

**الموانئ التجارية المطلة على ساحل البحر الاحمر في ضوء كتابات
الجغرافيين والرحالة من القرن الأول حتى القرن الثامن
الهجريين (الموانئ الحجازية واليمنية والمصرية انموذجا)**

أ.م.د. ايناس عماد عبد المنعم

الجامعة المستنصرية/ كلية الآداب

Emad.enas@uomustansiriyah.edu.iq

أ.د. جنان علي فليح

الجامعة المستنصرية/ كلية الآداب

jinanali@uomustansiriyah.edu.iq

**The commercial ports overlooking the Red Sea coast in
the light of the writings of geographers and travelers
from the first century to the eighth century AH
(Hejazi, Yemeni and Egyptian ports as a model)**

A celebration of the history of Arab-Islamic trade in the Red Sea with the names of many coastal cities that constitute important centers and ports for trade passing through this sea route since ancient times. In the era of the Umayyad Caliphate, the Red Sea witnessed a boom in its commercial activity, as Muslim ships began cruising the seas until they reached the ports of Sindh, India, China and the coasts of Africa. As for the Abbasid Caliphate, the center of trade and commercial exchange shifted from the Red Sea to the eastern coasts of the Arabian Peninsula represented by the Gulf coasts. The Arab, by adopting the shortest route to the center of the caliphate in Baghdad, as well as closer to the Indian coasts, which affected somewhat the commercial activity in the Red Sea and its ports temporarily, We find that during the fourth and fifth centuries AH, the commercial importance of the Red Sea increased, due to the deterioration of the political and economic conditions of the Abbasid Caliphate, in addition to the endangerment of trade in the Arabian Gulf as a result of the Zanj and Qarmatian revolution, which led to the prosperity of the activity of the centers and ports of the Red Sea. This study aims to introduce the most famous commercial centers and ports, highlight their importance and clarify their role in the flourishing of trade exchange, according to what came in the writings of travelers and geographers.

ملخص البحث

حفل تاريخ التجارة العربية الاسلامية في البحر الاحمر بأسماء عديدة من المدن الساحلية التي تشكل مراكز وموانئ مهمة للتجارة المارة عبر هذا الطريق البحري منذ اقدم العصور، فكانت هذه الموانئ النافذة التي تطل على ما وراها من عوالم، كما هي الاقتصاد الذي يعبر عن مدى النشاط التجاري في البلدان. شهد البحر الأحمر في عصر الخلافة الاموية ازدهاراً في نشاطه التجاري، إذ اخذت سفن المسلمين تجوب البحار حتى وصلت الى موانئ الهند والصين وسواحل افريقيا، اما في فترة الخلافة العباسية تحول مركز التجارة والتبادل التجاري من البحر الاحمر الى السواحل الشرقية للجزيرة العربية والمتمثلة بسواحل الخليج العربي، بأعماده الطريق الاقصر الى مركز الخلافة في بغداد، وكذلك اقرب الى السواحل الهندية، مما اثر نوعاً ما على النشاط التجاري في البحر الاحمر وموانئه بصورة مؤقتة، إذ نجد انه خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين، ازدادت اهمية البحر الاحمر التجارية، بسبب تدهور أحوال الخلافة العباسية السياسية والاقتصادية، اضافة الى تعرض التجارة للخطر في الخليج العربي نتيجة قيام ثورة الزنج والقرامطة، مما أدى الى ازدهار نشاط مراكز وموانئ البحر الاحمر. تهدف هذه الدراسة الى التعريف بأشهر المراكز و الموانئ التجارية و ابراز اهميتها وتوضيح دورها في ازدهار حركة التبادل التجاري حسب ما جاءت في كتابات الرحالة والجغرافيين اقتضت طبيعة البحث تقسيمه الى مقدمة ومبحثين وخاتمة، تناولنا في المبحث الاول الموقع الجغرافي للبحر الاحمر واهميته عبر التاريخ، بينما جاء المبحث الثاني دراسة تاريخية للمراكز والموانئ الحجازية و اليمنية والمصرية المطلة على البحر الاحمر، واثرا في التجارة في ضوء ما تناولته كتب البلدان و الجغرافية.

الكلمات المفتاحية: الموانئ . البحر الأحمر - الازدهار التجاري

المقدمة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على خير خلقه محمد وآله الطاهرين واصحابه الصادقين وعلى من اتبعه بأحسان الى يوم الدين. أكد العلماء أن الأدب التاريخي والجغرافي هو المصدر الأساسي والموثوق به في دراسة ماضي العالم الإسلامي، إذ تتوفر فيه مادة لا ينضب معينها لا للمؤرخ أو الجغرافي فحسب، بل أيضاً لعلماء الاجتماع والاقتصاد ومؤرخي الأدب والعلم والدين ولأهل اللغة وعلماء الطبيعة^(١)، لذا حظيت الجوانب الاقتصادية لدى العديد من الرحالة والجغرافيين، بنصيب وافر من مشاهدتهم، لاسيما ذكر الموارد المالية والطرق والمسالك، وكافة الموانئ والمحطات التجارية المنتشرة على طول هذه الطرق وفي بقاع دار الإسلام. لذا كان اختيارنا لموضوع بحثنا، من خلال انتقاء مشاهدات الجغرافيين والرحالة، مورداً للكتابة عن الموانئ التجارية المطلة على ساحل البحر الأحمر، اعتقاداً بأن نصوص هذه المشاهدات ستمكننا من رسم صورة لهذه الموانئ دون شك. ليس من اليسر معرفة صورة موانئ البحر الاحمر عن طريق مدونات الجغرافيين والرحالة، إلا بعد بذل جهد مضمّن يتناول مظاهرها المختلفة، ويستجلي تناقضاتها وغموضها، ومعرفة ما فيها من نقص أو زيادة معلومات. لذا فقد استرعى انتباهنا من خلال قرائتنا لكتب الرحلة والجغرافيين، أن مؤلفيها نقلوا لنا صورة لهذه الموانئ من جوانبها الحضارية المختلفة، ولكن هل كانت معلوماتهم متكاملة كما ونوعاً؟ وما مدى التشابه أو الاختلاف؟ وهل نستطيع عبر تدوين معلوماتهم أن نجعل نصوص الجغرافيين والرحالة سائدة ومكملة لمعلومات المؤرخين؟ زاد ذلك كله من عزمنا على الخوض في تفحص دقيق ودراسة ثاقبة للنصوص المتوافرة في كتب الرحلة و الجغرافية، كما وجدنا من الضروري استعمال المنهج الوصفي التحليلي، مع اللجوء إلى منهج المقارنة والنقد عند الحاجة، للنصوص

الجغرافية. لقد اعتمدنا في هذه الدراسة على مصادر متنوعة، من مؤلفات الجغرافيين والرحالة، التي جعلتها العمدة الأساسي، والمورد الرئيسي لمادة البحث، فكان لنصوص مؤلفات الجغرافيين، ككتاب "المسالك والممالك" للافطخري، أبي إسحاق (ت ٣٤١هـ/٩٥٢م) وكتاب "صورة الأرض" لأبي القاسم محمد بن حوقل (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م)، وكتاب "أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم" للمقدسي، شمس الدين محمد بن أحمد البشاري (ت ٣٨٧هـ/٩٩٧م) وكتاب (معجم البلدان) لمؤلفه شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت الحموي (ت ٦٢٦هـ/١٢٢٨م)، حيث رفدت هذه الكتب مادة البحث بمعلومات قيمة في معظم صفحاته. كما لا بد من الإشارة إلى رحلة ابن جبير لابن جبير الكتاني الاندلسي (ت ٦٤١هـ/١٢١٧م) كونها تعد من أهم الكتب القيمة لما فيها من الوصف الدقيق والصادق، كون مؤلفها قد زار تلك البلدان، وكذلك (رحلة ابن بطوطة) لابن بطوطة (ت: ٧٧٩هـ/١٣٧٧م) الذي هو الآخر أمدنا بمعلومات هامة تتعلق بالتجارة بين البلدان المختلفة، وأهم الموانئ المنتشرة على طول سواحلها. في هذا البحث سنلقي الضوء على أهمية البحر الأحمر عبر التاريخ، فضلاً عن ذكرنا لابرز الموانئ المطلة على البحر الأحمر، واثرا في التجارة في ضوء ما تناولته كتب البلدان و الجغرافية.

البحث الأول: جغرافية البحر الأحمر وأهميته عبر التاريخ

يمثل البحر الأحمر مسطح مائي شريطي ضيق يفصل بين قارة آسيا وقارة أفريقيا، ويمتد ما بين أيلة واليمن مسافة يبلغ طولها ١٤٠٠ ميل حسب ما ذكره المسعودي^(٢)، وتسمية البحر الأحمر اختصاراً لاسمه القديم، فقد كان يسمى بحر الملك الأحمر (Erythraean) ثم اختصر اسمه إلى البحر الأحمر، وقد سمي البحر الأحمر بعدة مسميات وفقاً لموقعه من السواحل أو المدن التي تطل عليه^(٣)، فسمي مرة ببحر القلزم^(٤)، نسبة إلى مدينة القلزم الواقعة عند نهاية خليجه الغربي، ومرة أخرى ببحر أيلة عند مدينة أيلة^(٥)، وعرف أيضاً ببحر الحجاز^(٦)، وسمي مرة ببحر النعام^(٧)، ومرة أخرى ببحر عيذاب^(٨)، ويسميه ابن جبير أحياناً بالبحر الفرعوني^(٩)، وابن رسته ببحر جدة^(١٠)، عند ساحل مكة، بينما يسميه الهمداني بحر الحجاز عند ساحل المدينة^(١١)، وبحر اليمن عند سواحل اليمن^(١٢). أما الملاحة في البحر الأحمر فكانت محفوفة بالمخاطر المتمثلة بالشعاب المرجانية والصخور البارزة، حتى أن الملاحة فيه تتم في النهار بجوار الساحل وإذا جن الليل يقوم الملاحون بالإيواء إلى الساحل^(١٣)، إضافة إلى عائق الرياح المعاكسة، فقد تحمكت الرياح الموسمية الجنوبية والرياح الشمالية القادمة من البحر المتوسط بالسفن التجارية، وكذلك وجود دوامات في عدة أماكن من البحر، والعواصف التي كانت تجتاحه والتي تؤدي إلى تكسر السفن وغرقها^(١٤)، ولقد تم تجاوز هذين العائقين، فالعائق الأول تذلل عن طريق الإبحار بعيداً عن الشعاب المرجانية في البحر الأحمر وهذا جاء بعد بناء السفن الضخمة التي تتحمل الإبحار وسط البحر الأحمر^(١٥)، وبالنسبة للعائق الثاني فتم تذليله بعد وصول السفن التجارية العربية إلى المحيط الهندي في الوقت الذي نضجت فيه المعلومات الجغرافية عن الملاحة وكذلك تنسيق أوقاتهم مع مواعيد الرياح الموسمية^(١٦)، فكانت الملاحة تجري في فصل الصيف من الشمال إلى الجنوب، وفي فصل الشتاء من الجنوب إلى الشمال^(١٧)، وقد ذكر المسعودي أن التجار والبحارة المسلمين كانوا على دراية بطبيعة هذا البحر وكانت لهم فيها تجارب كثيرة وعلامات يرثها الابن عن ابيه قولاً وعملاً^(١٨). تميز البحر الأحمر بنشاطه التجاري الواسع، لاسيما خلال فترة الخلافة الأموية، وبأهتمام كبير، إذ أخذت سفن المسلمين تجوب البحار حتى وصلت إلى موانئ السند والهند في رحلات شبه منتظمة، لاسيما بعد أن أصبح ساحل السند خاضعاً للسيطرة الإسلامية^(١٩)، وعندما تولى العباسيون الخلافة سنة ١٣٢ هـ/٧٤٩م تحول مركز التجارة والتبادل التجاري من البحر الأحمر إلى السواحل الشرقية للجزيرة العربية والمتمثلة بسواحل الخليج العربي، بأعماده الطريق الأقصر إلى مركز الخلافة في بغداد، وكذلك اقرب إلى السواحل الهندية، مما أثر نوعاً ما على النشاط التجاري في البحر الأحمر وموانئه بصورة مؤقتة^(٢٠). ولكن الملاحظ أنه خلال أواسط القرن الثالث والرابع الهجريين ازدادت أهمية البحر الأحمر التجارية بسبب تعرض التجارة للخطر في الخليج العربي وجنوب العراق، نتيجة للفتن والحركات الداخلية قادت إلى توقف التجارة العربية والاضرار بها، ومنها حركة الزط الذين انتهزوا فرصة الصراع بين الأمين والمأمون فاستولوا على طريق البصرة فقطعوه عن بغداد، ويشير البلاذري إلى ذلك بقوله: "وكان الناس في بعض أيام المأمون قد تحاملوا الاجتياز بهم وانقطع عن بغداد جميع ما كان يحمل إليها من البصرة من السفن"^(٢١)، واستمر أمرهم حتى سنة ٢١٩هـ/٨٣٤م، في عهد الخليفة المعتصم فأحمد حركتهم. كما كان لقيام ثورة الزنج^(٢٢) في منطقة البصرة سنة ٢٥٥هـ/٨٦٨م، أثر سئ على البحرية للدولة العربية الإسلامية في منطقة الخليج العربي وجنوب العراق، وذلك بعد تمكنهم من الاستيلاء على أهم المدن التجارية وتدميرها مثل البصرة والابلبة وعبادان والاحواز وكان ذلك خلال عامي (٢٥٦-٢٦٩هـ/٨٦٩-٨٨٧م)^(٢٣)، لقد شكل احتلال البصرة والموانئ الأخرى ضربة قوية للتجارة العربية الإسلامية، إذ أدى ذلك إلى قطع التجارة مع هذه المناطق لمدة أربعة عشر عاماً^(٢٤).

اما حركة القرامطة^(٢٥) التي ظهرت في منطقة الخليج العربي وبالذات في البحرين سنة (٢٧٨هـ/٨٩١م)، فتعد من الفتن الخطيرة التي تركت اثارها على النشاط التجاري للدولة العربية الاسلامية، فضلا عن تدهور احوال الخلافة العباسية السياسية والاقتصادية ، بسبب سيطرة القادة الاترك على السلطة ، واثارة الاضطرابات في الدولة ، وشل نشاطها مما ادى الى نشاط موانئ السواحل الجنوبية للجزيرة العربية وموانئ البحر الاحمر^(٢٦)، ومما زاد في انتعاش البحر الاحمر قيام الدولة الفاطمية في مصر بعد منتصف القرن الرابع الهجري "٣٥٨هـ/٩٦٨م" وأصبح ولاء الجزيرة العربية للفاطميين^(٢٧) والاستحواذ على زعامة العالم الإسلامي وأضعاف شأن الخلافة العباسية^(٢٨) ، ومما ساعدهم على ذلك ما ألم بالعباسيين من ضعف بعد سيطرة القوى الغير عربية ، واخذت الفسطاط تنتزع من بغداد موضعها وعبر عن ذلك المقدسي "واعلم ان بغداد كانت جليلة في القديم وقد تداعت الان الى الخراب واختلت وذهب بهاؤها ... وفسطاط مصر اليوم كبغداد في القديم ولا اعلم في الاسلام بلداً اجل منه"^(٢٩)، فأخذت الحركة التجارية والملاحية في البحر الاحمر تشهد تطوراً منذ القرن الخامس الهجري ، لا من حيث اهميتها ومقدارها بل من حيث اهمية موانئها^(٣٠)، وفي سنة ١١١٦هـ/٥١٠م احتل الصليبيون أيلة لضعف الحامية الفاطمية فيها، وبذلك اصبح الصليبيون على ساحل البحر الأحمر وسيطروا على ثغر تجاري هام تغد اليه التجارات المختلفة، واصبح الاحتلال الصليبي مصدر خطر وتهديد لتجارة البحر الأحمر وموانئ الحجاز، حتى حررتها الجيوش الايوبية عام ٥٦٦هـ/، ولكن الاطماع الصليبية ما انقطعت في السيطرة على تجارة البحر الأحمر إضافة الى أهدافهم الأخرى، فكانت محاولة أرناط الصليبي لغزو الحجاز والسيطرة على البحر الأحمر فمن بين أهدافه السيطرة على تجارة البحر الأحمر باحتلال اليمن، وخضوع البحر الأحمر لنفوذه ، وتحويل تجارته الى العقبة وبالتالي الى ممالك الصليبيين في الشام، فقد كان من بين أهدافه انهالك صلاح الدين الايوبي اقتصاديا" وبالتالي انهكاه عسكريا، لكن الله قبض للجيوش الايوبية القضاء على أرناط ورجاله، وفي عهد المماليك ازدهرت الموانئ وهذا ما سنتناوله في المبحث الثاني.

المبحث الثاني: الموانئ التجارية المطلة على البحر الاحمر

أسهمت الموانئ المطلة على البحر الأحمر، في نهضة الحضارة الإسلامية ومثلت مصدر الدخل الرئيسي للدولة العربية الإسلامية، والذي مكنها من صنع أعظم حضارة في تاريخ البشرية شهد لها الشرق والغرب، فهي المجال الواسع لاتصال الثقافات، والاقتصاد الذي يعبر عن مدى النشاط التجاري بين البلدان، ويمكن ان تعتبر الموانئ الحلقة المكملة للدائرة الاقتصادية التي يرتكز عليها النشاط التجاري البحري، وهذا ما مكنها من الوقوف في وجه الغزوات الصليبية^(٣١) لقد حفل تاريخ التجارة العربية الإسلامية في البحر الأحمر بأسماء عديدة من المدن الساحلية التي كانت تشكل مراكز مهمة للتجارة المارة عبر هذا الطريق البحري منذ اقدم العصور، والذي يهمنها في هذا البحث الموانئ التجارية العربية الإسلامية في البحر الأحمر. ان الحركة التجارية في البحر الأحمر حركة لا تهدأ، فالسفن في حركة دائمة، وعمليات الشحن والتفريغ مستمرة، وبالرغم من ان الاتصال التجاري بين اقصى الشرق واقصى الغرب تتحكم بها دورة الرياح الموسمية ومع ذلك استمرت تلك الحركة . ان كثرة الموانئ وانتشارها على طول الطريق الساحلي والجزر المنتشرة فيه وكثرة الايدي العاملة في هذا القطاع من تجار وبحارة ووكلاء ووسطاء هو الدليل على عظمة هذه الموانئ وعلى هذا الأساس اعتمدنا بشكل رئيسي على كتب الرحالة والبلدانيين الذين شاهدوا المنطقة وتناولوا فيها وسنبدأ بذكر الموانئ العربية الإسلامية ومنها:

أولاً- الموانئ الحجازية:

_ **ميناء الشعبية:** ميناء الشعبية يقع على شواطئ البحر الأحمر جنوب ميناء جدة مقابل وادي المحرم^{٣٢}، وكان في الجاهلية و صدر الإسلام الميناء الرئيس لمكة المكرمة، ومن هذا الميناء هاجر صحابة الرسول(صلى الله عليه وسلم) باتجاه ارض الحبشة، وأوضح لنا ياقوت الحموي إن الشعبية ظلت ميناء مكة حتى صدر الإسلام، وأنها كانت قبل جدة مرفأ لمكة، وأن قريشاً هم الذين طلبوا من الخليفة الثالث عثمان بن عفان(رضي الله عنه) أن ينقل مرفأ مكة إلى جدة، لقربتها من مكة المكرمة ولمزايا أخرى، وقد استجاب الخليفة لطلب سكان مكة النابع من مصلحتهم الاقتصادية، فقام بتحويل مرفئهم من الشعبية إلى جدة في سنة ٢٦هـ/٦٤٦م، فخرج الى الموقع وأمر بتحويلها الى ميناء جدة^(٣٣).

_ **ميناء جدة:** تقع مدينة جدة في منتصف الساحل الشرقي للبحر الأحمر^(٣٤)، وظهرت أهمية جدة كميناء رئيس للحجاز بعد زوال اهمية ميناء الشعبية، عرف عن جدة بأنها صحراوية مجدبة لا زرع فيها ولا شجر، اذ يذكر ابن خرداذبة انه لولا الواردات التي تحصل عليها من تجارة البحر الأحمر لما عاش طويلا^(٣٥)، وجدة فرضة اهل مكة ومن موانئ البحر الأحمر المهمة^(٣٦)، وصفها الاصلطخري قائلاً: "هي عامرة كثيرة التجارات والأموال، ليس بالحجاز بعد مكة اكثر مالا" وتجارة منها^(٣٧)، وقال عنها المقدسي: "هي خزانة مكة ومطرح اليمن ومصر والهند"^(٣٨)، وكان ميناء جدة يعد محطة للسفن القادمة من الهند، والسفن القادمة من القلزم وعيذاب^(٣٩) واخذ ميناء جدة بالتطور وللاردهار

تدريجياً، وأصبح من أهم الموانئ المطلة على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، وكان يزداد نشاطاً في موسم الحج إذ يزدحم بالآلاف الحجاج من أنحاء العالم الإسلامي^(٤٠)، ومعهم أنواع مختلفة من السلع والثمرات والفواكه والمنسوجات مما ساعد على انتعاش أسواقها وكثرة أموالها^(٤١)، ولاحظ المقدسي أن هذا النشاط قد انعكس على ارتفاع المستوى المعاشي لأهل جدة، فكان عمران بيوتهم يثير الإعجاب^(٤٢) ويشير الرحالة ناصر خسرو إلى أن تجار سيراف كانوا يفرغون بضائعهم في ميناء جدة على البحر الأحمر، فتحمل بعد ذلك إلى مصر لأنهم كانوا يهابون ركوب البحر الأحمر، خوفاً من شعابه المرجانية لعدم خبرتهم بمسالكه^(٤٣). أصبح ميناء جدة يزود الحجاز وقلب الجزيرة العربية بالبضائع من شتى أنحاء العالم وزاد صلاته التجارية مع موانئ البحر الأحمر الواقعة في الجانب المقابل له على ساحل البحر الأحمر الغربي، وظل ميناء جدة من أنشط الموانئ التجارية عبر العصور الإسلامية^(٤٤)، والمستودع العظيم لمتاجر الهند^(٤٥)، وفيه كانت تقبض المكوس من السفن التجارية القادمة إليه وتواصل دور ميناء جدة في نمو مطرد في العصور الإسلامية المختلفة، لا سيما في العصر الفاطمي والأيوبي رغم أحداث الغزو الصليبي لبلاد المسلمين حتى أصبحت في العهد الأيوبي مركزاً هاماً من مراكز تجارة الشرق، فكان ميناء جدة يستقبل الحجاج القادمين بطريق البحر، وتواصل نموها في العصر المملوكي، فأصبحت مركزاً تجارياً هاماً^(٤٦).

ـ ميناء الجار: يقع ميناء الجار على ساحل البحر الأحمر وهو أقل مساحة من ميناء جدة^(٤٧)، وعلى مسافة قريبة منه^(٤٨)، وكانت تقصده السفن التجارية قبل وبعد ظهور الإسلام، وقد ازداد النشاط التجاري لميناء الجار حتى أطلق على البحر الأحمر في القرن الثالث الهجري اسم بحر الجار^(٤٩)، وظل ميناء الجار ترفاً إليه المراكب من الحبشة وعدن ومصر والهند والصين وهي محملة بمختلف السلع التجارية، وتقلع منه^(٥٠)، حتى وصفها البكري بأنها: "مرفاً للحبشة خاصة"^(٥١)، كما قصده سفن تجار أهل الذمة من اليهود، وقد وصف ابن خردادبة مسالكهم قائلاً: "فيخرجون بالفرما ويحملون تجارتهم على الظهر إلى القلزم، ثم يركبون البحر الشرقي من القلزم إلى الجار وجدة، ثم يمضون إلى السند والهند والصين"^(٥٢) لقد ازدهر الجار في القرون الأولى من العهد الراشدي إلى العهد العباسي وتواصل دوره إلى حد ما في العهد الفاطمي، فقد وصف بال عمران والتجارة والأموال، إذ يصفه ابن الجاور في القرن السابع الهجري بأن المراكب الواردة من الديار المصرية ترسو فيها^(٥٣)، مما يبين استمرار دور هذا الميناء رغم بروز دور ميناء ينبع في القرن السابع الهجري.

ـ ميناء ينبع: ومن الموانئ التاريخية المهمة أيضاً على البحر الأحمر ميناء ينبع، وقد عرفت ينبع كميناء مهم منذ عهد الإغريق حيث كانت تمون السفن الشراعية المارة بالبحر الأحمر وقد اشتهرت بموقعها على طريق القوافل المتجهة إلى الشام كما ارتبط اسمها بحوادث وقعت في صدر الإسلام بين الرسول (صلى الله عليه وسلم) وبين قريش، حيث دارت فيها غزوات عدة منها (سرية العيص وبواط والعشيرة) وهذه كلها أسماء أماكن قديمة في ينبع فالبواط والعشيرة أماكن معروفة اليوم بينبع النخل^(٥٤). وبرزت أهمية الميناء في سنة ٦٢١هـ / ١٢٢٤م، باتخاذ الأيوبيين له ميناءاً رئيسياً للمدينة، حينما جعلت ميناء للمدينة المنورة بعد خراب ميناء الجار، وساهم هذا الميناء في تجارة البحر الأحمر، وبلغت ينبع أوج ازدهارها زمن سلاطين المماليك الجراكسة نتيجة الإصلاحات الكثيرة التي أدخلت على طريق الحج، فأصبحت ينبع محطة لزوار المدينة المنورة ومن أسواق البحر الأحمر التجارية، والميناء الثاني في الحجاز بعد جدة^(٥٥).

ـ ميناء السرين: اكتسبت هذه البلدة مع بداية القرن الثالث الهجري أهمية مكانية على الطريق بين اليمن والحجاز براً وبحراً حيث أصبحت ملتقى طريقي تهامة البرين اللذين يجتمعان فيها ويفترقان بعدها شمالاً وجنوباً، وأصبحت "السرّين" من أعظم الموانئ على ساحل البحر الأحمر بعد ميناء جدة. إن موقع السرّين على الطريق البري والبحري بين اليمن والحجاز ساهم في انتعاشها، وجعلها تسهم في حركة التجارة في البحر الأحمر من وإلى الحجاز وما جاورها، وصفها ابن حوقل بقوله: "وصاحب السرّين فالواصل إليه كفاء ما يقوم به وبأهله، وليست بحال تذكر، وله على المراكب الصاعدة والنازلة من اليمن رسم يأخذه من الرقيق والمتاع الوارد من التجار"^(٥٦)، وكان نموها متدرجاً إلى أن بلغت قمة ازدهارها التجاري في القرنين الخامس والسادس الهجريين، ويصفها الإدريسي بأنها: "حصن حصين حسن موضعه كثيرة مياهه ولوالبه وجابيه شيء معلوم ورسم ملزوم على المراكب الصاعدة والنازلة من اليمن بالتجارات والمتاع والرقيق"، ويصفها الحميري بأنها "مدينة عظيمة في طريق مكة من اليمن... وسورها في البحر"^(٥٧).

ثانياً_ الموانئ اليمنية:

ـ ميناء عدن: حظيت عدن بكونها مدخل البحر الأحمر الجنوبي، بموقع ستراتيحي مهم جعلها مركزاً لتجارة الشرق والغرب منذ ما قبل الإسلام، واستمرت تؤدي مهامها التجارية في العصور الإسلامية المتعاقبة، ومنها العصر الأموي، إذ استقطبت تجارة السند والهند والصين والخليج العربي ومصر وشرق أفريقيا^(٥٨). و ميناء عدن من الموانئ المهمة والقديمة و المركز الرئيسي لتوزيع تجارات العالم بين الشرق والغرب،

وفيها كان متاع السند والهند والصين والزنج والحبشة وفارس والبصرة وجدة والقلزم^(٥٩)، وصفها المقدسي بأنها "دهليز الصين، وفرضة اليمن وخزانة المغرب ومعادن التجارات"^(٦٠)، فكانت بمثابة المركز الرئيس لتوزيع تجارات العالم بين الشرق والغرب^(٦١)، وقال الإدريسي عنها: "عدن مدينة صغيرة وإنما اشتهر ذكرها لأنها مرسى البحر ومنها تسافر مراكب السند والهند والصين"^(٦٢). وازدهرت التجارة بها لكثرة ما وصلت إليها المراكب من السند والهند وهي محملة بمختلف السلع التجارية، وأثناء عودتها إلى الهند تحمل معها أنواع السلع التي اشتهرت بها الجزيرة العربية^(٦٣) ولهذا قال عنها أبو الفداء " وهي بلدة حط واقلاع لمراكب الهند ... "^(٦٤) فكانت اغلب موارد أهل عدن من الهند^(٦٥). وتبعاً لذلك أصبح مينائها يزدحم بالسفن، فلا يكاد يخلو ميناءها من السفن والتجار فكان فيها البضائع النادرة والمتاجر المختلفة، والمكاسب الوفيرة والتجارة الرابحة^(٦٦)، وتجمع المصادر على ان السفن التي تصل الى عدن كانت تأتي إليها من الهند والصين، كما كانت عدن تجهز المراكب الى بلاد الهند والصين^(٦٧). وكانت البضائع تصل إليها من شتى انحاء العالم لموقعها الجغرافي، فيشير ابن خرداذبه الى ذلك بقوله: " وبها العبر والعود والمسك ومتاع السند والهند والصين والزنج والحبشة وفارس والبصرة وجدة والقلزم " ^(٦٨). ونتيجة لكثرة هذه البضائع وتنوعها، فقد انشأت في عدن سوق عُدت من اقدم اسواق العرب^(٦٩)، استقطبت فيها تجارة الهند والصين والحبشة وفارس والبصرة وجدة^(٧٠)، وكانت المكاسب والارباح التي يحصل عليها اهل عدن من وراء التجارة طائلة، فضلاً عن الضرائب الباهضة التي يفرضونها على السفن التجارية التي تصلهم^(٧١)، وعلى الرغم من ان عدن لم يكن بها نشاط زراعي كما يذكر ابن خرداذبة^(٧٢)، الا ان التجارة كانت كافية لارتقاء المستوى المعاشي لاهلها ولمن سكنها، وفي ذلك وصفها المقدسي بـ "دهليز الصين وفرضة اليمن كثيرة القصور مبارك على من دخله، مثر لمن سكنه، مساجد حسان ومعاش واسعة واخلاق طاهرة ونعم ظاهرة " ^(٧٣). وبين لنا القلقشندي طبيعة الحركة التجارية فيها فقال " ولا يخلو اسبوع من عدة سفن وتجار واردين عليها وبضائع شتى ومتاجر منوعة والمقيم بها في مكاسب وافرة وتجارة مُربحة، ولحط المراكب عليها واقلاعها مواسم مشهورة^(٧٤) وعندما كانت المراكب تقلع منها في مواسم معروفة لدى السكان، كانوا يخرجون لرؤيتها ويفرحون بوصولها، لأنها تنشط السوق وتكثر فيها الارباح^(٧٥). وكان ميناء عدن ميناءً مهماً، فقد تميز سكانه بخبرة تجارية عالية، وان غالبيتهم كانوا يعملون بالميناء، وسكانه يراقبون عملية وصول السفن التجارية الى الميناء، فيقفون على جبل الاخضر، ويراقبون في افق البحر البعيد، وكانوا لا يتمكنون من رؤية السفينة الا وقت طلوع الشمس وغروبها، وذلك لوقوع الشمس على سطح البحر فيتمكنون من رؤيتها على بعد مسافة^(٧٦) وعندما ترسو السفينة بالميناء تسجل جميع محتوياتها من البضائع والتجار ثم تبدأ اجراءات التفتيش، بكل دقة للرجال والنساء، فكانت بالميناء عجوز تقوم بتفتيش النساء^(٧٧) ويبدو ان اجراءات التفتيش كانت قاسية، فقد شبه ابن المجاور خروج الأنسان من البحر كخروجه من القيامة فقال " وخروج الانسان من البحر كخروجه من القبر والفرضة كالمحشر فيه المناقشة والمحاسبة والوزن والعدد "^(٧٨) وقد اتخذت هذه الاجراءات من اجل ضبط عمليات التهريب، اما بالنسبة للبضائع فيقول ابو مخزومة " وبعد ثلاثة ايام تنزل الأقمشة والبضائع الى الفرضة تحل شدة شدة وتعد ثوباً ثوباً وان كان من بضائع البهار يوزن بالقبان "^(٧٩) وظلت عدن مركزاً تجارياً مهماً، تصل إليها السفن التجارية من الهند والسند، وكان لها دور بارز في حركة التجارة العربية الإسلامية في البحر الأحمر.

ثالثاً_الموانئ المصرية:

_ ميناء أيلة^(٨٠): يعد من الموانئ التجارية المصرية المطلة على البحر الأحمر، وهو احد المنفذين في شمال البحر الأحمر، وعن طريقه تمر السلع القاصدة بلاد الشام^(٨١)، أشار اليعقوبي الى مدينة ايلة فقال عنها: " مدينة جلييلة على ساحل البحر المالح وبها يجتمع حاج الشام وحاج مصر والمغرب وبها التجارات الكثيرة واهلها اخلاط من الناس "^(٨٢). وكان لمدينة أيلة شأن عظيم في العصر الإسلامي وقد ورد في معاهدة المصطفى (صلى الله عليه وسلم) مع صاحب "أيلة العقبة" تأمين المسلمين لاهل أيلة وسفنتهم وسياراتهم في البحر والبر، بل ومن كان معهم من اهل الشام واهل اليمن، واهل البحر - ويقصد اهل الحبشة- وانتهت المعاهدة الى انه لا يحل ان يمنعوا ماء يردونه ولا طريقاً يريدونه من بر او بحر، فهذا الصلح يشير الى ان سكان أيلة " العقبة" واهل اليمن واهل الحبشة يرتادون الموانئ الوسطى للحجاز وباقي موانئ البحر الأحمر^(٨٣)، ولقد مرت أيلة بثلاث مراحل تاريخية متتالية تمثل كل مرحلة طوراً مميزاً للمدينة من حيث الأهمية والوظيفة الرئيسية المرحلة الأولى من الفتح العربي وحتى أواخر حكم الفاطميين لمصر، وكانت تمثل مدخل مصر الشرقي وعن طريقها جاء ولاية مصر من المدينة المنورة حيث كان هذا الطريق هو الطريق المباشر بين عاصمة الخلافة وفسطاط مصر، وكان ميناء أيلة يمثل حلقة وصل و رابط بين الشام والديار المصرية من جهة والحجاز من الجهة الأخرى واحد الثغور الهامة في مجال تجارة البحر الأحمر والملاحة فيه، وبقيت أيلة ممراً " ملاحياً" يرتبط بالقلزم وعن طريقه تأتي السلع المصرية في العهدين الاموي والعباسي، حتى زاد ثراء أهلها، وتواصل دور العقبة_أيلة_ التجاري في العهد

العباسي والفاطمي وازدهرت كثيرا" في العهد الفاطمي، فقد كانت تجلب لها السلع الشامية لتصديرها الى مصر والى داخل الحجاز والجنوب العربي وافريقيا والهند والصين، اما المرحلة الثانية فيبدأ مع بداية سقوط الدولة الفاطمية وحتى نهاية الدولة الأيوبية، وفيها احتل الصليبيون أيلة في سنة ٥١٠هـ/١١٦م، لضعف الحامية الفاطمية فيها، وبذلك اصبح الصليبيون على ساحل البحر الأحمر وسيطروا على ثغر تجاري هام تقد اليه التجارات المختلفة، واصبح الاحتلال الصليبي مصدر خطر وتهديد لتجارة البحر الأحمر، حتى حررتها الجيوش الايوبية عام ٥٦٦هـ، كما اتخذت كطريق لدخول الجيوش إلى مصر، والمرحلة الثالثة في عصر المماليك ازدهرت أيلة "العقبة" تجاريا، وفي هذه المرحلة شهد زوال الأخطار الصليبية، واهتم المماليك بميناء العقبة وبنوا فيه رصيفا" لرسو السفن التجارية، كذلك ربطت العقبة بخط ملاحي بباقي موانئ الحجاز لنقل الحجاج الشاميين بحرا^(٨٤)، وعاد لأيلة وظيفتها الرئيسية الأولى كمدينة قوافل للحجاج والتجار كما كانت قبل الحروب الصليبية، وأصبحت سوقاً تجارية في زمن الحج يرد إليها حجاج النواحي الأفريقية والشامية ومن ثم يصلها تجار الشام بسلعهم المختلفة حتى يتزود منها الحاج بما يلزمه في ذهابه وعودته، وقد سميت أيلة في هذا العصر بعقبة أيلة ثم اقتصر على اسم العقبة الحالي^(٨٥).

مينا عيذاب: يقع ميناء عيذاب على الساحل الغربي للبحر الاحمر ، مقابل ميناء جدة^(٨٦) فهو مرسى للمراكب القادمة من عدن الى صعيد مصر^(٨٧) ، فكان مقصد تجار مصر واليمن واطراف السودان ينقلوا ما تجمع فيها من البضائع الثمينة وقد اختلف المؤرخون في تحديد موقع عيذاب بشكل دقيق، نظرا لاندثارها وزوالها من خارطة البحر الأحمر، وقد وصف اليعقوبي الحركة التجارية في الميناء بقوله: "ويركب الناس منه الى مكة والحجاز واليمن، ويأتيه التجار فيحملون التبغ والعاج وغير ذلك من المراكب"^(٨٨)، اما ابن جبير فقال " وهي من افضل مراسي الدنيا بسبب أن مراكب الهند ... تحط فيها وتقلع منها زائداً مراكب الحجاج الصادرة والواردة "^(٨٩) وقد ذكرت وثائق الجنيزة ميناء عيذاب ، فكانت تصلها بضائع الهند وخاصة التوابل اذ تاتي إلى عدن ثم الى جدة ومنها تصل الى عيذاب^(٩٠) وقد خدم ميناء عيذاب الحجاج من بلدان مختلفة ، ومنه كانوا ينقلون الحجاج الى ميناء جدة بواسطة الجلاب " وهي المراكب " وبعد انتهاء اداء الفريضة يعودون على نفس الجلاب الى ميناء عيذاب^(٩١) وكان يؤخذ من كل حاج ثمانية دنانير^(٩٢) ومن الاسباب التي جعلت السفن تتوجه الى ميناء عيذاب ، هو عمق الميناء وغزارة الماء فيه فضلاً من أن تكون السفن آمنة من الشعاب المرجانية النابتة في قاع البحر الاحمر^(٩٣) وكانت السفن التي ترسو في مينائها تفرغ حمولتها ، ثم تنقل السلع على ظهور الابل عبر الصحراء الى اسوان ومنها تنقل بالسفن عبر النيل الى مصر^(٩٤) . وقد ازدهرت التجارة في ميناء عيذاب بعد منتصف القرن الرابع الهجري " ٣٥٨هـ/٩٦٨م " ، وقد بلغت اكثر تطوراً في نهاية القرن الخامس الهجري^(٩٥) ووصف لنا ابن جبير الذي زار عيذاب سنة ٥٧٨هـ/١١٨٨م حالة الازدهار والتطور وهو يقول " ورمنا في هذه الطريق احصاء القوافل الواردة والصادرة فما تمكن لنا . ولا سيما القوافل العيذابية المتحملة لسلع الهند ... واكثر ما شاهدنا من ذلك احمال الفلفل ، فقد خيل لنا لكثرة انه يوازي التراب قيمة ... والقرفة وسائرها من السلع مطروحة لا حارس لها ... الى أن ينقلها صاحبها مصنونة من الافات على كثرة المارة عليها من أطوار الناس "^(٩٦) .

القصير^(٩٧): يقع شمال عيذاب^(٩٨)، ويعد الميناء الثاني لمصر على البحر الأحمر من حيث الأهمية وذلك لقربه من قوص وبعد عيذاب عنه^(٩٩)، وكانت البضائع تصل إليها ثم تحمل إلى قوص ومنها إلى فندق الكارم بالفسطاط^(١٠٠). وأهميتها التجارية نابعة من كونها طريق تسلكه قوافل الكارم، حيث عدت فرضة قوص وذلك بسبب قربها من موانئ البحر الأحمر إلى قوص^(١٠١)، وكان المسافر يقطعها في خمسة أيام^(١٠٢)، ولكنها لم تبلغ عيذاب في كثرة الواصل إليها من التجار والحجاج^(١٠٣)، لقرب عيذاب من منطقة جدة^(١٠٤)، فضلاً عن أن الرياح الموسمية لا تدفع السفن كثيراً الى الشمال أبعد من عيذاب ، لهذا عدت القصير ميناءً ثانوياً بالنسبة الى ميناء عيذاب^(١٠٥).

الطور^(١٠٦): تقع هذه المدينة جنوب غرب شبه جزيرة سيناء بين غربي البحر الأحمر الشمالي، وهو عبارة عن محطة تجارية موعلة في القدم^(١٠٧)، وقد ازدهرت حركة التجارة بعد ان تدهورت حالة ميناء عيذاب وضعفت الحركة التجارية فيه، حيث اصبح ميناء الطور حينها محطة للمراكب التجارية ومقصدا للتجار^(١٠٨)، واستقبال سفن الكارم القادمة من جدة^(١٠٩) كما كانت تأتيه المراكب محملة بالبضائع من اليمن بعد تحول السفن عن ميناء عيذاب والقصير منذ عام (٧٨٠هـ-١٣٧٨م)^(١١٠).

- **القلزم^(١١١):** يقع ميناء القلزم على ساحل البحر الاحمر من جهة مصر^(١١٢) ، ومما زاد من اهميته التجارية كونها يقع بالقرب من البحر المتوسط ، الامر الذي جعله حلقة وصل بين بحرين مهمين (الاحمر والمتوسط) ، اذ عد ميناء القلزم مخزناً كبيراً" تجتمع فيه التجارات الواردة من المشرق عن طريق البحر الأحمر ومن المغرب عن طريق البحر المتوسط، وقد وصف المسعودي ذلك بقوله: " يحمل اليها من جميع الممالك المحيط بهذين البحرين_ المتوسط والاحمر_ من أنواع الامتعة والترايف والتحف من الطيب والافدية والعقاقير والجواهر والرقيق وغير

ذلك من صنوف المأكّل والمشارب، فجميع البلدان تحمل اليها وتفرغ فيها^(١١٣)، ويضيف أيضا ان حمل السفينة الواحدة يحتاج الى مائة بعير لنقله^(١١٤). وكان لموقع الجغرافي على طريق التجارة الدولية الذي يربط الغرب بأقصى الشرق ، اثر كبير في ان يكون مركزاً لتجمع البضائع الهندية والصينية^(١١٥)، وأدت القلزم دورها التجاري منذ عهد ما قبل الإسلام، فقد أصبحت الميناء الرئيس لمصر في البحر الأحمر منذ القرن الخامس الميلادي، واستمرت بتأدية نشاطها خلال حقبة صدر الإسلام وما بعدها^(١١٦)، ووصف اليعقوبي المدينة قائلاً: "وهي مدينة على ساحل البحر عظيمة فيها التجار الذين يجهزون الميرة من مصر الى الحجاز...وبها مرسى المراكب وأهلها اخلاط من الناس تجارها اهل يسار"^(١١٧) ، ويبدو ان نقل البضائع من ساحلها لم يقتصر على (الميرة) التي تتركها اليعقوبي، بل نقل منها كل بضائع مصر والشام على أساس انها خزانة مصر وفرضة الشام كما وصفها البلدانون^(١١٨). كان لميناء القلزم دوراً كبيراً في النشاط التجاري عبر البحر الأحمر، وعن طريقه وصلت السلع الاوربية الى انحاء الجزيرة العربية ومنها الى الهند، ولعل خير دليل على أهميته هو ان البحر الاحمر كان ينسب اليه فيقال بحر القلزم ، والقلزم ككل الموانئ مدينة ذات مستوى معاشي جيد فتجارها اهل يسر ولديهم قصور كبيرة تامة على العمار^(١١٩) ، على الرغم من انها مدينة جرداء قاحلة ، الا ان ازدهارها التجاري كان كفيلاً بأن يجعل اهلها ميسوري الحال^(١٢٠). ويذكر ابن تغري بردي انه في القرن (الرابع الهجري / العاشر الميلادي) نشأت ضاحية جديدة جنوبى القلزم سميت بالسويس وما لبثت أن ضمت إليها القلزم القديمة وحلت محلها وأصبحت ميناء مصر على البحر الأحمر فالسويس الحديثة هي سليلة القلزم أو كليزما اليونانية ، وكليزما وريثة أرسينوى البطلمية وأرسينوى وريثة هيروبوليس أو سيكوت الفرعونية وقد قامت السويس بدور الميناء الذى تبحر منه التجارة بل ويسافر منه بعض الحجاج^(١٢١)، تعد مدينة السويس فرضة مصر والشام، فمنها كانت تحمل الحمولات إلى الحجاز واليمن^(١٢٢)، كما أنّ بعض سفن البحر الاحمر اخذت بالوصول إليها من عدن^(١٢٣)، وقام بها العديد من وكلاء التجار من القاهرة والإسكندرية وحتى وكلاء عن تجار الهند واليمن والحجاز والسودان^(١٢٤).

الذاتة

استعرضنا فيما سبق دراسة عن الموانئ التجارية المطلة على ساحل البحر الاحمر في ضوء كتابات الجغرافيين والرحالة من القرن الأول حتى القرن الثامن الهجريين (الموانئ الحجازية واليمينية والمصرية انموذجاً)، وفيها توصلنا الى النتائج التالية:
. وجدنا ان معلومات الجغرافيين والرحالة عن الموانئ المطلة على البحر الأحمر،، كانت متنوعة خصت مفاصل الأنشطة التجارية المختلفة في تلك الموانئ، وإن كانت تختلف كمّاً ونوعاً بين جغرافيين أو مجموعة من الجغرافيين، وبين آخر أو آخرين.
. اشارت الكتب الجغرافية وكتب الرحلات الى ان موانئ ساحل البحر الأحمر لها دوراً في قيام الحضارة الإسلامية من خلال النشاط التجاري التي كانت هي محوره الأساسي.

. تميز البحر الأحمر بنشاطه التجاري الواسع ، لاسيما خلال فترة الخلافة الاموية، وعندما تولى العباسيون الخلافة سنة ١٣٢ هـ/٧٤٩م تحول مركز التجارة والتبادل التجاري من البحر الاحمر الى السواحل الشرقية للجزيرة العربية والمتمثلة بسواحل الخليج العربي ، بأعماده الطريق الاقصر الى مركز الخلافة في بغداد ، وكذلك اقرب الى السواحل الهندية ، مما أثر نوعاً ما على النشاط التجاري في البحر الاحمر وموانئه بصورة مؤقتة، اذ نجد ان هذه الموانئ قد ازدهرت لاسيما عند اثاره الشغب من قبل الزط والزنج والقرامطة، كما نجدها قد خضعت الى فترات من الضعف اثر عدم الاستقرار السياسي لاسيما وقت الحملات الصليبية، ورجع نشاطها في عهد المماليك.
. لم يكن عمل هذه الموانئ عشوائياً، بل كان يخضع الى آلية خاصة ذات مضامين أمنية ، لها اثرها في منع نقشي او وجود الفساد أصلاً من خلال عمليات التفتيش الخاصة والمركزة لمن كان يأتيها متاجراً، وبذا فقد حققت الشيء الكبير من الاستقرار وابعاد أي مظهر من مظاهر الخرق التي ممكن حدوثها.

. اعتبرت هذه الموانئ وعلى مر وجودها تاريخياً وسيلة من وسائل الانتعاش الاقتصادي الذي زخرت به المناطق التي تتواجد فيها، وذلك لحركة السلع المختلفة التي كانت تأتيها وما تصدره بلدان هذه الموانئ.

. لم يكن لكل الموانئ الأهمية نفسها بل تباينت ابعاد هيمنتها على التجارة وفقاً لخضوعها السياسي، وكبرها جغرافياً، وعلاقتها التجارية مع المراكز التجارية وما يتعلق بذلك من اتساق وانسجام.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر الأولية

ابن الاثير ، عز الدين علي بن احمد بن ابي الكرم (ت ٦٣٠هـ/١٢٣٢م)

- . الكامل في التاريخ، (القاهرة - ١٣٠٣هـ/١٩١٥م)
- الادريسي، أبو عبدالله محمد بن محمد بن عبدالله (ت ٥٦٠هـ/١١٦٥م)
- . نزهة المشتاق في اختراق الافاق، (ليدن، ١٨٦٦)
- الاصطخري، ابو أسحاق ابراهيم بن محمد (٣٤٨هـ/٩٥٧م)
- . مسالك الممالك، (ليدن ، ١٨٧٠م)
- البلاذري ، أحمد بن يحيى البغدادي (ت ٢٧٩هـ/٨٩٢م)
- . فتوح البلدان، تحقيق: محمد حميد، (القاهرة، دار المعارف، ١٩٥٩)
- البكري ، عبد الله بن عبد العزيز الاندلسي (ت ٤٨٧هـ/١٠٩٤م)
- . معجم ما استعجم من اسماء البلاد والمواقع ، (القاهرة، مطبعة لجنة التأليف والترجمة ، ١٩٤٩م)
- ابن تغري بردي، أبو المحاسن جمال الدين يوسف (ت ٨٧٤هـ/١١٦٩م)
- . النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، ط١ (القاهرة، مطبعة دار الكتب المصرية، ١٩٣٢م)
- ابن جبير ، ابو الحسن محمد بن احمد الكتاني الاندلسي (ت ٦٤١هـ/١٢١٧م)
- . رحلة ابن جبير ، (ليدن، ١٩٠٧)
- الحميري ، محمد بن عبد المنعم (ت ٩١٠هـ/١٢١٣م)
- . الروض المعطار في خبر الاقطار ، تحقيق : احسان عباس ، ط٢ (بيروت، ١٩٨٤)
- ابن حوقل ، ابو القاسم محمد بن علي النصيبي البغدادي (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م)
- . صورة الارض ، (بيروت ١٩٧٥م)
- ابن خردادبة، أبو القاسم عبد الله (ت ٣٠٠هـ/٩١٢م)
- . المسالك والممالك، (ليدن، ١٨١٩)
- خسرو ، ناصر (ت ٤٣٨هـ/١٠٤٦م)
- . سفر نامة ، ترجمة : يحيى الخشاب، (القاهرة، المطبعة الجبرية ، ١٩٤٥م)
- ابن رسته ، ابو علي احمد بن عمر (ت ٢٩٠هـ/٩٠٢م)
- . الاعلاق النفيسة ، (ليدن، مطبعة بريل، ١٨٩١م)
- أبو شامة، عبد الرحمن بن إسماعيل المقدسي (ت ٦٦٥هـ/١١٦٥م)
- . الروضتين في اخبار الدولتين، (القاهرة، ١٢٨٧)
- ابن شاهين، غرس الدين خليل (ت ٨٧٣هـ/١٤٦٨م)
- . زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك، اعتنى بتصحيحه بولس راويس، (باريس، ١٨٩٤م)
- الطبري، محمد بن جرير (٣١٠هـ/٩٢٢م)
- . تاريخ الرسل والملوك، تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم، (القاهرة، دار المعارف، ١٩٦٠)
- ابن عبد الحق ، عبد المؤمن البغدادي (ت ٧٣٩هـ / ١٣٣٨م)
- . مرصد الاطلاع على اسماء الامكنة والبقاع ، تحقيق محمد البجاوي ، دار الجبل ، (بيروت ، ١٩٩٣)
- الغزالي ، ابو حامد محمد بن محمد الطوسي (ت ٥٠٥هـ/١١١١م)
- . فضائح الباطنية ، تحقيق : عبد الرحمن بدوي، (الكويت، مؤسسة دار الكتب الثقافية ، د.ت)
- الفاسي، تقي الدين محمد بن احمد بن علي (ت ٨٣٢هـ)
- . شفاء الغرام باخبار البلد الحرام، (بيروت، ٢٠٠٠م)
- أبو الفدا، عماد الدين إسماعيل (ت ٧٣٢هـ/١٣٣١م)
- . تقويم البلدان ، (باريس، دار الطباعة السلطانية ، ١٨٤٠م)

. المختصر في اخبار البشر، (القاهرة، المطبعة الحسينية المصرية، ١٣٢٥هـ)

ابن الفقيه الهمداني ، ابو بكر احمد بن محمد (ت ٣٦٠هـ / ٩٧٠م)

. مختصر كتاب البلدان ، (لیدن ،بريل، ١٣٠٢)

القزويني، زكريا محمد بن محمود(ت ٦٨٢هـ/١٢٨٣م)

. اثار البلاد واخبار العباد،(بيروت، دار صادر، ١٩٦٠)

القلقشندي ، ابي العباس احمد بن علي بن احمد بن عبد الله (ت ٨٢١ هـ / ١٤١٨ م)

. صبح الاعشى في صناعة الانشا ،(بيروت، دار الكتب العلمية ،د.ت)

ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح بن يعقوب(ت ٦٩٠هـ/١٢٩٣م)

. صفة بلاد اليمن ومكة المسمى ب(تاريخ المستبصر) ،) راجعه ووضع هوامشه: ممدوح حسن محمد،(القاهرة،مكتبة الثقافة

الدينية، ١٩٩٦).

ابو مخرمة ، ابو محمد عبد الله الطيب (ت ٩٤٧هـ/١٥٤٠م)

. تاريخ ثغر عدن مع نخب من تاريخ ابن المجاور ،(لیدن، مطبعة بريل ، ١٩٣٦م)

المسعودي، علي بن الحسين بن علي(ت ٣٤٦هـ/٩٥٧م)

. التنبيه والاشراف ، (بيروت، دار مكتبة الهلال، ١٩٨١م)

. مروج الذهب ومعادن الجوهر، ط٢(بيروت، دار الكتاب العربي، ٢٠٠٧م)

المقدسي، شمس الدين محمد بن احمد(ت ٣٨٠هـ/٩٩٠م)

. احسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط٣(القاهرة، مكتبة مدبولي، ١٩٩١)

المقرئزي، تقي الدين احمد بن علي (ت ٨٤٥هـ-١٤٤١م)

. المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والاثار المعروف بالخطط المقرئزية،(القاهرة، مكتبة الاداب، د.ت)

ابن واصل، جمال الدين محمد بن سالم بن نصر الله المازني (ت ٦٩٧هـ/١٢٩٨م)

. مفرج الكروب في مناقب بني أيوب، تحقيق: جمال الدين الشيال،(القاهرة: ١٩٥٧م)

اليقوبي ، احمد بن يعقوب بن جعفر بن وهب بن واضح (ت ٢٨٤هـ/٨٩٧م)

. البلدان ،(بيروت، دار الكتب العلمية، ٢٠٠٢)

ياقوت الحموي، شهاب الدين بن عبد الله (ت ٦٢٦هـ-١٢٢٨م)

. معجم البلدان،(بيروت دار صادر، ١٩٩٥م)

ثانيا: المراجع الثانوية

ابراهيم ، محمد كريم

. عدن دراسة في احوالها السياسية والاقتصادية ، (البصرة، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، ١٩٨٥ م)

الjasر، حمد

. بلاد ينبع ، (الرياض، منشورات دار اليمامة، د.ت)

جرادات ، وليد محمد

. الاهمية الاستراتيجية للبحر الاحمر ،(الدوحة، نشر وتوزيع دار الثقافة ، ١٩٨٦م)

حسن ، علي ابراهيم

. التاريخ الاسلامي العام ،(القاهرة، دار الفكر ، ١٩٧٢م)

حوراني، جورج فضلو

. العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى،(القاهرة،مكتبة الانجلو المصرية ، ١٩٥٠م)

ربيع ، محمد حسنين

- وتألق الجيزة وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي لموانئ الحجاز واليمن في العصور الوسطى ، مقال في الكتاب الأول من مصادر تاريخ الجزيرة العربية الرياض ١٩٧٩م
- سالم، السيد عبد العزيز
- البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، (الإسكندرية، مؤسسة شباب الجامعة، ١٩٩٣)
- سرور ، محمد جمال الدين
- النفوذ الفاطمي في جزيرة العرب، ط٣ (القاهرة، دار الفكر العربي، ١٩٥٩م)
- العبادي ، أحمد مختار
- في التاريخ العباسي والفاطمي، (بيروت، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، د.ت)
- فهمي، نعيم زكي
- طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، (القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٣م)
- منز ، ادم
- الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ، ترجمة : ابو ريدة (القاهرة، مطبعة التأليف والترجمة، ١٩٥٧م)
- كراتشكوفسكي، اغناطيوس يُوليانوفتش
- تاريخ الأدب الجغرافي العربي، ترجمة: صلاح الدين عثمان هاشم، مراجعة: ايغور بلياييف (جامعة الدول العربية، لجنة التأليف والترجمة والنشر، ١٩٥٧م)
- ثالثا: الدوريات
- القوصي ، عطية
- سيراف وكيس (فيس) وعدن من القرن الثالث الهجري وحتى السادس ، المجلة التاريخية المصرية ، مج٢٣ ، لسنة ١٩٧٦م
- رابعا: الرسائل والاطاريح الجامعية
- عبد الصاحب، شيماء سالم
- التجارة الخارجية في العصر الأموي، أطروحة دكتوراه غير منشورة (جامعة بغداد، كلية الآداب، ٢٠٠١م)
- خامسا: مواقع النت
- الحارثي، الشريف محمد بن حس الملاحه في البحر الأحمر (الساحل الحجازي) عبر التاريخ حتى نهاية العهد المملوكي دراسة تاريخية، http://m-alshareef.blogspot.com/2017/11/blog-post_11.html
- ريحان، عبد الرحمن موانئ البحر الأحمر العربية كنز سياحي وتجاري ينتظر الاستثمار، مقال منشور في مجلة كاسل الحضارة والتراث <https://ccha.castle-journal.info/index.php/2019-04-08-12-55-19/item/714-2019-12-15-15-51-49>
- هوامش البحث

- ١- كراتشكوفسكي، اغناطيوس يُوليانوفتش، تاريخ الأدب الجغرافي العربي، ترجمة: صلاح الدين عثمان هاشم، مراجعة: ايغور بلياييف (جامعة الدول العربية، لجنة التأليف والترجمة والنشر، ١٩٥٧م)، ج١، ص١٧.
- ٢ - المسعودي، علي بن الحسين بن علي (ت٣٤٦هـ/٩٥٧م)، مروج الذهب ومعادن الجوهر، ط٢ (بيروت، دار الكتاب العربي، ٢٠٠٧م)، ج١، ص١١٣
- ٣ - سالم، السيد عبد العزيز، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، (الإسكندرية، مؤسسة شباب الجامعة، ١٩٩٣)، ص٣
- ٤ - ابن الفقيه الهمداني ، ابو بكر احمد بن محمد (ت ٣٦٠هـ / ٩٧٠م)، مختصر كتاب البلدان ، (لیدن، ١٣٠٢)، ص٧٨
- ٥ - ابن حوقل ، ابو القاسم محمد بن علي النصيبي البغدادي (ت٣٦٧هـ/٩٧٧م)، صورة الارض، (بيروت ١٩٧٥م)، ص٥٣؛ ابن الاثير ، عز الدين علي بن احمد بن ابي الكرم (ت ٦٣٠هـ/١٢٣٢م)، الكامل في التاريخ، (القاهرة - ١٣٠٣هـ/١٩١٥م)، ج١١، ص٤٩٠

- ٦ - المقدسي، شمس الدين محمد بن احمد (ت ٣٨٠هـ/٩٩٠م)، احسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط ٣ (القاهرة، مكتبة مدبولي، ١٩٩١)، ص ٢٣؛ ابن واصل، جمال الدين محمد بن سالم بن نصر الله المازني (ت ٦٩٧هـ-٢٩٨م)، مفرج الكروب في مناقب بني أيوب، تحقيق: جمال الدين الشيال، (القاهرة: ١٩٥٧م)، ج ٢، ص ١٣٠
- ٧ - خسرو، ناصر (ت ٤٣٨هـ/١٠٤٦م)، سفر نامه، ترجمة: يحيى الخشاب، (القاهرة، المطبعة الجبرية، ١٩٤٥م)، ص ٧٣
- ٨ - ناصر خسرو، سفر نامه، ص ٧٣
- ٩ - ابن جبير، ابو الحسن محمد بن احمد الكتاني الاندلسي (ت ٦٤١هـ/١٢١٧م)، رحلة ابن جبير، (لیدن، ١٩٠٧)، ص ٧٠
- ١٠ - ابن رسته، ابو علي احمد بن عمر (ت ٢٩٠هـ/٩٠٢م)، الاعلاق النفيسة، (لیدن، مطبعة بريل، ١٨٩١م)، ص ٨٨
- ١١ - الهمذاني، مختصر، ص ٧٨
- ١٢ - الهمذاني، مختصر، ص ٧٨
- ١٣ - المسعودي، مروج الذهب، ج ١، ص ١١٥
- ١٤ - الادريسي، أبو عبدالله محمد بن محمد بن عبدالله (ت ٥٦٠هـ/١١٦٥م)، نزهة المشتاق في اختراق الافاق، (لیدن، ١٨٦٦)، ص ٥٧
- ١٥ - فهمي، نعيم زكي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، (القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٣م)، ص ١٢٥.
- ١٦ - حوراني، جورج فضلو، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى، (القاهرة، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٥٠م)، ص ٢٢٠.
- ١٧ - أبو شامة، عبد الرحمن بن إسماعيل المقدسي (ت ٦٦٥هـ/١١٦٥م)، الروضتين في اخبار الدولتين، (القاهرة، ١٢٨٧)، ج ٢، ص ٣٥
- ١٨ - مروج الذهب، ج ١، ص ١٣٣
- ١٩ - جرادات، وليد محمد، الاهمية الاستراتيجية للبحر الاحمر، (الدوحة، نشر وتوزيع دار الثقافة، ١٩٨٦م)، ص ٦٣.
- ٢٠ - ابراهيم، محمد كريم: عدن دراسة في احوالها السياسية والاقتصادية، (البصرة، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، ١٩٨٥م)، ص ٢٧٧.
- ٢١ - فتوح البلدان، تحقيق: محمد حميد، (القاهرة، دار المعارف، ١٩٥٩)، ص ٣٦٨
- ٢٢ - الزنج: هم طائفة من عبيد افريقية، اثاروا الرعب والفرع في حاضرة الخلافة العباسية وهددوا كيانها، وكان مسح ثورتهم المستنقعات الممتدة بين واسط والبصرة، قادمهم رجل من بلاد فارس يدعى علي بن محمد، ادعى انه من ولد علي بن زين العابدين بن الحسين (عليهم السلام)، وقد دعا الى تحرير العبيد في البصرة وضواحيها، وقد انظم له خلق كبير، فعظم شأنه وشوكته ولقيت دعوته قبولاً. حسن، علي ابراهيم، التاريخ الاسلامي العام، (القاهرة، دار الفكر، ١٩٧٢م)، ص ٤٣١.
- ٢٣ - أبو الفداء، عماد الدين إسماعيل (ت ٧٣٢هـ/١٣٣١م)، المختصر في اخبار البشر، (القاهرة، المطبعة الحسينية المصرية، ١٣٢٥هـ)، ج ٢، ص ٥١
- ٢٤ - الطبري، محمد بن جرير (٣١٠هـ/٩٢٢م)، تاريخ الرسل والملوك، تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم، (القاهرة، دار المعارف، ١٩٦٠)، ج ١، ص ٤٧٣.
- ٢٥ - القرامطة: لقبوا بها نسبة الى رجل يقال له حمدان قرمط، كان أحد دعائهم في الابتداء، فاستجاب له في دعوته رجالا من اهل الكوفة وكان مائلا الى الزهد. ينظر: الغزالي، ابو حامد محمد بن محمد الطوسي (ت ٥٠٥هـ/١١١١م)، فضائح الباطنية، تحقيق: عبد الرحمن بدوي، (الكويت، مؤسسة دار الكتب الثقافية، د.ت)، ص ١٤-١٥
- ٢٦ - القوسي، عطية، سيراف وكيس (فيس) وعدن من القرن الثالث الهجري وحتى السادس، المجلة التاريخية المصرية، مج ٢٣، لسنة ١٩٧٦م، ص ٦٩.
- ٢٧ - العبادي، أحمد مختار، في التاريخ العباسي والفاطمي، (بيروت، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، د.ت)، ص ٢٦٠.
- ٢٨ - سرور، محمد جمال الدين، النفوذ الفاطمي في جزيرة العرب، ط ٣ (القاهرة، دار الفكر العربي، ١٩٥٩م)، ص ١٤.
- ٢٩ - المقدسي، احسن التقاسيم، ص ٤٢
- ٣٠ - جرادات، الاهمية الاستراتيجية، ص ٧١

٣١ - ریحان، عبد الرحمن، موانئ البحر الأحمر العربية كنز سياحي وتجاری ينتظر الاستثمار، مقال منشور في مجلة كاسل الحضارة والتراث <https://ccha.castle-journal.info/index.php/2019-04-08-12-55-19/item/714-2019-12-15-15-51-49>

٣٢ - ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح بن يعقوب (ت ٦٩٠هـ/١٢٩٣م)، صفة بلاد اليمن ومكة المسمى ب(تاريخ المستبصر)، راجعه ووضع هوامشه: ممدوح حسن محمد، (القاهرة، مكتبة الثقافة الدينية، ١٩٩٦)، ج ١، ص ٥٦

٣٣ - ياقوت الحموي، شهاب الدين بن عبد الله (ت ٦٢٦هـ/١٢٢٨م)، معجم البلدان، (بيروت دار صادر، ١٩٩٥م)، ج ٣، ص ٣٥١.

٣٤ - القلقشندي، أبي العباس احمد بن علي بن احمد بن عبد الله (ت ٨٢١ هـ / ١٤١٨ م)، صبح الاعشى في صناعة الانشا، (بيروت، دار الكتب العلمية، د.ت)، ج ٤، ص ٢٦٣؛ الفاسي، تقي الدين محمد بن احمد بن علي (ت ٨٣٢هـ)، شفاء الغرام باخبار البلد الحرام، (بيروت، ٢٠٠٠م)، ج ١، ص ٨٧

٣٥ - ابن خرداذبة، أبو القاسم عبد الله (ت ٣٠٠هـ/٩١٢م)، المسالك والممالك، (ليدن، ١٨١٩)، ص ١٥٣

٣٦ - ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٢، ص ١١٤

٣٧ - مسالك الممالك، (ليدن، ١٨٧٠م)، ص ٢٣

٣٨ - المقدسي، احسن التقاسيم، ص ٨٩

٣٩ - ابن شاهين، غرس الدين خليل (ت ٨٧٣هـ/١٤٦٨م)، زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك، اعتنى بتصحيحه بولس راويس، (باريس، ١٨٩٤م)، ص ١٤

٤٠ - ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ج ١، ص ٦٤

٤١ - ابن جبیر، رحلة ابن جبیر، ج ١، ص ٦٢

٤٢ - المقدسي، احسن التقاسيم، ص ٧٩

٤٣ - خسرو، سفرنامه، ص ٧٠-٧٣

٤٤ - ابن جبیر، الرحلة، ص ٦٢

٤٥ - فهمي، طرق التجارة، ص ١٣٩.

٤٦ - الحارثي، الشريف محمد بن حسين، الملاحة في البحر الأحمر (الساحل الحجازي) عبر التاريخ حتى نهاية العهد المملوكي دراسة تاريخية، http://m-alshareef.blogspot.com/2017/11/blog-post_11.html

٤٧ - الاضطخري، المسالك والممالك، ص ٢٣

٤٨ - ابن حوقل، صورة الارض، ص ٣١

٤٩ - الجاسر، حمد، بلاد ينبع، (الرياض، منشورات دار اليمامة، د.ت)، ص ٤٨

٥٠ - ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٢، ص ٩٢-٩٣

٥١ - البكري، عبد الله بن عبد العزيز الاندلسي (ت ٤٨٧هـ/١٠٩٤م)، معجم ما استعجم من اسماء البلاد والمواضع، (القاهرة، مطبعة لجنة التاليف والترجمة، ١٩٤٩م)، ج ١، ص ٣٥٥-٣٥٦.

٥٢ - ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ١٣١

٥٣ - ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ٥٠

٥٤ - الموانئ الأثرية على سواحل المملكة شاهد على تطور الحضارات القديمة في الجزيرة العربية/ صحيفة عكاظ

<https://www.okaz.com.sa/culture/na/1580442>

٥٥ - الحارثي، الشريف محمد بن حسين، الملاحة في البحر الأحمر (الساحل الحجازي) عبر التاريخ حتى نهاية العهد المملوكي دراسة تاريخية، http://m-alshareef.blogspot.com/2017/11/blog-post_11.html

٥٦ - صورة الأرض، ج ١، ص ٢٥

- ٥٧ - الحميري ، محمد بن عبد المنعم (ت ٩١٠هـ / ١٢١٣م)، الروض المعطار في خبر الاقطار ، تحقيق : احسان عباس ، ط٢ (بيروت، ١٩٨٤) ص ٣١٢
- ٥٨ - عبد الصاحب، شيماء سالم، التجارة الخارجية في العصر الاموي، أطروحة دكتوراه غير منشورة (جامعة بغداد، كلية الاداب، ٢٠٠١م)، ص ٢٢٥
- ٥٩ - ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦١؛ القزويني، زكريا محمد بن محمود (ت ٦٨٢هـ / ١٢٨٣م)، اثار البلاد واخبار العباد (بيروت، دار صادر، ١٩٦٠)، ١٠١.
- ٦٠ . احسن التقاسيم، ص ٩١
- ٦١ _ ابن جبير ، الرحلة، ص ٥٣؛ ابن بطوطة ، الرحلة ص ١٠٣ .
- ٦٢ - جزيرة العرب من نزهة المشتاق ص ٥٧ .
- ٦٣ - القلقشندي : صبح الاعشى ، ج ٥ ، ص ١١ .
- ٦٤ - ابو الفداء ، تقويم البلدان ، (باريس، دار الطباعة السلطانية ، ١٨٤٠م)، ص ٩٣ .
- ٦٥ - ابن المجاور : تاريخ المستبصر ، ص ١٣٧ .
- ٦٦ - القلقشندي ، صبح الاعشى ، ج ٥ ، ص ٥٤-٥٥ .
- ٦٧ - القزويني ، اثار البلاد واخبار العباد ، ص ١٠١ .
- ٦٨ - المسالك والممالك ، ص ٦١ .
- ٦٩ - ياقوت ، معجم البلدان ، ج ٤ ، ص ٨٩ .
- ٧٠ - ابن خرداذبة ، المسالك والممالك ، ص ٦١ ؛ القزويني ، اثار البلاد ، ص ١٠١ .
- ٧١ - ابو مخرمة ، ابو محمد عبد الله الطيب (ت ٩٤٧هـ / ١٥٤٠م)، تاريخ ثغر عدن مع نخب من تاريخ ابن المجاور ، (ليدن، مطبعة بريل ، ١٩٣٦م)، ج ١ ، ص ٢٨ .
- ٧٢ - ابن خرداذبة ، المسالك والممالك ، ص ٦١ .
- ٧٣ - المقدسي ، احسن التقاسيم ، ص ٩١
- ٧٤ - صبح الاعشى ، ج ٥ ، ص ١١ .
- ٧٥ - ابراهيم : عدن دراسة في احوالها السياسية والاقتصادية ، ص ٢٧٩ .
- ٧٦ - ابو مخرمة ، تاريخ ثغر عدن ، ج ١ ، ص ٥٦ .
- ٧٧ - تاريخ ثغر ، ج ١ ، ص ٥٨ .
- ٧٨ - تاريخ المستبصر ، ج ١ ، ص ١٤٨ .
- ٧٩ - تاريخ ثغر عدن ج ١ ص ٥٨ .

٨٠ - مدينة أيلة لم تكن على الإطلاق في الموضوع الذي تحتله الدولة الصهيونية الآن باسم ميناء إيلات فمن المعروف في التاريخ الحديث أن ميناء إيلات إنما يرقد فوق قرية أم الرشراش (المرشرش) المصرية التي احتلتها إسرائيل في ١٠ مارس ١٩٤٩ لوضع قدمها على منفذ بحري على خليج العقبة ثم ألبست الموضوع الاسم القديم وأطلقت عليها إيلات وهو ما لا يصبح علماً ولا تاريخاً أما مدينة أيلة فهي مدينة العقبة القديمة. ينظر:

د. عبد الرحيم ربحان /-12-2019-714-item/19-55-12-08-2019-04-08-15-15-51-49
<https://ccha.castle-journal.info/index.php/2019-04-08-12-55-19/item/714-2019-12-15-15-51-49>

٨١ . القلقشندي، صبح الاعشى، ج ٣، ص ٣٩٢

٨٢ - اليعقوبي ، احمد بن يعقوب بن جعفر بن وهب بن واضح (ت ٢٨٤هـ / ٨٩٧م)، البلدان ، (بيروت، دار الكتب العلمية، ٢٠٠٢)، ص ١٧٨-

- ٨٣ - الحارثي، الشريف محمد بن حسين، الملاحة في البحر الأحمر (الساحل الحجازي) عبر التاريخ حتى نهاية العهد المملوكي دراسة تاريخية، http://m-alshareef.blogspot.com/2017/11/blog-post_11.html
- ٨٤ - الحارثي، الملاحة في البحر الأحمر.
- ٨٥ - عبدالرحيم ربحان/ -/2019-04-08-12-55-19/item/714-2019-12-15-15-51-
٨٦ - المقدسي : احسن التقاسيم ، ص ٨٧؛ القلقشندي : صبح الاعشى ، ج ٣ ، ص ٥٣٦ .
- ٨٧ - ياقوت : معجم البلدان ، مج ٣ ، ج ٦ ، ص ٣٦٥ .
- ٨٨ - اليعقوبي ، البلدان ، ص ١٧٣
- ٨٩ - الرحلة ، ص ٥٧ .
- ٩٠ - ربيع ، محمد حسنين : وثائق الجزيرة واهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي لموانئ الحجاز واليمن في العصور الوسطى ، مقال في الكتاب الاول من مصادر تاريخ الجزيرة العربية الرياض ١٩٧٩م ج ٢ ، ص ١٣٧ .
- ٩١ - ابن جبير : الرحلة، ص ٥٧ .
- ٩٢ - متر ، ادم ، الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري ، ترجمة : ابو ريذة (القاهرة، مطبعة التأليف والترجمة ، ١٩٥٧م)، ج ٢، ص ٤٣٥ .
- ٩٣ - القلقشندي : صبح الاعشى، ج ٣، ص ٤٣٤ .
- ٩٤ - ناصر خسرو : سفر نامه ، ص ١٨ .
- ٩٥ - متر ، الحضارة الاسلامية ، ج ٢، ص ٤٣٥
- (٩٦) الرحلة ، ص ٥٥-٥٦ .
- ٩٧ - القصير: هو موضع يقع بالقرب من عيذاب بينه وبين قوص قصبه الصعيد خمسة أيام، وبينه وبين عيذاب ثمانية أيام وهو مرفأ سفن اليمن: ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٤ ، ص ٣٦٧
- ٩٨ - ابن عبد الحق ، عبد المؤمن البغدادي (ت ٧٣٩ هـ / ١٣٣٨ م) ، مرصد الاطلاع على اسماء الامكنة والبقاع ، تحقيق محمد البجاوي ، دار الجبل ، (بيروت ، ١٩٩٣) ، ج ٣ ، ص ١٠٣ .
- ٩٩ - القلقشندي ، صبح الاعشى ، ج ٣ ، ص ٥٣٦ - ٥٣٧ .
- ١٠٠ - القلقشندي، صبح الاعشى، ج ٣، ص ٤٦٥ .
- ١٠١ - ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٣ ، ص ٣٦٧ ؛ ابو الفدا ، تقويم البلدان ، ص ١١١ .
- ١٠٢ - ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٣ ، ص ٣٦٧
- ١٠٣ - القلقشندي ، صبح الاعشى ، ج ٣ ، ص ٥٣٧ .
- ١٠٤ - الادريسي ، نزهة المشتاق ، ج ١ ، ص ١٣٤ ؛ الحميري ، الروض المعطار، ص ٤٢٣
- ١٠٥ - سالم ، البحر الاحمر، ص ٦٧ .
- ١٠٦ - الطور: من البلاد المصرية القديمة، تشمل عدة قرى بأرض مصر الشرقية بالقرب من جبل فاران في شبه جزيرة سيناء وهي اليوم قرية صغيرة على الشاطئ الغربي لسيناء. ابن تغري بردي، أبو المحاسن جمال الدين يوسف (ت ٨٧٤ هـ - ١٦٩ م)، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، ط ١ (القاهرة، مطبعة دار الكتب المصرية، ١٩٣٢م)، ج ٦، ص ٢٢١ .
- ١٠٧ - القلقشندي، صبح الأعشى، ٣/٤٦٥ .
- ١٠٨ - المقرئزي، نقي الدين احمد بن علي (ت ٨٤٥ هـ / ١٤٤١ م)، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقرئزية، (القاهرة، مكتبة الاداب، د.ت)، ج ٤، ص ١٠٧ .

- ١٠٩- ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ١/١٣٨.
- ١١٠- البيومي، النظم المالية، ص ١٨٠.
- ١١١- ان ميناء القلزم (السويس حالياً) كان موضعاً هاماً على رأس خليج السويس وقد سبقها في هذا الموضع عدة مدن هي هيروبوليس الفرعونية وأرسينوى البطلمية التي سميت في العصر البيزنطي كليزما بمعنى المكان الذي تؤمه السفن (الميناء) وكانت في القرن الثاني الميلادي الميناء الهام للتجارة مع الهند وفي صدر الإسلام أصبحت القلزم الميناء الرئيسي لمصر على البحر الأحمر. ينظر: د. عبدالرحيم ربحان- /15-15-2019-12-714/item/2019-04-08-12-55-19/index.php/ccha.castle-journal.info/
- 51-49
- ١١٢- ابو الفدا ، تقويم البلدان ، ص ١١٧ .
- ١١٣ - المسعودي، التنبيه والاشراف، (بيروت، دار مكتبة الهلال، ١٩٨١م)، ص ١٩
- ١١٤- المسعودي، التنبيه والاشراف، ص ١٩
- ١١٥- المقرئزي، المواعظ والاعتبار، ج ١ ، ص ٢٨ .
- ١١٦ - عبد الصاحب، التجارة الخارجية، ص ٢٢٩
- ١١٧ البلدان ، ص ١٧٨.
- ١١٨ - الاضطخري، المسالك، ص ٣٣؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٥٣؛ المقدسي، احسن التقاسيم، ص ١٩٥
- ١١٩- اليعقوبي ، البلدان ، ص ١٧٨؛ الاضطخري ، مسالك الممالك، ص ٣٣ ؛ ابن حوقل، صورة الارض ، ص ٥٣ .
- ١٢٠- اليعقوبي ، البلدان ، ص ٩٤ ؛ الاضطخري ، المسالك والممالك ، ص ٣٣؛ ابو الفدا ، تقويم البلدان ، ص ١١٧
- ١٢١-السويس: بلدة قديمة على ساحل البحر الأحمر، وهي ميناء أهل مصر ومكة والمدينة، وتعد أكبر ميناء على البحر الأحمر. ابن تغري بردي، النجوم الزاهرة ، ج ٨، ص ١٥١.
- ١٢٢ - الاضطخري ، المسالك والممالك ، ص ٣٠ ؛ ابن حوقل ، صورة الارض ، ص ٥٣
- ١٢٣ - القلقشندي، صبح الاعشى، ج ٣، ص ٥٣٧
- ١٢٤- المقرئزي، المواعظ والاعتبار، ج ١، ص ٣٤٣.