٧ Early text in Arabic

TEXT OF SUPPLEMENTARY TREATY OF SEAD JANUARY, 1917.

1. This agreement in no way annuls the conditions of the Treaty already concluded between the aforesaid parties and dated the 20th April 1915, A.D., corresponding to 15th Jumad al Thani, 1333, A.H.

2. His Majesty's Government recognise that the Farasan Islands have been captured by the Idrisi Sahib from the hands of the Turks, and have become part and parcel of the Idrisi's dominions, in all of which his independence is assured.

3. The Idrisi Sahib engages not to cede, mortgage or surrender these islands nor the places situate on his mainland, including the interests appertaining thereto, to any foreign Power, and further to call on His Majesty's Government for assistance if those places or the interests thereto are assailed or threatened from without.

4. His Majesty's Government undertake to protect these Islands and the Idrisi mainland from all hostile action, without any interference on their part with his affairs and independence; and further, in return for this arrangement to preclude the intervention of any foreign Power in his territory or with its interests, His Majesty's Government engage to afford the Idrisi Sahib the requisite help that the climate of YAF, when an arms and ammunition and the like both may during the duration of this present war and afterwards; and to facilitate the necessary steps to the acquisition by him of such benefits as demands a telephone system and various developments such as the present waiting for times and the extension of measures and similar benefits; and further will reconsider his engagements and lists of his followers in the choice of a proper asylum in the event of a grave anxiety - which God forbid - together with such support of Government as would ensure his dignity and well-being, and shall use every endeavour to restore him to his former condition without any diminution thereof.

5. The Idrisi Sahib engages to keep a body of his armed retainers in the Farasan Islands as a token of his independence and to maintain his effective occupation thereto.

6. The Idrisi flag shall fly permanently over the Farasan Islands and on the other territories as a sufficient demonstration of itself to all ships of its occupation and this without any other ancillary token.

Sd/-

7. The rights and duties of the Idrisi/Idrisid sons is extended to include his family, kinsmen, heirs and successors.

8. This agreement is signed by the Idrisi Sahib on the one hand, and on the other by Lieutenant-Colonel Sir Jacob, the representative of the President, Aden, on behalf of His Majesty's Government, and shall be held binding on both parties.

Dated Jizan, 22nd January 1917, A.D., corresponding to 28th Rabi-al-Awwal, 1335 A.H.

True translation: (Sgd) S.F.JACOB,
Lieut.Colonel,
First Assistant Resident,
Aden.

١٩١٥ Text in English

Text of Treaty of April 20th, 1915.

This Treaty of Friendship and Goodwill is signed by Major General W.E.Lukin, the Political Resident, Aden, on behalf of the British Government and by Sayid Muhammad-bin-Ali Idrisi Sahib al Idrisi and his brothers.

1. His main objects are to war against the Turks and to consolidate a treaty of friendship between the British Government and the Idrisi Sahib, above mentioned, and his brothers.

2. The Idrisi Sahib agrees to attack and to endeavour to drive the Turks from their position in the area and to the best of his power to hamper the Turkish troops in the disposition of the Turks and to extend his territories at the expense of the Turks.

3. The Sahib's major operations will be against the Turkish ports, and he will abstain from any hostile or provocative action against Jebel Yakrn, so long as the latter does not join hands with the Turks.

4. The British Government undertakes to safeguard the Idrisi Sahib's territories from all attack at the hands of any other power and to maintain him in possession of his and dominions, and on the conclusion of the war to use every endeavour in its power to establish between the rival claims of the Idrisi Sahib and his enemies or any other claims.

5. The British Government has no desire to enlarge its borders in Western Arabia, but wishes safety to and the various Arab chiefs peacefully and quietly together, each in his own district, and will in friendship with the British Government.

6. As a mark of its appreciation of the work to be performed by the Idrisi Sahib the British Government has aided him with both funds and munitions, and will continue to assist him in the prosecution of the war so long as it lasts, in accordance with the requests of the Idrisi's activities.

7. Finally, while administering a strict discipline to all British ports in the Red Sea, the British Government has for some months past been aiding the Idrisi Sahib and from there in trade and traffic between his ports and Aden, and this concession the British Government, in terms of the friendship existing, will continue exclusively to maintain.

8. This Treaty will be held to be valid after

its

its ratification by the Government of India.

Signed this day, Friday, the 20th April 1915, A.D. corresponding with the 15th of Jumad Thani 1333 Hijra.

D.E.L. SHAW, Major General,
Political Resident, Aden.

Signed in representation on behalf of the Idrisi Sahib:
SAYID MUHAMMAD-BIN-ALI IDRISI
ABDUL ALI.

H.F.JACOB, Lieut.Colonel,
First Asst.Resident.

Signed in representation of
SAYID MUHAMMAD-BIN-ALI-AL-IDRISI
AL-HASAN.

G.R.BEARDSLEY, Major General,
Staff Officer, Aden
Brigade.

WITNESSED BY SULEIMAN.
Viceroy and Governor-General of India.

This Treaty was ratified by the Viceroy and Governor-General of India in Council at Delhi on the 6th day of December A.D.1915.

J.W. Grant,
Secretary to the Government of India.

البيان السعودي الإدريسي ١٣٣٨ هـ .

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على رسول الله

... يعلم به الناظر اليه والواقف عليه بان الامام عبد العزيز بن عبد الرحمن آل فيصل حفظه الله لما قرنا بالقدوم على الامام محمد بن علي بن ادريس لعقد الاخوة الاسلامية الخاصة وجمع الكلمة على دين الله ورسوله ودعوة الناس الى ذلك في التعاون على البر والتقوى والامر بالمعروف والنهي عن المنكر والجهاد في سبيل الله وان تكون اليد واحدة على اعداء الدين ، فلما قضينا على الامام المذكور سره ذلك ولحبه حرصا على الخير والتعاون عليه ، فاتفقت الحال منا ومنه على عقد الاخوة بين الامامين المذكورين على مثل ما ذكر اعلاه ، فحيث كان في مملكة الامام محمد بن علي من القبائل والبلدان في اليمن ما هو في ملك آل سعود سابقا تركه الامام عبد العزيز له ، لاجل محبته للخير ومعاونته عليه وحسن سيرته، فعلى هذا لا بد من تعريف القبائل وتحديدها ليقوم كل منها بما اوجب الله عليه فيمن تحت يده من الرعية ، فصار الذي للامام عبد العزيز من القبائل جيش بام ووادعة ومن تبعهم من بني جماعة وسحار وشريف وقحطان ورفيدة وعبيدة منهم «بني بشره و «بني مالك » وشمران و « بني شهر » وخامد وحمير وجميع قضاء سحايل منهم « بنو توحة » واهل بارق وغرشي واهل الريش وغيرهم من تبعهم من قبائل «عالي» المذكورين في ولاية الامام عبد العزيز — وصار للامام محمد بن علي الادريسي تهامه سوى ما ذكر وغير ذلك مما هو تحت يده وله وجال الملح من غير خاصة لا يعارض كل منهما تحت يد الآخر وما ذكر لعبد العزيز بن عبد الرحمن القبائل في السراة وتهامه وبام وغيرهم ، فالمراد به قرى وبوادي في جبل وسهل ما عليها في ذلك التناصح والتعاون وبذل الجهد فيما اوجب الله عليها مما يلزم في دين الاسلام فيمن تحت ايديهما ، هذا ما صار وحرر وقرر منا يا نواب الامام حيث كنا قائمين مقامه ومن الامام محمد بن علي الادريسي بحضوره وامضائه صدر العهد والميثاق منا ومنه ، ومن نكث فانما ينكث على نفسه

والله ولي التوفيق وصلى الله على محمد وعلى آله وصحبه وسلم

١٦ ذي الحجة ١٣٣٨ هـ الختم .

نائب الامام

محمد بن علي الادريسي ، فيصل بن مبارك ، ناصر بن جار الله

عبدالله بن محمد بن راشد .

عبد الله بن مسفر : السراج المنير في سيرة أمراء عسير ص١١٦

أ.د. فاروق عثمان أباظة (*)

أثر افتتاح قناة السويس على التنافس الدولى في البحر الأحمر (١٨٦٩ - ١٩١٤)

يتناول هذا البحث محورًا هامًا من محاور الندوة يتركز في " قناة السويس ودورها في تكييف المكانة الدولية للبحر الأحمر " حيث يتتبع أثر افتتاح قناة السويس على التنافس الدولى فى البحر الأحمر منذ افتتاحها في اليوم السابع عشر من نوفمبر سنة ١٨٦٩ وحتى قيام الحرب العالمية الأولى فى سنة ١٩١٤ . ومن دواعى اهتمامنا بهذا الموضوع ما شهدته مدينة الإسكندرية من القاء معظم الوثائق الخاصة بقناة السويس فى مكتبة الإسكندرية الحديثة نتيجة قيام الحكومة الفرنسية بإهداء وثائق القناة التى كانت بحوزة " جمعية أصدقاء فرديناند ديليسبس " برئاسة " جان بول كالون " إلى المكتبة من جهة ، وقيام الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس بإهداء وثائق القناة الموجودة بالهيئة للمكتبة من جهة أخرى، فاكتملت بذلك معظم وثائق القناة ، مما يساعد المؤرخين على تقديم إضافات علمية جديدة من خلال استقراء هذه الوثائق .

---

* - لستاذ التاريخ الحديث والمعاصر - كلية الآداب - جامعة الإسكندرية .

ومما لا شك فيه أن افتتاح قناة السويس للملاحة البحرية فى اليوم السابع عشر من نوفمبر سنة ١٨٦٩م ، كان له أعمق الأثر على مجريات الأحداث التاريخية فى العالم المعاصر آنذاك ، وفى منطقة البحر الأحمر بوجه خاص ، وفى إذكاء التنافس الدولى حول تلك المنطقة بشكل يبعد عن تصور الكثيرين ممن عاصروا تلك الفترة الممتدة بين عامى ١٨٦٩ - ١٩١٤م ، والتى استغرقت قرابة نصف قرن من الزمان ، وظلت تنعكس عليها حتى وقتنا الحاضر . ويمكننا التعرف على ذلك من خلال تتبعنا لطبيعة البحر الأحمر كممر ملاحى دولى هام ، ثم نستعرض بعد ذلك الأحداث التى سبقت وأعقبت افتتاح قناة السويس موضحين مدى انعكاسها على التنافس الدولى فى البحر الأحمر .

إن المنطقة الممتدة من الخليج العربى شرقًا إلى شرق إفريقيا غربًا ، والتى تشكل قاعدة لمثلث تتمثل قمته فى برزخ السويس فى أقصى الشمال ، فيضم فى داخله الخليج العربى ، وبحر العرب ، وخليج عدن ، والبحر الأحمر بساحليه الآسيوى والإفريقى - تمثل هذه المنطقة الكبرى فى مجموعها وحدة حضارية متكاملة ، اجتماعيًا واقتصاديًا وسياسيًا ، ومنذ مجىء الحملة الفرنسية إلى مصر فى سنة ١٧٩٨م واحتلال بريطانيا لعدن فى سنة ١٨٣٩م فقد أصبحت تلك المنطقة - أكثر من ذى قبل - محل تنافس القوى الكبرى فى العالم وموضع اهتمامها ، ذلك الاهتمام الذى بلغ ذروته بعد فتح قناة السويس فى سنة ١٨٦٩م وحتى وقتنا الحاضر .

وقبل أن نحدد العلاقة بين البحر الأحمر وقناة السويس للتعرف على التأثيرات التى أحدثتها القناة فى تاريخ البحر الأحمر ، باعتباره ممرًا ملاحيًا دوليًا هامًا ، فإنه ينبغى علينا أن نشير إلى طبيعة هذا البحر ، الذى يتميز بين بحار العالم بموقعه الفريد ، عند التقاء قارات العالم الثلاث ، إفريقيا وآسيا وأوروبا ، كما أنه يشكل حلقة الاتصال بين البحار الشرقية وخاصة المحيط الهندى ، والبحار الغربية وخاصة المحيط الأطلسى عبر البحر المتوسط ، وقد ظل هذا البحر على مدى العصور التاريخية المتعاقبة ، عاملاً فعالاً لربط البلاد المحيطة به بعضها ببعض ، فهو يشكل طريقًا للملاحة البحرية بينها ، ووسيلة تسهل التبادل التجارى والحضارى بين شعوبها ، فكان بذلك سببًا فى ازدهارها ، كما أنه ظل مطمعًا للقوى الكبرى تتطلع دائمًا للسيطرة عليه لتتحكم فى تجارة الشرق وليكون لها السيادة على غيرها .

وقد عُرف البحر الأحمر منذ القدم " ببحر القلزم " وأطلق عليه المصريون القدماء (واج ور) أى " الأخضر العظيم " بينما أطلق عليه اليونان " البحر الأريترى Maris Erutrae "(١) ويبلغ طوله من رأس محمد شمالاً إلى باب المندب جنوبًا ١٢٠٠ ميل ، ويتراوح عرضه بين ٢٥٠ ميلاً فى أوسع أجزائه و ١٣٠ ميلاً فى أضيقها ، ويعتبر بوغاز باب المندب أضيق جزء فيه ، وهو المضيق الاستراتيجى الهام الذى يتراوح اتساعه بين اثنى عشر ميلاً إلى أربعة عشر ميل (٢). أما عن عمق البحر الأحمر فيصل متوسطه إلى ١٦٠٠ قدم ، وتتفاوت أطوال سواحله ثلاثة آلاف ميل ، وتزيد المساحة الإجمالية للبحر الأحمر على ١٦٠ ألف ميل مربع ، وتبلغ جزره مائة جزيرة بين الصغيرة ومتوسطة الحجم (٣). ولم تكن أهمية البحر الأحمر فى العصور القديمة والوسطى يقل من أهميته العظمى بالنسبة للعالم فى العصور الحديثة ، فقد كان البحر الأحمر يمثل طريقًا من أهم طرق التجارة العالمية فى تلك العصور ، ولم يكن يُضعف من أهميته هذه ، وجود تلك الطرق البرية المحيطة به ، والتى كانت تصل بين الشرق والغرب ، وإنما تُبرز هذه الأهمية تمامًا حينما تتدهور تلك الطرق ، بينما يظل البحر الأحمر يعج بالحركة والنشاط على مر السنين . على أن دور البحر الأحمر لم يقتصر على توصيل تجارة ومنتجات الهند والصين والشرق الأقصى إلى بلاد الشرق الأدنى فحسب ، بل لقد أصبح الممر التجارى الرئيسى لتموين العالم الأوروبى بكل ما يلزمه من هذه التجارة وتلك المنتجات ، وأثر ذلك بالتالى على بلاد الشرق الأدنى وأهالى هذه المنطقة ، الذى جنوا ثروات طائلة من العمل فى هذه التجارة ، ومن فرضهم للضرائب عليها عند مرورها فى أراضيهم . فظهر الازدهار فى هذه المنطقة وانتعشت حضاريًا حتى أصبحت أكثر مناطق العالم ازدهارًا ورفاهية آنذاك . وكانت التجارة الشرقية تتميز بمكانتها الخاصة لدى العالم الأوروبى الذى كان ينتظرها بشغف شديد (١). ويرجع ذلك فى الحقيقة لطبيعة التجارة الشرقية ذاتها التى ظلت حتى القرن التاسع عشر تفى بحاجات الطبقة الراقية فى أوروبا ، مما جعلها تحتفظ بقيمتها العالية ، ورغم الضرائب الجسيمة التى كانت تتعرض لها هذه التجارة أثناء نقلها عبر الطريق البحرى الطويل ، نتيجة لغرق السفن أو تعرضها لعدوان القراصنة ، إلى جانب الضرائب الباهظة التى كانت تفرض عليها فى الموانئ العديدة التى تمر بها ، فإن القليل الذى كان يتبقى من تلك التجارة بعد اجتيازه لكل هذه المخاطر والأعباء كان يحقق ربحًا لا بأس به للتجار فى أوروبا ، مما جعلهم يحرصون على دوام الاتصال مع بلدان الشرق مصدر هذه التجارة الرائجة والمربحة فى نفس الوقت ، حدث ذلك على الرغم من أن الملاحة فى البحر الأحمر لم تكن هينة

سهلة نظرًا لكثرة الشعاب المرجانية فيه . ويزداد خطر الملاحة في هذا البحر مع انتشار هذه الشعاب ، خصوصًا إذا كانت تحت سطح الماء وقريبة منه . فمنذ القدم تسربت أحياء المحيطين الهندي والهادي إلى البحر الأحمر عن طريق بوغاز باب المندب ، الضيق والفصل نسبيًا ، وقد صادفت تلك الأحياء في مياه البحر الدافئة مرتعًا خصبًا وبيئة صالحة للنمو ، فانتشرت فيها شمالاً ، وتجاوزت في ذلك حدًا لم تبلغه في البحار الأخرى ، وكان من أهم هذه الأحياء حيوان مَرجان الشُّعب . ويعد البحر الأحمر من أكبر المناطق التي تتميز بنمو المرجانيات في العالم ، ففيه تمتد الشعاب الشاطئية والحواجز المرجانية لمسافة تبلغ ١٣٦٠ كيلومترًا ، على كل من جانبيه الشرقي والغربي (٥). وتعتد الشعاب المرجانية في البحر الأحمر على شكل أشرطة طويلة موازية للساحل ، وقد تتصل به في كثير من جهاته ، فتبدو كإفريز مستو يلازم الشاطئ لعدة أميال ، وينقطع استمراره عند مصبات الأودية فقط ، وقد تظهر الشعاب أحيانًا في وقت الجزر فوق سطح الماء ، ويستمر ظهورها كذلك حتى طرفها المواجه للبحر ، والذي يتميز بشدة انحداره . ولكن غالبًا ما توجد هذه الشعاب مختفية تحت سطح الماء ، وتكون أحيانًا على عمق متر ونصف ، ويُطلق بعض العلماء على مثل هذه الشعاب اسم " الهضبة المرجانية " (٦). غير أن هذه الشعاب لا تكون هضبة مستمرة ، أو كتلة منسجمة من الحجر الجيري ، وإنما هي تيه مليء بالتجاويف والحفر والكهوف والأحواض العميقة ، وتبدو كلها كمتحف يحفل بالأحياء المختلفة ، ذات الألوان البراقة الجميلة . ومن الشعاب المرجانية الموجودة بالبحر الأحمر ، تلك الشعاب التي تمتد على مقربة من الساحل وتفصل بينها قنوات عميقة نسبيًا تصلح لملاحة السفن الصغيرة ، بشرط معرفة الظروف المحلية لمثل هذه المناطق . وقد يوجد الكثير من الشعاب المنعزلة التي تقع على مسافة كبيرة من خط الساحل أو في عرض البحر ، وتكوِّن جزرًا مرجانية ، كما هو الحال في بعض جهات خليج السويس وقرب مدخله ، وفي شرق منطقة الغردقة ، وفي كل هذه الجهات تظهر كثير من الجزر الصغيرة والبقاع الضحلة . وهي في جملتها تشكل خطرًا واضحًا على الملاحة ، ومع ذلك فيمكن رؤيتها بسهولة تبعًا لصفاء الماء ، وسطوع الشمس على البحر الأحمر معظم أيام السنة (٧).

ومما يجتب السفن أخطار هذه الشعاب القائمة في طرق الملاحة ، أن المياه خارج هذه الشعاب تكون غالبًا ذات لون أبيض ، وذلك بسبب تقلب الرمال المرجانية البيضاء اللون ، بفعل تيارات المد أو الرياح القوية ، وغالبًا ما تشير هذه المياه البيضاء اللون إلى وجود شعاب بجوارها (٨)، وبذلك يمكن تفاديها إذا راعى الملاحون ذلك .

ولم تكن الشعاب المرجانية وحدها هي التي تشكل صعوبة الملاحة في البحر الأحمر ، بل إن ارتفاع درجة الحرارة فيه ، وزيادة نسبة الرطوبة ، وتأثير ذلك على سواحله ، من الأسباب التي لم تجعل الملاحة فيه سهلة هينة . فالبحر الأحمر يخترق مناطق تختلف فيها تيارات الهواء ، ومعظم هذه المناطق صحراوي يتميز بالجفاف وخصوصًا في الشمال ، ولهذا البحر بعض الخصائص التي تميزه عن غيره من البحار ، فليس هناك أنهار تصب فيه ، وحتى المياه التي تنصرف إليه ليست ذات قيمة تذكر ، كما أن كميات البخر من سطحه تزيد كثيرًا على ما يتساقط فيه من أمطار ، وهو بصفة عامة حار جدًا في كل فصول السنة ، إذ تبلغ درجة حرارة سطحه في الشتاء (خلال شهر يناير) ٢٢.٥ في الشمال و ٢٥.٦ في الجنوب ، أما في الصيف (خلال شهر يوليو) فتبلغ ٣٦.٧ و ٣١.٧م بنفس الترتيب . على أن تأثير البحر الأحمر على مناخ سواحله يكون أكثر وضوحًا في فصل الشتاء عنه في فصل الصيف ، ومع ذلك فإن لمياهه في هذا الفصل الأخير تأثيرًا ملطفًا على سواحله الصحراوية التي تكون شديدة الحرارة .

وإذا كانت الشعاب المرجانية ، وارتفاع درجة الحرارة ، وزيادة نسبة الرطوبة في البحر الأحمر ، هي الأمور التي تجعل الملاحة فيه غير هينة ، فإنه يضاف إليها الفقر الشديد في موارد المياه العذبة ، على طول الشريط الساحلي لهذا البحر ، فالموارد الطبيعية الممكنة تبدو في مسارى مياه الوديان الكبيرة المنحدرة من الجبال الداخلية ، ومع وجود هذه المياه ، إلا أن مقدارها ضئيل جدًا ، تبعًا لندرة سقوط الأمطار ، كما عُرفت مياه البحر الأحمر بأنها أكثر ملوحة من مياه المحيط الهندي (٩)، ولهذا كانت سواحل البحر الأحمر عبارة عن مناطق صحراوية مقفرة ، لا تجتذب الاستقرار البشري ، مما يؤثر كثيرًا على حركة الملاحة فيه .

وعلى الرغم من ذلك فقد شهدت سواحل البحر الأحمر قيام موانئ عديدة خلال العصور التاريخية المختلفة ، ازدهر بعضها لفترة طويلة من الزمن ، واستمر بعضها الآخر قائمًا حتى الوقت الحاضر ، ورغم وجودها في مناطق صحراوية ليس فيها من الإمكانات المحلية ما تكفل لمثل هذه الموانئ أن تنشأ أو تستمر ، ولكنها قامت كمهزة وصل على طريق تجاري عالمي هام . ولم تكن هذه المراكز تأتي مصادفة أو عرضًا ، وإنما كانت تتحكم في مواقعها ومواضعها العوامل الجغرافية الطبيعية في المقام الأول ، ثم العوامل البشرية بعد ذلك . وقد كانت أهمية هذه العوامل الجغرافية تتغير تبعًا للظروف الاقتصادية والسياسية والتاريخية ، ولتطور الحياة نفسها على مدار الزمن بوجه عام (١٠).

من كل ما تقدم يتضح لنا أن الملاحة البحرية في البحر الأحمر كانت مغامرة خطرة محفوفة بالكثير من الصعاب منذ أقدم العصور نظراً لكثرة شعابه المرجانية ، وشدة رياحه الشمالية ، وارتفاع درجة حرارته ، وزيادة نسبة الرطوبة فيه ، وارتفاع نسبة ملوحة مياهه ، ثم جدب سواحله ، وندرة موانيه . وعلى الرغم من ذلك فقد ظل البحر الأحمر يؤدي مهمته كممر ملاحي بحري دولي هام ، يربط البحار الشرقية بالبحار الغربية ، ويقوم بدوره كطريق من أهم طرق التجارة العالمية ، وشريان رئيسي لتموين العالم الأوروبي بالتجارة الشرقية .

وتجدر الإشارة إلى أن طريق البحر الأحمر كان يفضل طريق الخليج العربي من حيث قصر المسافة ، إذ كانت الصعوبة في طريق الخليج العربي ، تتمثل في الرحلة البرية القاسية ، التي كانت تقطعها قوافل التجارة ، من أعالي دجلة والفرات إلى حلب ، ومنها إلى موانئ البحر المتوسط . وإلى جانب ذلك فإن الملاحة في الخليج العربي ، كانت تتعرض لأخطار القرصنة التي اشتهرت بها القبائل العربية والفارسية التي تسكن سواحله ، فضلاً عن شدة الحرارة وسوء الأحوال الصحية في أجزاء كثيرة منه ، ومع ذلك فقد أصبح الخليج العربي منافساً خطيراً لطريق البحر الأحمر ، حتى بلغت تجارته مع الهند في العصور الحديثة ، ثلاثة أضعاف تجارة البحر الأحمر في بعض الأحيان [١١]. وكان يستخدم طريق الخليج العربي ، في الأوقات التي كانت تحول الصعوبات السياسية أثناءها ، دون استخدام الطريق الآخر ، ولهذا استخدم الخليج عندما كانت الدولة العثمانية لا تسمح للسفن التجارية الأجنبية بالملاحة إلى الشمال من جدة ، وحينما أغلق طريق البحر الأحمر أثناء الحملة الفرنسية على مصر (١٧٩٨ - ١٨٠١م) ، وفي بعض سنوات من فترة حكم محمد علي [١٢]. وإذا كان استخدام طريق رأس الرجاء الصالح في مطلع العصور الحديثة ، قد قلل من أهمية طريق البحر الأحمر والخليج العربي [١٣]. غير أن دخول العالم إلى عصر استخدام البخار في تحريك السفن وحاجة ذلك إلى طريق مختصر ، ثم كان فتح قناة السويس بالنسبة للبحر الأحمر ، واكتشاف البترول بالنسبة للخليج العربي ، فقد أعاد ذلك لهذين الطريقين أهميتهما السالفة ، بصورة أكثر فعالية ، مما كانت عليه من قبل . وإن كان طريق البحر الأحمر قد تفوق على طريق الخليج العربي ، نظراً لما توفره القناة من اتصال بحري مباشر بين أوروبا وبلاد الشرق [١٤].

وإذا تساءلنا عن أثر افتتاح قناة السويس على البحر الأحمر فإننا سنجد أن افتتاح القناة في ١٧ نوفمبر سنة ١٨٦٩م كان نقطة تحول هامة في تاريخ البحر الأحمر ، وفي تاريخ القرى

العالمية المسيطرة عليه ، وفي مقدمتها الدولة العثمانية ، التي سيطرت عليه انطلاقاً من مصر منذ مطلع القرن السادس عشر الميلادي .

وكانت الدولة العثمانية قد سيطرت على مصر في سنة ١٥١٧م ، ثم امتد نفوذها إلى الحجاز في نفس السنة ، ثم سيطرت على اليمن في سنة ١٥٣٨م ، وتمكنت من إغلاق مضيق باب المندب في وجه البرتغاليين ، الذين هددوا العالم الإسلامي ، والأماكن المقدسة الإسلامية آنذاك ، بعد أن أخرجوا المسلمين من الأندلس في سنة ١٤٩٢م وتعقبوهم في ديارهم ، وكان يعني هذا التاريخ تحول دول الجنوب الغنية إلى دول فقيرة ، وتحول دول الشمال الفقيرة إلى دول غنية بعد أن ركبت فرس الكشوف الجغرافية التي أعقبتها حركة الاستعمار والاحتكار الحديثة . وقد مكث العثمانيون في اليمن قرابة قرن من الزمان (١٥٣٨ - ١٦٣٥م) ، ثم انسحبوا منها إلى الحجاز بعد أفل نجم البرتغاليين في المحيط الهندي [١٥]. وحل محلهم الهولنديون والإنجليز والفرنسيون الذين نافسوهم منذ مطلع القرن السابع عشر ، وأنشأوا شركاتهم الاستعمارية الاحتكارية في المحيط الهندي ، والتي تمثلت في شركة الهند الشرقية الهولندية في سنة ١٥٩٤م ، وشركة الهند الشرقية الإنجليزية في سنة ١٦٠٠م ، وشركة الهند الشرقية الفرنسية في سنة ١٦٦٤م ، وقد سمح لهم الفرنسيون بممارسة النشاط التجاري عبر البحر الأحمر ، لتركيزهم على الأهداف الاقتصادية ، وتجنبهم للتعرض بالأماكن الإسلامية المقدسة آنذاك .

وعندما عززت بريطانيا نشاطها الاقتصادي عبر البحر الأحمر ، بعد أن تعاظمت مصالحها في المحيط الهندي ، وحاولت الاتفاق مع الحكام المماليك في مصر في نهاية القرن الثامن عشر ، وخاصة مع علي بك الكبير ، ثم محمد بك أبو الذهب ، ثم مع إبراهيم بك ومراد بك ، فقد رأت فرنسا عقب قيام ثورتها أن تقف في وجه المنافسة البريطانية ، وترسل حملتها إلى مصر في عام ١٧٩٨م ، لانتزاعها نقطة وثوب على المصالح البريطانية في الهند ، ولإعادة بناء الإمبراطورية الفرنسية في الشرق ، فقد حرصت بريطانيا على إجلاء الحملة الفرنسية عن مصر ، وإعادتها إلى فرنسا محمولة على سفن بريطانية ، دون أن تحقق أهدافها .

وعندما امتد نفوذ محمد علي إلى الجزيرة العربية ، ووصلت قواته إلى اليمن ، في العقدين الثاني والرابع من القرن التاسع عشر ، كما امتد نفوذه إلى الخليج العربي ، فقد شكل ذلك تهديداً خطيراً للمصالح البريطانية ، مما دفع بريطانيا إلى الاستيلاء على ميناء عدن الحيوي

الهام المتحكم في مضيق باب المندب في سنة ١٨٣٩م[١٦]، وطالبت محمد علي بالانسحاب من اليمن ، ثم من الجزيرة العربية والشرق العربي ، في مؤتمر لندن عام ١٨٤٠م[١٧]، حتى تصول دون وجود أي قوى منافسة على طريقها الحيوي إلى مستعمراتها في المحيط الهندي والشرق الأقصى ، وسعت إلى إنشاء مشروع السكة الحديد في مصر في سنة ١٨٤٥م لدعم مواصلاتها إلى الهند .

وعندما فُتحت قناة السويس كمشروع فرنسي في سنة ١٨٦٩م فقد استهدفت فرنسا من وراء ذلك ، أن تكون لها محطة بحرية في منتصف أقصر طريق للملاحة البحرية يصل غرب أوروبا بالشرق الأقصى . وقد أرادت فرنسا أن تكون هذه المحطة ، قاعدة بحرية قائمة بذاتها ، ومستقلة عن القاعدة البريطانية في عدن ، حتى لا تقع تحت سيطرة بريطانيا أو لتحكمها ، إذا ما تأزمت الأمور بين الدولتين ، واحتدم النزاع بينهما [١٨].

وعندما اشترت فرنسا ميناء " أوبوك Obock " المطل على مضيق باب المندب في سنة ١٨٦٢م فإنها كانت تهدف باستيلائها على هذا الميناء ، إلى الاحتفاظ بإمكانية اتخاذ قرار في المستقبل ، بخصوص المنطقة المجاورة لعدن ولجزيرة بريم ، التي كان البريطانيون يسيطرون عليها . غير أن الفرنسيين لم يستفيدوا من منطقة " أوبوك " إلا عند تأزم المسألة المصرية بعد الاحتلال البريطاني لمصر في سنة ١٨٨٢م[١٩]، وتدخل السياسة البريطانية في الشئون المصرية ، وإجبارها لحكومة القاهرة على اتخاذ قرار بشأن " ملحقاتها " في سواحل البحر الأحمر حينذاك ، وقد اتخذت فرنسا في ذلك الوقت من " أوبوك " مركزاً ، وقاعدة استعمارية لها ، عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، توسعت منها في بلاد الصومال . وكانت نواة لمستعمرة ساحل الصومال الفرنسي ، وقد شكلت بذلك منافساً خطيراً للمصالح البريطانية في عدن والبحر الأحمر . بل إن فرنسا حاولت السيطرة على منطقة " الشيخ سعيد " على مضيق باب المندب غربي عدن في سنة ١٨٦٩م ، غير أن بريطانيا أحبطت محاولتها هذه ، حتى لا يتعرض الوجود البريطاني في عدن لأي خطر .

أما بالنسبة للدولة العثمانية فإن فتح قناة السويس قد أدى إلى تقريب المسافة بين الآستانة وسواحل البحر الأحمر ، مما ترتب عليه إحكام قبضة العثمانيين نسبياً على الحجاز ، وتوجيه حملة عسكرية تمكنت من استعادة اليمن إلى حظيرة الدولة العثمانية ، وسيطرت على صنعاء وأقامت حكومة عثمانية فيها في سنة ١٨٧٢م بعد فتح قناة السويس بثلاثة أعوام [٢٠]. وكان

على بريطانيا بطبيعة الحال أن تواجه هذا النفوذ العثماني ، حتى لا يُشكل هو الآخر خطراً على المصالح البريطانية في البحر الأحمر ، بعد أن أصبح على مقربة من قاعدتها الحيوية في عدن . ولهذا اتجه البريطانيون إلى عقد معاهدات " الحماية " مع سلاطين المنطقة المجاورة لعدن وأمرائها ، ولم يكتفوا بمعاهدات " الولاء والصداقة " التي سبق أن عقدوها مع الحكام المحليين عقب احتلالهم لعدن في سنة ١٨٣٩م[٢١].

بل إن بريطانيا في ذلك الوقت أيضاً كانت تراقب بحذر شديد ، التوسع والامتداد المصري على طول الساحل الغربي للبحر الأحمر ، والذي وصل حتى رأس صافون على الساحل الشرقي لإفريقيا ، في عهد الخديوي إسماعيل ، في السبعينيات من القرن التاسع عشر ، وخاصة بعد فتح قناة السويس[٢٢] . وكان يقلقها كثيراً أن تكون خطوط السياسة الاستراتيجية المصرية حينذاك ، متماشية مع سياسة فرنسا ، التي أشرفت على مشروع القناة . ولهذا فقد صممت بريطانيا على السيطرة على مصر ، قبل أن تقع تدريجياً تحت السيطرة الفرنسية ، حتى تمكنت من احتلالها كلية في سنة ١٨٨٢م ، وبذلك أصبحت بريطانيا تسيطر على البحر الأحمر بتحكمها في مدخليه الشمالي في مصر وقناة السويس ، والجنوبي في عدن التي تشرف على مضيق باب المندب [٢٣].

على أنه بعد فتح قناة السويس في سنة ١٨٦٩م كان على بريطانيا فضلاً عن كل ذلك ، أن تواجه في نفس الوقت تطلعات الإيطاليين ، التي كانت أنظارهم مسلطة حينذاك ، على الساحل الغربي البحر الأحمر ، منذ أواخر الخمسينيات من القرن التاسع عشر ، وإن كانت قد اتبعت سياسة خاصة إزاءهم اتصفت بالمرونة والدهاء ، على أن اتصالات الإيطاليين بالبحر الأحمر وسواحله ، كانت قد بدأت عن طريق رجال التبشير ، والمستكشفين الجغرافيين . وقد حاول هؤلاء قبل قيام الوحدة الإيطالية إغراء بلادهم وخاصة " مملكة بيدمونت " على إقامة علاقات تجارية وسياسية ، مع البلاد الواقعة على سواحل هذا البحر ، أثناء عهد نشطت فيه عمليات الزحف الأوروبي على القارة الإفريقية . على أن إيطاليا الموحدة الناهضة فيما بعد لم تتخلف عن الركب الأوروبي في هذا الميدان ، خاصة بعد أن رأى "السنيور مانشيني " وزير الخارجية الإيطالية ، اتباع سياسة إيجابية نشطة في مجال الشئون الخارجية . ولهذا اتجه إلى نشر النفوذ الإيطالي على الساحل الغربي للبحر الأحمر ، خاصة بعد تغير سياسة الحكومة البريطانية إزاء النشاط الإيطالي في هذا البحر ، فبعد أن كانت بريطانيا قد دأبت في

السبعينات من القرن التاسع عشر على معارضة اعتداءات الطليان على حقوق مصر في البحر الأحمر ، فإن هذا الموقف لم يلبث أن تبدل عقب احتلال بريطانيا لمصر ، وصارت حكومة لندن تعمل على تشجيع الطليان ، ليمدوا نفوذهم إلى هذه الأصقاع[٢٤]. ويرجع سبب هذا التغير إلى اشتداد المنافسة بين بريطانيا وفرنسا على الاستعمار في إفريقيا والبحر الأحمر ، الأمر الذي جعل الحكومة البريطانية تصانع إيطاليا وتتخذ منها " حارسًا خاصًا " يحرس لسيده أملاكه حتى يحين الوقت ليسترد السيد هذه الأملاك (٢٥).

غير أن الإيطاليين أنفسهم كانوا يهدفون إلى نشر النفوذ الإيطالي على السواحل الغربية للبحر الأحمر ، بالاتفاق والتعاون مع بريطانيا ، التي أطلقها حينذاك توسع الفرنسيين في إفريقيا ، وازدياد مصالحهم فيها ، الأمر الذي كان يهدد المصالح البريطانية هناك . كما كان الإيطاليون يحلمون بالتوغل في السودان المصري غربًا إلى دارفور ، حتى يصل النفوذ الإيطالي تدريجيًا باتجاهه شمالاً إلى سواحل إقليم طرابلس الغرب ، وبذلك يبسطون سيطرتهم على سواحل البحر المتوسط من ناحية الجنوب . تلك كانت غاية أمانيهم كما عبر عنها " المنيور سانتشيني " حين قال : « إن مفاتيح البحر المتوسط إنما توجد في البحر الأحمر » ، وكان يعني بذلك أن التقاط هذه المفاتيح يكون عن طريق الزحف ، من سواحل البحر الأحمر الغربية والسودان ودارفور ، إلى طرابلس الغرب على الساحل الجنوبي للبحر المتوسط ، مما جعلهم يقيمون مستعمرتهم في إريتريا في سنة ١٨٩٠م لتفصل بين النفوذ الفرنسي في جيبوتي والنفوذ البريطاني في السودان (٢٦).

وتجدر الإشارة إلى أن بريطانيا التي حاربت مشروع قناة السويس منذ بدايته باعتباره مشروعًا فرنسيًا ، وظلت على موقفها هذا حتى أصبحت القناة حقيقة واقعية بعد فتحها في ١٧ نوفمبر سنة ١٨٦٩م ، فإن بريطانيا قد غيرت موقفها واتجهت إلى الاستفادة من القناة في أعقاب فتحها حتى أصبحت في مقدمة الدول المستفيدة منها . كما أنها حرصت على ألا تسيطر دولة واحدة غيرها على قناة السويس ، أو على إدارة شركتها ، حتى لا يؤثر ذلك على المصالح البريطانية في منطقة البحر الأحمر . وتطبيقًا لهذه السياسة فقد اشترت بريطانيا من الخديو إسماعيل أسهم مصر في قناة السويس في سنة ١٨٧٥م ، ولم تنقض ثماني سنوات على ذلك إلا وكانت قد احتلت القناة ، واحتلت مصر ذاتها في سنة ١٨٨٢م ، وبذلك أصبحت بريطانيا صاحبة المركز الفعلي الممتاز في قناة السويس ، وضمنت بذلك حماية مصالحها في

منطقة البحر الأحمر ، وكانت التجارة البريطانية التي تعبر القناة تشكل أربعة أخماس حجم التجارة العالمية التي تعبرها ، كما كان جزء كبير من هذه التجارة يمر بميناء عدن ، مما زاد من أهميتها بطبيعة الحال وأدى ذلك بالتالي إلى تشبث البريطانيين بالبقاء في عدن(٢٧). وتدعيم نفوذهم في المنطقة المحيطة بها ، فكانت عدن هي أول نقطة سيطرت عليها بريطانيا في منطقة البحر الأحمر في سنة ١٨٣٩م ، وآخر نقطة خرجت منها في المنطقة في سنة ١٩٦٧م ، أي أنها مكثت فيها قرابة مائة وثلاثين عامًا متصلة ، ونقلت إليها قيادة قواتها في الشرق الأوسط عقب جلائها عن مصر في أعقاب اتفاقية عام ١٩٥٤م ، والتي سقطت عقب العدوان الثلاثي على مصر في سنة ١٩٥٦م نتيجة قيام مصر بتأميم القناة .

وهكذا أصبحت بريطانيا عقب احتلالها لمصر في سنة ١٨٨٢م تسيطر على قناة السويس ، بل وعلى مصر نفسها ، التي تشرف على المدخل الشمالي للبحر الأحمر من جهة فضلاً عن سيطرتها على ميناء عدن الهام الذي يتحكم في المدخل الجنوبي لهذا البحر من جهة أخرى ، وبذلك كاد البحر الأحمر أن يصبح أشبه ما يكون ببحيرة بريطانية في ذلك الحين . وقد استمر هذا الوضع حتى قيام الحرب العالمية الأولى بين عامي ١٩١٤م و١٩١٨م ، وقد ساعد هذا بريطانيا على تحقيق النصر في نهاية تلك الحرب ، بعد أن استقطبت بعض زعماء منطقة البحر الأحمر ، وجذبتهم بمختلف الأساليب والسياسات ، وحتى بالوعود الكاذبة ، للوقوف إلى جانبها ، وكان ذلك بعد عقدها للوفاق الودي مع فرنسا سنة ١٩٠٤م ، والوفاق الثلاثي بينهما مع روسيا القيصرية في سنة ١٩٠٧م ، ووقوفهم ضد دول الوسط الممثلة في ألمانيا والنمسا والمجر اللتين انضمت إليهما الدولة العثمانية ، بحيث انحصر الصراع العسكري في منطقة البحر الأحمر آنذاك بين البريطانيين والعثمانيين ، الذي انتهى بتصفية النفوذ العثماني في تلك المنطقة في نهاية الحرب العالمية الأولى ، بعد أن ظل سائدًا فيها قرابة أربعة قرون من الزمان (٢٨).

وستحرص بريطانيا ، والقوى العالمية التي ستحل محلها ، في فترة ما بين الحربين العالميتين ، وأثناء الحرب العالمية الثانية وفي أعقابها ، وفي مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية ، على أن يظل البحر الأحمر وقناة السويس ، ممرًا مفتوحًا للملاحة البحرية ، بما يتفق مع مصالحها الاقتصادية والاستراتيجية ، دون أي معوق من مشكلات محلية ، أو تدخلات أجنبية ، خاصة مع ظهور الصراع العربي الإسرائيلي ، وسعت تلك القوى ، عن

طريق المفاوضات حيناً ، وعن طريق التحكم الدولى أحياناً ، لتفادى أية توترات على أهم طريق بحرى حيوى هام يتمثل فى البحر الأحمر ، وأهم ممر بحرى يربط بين الشرق والغرب ، بين دول الجنوب ودول الشمال ، ويتمثل فى قناة السويس ، التى آلت إلى وطنها مصر عقب تأميمها فى سنة ١٩٥٦م ، لتكون مصدر خير للمصريين ، الذين حفروها بسواعدهم ، كما هى مصدر خير للعالم أجمع .

البواخر

١ – عبد المنعم عبد الحليم سيد (دكتور) : البحر الأحمر وظهيره فى العصور القديمة ، دار المعرفة الجامعية بالإسكندرية ١٩٩٣م ، ص ١٠ – ١٢ .

2 - Crichton, A : Hitory of Arabia, Ancient and Modern, Vol. I, p. 74 .

3 - Marsoo, T.E. : Britain's Imperial Role in the Red Sea Area 1800 - 1878, pp. 4 - 10 .

4 - Journal of Indian History, II, The Growth of British Interest in the Rout to India, an essay by H.L. Hostins, Tufts Coll., Mass., U.S.A., p. 165 .

5 - Grossland, C. : Some Coral Formations, P. M.B.S., Gibraltaga, No. I, p. 21 .

6 - Barron, T., and Hume, W.F. : Topography and Geology of the Eastern Desertof Egypt, pp. 135 , 137 .

٧ – محمد أحمد سطيحة (دكتور) : المراكز العمرانية على ساحل البحر الأحمر فى إقليم مصر والعوامل الجغرافية التى أثرت فيها ، رسالة ماجستير لمعهد كلية الآداب بجامعة الإسكندرية فى سنة ١٩٦٦م ، ص ١٠ .

8 - The Hydrographic Department, Admiralty, "Red Sea and Gulf of Aden Pilots", London 1955, p. 10 .

٩ – سعد كامل الوكيل (دكتور) و سليم أنطون مرقص (دكتور) : الكشف العلمى للمحيط الهندى فى سنة ١٩٦٧م ، ص ٣٣ .

10 - Andrew, W.P. : The Euphrates Valley Railway, Letters Adressed to Her Majesty's Secretaries of State for Foreign Affairs and for India, pp. 20 , 21.

١١ – عبد الحميد البطريق (دكتور) : من تاريخ اليمن الحديث ١٥١٧ – ١٨٤٠ ، ص ٥٣ .

12 - Waterfield, G. : Sultans of Aden, p. 25 .

١٣ – جمال زكريا قاسم (دكتور) : الخليج العربى ، دراسة لتاريخ الإمارات العربية (١٨٤٠ – ١٩١٤م) ، ص ٤ – ٥ .

١٤ – فاروق عثمان أباظة (دكتور) : عدن والسياسة البريطانية فى البحر الأحمر ١٨٣٩ – ١٩١٨ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٨٧م ، ص ٣٣ .

15 - Bury, G.W. : Arabia Infelix or the Turks in Yemen, p. 34 .

16 - Jacob, H.F. : Kings of Arabia, p. 24 .

17 - Kammerer, A.: La Mer Rouge, L'Abyssinie et L'Arabie depuis l'Antiquité, Vol. II, p. 139.

١٨ – أمين الريحاني : ملوك العرب ، ص ٢٥٢ ؛ صلاح العقاد (دكتور) : الاستعمار في الخليج "الفارسي" ، ص ١٦٩ .

19 - Marston, T.E.: op. cit., p. 379.

20 - Bury, G.W.: op. cit., p. 117.

21 - Ingrams, H.: The Yemen, p. 54.

22 - Jacob, H.F.: op. cit., p. 39.

23 - Marston, T.E.: op. cit., p. 385.

٢٤ – السيد محمد وجيجران (دكتور) : التوسع الإيطالي في شرق إفريقيا ، ص ١٦٧ .

25 - Hertslet, E.: The Map of Africa, by Treaty, Vol. 2, p. 545.

٢٦ – علي إبراهيم عبده (دكتور) : المنافسة الدولية في أعالي النيل ، ١١٤ .

٢٧ – جلال يحيى (دكتور) : سواحل البحر الأحمر ، ص ٨٩ .

28 - Bury, G. W.: op. cit, p. 195.

أ.د. السيد حسين جلال(*)

دور قناة السويس في التطور الاقتصادي لموانئ حوض البحر الأحمر (١٨٦٩- ٢٠٠١)

جغرافية حوض البحر الأحمر:

تبلغ مساحة المسطح المائي لحوض البحر الأحمر ٤٥٠ ألف كيلومتر مربع، ويبلغ متوسط عمقه حوالي ١٦١٠ قدم في حين يبلغ أقصى عمق له ٧٣٧٠ قدم تقريباً(١).

وتبلغ أطوال سواحل البحر الأحمر ٨٥٣٠ كيلومتر، منها ٤٣١٨ كم (أي ٥٠,٦٪) على الساحل الآفريقي، ٤٢١٢ كم (أي ٤٩,٤٪) على الساحل الآسيوي، وفي الجدول (١).

(جدول رقم ١) أطوال سواحل البحر الأحمر موزعة على مستوى الدول (٢)

السواحل الإفريقية		السواحل الآسيوية	
الدولة	طول الساحل	الدولة	طول الساحل
مصر	٩٩٠	مصر	٣٩٥
إريتريا	١١٥٠	اليمن	١٩٠٦
الصومال	١١٠٠	المملكة العربية السعودية	١٨٨٠
السودان	٨٥٣	الأردن	٢٦
جيبوتي	٣١٤	فلسطين المحتلة	٥
الإجمالي	٤٣١٨	الإجمالي	٤٢١٢

* – أستاذ غير متفرغ بكلية الآداب بدمنهور – جامعة الإسكندرية.

ويتشعب البحر الأحمر في قمته إلى شعبتين: خليج السويس تجاه مصر وخليج العقبة تجاه الشام، فأرض الزاوية إذن ليست مصر وحدها ولكن مصر والشام ، وإن ذهب الثقل الأكبر لمصر، ويلاحظ أن خليج السويس أطول من خليج العقبة(٣).

كذلك نجد الخلجان المنتشرة في السهول الساحلية على الجانبين: الإفريقي والآسيوي متعمقة في الداخل، فقادت إلى خلق موانئ مهمة مثل مصوع وعصب في السهل الإريتري وكذلك ميناء جدة بالسعودية وميناء الحديدة وعدن باليمن، وانتشرت أمام هذه الخلجان المجموعات الجزرية الساحلية الهامة، وتمتاز هذه الأحواض البحرية بوجود مضايق هامة مملكه في مضيق باب المندب جنوب البحر الأحمر، كما أن قناة السويس تمثل مداً صناعياً في لسان منخفض شمالي خليج السويس، ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط، بحيث وصلت مياه المحيط الهندي الدافئة إلى مياه البحر المتوسط المعتدلة، مما أثرى الثروة السمكية البحر الأحمر (٤).

أهمية قناة السويس بالنسبة للبحر الأحمر:

بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية (١٨٦٩م) أصبحت جزءاً من جغرافية العالم الطبيعية والسياسية، فقد وصلت بين البحرين: المتوسط والأحمر وفصلت بين قارتين: آسيا وإفريقيا. وأصبح البحر الأحمر لأول مرة في تاريخه بحراً مفتوحاً بعد أن كان شبه مغلق، وأصبحت سواحله الشرقية والغربية أكثر قرباً لموانئ حوض البحر المتوسط والبحر الأسود وموانئ غرب أوروبا.

وقد احتلت قناة السويس والبحر الأحمر مكانها الطبيعي كأهم طريق شرياني في العالم للتجارة الدولية والملاحة البحرية عموماً، ولتجارة " الشرق- الغرب" خصوصاً. وفي دورة التجارة العالمية حول الكرة الأرضية تحدد دور القناة، فهي كالقلب النابض أو المضخة (الماصة - الكابسة) على حد تعبير الدكتور جمال حمدان- فعندها تلتقي معظم تيارات تجارة الشرق والغرب وخطوط الملاحة البحرية ثم منها تتوزع في كل الجهات كما يتوزع الدم من القلب إلى الشرايين(٥).

وفي المتوسط كانت القناة تستقطب حوالي ١٤,٥٪ من حجم التجارة الدولية، في النصف الأول من القرن العشرين، ولكن انخفضت هذه النسبة إلى حوالي ٧٪ من حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً في العقدين الأخيرين من القرن العشرين (راجع الجدول رقم ٢).

وفي هذه الدورة النموية الكوكبية، كانت القناة تعكس- كالبارومتر الحساس- قطاعاً نموذجياً للتجارة التقليدية بين الشرق والغرب، أو بالأصح بين الجنوب والشمال أو مؤخراً بين العالم الصناعي المتقدم والعالم الثالث النامي (٦).

اختصار المسافات وأثره :

إن الوفر في مسافة الرحلة ينعكس أثره على الوفر في عناصر التكاليف (الوقود- زمن الرحلة وما ينتج عنه من الوفر في الإيجار والتأمين وتكلفة رأس المال المحتجز في البضاعة) وهو ما يعني أن أجمالي الوفورات لكل سفينة تتفاوت حسب طول الرحلة التي تقطعها بين الموانئ المختلفة، أي حسب المسافة التي توفرها قناة السويس للسفن العابرة.

إن الوفر في تكلفة الرحلة (Voyage Coast) ينعكس بدوره على تكاليف النقل البحري ويؤدي إلى انخفاض النولون وبالتالي تنخفض أسعار السلع المنقولة بحراً، أي ازدهار التجارة الدولية. وتتمثل عناصر تكاليف النقل البحري في النقاط التالية:

١- عناصر تكاليف رأس المال Capital Coast.

٢ - عناصر تكاليف التشغيل Operating Coast.

٣ - عناصر تكاليف الرحلة Voyage Coast.

ويهمنا هنا من هذه العناصر الثلاثة، البند الثالث والذي يتكون من البنود الآتية: رسوم الموانئ والقنوات وقود الرحلة، التأمين على البضاعة وعمولة الوكيل الملاحي وتكاليف أخرى.

وتعتبر تكلفة الوقود من أهم عناصر تكاليف استخدام السفينة، حيث تبلغ حوالي نصف تكاليف استخدام معظم أنواع السفن (بدون رأس المال) وتزيد بالنسبة لناقلات البترول العملاقة ما يزيد على ثلثي التكاليف.

جدول رقم (٢)

تطور التجارة العالمية المنقولة بحراً وتصيب قناة السويس منها خلال من عام ١٩٩١ وحتى عام ٢٠٠١

النوع	البترول الخام			المنتجات البترولية			البضائع الصب الرئيسية			البضائع في حاويات			المشاحن البضائع والسفن الأخرى			الإجمالي		
السنة	العالم	القناة	٪	العالم	القناة	٪	العالم	القناة	٪	العالم	القناة	٪	العالم	القناة	٪	العالم	القناة	٪
١٩٩١	١٩٤٧	٥٤٫٤	٤٫٤	٣٢٩	٣٠٫٥	٩٫٤	٩٢٧	٢١٫٤	٤٫٧	٢٧٣	—	—	١٢٣٨	١٥٦٫٢	١١٫٧	٤٦١٠	٢٧٧٫٥	٦٫٦
١٩٩٢	١٣٤٢	٥٢٫١	٤٫٠	٣٢٥	٢١٫٢	٩٫٧	٩٤٢	٢٥٫٧	٢٫٠	٢٩٩	—	—	١٣٥٨	١٦٤٫٠	١٢٫١	٤٢١٥	٢٧٨٫٠	٦٫٥
١٩٩٣	١٢٥٦	٤٤٫٢	٢٫١	٢٥٨	٢٣٫٨	٩٫٤	٩١٥	٢٤٫٩	٢٫٧	٣٢٤	—	—	١٣٨٦	١٩٦٫٠	١٤٫١	٤٢٣٩	٢٩٩٫٩	٦٫٩
١٩٩٤	١٤٠٢	٢٤٠	٢٫٤	٢٦٨	٢٥٫٤	٩٫٩	٩٠٠	٢٦٫٤	٢٫٢	٣٦٧	٨٤٫٦	٢٣٫٢	١٤١٨	١٧٧٫٥	٨٫٢	٤٠٠٦	٢٨٩٫٢	٧٫١
١٩٩٥	١٤٦٥	٢٠٤٫	٢٫٤	٢٨١	٢١٫٠	٨٫٥	١٠٢٦	١٩٫٩	٤٫٩	٤٠٥	٨٩٫٦	٢٢٫٠	١٤٢٥	١٧٦٫٧	٧٫٢	٤١٨٧	٢٩٣٫١	٧٫٣
١٩٩٦	١٤٩٦	١٢٫١	٠٫٨	٢٠٤	٢٢٫٠	٨٫٤	١٠٦٩	٤٤٫٧	٤٫٤	٤٢٢	٩٧٫٩	٢٣٫٧	١٠٤٫٩	١٠٤٫٩	٦٫٨	٤٨٥٩	٢٨١٫٨	٥٫٨
١٩٩٧	١٥١٩	١٢٫٥	٠٫٩	٤١٠	١٨٫٣	٨٫٥	١٠٤٢	٤٧٫١	٤٫٨	٤٧٥	١٠٩٫١	٢٣٫٠	١٠٣٫٠	١٠٣٫٠	٦٫٥	٥٠٩٢	٢٦٩٫٠	٥٫٨
١٩٩٨	١٥٣٥	١٦٫٤	١٫١	٤٠٢	١٠٫٣	٣٫٨	١٠٨٦	٤٨٫٥	٤٫٥	٥٠٠	١٢٢٫٩	٢٤٫٨	٨٤٫٤	٩٨٫٤	٤٫٤	٥٠٧٣	٢٧٨٫٥	٥٫٥
١٩٩٩	١٥٥٠	٩٫٦	٠٫٩	٤١٥	١٣٫٩	٣٫٣	١١٣	٥٢٫٥	٤٫٧	٤٧٧	١٢٤٫٦	٢٤٫٤	١٠٥٨	١٠٥٨	٤٫٣	٥١٦٨	٢٠٤٫٢	٤٫٩
٢٠٠٠	١٩٠٨	٢٨٧	١٫٨	٤٨٩	٢٤٫١	٥٫٨	١٢٠٧	٦٥٫١	٥٫١	٤٧١	١٤٢٫٨	٢٥٫١	١٠٦٢	١٠٦٢	٦٫٠	٥٤٢٤	٢٦٨٫٠	٤٫٨
٢٠٠١	١٥٨٥	٢١٫٢	١٫٠	٤١٢	٢١٫٠	٧٫٥	١٢٢٥	٥٩٫١	٤٫٨	٦١٢	١٩٤٫٣	٢٨٫١	١٠٢٫٨	١٠٢٫٨	٦٫٠	٥٤٢٥	٢٢٢٫٤	٤٫٩

المصدر : Drewry Container Market Outlook 1999. shipping Statistics and Market Review Jan/Feb. 2002

* النشرات السنوية لقناة السويس

* المنتجات البترولية : LPG, LNG

* تشمل الحديد الخام - الفحم - الحبوب

ويوضح لنا الجدول رقم (٣) مدى اختصار قناة السويس المسافة بين موانئ البحر الأحمر والمحيط الهندي وبين موانئ غرب البحر المتوسط ، فقد بلغت نسبة الوفر في المسافات ما بين ٧٢٪ و ٧٨٪ .

(جدول ٣)

إلى ميناء LAVERA بالبحر المتوسط (جنوب فرنسا) (غرب البحر المتوسط)

اسم الميناء	المسافة عبر قناة السويس بالأميال البحرية	المسافة عبر رأس الرجاء الصالح	الوفر بالأميال البحرية (*)	نسبة الوفر في المسافة ٪
بورسودان	٢٣٠٣	١٠٣٦٨	٨٠٦٥	٧٧٫٨٪
مصوع	٢٥٨٢	١٠١٠٩	٧٥٢٦	٧٤٫٥٪
عصب	٢٧٨٠	٩٨٥٩	٧٠٧٩	٧١٫٨٪
جيبوتي	٢٨٩٩	٩٨٢٦	٦٩٢٧	٧٠٫١٪
مالينذي	٤٥١١	٨٢٦٧	٣٧٥٦	٤٥٫٤٪
دار السلام	٤٦٥١	٨١٢٧	٣٤٧٦	٤٢٫٨٪
بيرا (موزمبيق)	٥٥٠٨	٧٢٥٠	١٧٤٢	٢٤٪
جدة	٢٢٤٥	١٠٤١١	٨١٦٦	٧٨٫٤٪
عدن	٢٩١٦	٩٧١٧	٦٨٠١	٧٠٪
ينبع	٢٠٦٩	١٠٥٦١	٨٤٩٢	٨٠٪
الحديدة	٢٦٨٤	٩٩٤٠	٧٢٥٦	٧٣٪
العقبة	١٩٠٩	١٠٩٥٧	٩٠٤٨	٨٢٫٦٪

* الميل البحري = ١٨٥٢ متراً ، والتحويل الأميال البحرية إلى كيلو متراً تضرب في ١٫٨٥٢ .

كذلك يوضح لنا الجدل رقم (٤) أن موانى البحر الأحمر وشرق إفريقيا قد أصبحت قريبا من موانى دول غرب أوروبا بعد أن اختصرت قناة السويس المسافة بنسب تراوحت بين ٦٨٪ و ٢٥٪ .

(جدول ٤)

المسافات من موانى البحر الأحمر إلى ميناء روتردام (هولندا غرب أوروبا)

اسم الميناء	المسافة عبر قناة السويس بالأميال البحرية	المسافة عبر رأس الرجاء الصالح	الوفر بالأميال البحرية	نسبة الوفر فى المسافة ٪
العقبة	٣٦٦١	١١٣٤٣	٧٦٨٢	٦٧,٧٪
عصب	٤٥٣٢	١٠٢٤٥	٥٧١٣	٥٥,٨٪
جيبوتى	٤٦٥١	١٠٢١٢	٥٥٦١	٥٤,٥٪
الحديدة	٤٤٢٦	١٠٣٢٦	٥٨٩٠	٥٧٪
جدة	٣٩٩٧	١٠٧٩٧	٦٨٠٠	٦٣٪
عدن	٤٦٦٨	١٠١٠٣	٥٤٣٥	٥٣,٨٪
مصوع	٤٣٣٤	١٠٤٩٥	٦١٦١	٥٨,٧٪
بورسودان	٤٠٥٥	١٠٧٥٤	٦٦٩٩	٦٢,٣٪
ينبع	٢٨٢١	١٠٩٤٧	٧١٢٦	٦٦,١٪
ميانداى(كينيا)	٦٢٦٣	٨٦٥٣	٢٣٩٠	٢٧,٦٪
دار السلام (تنزانيا)	٤٦٤٠٨	٨٥١٣	٢١٠٥	٢٤,٧٪

الوفورات التى تحققها الطرق الملاحية المختلفة باستخدام قناة السويس

الطرق الملاحية والموانى الممثلة لها		عدد أيام الوفر
- البحر المتوسط (تارانتو)	- البحر الأحمر (جدة)	٦٢,٨
- شمال غرب أوروبا (روتردام)	- البحر الأحمر (جدة)	١٩,١
- البحر المتوسط	- شرق إفريقيا (ممبسا)	١٣,٦
- أمريكا الشمالية (موبل) MOBILE	- البحر الأحمر (جدة)	١٢,٧
- شمال غرب أوروبا (روتردام)	- شرق إفريقيا (ممبسا)	٥,٧

ويمكن تحويل الوفر فى المسافة إلى وفر فى عدد أيام الرحلة بافتراض أن سرعة السفن ١٤ ميلا بحريا فى الساعة وأن عبور القناة وفترة الانتظار تستغرق يوماً واحداً للرحلة.

وبتطبيق ذلك على موانى البحر الأحمر فى الجدولين رقم ٥، ٦ نجد أن الوفر فى زمن الرحلة بين موانى البحر الأحمر وموانى البحر المتوسط وغرب أوروبا قد بلغ من ٢٣ يوما إلى خمسة أيام.

(جدول رقم ٥)

عدد أيام الوفر فى الرحلة فيما بين موانى البحر الأحمر

وميناء (لافيرا) فى جنوب فرنسا غربى البحر المتوسط

من ميناء	عدد أيام الرحلة عبر قناة السويس	عدد أيام الرحلة عبر رأس الرجاء الصالح	الوفر فى زمن الرحلة بالأيام
بورسودان	٧,٩ يوم	٣٠,٩	٢٣
مصوع	٨,٧ يوم	٣٠,١	٢١,٤
عصب	٩,٣ يوم	٢٩,٣	٢٠
جيبوتى	٩,٦ يوم	٢٩,٢	١٩,٦
ماليندى	١٤,٤ يوم	٢٤,٦	١٠,٢
دار السلام	١٤,٨ يوم	٢٤,٢	٩,٤
بيرا (موزمبيق)	١٧,٤ يوم	٢٢,٦	٥,٢

(جدول رقم ٦)

عدد أيام الوفر في الرحلة فيما بين موانئ البحر الأحمر وميناء روتردام (غرب أوروبا)

من ميناء	عدد أيام الرحلة عبر قناة السويس	عدد أيام الرحلة عبر رأس الرجاء الصالح	الوفر في زمن الرحلة بالأيام
بورسودان	١٣,١ يوم	٣٢	١٨,٩
مصوع	١٣,٩ يوم	٣١,٢	١٧,٣
عصب	١٤,٥ يوم	٣٠,٤	١٥,٩
جيبوتي	١٤,٨ يوم	٣٠,٤	١٥,٦
ماليندي	١٩,٦ يوم	٢٥,٨	٦,٢
دار السلام	٢٠,١ يوم	٢٥,٣	٥,٠
بيرا (موزمبيق)	٢٢,٦ يوم	٢٢,٧	٠,١

واضح من الجداول السابقة أن المسافات أقصر في كل الحالات بطريق السويس، وهذا لا يعني فقط وفراً هاماً في عدد أيام الرحلة ولا في عدد السفن اللازمة لنفس الرحلة الواحدة، وبالتالي في عدد الرحلات التي يمكن للسفينة الواحدة أن تقوم بها في العام الواحد، وإنما كذلك في نفقات التشغيل- السابق الإشارة إليها- من وقود وتموين وصيانة وتأمين... إلخ.

وفضلاً عن هذا فإن لطريق السويس ميزة تجارية وعمرانية وملاحية حاسمة على طريق رأس الرجاء الصالح، فالأول أغنى بالموانئ الصالحة المجهزة ومحطات التموين والفحم المنتشرة على امتداده، كما أنه غنى بمناطق الإنتاج والأسواق والنشاطات التجارية التي تجتذب السفن التجارية وسفن البضائع وخاصة السفن الجوالة Tramp، لدرجة أن نيوزيلاند مثلاً تستخدم قناة السويس أكثر مما تستخدم قناة بانما، رغم أنها أقرب إلى بريطانيا عن طريق هذه الأخيرة ورغم أن هذه الأخيرة أقل في رسومها من رسوم قناة السويس. كذلك فإن طريق السويس طريق " بحري " في معظمه، أي يجتاز بحاراً داخلية شبه مغلقة أو " أنصاف محيطات " أو هوامش محيطات، تقل فيها أخطار التيارات والعواصف والأنواء البحرية. ولذا فهو طريق ملاحي آمن بعكس طريق الرأس، الذي هو " محيطي " أكثر حيث تشتد العواصف الهوجاء في البحار الجنوبية خاصة في " عروض الأربعينات الصاخبة " أو المزمجرة كما تسمى : Roaring Forties (٧).

أهم موانئ البحر الأحمر :

إن الموانئ والثغور المطلة على حوض البحر الأحمر وامتداداته تبلغ حوالي ٧٠ ميناء (انظر الجدول رقم ٧) منها ٤٩ مركزاً عمرانياً (٧٠ ٪ تقريباً) تمثل بشكل مباشر على البحر الأحمر، ٢١ مركزاً عمرانياً (٣٠٪) تطل على خليج عدن الذي يعد امتداداً جنوبياً للبحر الأحمر.

وتبدو ضآلة أعداد الموانئ والثغور المطلة على البحر الأحمر وتواضع أحجامها وثقلها النسبي المحدود بالقياس إلى طول سواحله وذلك بالمقارنة بالبحار الأخرى في العالم كالبحر المتوسط وبحر الشمال والبحر البلطي أو بحار اليابان وشرق الصين وجنوب الصين في آسيا(٨).

إن موانئ البحر الأحمر مثل: عصب ومصوع وسواكن وبور سودان على الجانب الإفريقي في حاجة ماسة للتوسع الكبير في هيكلها البنائي لتساهم في النشاط الملاحي وخدمات السفن على طول الطريق الملاحي الرئيسي على امتداد البحر الأحمر ويكون ذلك عن طريق: زيادة الأرصفة البحرية في أطوالها وأنواعها وتجهيزاتها بمعدات حديثة لمناولة البضائع من وإلى السفن المختلفة والتوسع في بناء المخازن لاستقبال حركة التجارة، علاوة على ربط هذه الموانئ بشبكات من الطرق الداخلية والخارجية وبالأخص شبكات السكك الحديدية والطرق البرية وخطوط الملاحة الجوية وذلك لربط مدن وموانئ البحر الأحمر بالشرق الأوسط والوطن العربي وحوض البحر المتوسط وشمال ووسط إفريقيا لتنشيط حركة التجارة بين حوض البحر الأحمر والأراضي المجاورة ولا سيما مع السوق الإفريقية باعتبارها أغنى قارات العالم بالمواد الخام.

ومع ذلك تتفوق موانئ البحر الأحمر على مثيلاتها من بحار العالم في كثافة استغلال المياه البحرية والتي تستغل هذا في الحصول على المياه الصالحة للشرب عن طريق إعذاب المياه البحرية كما في بعض موانئ وثغور المملكة العربية السعودية ومصر على وجه الخصوص، والاعتماد الكبير على الصيد البحري كحرفة أساسية يحترفها قطاع عريض من سكان هذه الثغور لتعويض النقص في الثروات الحيوانية وخاصة في اليمن وإريتريا وجيبوتي بالإضافة إلى السعودية ومصر (٩).

(جدول رقم ٧)

الموانى الإفريقية على ساحل البحر الأحمر وشرق إفريقيا (*)

البلد	عدد الموانى والثغور	أطوال الساحل (كم)	الكثافة (متوسط المسافات بين الموانى)
مصر	١٤	١٢٩٥ كم	٩٢,٥
السودان	٦	٨٥٣ كم	١٤٢,١
إريتريا	٥	١١٥١ كم	٢٣٠,٢
الصومال	٥	١١٠٠ كم	٢٢٠,٠
جيبوتى	٣	٣١٤ كم	١٠٤,٠
السعودية	١٥	١٨٨٠ كم	١٢٥,٣
اليمن	٧	٥٠٠ كم	٧١,٤
الأردن	١	٢٦ كم	٢٦,٠
فلسطين المحتلة	١	٥ كم	٥,٠
اليمن (على خليج عدن)	١٣	١٤٠٦	١٠٨,١
المجموع	٧٠	٨٥٢٠ كم	

ويلاحظ أن أكبر المراكز العمرانية المطلة بشكل مباشر على البحر الأحمر هى: جدة والسويس وبور سودان (نحو نصف مليون نسمة لكل منها) يليها الحديدة فعدن ثم جيبوتى (حوالى ٤٠٠ ألف نسمة).

هذا وقد أدت كثافة حركة النقل البحرى وتزايد حجمها وتعدد مفرداتها- كما سنرى فيما بعد- على الخطوط الملاحية العابرة لقناة السويس تزايد أهمية العديد من موانى البحر الأحمر مثل: جدة وجيبوتى وعدن ورداج أوضاعها الاقتصادية، وازدياد تعداد سكانها وما يتبع ذلك من اتساع نطاقاتها العمرانية وازدياد مجالات الخدمات البحرية بها.

أضف إلى ذلك دور البحر الأحمر كمسار رئيسى لناقلات البترول المتجهة إلى الأسواق العالمية، وهو أمر زاد من أهمية بعض الموانى والثغور وتحديد هياكل تركيبها الاقتصادى، كما هو الحال بالنسبة لكل من عدن وينبع ورأس عيسى (اليمن) وبشاير (السودان) والعين السخنة (مصر).

ولم يتجاوز حجم سكان الموانى والثغور المطلة على البحر الأحمر وامتداداته ٧ مليون نسمة وهو ما يوازى ٣٪ فقط من جملة سكان حوض البحر الأحمر عام ٢٠٠٠.

وربما أسهم فى ذلك عدة عوامل منها: اتساع النطاق الصحراوى الجاف المتاخم لسواحل البحر الأحمر وعدم وجود مجارى مائية دائمة تصب فيه، علاوة على ضعف شبكات الطرق التى تربط سواحله. ومعظم أقاليم دول الحوض، باستثناء نطاقات محدودة تتركز أساسًا فى مصر والمملكة العربية السعودية واليمن والأردن وفلسطين المحتلة.

موانى مصر على البحر الأحمر:

بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية ١٨٦٩ م والنمو المطرد للملاحة العالمية اهتم الخديوى إسماعيل بأن يوجد لجميع البواخر المارة بالقناة ميناء يتوافر فيه جميع المقومات والتسهيلات التى تحتاجها السفن عند وصولها إلى مدينة السويس ، فانشأ ميناء "بور إبراهيم" - السويس حاليا عام ١٨٦٥ م- وتلى ذلك إنشاء بعض التجهيزات إلى أن وصل الميناء إلى وضعه الحالى مع إنشاء بعض التسهيلات للعرائق البترولية وإنشاء مرسى الأدبية. وفى عام ١٩٣٢م انشئ رصيف الحجاج بميناء الطور لكى ترسو عليه سفن الحجاج. ويقع هذا الميناء فى شرق خليج السويس.

وبعد ذلك بدأ الانتفاع بالخلجان البحرية بمنطقة الغردقة وسفاجا والقصير على الشاطئ الإفريقى للبحر الأحمر، وميناء شرم الشيخ ومرسى نويبع على الساحل الآسيوى للبحر الأحمر علاوة على إنشاء الموانئ البترولية الأخرى ومنطقتى البحر الأحمر وخليج السويس (١٠).

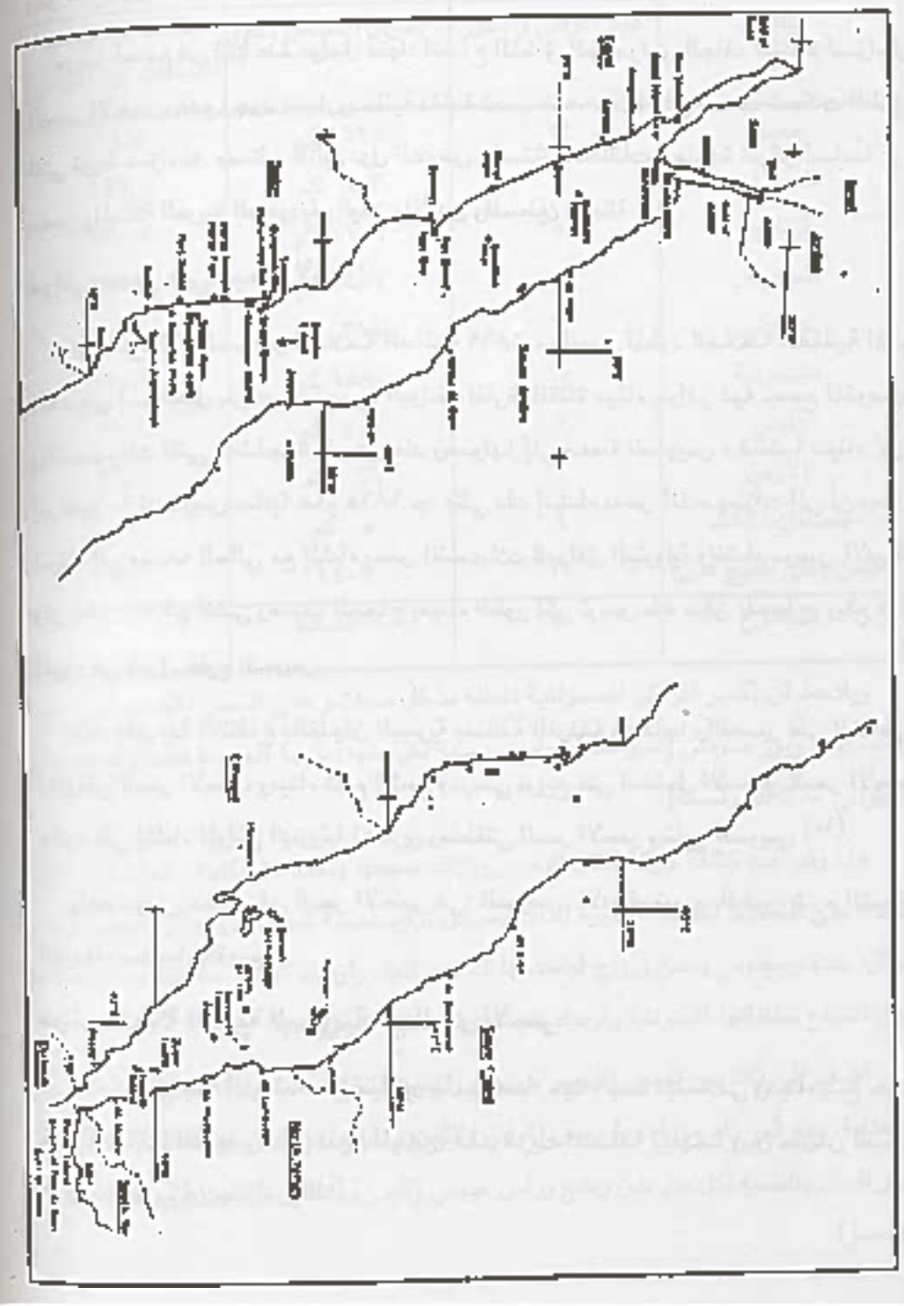
وأهم موانى مصر على البحر الأحمر هى: السويس، الأدبية، نويبع، الطور، شرم الشيخ، الغردقة، سفاجا، القصير.

موانى المملكة العربية السعودية فى البحر الأحمر:

سنركز فى هذه الدراسة على ميناءين هامين هما: ميناء جدة الإسلامى وميناء ينبع حيث قد أثرت قناة السويس على هذين الميناءين فقد قربت المسافة بينهما وبين حوض البحر المتوسط وغرب أوروبا وأمريكا(*).

(شكل ١)

(خريطة لموانى ودول حوض البحر الأحمر)



ميناء جدة الإسلامي: تعد من أكبر مراكز العمران الحضرى المطلة على البحر الأحمر بشكل مباشر من حيث الحجم وأكثرها تنوعًا من حيث التركيب الاقتصادى للسكان (١.٨ مليون نسمة) يليها فى الحجم ميناء السويس ثم بورسودان (نحو ٠.٥ مليون نسمة لكل منهما)، ثم الحديدة (٢٠٠ ألف نسمة).

وقد جهزت السعودية الميناء بأحدث وسائل مناولة البضائع علاوة على بناء العديد من الأرصفة لاستقبال الأنواع المختلفة من البضائع، وتقدر إجمالى البضائع الواردة والصادرة عبر ميناء جدة الإسلامى خلال عام ٢٠٠٠م (*) بـ ١٨،١٢٠،٣٢٧ طنًا، بياناتها وفق الجدول التالى:

(جدول رقم ٨)

ملخص البضائع المناولة (صادرات وواردات) بميناء جدة الإسلامى

حسب النوع (بالطن الوزنى) (عام ٢٠٠٠)

نوع البضائع	الواردات	الصادرات
بضائع سائبة صلبة	٤،٥١١،٦٤٣	٣٧،٤١٨
بضائع سائبة سائلة	١٦١،٥٥٦	ـــــ
بضائع عامة	٣،١١٣،٦٩٩	٢٩٧،٦٢١
حاويات	٦،١٣٧،٥٤٥	٣،٢٢١،٨١٤
بضائع محرجة / عربات	٥١١،٨٦٧	٧٨،٣٩٢
مواشى	٥٨،٨٧٢	ـــــ
المجموع	١٤،٤٩٥،١٨٢	٣،٦٢٥،١٤٥
المجموع الإجمالى	١٨،١٢٠،٣٢٧	

وازدادت حركة تداول الحاويات فى ميناء جدة الإسلامى فى السنوات الأخيرة وفق الجدول الآتى:

(جدول رقم ٩)

أعداد TEU(**)خلال الأعوام

السنة	العدد
١٩٩٩	١,٠٠٢,٦٢٨
٢٠٠٠	١,٠٤٣,٦١٧
٢٠٠١	١,١٠٠,٠٠٠

(١١)

أما عن أعداد الأرصفة بميناء جدة ونوعياتها فيبينها الجدول الآتي:

(جدول رقم ١٠)

نوع الرصيف	العدد
بضائع عامة	٣٩
حاويات	٧
حبوب سائبة	٧
لحرجة Ro / Ro	٧
بضائع مبردة	٢
ركاب	٢
بضائع سائبة	٢
مواشي	٢
المجموع	٥٨

أما الميناء السعودي الرئيسي الثاني في البحر الأحمر فهو ميناء " ينبع " وأهميته في انه ميناء تصدير البترول السعودي، فخط بترولين الذي يربط بعض حقول البترول شرقي البلاد

(خريص ، الغوار) بميناء ينبع في أقصى غربي البلاد على ساحل البحر الأحمر، ويبلغ طول هذا الخط ١٢١٥كم وتقدر طاقته الأولية بنحو ١,٨مليون برميل يوميا زادت بعد ذلك حتى بلغت ٢,٣ مليون برميل يوميا (١٢)، حيث تمت به توسعات ذات أهمية في السنوات الأخيرة، وقد أثرت قناة السويس على هذا الميناء الذي تتجه شحناته عبر قناة السويس وأيضًا عبر خط "السوميد " في العين السخنة على البحر الأحمر.

ويعيش حوالي ٦٠٪ من السكان في السعودية على طول سواحل البحر الأحمر وظهيرها المباشر والحجاج سنويًا يعتبرون من الموارد الهامة للتوظف، ففي خلال عام ١٩٦٧م زار الأراضي المقدسة ٢٢٦ . . . حاج ثم بلغوا عام ١٩٧٧م (٧٠٩٠٠٠حاج)، وأصبح ميناء جدة الإسلامي مركزا هامًا للمواصلات (١٣).

موانئ السودان:

ميناء سواكن:

كانت سواكن في عام ١٨٠٥م خرائب تقريبًا، ولكن في عام ١٨٦٩م بلغ عدد سكانها ٨٠٠٠ نسمة، وفجأة أصبحت الميناء الرئيسي للسودان ومصر العليا ، وأصبحت خطوط السكك الحديدية عندئذ مطلوبة وضرورية لتنمية الموانئ وظهيرها Hinterland فكان أول خط حديدي يربط بين بربرة وسواكن وادي النيل.

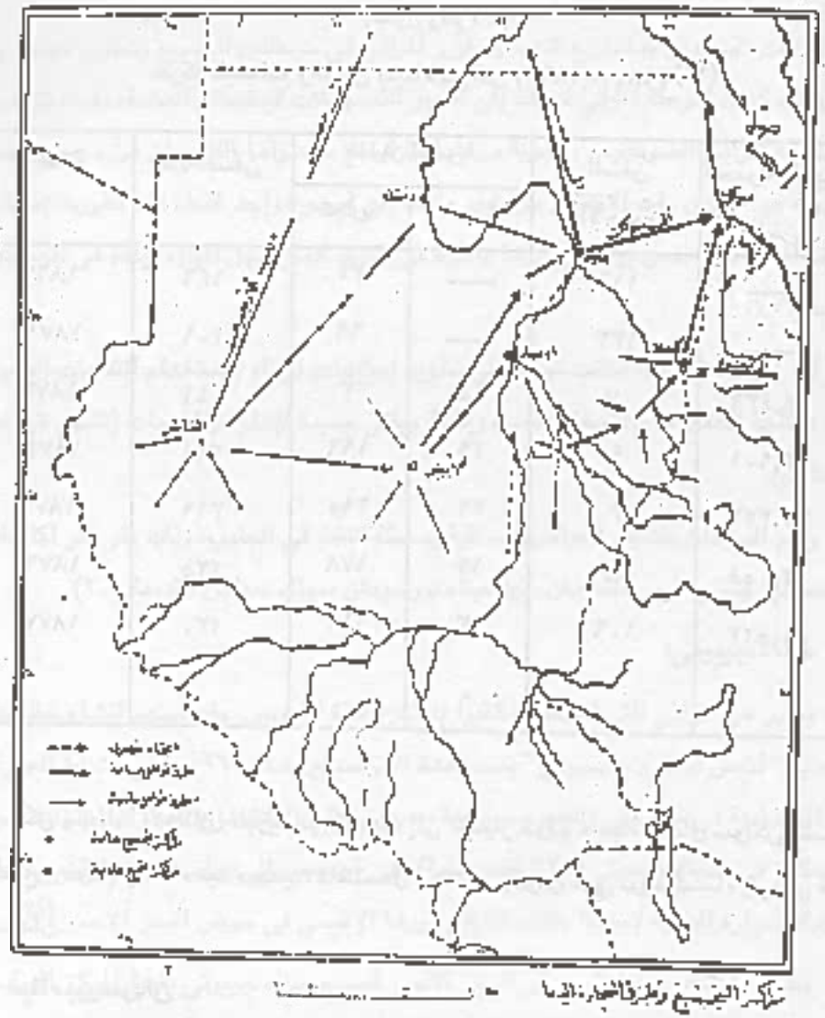
وهكذا رشحت سواكن للمجد بعدما اقتربت من أوروبا عن طريق قناة السويس فأصبحت لا تبعد عن مرسيليا بأكثرمن ١٥ يومًا (١٤).

كما أن البضائع التي تخرج عن طريقها تصل إلى سوق لندن قبل أن تصل مثيلاتها التي تمر بطريق مصر بحوالي ستة شهور على الأقل. واستمر الازدهار والصعود والاطراد في نمو حجم التجارة والسلع في ظل السياسة الرشيدة حتى أصبحت سيدة موانئ البحر الأحمر بصفة عامة، وسيدة موانئ الساحل السوداني بصفة خاصة (١٥). وازدادت قيمة التوجيه البحري، وأصبح وصول السفن من كل الجنسيات ووصول القوافل من الداخل منتظمًا، وباتت الشحنات الضخمة تزدحم بالميناء وعلى كل الأرصفة في انتظار دورها للشحن، وكان من

الطبيعى أن تدب الحياة فى سواكن وأن تسترد بعض عزها القديم فى خدمة الملاحة والتجارة فى السنوات العشر التالية لافتتاح قناة السويس والسابقة لقيام الثورة المهدية. وتذكر التقارير أنها عادت مركزا للعمران وازدحمت بالسكان من البجاه والعرب وأبناء الجاليات الوافدة إليها من يونان وترك وبعليين ومصريين وأرمن وشوام وهنود وغيرهم من أصحاب المصالح التجارية.

وزادت فيها العمائر المرتفعة المخصصة لدورها السفلى لتخزين البضائع، ريثما تشحن أو تحملها القوافل إلى مراكز التجارة والعمران فى قلب الأقاليم السودانية. وارتبطت سواكن بميناء السويس وبعض موانئ البحر الأحمر على الساحل الآسيوى المقابل بخدمات بحرية منتظمة أسبوعية، تعمل عليها سفن بعض الشركات التى تكونت لخدمة تجارة البحر الأحمر والخليج الفارسى، والشركة الخديوية وشركة الملاحة الإيطالية روباتينو بالإضافة إلى سفن الملاحة المحيطية الكبيرة التى تمر عبر البحر الأحمر بين الشرق والغرب، وكانت تعرج على سواكن من أجل شحن أو تفريغ بعض السلع. ويعنى ذلك أنها لم تكن فى خدمة الملاحة والتجارة المحلية للبحر الأحمر، بل أصبحت محطة رئيسة على طريق الملاحة الدولية التى تعبر البحر الأحمر وقناة السويس، شأنها فى ذلك شأن غيرها من المحطات كعدن والسويس وبورسعيد.

ويذكر بورنكر (١٦) الذى زارها فى عام ١٨٧٥ م أنها أصبحت ميناء السودان الأول ومنفذه الرئيسى لتصريف سلعه ومنتجاته، التى ازداد عليها الطلب فى الأسواق الأوروبية. ونجد أيضًا أن الحكومة اليونانية فى عام ١٨٦٩ م تقدمت بطلب لتعيين وكيل قنصل عام بها لرعاية مصالح الرعايا اليونانيين فيها (١٧)، وتوضح جداول الواردات لميناء سواكن أن معظم السلع كانت تصل بطريق قناة السويس وأتلها من الهند وجنوب شرق آسيا. وتتلخص تلك السلع فى المنسوجات والسكر والتمباك والصابون والدقيق والشيلان وخشب البناء.



(شكل ٢)

موقع سواكن بالنسبة لمراكز التجميع وطرق التجارة فى السودان

ويوضح الجدول التالى رقم (١١) مدى تأثير افتتاح قناة السويس على ازدياد حركة السفن والبضائع على ميناء سواكن (١٨٦٩-١٨٧٧م).

(جدول رقم ١١)

حركة البضائع والسفن بميناء سواكن (١٨٦٩-١٨٧٧) (١٨)

السنة	عدد السفن	السفن المصرية		السفن الأجنبية	الحمولة الكلية بالطن
		تجارية	حربية		
١٨٦٩	١٤٦	٣٠	—	١١٦	—
١٨٧١	٢٠١	٦٩	—	١٣٢	—
١٨٧٣	٣٤١	٣٢٠	١٤	٧	٥٨,٤٣٢
١٨٧٤	٣٦٤	١٩٦	٢٩	٩	٤٤,٩٠١
١٨٧٥	٣١٩	٢٩٥	٢١	٣	٦٠,٣٢٦
١٨٧٦	٢٢٥	١٧٨	١٢	٣٥	٧٢,٠٥٨
١٨٧٧	٢٣٠	١١١	١٣	١٠٦	٨٠,٥٢٣

ولكن سلطات الاحتلال البريطانى اتجهت إلى اختيار موقع جديد، شمال سواكن (شرم الشيخ برغوت) لإنشاء ميناء جديد، فاضمحل ميناء سواكن وانتهى دوره كميناء رئيسى فى السودان.

ميناء بورسودان :

ثم بعد ذلك تم إنشاء ميناء جديد يقع شمالى سواكن- قبل قيام الحرب العالمية الأولى- لاستقبال السفن الكبيرة التى لا تستطيع استخدام مراسى ميناء سواكن وسرعان ما استقطب بور سودان بسرعة السفن وهمش من نشاط سواكن وانتقلت الإدارة الحكومية وكذلك التجار إلى الميناء الجديد فى عام ١٩٣٦م.

وتتجه بور سودان أكثر إلى المحيط الهندى واليابان، هذا بالإضافة إلى أن هذا الجزء من السودان قليل السكان (حوالى ٥٠٠ مليون نسمة) وسوقه محدودة وقليل الإنتاج حيث تجارة الصادرات والواردات محدودة أيضاً (١٩).

اهتمت السودان بمشاريع تنمية وتطوير الموانى فى مرحلتين لتوسيع وتطوير ميناء بور سودان، كانت المرحلة الأولى تهدف إلى تطوير التسهيلات للبضائع العامة، وقد اكتسبت مؤسسة الموانى السودانية " تجربة من شأنها ارتفع مستواها الفنى، إن من محصلة هذه المرحلة هو تقليص وقت الانتظار من شهر واحد إلى أسبوع واحد فقط، كما تطورت إمكانية طاقة الميناء من خمس بواخر إلى ١٥ باخرة فى اليوم، كما سجل الميناء زيادة فى العمليات بنسبة ٧٢٪.

أما المرحلة الثانية، فكانت تهدف إلى تطوير إمكانيات الميناء لاستخدام التقنيات الحديثة فى معالجة الحمولات والبضائع العب وإقامة مبانى جديدة للإدارة والخدمات (تنتهى فى عام ١٩٨٤م).

وقام السودان بتشييد أحواض إضافية ومحطة للنفط فى الجنوب، وذلك على أثر اكتشاف النفط فى جنوبى غربى السودان، بين ميناء بورسودان وميناء سواكن القديمة (٢٠).

ميناء جيبوتى:

يعتبر من الموانى التى استفادت كثيراً بافتتاح قناة السويس، وقد أسهم إنشاء خط سكة حديد " أديس ابابا / جيبوتى " بمساعدة الفرنسيين عام ١٩٦٢م، فى نشاط الحركة الاقتصادية فى جيبوتى وتعدد محاورها بصورة تعكس الاتساع العمرانى وتزايد حجم السكان فى مدينة جيبوتى (٣٢٠ ألف نسمة) التى أصبحت إلى جانب دورها القومى تشكل بوابة التجارة الدولية لإثيوبيا بالإضافة إلى دورها الإقليمى فى حوض البحر الأحمر (٢١).

ونتيجة لكثافة حركة المرور فى البحر الأحمر أصبح ميناء جيبوتى يتبوأ المركز السادس بين موانى العالم من حيث الخدمات التى يقدمها للسفن.

لقد توجهت جيبوتى لدورها الرئيسى الذى تحتله كمركز لنقل البضائع من باخرة إلى أخرى وكمركز تجارى للقرن الإفريقى لتنشيط لاقتصادها الذى يعانى من قلة الإمكانيات من بناء الصناعة وغيرها من القطاعات . لذلك انشئت محطة الأحواض عند الميناء (١٩٨٤)،

وعزز ذلك من دور جيبوتى كمركز لنقل البضائع وتفريغها من باخرة لأخرى والى جهات شرق إفريقيا وإلى شبه الجزيرة العربية. ويحتوى ميناء جيبوتى على ٨ مراسى للمياه العميقة. ولقد قدمت السعودية الأموال لبناء وحدات تبريد جديدة بحيث أصبح فى إمكان جيبوتى توسيع تجارتها فى الفواكه والخضروات واللحوم المجمدة، كما قدمت الكويت الأموال لتوسيع إمكانيات التخزين (٢٢).

ميناء مصوع:

ازدادت حركة الملاحة فى ميناء مصوع بعد افتتاح قناة السويس، فنجد أن واردات الميناء بلغت ١,٥٨٩,٦٠٦ فرنك عام ١٨٨٧ مقابل ٩,١٩٥,٨٢٦ فرنكا عام ١٨٨٦م.

وجاءت أنباء من روما بأن شركة الملاحة البريطانية: British India تنوى اتخاذ ميناء مصوع كميناء تتوقف فيه: (Port Descale) لخطها المنتظم التجارى فيما بين لندن وزنزبار(٢٣).

وقد تطور ميناء مصوع فهو مزود بفنار لإرشاد السفن ارتفاعه ٢٢٨٦ مترًا وتبلغ مساحة الميناء ٧,٥١ كم ٢ وعرض مدخل الميناء ٣٠٥,٣٩ مترًا.

والميناء مزود بإمكانيات لتموين السفن بالوقود والمياه العذبة والمخازن وقطع الغيار، وبه عدد من القاطرات للمعاونة فى الرسو والجر وخلافه ، وإمكانية إصلاح السفن الساحلية فقط ومزود بالعديد من أوناش الرفع والمراسى تبلغ ستة مراسى إجمالى طولها ٩٠٦,٧٢ مترًا(٢٤).

ميناء عدن:

يعتبر من أكبر الموانى التى استفادت كثيرًا من افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية، فهى تسيطر على مفتاح أقصر طرق المواصلات البحرية فى الهند وآسيا إلى أوروبا عبر قناة السويس، وهى فى نفس الوقت قاعدة بحرية إنجليزية (إبان فترة الاحتلال) تسيطر على منطقة البحر العربى فى شرق إفريقيا إلى السواحل الغربية للهند وساحل الجزيرة العربية.

وترتفع قيمة موانى التموين لكثرة السفن التى تدخلها، ومما يدل على ذلك أن ميناء عدن كان ثانى موانى المحيط الهندى من حيث حمولة السفن التى تزوره هذا للميناء وذلك برغم ما هو معروف من أن حجم التجارة فى ميناء عدن أقل بكثير من ميناء مثل مدراس أو دربان (٢٥).

وتتصدر عدن مراكز العمران الحضرى المطلة على خليج عدن ويبلغ عدد سكانها نحو ٦٠٠ ألف نسمة.

وازدادت حركة الحاويات فى ميناء عدن فى السنوات الأخيرة فقد بلغت الحاويات المتداولة بالميناء فى عام ١٩٩٩(١٢١٦٧٩حاوية TEU) وفى عام ٢٠٠٠ بلغت ٢٤٧٠٠٠TEU(٢٦).

وأصبح ميناء عدن بعد حركة الملاحه الكثيفة فى البحر الأحمر، نتيجة افتتاح قناة السويس للملاحة، واحدًا من أكبر موانى العبور فى العالم (Transit Port)ويمثل المركز الرابع من بين موانى العالم فى بعض التقديرات (٢٧).

وإذا انتقلنا إلى خليج العقبة نجد هناك ميناءين هامين:

ميناء العقبة الأردنى:

وهو المنفذ الوحيد للأردن للوصول إلى البحار ويقع على قمة خليج العقبة ويمثل رابطة حيوية بين الشرق والغرب، وعملت الدولة على توسيعه وتحديثه وذلك بعد أن تطورت عمليات التعدين والصناعة للفوسفات، وقد ازداد الاعتماد عليه بعد أن قررت الحكومة اعتماده بدلاً من الموانى السورية ومن بيروت. فقد بلغت صادرات هذا الميناء (٦١٢٠٠٠) طن عام (١٩٦٦) وازدادت لتصل إلى (١١١٦٠٠٠) طن عام ١٩٧٤ ومعظمها من الفوسفات. والإرشاد إجبارى فى ميناء العقبة (٢٨).

ويمثل الفوسفات ٩٥٪ من صادرات العقبة بلغت ١,١١٦,٦٠٠ طنًا خلال عام ١٩٧١م وقد ازدادت حركة الحاويات فى ميناء العقبة ففى نفس سنة ١٩٨٢ (١١٠٥٧٥٣ حاوية) بينما كان فى سنة ١٩٧٩م (٣٣٤٤٢ حاوية) (٢٩).

هذا وقد استخدمت العراق ميناء العقبة بعد إغلاق موانيها على الخليج.

ولا شك فقد استفاد ميناء العقبة من قناة السويس التى قربت موانى حوض البحر المتوسط وموانى غرب أوروبا إلى ميناء العقبة.

ميناء إيلات:

ميناء إيلات الإسرائيلى يجاور ميناء العقبة الأردنى، وهو ميناء إسرائيل الوحيد على البحر الأحمر وحركة البضائع فى هذا الميناء غالبيتها قادمة من البحر الأحمر. ذلك أن مركز الثقل الأساسى للموانى الإسرائيلية يرتكز على سواحل البحر المتوسط.

إلا أن ميناء إيلات يرتبط بخط يربى بميناءى أشدود وحيفا على البحر المتوسط، ويمثل تهديدا لقناة السويس حيث يمكن نقل الحاويات فى زمن قدره من ٦- ١٢ ساعة (من إيلات إلى أشدود) ولكن الشركات العاملة فى الشرق الأوسط لا تستخدم هذا الخط لاعتبارات سياسية.

ونتيجة لإغلاق قناة السويس (١٩٦٧– ١٩٧٥)، أخذت إسرائيل تطور طريق (إيلات– أشدود عسقلان)، لكى يصبح طريقا للترانزيت العالمى لنقل البضائع بين إفريقيا وأسيا وأوروبا وقد بلغ ما نقل بواسطة هذا الخط حوالى (١٦٠) ألف طن من البضائع عام (١٩٧٣ م) من أوروبا وشرقى إفريقيا (٣٠).

وتستقبل إسرائيل عن طريق البحر الأحمر ٦٠٪ من جملة وارداتها من المواد الخام وأيضًا تصدر عن طريقه ما يوازى ٢٠٪ من جملة صادراتها إلى الأسواق العالمية. بالإضافة إلى أنه يمثل البوابة التى يمر منها معظم وارداتها من البترول ومشتقاته. وهى حقائق تبرر حرص إسرائيل الدائم على أن يكون لها تواجد بشكل مؤثر عند باب المندب (البوابة الجنوبية للبحر الأحمر) لتستخدمه أداة ضغط للتعامل فى دائرة العالم العربى المحيط بها بشكل مباشر، وهو ما يضيف مزيداً من الأهمية للبحر الأحمر لأطراف الصراع العربى الإسرائيلى (٣١).

تكسب إسرائيل بتواجدها البحرى فى البحر الأحمر ميزة مرونة تحركات سفنها البحرية بين شمالى البحر الأحمر وجنوبه، إلى جانب تأمين طرق النقل والتجارة التى تربطها بدول شرق إفريقيا والقارة الآسيوية (٣٢).

الطرق الملاحية والتجارة فى البحر الأحمر:

إن قناة السويس طريق ملاحى يربط أوروبا بآسيا وكأقصر طريق لبريطانيا يربطها بممتلكاتها فى الشرق. كذلك تشكل نقطة تجمع (Converging Point) لشبكة كبيرة من الخطوط الملاحية من موانى شمال وشمال شرق وغرب القناة، مثل موانى حوض البحر المتوسط وموانى البحر الأسود وموانى غرب أوربا وبريطانيا وموانى بحر البلطيق وموانى أمريكا الشمالية والجنوبية، ومن القناة تنطلق الخطوط الملاحية إلى موانى البحر الأحمر وشرق إفريقيا وعدن والخليج العربى والهند وجنوب شرق آسيا وأستراليا والشرق الأقصى .

لقد أوجد اتصال البحر المتوسط بالبحر الأحمر عن طريق قناة السويس- طريقا بحريا مستمرًا- وتعدد الطرق البحرية الفرعية التى تصب فيه. وتمر كل الخطوط الملاحية عبر قناة السويس متجهة جنوبًا عبر البحر الأحمر ثم الساحل الشمالى الشرقى الإفريقى ولكن معظمها يمر عبر المحيط الهندى إلى نقطة التجمع فى كولومبو فى الانحناء تجاه كلكتا ثم رانجون ثم إلى بينانج Pennang والمضايق إلى الشرق الأقصى وأستراليا (٣٣).

لقد أثرت قناة السويس على التجارة العالمية ، فقد فتحت الأبواب لثورة تجارية وعهداً جديداً لتجارة الشرق لا تقل فى أهميتها عن تلك التجارة التى نتجت عن رحلات البرتغاليين فى القرن الخامس عشر (٣٤).

كذلك وجود ميزة برزت أهميتها على وجه الخصوص فى القرنين ١٩، ٢٠، وهى أن محطات الفحم والإمداد بالوقود السائل بعد ذلك لم تكن فقط عديدة بل كانت الواحدة لا تبعد كثيراً عن الأخرى فى حوض البحر المتوسط والبحر الحمر(٣٥).

ويلاحظ أن افتتاح قناة السويس للملاحة قد أدى إلى سرعة استبدال السفن الشراعية بالسفن البخارية والتخلص من كثير من السفن الشراعية وبناء سفن جديدة أكثر تناسبًا وصلاحية لعبور قناة السويس (٣٦).

وقد بلغت السفن الشراعية فى عام ١٨٦٩ (٨٥٪ من الأسطول التجارى العالمى) (٣٧).

وأقبلت السفن البخارية تستخدم القناة، ولاسيما أن السفن الشراعية، لم يكن من السهل عليها الملاحة فى البحر الأحمر وخصوصًا الأجزاء الشمالية منه والتى كانت خطرة ملاحيًا لعدم انتظام الرياح وكثرة الصخور (٣٨).

وبازدياد حركة الملاحة فى البحر الأحمر نتيجة افتتاح قناة السويس اهتمت وزارة التجارة البريطانية بضرورة وجود فنارات على امتداد البحر الأحمر لهداية السفن ولمنع وقوع حوادث ملاحية، واهتمت غرفة الملاحة البريطانية بمسألة إقامة فنارات جديدة فى البحر الأحمر. وجاءت المشكلة من جانب ملاك السفن بالنسبة لكراهيتهم سداد رسوم جديدة مقابل خدمة الفنارات (٣٩).

كما رأت غرفة الملاحة البريطانية أهمية وجود فنار فى رأس جاردافوى (Cape Gardafui) فى مدخل خليج عدن، أو فنار فى المنطقة الشرقية لجزيرة سوقطرة Socotra التى احتلتها انجلترا (٤٠).

والحقيقة نجد أن مسألة تأمين الملاحة في البحر الأحمر، استمرت عبر السنين سواء من جانب دول حوض البحر الأحمر أم من جانب الشركات الملاحية المستخدمة لهذا الطريق، فقد تم استخدام أجهزة الرادار وأجهزة الاتصال بالأقمار الصناعية التي تحدد الاتجاهات والأبعاد المختلفة والمسافات بين السفينة وبين أي عائق، وذلك في العقدين الأخيرين من القرن العشرين.

وقد قامت مصر بتنفيذ مشروع رائد في المسار الملاحي لخليج السويس بالبحر الأحمر بكفل الأمان التام للسفن المارة، حيث تم تنفيذ مشروع المساعدات الملاحية الإلكترونية لإرشاد السفن بخليج السويس وكان من نتيجة تنفيذه أن أصبح مرور السفن في اتجاهين بدلاً من اتجاه واحد، كما كان له تأثير في عزل مسار السفن عن تجمعات الشعاب المرجانية ومنصات البترول المنتشرة في هذه المنطقة (٤١).

تجارة البحر الأحمر:

تشير الدراسات المهتمة بتجارة البحر الأحمر إلى أن أطراف هذه التجارة محدودة بين أقطار قليلة، فإن حوالي ٥٠٪ من واردات هذه الأقطار هي ما تصدره الأقطار التالية : الولايات المتحدة وفرنسا وألمانيا و ايطاليا والمملكة المتحدة والاتحاد السوفيتي وخلال الثمانينات من القرن العشرين بدأت تزدهر التجارة في اليابان، كما نمت مع أقطار الشرق الأقصى (٤٢).

وإن المعطيات الإحصائية على أي حال تشير إلى توسع كبير في تجارة الأقطار المطلة على حوض البحر الأحمر، وذلك من خلال مواجهة حركة البضائع في قناة السويس، سواء تلك الواردة إلى موانئ حوض البحر الأحمر أو تلك الصادرات من موانئ البحر الأحمر. كما أنها تمثل في إجماليها نسبة كبيرة من إجمالي حركة البضائع في قناة السويس (٤٣).

ويوضح الجدول رقم (١٢) أن كميات البضائع المتداولة في البحر الأحمر والتي استخدمت قناة السويس خلال العقدين الأخيرين من القرن العشرين تراوحت كميتها ما بين ٤٠ مليون طن إلى ٧٥ مليون طن سنوياً وهذه الكميات تمثل نسبتها ما بين ٢٠٪ إلى ٣٠٪ من إجمالي حركة البضائع المارة سنويا في قناة السويس. ومن هذا يتضح لنا الأهمية القصوى لقناة السويس بالنسبة لتجارة البحر الأحمر. وأن أعداد السفن التي عبرت القناة (من الشمال والجنوب) تراوحت أعدادها ما بين ٢٢٥٤٥ سفينة و ١٣٤٧١ سفينة سنوياً.

(جدول رقم ١٢)

كميات البضائع في البحر الأحمر (من وإلى قناة السويس)(*)

السنة	إجمالي كمية البضائع المتداولة في موانئ البحر الأحمر	إجمالي أعداد السفن سنوياً	إجمالي كمية البضائع التي عبرت القناة من الشمال والجنوب	النسبة المئوية لبضائع البحر الأحمر من الإجمالي ٪
١٩٨٠	٣٨٦٧٧	٢٠٧٩٥	١٧٦٢٧٦	٢١,٩
١٩٨١	٤٨٨٧٤	٢١٥٧٧	١٩٦٤٢٨	٢٤,٩
١٩٨٢	٦٢٧٦١	٢٢٥٤٥	٢٣١٣٩٣	٢٧,١
١٩٨٣	٧٩٣٢٥	٢٢٢٢٤	٢٥٦٧٠٥	٣٠,٩
١٩٨٤	٧٨٧٥٦	٢١٣٦١	٢٦٣٧٢٨	٢٩,٩
١٩٨٥	٧٠٨٦٥	١٩٧٩١	٢٥٧٥٩٦	٢٧,٥
١٩٨٦	٧٠٦١٠	١٨٤٠٣	٢٦٢٤٥٢	٢٦,٩
١٩٨٧	٦٤٩٤٢	١٧٥٤١	٢٥٦٩٣٥	٢٥,٣
١٩٨٩	٦٢٥٧٩	١٧٦٢٨	٢٦٥٨١٩	٢٣,٥
١٩٩٠	٦٤٤٧٩	١٧٦٦٤	٢٧١٨٧٦	٢٣,٧
١٩٩١	٧١٥٦٦	١٨٣٢٦	٢٧٢٥٤٢	٢٦,٣
١٩٩٢	٦٤٠٦٦	١٦٦٢٩	٢٧٥٠٢٧	٢٣,٣
١٩٩٣	٦٢٧١٤	١٧٣١٨	٢٩٦٩١٤	٢١,١
١٩٩٤	٦٣٩٠٨	١٦٣٧٠	٢٨٩٩٥٥	٢٢,٠
١٩٩٥	٧٤٤٣٦	١٥٠٥١	٢٩٣١٢٤	٢٥,٤
١٩٩٦	٦٦٢٣٧	١٤٧٣١	٢٨١٧٦٦	٢٣,٥
١٩٩٧	٦٣٨٦٢	١٤٤٣٠	٢٩٥٩٠٤	٢١,٦
١٩٩٨	٦٤٨٨٩	١٣٤٧١	٢٧٨٤٥٣	٢٣,٣
١٩٩٩	٦٧٦٦٧	١٣٤٩٠	٣٠٦٦٧٠	٢٢,١
٢٠٠٠	٧١٧٣٣	١٤١٤١	٣٦٧٩٨١	١٩,٥
٢٠٠١	٥٤٨٨٦	١٣٩٨٦	٣٧٢٤٢٨	١٤,٧

ويظهر أيضًا من خلال دراسة الإحصائيات أن المملكة العربية السعودية تمثل الجانب الأكبر في حركة البضائع بأنواعها في البحر الأحمر والتي تمر في قناة السويس (٤٤).

فقد بلغ إجمالي كميات البضائع المتداولة في موانئ المملكة السعودية على البحر الأحمر والتي استخدمت قناة السويس في عام ٢٠٠١ (٥٣,٦ مليون طن) أي بنسبة ٩٧,٥٪ من إجمالي البضائع (من وإلى) موانئ البحر الأحمر التي عبرت قناة السويس في عام ٢٠٠١، وعلى هذا تأتي السعودية على رأس العشر دول الأولى في حركة البضائع في قناة السويس(٤٥).

حركة البضائع في البحر الأحمر:

أ- التجارة البينية: (أي تلك التجارة المتبادلة بين موانئ البحر الأحمر).

ب- التجارة القادمة عبر باب المندب ومتجهة: ١- إلى موانئ البحر الأحمر، ٢- إلى موانئ أوروبا أو البحر المتوسط أو إلى أمريكا.

جـ- البضائع المارة في قناة السويس: (في الاتجاهين) شمالاً وجنوبًا، فهي تمثل أيضًا حركة البضائع داخل حوض البحر الأحمر باعتباره الامتداد الجنوبي لقناة السويس.

والبضائع المتنقلة بحرًا عبر قناة السويس تأخذ طريقها في عدة اتجاهات:

- بضائع تتجه إلى موانئ البحر الأحمر (قادمة من الشمال).

- بضائع عابرة متجهة إلى موانئ جنوب وشرق آسيا وشرق إفريقيا وأستراليا وغيرها... (الاتجاه من الشمال إلى الجنوب).

- بضائع تتجه إلى موانئ حوض البحر المتوسط وغرب أوروبا وأمريكا الشمالية (الاتجاه من الجنوب إلى الشمال).

خدمة سفن الروافد Feeder Service في البحر الأحمر:

وهي خدمة جديدة لسفن الروافد تنطلق من ميناء جدة لتربط موانئ السعودية بموانئ البحر الأحمر المجاورة. وقد بدأت " خدمات الشركة الملاحية لخدمات الروافد " في البحر

الأحمر (RSF) : Red Sea Feder Shipping خدماتها اعتبارًا من ١٩٩٢/٧/١ بسفينة طاقتها ٢٠٠ حاوية (TEU) إلى الموانئ المصرية والأردنية والسعودية والسودانية على البحر الأحمر.

وتقوم هذه الشركة (RSF) لموانئ جدة والعقبة برحلة كل ١٠ أيام ومرة كل أسبوعين لميناء بورسودان وميناء السويس. والرحلة من ميناء العقبة إلى ميناء جدة تستغرق يومين (٤٧).

نوعيات البضائع المتداولة عبر البحر الأحمر والمستخدمة لقناة السويس (لعام ٢٠٠١):

أولاً: أهم نوعيات البضائع الصادرة من موانئ البحر الأحمر ومتجهة شمالاً عبر قناة السويس:

أ- المواد البترولية : البترول الخام والبنزين والكيروسين والسولار والديزل والمازوت والنافتا والغازات البترولية والغازات الطبيعية ومواد أخرى.

ب- الأصناف الأخرى: الفحم والزيوت النباتية والمعادن المصنوعة والكيماويات وخامات المعادن وبضائع أخرى.

وقد بلغ إجمالي هذه البضائع عام ٢٠٠١ (١٢,٠٣ مليون طن) بنسبة ٢٢,٣٪ من إجمالي الحمولات التي عبرت القناة.

وبياناتها وفق جدول رقم (١٣) كالآتي:

(جدول رقم ١٣)

البضائع الرئيسة المتجهة من الجنوب إلى الشمال

(بالآف الأطنان)

المنطقة	الفحم	الزيوت النباتية	المعادن المصنوعة	الكيماويات	خامات ومعادن	بضائع أخرى	المجموع
البحر الأحمر	٧٢	٣١	٩٧	٣٠٩	٥٧	١١٤٦٤	١٢٠٣٠

وكانت أهم دول البحر الأحمر التي صدرت البترول ومنتجاته عبر قناة السويس هي: السعودية- جمهورية مصر العربية- اليمن- السودان (٤٨).

ثانيا: أهم نوعيات البضائع القادمة من الشمال والمتجهة لموانى البحر الأحمر عبر قناة السويس (خلال عام ٢٠٠١) وهى وفق الجدول الآتى:

(جدول رقم ١٤)

(ألف طن)

منطقة التقريغ	المعادن المصنوعة	الأسمدة المعدنية	الحبوب	الكيماويات	خامات ومعادن	بضائع أخرى	المجموع
البحر الأحمر	٣٨٠٠	٣٩٦	٥٨٢٥	١٢٩٠	٥٠١	٣١٠٤٣	٤٢٨٥٥

وقد استوردت بعض دول حوض البحر الأحمر (البترول ومشتقاته) كالآتى (من الشمال إلى الجنوب خلال عام ٢٠٠١:

مصر ٤٥٠ (ألف طن)

السعودية ٢٤٦ (ألف طن)

اليمن ١٦٤ (ألف طن)

السودان ٤٣ (ألف طن)

الأردن ٣٨ (ألف طن)

الاجمالي ٩٤١ (ألف طن)

أما المعادن المصنوعة التى عبرت القناة من الشمال إلى الجنوب متجهة إلى موانى دول حوض البحر الأحمر (٢٠٠١) فهى:

السعودية ٢٤٩٤ (ألف طن)

الأردن ١٤٤٥ (ألف طن) + } = ٣٩٣٩ (ألف طن)

أما الحبوب فقد استقبلت تلك الشحنات ٢٠٠١ دول البحر الأحمر التالية:

السعودية (٤.٣ مليون طن) الأردن (٠.٩٠ مليون طن) اليمن (٠.٤ مليون طن) جيبوتى (٠.٤ مليون طن) السودان (٠.٣ مليون طن) مصر (٠.١ مليون طن).

وبالنسبة للكيماويات كانت كل من مصر والسعودية هى الدول المستوردة لها. السعودية (١.٣ مليون طن) ومصر (١١٧ ألف طن).

واستوردت السعودية (٨٤٤١ ألف طن) خامات المعادن، ٢٥٥ ألف طن نباتات زيتية [٤٩].

جنسيات السفن التى عبرت القناة من دول البحر الأحمر وحمولاتها خلال عامى ٢٠٠٠، ٢٠٠١ وهى التى يوضحها الجدول الآتى:

(جدول رقم ١٥)

العدد والحمولة طبقا لعلم السفينة عامى (٢٠٠٠، ٢٠٠١) (*)

مسلسل	علم السفينة	عدد السفن			الحمولة الاقفية (ألف طن)	
		٢٠٠٠	٢٠٠١	٪	٢٠٠٠	٢٠٠١
١	مصر	١٠٩	٩٨	-١٠.١	٩١٥	٧٠٨
٢	إثيوبيا	٣١	٢٩	-٥.٦	٣٢٠	٢٩٨
٣	إسرائيل	٣٢	-	-١٠٠.٠	٦١٣	٠
٤	الأردن	٦	١	-٨٣.٣	٤٥	١٠
٥	السعودية	١٦١	١٢٩	-١٩.٩	٣٧٩٥	٣٢٧٧
٦	السودان	٤	٢	-٥٠.٠	٣٢	١٦
	الإجمالى	٣٤٣	٢٥٩		٥٧٢٠	٤٤٠٩

من هذا الجدول يتضح ان السعودية تأتى على قمة الدول المستخدمة سفنها لقناة السويس تليها مصر وإسرائيل وأثيوبيا فالأردن فالسودان.

وتجدر الإشارة أن الأساطيل التجارية لدول حوض البحر الأحمر ضئيلة وتقوم سفن اجنبية بنقل جزء كبير من تجارتها الخارجية.

البحر الأحمر طريق البترول:

كان البحر الأحمر- باعتباره الامتداد الجنوبى لقناة السويس- ومازال طريق الطاقة. فعندما افتتحت قناة السويس للملاحة كان عصر البخار فى مطلعه وكان الفحم هو المادة

الأساسية للسفن وكانت موانئ البحر الأحمر وجزره محطات للتزود بالفحم في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، ويمكن أن نطلق عليه عصر الفحم، وكانت تجارة الشمال تتألف أساسًا من المصنوعات ولكن تكتمل بقدر معلوم صادرات الفحم خاصة من بريطانيا، التي أطلق عليها البعض " فحامة العالم " حينذاك، وكان هذا الفحم يذهب إلى بلاد الجنوب لأغراض الصناعة المنزلية وكوقود للسفن التجارية على طول الطريق البحري.

وفي مطلع القرن العشرين أصبح البترول هو المصدر الأساسي للطاقة، وأصبحت بالتالي موانئ البحر الأحمر وجزره مراكز للتزود بالبترول، علاوة على أن طريق البحر الأحمر/ قناة السويس هو شريان الطاقة لدول أوروبا وأمريكا.

فبترول دول الخليج وكذلك السعودية التي لها ميناء ينبع على البحر الأحمر ومصر حيث خليج السويس يعج بغابة من الآبار البترولية والسودان التي بدأت تباشير الاكتشافات البترولية بها . ففي عام ١٩٧٥م منحت الحكومة السودانية شركة شيفرون العالمية للبترول Chevron Oil Comp عقدًا في مساحة حوالي ١٦,٠٠٠ كم ٢ في موجلاد وميلوت، Muglad , Melut وفي عام ١٩٧٩ حصلت أيضًا شركة شيفرون على مساحة أخرى ٧٣,٠٠٠ كم ٢ في منطقة النيل الأزرق.

وتمت اكتشافات بترولية في أبو جارا Abu Gara وهيجليج Heglig ويونتي Unity وبدت الأبحاث التي أجرتها جامعة برلين بمعرفة الأستاذ كليتش Kleich أن الأراضي السودانية واعدة بالنسبة للاكتشافات البترولية (وتشاد ومصر).

ومن الطريف أن هذا النمط الساحلي قد انقلب رأسًا على عقب بعد اكتشاف البترول. فقد حل البترول من الجنوب محل الفحم من الشمال، وأصبح البترول أهم سلعة في قائمة البضائع العابرة للقناة بل سميت " قناة البترول ومنبعه الأساسي هو الخليج العربي والمصب الأساسي هو أوروبا الغربية والمجرى الأساسي هو طريق السويس عبر البحر الأحمر.

وهكذا نشأ زواج اقتصادي وثيق بين بترول العرب وقناة العرب، وكانت القناة والبحر الأحمر أهم ممر مائي استراتيجي لأهم سلعة استراتيجية في العالم (٥٠).

وبالنسبة لحركة البترول في البحر الأحمر وقناة السويس فتوضحه الحقائق والأرقام التالية:

أ- في الفترة قبل عام ١٩٧٦ (وهو عام إغلاق قناة السويس بسبب العدوان الإسرائيلي): بلغت كميات البترول التي عبرت القناة قادمة من الجنوب (البحر الأحمر) عام ١٩٦٠ م (٣,٣ ١٠ مليون طن) وعام ١٩٦٤ (١٣٢,٧ مليون طن) وعام ١٩٦٥ (١٤٢,٧ مليون طن) وبلغت الذروة في عام ١٩٦٦م أي قبل عام إغلاق القناة فبلغت (١٦٦,٧ مليون طن) بنسبة حوالي ٧٠٪ من إجمالي الحمولات التي عبرت القناة في ذلك العام (١٩٦٦ م) (٥١).

وإذا استعرضنا إنتاج البترول في منطقة الشرق الأوسط مثلاً في عام ١٩٧٣م نجده قد بلغ أكثر من ٧٠٠ مليون طن تمثل نحو ٣٧٪ من الإنتاج العالمي ونحو ٤٣٪ من الصادر العالمي.

أما عن استهلاك أوروبا الغربية من البترول الذي وصل في عام ١٩٧٠ إلى نحو ٥٩٠ مليون طن فإن حوالي ٢٥٠ مليون طن منها أي زهاء النصف (٤٦٪) أتى من الخليج العربي. وبالنسبة للقناة نجد في آخر عام قبل الإغلاق (١٩٦٦م) كان ٩٥٪ من البترول المنقول عبرها يأتي من الخليج العربي، بينما ذهب ٩٥٪ من بترول القناة إلى أوروبا الغربية وحدها والباقي إلى الولايات المتحدة وكندا، وفي الوقت نفسه قدم البترول ٧٣٪ من إيرادات القناة.

ب- إلا أنه بعد إعادة افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية في يونيو ١٩٧٥ م نجد انخفاضًا حادًا في كميات البترول القادم فنجد كميات البترول القادم التي عبرت القناة من الجنوب إلى الشمال بلغت فقط ٩٧٣ مليون طن تمثل فقط ٣٪ من إجمالي الحمولات العابرة للقناة (٥٢).

خطوط أنابيب البترول في البحر الأحمر:

أدى إنشاء خطوط الأنابيب الخاصة بنقل البترول من حقول الإنتاج في كل من: السعودية ومصر واليمن والسودان إلى نقاط التجمع الواقعة على خط ساحل البحر الأحمر، حيث أنشئت موانئ ومراسي التصدير، إلى ازدياد العمران والسكان في هذه الموانئ، مثل ميناء ينبع (السعودية)، ورأس عيسى (اليمن)، وبشاير (السودان)، والعين السخنه ورأس غارب والغردقة (مصر) وإيلات (إسرائيل)(٥٣).

١- السعودية:

خط بترولين ينتهي عند ميناء ينبع وهو يبدأ من أبقيق ، وطول الخط ١٢٠٠ كم وقد تم افتتاحه في عام ١٩٨١م، وبلغت طاقته (١٩٨٦) ١,٨٥ مليون برميل يوميا، أي حوالي ٥٠

مليون طن سنويا، وقد زادت طاقته فاصبحت ٢،٣ مليون برميا تصب فى البحر الأحمر ومنها إلى قناة السويس وخط السوميد.

٢- السودان:

إن حقول البترول المنتجة بالسودان: هجليج فى الجنوب، وقد شيد خط أنابيب بطول ١٦١٠ كم لنقل الإنتاج من هذا الحقل إلى ميناء بشاير الجديد بالقرب من ميناء بورسودان، وتبلغ الطاقة الحالية لهذا الخط ٦٥ ألف برميل يوميا وطاقته القصوى ١٠٠ آلاف برميل يوميا.

حقل الوحدة : ويقع شرقى البلاد وتستهلك الأسواق المحلية ما بين ٣٠ ألف إلى ٥٠ ألف برميل يوميا، لذا يصدر باقى الإنتاج إلى الأسواق العالمية عن طريق ميناء بشاير على البحر الأحمر والبالغ طاقته الحالية نحو ١،٢ مليون برميل يومياً.

وقد تم تصدير أول شحنة من البترول السودانى إلى الأسواق العالمية وكان مقدارها ٦٠٠ ألف برميل فى أغسطس عام ١٩٩٩م (٥٤).

٣- مصر:

خط السوميد (٥٥): ويبدأ من العين السخنة (على البحر الأحمر) وينتهى فى سيدى كرير (غرب الإسكندرية). بدأ التفكير فى إنشاء هذا الخط إبان فترة إغلاق قناة السويس ومحاولة إسرائيل استغلال خط أنابيب (إيلات- أشدود) لنقل البترول العربى والإيرانى للبحر المتوسط. ويتكون السوميد من خطين بقطر ٤٢ بوصة لكل منهما، وطاقته ١١٧ مليون طن سنويًا وطول الخط ٣٣٦ كم وتستخدم آلات لتعجيل الضخ Boosters، وتديره الشركة العربية لأنابيب البترول برأسمال قدره ٤٠٠ مليون دولار، تملك مصر منها ٥٠٪ والسعودية ١٥٪ وأبو ظبى ١٥٪ والكويت ١٥٪ وقطر ٥٪. وتحصل مصر على رسوم ٢٨٪ من إجمالى الإيرادات بخلاف نصيبها فى صافى أرباح الشركة.

كذلك تستخدم مصر هذا الخط فى نقل كميات كبيرة من البترول المصرى المستخرج من خليج السويس إلى البحر المتوسط عبر هذا الخط. وقد زادت أهمية خط السوميد بعد إنشاء وتشغيل خط أنابيب البترول السعودى (بقرقين) السابق الإشارة إليه. وتضخ ناقلات البترول القادمة من الخليج العربى والسعودية حوالى ٩ مليون طن من حمولاتها داخل خط السوميد ثم تعبر بعد ذلك قناة السويس وهى محملة جزئيا (٥٦). ويلاحظ أن تكاليف نقل الطن فى السوميد أقل منها عن طريق رأس الرجاء الصالح.

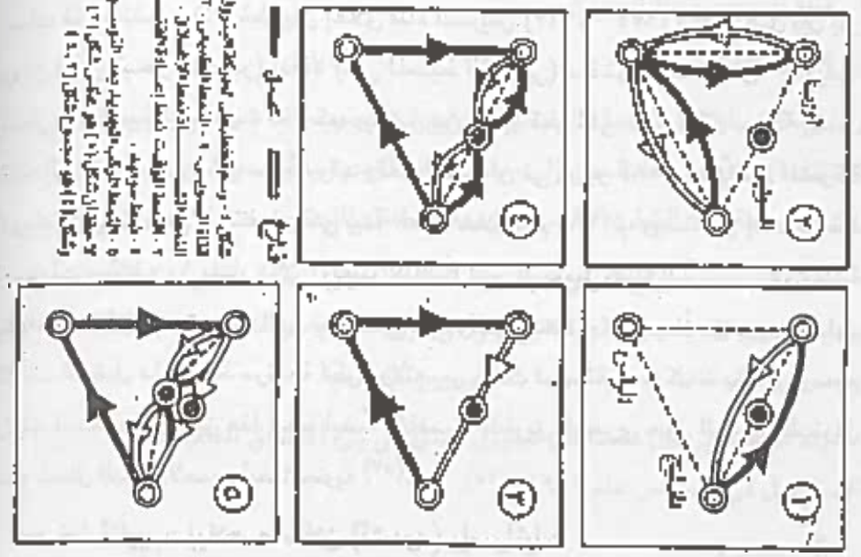
٤- مشروع خط أنابيب : بورسودان/ دوالا (المقترح):

بدأت فكرة إنشاء هذا الخط إبان إغلاق قناة السويس (١٩٦٧- ١٩٧٥) وهو يصل بين بور سودان (على البحر الأحمر) ودوالا (على المحيط الأطلسى) مخترقًا: السودان- إفريقيا الوسطى- الكاميرون بطول ٣٩٠٠ كم، ويتكون من خطين قطر كلى منهما ٥٦ بوصة وتصل طاقته إلى ٢٠٠ مليون طن سنويًا. وقد وقعت السودان فى يوليو ١٩٨٤ عقدًا مع الشركة الأمريكية التى تساهم فى تنفيذه لكى يبدأ العمل خلال عام ١٩٨٥م، ويستغرق إنشاء الخط ١٠ سنوات ويتكلف ١٠ مليار دولار. ويعتبر منافسًا لخط السوميد وقناة السويس. وهو بمثابة امتداد لخط أنابيب بترولين الذى يصب فى يتبع والتى تبعد ٣٢٠ ميلاً عن بور سودان. وتكاليف تشغيل هذا الخط مرتفعة لطوله ولأنه يمر بثلاث دول، تحصل كل منها على رسوم لتواجد الخط بها، ويكون هذا الخط أيضًا منافسًا للطريق البحرى حول الرأس، والبترول المنتجه شمال البحر الأحمر وأيضًا جنوبه (٥٧).

٥- خط أنابيب: إيلات عسقلان (أشدود) بإسرائيل:

تم تشغيل هذا الخط فى أواخر عام ١٩٦٩، ويبلغ طوله ٢٧٢ كم ويمتد فى معظم أجزائه موازيا لخط "إيلات- حيفا" (٤١٢ كم) وقطره ١٦ بوصة وطاقته ١٠٠ ألف برميل/ يوم ويقوم بتنفيذه معمل تكرير حيفا. وفى سنة١٩٧٢م نقل الخط ما يقرب من ٢٨ مليون طن. وفى أوائل عام ١٩٧٣م بدأ العمل فى زيادة طاقة الخط إلى ٤٠ مليون طن/ سنويا، ويمكن زيادتها إلى ٦٠ مليون طن سنويا. وترجع عمليات التوسع المستمرة فى طاقة التشغيل لهذا الخط إلى استمرار إغلاق قناة السويس، وما يستتبع ذلك من زيادة الأرباح التى تدرها خطوط الأنابيب، حيث يأتى أغلب البترول الذى يمر فى هذا الخط من إيران حتى نهاية عصر الشاه ، ثم تتولى إسرائيل توزيعه من ميناء عسقلان، وعلى الأخص لإيطاليا وأوروبا الشرقية. وكانت طاقه أسطول الناقلات الإسرائيلية فى عام ١٩٦٥ تبلغ ٢٦٥ ألف طن وفى أوائل عام ١٩٧١م بلغ عدد الناقلات التى تملكها إسرائيل حوالى ٢٥ ناقلة، تبلغ إجمالى حمولاتها ١،٧٥ مليون طن بزيادة قدرها ٤٣٠٪ عن طاقة أسطول ناقلاتها فى عام ١٩٦٧م، وقد تعاقدت على استثمار ٣٠ مليون دولار لزيادة طاقة أسطول الناقلات الإسرائيلية (٥٨).

وعلى أية حال فإن قدرة هذا الخط على البقاء غير معروفة، كما يقول أوبيل Odell(٥٩) لأن أى دولة عربية ان تقبل بمرور بترولها خلاله، وبعد الثورة الإيرانية (١٩٧٩م) أصبح غير ذى



شكل ٢ : رسم تخطيطي لحركة الخزول عبر قناة السويس. ١ - النمط الطبيعي. ٢ - النمط الحالي. ٣ - النمط الذي كان سائداً قبل إغلاق القناة. ٤ - النمط الذي سيسود بعد افتتاح خط سوميد. ٥ - النمط الذي كان سيسود بعد افتتاح خط سوميد لو لم يغلق القناة (١) هو مجموع شكل (٢) و (٣).

شكل ٣ : انتقال بعض حركات الملاحة من خط القناة إلى خط رأس الرجاء الصالح.

موضوع ولا خطر من ناحيته بالنسبة لقناة السويس وخط السوميد. وعلى أية حال فإن إغلاق قناة السويس أدى إلى ازدياد أهمية خطوط الأنابيب التي تنتهي إلى البحر المتوسط. وسارعت مصر بإنشاء خط سوميد- السابق الإشارة إليه- الذي وصل إلى قدرة (١١٧,٥ مليون طن) سنويا، تسلم سيدي كرير غرب الإسكندرية، ومن هنا تبرز أهمية البحر الأحمر كطريق للبترول حتى في الأزمات السياسية والاقتصادية.

إن مجمل شبكات أنابيب بترول الشرق العربي الحالية تنقسم إلى شعبتين: رئيسية في الشمال من الخليج إلى البحر المتوسط مباشرة، ومعظمها متعدد الدول في مساراته وبعضها غير عربي المسار و/ أو المخرج، وكلها مفقودة بالنسبة للبحر الأحمر وقناة السويس، ثم شعبة ثانوية في الجنوب من الخليج إلى المتوسط عن طريق البحر الأحمر بصورة أو بأخرى، ولكنها إن لم تخدم قناة السويس فإنها تخدم مصر جزئيا، وهي تشمل باستثناء الخط الإسرائيلي، خط الفاو بجنوب العراق ثم خط ينبع السعودي ثم سوميد المصري، والأخيران يعدان بمثابة أنابيب مترابطة من الوجهة العملية حيث يكمل بعضها الآخر عبر الجزيرة العربية بالبحر الأحمر ومصر(٦٠).

أثر إغلاق قناة السويس على اقتصاديات موانئ ودول حوض البحر الأحمر:

ارتبط مستقبل القناة السياسي والاقتصادي والاستراتيجي بالبحر الأحمر ارتباطا عضويا، فأي خير يصيب قناة السويس ينعكس على حوض البحر الأحمر باعتباره الامتداد الجنوبي لممر قناة السويس. فتعميق وتوسيع القناة بفتح الباب أمام السفن العملاقة وهذه تشذ طريقها في اتجاه البحر الأحمر، والبحر الأحمر يقع في وسط أهم طريق ملاحي ضمن سلسلة: " المحيط الأطلسي- البحر المتوسط- البحر الأحمر- المحيط الهندي" إن حرمان البحر الأحمر من حركة الملاحة الضخمة الشاسعة بقناة السويس والتي بلغت في عام ١٩٦٦م (وهو العام السابق على الإغلاق) حوالي ٢٧٥ مليون طن صافي، وبلغت عدد السفن والناقلات التي عبرت خلال هذا العام ٢١٢٥٠ سفينة، لهي خسارة كبيرة لجميع موانئ ودول حوض البحر الأحمر.

وبعد إغلاق قناة السويس (١٩٦٧- ١٩٧٥) تتمزق هذه السلسلة وتنكسر، ويصبح قطاعاها على ضخامتها إلى مجرد " زقاقين مغلقين" بينما تتشطر الأساطيل فيهما تلقائيا إلى أرخبيلين منفصلين تماما لا رابط بينهما إلا أن تدور حول رأس الرجاء الصالح، أي دورة كاملة حول قارة بأسرها.

إن إغلاق قناة السويس يعني عودة القارة الإفريقية بشكل مجازي" شبه جزيرة"(٦١).

لقد تأثر اقتصاد العالم نتيجة إغلاق قناة السويس، قرابة ثماني سنوات متصلة، وهو أمر لم يحدث للقناة منذ افتتاحها للملاحة العلمية (١٨٦٩).

فبالنسبة لخسائر مصر وقناة السويس نتيجه هذا الإغلاق وتكاليف تطهيرها قد نافزت مئات الملايين من الدولارات، بينما نجد أن تعمير منطقة القناة تطلب بدوره أكثر من ٣٠٠٠ مليون جنيه. أما خسائر القناة خلال سنوات الإغلاق الثمانية، سواء المباشرة من تدمير وتخريب عمراتي، أو غير المباشرة من تعطيل حركة وتنشاط وكذلك تكاليف نقل المصانع وفك الورش والتهجير، ثم عائدات ورسوم المرور الضائعة فلا تقل في مجموعها عن ١٢٠٠ مليون جنيه استرليني (٦٢).

أما خسائر العالم والتجارة الدولية (٦٣) المترتبة على إغلاق القناة نفسها فقد تراوحت تقديراتها ما بين ١٢ و ١٥ مليار جنيه استرليني وفق تقديرات ذلك الوقت، بل هناك تقدير آخر يرتفع بالرقم إلى ٢٧ مليار دولار (٦٤).

بإغلاق القناة انتقل النشاط البحري الملاحي والاستراتيجي إلى طريق رأس الرجاء الصالح وخاصة حركة البترول وتحول البحر المتوسط إلى ذراع مقطوعة وهامشية وكانت إيطاليا أشد دول الجانب الأوروبي تضررا وحساسية بالنسبة للقناة، وهذا يفسر اهتمامها الجاد بالقناة وأوضاعها، وكذلك حرصها الشديد على المشاركة في تمويل خط أنابيب" السوميد" (٦٥) الذي يكمل القناة في حركة البترول من الخليج إلى أوروبا.

وهكذا نرى البحر الأحمر هذا الخندق الأخدودي المتطاول إلى مجرد زقاق مغلق (٦٦)، وتعطلت حركة موانيه ابتداء من القصير وبورسودان إلى جدة والحديدة ولكن بالأخص السويس على رأسه في الشمال وعدن على بوابته في الجنوب، حيث كان الموقف في الحالة الأخيرة يصل إلى حد إفلاس ميناء وإفلاس للميناء إلى حد إفلاس دوله (٦٧).

إن الطريق التجاري القديم بين البحرين: المتوسط والأحمر، أو القصير والإسكندرية مرورا بالوادي في الصعيد، بل أكثر من هذا فإن مشروع أنبوب بترول (السويس- المتوسط) " السوميد" الذي يبتعد عن القناة- حيث كان الخطر الإسرائيلي المباشر- إلى عمق الدلتا الأكثر أمنا، ليس إلا ترجمة أخرى لتراجع طريق "الطريق البري " Overland Rout القديم من الشمال إلى الجنوب (٦٨).

وميناء جيبوتي: من الموانئ التي أضيرت بشدة من جراء إغلاق قناة السويس، ففي يونيو ١٩٦٧م انعكس إغلاق القناة على تنفيذ الخطة الخمسية التي كانت قد وضعتها سلطات الإقليم عام ١٩٦٥م والتي كانت تتضمن التوسع في إمكانيات ميناء جيبوتي وتحسين الخدمات الخاصة بتجارة الترانزيت وتلك التي تقدم للسفن العابرة، ولكن إغلاق القناة حد من نشاط جيبوتي بمعدل النصف من إمكانياته العادية.

إن الموقع الجغرافي للإقليم يضفي عليه أهمية استراتيجيه بالغة لأنه ينتمي إلى منطقة تعد منذ حرب أكتوبر ١٩٧٣م في قلب الصراع الجاري بين الدول العظمى خاصه إن إقليم جيبوتي يقع على امتداد قناة السويس والبحر الأحمر حيث تمر السفن الناقلة للبترول والبضائع الأخرى على القارات الثلاث: آسيا وإفريقيا وأوروبا. وهكذا فإن الحركة الملاحية وتجارة الترانزيت تشكلان المورد الأساسي للحياة في الإقليم (٦٩).

وقد وصلت نسبة الانخفاض في ميناء جيبوتي- نتيجة الإغلاق إلى ٧٥٪.

وعلى أية حال فإن موانئ البحر الأحمر جميعها قد أضيرت ضررا بالغا بإغلاق القناة، وتلك الخسارة بمقدار كميات البضائع المتداولة في هذه الموانئ والتي تستخدم قناة السويس سواء في البضائع الصادرة أم الواردة. وأهم الموانئ التي أضيرت هي: جدة- السويس- عدن- جيبوتي- بورسودان (٧٠).

فميناء عدن مثلاً وصل الانخفاض في عدد السفن التي تعودت أن تصل إليه بعد إغلاق القناة ٨٠٪ وبعد إيراد وصل إلى ٦٠ مليون دولار دفعتها السفن المارة ثمنا للوقود والتموين والخدمات انخفض هذا الإيراد إلى ٦ مليون دولار فقط (٧١). كذلك فقد السودان نصف دخله من الرسوم التي كان يتقاضاها من السفن(٧٢).

الدولة الوحيدة التي استفادت من إغلاق قناة السويس هي إسرائيل، ذلك أن عدوان يونيو ١٩٦٧م منح إسرائيل فرصة استكمال وتحقيق مشروعها لأنبوب بترول يصل ما بين إيلات وعسقلان بطاقة ٧٠- ٨٠ مليون طن سنويا، كما أن افتتاح البحر الأحمر أمامها أمن لها شحنات البترول الإيراني الذي اعتمد عليه المشروع. كذلك مدت إسرائيل خطا للنقل البري والسيارات اللوري على نفس الطريق استغلالاً لتجارة المرور بين الشرق والغرب. وحاولت أن تستثمر احتلالها لسيناء لتبرز موقع مصر الجغرافي وتعتصر من مكاسبه أقصى ما يمكنها.

ولقد طالعتنا الأخبار في الأيام الأخيرة بأن إسرائيل في طريقها لمشروع سكة حديدية بين ميناءي إيلات وأشدود لمنافسة قناة السويس (٧٣) والذي وصفه أحد الخبراء الفرنسيين بأنه بمثابة عودة إلى طرق العصور الوسطى وأن مثل هذا المشروع لو تم يصلح فقط لنقل البريد، وأن عمليات تطوير قناة السويس خلال السنوات الأخيرة جعلت منه طريقا مائيا لكل العصور(٧٤).

وتهدف إسرائيل من هذا الخط الحديدي نقل العاويات فيما بين أشدود وإيلات ولكن هذه العملية غير مجدية اقتصاديا إذا ما قورنت بالنقل البحري المستمر في قناة السويس (٧٥).

لقد أحدث إغلاق القناة انقلابا في عملية النقل البحري وتحول مساراته إلى رأس الرجاء الصالح من جهة وإلى خطوط أنابيب البترول من جهة ثانية. ثم إلى ناقلات البترول العملاقة (ULCC) من جهة ثالثة (٧٦). راجع شكلي ٢،١ ص من هذا البحث، وهما توضحان الانقلاب في حركة النقل بعد إغلاق القناة (٧٧).

دور قناة السويس في هجرة الأسماك والكائنات البحرية إلى البحر الأحمر والبحر المتوسط

تمثل قناة السويس مدا صناعيا في لسان منخفض شمال خليج السويس وبط البحر الأحمر بالبحر المتوسط بحيث وصلت مياه المحيط الهندي الدافئة إلى مياه البحر المتوسط المعتدلة مما أثرى الثروة السمكية (٧٨).

ولأول مرة نجد البحر المتوسط ذي الأصل الأطلنطي الصافي لحيواناته البحرية (Fauna) يواجه منافسة من غزو الكائنات البحرية (الهندية/ الباسيفيكية) وأيضا من النباتات التي وجدت مستقرا لها في أول الأمر في قناة السويس ثم اتجهت بعد ذلك إلى البحر المتوسط بالقرب من المدخل الشمالي لقناة السويس في البحر المتوسط، وهكذا استقرت مئات عدة من الأنواع (Species) شرقي البحر المتوسط، وأخذت أعدادها في التزايد المتسارع.

وشكلت هذه الكائنات البحرية (الهندية/ الباسيفيكية) أكثر من ١٥٪ من الكائنات البحرية في شرقي البحر المتوسط، والتي يطلق عليها الصيادين القبارصة:

الأسماك الحمراء وأسماك الأرانب (Red Soldier Fish & Rabbit Fish) (٧٩).

والهجرات الحديثة من البحر الأحمر نجد أسماك Caulerpa والجمبري من نوع (styperpodium shrimperi) وانتشرت بشكل كثيف خلال ست أو سبع سنوات في كل

الأماكن المحيطة بقاع البحر حول جزيرة قبرص، وهذه الكائنات البحرية لم تجد لها أعداء يهاجمونها في البحر المتوسط، وتثبت الدراسة التي قامت بها سلطات قبرص، أن أثرها سيكون بعيد المدى على الكائنات البحرية الوطنية أي الموجودة أصلاً في هذه المنطقة (Fauna and Flora) (٨٠).

وهكذا فتحت قناة السويس طريقا للهجرة بين منطقتين جغرافيتين حيويتين (جغرافيا حيوية) وقد اصطلح على تسمية هذه الظاهرة باسم: " هجرة ليسبسيان" (Lessepsian Migration) (٨١).

والتيارات البحرية التي تسير في قناة السويس في اتجاه الشمال في معظم أيام السنة، نجدها تميل إلى الانعكاس وتأخذ في الاتجاه للجنوب خلال الشهور من يوليو حتى أكتوبر(٨٢). والحركة السلبية للحيوانات البحرية قد تحدث عندئذ في كلا الاتجاهين، ولكن في الوقت الذي تخترق فيه أنواع مختلفة من الأحياء المائية البحر المتوسط، إلا أن الهجرة العكسية من الشمال إلى الجنوب أقل بكثير من تلك المتجهة من الجنوب إلى الشمال. ذلك أنه من المحتمل انه بعد فترة من الوقت من افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية (١٩٦٩م) لم تعد في الإمكان هجرة الكائنات البحرية بسبب ارتفاع نسبة الملوحة (٦٨٪)، وهو الحاجز المتمثل في البحيرات المرة، حيث أن مياه قناة السويس تتدفق خلال البحيرات المرة، فإن درجة الملوحة تظل لتصل درجة التركيز إلى ٥٢٪. وفي عام ١٩٢٤م، عندما تمت دراسة الكائنات البحرية في منطقة قناة السويس بمعرفة بعثة بريطانية وجدت درجة تركيز ملوحة البحيرات المرة تبلغ ٤١٪ وليس أكثر من ذلك في شمال خليج السويس (٨٣).

ويلاحظ أن قناة السويس حاليا بها كائنات بحرية برزخية ذات قدرات عالية لتحمل درجه الملوحة، كانت تعيش في المياه المضطة لبحيرات البرزخ قبل شق قناة السويس.

وهذه الأحياء المائية كانت أول من هاجر واستوطن الممر المائي لقناة السويس بعد إنشائه، ونتيجة لذلك فإن البحيرات المرة قد انضمت إليها واستوطنتها مجموعة كبيرة من الأحياء المائية للبحر الأحمر بما فيها الحشائش البحرية : (Halophila Stipulacea) ذات خصائص ملوحة عالية طينية للمداخل الساحلية وذات قدرة لتحمل الظروف المائيه المضطة المالحة الطينية، وقد سجل البروفيسور بور (عام ١٩٧٨م) ١٢٨ نوعًا من الأحياء المائية هاجرت من البحر الأحمر إلي البحر المتوسط. كذلك وجد أن ٥٣ نوعًا من الأحياء المائية هاجرت من البحر

المتوسط إلى البحر الأحمر عبر قناة السويس، وكثير من الأحياء المائية المهاجرة للبحر المتوسط أثبتت نجاحها في الانتشار في اتجاه الشمال والغرب على شرقي البحر المتوسط(٨٤). فوصلت إلى تركيا. ومن المحتمل أن التيار الشمال السائد قد ساهم وساعد أيضًا في الهجرة صوب هذا الاتجاه. ويرى بور أن هناك حاجزا (عائقًا) آخر جدير بالذكر لعملية هجرة الكائنات البحرية عبر قناة السويس- هو عمقها البسيط وقاعها الطيني Muddy علاوة على أن المياه ذات دوامات من جراء رفاصات السفن. هذه العوامل قد تحد من عملية استيطان مزيد من هذه الأحياء المائية القادمة من البحر الأحمر مثل Corals لمياه قناة السويس. ومن الجدير بالملاحظة أن عملية إغلاق قناة السويس لثماني سنوات سمحت للمواد الرسوبية بالاستقرار وهذا ربما يشجع لمزيد من الهجرة السبسبانية ولكنها مؤقتة (٨٥).

وقد أدى تعميق المجرى الملاحي للقناة إلى تعميق البحيرات المرة أيضًا، وهذا ترتب عليه نوبان الملح الموجود بالقاع وخفض نسبة الملوحة في مياه القناة وأيضًا بالنسبة للبحيرات وذلك نتيجة لازدياد حركة المد والجزر التي أدت بالتالي إلى تنظيف مياه القناة، ومن نتيجة انخفاض نسبة ملوحة قناة السويس تسهيل هجرة الكائنات البحرية بمنطقة البحر الأحمر إلى البحر المتوسط وبالأخص الحيوانات البحرية الساحلية. (Litoral Erythraenfina) لكثير من هجرة الحيوانات البحرية لأعالي البحار. وعلى هذا فإن محار اللؤلؤ (Pearl Oyster) قد وصل إلى تونس في عام ١٨٩٥ وظهر سرطان البحر في الفيوم في عام ١٨٩٦ وقد تم اصطياد السرطان العائم (أبوكابوريا) Swimming Crap من البحيرات المرة في عام ١٨٨٩ وبورسعيد لأول مرة في عام ١٨٩٨م (٨٦).

وفي دراسة قام بها دكتور كونراد Conard عن حركة هجرة الحيوانات والنباتات البحرية عبر قناة السويس، وجد أن هذه الحركة قد أخذت طريقها ببطء للعوامل التالية:

١- طبيعة تربة قناة السويس غير الملائمة، لتبيان أنواعها، فالنباتات البحرية تشكل سلعا للحيوانات البحرية غير متوفرة وتوجد بقلة لاسيما على قاع قناة السويس والأحواض الداخلية، فالطحالب البحرية (Sargasses) على سبيل المثال غير متوفرة بكميات كافية مثلما هي في البحر الأحمر.

٢- ارتفاع درجة ملوحة المياه في البحيرات المرة، والتي تعتبر بمثابة معطلات لهجرة الأسماك. ذلك أن قواطع الأسماك في رحلاتها الجماعية للتماسكة تصل بصعوبة إلى

البحيرات، كما أن درجة الملوحة المرتفعة للبحيرات المرة مثلت حاجزا للأسماك، فيما عدا تلك الأسماك التي اتخذت طريقها في الشريحة العلوية للمياه حيث تتماثل طبيعة مياه البحر.

٣- أن العبور المستمر للسفن الكثيرة في القناة علاوة على أعمال الكراكات المستمر وتأثير التيارات البحرية لها تأثيرها العكسي على حركة هجرة الحيوانات البحرية عبر قناة السويس. وقد قام دكتور كونراد بأخذ عينة من الحيوانات والنباتات البحرية من بحيرة التمساح - باعتبارها نقطة التقاء مياه البحرين: الأحمر والمتوسط وتأكد من وجود ٢٧ نوعًا من الحيوانات والنباتات التي جاءت للقناة من البحرين الأحمر والمتوسط، كما وجد أنواعًا من الحيوانات البحرية قد تزاوجت في بحيرة التمساح (٨٧).

قناة السويس وتخفيض التأمين البحري على السفن:

كان لقناة السويس دورها الفعال في تخفيض نسبة التأمين البحري على السفن والبضائع - من حيث أن طريق السويس/ البحر الأحمر، طريق بحري آمن كما سبق الإشارة إلى ذلك - فنجد أن نسبة التأمين البحري قد انخفضت من ٢,٥٪ إلى ١٪ من ثمن البضاعة أيضًا خفضت قناة السويس الخسائر البحرية فخلال الفترة من (١٨٧٣- ١٨٨٢) بلغت القيمة الإجمالية للخسائر البحرية ٦٧,٥ مليون فرنك، بينما في الفترة من (١٨٨٠- ١٨٨٢) والتي زادت فيها حمولة الأسطول العالمي، لم تبلغ الخسارة البحرية سوى ٤٢,٦ مليون فرنك لكل الملاحة صوب الشرق، وهكذا كان لقناة السويس دورها في هبوط الخسائر البحرية.

ورأت شركة قناة السويس أن انخفاض نسبة التأمين بنسبة ١٪ توازي قيمة العبور التي تحصلها الشركة (٨٨).

نقل البريد والركاب والحجاج عبر قناة السويس :

ازدادت حركة نقل البريد والركاب عبر قناة السويس في اتجاه البحر الأحمر باضطراد حركة الملاحة في قناة السويس. فنجد السفن البريدية Postal Ship نقلت البريد بناء على عقود طويلة الأجل ذات المواعيد المنتظمة والسرعة المحددة. وكانت المعونات التي تتلقاها تلك الخطوط الملاحية جعلتها أداة مستمرة وثابتة في حركة الملاحة في القناة. ومثلت هذه السفن البريدية المنتظمة نسبة ٣١٪ من حمولة القناة عام ١٨٧٤، ٣٣٪ في عام ١٨٨٩، ١٨٩٩ .

وأقبلت السفن ذات الخطوط المنتظمة Liners على استخدام القناة واستفادت من العبور الليلي للقناة الذي بدأ اعتباراً من عام ١٨٨٦ م.

كما استفادت السفن من عمليات تعميق وتوسيع القناة على مدى تاريخها (٨٩). كذلك شجعت قناة السويس حركة نقل الحجاج إلى ميناء جدة وينبع، فقد بلغ عدد الحجاج الذين عبروا القناة في طريقهم إلى ميناء جدة وينبع عام ١٨٨٩ (٤ ٥ ٤٨٦) حاجًا (٩٠).

إن البحر الأحمر هو الممر المائي الذي كانت تسير عبابه سفن الحجيج القادمة من غرب وجنوب غرب العالم الإسلامي عبر مصر والسودان وباب المندب نحو مكة المكرمة والمدينة المنورة بل إن تسمية البحر الأحمر ببحر الحجاز لأن بلاد الحجاز تقع على امتداد شقته الشرقية والأماكن المقدسة الإسلامية تقع بالقرب من شواطئه (طريق العطور والتوابل). كذلك سهلت قناة السويس عملية نقل الجنود والمعدات العربية من الدول الأوروبية لتجد طريقها للبحر الأحمر وأيضًا مستعمراتها في الشرق، وقد بلغت في عام ١٨٨٦ م. (من الجنوب والشمال ١٦٧٦٢٢ جنديا (٩١).

وقد بلغت السفن الحربية التي عبرت قناة السويس عام ١٨٩٧ (٧٨ سفينة حربية وسفينة نقل الجنود) منها ٤٢ سفينة بريطانية و ٨ إيطالية و ٨ هولندية و٦ فرنسية (٩٢).

وبالنسبة لحركة مرور الركاب في قناة السويس، فقد ارتفع عدد الركاب الذين عبروا قناة السويس ٢١٧٥٨ مسافرًا في عام ١٨٧٠م إلى حوالي ربع مليون راكب خلال عام ١٨٩٩، أي بعد ٣٠ عامًا فقط من افتتاح القناة للملاحة (٩٣).

كذلك تدفق المهاجرون من مالطا وصقلية واليونان اعتباراً من عام ١٨٨٣ عبر قناة السويس في طريقهم إلى استراليا والمستعمرات التي أسسها الإنجليز (٩٤).

(حركة الركاب في قناة السويس)

(١٨٧٠ - ١٩٥٤)

السنة	عدد الركاب	السنة	عدد الركاب	السنة	عدد الركاب
١٨٧٠	٣٩,٧٥٨	١٨٩٨	٢١٩,٥٥٤	١٩٢٧	٢٤٠,٣١٨
١٨٧١	٤٨,٤٢٢	١٨٩٩	٢٢١,٣٣٢	١٩٢٨	٢١٧,٧١٨
١٨٧٢	٦٧,٦٤٠	١٩٠٠	٢٢١,٥١١	١٩٢٩	٣٢٥,٨٥٥
١٨٧٣	٦٨,٠٣٠	١٩٠١	٢٧٠,٢٢١	١٩٣٠	٣٠٥,٢٠٢
١٨٧٤	٧٣,٥٩٧	١٩٠٢	٢٢٣,٥١٣	١٩٣١	٢٧٠,٦٥٧
١٨٧٥	٨٤,٤٤٦	١٩٠٣	١٩٦,٠٢٤	١٩٣٢	٢٦١,٧٤٤
١٨٧٦	٧١,٨٤٣	١٩٠٤	٢١٠,٩٨٠	١٩٣٣	٢٥٣,٩٤٠
١٨٧٧	٧٢,٨٢٢	١٩٠٥	٢٥٢,٦٩١	١٩٣٤	٢٦٢,١٢٢
١٨٧٨	٩٩,٢٠٩	١٩٠٦	٣٥٣,٨٨١	١٩٣٥	٦٢٥,٤٦٥
١٨٧٩	٨٤,٥١٢	١٩٠٧	٢٤٣,٨٢٦	١٩٣٦	٧٨١,٩٢٩
١٨٨٠	١٠١,٥٥١	١٩٠٨	٢١٨,٩٦٧	١٩٣٧	٦٩٧,٨٠٠
١٨٨١	٩٠,٥٢٤	١٩٠٩	٢١٣,١٢٢	١٩٣٨	٤٧٩,٨٠٢
١٨٨٢	١٣١,٠٦٨	١٩١٠	٢٣٤,٣٢٠	١٩٣٩	٤١٠,٥٢٣
١٨٨٣	١١٩,١٧٧	١٩١١	٢٧٥,٢٥٩	١٩٤٠	١٦٧,٨٠٥
١٨٨٤	١٥١,٩١٦	١٩١٢	٢٦٦,٤٠٣	١٩٤١	١٤,١٢٤
١٨٨٥	٢٠٥,٩٥١	١٩١٣	٢٨٢,٢٣٥	١٩٤٢	٥٩٠٠
١٨٨٦	١٧١,٤١١	١٩١٤	٣٩١,٧٧٢	١٩٤٣	١٧٣,٢٦٩
١٨٨٧	١٨٢,٩٩٧	١٩١٥	٢١٠,٥٣٠	١٩٤٤	٤١٨,٨٣٢
١٨٨٨	١٨٣,٨٩٥	١٩١٦	٢٨٣,٠٣٠	١٩٤٥	٩٨٣,٩٣٧
١٨٨٩	١٨٠,٥٩٤	١٩١٧	١٤٢,٣١٣	١٩٤٦	٩٣٢,٠٠٧
١٨٩٠	١٦٦,٣٥٣	١٩١٨	١٠٥,٩١٤	١٩٤٧	٥٨٧,١٢٥
١٨٩١	١٩٤,٤٦٧	١٩١٩	٥٢٧,٥٠٢	١٩٤٨	٤٥٤,٨٦٤
١٨٩٢	١٨٩,٨٠٩	١٩٢٠	٥٠٠,١٤٧	١٩٤٩	٦١٠,٩٥١
١٨٩٣	١٨٦,٤٩٥	١٩٢١	٢٩٥,١٩٩	١٩٥٠	٦٦٤,٢٨٤
١٨٩٤	١٦٥,٩٨٠	١٩٢٢	٢٧٥,٣١	١٩٥١	٥٨٨,٩٤٧
١٨٩٥	٢١٦,٩٣٨	١٩٢٣	٢٤٦,٢٣٦	١٩٥٢	٥٧١,٤١٦
١٨٩٦	٢٠٨,٢٤٣	١٩٢٤	٢٦٣,٨٦٩	١٩٥٣	٥٥٤,٠٩٣
١٨٩٧	١٩١,٢١٥	١٩٢٥	٢٦٩,٥٢٢	١٩٥٤	٥٣٧,٩٧٦
		١٩٢٦	٢٨٦,٤٢٢		

المصدر كل من :

- Paul Raymond, Historire de la Navigation dans le Canal de Suez, le Caire. 1956, p. 247 .
- Hallberg, W. Cleganes.. the Suez Canal. its history and diplomatic importance. London. 1931, p. 351 .

الهوامش

١- محمد خميس الزوكة، جغرافيا حوض البحر الأحمر، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية ٢٠٠٣، ص

٢- المرجع السابق، ص ١٩ .

٣- جمال حمدان، شخصية مصر، الجزء الثاني، ص ص ٨٧٢- ٨٧٣ .

٤- محمد متولي، حوض الخليج العربي، الجزء الأول، القاهرة ١٩٧٨ ، ص ص ٧٩- ٨٢ .

٥- جمال حمدان، شخصية مصر، مرجع سابق، ص ٨٢١ .

٦- المرجع السابق، ص ٨٢١ .

٧- المرجع السابق، ص ٨٢٢ .

٨- محمد خميس الزوكة، مرجع سابق، ص ٢١٧ .

٩- المرجع السابق، ص ٢١٨ .

10 - The 12th International Coference on : Port Strategy and Collaboration Development . Organized by. Port training Institute in with Port of Rotterdam. (14-16 January 1996) Alexandria .

11 - Containerization Year Book 2002. Editor Jane Degerald U.K. Unwin Brothers. Ltd.

١٢- خميس الزوكة، مرجع سابق، ص ص ٣٣٩- ٤٣ .

13 - Alasdair.J.Edwards and Stephan M. Head. Key environment, The Red Sea. Pergamon Press (1990). p. 360 .

14 - Lombard A.G.Le Port de Suakin L'exploration. Tome. XV 8 Fev. 1883. p. 293 .

١٥- صلاح الدين الشامي، الموانئ السودانية، القاهرة، المجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية، مكتبة مصر، سلسلة الألف كتاب الأولى رقم ٣٧٨، ١٩٦١ م، ص ٤٢ ، ١٠ نقلاً عن: دفتر ٥٥٨ معية تركي ترجمة الرشيقة التركية ٢٧، ص ٥٩ .

١٦- صلاح الدين الشامي، المرجع السابق، ص ١٤٤، نقلاً عن:

Junker. W. Travels in Africa. London. 1890. p. 5 .

١٧- المرجع السابق، نقلاً عن: دفتر معية بدون رقم ص ٩ .

١٨- المرجع السابق، ص ١٤٨ .

١٩- محمد رياض، جغرافية النقل، بيروت، دار النهضة العربية (بدون تاريخ) ص ١٩٨، وراجع أيضاً: خميس الزوكة، البحر الأحمر، ص ٢١٦ .

٢٠- عبد الحميد القيسي وعبد علي الخفاف، البحر الأحمر، أهميته الاقتصادية والاستراتيجية، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة السلسلة الخاصة (٨٠) ١٩٨٦ م، ص ص ٧٢ - ٧٣ .

٢١- خميس الزوكة، البحر الأحمر، مرجع سابق، ص ٢٠٧ وراجع أيضاً :

Alasdair & Stephan, The Red Sea, op. cit., p. 36 .

٢٢- عبد الحميد القيسي، مرجع سابق، ص ٧٠ .

23 - Bulletin Decadale, No: 603, 229 , 1888 .

24 - Maritime Guide. Lloyds Register of Shipping .

٢٥- محمد رياض، جغرافية النقل، ص ١٨٣ .

26 - Containerization Year, 2001 .

٢٧- عبد الحميد القيسي، البحر الأحمر، مرجع سابق، ص ٦٥ .

٢٨- إجمالي المراسي ٦ ومجموع أطوالها ١٠٦١ متراً وأقصى حمولة للسفن مسموح بها ٢٠٣٢٠ طناً والميناء مزود بمساحات تخزينية لمولدات ومساحات مكشوفة لبضائع العامة، ورافع للحبوب بقدرة ٤٠٦ طن/ ساعة ومرسى للمواد السائلة، والعمق بجوار الرصيف = ١٠،٠٦ متراً وهو مخصص للفوسفات الذي يمكن شحن ٥٠٨ طن/ ساعة كما يوجد مرسى عائم علاوة على الأونش والمعدات والحوض العائم ... إلخ ، راجع :

Maritime Guide. op. cit., p. 341 .

28 - Alasdair & Stephan, op. cit., p. 361 .

٣٠- عبد الحميد القيسي، مرجع سابق، ص ٧٦ .

٣١- خميس الزوكة، مرجع سابق، ص ٨٨ .

٣٢- المرجع السابق، ص ص: ٨٨- ٨٩ .

33 - Dudlu Stamp, A Commercial Geography. London. 1937, p. 418 .

34 - Hallberg, Charles, W., The Suez Canal. its History and diplomatic importance. Columbia. 1931, p. 216 .

٣٥- راجع نقاط الارتكاز البحرى فى كتاب : السيد حسين جلال، الصراع الدولى حول استقلال قناة السويس، الهيئة المصرية العامة للكتاب (الإسكندرية) ١٩٧٩م ، ص ص ١١٨ – ١٢٨ .

36 - Hallberg, op. cit, pp. 377 - 378 .

37 - Poydemont, Henri, Le Canal De Suez. Paris. 1955, p. 44 .

٣٨ – Encyclopedia Britannica, Vol. 20 U.S.A. 1964 ، تحت مساعة " Ship " : ص ٢١ وفيه فصلاً مسهباً من تطور بناء السفن .

39 - Bulletin Décadaire, No. 585. 22.3. 1888 .

40 - Ibid.

٤١ – جريدة الأهرام، عدد ٢٢ أكتوبر ١٩٨٩، ص ١٣ .

٤٢– عبد الحميد القيسمى، مرجع سابق، ص ٧٠ .

٤٣– نشرة هيئة السويس السنوية لعام ٢٠٠١ .

٤٤– المرجع السابق، ص ٧٣ .

٤٥– المرجع السابق .

٤٦– وهى سفن صغيرة الحجم تنقل البضائع من السفن الكبيرة (الأم) ثم تقوم بتوزيعها إلى موانى عديدة، إما لعدم إمكانية دخول السفينة الأم الموانى نظرا لكبر غاطسها دياما لسهولة وسرعة توزيع حمولات السفينة الأم من البضائع إلى الموانى المعنية.

47 - Lloyd's List Magazine. 18/5/1992 .

٤٨– نشرة هيئة قناة السويس لعام ٢٠٠١، ص ص ٧٠– ٧٣ .

٤٩– المرجع السابق.

٥٠– جمال حمدان، بترول العرب، القاهرة، ١٩٦٤م، ص ص ١٦٢– ١٧٠ .

٥١– السيد حسين جلال، قناة السويس وتحديات المنافسة والطرق البديلة، بحث منشور بمجلة اتحاد المؤرخين العرب (ندوة طرق التجارة العالمية عبر عصور التاريخ) مجلد ٨ سنة ٢٠٠٠، ص ٨٣٢ (جدول عن تطور حركة البترول فى القناة).

٥٢– المرجع السابق، ص ٨٣٢ .

٥٣– خميس الزوكة، مرجع سابق، ص ٢٠٧ .

٥٤– المرجع السابق، ص ٣٦٠ .

٥٥– لمزيد من التفاصيل حول خط السوميد، راجع: السيد جلال، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة، ١ لإسكندرية، دار المعارف، ١٩٨٥، ص ١٣٩ .

٥٦– راجع نشرة هيئة قناة السويس لعام ٢٠٠٠، ص ٧٠ .

٥٧– لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع: السيد حسين جلال، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة، مرجع سابق، ص ص ١٤٦– ١٥١، وأيضا:

Transafrican Pipeline. A Strategiconal Dream: Arab Oil & Gas. 1st August 1984 .

وجريدة الأهرام: ٢١ يوليو ١٩٨٤ نقلاً عن وكالة الأنباء السودانية (خط أنابيب أمريكى لنقل البترول من البحر الأحمر إلى المحيط الأطلسى).

٥٨– السيد حسين جلال، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة، مرجع سبق ذكره ، ص ص ١٤٣ – ١٤٥.

٥٩– أحمد الشيراء، فى مشاكل البترول، راجع Odell, Peter. Oil And World Power. Rotterdam, 1975, pp. 169 - 170 .

٦٠ – جمال حمدان، شخصية مصر، ب ٢، مرجع سابق، ص ٨٣٢ .

٦١– المرجع السابق، ص ٨٠٤ .

٦٢– المرجع السابق، ص ٨٠٦ .

٦٣– ولمزيد من التفاصيل عن هذا الموضوع راجع: السيد حسين جلال، دور قناة السويس فى النقل البحرى العالمى، الإسكندرية، الأكاديمية العربية للنقل البحرى (مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى) تقرير رقم ٢ – ١١١٢ يوليو ١٩٨٧م ، ص ص ١ ٢– ٣٨ .

٦٤– جمال حمدان، المرجع السابق، ص ٨٠٦ .

٦٥– راجع، ص من البحث عن خط السوميد .

٦٦– جمال حمدان، مرجع سابق، ص ٨٠٩ .

٦٧– المرجع السابق، نفس الصفحة.

٦٨– المرجع السابق وراجع شكلى رقم ١ ، ٢ .

٦٩– شبيه الأصفهانى، طريق جيبوتى إلى الاستقلال، القاهرة، مجلة السياسة الدولية العدد رقم ٤٧ (يناير ١٩٧٧)، ص ص ٤٢–٤٣ .

٧٠- راجع من البحث عن موانئ البحر الأحمر.

٧١- السيد حسن جلال، دور قناة السويس في النقل البحري العالمي، مرجع سابق، ص ٢٨ .

٧٢- المرجع السابق، نفس الصفحة.

٧٣- أهرام يوم ٥ نوفمبر ٢٠٠٢ (العدد رقم ٤٢٧٢٢) ، ص ١ .

٧٤ – جان بول كالون (رئيس الجمعية الفرنسية لأصدقاء قناة السويس، المرجع السابق، وراجع ص ٣ من نفس عدد الأهرام وتحقيق عن قناة السويس تتحدى أوهام البديل).

٧٥- ولمزيد من التفاصيل راجع: السيد جلال، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة. مرجع سابق (اتحاد المؤرخين العرب) مجلد (٨١) ص ص ٦٨٩- ٨٤٢ .

٧٦- Ultra Large Crude Carrier وهي ناقلات عملاقة لا يسمح غاطسها الكبير (٧٥- ٨٠ قدم) عبور قناة السويس .

٧٧- جمال حمدان، مرجع سابق، ص ص ٨٣٦، ٨٩٤ .

٧٨- محمد متولي، حوض الخليج العربي، جـ١، القاهرة، ١٩٧٨ ، ص ص ٧٩ – ٨٢ .

69 - Andreas Demetropoulos, Direction Department of Fisheries. The Marine of Cyprus. (الانترنت الرسمي لشبكة موقع جمهورية قبرص) .

٨٠- السمك في جزيرة قبرص يبلغ حوالي ٣١٠٠ طن سنويا (١١ مليون جنيه استرليني) المرجع السابق

٨١- أطلق الأستاذ بور Por هذا الاسم (عامي ١٩٧٦، ١٩٧٨) وهو الذي قام بدراسة هذه المشكلة بالتفصيل، راجع Alasdair & Stephan, op. cit., p. 4 .

استخدمت عبارة فسيفساء نسبة إلى فرمينالد دي لسبس (الفرنسي) الذي كان وراء شق قناة السويس.

٨٢- المرجع السابق، وراجع أيضا الشكل رقم ٥، ص ٣٩، ويوضح حركة حركة التيارات البحرية في البحر الأحمر، نقلا عن: خميس الزوكة، البحر الأحمر، مرجع سابق، ص ٤٤ .

83 -0 Alasdair & Stephan. op. cit.

84 - Ibid.

85 - Ibid.

٨٦- السيد حسين جلال، الصراع الدولي حول استقلال قناة السويس (١٨٨٣-١٩٠٤)، رسالة دكتوراة من آداب الإسكندرية، ١٩٨١ (غير منشورة)، ص ٤٣٣ نقلا عن:

Parmie, East & West of Suez Canal in History. (1854 - 1956). Oxford, 1969, p. 398.

87 - Bulletin Décadaire, No. 393 , 22.11.1882, p. 198 .

88 - Ibid., No. 644 , 12.11.1883 .

٨٩- السيد حسين جلال الصراع الدولي حول استقلال قناة السويس، المرجع السابق، ص ٤٣١ .

87 - Bulletin Décadaire, No. 674 , 12.9.1890, p. 2054 .

٩١- لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع: السيد حسين جلال، القوة الكبرى والأهمية السياسية والاستراتيجية للبحر الأحمر (١٨٦٩- ١٩٠٠) بحث مقدم بمناسبة تكريم الأستاذ الدكتور/ عمر عبد العزيز عمر، الإسكندرية، ٢٠٠٢، دار المعرفة الجامعية.

٩٢- المرجع السابق، ص ٢١ .

٩٣- المرجع السابق.

94 - Charles Roux, L'Idime De Suez. Tom.2. Paris. 1901 , p. 308 .

رقم الإيداع ٢٠٠٤/١٤٠٦٦

الترقيم الدولي I.S.B.N. 977 - 322 - 142 - 3

مطابع زمزم ت: ٧٩٥٤٣٩٩ - ٧٩٤٠٩٩٤

٥٣ شارع بورسعيد - باب اللوق