

## الأوضاع الاقتصادية لعيزاب في العصر الأيوبي والمملوكي

إبراهيم خليل محمد الجبوري

أ. د. غزوة شهاب أحمد المصطاف

جامعة سامراء - كلية التربية

### الملخص

كانت عيزاب نقطة التواصل التجاري بين تجارة البحر الاحمر وتجارة النيل، ومحطة تجارية ترد اليها البضائع من الحبشة وزنجبار والهند واليمن عبر البحر. واتخذ الحكام المسلمون من تلك الموانئ أرضاً لنفي المعارضين لهم سياسياً، والاعراب المنفلتين، كما فعل سيدنا ابو بكر الصديق -رضي الله عنه- حينما نفى مجموعة من الاعراب الى ميناء عيزاب، ومثله فعل الامويون والعباسيون، فضلاً عن أنَّ الامويين حينما آلت دولتهم للسقوط، فرّوا من بطش العباسيين صوب عيزاب. ومثل ميناء عيزاب طوق نجاة للهجرات الوافدة؛ نظراً لما بها من خيرات واردة، فاستقر بعضهم لغرض التجارة، او العمل بالموانئ، وأدخلت تلك الموانئ للمجتمعات فائدة مادية وثقافية نتيجة لحركة الهجرة المارة بها سنوياً (الحج والعمرة) فتتظمت فيها الحياة الدينية مثل: المساجد والقضاء. ومما سبق يمكن القول، إنَّ اختيار القدياء لمنطقة عيزاب، لإقامة ميناء لم يكن ارتجالاً أو مصادفةً بل لأنه موقع استراتيجي مهم، ويكفي أنَّه الميناء الوحيد الذي يبعد عن جدة نحو (١٢٠) ميلاً بحرياً فقط، علاوةً على قربه من الدول الآسيوية وغيرها.

الكلمات المفتاحية: ميناء، موارد، عيزاب، البحر الأحمر، الأوضاع الاقتصادية.



## **The economic conditions of Aidhab during the Ayyubid and Mamluk eras**

**Ibrahim Khalil Muhammad al-Jubouri**  
**Dr. Ghazwa Shihab Ahmad Al-Mustafa**  
University of Samarra- College of Education

### **Abstract**

Aydhab was a commercial point of contact between the Red Sea and Nile trade routes, serving as a trading station where goods from Abyssinia, Zanzibar, India, and Yemen were brought by sea. Muslim rulers utilized these ports as places of exile for their political opponents and unruly Bedouins. For instance, Caliph Abu Bakr Al-Siddiq (may Allah be pleased with him) exiled a group of Bedouins to the port of Aydhab. Similarly, the Umayyads and Abbasids did the same. When the Umayyad dynasty faced collapse, they sought refuge in Aydhab to escape the oppression of the Abbasids.

Aydhab's ports became a safe haven for incoming migrations due to the abundance of resources. Some settled there for trade or worked at the ports. These ports also brought material and cultural benefits to the communities due to the annual migration activities such as the Hajj and Umrah, leading to the establishment of religious aspects like mosques and judicial systems.

From the aforementioned, it can be concluded that the ancient choice of Aydhab as a port was not coincidental but rather a strategic location. Notably, it is the only port located only about 120 nautical miles away from Jeddah, in addition to its proximity to Asian countries and others.

**Keywords:** Port, Resources, Aidab, Red Sea, Economic conditions.

## المقدمة:

الحمد لله الذي شرفنا بالانتماء الى أمة العرب المسلمين نسب النبي محمد (ﷺ)، ولغة أهل القرآن كتاب الله المنزل على عباده المؤمنين، والصلاة والسلام على النبي المهداة رحمة للعالمين محمد (صلى الله عليه وعلى آله الطيبين الطاهرين) وأصحابه الغر الميامين ومن تبعهم بإحسان الى يوم الدين.

وتبوءت عيذاب في العصور الاسلامية مكانة مرموقة في حقل التجارة والحج والسياسة، وكانت عيذاب الى الجنوب أقرب إلى السفن الآتية من المحيط الهندي، فكان هذا الميناء الجسر الطبيعي الرابط بين بلدان المغرب العربي والاندلس وبين بلدان المشرق المتمثلة بمصر وبلاد الشام والعراق وخراسان، مثلما كان الجسر التجاري الطبيعي بين الهند والصين، وبلدان المشرق العربي.

وتمتع ميناء عيذاب بتاريخ حافل، إذ قامت الدولة العربية الإسلامية بحراسة هذا الميناء؛ لحفظه سياسياً واقتصادياً؛ فأحكم هذا الميناء عسكرياً، وكان يحدد حرية المناورات وعدم دخول الأعداء وتوجيه هجمات من خلاله، ليس فقط عسكرياً وإنما بسبب المخاضات وتقلبات الرياح وأيضاً المنحدرات الهشة والعميقة التي أدت دوراً مهماً في ذلك.

ولم يحظ ميناء عيذاب باهتمام الباحثين العراقيين، إذ لم يجد الباحث دراساتٍ او بحوثاً تناولت جوانب وأحوال هذا الميناء؛ ونظراً لأهمية الموقع الجغرافي وأهمية هذا الميناء المنمازة التي حظي بها دوناً عن باقي الموانئ في تلك المدة؛ فجاءت هذه الرسالة للكشف عن المميزات الحضارية منها: الاجتماعية والادارية والسياسية والاقتصادية، ولما كان لطالب الدراسات نصيب في اختيار موضوعه، لذا فضلت الموضوع الاقتصادي على غيره من الموضوعات، عنوناً للبحث (الايوضاع الاقتصادية لعيذاب في العصر الايوبي والمملوكي).

وتكمن إشكالية الدراسة في ملاحظة عدم استمرارية وجود ميناء عيذاب على الرغم من اهميته للتجارة الدولية العابرة للبحر الأحمر، فضلاً عن كونه محطة رئيسة لقوافل الحجاج القادمين من المغرب والاندلس في العصور الاسلامية الوسطى، وعلى الرغم من التاريخ الحافل له إلا أن أكثر ما يميز نشأتها هو عدم استمرار الحياة فيها، وعدم بقائها مع مرور الزمن، بل زوالها واندثارها كلية عن سطح الارض لدرجة يصعب معها تحديد مواقعها، واقتضت طبيعة البحث على تقسيمه لأربعة مباحث:

المبحث الاول: التعريف بالموقع.

المبحث الثاني: الفتح العربي الإسلامي والأصول السكانية لعيذاب.

المبحث الثالث: الاوضاع الاقتصادية لعيذاب في العصر الايوبي.

المبحث الرابع: الاوضاع الاقتصادية لعيذاب في العصر المملوكي.

### المبحث الاول: التعريف بالموقع لعيزاب:

لا يمكن تعريف موقع عيزاب، من دون التوقف عند موقع بحر القلزم<sup>(١)</sup> الذي يعدّ ميناء عيزاب الميناء الأول له على الساحل الغربي للبحر الأحمر في العصور الاسلامية الوسطى، ويمكن وصف البحر الأحمر جغرافياً بأنه مضيق طويل يمتد بين باب المندب في جنوبه الشرقي وخليج السويس في شماله الغربي، وهو الذراع الغربي المتفرع من المحيط الهندي، والممتد موازياً للخليج العربي من جهة الغرب متوسطاً قارتي آسيا من الشرق وقارة أفريقيا من الغرب، والحقيقة أنّ البحر الأحمر قد احتل مكانة مهمة لدى الحضارات القديمة للأمم المجاورة، فقد أطلق عليه الفراعنة اسم الأخضر الهائل في حين ورد في كتاب العهد القديم تحت اسم يم سوف وتعني كلمة سوف بالعبرية أيضاً نبات البردي مما جعل البعض يرى أنّ البحر الأحمر إنّما هو تحريف لكلمة بحيرة البردي التي ورد ذكرها في الوثائق المصرية القديمة التي تعود إلى القرن الثالث قبل الميلاد<sup>(٢)</sup>، وقد تعلق الأمر باليونانيين والرومان فقد أطلقوا على تسمية البحر الأحمر، البحر الأرتيري بفضل لون مياهه الحمراء بعيد انعكاس الشمس عليها، أو بسبب جباله التي أصبحت حمراء بفضل الشمس الحارقة<sup>(٣)</sup>.

وفي السياق ذاته، فقد ذكر المؤرخ الإغريقي أغاتار جيدس أنّ "أرتيريا كان اسماً للبحر الأحمر وتعني بالفارسية بحر الملك الأحمر، وهو الملك الفارسي الذي حكم امبراطورية فارسية قديمة"<sup>(٤)</sup>، ومهما يكن من أمر فقد أطلق ابن خلدون على البحر الأحمر تسمية بحر القلزم<sup>(٥)</sup>، وعرف أيضاً بـ البحر الفرعوني، وعرفه ابن خرداذبه فقال: البحر الشرقي الكبير، فيه يركب التجار من القلزم إلى الجار<sup>(٦)</sup> وجدة<sup>(٧)</sup>.

وذهب المقدسي إلى إطلاق تسمية البحر الأحمر بالبحر الفارسي؛ لأنّ معظم صنّاع السفن من الفرس<sup>(٨)</sup>، في حين وصفه المسعودي فقال: "خليجاً يمتد من البحر الحبشي فينتهي إلى مدينة القلزم، وبحر الهند هو البحر الحبشي"<sup>(٩)</sup>، وسماه الهمداني ببحر الحجاز عند ساحل المدينة<sup>(١٠)</sup>، وبحر اليمن عند سواحل اليمن<sup>(١١)</sup>.

ومهما يكن من أمر، فإنّ بعض المؤرخين المعاصرين ربط اسم البحر الأحمر بمسمياته الطبيعية، وينسب صفة الأحمر إلى الطحالب البنية المائلة للحمرة التي أخذت تتزايد لتغطي مساحات كبيرة من هذا البحر وأعطته اسمه المعروف<sup>(١٢)</sup>.

واستعمل البحر الأحمر هدفاً آخر فضلاً عن الاستعمال التجاري، وتمثل بنشر الدين الإسلامي والهروب من أذى مشرقي قریش، فكانت الهجرة إلى الحبشة عبر البحر الأحمر إلى الساحل الأفريقي في السنة الخامسة للبعثة النبوية الشريفة<sup>(١٣)</sup>، ومثلت تلك الهجرة مفتاحاً لدور

جديد لموانئ البحر الأحمر، أسهمت في انتشار الإسلام في تلك المناطق، وكل ذلك كان عبر موانئ البحر الأحمر، وأسهمت التجارة والتجار العرب بدور ريادي في توطيد الإسلام عبر سواحل البحر الأحمر في أفريقيا<sup>(١٤)</sup>.

وتبوأ موانئ البحر الأحمر في العصر الإسلامي بمكانة مرموقة في عالم التجارة الدولية، إذ كانت تلك المكانة موجودة منذ آلاف السنين في العصور التاريخية وما زالت حتى الآن، وتعدّ هذه الموانئ الموجودة على ساحل البحر الأحمر من أهم الموانئ الموجودة في العالم، وهذا يرجع لأهمية البحر الأحمر ذاته<sup>(١٥)</sup>، ويبدو أنّ شهرتها جاءت لما توافرت فيها من مميزات طبيعية واقتصادية وسياسية وتجارية واستراتيجية، كانت سبباً في ظهورها ولاسيما في العصور الإسلامية<sup>(١٦)</sup>، وبصفة خاصة ميناء عيذاب الذي شهد نشاطاً تجارياً وسياسياً كبيراً زاد من أهميته من بين موانئ ساحل البحر الأحمر.

وعيّذاب بالفتح ثم السكون وذال معجمة وآخره باء موحدة<sup>(١٧)</sup>، وكانت عيذاب بموقعها إلى الجنوب أقرب إلى السفن الآتية من المحيط الهندي؛ لأنها توفر عليها السير مسافة كبيرة إذا ما ذهبت إلى القصير أو القلزم<sup>(١٨)</sup>، ولم تتفق المصادر العربية والإسلامية على تحديد موقع عيذاب تحديداً قاطعاً، فعلى سبيل المثال لا الحصر، فإنّ المؤرخ والجغرافي اليعقوبي ت ٢٩٢ هـ/ ٩٠٤ م أول من ذكر عيذاب بوصفه ميناء له أهمية على ساحل البحر الأحمر<sup>(١٩)</sup>، وفي سياق متصل، فإنّ الاصطخري<sup>(٢٠)</sup> ذكر أنّ عيذاب من مدن الحبشة وحدد ياقوت المسافة بين عيذاب والقصير بثمانية أيام، وضاعف المهلبي مقدار المسافة وجعلها ثمانية مراحل<sup>(٢١)</sup>، في حين ذكر الإدريسي بين عيذاب ووادي العلاقي اثنا عشر يوماً<sup>(٢٢)</sup>.

والمقريري ذكر أنّ صحراء عيذاب مساحتها من قوص<sup>(٢٣)</sup> إلى عيذاب سبعة عشر يوماً ثم وصف موضعها في موضع آخر من كتابه، فنذكر أنّها على ساحل بحر القلزم إلى الجنوب من القصير، وأنّ ساحل بحر القلزم يمتد بعدها إلى الحبشة<sup>(٢٤)</sup>، وذكر ابن حوقل أنّ بين عيذاب ووادي العلاقي أربع مراحل<sup>(٢٥)</sup>.

وتبعد عيذاب نحو مرحلة واحدة عن موضع يسمى بـ(ماء حكم)<sup>(٢٦)</sup>، وبينها وبين مدينة أسوان<sup>(٢٧)</sup> عشرة مراحل<sup>(٢٨)</sup>، وضاعف المقدسي تلك المسافة فجعلها من أسوان إلى عيذاب عشرين مرحلة<sup>(٢٩)</sup>، وبينها وبين مدينة قفط<sup>(٣٠)</sup> في البر خمس مراحل<sup>(٣١)</sup>.

وانتق البيروني ت ٤٣٠ هـ/ ٩٥١ م مع اعتقاد بعض الجغرافيين والرحالة بأنّ عيذاب مدينة حبشية، إذ أشار لها بوصفها حصناً على البحر الأحمر وهي الحبشة<sup>(٣٢)</sup>، ومن المفيد الإشارة إلى استغراق الرحالة ناصر خسرو في سيره من أسوان إلى عيذاب مدة خمسة عشر يوماً قطع فيها

مئتي فرسخ<sup>(٣٣)</sup>، إنَّ تسمية عيذاب يقال: هو اسم نوع من الأعشاب باللغة البجاوية<sup>(٣٤)</sup>، ينمو بكثرة في منطقة عيذاب<sup>(٣٥)</sup>، وذهب جغرافي سوداني معاصر بعيدًا في القول إنَّ اسم عيذاب قديم يرجع إلى ما قبل الفتح العربي الإسلامي، وإنَّه تعريف لفظ محلي قديم<sup>(٣٦)</sup>.

واختلف الجغرافيون والرحالة المسلمون في تقدير اتساع عيذاب وصفتها فجعلها ابن حوقل<sup>(٣٧)</sup>، وأبو عبيد البكري<sup>(٣٨)</sup>، والادريسي<sup>(٣٩)</sup>، وابن الوردي<sup>(٤٠)</sup>، والحميري<sup>(٤١)</sup>، مدينة، وعلى أية حال، فقد بقيت عيذاب على تلك الحال إذ نقل الرحالة التجيبي<sup>(٤٢)</sup> عن الادريسي هذا الوصف بنصه، ونقله الحميري أيضًا<sup>(٤٣)</sup>، ولأجله فقد كرر التجيبي إطلاق لفظة البليدة بالتصغير عليها<sup>(٤٤)</sup>، وفي السياق نفسه، وصفها ناصر خسرو عندما مرَّ بها سنة ٤٤٢ هـ/١٠٥٠ م بأنها مدينة صغيرة<sup>(٤٥)</sup>، وتبعًا لتقديره فإنَّه قدَّر عدد سكانها والبالغ تقريبًا ٥٠٠ نسمة فإنَّها لا تخرج عن كونها بلدة صغيرة، وإذا كانت المدينة في مصطلح الجغرافيين الأوائل تدل على التجمع السكاني الذي يتجاوز سكان القرى والبلدات، وتتوافر فيه مقومات المدينة من المساجد والمعالم الدينية والكثافة السكانية العالية، فإنَّ عيذاب لم تكن ترقى لمستوى المدينة، ولكن لكونها حوت تجمعًا سكانيًا في منطقة مقطوعة، فضلًا عن أهمية مينائها للتجار حملت اسم المدينة. وفي موضع آخر أطلق الاصطخري على مدينة عيذاب صفة مدينة وحصن<sup>(٤٦)</sup> في حين أطلق عليها ابن حوقل الذي زارها وشاهد أحوال البجا كما قال<sup>(٤٧)</sup>، عدَّة تسميات فذكرها كمدينة وحصن وأرض وناحية<sup>(٤٨)</sup>، وسماها المسعودي بلاد العيذاب<sup>(٤٩)</sup>، وفي دلالة ملفتة للنظر فيما يخص سعتها الجغرافية، فقد وصف ابن بطوطة عيذاب الذي زارها سنة ٧٢٦ هـ/١٣٢٥ م بأنها مدينة كبيرة<sup>(٥٠)</sup>، وأطلق عليها الحميري تسمية الجزيرة، فضلًا عن وصفها بالمدينة<sup>(٥١)</sup>، وفي مكانٍ آخر لمح إلى مينائها بأنَّه على شكل الجزيرة<sup>(٥٢)</sup>، واستدرك الادريسي بعد أن وصفها بالمدينة أنَّها "ليست بالكبيرة القطر ولا بالآهلة العامرة بالخلق"<sup>(٥٣)</sup>.

وقدر تعلق الأمر بالمناخ، فيوصف مناخ عيذاب بالحر الشديد، وهوؤها أشبه بالسموم المحرق<sup>(٥٤)</sup>، وقد أشار الرحالة التجيبي إلى شدة الحر فيها، فلا يكاد الإنسان يتنفس إلا وشعر بأنَّ أحدهم يقبض على أنفه، وكأنَّ النار تلمح وجهه، وماء بحرهما في غاية السخونة والحرارة، وقد عبَّر التجيبي عن معاناته من سوء مناخها اثناء اقامته هناك فقال: "حتى كادت القلوب تبلغ الحناجر من شدة حرها وسخونة هوائها"<sup>(٥٥)</sup>.

### المبحث الثاني: الفتح العربي الإسلامي لعيذاب

أولاً: الفتح العربي الإسلامي لعيذاب: كان أول ذكر لعيذاب في خلافة سيدنا أبي بكر الصديق (رضي الله عنه) ١١-١٣هـ/٦٣٢-٦٣٤م، حينما نفى إليها جماعة من الأعراب<sup>(٥٦)</sup>، وذكرت عيذاب لمرة أخرى في المصادر الإسلامية، بوصفها ميناء مهمًا على البحر الأحمر عبر إليها القائد الإسلامي عبد الله بن سعيد بن أبي السرح قاصدًا بلاد مصر عام ٣١هـ/٦٥١م<sup>(٥٧)</sup>.

ولم يهتم ولاة مصر منذ الفتح الإسلامي لها بإرسال حملات ضد بلاد البجا، مثلما فعلوا مع بلاد النوبة، وذكر ابن عبد الحكم أنّ عبد الله بن سعد بن أبي السرح عند عودته من غزوته في بلاد النوبة عام ٣١هـ/٦٥١م شاهد للمرة الأولى البجا وقد تجمعوا له عند شاطئ النيل، فسأل عنهم، فأخبر بمكانهم فهان عليه أمرهم فنفذ وتركهم<sup>(٥٨)</sup>، ويقال: لما اقتحم عبد الله بن أبي السرح دنقلا<sup>(٥٩)</sup> في عام ٣١هـ/٦٥١م حاول أن يجهز جيشًا لفتح بلاد البجا، ولكنه عدل عن ذلك؛ لوعورة الطريق وقلة الماء، ولأنّ البجا أبدوا استعدادًا لدفع الجزية للمسلمين فتركهم ثم هادنهم عبيد الله بن الحباب الموصلي الذي ولي مصر عام ١١١-١١٦هـ / ٧٢٩-٧٣٤م في مدة خلافة هشام بن عبد الملك ١٠٥-١٢٥هـ / ٧٢٣-٧٤٢م<sup>(٦٠)</sup>.

وفي موضع آخر أورد المقرئ ذلك فقال: "تجمع لعبد الله بن سعد بن أبي السرح في انصرافه من النوبة على شاطئ النيل البجا، فسألهم عن شأنهم، فأخبر ليس لهم ملك يرجعون إليه، فهان عليه أمرهم وتركهم، فلم يكن لهم عقد ولا صلح، وكان أول من هادنهم عبيد الله بن الحباب السلولي في أواخر القرن الأول للهجرة ... على أن لا يقتلوا مسلمًا ولا ذميًا فإن قتلوه فلا عهد لهم<sup>(٦١)</sup> وأهم ما فيها هو أن يمنحوا المسلمين حق العبور والأمان في بلادهم، ولهذا ازداد النشاط التجاري والدعوي في بلاد البجا وعبر موانئهم الناشطة ولاسيما ميناء عيذاب وتلك الاتفاقية هي التي سارت إليها الدول الإسلامية المتعاقبة في تعاملها مع البجا<sup>(٦٢)</sup>.

ويبدو أنّ المسلمين الفاتحين لمصر، ضاقوا ذرعًا بهجمات النوبة والبجا، وأنّ المعاهدة أعلاه ساهمت في انسياب المسلمين في الجنوب، وأخذت موجات العرب تتدفق على هذه المنطقة بكثرة ومن دون انقطاع، وكانت أراضي البجا ومن ضمنها عيذاب جاذبة للقبائل العربية فهاجروا إليها جماعات، واستوطنوا أرض المعدن حول مناجم الذهب<sup>(٦٣)</sup>.

وكان مقتل مروان بن محمد آخر الخلفاء الأمويين في عام ١٣٢هـ/٧٤٩م<sup>(٦٤)</sup>، وانكسار جيشه، دفع ابنه عبد الله وعبيد الله وكان وليّ عهده، "قهربا فيمن تبعهما من أهلها ومواليهما وخواصهما من العرب وممن انحاز إليهم من أهل خراسان من شيعة بني أمية، فساروا إلى أسوان

من صعيد مصر، وساروا على شواطئ النيل إلى أن دخلوا إلى أرض النوبة، وخيرهم من الأحابيش، ثم توسطوا أرض البجا ميمين عيذاب من ساحل بحر القلزم.<sup>(٦٥)</sup>

وفي ضوء اتفاقية جديدة بين المسلمين والبجا في عام ٢١٦هـ/٨٣١ م تعهد عبد الله بن الجهم<sup>(٦٦)</sup> بتأمين البجا في بلادهم على أن يدفعوا للمسلمين كل عام ثلاثمئة وستين جملاً أو ثلاثمئة دينار، وأن لا يأووا باقي المسلمين الذين يفرون إلى عيذاب، وعليهم ردهم وأن لا يهددوا المساجد التي بينها المسلمون في بلادهم، وأن يقيم كبيرهم كنون بن عبد العزيز في الريف بصعيد مصر كرهينة، وعليه أن يضمن دخول عمال أمير المؤمنين إلى بلادهم؛ لقبض صدقات من أسلم من البجا، وشهد على تلك الوثيقة أهل اسوان<sup>(٦٧)</sup>، فضلاً عن ذلك تعهد كنون بن عبدالعزيز ملك البجا<sup>(٦٨)</sup> بترك العرب يعملون في المناجم على أن يقاسمونها شرط أن يؤديوا إلى عامل مصر من معادنها في كل عام أربعمئة مثقال<sup>(٦٩)</sup>.

وعلى الرغم من وضوح تلك الاتفاقية وأهميتها إلا إنها لم تعش طويلاً، فقد امتدت لحوالي خمس وعشرين عاماً فقط، إذ خرقها البجا في عهد زعيمهم الجديد علي بابا، على حسب رواية المسعودي، ويبدو أن وفاة كنون بن عبد العزيز، قد أضعفت تلك الاتفاقية ولم يلتزم بها علي بابا، فحضر في الاعتداء على العرب، ورفض دفع الجزية السنوية، وهاجمت جماعته مدن أدفا<sup>(٧٠)</sup> وأسنا<sup>(٧١)</sup> ونهبوها في عام ٢٣٨هـ/٨٥٢ م<sup>(٧٢)</sup>.

وفي العصر العباسي ونتيجة لسياسة الخلفاء العباسيين، باستبدال العنصر العربي بالعنصرين الفارسي والتركي<sup>(٧٣)</sup>، أدى ذلك إلى امتعاض العرب ولجوئهم للانتفاضات ولاسيما في القرن الثالث للهجرة، إلا أن اخفاق تلك الانتفاضات دفعها للهجرة إلى بلاد السودان، وكان من الطبيعي أن يستهويهم الإثراء السريع؛ بالحصول على المعادن، فدخلت منهم جماعات مع مجموعات القبائل القحطانية والجهنية وغيرها إلى أرض البجا وعلى وجه الخصوص عيذاب<sup>(٧٤)</sup>.

وخرج القومي إلى أرض البجا، وذكر المقرئ<sup>(٧٥)</sup> أن عدد جيشه لم يكن حينذاك كبيراً، إلا أنه اختار رجاله، وفي طريقه انضمت إليه أعداد كبيرة ممن كانوا يعملون في المعادن إلى جانب المتطوعين حتى أن جيشه بلغ عشرين ألف مقاتل، في الوقت الذي شحنت فيه المراكب بالمؤمن التي تلزم الجيش من ميناء القلزم إلى ساحل عيذاب، وبالفعل جاءت المراكب وأفرغت حمولتها عبر ميناء عيذاب<sup>(٧٦)</sup>؛ لأن من يدخل بلاد البجا يلزمه أن يتزود لجميع المدة التي يظل فيها هناك<sup>(٧٧)</sup>.

والتقى الفريقان في معركة ضارية، كان علي بابا على استعداد للاستسلام وطلب الصلح، فأجيب على طلبه بشرط أن يطأ بساط أمير المؤمنين إظهاراً لطاعته<sup>(٧٨)</sup>، وأن لا يمنع المسلمين

من العمل في أرض المعادن وأن يدفع الخراج المتأخر عليه<sup>(٧٩)</sup>، أي: أن الاتفاقات القديمة جددت بالكامل ولأجل تنفيذ الاتفاقية الجديدة رأى القمي من المناسب اخذ علي بابا رهينة، لذا قاد القمي علي بابا وسبعين عبدًا بجائياً الى سامراء، وولى المتوكل البجا طريقاً ما بين مصر ومكة في عام ٢٤١ هـ/٨٥٦م<sup>(٨٠)</sup>.

### المبحث الثالث: الاوضاع الاقتصادية لعيزاب في العصر الايوبي:

مارس الايوبيون ٥٩٦ - ٦٤٨ هـ/١١٧٣ - ١٢٥٠م السياسة التجارية نفسها للفاطميين، فقد أصبح الاهتمام بسلامة الطريق من عيزاب الى قوص تقليدًا متبعًا في العصر الايوبي، فقد بذل الناصر صلاح الدين الايوبي وخلفاؤه من بني ايوب<sup>(٨١)</sup> وكذلك ولده الناصر محمد<sup>(٨٢)</sup> في ذلك جهودًا معتبرة لحماية عيزاب والاهتمام بتجارتها<sup>(٨٣)</sup>.

وحاول الايوبيون فرض سيطرتهم على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وتجارته، فقادوا ثلاث حملات، الأولى: قادها توارنشا في عام ٥٦٩ هـ/١١٧٣م الى اليمن، والثانية: حملة الملك المسعود بن الكامل في عام ٦١٢ هـ/١٢١٥م، والحملة الثالثة: قادها سيف الإسلام طغتكين الى اليمن في عام ٥٧٨ هـ/١١٨٢م<sup>(٨٤)</sup>.

ومدّ صلاح الدين نفوذه على الحجاز؛ لتأمين تجارة مصر، والتجار الذين يركبون البحر من عيزاب، الامر الذي جعل من البحر الأحمر بحرًا إسلاميًا مغلقًا، مما أدى الى نجاح اقتصادي في تجارة الكارم، وتسابق تجار الكارم الى مراكز مصر التجارية ولاسيما عيزاب، واستفاد هؤلاء التجار من حماية الدولة الايوبية ورعايتها لهم ولتجارتهم، وقضى صلاح الدين الايوبي على المخاطر التي كانت تتعرض لها قوافل التجار اثناء اجتيازها بريا عيزاب سواء في وادي العلاقي او بريا عيزاب او في وادي النيل، ولأجله، تمكن صلاح الدين الايوبي من انهاء امارة بني الكنز من ربيعة<sup>(٨٥)</sup>.

أولاً: تجارة الايوبيين الخارجية والداخلية في عيزاب: وضع صلاح الدين الايوبي (٥٦٧-٥٨٩ هـ / ١١٧١-١١٩٣م) نصب عينيه السيطرة على اليمن والحجاز؛ لأهميتهما التجارية فضلاً عن عوامل اخرى، ففي عام ٥٦٩ هـ/١١٧٣م بعث شقيقه توارنشا لاحتلال اليمن، ونجح في فرض السيطرة الايوبية على اليمن<sup>(٨٦)</sup>، والراجح أنّ صلاح الدين الايوبي قدّر قيمة موقع اليمن، فأراد إحكام سيطرته على مدخل البحر الاحمر من مدخله الجنوبي<sup>(٨٧)</sup>، ولعله اراد ضمان استمرارية تجارة الشرق الاقصى<sup>(٨٨)</sup>.

أما الحجاز، فانمازت بدورها التجاري البسيط بين الهند وشرق آسيا من جهة وبين مصر من جهة أخرى، إذ تنقل بضائع الشرق إلى ميناء جدة، ومنها تحمل إلى مصر عن طريق ميناء عيذاب<sup>(٨٩)</sup>.

وكانت استعادة صلاح الدين الأيوبي لأيلا وحصني الكرك والشوبك عام ٥٨٤هـ/١١٨٠م<sup>(٩٠)</sup>، قد أسهم في ازدياد تجارة مصر مع بلاد الشام، وأصبح الطريق التجاري سالكا للقوافل بين دمشق والقاهرة<sup>(٩١)</sup>.

ونذكر ابن شداد أن صلاح الدين الأيوبي اشترط على الصليبيين وعلى فوق صلح الرملة: **أن المسافرين يسافرون والقفول لا تنقطع والتجارة لا تتعوق من الشام إلى مصر**<sup>(٩٢)</sup>.

أما علاقات الأيوبيين مع الغرب الأوروبي، فقد عقدت البندقية معاهدة تجارية مع صلاح الدين في عام ٥٦٩هـ/١١٧٣م، وفي العام نفسه عقدت معاهدة تجارية مع جنوا وبموجب المعاهدتين منحت مصر تسهيلات تجارية لتجار البندقية وجنوا. ووقع صلاح الدين معاهدة مع بيزا في عام ٥٦٩هـ/١١٧٣م اتاحت لهم امتلاك فندق وحمام، والاعفاء من الضرائب<sup>(٩٣)</sup>، ويبدو أن تلك المعاهدات أسهمت في رواج التجارة مع أوروبا، وهذا ما نلاحظه في كتابات بنيامين التيطلي<sup>(٩٤)</sup>، وابن جبير<sup>(٩٥)</sup>. وأشارت إحدى وثائق الجنيزة التي تعود لعام ٥٩٦هـ/١٢٠٠م إلى استمرار نقل البنادق للأخشاب والأسلحة في سفنهم التجارية إلى الموانئ المصرية<sup>(٩٦)</sup>.

وأدت تجارة الكارم دورًا رئيسًا في استقرار الاقتصاد الأيوبي، من حيث الحراك التجاري أو تقوية النقد الأيوبي؛ بسبب إمكانية تجار الكارم المالية، لذا لم يتأخروا في دعم الدولة الأيوبية، فعلى سبيل المثال: وصل تجار الكارم من عدن إلى عيذاب عام ٥٧٧هـ/١١٨١م، فحصل منهم صلاح الدين زكاة أربع سنين دفعة واحدة تجاوزًا؛ لحاجته إلى المال في ذلك الوقت لقتاله ضد الصليبيين الذين هاجموا عيذاب والبحر الأحمر في العالم نفسه<sup>(٩٧)</sup>.

وأولى الأيوبيون اهتمامًا كبيرًا بالطرق التجارية الداخلية والخارجية، وأسهمت تلك الطرق بترويج الحراك التجاري في مدن مصر وموانئها، فقد اتصلت مدن مصر التجارية وموانئها بشبكة من الطرق النهرية والبرية<sup>(٩٨)</sup>. أما طرق عيذاب فارتبطت قوص بعيذاب بطريق بري، وقد اهتم الأيوبيون بهذا الطريق؛ لأهميته التجارية، ففي عام ٥٧٨هـ/١١٨٢م، رتب السلطان صلاح الدين الفرسان لحفظها، وذلك بعد أن قام الصليبيون بمهاجمة قوافل التجار على هذا الطريق في العام نفسه وألحقوا أضرارًا بالقوافل<sup>(٩٩)</sup>.

وكانت عيذاب سببًا رئيسًا في جعل مدينة قوص من المدن التجارية المهمة في مصر؛ لقربها منها، ولوقوعها على الشاطئ الشرقي لنهر النيل، وكانت قوص -بفضل عيذاب- مركزًا

تجاريًا رئيسًا على طريق عيذاب -القاهرة الاسكندرية-<sup>(١٠٠)</sup>. وكانت محطة تجارية مهمة للصادرات والواردات من اليمن والهند والحبشة، ومركزًا لتجمع التجار والحجاج من القاهرة والاسكندرية والمغرب<sup>(١٠١)</sup>. وكانت البضائع تأتي من البحر الاحمر من عدن حتى عيذاب وتنقل بالقوافل الى قوص<sup>(١٠٢)</sup>. الامر الذي جعل قوص محطة تجارية اساسية في تجارة البحر الاحمر وبلاد النوبة، وملتقى القوافل القادمة من عيذاب والمتجهة الى القاهرة شمالًا وأسوان جنوبًا<sup>(١٠٣)</sup>. وزاد من اهميتها التجارية اتخاذها مركزًا ومستودعًا لتجار الكارم القادمين من عيذاب، ومحطة للقوافل المتجهة الى القاهرة والاسكندرية<sup>(١٠٤)</sup>.

وقد ضمت قوص العديد من الفنادق والاسواق، وامتألت اسواقها بأصناف البضائع مثل: التوابل والبخور والعاج والتمور والذهب والزمرد وقطع الرخام الملونة وأغلبها قادمة من عيذاب<sup>(١٠٥)</sup>.

وقدّر الادريسي الزمن الذي يستغرقه المسافر للسير في صحراء عيذاب فيما بين قوص وعيذاب بنحو عشرين يومًا<sup>(١٠٦)</sup>، في حين امضى التجيبي مدة شهر ويومين للوصول من قوص الى عيذاب<sup>(١٠٧)</sup>، وقدّر ابن بطوطة مدة السير التي يقطعها السالك للوصول من عيذاب الى قوص بخمسة عشر يومًا<sup>(١٠٨)</sup>، في حين قدر الحميري مسافتها من قوص الى عيذاب في عشرين يومًا<sup>(١٠٩)</sup>.

وقد نوه كل من ابن جبير وابن بطوطة الى توفر الامن في طريق عيذاب-قوص<sup>(١١٠)</sup>، وربما كان ذلك نتيجة لتولي عرب بني دغيم خفارة الطريق فيما بين عيذاب وقوص<sup>(١١١)</sup>. وكانت قوص في العصر الايوبي مدينة "حافلة الاسواق، متسعة المرافق، كثيرة الخلق، لكثرة الصادر والوارد من الحجاج والتجار اليمنيين والهنديين وتجار ارض الحبشة، لأنها مخطر للجميع، ومحط للرجال ومجتمع الرفاق"<sup>(١١٢)</sup>.

وتفرعت الطريق الموصلة بين عيذاب وأسوان الى فرعين، يعرف احدهما بطريق الوضح؛ لخلوه من الجبال المشتبكة، فهو يمتد في قفر ورمال يفتدى فيه بإبل معروفة يقدمونها فيهدون بها. والآخر العلاقي الذي يخترق منطقة المعادن، ووصفت هذه الطرق بأنها آمنة<sup>(١١٣)</sup>.

وارتبطت عيذاب في العصر الايوبي بطريق بحري مع جدة وعدن، إذ كانت البضائع التي تصل الى ميناء جدة وعدن تنقل بحرًا الى ميناء عيذاب، وتحمل منها على ظهور الابل الى مدينة قوص، ثم تنقل الى القاهرة بواسطة المراكب، ويستمر قسم منها الى دمياط والاسكندرية ودمشق<sup>(١١٤)</sup>.

ثانياً: الصادرات والواردات في العصر الايوبي: من المعروف أنّ عيذاب نقطة التواصل التجاري بين تجارة البحر الاحمر وتجارة النيل، ومحطة تجارية ترد اليها البضائع من الحبشة وزنجبار والهند واليمن عبر البحر<sup>(١١٥)</sup>.

وتنوعت السلع التجارية في مصر في العهد الايوبي، وتنوعت مصادرها، ففضلاً عن حركة التجارة بين المدن المصرية، فقد ازدهرت في الاسواق المصرية تجارة الجوخ والفراء التي استورد قسم منها من ايطاليا ولاسيما الجوخ البندقي<sup>(١١٦)</sup>، فضلاً عن الفراء<sup>(١١٧)</sup>، والجبن والعسل من صقلية وبيزنطة<sup>(١١٨)</sup>، وجلب المسك وأفضل انواعه مسك التبت من الصين<sup>(١١٩)</sup>، والعنبر من الهند<sup>(١٢٠)</sup>. ولشهرة العنبر وكثرة الطلب عليه ظهرت اسواق متخصصة لبيعه في القاهرة وهي سوق العنبريين<sup>(١٢١)</sup>.

وازدهرت تجارة التوابل والبهارات من الهند والصين عن طريق عيذاب الى الاسواق المصرية<sup>(١٢٢)</sup>. واستوردت مصر عدّة أنواعٍ من المعادن مثل: الحديد والرصاص والقصدير والنحاس من المدن الايطالية، وخشب الصنوبر من ايطاليا<sup>(١٢٣)</sup>، وأكدت وثائق الجنيزة أنّ الخشب كان السلعة الرئيسية التي نقلها التجار الايطاليون من الغرب الاوروبي الى مصر؛ لحاجة مصر الماسة إليه في صناعة السفن.

واتبع السلاطين الايوبيون اسلوب الاحتكار في استيراد بعض السلع المستوردة لمصر والصادرة منها. فكان المتجر السلطاني يقوم بشراء الاخشاب والمعادن جميعاً الواردة الى البلاد ونظراً لأهمية معدن الشب الذي اشتهرت مصر بإنتاجه، ولكثرة الطلب عليه من تجار أوروبا؛ لاستعماله في صبغ الثياب وتثبيت الالوان، فقد احتكر المتجر السلطاني الايوبي بيع هذا المعدن، وعدّ من المواد التي لا يجوز التصرف بها إلا من جانب المتجر، ومن اشتراه من غير المتجر عوقب وأخذ ما معه<sup>(١٢٤)</sup>. وقد بلغ مقدار ما تمّ بيعه من الشب اثناء اشراف بن مماتي على المتجر عام ٥٨٥هـ/١١٨٠م، (١٣٠٠٠) قنطار للتجار الافرنج<sup>(١٢٥)</sup>.

وذكر المخزومي أنّ المتجر السلطاني كان يقدم الشب كجزءٍ من الثمن عن الاخشاب الواردة الى مصر من تجار الروم<sup>(١٢٦)</sup>.

واحتكر المتجر السلطاني بيع معدن النظرون ايضاً، وعدّ من احتكارات الدولة<sup>(١٢٧)</sup>، وقد بلغ المبيع من النظرون سنة ٥٨٥هـ/١١٨٠م مبلغ ١٥٥٠٠ دينار، وفي السنة التالية وصلت قيمة مبيعات النظرون مبلغ ٧٨٠٠ دينار<sup>(١٢٨)</sup>.

وخضعت تجارة مصر في زمن الايوبيين لنظام ضرائبي، يعرف بـ المكوس، إذ فرضت ضرائب تجارية على التجار المسلمين، ومن هنا نشأت فكرة أنّ التاجر المسلم يتمكن من الطواف

عامًا كاملاً اينما يشاء في حدود البلاد معفٍ من المكوس متى دفع المكس مرة واحدة ربع العشر والمقدرة بـ ٢,٥ بالمئة فضلاً عن الزكاة الشرعية على عين المال ٢,٥ بالمئة، بمعنى: أن ما يدفعه المسلم من عشور تجارية وزكاة يعادل ٥ بالمئة، وهي عن كل مئة دينار خمسة دنانير. وقد عرف المخزومي الضرائب التجارية المفروضة على التجار المسلمين باسم عروض التجارات او عيون التجارات التي طبقت على التجار المسلمين الذي يختصون في الاستيراد والتصدير<sup>(١٢٩)</sup>.

ومن الضرائب التجارية المقدرة على التجار المسلمين فضلاً عن عشور التجارة والزكاة يأتي ذكر مال الدولية وهي نوع من الزكاة تدفع من اصحاب الحوانيت<sup>(١٣٠)</sup>.

وترتب على ما يرد ويصدر مع التجار من اهل الذمة من رعايا الدولة رسوماً تجارية مكوس تعرف بـ واجب الذمة<sup>(١٣١)</sup>. وكان عليهم أن يدفعوا الى جانب المكوس المفروضة على بضائعهم ضريبة سنوية تسمى بـ(جعلية) والجعلية للذكر ١٣,٥ درهم، وللأنثى ١١,٥ درهم، وكان على التاجر الذي يسافر من بلدة الى اخرى أن يحمل معه البراءة، وهي شهادة تثبت بأنه سدد ما عليه من جعلية<sup>(١٣٢)</sup>. وهكذا نجد أن التجار الذميين من مواطني مصر دفعوا ضريبة عشور التجارة فضلاً عن ضريبة الجعلية، وكان على التجار الاجانب، أن يدفعوا عشوراً تجارية مكوساً على البضائع الواردة الى الموانئ المصرية، وقد عرف المخزومي هذه الضرائب باسم الخمس<sup>(١٣٣)</sup>.

#### المبحث الرابع: الاوضاع الاقتصادية لعيزاب في العصر المملوكي

استمرت استراتيجية المحافظة على عيزاب وحمائتها من سيطرة القوى الاخرى في عهد دولة المماليك ٦٤٨ - ٩٢٣ هـ/ ١٢٥٠-١٥١٧م، وتنفيذاً لتلك الاستراتيجية، اتبعت دولة المماليك سياسة واضحة لضبط الامن في البحر الاحمر، تمثلت في السيطرة على بعض قوى البحر الاحمر، وإقامة علاقات مع بعضها الاخر، وحماية الموانئ والطرق المؤدية اليها وتطبيق نظام جوازات المرور، وإغلاق البحر الاحمر أمام غير المسلمين، وتنظيم البريد في الثغور وإرسال الحملات والتجاريد العسكرية لضبط الامن في عيزاب<sup>(١٣٤)</sup>.

وعمل سلاطين المماليك على حماية سفن الكارم والتي تعد عيزاب ابرز مراكزها، وذلك حرصاً منها على تيسير انتقالهم عبر الاراضي المصرية وصولاً الى مدينة قوص، ثم عبر نهر النيل الى القاهرة منها الى ميناء الاسكندرية<sup>(١٣٥)</sup>.

وظلت الدولة المملوكية تعمل جاهدة على تبسيط الامن؛ تأمينًا لهذا الشريان التجاري، فحرص السلطان قلاوون<sup>(١٣٦)</sup>، عندما نشب القتال بين قبائل جهينة وقبائل رفاعة<sup>(١٣٧)</sup> في صحراء عيذاب عام ٦٨٠هـ/ ١٢٨١م على التوفيق بينها؛ خشية على خراب الطريق<sup>(١٣٨)</sup>.

واستمرت عيذاب في بداية عهد الدولة المملوكية بمزاولة نشاطها التجاري، وحرص السلطان بيبرس في اوائل حكمه على تأمين هذه المنطقة التي تخدم المصالح التجارية لمصر ولاسيما بعد أن ترامى الى سمعه عام ٦٦٢هـ/ ١٢٦٣م اغتصاب سواكن اموال من يموت من التجار الكارمية في بلادها، واضطر بيبرس بعد سنتين الى تحريره حملة عسكرية الى مدينة سواكن نجحت في ضمها الى الممتلكات المصرية، ووجه بيبرس عنايته الى عيذاب عند تنظيمه لشبكة طرق بريد المملوكية، فكان هذا الطريق النهري الذي يبدأ من القاهرة الى قوص يتفرع طريق ثانٍ الى عيذاب، وأنشأ على طول الطريق منازل البريد والخانات؛ تيسيرًا لخدمة مصالح الدولة ولمصالح التجار<sup>(١٣٩)</sup>.

وعمل سلاطين المماليك على حماية سفن الكارم والتي تعد عيذاب ابرز مراكزها؛ حرصًا منها على تيسير انتقالهم عبر الاراضي المصرية وصولًا الى مدينة قوص، ثم عبر نهر النيل الى القاهرة منها الى ميناء الاسكندرية<sup>(١٤٠)</sup>.

**أولاً: المكوس والضرائب:** كانت ايرادات ميناء عيذاب مثل: المكوس والضرائب مصدرًا مهمًا من مصادر الدخل للدولة المملوكية، فقد قام الاقتصاد المملوكي على الزراعة ومن ثم التجارة وبفساد النظام الاقطاعي بقيت التجارة الشرقية عماد الاقتصاد المملوكي، لذا ارتبطت دولة المماليك بعلاقات دبلوماسية وتجارية مع الدول الاوروبية<sup>(١٤١)</sup>، وأدّى ذلك الى ازدهار ميناء عيذاب، وأسهم استمرار العلاقات التجارية بين دولة المماليك والغرب الاوروبي في ثراء دولة المماليك، وقد كانت قوافل جمهوريتي جنوة والبندقية تقوم برحلتين في العام الواحد، إذا ما اضمنا الى ذلك موقع مصر الجغرافي الذي كان له ابلغ الاثر في جعلها مركزًا لتجارة العبور بين الشرق والغرب بإشرافها على ميناء عيذاب، وموانئ البحر الاحمر الغربية الاخرى، فضلًا عن اتصالها بالبحر المتوسط، وقد اشار لتلك الميزة ابن ظهيرة<sup>(١٤٢)</sup>.

ولم يكن طريق البحر الاحمر وحيدًا في حقل التجارة مع الشرق والغرب، بل كان طريق الخليج العربي -علاوة على الطريق البري الاسيوي- ينافس طريق البحر الاحمر، إلا أن تدهور الاوضاع السياسية والامنية على الطريق البري الاسيوي، وتعاظم القرصنة في الخليج العربي، أسهم الى حد كبير في نمو البحر الاحمر وازدهاره، حتى اصبح شريان التجارة الدولي والرئيس الذي زود اوربا بما تحتاجه من خيرات الشرق<sup>(١٤٣)</sup>.

وتعدّ قوص محطة مشهورة للتجار القادمين ببضائعهم من عيذاب، وفي الوقت نفسه، كانت مركزاً لديوان الجمرك لتحصيل الرسوم والمكوس على بضائع التجار، أما عيذاب فعُدّت من الموانئ التي تحصل فيها المكوس على ما يصل إليها من بضائع التجار الكارمية من جهة اليمن والحجاز وعلى السفن الآتية من كل من زنجبار والحبشة<sup>(١٤٤)</sup>.

ولا يخفى اعتماد موارد دولة المماليك المالية على الرسوم والمكوس التي تأخذها في الثغور البحرية على المتاجر الواصلة من الخارج، وكانت تلك المكوس تؤخذ معظمها من تجار الكارمية وغيرهم من القادمين الى الميناء، وكان بعض السلاطين في دولة المماليك، قد ألغوا هذه الرسوم والبعض الآخر قد اعادها، ويعتقد أنّ اعاذتها كانت ناتجة عن حاجة المماليك لأموال؛ بسبب الظروف العسكرية والسياسية والاقتصادية التي مرت بها دولة المماليك<sup>(١٤٥)</sup>.

وبعكس وصف ابن جبير لكثافة الحركة التجارية التي شاهدها في عيذاب وعلى الطريق الصحراوي المؤدي إليها طبيعة السياسة الاقتصادية والامنية التي انتهجتها الدولة المملوكية لحماية ميناء عيذاب والطرق التجارية، وليس ثمة من شك، أنّ ازدهار عيذاب وباقي موانئ البحر الاحمر الغربية، جاء نتيجة طبيعية لاهتمام سلاطين المماليك بتأمين طرق الحج الى الاماكن المقدسة، وحركة التجارة في البحر الاحمر، فقد احاطوها برعايتهم وحرصوا على تأمينها براً وبحراً<sup>(١٤٦)</sup>.

**ثانياً: الصادرات والواردات في العهد المملوكي عبر عيذاب:** وبما أنّ ميناء عيذاب في العصور الوسطى، كان محطة تجارية مهمة لمرور السلع المختلفة، فأرى أنّ نتوقف عند ابرز تلك السلع:

١: **التوابل والبهارات:** يرى البعض أنّ الفلفل اهم انواع التوابل وأبرزها، وأكثرها طلباً في اوربا، حتى بلغ من اهميته أنّ سدّدت به اثمان الاراضي والقروض، وتعدّ الهند -فضلاً عن اندونيسيا- من اكثر مناطق زراعتها، إذ اطلق عليها المليبار بأرض الهند؛ نسبة إلى بلاد الفلفل ومن ثم يصدر الى الاقطار جميعاً<sup>(١٤٧)</sup>.

وأرسلت السفن الهندية المعدة لنقل الفلفل والسلع الاخرى من الموانئ الهندية الى موانئ عدن وجدة ومنها الى ميناء عيذاب وباقي موانئ الساحل العربي للبحر الاحمر، ثم تنقل الى البر، الى مدن مصر والشام لتصدر الى اوربا، وكان لنبات الفلفل فوائده العديدة واستعمالاته الكثيرة، فقد عدّ هاضماً للغذاء ومدراً للبول، واستعمل ايضاً في تركيب الادوية، وحفظ الاطعمة وتتبيلها<sup>(١٤٨)</sup>.

ولأنّ البهار من اهم السلع التجارية التي ترد في ذلك، فقد قال ابن جبير في ذلك: "ورأينا في هذا الطريق احصاء القوافل الواردة والصادرة فيما تمكن لنا، ولا سيما القوافل العيذابية

المحملة لسلع الهند، والواصلة الى اليمن ثم من اليمن الى عيذاب، وأكثر ما شاهدنا في ذلك، احمال الفلفل، فلقد خيل اليها لكثرتها أنه يوازي التراب قيمة<sup>(١٤٩)</sup>.

و سجل المقرئزي: ومن البضائع التي تتكدس في عيذاب بانتظار نقلها الى مصر وغيرها من الجهات احمال البهار والتوابل مثل: القرفة والفلفل وغيرها<sup>(١٥٠)</sup>.

اما القرفة والدارسين، فكانتا ايضاً من أبرز السلع المصدرة من الهند وسيلان والصين، ويستعمل الدارسين في حفظ الاطعمة وتتبيل اللحوم، وتدخل في تركيب بعض الادوية، وكانت اشجارها مرتفعة، وأهم ما فيها لحاؤها وأغصانها، وقد ذكرت القرفة ضمن السلع التي كانت تستوردها من الشرق عبر عدن، ومنها الى موانئ الساحل الغربي للبحر الاحمر<sup>(١٥١)</sup>.

وكان القرنفل من بين التوابل التي اشتد طلب الاوروبيين عليها وقد اشتهرت الهند وجزر الصين بزراعته وإنضاجه وأشجاره شبيهة بأشجار الياسمين، وزهره غليظ اسود، وتجمع ثماره بعد سقوطها على الارض، ثم تققع في الماء وتجفف وتباع للتجار<sup>(١٥٢)</sup>.

ومن التوابل التي شاع استعمالها في العصور الوسطى الزنجبيل، وقد زادت اهميته لاستعماله في تركيب الادوية، لكونه علاجاً لأمراض القصبة الهوائية، فضلاً عن استعماله في الطعام وتحضير الخمور، وحفظها وأهم البلاد المنتجة له الهند وسواحلها<sup>(١٥٣)</sup>.

و يمكن أن نعد بعض التوابل الاخرى، والتي كانت تستورد من الهند والصين عبر ميناء عيذاب مثل: القافلة<sup>(١٥٤)</sup>، والخلنجان<sup>(١٥٥)</sup>، وجوز الطيب<sup>(١٥٦)</sup>، وباقي انواع البهارات والتوابل الثمينة التي كانت تستعمل عادة في تتبيل الاطعمة وحفظها وصناعة الادوية<sup>(١٥٧)</sup>.

٢: الاعشاب الطبية: يعد الكافور اهم الاعشاب الطبية، واشتهرت بإنتاجه الهند، ويصدر الى اوروبا، ونبته الاهليلج من فصائل ثمار الخوخ، وتستعمل لعلاج المعدة والامعاء، وتصدرها ايضاً من ميناء كلكتا بالهند الى عدن ومنها لأوروبا الغربية عبر ميناء عيذاب وموانئ ساحل البحر الاحمر الغربية<sup>(١٥٨)</sup>.

ويعد الرواند احد الاعشاب المهمة في صناعة الادوية ومن انواعه: الصيني والزنجي والخرساني، ويستعمل لعلاج العديد من الامراض منها: الكلى والكبد والمعدة وتحتاجه اوروبا، فيصدر لها عبر مصر من ميناء عيذاب وموانئ الساحل الغربي للبحر الاحمر<sup>(١٥٩)</sup>.

٣: العطور والبخور: من اهم السلع التي كانت تتخذ من عيذاب مركزاً لتصديرها العنبر، ويوجد بكثرة في الهند، ويستخرج من الحيوانات البحرية مثل: الاسماك، ومن أبرز الجزر المصدرة له جزيرة سرنديب، وكانت بعض المراكز الغربية تنتج العنبر مثل: مدغشقر وزنجبار وتصدرها لأوروبا<sup>(١٦٠)</sup>. ولشهرة العنبر وكثرة الطلب عليه، ظهر سوق متخصص لبيع العنبر في القاهرة،

وهو سوق العنبرين، وكانت لدى الناس رغبة زائدة في شرائه والترفيه به، واتخذت منه المخدرات والستور والمسابح<sup>(١٦١)</sup>.

و من ابرز انواع البخور: عود الند، والمسك، وخشب الصندل، والبخور، واللبان ومعظمها يتم استيرادها من الهند والصين عبر ميناء عيذاب وموانئ البحر الاحمر الاخرى، ويتقدم المسك على رأس قائمة المواد العطرية، وهو انتاج حيواني يؤخذ من ظباء المسك وترحل عبر ميناء عدن ومنها الى عيذاب وموانئ السواحل الغربية للبحر الاحمر الى اوروبا<sup>(١٦٢)</sup>.

وحوى العنديل الابيض عطراً نفاذاً، وكان ينتج من جبال الهند وجزر الصين، وتوافرت منه سبعة اصناف ذكرها القلقشندي، ومن هذه الفئة العود الهندي، ويعد من نفيس الطيب، ومن انواعه الكلخي والقماري، وهو من افضل الانواع، وعدّ القلقشندي من انواعه ثمانية عشر نوعاً، واشتهرت بإنتاجه الهند وكشمير وجادة، وهذه المنتجات جميعاً تصدر الى اوروبا عن طريق ميناء عيذاب وموانئ الساحل الغربي للبحر الاحمر<sup>(١٦٣)</sup>.

**٤: الاحجار الكريمة:** من البضائع التي كان يتم تصديرها عبر ميناء عيذاب، نوع من الاحجار الكريمة، ويعرف بالياقوت، ويكثر بصورة كبيرة في جزيرة سيلان، وتركز ايضاً في الوديان والجبال بكثرة، وتؤخذ تلك الحجاره، وتسلم للحكاكين، فيحكونها ويستخرجون الياقوت من جوفها، وكان لا يسمح للتجار بالبحث عن الياقوت إلا بعد حصولهم على تصريح خاص من الملك، وفي هذا السياق اشار القلقشندي الى طريقة اخرى للحصول على الياقوت وهو البحث عنه في اسفل الودية، إذ تكون الامطار قد جرفته من اعالي البحار<sup>(١٦٤)</sup>. ومن الاحجار الكريمة الاخرى العقيق، فمن المعروف أنّ مصدره الهند والسند، وأنواعه كثيرة اجودها وأكثرها ثمناً الاحمر، ويصدر عبر الموانئ الهندية الى اوروبا الغربية، عبر موانئ البحر الاحمر ولاسيما عيذاب<sup>(١٦٥)</sup>. ومن الاحجار الكريمة الاخرى اللؤلؤ، وكانت اشهر مصائده في بحر فارس وفي جزيرة زنجبار، ووجدت مقاصد اللؤلؤ في البحر الاحمر بالقرب من عيذاب<sup>(١٦٦)</sup>.

ومن المعادن الاخرى التي تستورد من سيلان: ألماس، والدر، والبلور والسنباذج<sup>(١٦٧)</sup>، ومن المؤكد أنّ تلك الاحجار الكريمة جميعاً واللآلئ صدرت من الشرق من ميناء هرمز و عدن لميناء عيذاب ومنها القوافل البرية للقاهرة<sup>(١٦٨)</sup>.

**٥: المعادن النفيسة:** يعدّ الذهب والفضة من أبرز المعادن النفيسة التي رغب الخلفاء الفاطميون والايوبيون والمماليك في اقتنائها، ويستورد الذهب من زنجبار وجزر القمر، وكان التجار يجلبون المجوهرات واللآلئ من مختلف الاقطار<sup>(١٦٩)</sup>.

٦: بضائع اخرى: كانت المنسوجات الحريرية، وطرز من الديباج والحرير الصيني والنياب المتخذة من الحشيش، والنياب القطنية المخملة من البضائع، تحمل سنويًا على السفن لتصدر لمختلف انحاء العالم، فكان بعضها يمرّ بميناء عيذاب او موانئ الساحل الغربي للبحر الاحمر، فضلًا عن ذلك، ظهرت تجارة الاخشاب المتنوعة مثل: أخشاب الانبوسى والصاج والخيزران التي استعملت في الاثاث والتحف وغيرها، فضلًا عن السيوف الهندية والصاج علاوة على جلود الحيوانات مثل: جلود النمور والثيران الى جانب الطيور مثل: الببغاء والفيلة والزرافات التي تقدم كهدايا للسلطين الى جانب العبيد والجواري والمسك والتحف وغيرها (١٧٠).

ومن خلال موانئ الساحل الغربي للبحر الاحمر صدرت سلع الحبشة وشرق افريقيا، واهمها: الذهب والفضة والنحاس والرصاص والحديد وحجر المغناطيس والزمرد والعاج والاشخاب وجلود الحيوانات والذبل (١٧١).

و من الجدير بالذكر أنّ تجارة الرقيق وتجارة الجواري المشتراة من الهند والحبشة كانت رائجة وقت ذاك، وكان ميناء عيذاب ممرًا الى مصر ومن ثم اوروبا، ووصف الادريسي طريقة حصول التجار على رقيق الحبشة، إنّ بعض التجار يقومون بخطفهم ثم بيعهم في ارض مصر ومنها لأوروبا (١٧٢)، ولم يقتصر ميناء عيذاب في التجارة العالمية على استيراد السلع من الهند والصين وبلاد فارس وشرق افريقيا، وتصديره الى اوروبا، إنما شهد هذا الميناء حركة تصدير البضائع بينها، فكانت بذلك حلقة وصل بين الشرق والغرب من جانب، والمناطق الداخلية المطلّة على سواحل البحر الاحمر من جانب آخر (١٧٣).

و عبر ميناء عيذاب وموانئ الساحل الغربي للبحر الاحمر، صدرت مصر الزمرد الى ملوك الشرق في الصين والهند، وأطلق عليه الزمرد البحري فضلًا عن تصدير المنسوجات القطنية والكتانية وحجر الشب الذي يستعمل في الصياغة وكان يصدر الى البلدان جميعًا (١٧٤). ليس هذا فحسب، بل صدرت مصر الى اليمن عددًا من السلع أهمها: الدقيق والسكر وزيت الزيتون والعسل (١٧٥).

ويستخلص مما تقدم أنّها كانت مركزًا تجاريًا بريًا فيما بين اليمن والتجارات الاخرى القادمة من الهند وبين مصر، وهي ملتقى التجار برًا وبحرًا وأهلها يتعاملون بالدرهم عددًا ولا يعرفون الوزن، واللبن والعسل والسمن بها كثيرًا (١٧٦).

و خلاصة القول، كان ميناء عيذاب نقطة الاتصال بين تجارة البحر الاحمر وتجارة النيل، وكان ميناؤها عميقًا غزير المياه مأمونًا من الشعاب النابتة، وكانت ترد اليها البضائع من الحبشة واليمن وزنجبار والهند عن طريق البحر، ومن ثم تحمل على الابل في الصحراء الى

اسوان<sup>(١٧٧)</sup> او قوص، ومن هنالك الى القاهرة عن طريق النيل<sup>(١٧٨)</sup>، وكانت من المراسي الشهيرة؛ بسبب رسو المراكب التي كانت تحط فيها حاملة البضائع، وتقلع منها مع مراكب الحجاج الصادرة والواردة<sup>(١٧٩)</sup>، وقد كان البحارة والتجار يفضلون الرسو في ميناء عيذاب عند قدومهم اليها او عند رحيلهم عنها؛ بسبب عمق مينائها وغزارة مياهها وخلوها من الشعب المرجانية التي كانت تعيق الملاحة<sup>(١٨٠)</sup>. نظرًا لقرب عيذاب من جدة فقد كانت الفلات التي تأتي من الحبشة وساحل افريقيا واليمن والهند وما بعدها تصل الى عدن، إذ كانت هي نقطة ابتداء البحر الاحمر، ثم تنتقل منها مباشرة الى جدة ومن جدة الى عيذاب، وكانت عيذاب ملتقى التجار من الحبشة والهند<sup>(١٨١)</sup>، وقد حظيت بأهمية جعلت منها مركزًا تجاريًا يربط بين الشرق والغرب<sup>(١٨٢)</sup>.  
ودليلنا على ذلك وصول التجارة من بلاد الحبشة واليمن والحجاز وزنجبار.

## الخاتمة

كانت عيذاب نقطة التواصل التجاري بين تجارة البحر الاحمر وتجارة النيل، ومحطة تجارية ترد اليها البضائع من الحبشة وزنجبار والهند واليمن عبر البحر. واتخذ الحكام المسلمون من تلك الموانئ كأرض لنفي المعارضين لهم سياسياً، والاعراب المنفلتين، كما فعل سيدنا ابو بكر الصديق -رضي الله عنه- حينما نفى مجموعة من الاعراب الى ميناء عيذاب، ومثله فعل الامويون والعباسيون، فضلاً عن أن الامويين حينما آلت دولتهم للسقوط، فرّوا من بطش العباسيين صوب عيذاب. ومثّل ميناء عيذاب طوق نجاة للهجرات الوافدة؛ نظراً لما بها من خيارات واردة، فاستقر بعضهم لغرض التجارة، او العمل بالموانئ، وأدخلت تلك الموانئ للمجتمعات فائدة مادية وثقافية نتيجة لحركة الهجرة المارة بها سنوياً (الحج والعمرة) فتنظمت فيها الحياة الدينية مثل: المساجد والقضاء.

ومما سبق يمكن القول، إنَّ اختيار القدماء لمنطقة عيذاب لإقامة ميناء لم يكن ارتجالاً او مصادفة بل لأنه موقع استراتيجي مهم، ويكفي أنه الميناء الوحيد الذي يبعد عن جدة نحو (١٢٠) ميلاً بحرياً فقط، علاوةً على قربه من الدول الآسيوية وغيرها.

## References

- (١) بحر القلزم: هو الاسم الذي كان يطلق على البحر الأحمر قديماً وسمي بهذا الاسم من القلازم أي: المضابفة، وسمي كذلك؛ لأنه اُخذود ضيق، أو مضيق بين جبال وعن هذه التسمية ينظر: أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (٣٤٦هـ-٩٥٧م)، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تح: شارل بلا، منشورات الجامعة اللبنانية، بيروت، ١٩٦٥م، ج٢، ص٢٦٣.
- (٢) الطحاوي، حاتم، الجغرافيا التاريخية للبحر الأحمر قبل الإسلام القرن السادس الميلادي، مجلة التقاهم، وزارة الأوقاف والشؤون الدينية، سلطنة عمان، المجلد ٩، العدد ٣٣، ٣٠ يونيو/ حزيران، ٢٠١١، ص٣١١.
- (٣) المرجع نفسه، ص٣١٣.
- (٤) جرجس، اجيه يونان، البحر الأحمر ومضابقيه بين الحق العربي والصراع العالمي، مكتبة غريب، القاهرة، ١٩٧٩، ص٢٣.
- (٥) الإمام عبدالرحمن بن محمد (ت ٨٠٨هـ / ١٤٠٦ م) مقدمة ابن خلدون، تح: درويش الجودي، ط٢، المكتبة العصرية، صيدا، بيروت، ١٩٩٦، ص٥١، ومن المفيد القول إنَّ القلزم مرفأً مصري قديم- السويس حالياً- كانت تتطوق منه الملاحة في البحر الأحمر.
- (٦) ميناء الجار: ويقع على ساحل البحر الأحمر، وهي اقل مساحة من ميناء جدة، وعلى مسافة قريبة منه، وكانت تقصده السفن التجارية قبل وبعد ظهور الاسلام، وقد ازداد النشاط التجاري لميناء الجار حتى اطلق على البحر الأحمر في القرن الثالث للهجرة اسم بحر الجار، وكانت تأتي اليه المراكب من الحبشة وعدن ومصر والهند والصين وهي محملة بمختلف السلع التجارية وتقلع منه. لقد ازدهر ميناء الجار في القرون الأولى من العصر العباسي وتواصل دوره الى حد ما في العهد الفاطمي. للمزيد ينظر: سلمان، علي فلاح حوصي، ميناء الجار. دراسة في الاحوال العامة من القرن الاول الهجري الى القرن السادس الهجري، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الاداب، جامعة بغداد، ٢٠١٩.
- (٧) عبيد الله بن عبدالله ت٣٠٠هـ-٩١٢م، المسالك والممالك، تح: محمد مخزوم، دار احياء التراث العربي، بيروت، ١٩٨٨، ص٦١-١٣١.
- (٨) المقدسي، عبدالله محمد بن أحمد (ت: ٣٨٠هـ/٩٩٠م)، أحسن التقاسيم في معركة الأقاليم، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩١، ص١٨.
- (٩) أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت ٣٤٦هـ / ٩٥٧م)، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تح: شارل بلا، منشورات الجامعة اللبنانية، بيروت، ١٩٦٥، ج١، ص١٢٥-١٢٧.
- (١٠) الحسن بن أحمد بن يعقوب (ت ٣٤٤هـ / ٩٤٥م) صفة جزيرة العرب، تح: محمد الأكوع، دار الآفاق العربية، القاهرة، ٢٠٠١، ص٧٨.
- (١١) المرجع نفسه، ص٧٨.
- (١٢) جرجس، البحر الأحمر ومضابقيه، ص٢٣.

- (١٣) ينظر: ضرار، محمد سليمان، هجرة الحبشة والدور التاريخي لشرق السودان، مجلة العلوم العربية الإسلامية، جامعة القصيم، المملكة العربية السعودية، ديسمبر ٢٠١٧، ص ١١٧.
- (١٤) ابن خلدون، تاريخ ابن خلدون المسمى العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، ص ٢١١.
- (١٥) سعد، أسماء موسى عبدالله، موانئ البحر الأحمر وأهميتها التجارية والسياسية، خلال العصور الإسلامية، مجلة القلزم العلمية للدراسات التاريخية والحضارية، العدد الرابع، جمادي الأول ١٤٤٢ - يناير ٢٠٢١، ص ٩٩.
- (١٦) عوض، طه حسين، دور الموانئ الأفريقية في تسهيل الحج إلى الحجاز من القرن السادس إلى القرن الثامن الهجري ١٢م - ١٤م مجلة العلوم العربية الإسلامية، جامعة القصيم، ديسمبر، ٢٠١٧، ص ٦٧.
- (١٧) ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبدالله ياقوت بن عبدالله ت ٦٢٦هـ - ١٢٢٨م، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ١٣١٢هـ، ج ٤، ص ١٧١.
- (١٨) المقرئ، تقي الدين أحمد بن علي (ت: ٨٤٥هـ / ٤٤١م) المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، تح: محمد زينهم ومديحة الشراوي، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩٧، ص ٢٠٢.
- (١٩) أحمد بن إسماعيل بن جعفر بن واضح العقوبي (ت: ٢٩٢هـ / ٩٠٤م) البلدان، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤٢٢هـ، ص ٣٣٤.
- (٢٠) أبو اسحق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت ٣٥٦هـ / ٩٥٧م)، المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، ٢٠٠٤، ص ٥٤.
- (٢١) الحسن بن أحمد المهلب العزيمي (ت: ٣٨٠هـ / ٩٩٠م)، تح: تيسير خلف، دار التكوين للطباعة والنشر، دمشق، ٢٠٠٦، ص ٣٦. والمرحلة هي وحدة قياس غير محددة المقدار، وتختلف من بقعة إلى أخرى، بحسب صعوبة الطريق وما فيها من عوائق، إلا أنها تدل على مقدار المسافة التي يقطعها المسافر في اليوم بالمشي المعتدل.
- (٢٢) محمد بن أحمد بن عبدالله بن ادريس الحسيني (ت ٥٤٨هـ - ١١٥٤م) نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ٢٠٠٢، ج ١، ص ٤٧.
- (٢٣) قوص: وهي مدينة ومركز بمحافظة قنا بصعيد مصر، تقع على الساحل الشرقي من النيل جنوب القاهرة بحوالي ٦٤٥ كيلو متر، وقد كانت عاصمة للصعيد، ومعبراً للحجاج الى البحر الاحمر، وقيل: إنها مدينة قيسية الفرعونية القديمة، ويوجد بها المسجد العمري، وهو من المساجد العتيقة، وقد بني على طراز الجامع الازهر. للمزيد ينظر: جارسان، جان كلود، قوص: ازدهار وانهايار الحاضرة المصرية، ترجمة بشير السباعي، دار سينا للنشر، القاهرة، ١٩٩٧، ص ٦-٧.
- (٢٤) المقرئ، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، ج ١، ص ٢٠٢.

- (٢٥) ابن حوقل، محمد بن حوقل البغدادي الموصلية ٣٧٦هـ-٩٧٧م صورة الارض، دار صادر، افست ليدن، بيروت، ١٩٣٨، ص ٥٢، ومن الجدير بالذكر يقع وادي العلاقي الى الجنوب من مدينة اسوان على بعد نحو ١٨٠ كم.
- (٢٦) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٥٢.
- (٢٧) اسوان: تقع على الضفة الشرقية لنهر النيل في اقصى حدود مصر الجنوبية التي تتاخم مملكة النوبة، وصفها ناصر خسرو قائلاً: واول مدينة يصل اليها تسمى اسوان، وولاية النوبة جنوبي اسوان. ينظر: ناصر خسرو، سفر نامة، ص ٤١، ويفسر المقرئزي معنى كلمة اسوان من قولهم اسس الرجل إذا حزن ورحل وأسوان أي: حزين. ينظر: المقرئزي، الخطط، ج ١، ص ١٩٧.
- (٢٨) الاضطخري، المسالك والممالك: ص ٣٥.
- (٢٩) أحسن التقاسيم، ص ٢١٥.
- (٣٠) فقط: وهي مدينة بصعيد مصر الى اسوان من الشرق وتقع جنوب بلدة قنا بعشرين كيلو متر وشمال مدينة الاقصر بأربعين كيلو متر، وهي من اقدم المدن إذ بناها الملك ققطاي في عصر الاضمحلال الاول قبل الميلاد، ثم زادت اهميتها في عصر الدولة الحديثة، وكانت موردًا اساسًا ودعمًا في حرب احمس ضد الهكسوس، وكانت ممرًا لطريق القوافل، والغالب على معيشة اهلها التجارة والسفر الى الهند، وقد اشتهرت بالتجارة والصناعة وسكنها العرب بعد الفتح الاسلامي. للمزيد ينظر: السوداني، امينة عبدالفتاح، المناجم والمحاجر في مصر القديمة، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الاداب، جامعة طنطا، ٢٠٠٠، ص ١٤٠.
- (٣١) الحميري، أبو عبدالله بن محمد بن عبدالله عبدالمنعم (ت ٩٠٠هـ-٤٩٤م)، الروض المعطار في خير الأقطار، تح: احسان عبدالله، مؤسسة ناصر للثقافة، بيروت، ١٩٨٠، ص ٤٢٣.
- (٣٢) أبو الريحان محمد بن أحمد (ت: ٤٤٠هـ - ١٠٤٨م) الجماهر في معرفة الجواهر، دار عالم الكتب، بيروت، ب.ت، ص ٥.
- (٣٣) ناصر خسرو علوي ت ٤٤٤هـ - ١١٥٢م، سفرنامه، ترجمة: يحيى الخشاب، القاهرة، ١٩٥٤، ص ١٣٣.
- (٣٤) اللغة البجاوية: لغة كوشية قديمة لا يعرف لها صرف مكتوب اليوم، اللغة السائدة عند اغلبية البجا هي البداويت والتقرايت هي اللغة الرسمية لقبائل البجا والامرار والبشارين والبنبي عامر. للمزيد ينظر: عمر، انسية عبدالرحمن، دراسة مقارنة في لغة البجا ومقارنتها باللغتين العربية والانكليزية، مجلة جامعة البحر الاحمر للعلوم الانسانية، جامعة البحر الاحمر، السودان، العدد ٥، ٢٠١٨، ص ٣٢-٤١.
- (٣٥) عبد العزيز، نهى عبدالحافظ، الأهمية التاريخية لميناء عيذاب الأثري، مجلة دراسات أفريقية، جامعة أفريقيا العالمية، مركز البحوث والدراسات الأفريقية، العدد ٣٦، ديسمبر - ذو القعدة ٢٠٠٦، ص ٢١٨-٢١٩.
- (٣٦) ميرغني، جعفر، تسمية عيذاب، مجلة حروف، السودان، العدد الثاني والثالث مزدوج، ١٩٩٧، ص ٩٧.
- (٣٧) صورة الأرض، ص ٤٢.
- (٣٨) أبو عبيد عبدالله بن عبدالعزيز بن محمد البكري (ت ٤٨٧هـ - ١٠٩٤م)، المسالك والممالك، دار الغرب الإسلامي، ب.م، ١٩٩٢، ج ٢، ص ٦١٩.
- (٣٩) نزهة المشتاق، ج ١، ص ١٣٢.

- (٤٠) سراج الدين أبو حفص (ت ٨٢٥هـ - ٤٢١م) خريدة العجائب وفريدة الغرائب، تح: أنور محمد زناتي، مكتبة الثقافة الإسلامية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ١٤١.
- (٤١) الروض المعطار، ص ٤٢٣.
- (٤٢) القاسم بن يوسف التجيبي السيني (ت ٧٣٠هـ - ١٣٢٩م)، مستفاد الرحلة والاعتراب، تح: عبدالحفيظ منصور، الدار العربية للكتاب، تونس، ١٩٧٥، ص ٢٠٥.
- (٤٣) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣.
- (٤٤) المرجع نفسه، ٢٠٥-٢٠٧.
- (٤٥) ناصر خسرو، سفر نامه، ص ١٣٤.
- (٤٦) مسالك الممالك، ص ٢٩-٣٥.
- (٤٧) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٥١.
- (٤٨) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٤٢.
- (٤٩) المسعودي، مروج الذهب، ج ١، ص ١٢٧.
- (٥٠) محمد بن عبدالله بن محمد بن إبراهيم اللواتي الطنجي (ت ٧٧٩هـ - ١٣٧٧م) رحلة ابن بطوطة، تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، ١٤١٧هـ، ج ١، ص ٢٣٠.
- (٥١) الحميري، الروض المعطار، ص ٣٣٢.
- (٥٢) الحميري، الروض المعطار، ص ٣٣٢.
- (٥٣) الادريسي، نزهة المشتاق، ج ١، ص ١٣٤. ينظر ملحق رقم (١)
- (٥٤) المقرئزي، المواعظ والاعتبار، ج ١، ص ٥٥٢.
- (٥٥) التجيبي، مستفاد الرحلة، ص ٢٠٦.
- (٥٦) حسن، يوسف فضل، الوجود العربي في بلاد البجة، صفحة من سجل التمازج العرقي والثقافي في السودان، مجلة جامعة البحر الأحمر، العدد ١، ٢٠١١، ص ١٢.
- (٥٧) حسن، يوسف فضل، الوجود العربي في بلاد البجة، المصدر السابق ١٣.
- (٥٨) ابن عبدالحكم، عبد الرحمن أبو القاسم عبد الرحمن بن عبدالله (ت ٢٥٧هـ / ٨٧٠م)، فتوح مصر والمغرب، تح: عبد المنعم عامر، القاهرة، ١٩٦١، ص ١٢٩.
- (٥٩) دنقلا: مدينة سودانية قديمة، اشتهرت بمعابد ابادماك إله الحرب والصحراء عند الكوشيين وتعد مركزاً للحضارة النوبية، كما يتضح من الآثار الموجودة فيها بما في ذلك الاهرام. كانت دنقلا عاصمة لمملكة المقر المسيحية في السودان، وكان موقعها على بعد ٨٠ كيلو متر من ضفة النيل. تقع حالياً في شمال السودان على الضفة الغربية من نهر النيل، وتبعد مسافة ٥٣٠ كيلو متر شمال الخرطوم. للمزيد ينظر: شبا، عوض احمد حسين، ملامح من تاريخ مدينة دنقلا في الفترة الإسلامية، مجلة دراسات افريقية، جامعة افريقيا العالمية، مركز البحوث والدراسات الافريقية، العدد ٦٢، ديسمبر ٢٠١٩.

- (٦٠) ابن تغري بردي، جمال الدين ابي المحاسن يوسف الاتاكي (ت ٨٧٤هـ/٤٦٩م)، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، ج ١، المؤسسة المصرية، القاهرة، ١٩٥٦م، ص ٧٩.
- (٦١) المقرئ، المواعظ والاعتبار، ج ١، المصدر السابق، ص ٥٥.
- (٦٢) عبدالفتاح، صفاء حافظ، الموانئ والثغور المصرية من الفتح الإسلامي حتى نهاية العصر الفاطمي، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٧، ص ١٨٨.
- (٦٣) المرجع نفسه، ص ١٨٨.
- (٦٤) للاطلاع على نهاية الدولة الأموية، ينظر: عباس، وثام عدنان، الخلافة الأموية ١٢٥-١٣٢هـ، دراسة في الأوضاع السياسية والإدارية، مطبعة الغفران، بغداد، ٢٠١١.
- (٦٥) المسعودي، مروج الذهب، ج ١: ص ١٢٨.
- (٦٦) عبدالله بن الجهم: هو مولى الخليفة العباسي المأمون (١٩٨-٢١٨هـ / ٨١٣-٨٣٣م) والموقد لحرب البجا، هو احد اكثر قادة المأمون قوة وحكمة ومقدرة عسكرية، للمزيد ينظر: العشى، يوسف، تاريخ عصر الخلافة العباسية، دار الفكر المعاصر، بيروت، ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م، ص ٥٧.
- (٦٧) المقرئ، الخطط، ج ١، ص ١٩٥-١٩٦.
- (٦٨) الطبري، تاريخ الرسل والملوك، ج ٩، ص ٢٠٤-٢٠٥.
- (٦٩) المرجع نفسه، ص ٢٠٤.
- (٧٠) ادفا: قرية بصعيد مصر بين اسوان وقوص، وهي احدى القرى التابعة لمركز سوهاج بمحافظة سوهاج في مصر، تمتاز بقلعتها التي تعود الى عصر الملك مينا، وهي واحدة من القرى التجارية القديمة، وقربها من البحر الاحمر منحها اهمية تجارية، تمتاز بكثرة آثار الحضارتين الفرعونية والرومانية. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، دار التراث الاسلامي، بيروت، لبنان، ١٩٩٧، ص ١٠٧.
- (٧١) اسنا: احدى مدن الصعيد الاعلى بمصر ويرجع تاريخها الى العصر الفرعوني، وممرت بها حضارات مختلفة من العصر الاسلامي، تقع مدينة اسنا على بعد ما يقارب ٥٨ كم جنوب مدينة الاقصر، يشقها نهر النيل الى نصفين، واستقرت بها القبائل العربية لموقعها التجاري والسياسي الى جانب تقارب مناخها مع مناخ الجزيرة العربية. للمزيد ينظر: محمود، ام هاشم جابر، النشاط الاقتصادي في مدينة اسنا منذ بداية العصر الفاطمي حتى نهاية العصر العثماني، مجلة المعهد العالي للدراسات النوعية المجلد ٢، العدد ١، يناير ٢٠٢٢، ص ٤١٣-٤١٤.
- (٧٢) المسعودي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، ص ٩٩-١٠١.
- (٧٣) للمزيد من التفاصيل عن تلك السياسة، ينظر: الدينوري، ابو حنيفة احمد بن داود (ت ٢٨٢هـ / ٨٩٥م)، الاخبار الطوال، تح: عبدالمنعم عامر، وزارة الثقافة والارشاد القومي، مصر، ١٩٦٠.
- (٧٤) تاريخ موانئ البجة، ص ١٧٣.
- (٧٥) المقرئ، الخطط، ج ١، ص ١٩٦.
- (٧٦) البلاذري، أبو العباس أحمد بن يحيى بن جابر البغدادي (ت ٢٧٩هـ-٨٩٢م) فتوح البلدان، تح: صلاح الدين المنجد، القاهرة، ١٩٥٧، ج ١، ص ٨٢.

- (٧٧) الطبري، تاريخ الطبري، ج٩، ص٢٠٤.
- (٧٨) المقرئ، الخطط، ج١، ص١٦٩.
- (٧٩) الطبري، تاريخ الطبري، ج٩، ص٢٠٥-٢٠٦.
- (٨٠) محمد ومركز، تاريخ موانئ البجة، ص١٧٣.
- (٨١) للمزيد من التفاصيل عن السلاطين الأيوبيين. ينظر: أبو محسن، سمير حسين عبد الكريم، خلفاء صلاح الدين عند ابن واصل في كتابه مفرج الكروب في اخبار بني أيوب، دراسة تاريخية منهجية ٥٨٩-٦٤٨هـ/ ١١٩٤-١٢٥٠م، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الإسلامية، كلية الآداب، غزة، ٢٠١٢.
- (٨٢) للمزيد من التفاصيل. ينظر: طقوش، محمد سهيل، تاريخ الأيوبيين في مصر وبلاد الشام وإقليم الجزيرة ٥٦٩\_٦٦١هـ / ١١٧٤\_١٢٦٣م، دار النفائس للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠٠٨.
- (٨٣) ناصري خسرو، سفر نامة، ص٧٤.
- (٨٤) أبو شامة، الروضتين، ١/٢٤١-٢٤٢، ابن واصل، محمد بن سالم بن نصر الله بن واصل أبو عبد الله المازني التميمي الحموي ت٦٩٧هـ، مفرج الكروب، ج٢، تحقيق: جمال الدين السيل، القاهرة، ١٩٥٧، ص٤٨٦-٤٩٣، حسين ربيع، البحر الاحمر في العصر الايوبي، ص١٠٧، صبحي لبيب، التجارة الكارمية، ص٨، محمد عبد العال، بنو رسول وبنو طاهر وعلاقات اليمن الخارجية في عهدهما، الإسكندرية، ١٩٨٠، ص٣٧٧-٣٧٨.
- (٨٥) ينظر: ابن واصل، مفرج الكروب، ج٣، ص١٧.
- (٨٦) ابن الاثير، عز الدين ابو الحسن علي بن محمد ت٦٣٠هـ/١٢٣٢م، الكامل في التاريخ، ج١، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٥، ص٥٣.
- (٨٧) المقرئ، الخطط، ج١، ص٥٢١.
- (٨٨) ربيع، البحر الاحمر في العصر الايوبي، ص١٠٩.
- (٨٩) ياقوت، معجم البلدان، ج٤، ص٤٨٧.
- (٩٠) غوانمة، يوسف درويش، امارة الكرك الايوبية، عمان، ١٩٨٠م، ص٦١.
- (٩١) ابو شامة، شهاب الدين عبدالرحمن بن اسماعيل ت٦٦٥هـ/١٢٦٧م، الروضتين في اخبار الدولتين النورية والصلاحية، ج١، تح: ابراهيم شمس الدين، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٤، ص١٧٨.
- (٩٢) ابن شداد، بهاء الدين ت٦٣٢هـ/١٢٣٩م، سيرة السلطان صلاح الدين الايوبي: النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية، تح: احمد ايش، الاوائل للنشر والتوزيع، دمشق، ٢٠٠٣، ص٣٥٥.
- (٩٣) هايد، تاريخ التجارة في الشرق الادنى في العصور الوسطى، ج٢، ترجمة: احمد محمد، القاهرة، ١٩٩٤، ص٤٧.
- (٩٤) التطيلي، رحلة بنيامين، ص١٧٨.
- (٩٥) ابن جبير، الرحلة، ص٩٣.
- (٩٦) هايد، تاريخ التجارة، ج٢، ص٩٤.

- (٩٧) المقريري، تقي الدين احمد بن عليت ٨٤٥هـ، السلوك لمعرفة دول الملوك، ج ٢، تح: محمد مصطفى، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٣٤، ص ٧٢-٧٣.
- (٩٨) خليل، سعيد صالح، التجارة الداخلية في دولة المماليك الثانية، دار كنوز المعرفة، عمان، ص ١٢١.
- (٩٩) المقريري، السلوك، ج ١، ص ٧٢.
- (١٠٠) القلقشندي، صبح الاعشى، ج ٣، ص ٤٥٥.
- (١٠١) المقريري، الخطط، ج ١، ص ٥٦٧.
- (١٠٢) هايد، تاريخ التجارة، ج ٢، ص ٢٩١.
- (١٠٣) العمري، مسالك الابصار، ج ٢، ص ٨٧.
- (١٠٤) القلقشندي، صبح الاعشى، ج ٢، ص ٤٥٥.
- (١٠٥) العمري، مسالك الابصار، ج ٢، ص ٨٧.
- (١٠٦) نزهة المشتاق، ج ١، ص ١٣٤.
- (١٠٧) مستفاد الرحلة، ص ٢٠٥.
- (١٠٨) تحفة النظار، ج ١، ص ٢٣٠.
- (١٠٩) الروض المعطار، ص ٥٥٧.
- (١١٠) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٢؛ ابن بطوطة، تحفة النظار، ج ١، ص ٢٢٩.
- (١١١) التجيبي، مستفاد الرحلة، ص ٢٠١-٢٠٢.
- (١١٢) ابن جبير، الرحلة، ص ٦٥.
- (١١٣) المقريري، الخطط، ج ١، ص ٥٥٤.
- (١١٤) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٥.
- (١١٥) العمارة، موانئ البحر الاحمر، ص ٦١.
- (١١٦) القلقشندي، صبح الاعشى، ج ٣، ص ٢٣٤.
- (١١٧) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٣٣٨-٣٣٩.
- (١١٨) الادريسي، نزهة المشتاق، ج ١، ص ٧٦.
- (١١٩) القلقشندي، صبح الاعشى، ج ٢، ص ١٢٨-١٢٩.
- (١٢٠) الادريسي، نزهة المشتاق، ج ١، ص ٧٦.
- (١٢١) المقريري، الخطط، ج ٢، ص ٦٠٠.
- (١٢٢) الادريسي، نزهة المشتاق، ج ١، ص ٥٤.
- (١٢٣) الطواهي، النشاط التجاري، ص ٢٩٤.
- (١٢٤) القلقشندي، صبح الاعشى، ج ٣، ص ٣١٣.
- (١٢٥) ابن مماتي، اسعد ابو المكارم ٦٠٦هـ ١٢٠٩م، قوانين الدواوين، تح: عزيز سوريا ل عطية، كتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩١، ص .

- (١٢٦) المخزومي، ابي الحسن علي بن عثمان ت ٥٨٥هـ، المنهاج في علم خراج مصر، تح: كلود كاهن، القاهرة، ١٩٨٦، ص ١٥٦.
- (١٢٧) ابن مماتي، قوانين الدواوين، ص ٣٤٣. النطرون: هو معدن طبيعي يتكون من مزيج من ملح كربونات الصوديوم بشكل رئيس مع بيكربونات الصوديوم، ويستعمل لقتل القمل ويفتح السدد ويخرج البلغم الماء وأفضله ما جاء من مصر. ينظر: جريدة الرياض، الرياض، العدد ١٦٣٩٤، ١٣ مايو ٢٠١٣.
- (١٢٨) المقرئزي، الخطط، ج ١، ص ٣١٤.
- (١٢٩) المخزومي، المنهاج، ص ١٥١.
- (١٣٠) المخزومي، المنهاج، ص ١٥١.
- (١٣١) ابن مماتي، قوانين، ص ٣٢٧.
- (١٣٢) الطواهيبة، النشاط التجاري، ص ٢٩٦.
- (١٣٣) المخزومي، المنهاج، ص ١٠٢.
- (١٣٤) ماركو بولو نيقولو، رحلات ماركو لوبو، ترجمة: عبدالعزيز جاويد حاج، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥، ص ١٨.
- (١٣٥) القلقشندي، صبح الاعشى، ج ١٤، ص ٤٦٨.
- (١٣٦) محمد حمزة اسماعيل الحداد، السلطان المنصور قلاوون، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩٣، ص ١٩٩٣.
- (١٣٧) نزار غانم، جسر الوجدان بين السودان، صنعاء، ٢٠٠٠.
- (١٣٨) القرئزي، السلوك لمعرفة دول الملوك، ج ١، ص ٧٠.
- (١٣٩) القلقشندي، صبح الاعشى، ج ١٤، ص ٢٧٢.
- (١٤٠) القلقشندي، صبح الاعشى، ج ١٤، ص ٤٦٨.
- (١٤١) عفاف صبرة، العلاقات بين الشرق والغرب، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٣، ص ٣٤.
- (١٤٢) اختلف المؤرخون في اسمه، فقال البعض: إن اسمه ابو الطيب محب الدين احمد بن محمد ت ٨٨٥هـ، وقيل: هو ابو اسحاق برهان الدين بن علي ت ٨٩١. انظر: ابن ظهيرة، الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة، ترجمة: حقيف مصطفى السقا، دار الكتب، القاهرة، ص ١٠١.
- (١٤٣) ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ص ١٧.
- (١٤٤) الحقرئزي، السلوك لمعرفة دولة الملوك، تحقيق محمد عبدالقادر عطار، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٧، ج ٤، ص ٣٢٨.
- (١٤٥) خالد العمارة، موانئ البحر الاحمر، ص ٢٤٠.
- (١٤٦) شهلة بنت سعد الخالدي، الاهمية الاستراتيجية للبحر الاحمر في العصر الايوبي ٥٦٧-٦٤٨هـ/١١٧١-١٢٥٠م، دار الملك عبد العزيز، ١٤٣٩ هـ، ص ١٥٧.
- (١٤٧) الاسكندر بتروف، العلاقات التجارية بين اسيا وأوروبا الغربية في القرون الوسطى: النظام الاقتصادي والاجتماعي، موسكو، ١٩٨٧، ص ٧٣.

- (١٤٨) الفلقشندي، صبح الاعشى، ج ٥، ص ٧٠ .
- (١٤٩) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٠ .
- (١٥٠) المقرئزي، المواعظ والاعتبار، ج ١، ص ٥٥٠ .
- (١٥١) ابن بيطار ضياء الدين عبدالله بن احمد ت ٦٤٦هـ، الجامع لمفردات الادوية والاغذية، ص ٨٣-٨٤ .
- (١٥٢) الادريسي، نزهة المشتاق، ج ١، ص ٨٨ .
- (١٥٣) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦٩ .
- (١٥٤) ابن خرد ذابة، المسالك والممالك، ص ٧٠ .
- (١٥٥) الادريسي، نزهة المشتاق، ص ٨٨ .
- (١٥٦) شيخ الربيوة، شمس الدين ابو عبدالله الدمشقي ت ٧٢٦هـ، نخية الدهر في عجائب البر والبحر، لايبزج، ١٩٢٣، ص ١٥٣ .
- (١٥٧) الادريسي، نزهة المشتاق، ص ٨٨ .
- (١٥٨) الادريسي، نزهة المشتاق، ص ٨٩ .
- (١٥٩) ابن بيطار، الجامع، ص ٨٤ .
- (١٦٠) الفلقشندي، صبح الاعشى، ج ٢، ص ١٣١ .
- (١٦١) المقرئزي، الخطط، ص ٦٠٠ .
- (١٦٢) الادريسي، نزهة المشتاق، ص ٥٠ .
- (١٦٣) الفلقشندي، صبح الاعشى، ج ١، ص ١٣٤-١٣٧ .
- (١٦٤) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٩٩ .
- (١٦٥) عفاف صبرا، العلاقات بين الشرق والغرب، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٣، ص ١٠٨-١٠٩ .
- (١٦٦) الحميري، محمد بن عبد المنعم ت ٩٠٠هـ، الروض المعطار في خبر الاقطار . تحقيق: احسان عباس، بيروت، ١٩٨٤، ص ٢٤٤ .
- (١٦٧) هو حجر كالفولاذ تحلى به السيوف والجواهر .
- (١٦٨) ابن الوردي، ابو حفص عمر بن الوردي، جريدة العجائب، وفريدة الغرائب، دار الشرق العربي، حلب، ١٩٩١، ص ٧٧ .
- (١٦٩) ابو المحاسن، يوسف بن تعزي، النجوم الزاهدة في ملوك مصر والقاهرة، دار الكتب العلمية، بيروت، ص ١٣٥ .
- (١٧٠) المقرئزي، السلوك، ج ٥، ص ٣٩٦ .
- (١٧١) عظم ظهر السلفاة .
- (١٧٢) الادريسي، نزهة المشتاق، ج ١، ص ٤٦ .
- (١٧٣) شهلا الخالدي، الاهمية الاستراتيجية للبحر الاحمر، ص ٢٤٨ .
- (١٧٤) شهلا الخالدي، الاهمية الاستراتيجية للبحر الاحمر، ص ٢٥٥ .
- (١٧٥) خالد محمد سالم العمامرة، موانئ البحر الاحمر، ص ٢٢٢ .



- (١٧٦) ابن الوردي، جريدة العجائب، ص ١٤١.
- (١٧٧) الحميري، اللاوض المعطار في خبر الاقطار، ص ٥٧-٥٨.
- (١٧٨) ادم متز، الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبدالهادي ابو ريده، دار الفكر العربي، القاهرة، ص ٢٨٨.
- (١٧٩) المقرئزي، الخطط، ج ٢، ص ١٣٦.
- (١٨٠) ادم متز، الحضارة الاسلامية، ج ٢، ص ٣١٩.
- (١٨١) راشد البراوي، حالة مصر الاقتصادية في عهد الفاطميين، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٤٨، ص ٣٩٠.
- (١٨٢) احمد سلمي، موسوعة التاريخ الاسلامي، ج ٦، القاهرة، ١٩٨٣، ص ١٤٨.

#### ترجمة المصادر والمراجع العربية:

1. Abu Al-Hassan Ali bin Al-Hussein bin Alit (346 AH\_ 957 AD), promoter of gold and minerals of essence, edited by: Charles Bla, Lebanese University Publications, Beirut ١٩٦٥ ,AD
2. Al-Tahawy ,Hatim, The Historical Geography of the Red Sea before Islam, the Sixth Century A.D., The Understanding Magazine, Ministry of Awqaf and Religious Affairs ,Sultanate of Oman, Volume 9, Issue 33, June 30, 2011
3. Gerges, Ejih Younan, The Red Sea and its Straits between Arab Right and Global Conflict, Gharib Bookshop, Cairo, 1979, p. 23.
4. (182) Imam Abd al-Rahman ibn Muhammad (d. 808 AH ١٤٠٦ / CE) Introduction by Ibn Khaldun, edited by: Darwish al-Judi, 2nd edition, Al-Asriyya Library, Sidon, Beirut, 1996
5. Salman ,Ali Falah Hosi, Mina Al-Jar. A study on general conditions from the first century AH to the sixth century AH, unpublished master's thesis, College of Arts, University of Baghdad, 2019.
6. Ubaid Allah bin Abdullah T. 300 AH - 912 AD, Al-Masalik and Kingdoms, edited by :Muhammad Makhzoum, Dar Revival of Arab Heritage, Beirut, 1988
7. Al-Maqdisi, Abdullah Muhammad bin Ahmad (d.: 380 AH ٩٩٠ / CE), The Best Divisions in the Battle of the Regions, Madbouly Library ,Cairo, 1991
8. Abu Al-Hassan Ali bin Al-Hussein bin Ali (d. 346 AH ٩٥٧ / AD), promoter of gold and precious metals, edited by: Charles Bella ,Lebanese University Publications, Beirut, 1965
9. Al-Hassan bin Ahmed bin Yaqoub (d. 344 AH / 945 AD) the description of the Arabian Peninsula, edited by: Muhammad Al-Akwa', Dar Al-Afaq Al-Arabiya, Cairo, 2001
10. Dirar, Muhammad Suleiman, The Migration of Abyssinia and the Historical Role of Eastern Sudan, Journal of Arab and Islamic Sciences, Qassim University, Saudi Arabia, December 2017
11. Saad, Asma Musa Abdullah, The Ports of the Red Sea and their Commercial and Political Importance, During the Islamic Ages ,Al-Qalzam Scientific Journal for



- Historical and Civilizational Studies, Issue ,٤ Jumada Al-Awwal 1442 - January 2021
12. Awad, Taha Hussein, The role of African ports in facilitating the pilgrimage to the Hijaz from the sixth to the eighth century AH 12 AD-14 AD Journal of Arab Islamic Sciences, Qassim University, December ٢٠١٧ ,
  13. Yaqut al-Hamawi, Shihab al-Din Abu Abdullah Yaqut bin Abdullah d. 626 AH - 1228 AD, Mu'jam al-Buldan, Dar Sader, Beirut, 1312 AH
  14. Al-Maqrizi, Taqi al-Din Ahmad ibn Ali (d.: 845 AH ١٤٤١ / CE), sermons and consideration by mentioning plans and monuments, edited by: Muhammad Zainhom and Madiha al-Sharqawi, Madbouly Library, Cairo, 1997
  15. Ahmed bin Ismail bin Jaafar bin Wadh Al-Aqoubi (d ٢٩٢ :.AH / 904 AD) Al-Buldan, Dar Al-Kutub Al-Ilmiya, Beirut, 1422 AH
  16. Abu Ishaq Ibrahim bin Muhammad Al-Farsi (d. 356 AH ٩٥٧ / AD), Al-Masalik and Kingdoms, Dar Sader, Beirut, 2004
  17. Al-Hassan bin Ahmed Al-Muhalabi Al-Azizi (d.: 380 AH ٩٩٠ / AD), edited by: Tayseer Khalaf, Dar Al-Takwin for Printing and Publishing ,Damascus, 2006
  18. Muhammad bin Ahmed bin Abdullah bin Idris Al-Husseini (d. 548 AH - 1154 AD), Nuzhat al-Mushtaq fi Intiraaq al-Afaaq, Religious Culture Library, Cairo, 2002
  19. Garsan, Jean-Claude, Qus: The Prosperity and Collapse of the Egyptian Metropolis, translated by Bashir El Sebaei, Dar Sina Publishing, Cairo, 1997.
  20. Ibn Hawqal, Muhammad Ibn Hawqal al-Baghdadi al-Mawsili 376 A.H. -977 A.D. The Image of the Earth, Dar Sader, Offset Leiden, Beirut, 1938.
  21. Al-Sudani, Amina Abdel- Fattah ,Mines and Quarries in Ancient Egypt, unpublished doctoral thesis, Faculty of Arts, Tanta University, 2000.
  22. Al-Humairi, Abu Abdullah bin Muhammad bin Abdullah Abdel-Moneim (d. 900 AH - 1494 AD), Al-Rawd Al-Matar in the best countries ,edited by: Ihsan Abdullah, Nasser Foundation for Culture, Beirut, 1980
  23. Abi Al-Rayhan Muhammad bin Ahmad (d.: 440 A.H. -1048 A.D.) Al-Jamahir fi Ma'rifat Al-Jawahir, Dar Alam Al-Kutub, Beirut, P.T .
  24. Nasir Khosrow Alawi, d. 444 AH - 1152 AD, Safarnama, translated by: Yahya al-Khashab, Cairo, 1954, p. 133.
  25. Omar, Ansia Abdel-Rahman, A comparative study in the Beja language and its comparison with the Arabic and English languages, Journal of the Red Sea University for Human Sciences, Red Sea University, Sudan, Issue 5, 2018
  26. Abdel Aziz, Noha Abdel Hafez, The Historical Importance of the Archaeological Port of Aidhab, Journal of African Studies ,International University of Africa, Center for African Research and Studies ,Issue 36, December - Dhu al-Qi'dah 2006
  27. Mirghani, Jaafar, Tasmeeh Aidhab, Letters Magazine ,Sudan, the second and third double issue, 1997
  28. Abu Ubaid Abdullah bin Abdulaziz bin Muhammad Al-Bakri (d. 487 AH - 1094 AD), Al-Masalik and Kingdoms, Dar Al-Gharb Al-Islami, BM, ١٩٩٢
  29. Siraj al-Din Abu Hafs (d. 825 A.H.-1421 A.D.) Khirbadat al-Aja'ib and Farida al-Ghara'ib, edited by: Anwar Muhammad Zanati ,Library of Islamic Culture, Cairo, 2008



30. Al-Qasim bin Youssef Al-Tajibi Al- Sini (d. 730 AH ١٣٢٩ - AD), the beneficiary of journey and alienation, edited by: Abdel Hafeez Mansour, the Arab Book House, Tunis, 1975
31. Muhammad bin Abdullah bin Muhammad bin Ibrahim Al-Lawati Al-Tanji (d. 779 AH - 1377 AD) The Journey of Ibn Battuta, The Masterpiece of Spectators in the Curiosities of Countries and the Wonders of Travels, Academy of the Kingdom of Morocco, Rabat, 1417 AH, Part 1, p. 230.
32. Hassan, Yusuf Fadl, The Arab Presence in the Land of Beja, a page from the record of ethnic and cultural mixing in Sudan, Red Sea University Journal, Issue 1, 2011, p. 12.
33. Ibn Abd al-Hakam, Abd al-Rahman Abu al-Qasim Abd al-Rahman bin Abdullah (d. 257 AH / 870 CE), the conquests of Egypt and Morocco, edited by: Abdel Moneim Amer, Cairo, 1961
34. Sheba, Awad Ahmed Hussein, Features of the History of the City of Dongola in the Islamic Period, African Studies Journal, International University of Africa, Center for African Research and Studies, Issue 62, December 2019.
35. Ibn Taghri Bardi, Jamal al-Din Abi al-Mahasin Yusuf al-Atabki (d. 874 AH / 1469 CE), The Brilliant Stars in the Kings of Egypt and Cairo, Part 1, The Egyptian Foundation, Cairo, 1956 CE
36. Abdel -Fattah, Safaa Hafez ,Egyptian Ports and Frontiers from the Islamic Conquest until the End of the Fatimid Era, Dar Al-Fikr Al-Arabi, Cairo, 1977
37. Abbas, Wiam Adnan, The Umayyad Caliphate 125-132 AH, A Study of the Political and Administrative Conditions, Al-Ghufran Press ,Baghdad, 2011.
38. Al-Asha, Youssef, History of the Abbasid Caliphate ,Dar Al-Fikr Al-Moasr, Beirut, 1402 AH / 1982 AD.
39. Yaqut al-Hamawi, The Dictionary of Countries, Dar al-Turath al-Islami, Beirut, Lebanon, 1997
40. Mahmoud, Umm Hashem Jaber, Economic activity in the city of Esna from the beginning of the Fatimid period until the end of the Ottoman era, Journal of the Higher Institute for Specific Studies Volume 2, Issue 1, January 2022
41. Al-Dinori, Abu Hanifa Ahmed bin Dawood T (282 AH / 895 AD), long news, edited by: Abdel Moneim Amer, Ministry of Culture and National Guidance, Egypt, 1960.
42. Al-Baladhuri, Abu Al-Abbas Ahmed bin Yahya bin Jaber Al-Baghdadi (d. 279 AH - 892 AD) Fattouh Al-Buldan, Edited by: Salah Al-Din Al-Munajjid, Cairo, 1957
43. Abu Muhsin, Samir Hussain Abd al-Karim, The Successors of Salah al-Din according to Ibn Wasil in his book Mufarrij al-Kurub fi Akhbar Bani Ayyub, a systematic historical study 589-648 AH / 1194-1250 AD ,unpublished master's thesis, Islamic University, Faculty of Arts, Gaza, 2012.
44. Takush, Muhammad Suhail, History of the Ayyubids in Egypt, the Levant and the Jazira region 569\_661 AH / 1174\_ 1263 AD, Dar Al-Nafais for Printing, Publishing and Distribution, Beirut, 2008.



45. Abu Shamah, Al-Rawdatain, 1/241-242, Ibn Wasel ,Muhammad bin Salem bin Nasrallah bin Wasel Abu Abdullah Al- Mazni Al-Tamimi Al-Hamwi, T. 697 AH, Mufarrej Al-Karub, Part 2, investigation by Jamal Al-Din Al-Sayyal, Cairo, 1957
46. Muhammad Abd al-Aal, Banu Rasool and Banu Taher, and Yemen's Foreign Relations during its Age, Alexandria, 1980.
47. Ibn al-Atheer, Izz al-Din Abu al-Hasan Ali ibn Muhammad, 630 AH / 1232 CE, al-Kamil fi al-Tarikh, part 1, Dar al-Kutub al-Ilmiyyah, Beirut, 1995
48. Ghawanmeh, Youssef Darwish, Ayyubid Karak Emirate, Amman, 1980
49. Abu Shama, Shihab al-Din Abd al-Rahman ibn Ismail T. 665 AH / 1267 AD, Al-Rawdatain fi Akhbar al-Dawla al-Nuriyyah and al-Salihiyyah, Part 1, edited by: Ibrahim Shams al-Din, Dar al-Kutub al-Ilmiyyah, Beirut, 2004
50. Ibn Shaddad, Bahaa al-Dint 632 AH ١٢٣٩ / AD, Biography of Sultan Salah al-Din al-Ayyubi: Sultanian anecdotes and Yusufian virtues, edited by: Ahmed Ibish, Al-Awael for publication and distribution, Damascus, 2003
51. Hyde, History of Trade in the Near East in the Middle Ages, Part 2, Translated by: Ahmed Mohamed, Cairo, 1994.
52. Al-Maqrizi, Taqi al-Din Ahmad ibn Alit 845 AH, behavior to know the states of kings, part 2, edited by: Muhammad Mustafa, the Egyptian Book House, Cairo, 1934
53. Khalil, Saeed Salih, Domestic Trade in the Second Mamluk State, House of Knowledge Treasures, Amman
54. Ibn Mamati, Asaad Abu al -Makarimt ٦٠٦ ,AH 1209 CE, Laws of Divinations, edited by: Aziz Syria, by Attia, Madbouly Books, Cairo, 1991
55. Al-Makhzoumi, Abi Al-Hassan Ali Bin Othmant 585 AH, Al-Minhaj fi Ilm Al-Kharaj of Egypt, edited by: Claude Kahn ,Cairo, 1986.
56. <sup>(182)</sup> Ibn Mattati, Laws of Divans, p. 343.
57. Al-Riyadh Newspaper, Riyadh, Issue ,١٦٣٩٤ May 13, 2013.
58. Marco Polo Niccolo, The Travels of Marco Lobo, translated by Abdulaziz Jawed Haj, The Egyptian General Book Organization ,Cairo, 1995.
59. Muhammad Hamza Ismail Al-Haddad ,Sultan Mansour Qalawun, Madbouly Library, Cairo, 1993
60. Afaf Sabra, Relations between East and West, Arab Renaissance House, Cairo, 1983
61. Ibn Dhahira, The Brilliant Virtues in the Beauties of Egypt and Cairo, translated by Haqif Mustafa al-Sakka, Dar al-Kutub, Cairo, p. 101.
62. Al-Haqrizi, behavior to know the state of kings, investigation by Muhammad Abdul Qadir Attar, Dar Al-Kutub Al-Alami, Beirut, 1997
63. Shahla bint Saad Al-Khalidi, The Strategic Importance of the Red Sea in the Ayyubid Era 567-648 AH / 1171-1250 AD, King Abdul Aziz House, 1439 AH
64. Alexander Petrov, Trade Relations between Asia and Western Europe in the Middle Ages: The Economic and Social System, Moscow, 1987
65. Sheikh Al-Rabwa, Shams Al-Din Abu Abdullah Al-Dimashqi T. 726 AH, Nakhiyyah Al-Dahr fi Wonders of Land and Sea ,Leipzig, 1923
66. Afaf Sabra, Relations between East and West, Arab Renaissance House, Cairo, 1983



67. Al-Humairi, Muhammad bin Abdel-Moneim T. 900 AH, Al-Rawd Al-Matar in the news of the countries - investigation by Ihsan Abbas, Beirut, 1984
68. Ibn al-Wardi, Abu Hafs Omar Ibn al-Wardi, The Journal of Wonders, and Farida al-Gharaeb, Dar al-Sharq al-Arabi ,Aleppo, 1991
69. Abu al-Mahasin, Youssef bin Ta'zi ,The Ascetic Stars in the Kings of Egypt and Cairo, Dar al-Kutub al-Ilmiyyah ,Beirut
70. Adam Metz, Islamic Civilization in the Fourth Century AH, translated by Muhammad Abd al-Hadi Abu Raida, Dar al-Fikr al-Arabi, Cairo
71. Rashed Al-Barawi, Egypt's Economic Case during the Fatimid Era, The Egyptian Renaissance Bookshop, Cairo, 1948 ,pg. 390.
72. Ahmed Salbi, Encyclopedia of Islamic History, Volume 6, Cairo, 1983.