

انجازات الايوبيين في تشجيع وحماية التجارة والتجار في ميناء عدن ٥٦٩ هـ - ٦٣٦ هـ / ١١٧٣ - ١٢٣٨ م

دفعت الايوبيين عوامل واسباب عديدة لفتح بلاد اليمن واخضاعها لسيطرتهم بقيادة السلطان توران شاه الايوبي اخي السلطان صلاح الدين، وكان ابرز تلك العوامل: تحقيق وحدة الجبهة العربية - الاسلامية للوقوف امام الخطر الصليبي - والعمل على منع اية محاولة صليبية للاعتداء على حرمة الاماكن المقدسة الاسلامية ومنع تسرب الفكر الصليبي في الاتصال بالحبهة المسيحية مما يؤدي الى زيادة متاعب السلطان صلاح الدين الايوبي، كما كان من عوامل فتح بلاد اليمن القضاء على المناوئين للايوبيين في اليمن من انصار الفاطميين (بقايا بني زريع والصليحيين) في عدن وغيرها، وكذلك المتطرفين من بني مهدي حكام زبيد والعمل على سيادة المذهب السني، بالإضافة الى الاهتمام باليمن بسبب اهمية موقعها وكثرة خيراتها وثرواتها ومواردها الاقتصادية بسبب وجود الموانئ فيها على البحر الاحمر والبحر العربي مثل: عدن والمخا وغلافقة، ولأجل القضاء على التجزئة السياسية الداخلية في اليمن حيث انقسمت الى دويلات مستقلة متناحرة وعدائية فيما بينها، فتم القضاء على هذه الدويلات جميعا ووحدت البلاد سياسيا^(١).

(١) انظر عن عوامل فتح بلاد اليمن: عبد العال. اقوال المؤرخين عن اسباب الفتح الايوبي لليمن ص ٣٣٠، ٣٢٨، سيد، مصادر تاريخ اليمن ص ١٠١ - ١٠٢، ابراهيم. عدن ص ٢١٦ - ٢١٩.



وتم لتوران شاه دخول مدينة عدن يوم الجمعة ٢٠ ذي العقدة سنة ٥٦٩هـ، بعد قتال اميرها ياسر بن بلال بن جرير الذي هزم بعد انكساره وعدم مقدرته على المقاومة^(١) وتم تعيين الامير عثمان بن علي الزنجيلي^(٢) التكريتي^(٣) نائبا لبني ايوب عليها بعد مغادرة توران شاه اليمن الى بلاد الشام سنة ٥٧١هـ، وكان هذا الامير من قادة توران شاه الذين رافقوه وشاركوه في حملته لفتح بلاد اليمن، وفي رواية^(٤) انه كان ضابطا في جيش توران شاه، وهو اول وال يتم تعيينه على عدن واعمالها في العصر الايوبي، مما يوضح لنا قوة شخصيته وعلو مكانته وسموها عند توران شاه واعتماده عليه كثيرا في ضبط وادارة تلك المنطقة الاستراتيجية والتجارية المهمة. ان بحثنا هذا منصب بالدرجة الاساسية على ابراز الاسهامات التي قام بها السلاطين الايوبيين ونوابهم، لحماية التجارة والتجار ودعمهم وتشجيعهم واتخاذ الاجراءات والوسائل التي تحقق ذلك وتؤدي الى نشاط العمل التجاري لماله من اثر في زيادة الموارد المالية للدولة نتيجة لذلك.

اسهامات الايوبيين في تشجيع التجارة وتأمين سلامة الطرق التجارية

ادركت الامارات الاسلامية التي استقلت بحكم اليمن اهمية عدن ومميزاتها، فقام الامير محمد بن عبيد الله بن زياد مؤسس الامارة الزيدانية في زييد (٢٠٤-٤١٢هـ / ٨١٩-١٠٢١م)، بنشر الامن حول عدن فانجبت السفن التجارية اليها، بسبب قربها من موانئ المحيط الهندي بعد ان كانت تفضل الاتجاه الى الموانئ اليمنية الاخرى والحجازية على البحر الاحمر^(٥). وقد واصل الايوبيون سياسة الفاطميين في العناية بميناء عدن وبقيّة الموانئ الاخرى لليمن، فمنذ بدء دخول الجيش الايوبي عدن، منع توران شاه جنده من نهبها والعبث بها مخاطبا اياهم بقوله^(٦): « ماجئنا لنخرب البلاد وانما جئنا لنملكها

- (٢) للاستزادة راجع: ابراهيم. عدن ص ٢٢١-٢٢٢.
(٣) الزنجيلي: نسبة الى زنجيلة من قرى دمشق الشام. ابو خرمه تاريخ ثغر عدن ج ١/٢ ص ١٣١.
(٤) انفراد ابن المجاور بذكر لقبه هذا. تاريخ المستبصر ص ١٢٧، ١٤١. وهي نسبة الى مدينة تكريت المشهورة في العراق.
(٥) لقمان. تاريخ عدن ص ٦٥.
(٦) ابو خرمه. تاريخ ثغر عدن ج ١/٩، اباظة. عدن ص ٢٧.
(٧) ابن الاثير: الكامل في التاريخ ج ١١/٣٩٨، انظر هذا النص مع بعض الاختلاف: ابن عبد المجيد. بهجة الزمن ص ٧٦، ابن كثير. البداية والنهاية ج ١٢/٢٧٤، د. حسن سليمان. تاريخ اليمن ص ٢٤٩.

ونعمرها وننتفع بدخلها»، ويتضح لنا من هذا النص ان السلطان توران شاه ادرك اهمية مدينة عدن ومينائها، وفي قوله هذا دليل على تلك الاهمية وعلى سياسته الصائبة لتحقيق الامن والاستقرار وما ينتج عنها من تنشيط التجارة وتطوير البلاد، فقد كان ازدهار اليمن داخليا - ودوره في العالم القديم - مرتبطا باستتباب احواله الداخلية في ظل دولة مركزية قوية تعنى بالمرافق العامة وتحسن تنظيم تجارتها وادارة علاقاتها بالدول الاخرى، لذا جاء الازدهار الذي شهده اليمن في تلك العصور وفي العصور التالية (ومنها العصر الايوبي الذي نحن بصدد دراسته) نتيجة لذلك، بالاضافة الى قدرة اليمنيين على توظيف عوامل القوة والازدهار والسيادة في ارضهم^(٨).

يمكننا ان نقسم اسهامات الايوبيين في مجال تشجيع التجارة الى قسمين: الاول يتعلق بالانجازات الخاصة بتشجيع التجارة والتجار في ميناء عدن، والثاني يتعلق بتأمين سلامة الطرق التجارية خارج ميناء عدن بتوفير الحماية اللازمة للسفن التجارية في ذهابها وايابها من وإلى ميناء عدن، وبصورة خاصة تلك السفن التي كانت تسلك الطرق البحرية التجارية في المحيط الهندي والبحر الاحمر بصورة خاصة.

أ - تشجيع وحماية التجارة والتجار في ميناء عدن.

(١)

اسهم الايوبيون في تشجيع وحماية التجارة والتجار داخل مدينة عدن ومينائها بوسائل متعددة كان ابرزها اتباع النظم الخاصة لحماية التجارة، ومنها نظام مراقبة السفن القادمة الى الميناء، وهذا النظام بدائي يمكننا تسميته بـ : «الفنار البدائي»، يؤديه عدد من الحراس، حيث كانت الحركة التجارية مركزة في جبل صيرة وساحلها وعندها تلقي السفن مراسيها قبل دخولها الميناء، وكان هؤلاء الحراس يقفون في اعلى قمم جبل المنظر وحصن الخضراء على جبل الخضراء يراقبون قدوم السفن بعيونهم الحادة البصر في افق البحر البعيد، اذ لا يتمكنون من رؤيتها الا وقت طلوع الشمس وغروبها، لوقوع شعاع الشمس على سطح البحر، فيتضح على بعد مسافة الشيء القادم، ويميزونه بحكم الخبرة والممارسة، اذ كان كل واحد منهم يضع امامه عودا (اي عصا) مثبتة على قمة الجبل وينظر من طرفها الاعلى الى الشيء المنظور،

(٨) القاسمي. الوحدة اليمنية ص ١٦.



فاذا كانت حركته ٣، جهات عدة تبين انه مجرد طائر، اما اذا كانت حركته بطيئة وخياله مستقيما ادرك انه سفينة مقبلة، فيصرخ الحارس باعلى صوته: هيريا، وهو هتاف ابتهاج واستحسان او تشجيع حماسة تعبيرا عن الفرح، والترحيب، والاعجاب، وتكون التحية بترديد هذه الكلمة عدة مرات، ولما يسمع الحارس الذي يليه يصرخ: هيريا ويردها الاخر وهكذا دواليك حتى يسمع الحارس الذي يقف على مقربة من الفرضة (محل رسو السفن) ويسرع هذا الى دار امير المدينة ليحيطه علما بخبر قوم سفينة، ثم يذهب الى موظفي الفرضة ويوصل اليهم خبر وصولها ليكونوا على استعداد لاستقبالها، وتجدر الاشارة الى ان اصوات الحراس تستمر مدوية من اعلى ذروة الجبل: هيريا، هيريا، هيريا حتى تصل المنازل ويسمعا معظم الدس في المدينة، فيسارعون الى صعود الجبال وسطوح المنازل لمشاهدة السفينة القادمة، ابتهاجا بوصولها^(٩).

نستنتج مما سبق ان الايوبيين (وقبلهم بني زريع) قد اهتموا اهتماما كبيرا بمراقبة السفن القادمة الى ميناء وذلك احترازا من قيام سفن معادية بمهاجمة ميناء عدن او محاولة غزو المدينة كما حصل لمحاولة حاكم جزيرة كيش (قيس) سنة ٥٣٠هـ / ١١٣٥م، والتي باءت بالفشل الذريع^(١٠).

وتجدر الاشارة الى ان فكرة الفئارات لم يقتصر وجودها على ميناء عدن فحسب بل كانت معروفة في غيره من الموانئ، فقد تحدث عدد من الجغرافيين والكتاب المسلمين عن اتخاذ مثل هذه الاجراءات بغية التغلب على العقبات والمخاطر التي تعترض السفن التجارية، وتمثل هذه المخاطر بالمنعطفات الضيقة والهوارات وكثرة اللصوص ووجود الشعبات المرجانية، فقد تم انشاء برج او فانار من الخشب اطلق عليه الجغرافيون اسم الخشبات تقع على بعد حوالي ستة اميال من عبادان، والخشبات عبارة عن اربع خشبات منصوبة بني عليها مرقب يسكنه ناظر كان يوقد النار بالليل في زجاجة كي لا تطفأها الرياح والزوايع، ولكي يراه الملاحون من مسافة بعيدة فيحتالون من خطر الارتطام بالارض، فضلا عن فائدته الاخرى المتمثلة بارشاد ملاحي السفن الى الاتجاهات الصحيحة فيرون لصوص البحر القراصنة، وبذلك يتمكنون من تحويل اتجاه السفينة واتقاء خطرهم^(١١).

(٩) ابن الجاور تاريخ المستبصر ص ١٣٨، لقمان. تاريخ عدن ص ٢٩٢ - ٢٩٤.

(١٠) للاستزادة انظر: ابراهيم. عدن ص ١١٦ - ١٢٦.

(١١) للتفصيل عن هذه الفئارات ووصف الجغرافيين والكتاب المسلمين لها، انظر: أ. د. عبد الجبار ناجي. من تاريخ العلاقات التجارية بين البحرين والعراق ص ٣٤، د. عادل الالوسي. الصلات التجارية بين الخليج العربي وجنوب شرقي اسيا ص ٨٣، د. صباح الشيعلي. الرحلة العرب - المسلمون في العصور الوسطى ص ١٩ - ٢٠.

ومن مظاهر اهتمام الايوبيين بالتجارة ومراقبة السفن وحماية ميناء عدن ان السلطان سيف الاسلام طغتكين بن ايوب (٥٧٩ - ٥٩٣ هـ / ١١٨٣ - ١١٩٦ م)، شيد بناية على جبل حقات لمشاهدة مراكب تجار الكارم^(١٢) الواصلين من مصر^(١٣)، ولاشك ان لتلك البناية اهمية في مراقبة تلك المراكب والتي تشكل تجارة الكارم فيها جزءاً كبيراً من التجارة بين عدن ومصر، ولمواردها الكثيرة اهمية استدعت تشييد تلك البناية على جبل حقات لمراقبة المراكب القادمة وحمايتها، وكان هنالك ايضا نواظير او مراقبون يراقبون قدوم تلك المراكب، ولا تحدد الرواية السنة التي بنيت فيها تلك البناية بالضبط.

ومن المآثر التي قام بها الايوبيون في مجال مراقبة السفن القادمة، قيامهم بالتحصينات اللازمة والمحكمة لحماية مدينة عدن ومينائها، ولعلمهم هم الذين بنوا القلعة على جبل صيرة او جدودها، وتزعم احدى الروايات^(١٤) ان الاقدمين بنوا شصنة خلف مرسى المراكب من جهة البحر، كما بنيت حصون اخرى على الجبال، بناها قوم اطلق عليهم ابن المجاور^(١٥): اهل القمر، ولعلمهم من جزر القمر التي سكنها المهاجرون اليمانيون منذ زمن بعيد، ويضيف قائلا: «ان بناءهم باق بالحجر والجص ملء تلك الاودية والجبال»، وجملة القول ان هذه المصادر التي وقفنا عليها لاتفصح عن زمن بناء القلعة والتشييدات الاخرى المستحدثة عليها وان كنا نرجح ترجيحاً لانقيم عليه برهاناً ولا دليلاً قاطعاً ان القلعة القديمة ترجع الى تشييدات القرن السادس الهجري / ١٢م، اي اننا نضعها ضمن مآثر الايوبيين في اليمن، اما القلعة الحديثة او بالاحرى التشييدات المضافة اليها فقد بنيت في القرنين التاسع والعاشر الهجريين / ١٥ - ١٦م، في الاعم الاغلب^(١٦).

تميزت قلعة صيرة باهميتها الاستراتيجية منذ العصور القديمة، واتخذت مكاناً مهماً لمراقبة السفن القادمة الى ميناء عدن سواء اكانت سفناً تجارية ام سفناً حربية للغزاة فكانت تقف دائماً بكل زهو حارساً اميناً لحماية عدن من الغزاة، وارتبط تاريخها بتاريخ عدن، لانها المركز الامامي للدفاع عن ميناء صيرة الذي ترسو عنده السفن

(١٢) الكارم: هو تابل من التوابل وهو العنبر الاصفر، للمزيد من التفصيل عنه وعن تجارته، انظر: ابراهيم. عدن ص ٣٤٩ - ٣٥٢، ٣٦٧.

(١٣) مصدرنا عن تلك البناية خارطة قديمة لطبوغرافية مدينة عدن. انظر: ابن المجاور. تاريخ المستبصر ص ١٢٩، ابو مخرمة. تاريخ ثغر عدن ج ١ مقابل ص ٧٠.

(١٤) ابو مخرمة. تاريخ ثغر عدن ج ١/١٥.

(١٥) تاريخ المستبصر ص ١١٦.

(١٦) رابضة. تاريخ جزيرة صيرة ص ٦.



المتجهة لميناء عدن، وقد شكلت هذه الجزيرة بقلعتها الدفاعية الحصينة نقطة دفاعية ممتازة^(١٧).

* * *

ومن النظم التي اتبعها الايوبيون لحماية التجارة هو نظام التفتيش، وهو نظام يهتم بتفتيش السفر القادمة الى ميناء عدن وذلك بتفتيش البضائع التي تحملها، كما يشمل ذلك التفتيش ايضا الركاب القادمين على ظهرها، وعند اتمام تفتيش البضاعة التي تحملها السفينة تقرر نسبة الضرائب (العشور) عليها، اما وفقا لكميتها او نوعيتها، او وزنها... وهذه الامور يتولاها موظفون متخصصون في الميناء، فعند اقتراب السفينة من جبل صيرة يستقبلها المبشرون وهم على السنايق^(١٨) فيقتربون منها ويصعدون على ظهرها، ويحيون ربانها ويسالونه عن البلد الذي قدم منه وانوع البضائع التي يحملها، واسماء الركاب القادمين معه، وبعد ان يرد الربان على تحييم واسئلتهم، يسألهم عن البلد واسم الوالي واسعار البضائع، ثم يغادر المبشرون ظهر السفينة وينزلون الى المدينة ليشروا اهالي الركاب القادمين ويهشونهم بسلامة العودة، للحصول على البشارة منهم، كما يعزون اهل من لم يعد منهم او من مات في سفره، ثم يزورون التجار في المدينة ويخبرونهم بانواع البضائع التي تحملها السفينة، فينالون الاجر منهم، وتجدر الاشارة الى ان كاتب الجمرك الذي يسميه ابن الجاور^(١٩) الكرائي، يكتب كل مايدلي به ربان السفينة من معلومات حول الاتعة والبضائع، ويسلم الرقعة الى المبشرين الذين يعودون جميعا الى المدينة ويسلمون الوالي رقعة الكرائي واسماء التجار القادمين وبقية المعلومات التي توضح الجهة التي وصلت منها السفينة وما تحمل من بضائع، ويخرج المبشرون من والي المدينة لاصال هذه المعلومات الى اهالي التجار القادمين والى تجار المدينة حول البضائع الوصلة، ثم ينزل التجار بامتعتهم وبضائعهم في اليوم الثاني الى دائرة الجمرك، اذ نرسو السفينة لاستيفاء الرسوم على البضائع الواصلة^(٢٠)، وكانت عملية تفريغ السفينة وتسجيل محتوياتها ومن ثم فرض الرسوم عليها تستغرق ثلاثة

(١٧) لقمان. تاريخ عدن ص ٢٧٧، تاريخ الجزر اليمنية ص ٢٦.

(١٨) مفردها سنبوق او سنبوك، وتسمى ايضا: الصنايق مفردها صنبوق، وهو مركب صغير يتبع المراكب الكبيرة، وتطلق اليوم على السفن الشراعية المتوسطة الحجم ذات القلعين. د. سعاد ماهر. البحري في مصر الاسلامية ص ٣٤٨-٣٤٩.

(١٩) تاريخ المستبصر ١٣٩.

(٢٠) تذكر جاكين بيرين ان مسؤولي الميناء ربما انتزعوا اشرعة السفينة، ليتأكدوا انها لن ترحل قبل تأدية الضريبة. اكتشاف جزيرة العرب ص ٤٨-٤٩.

ايام حيث يجري عليها الوزن والعد بعد ان يتم تفريغها في دائرة الجمرك^(٢١). كانت عملية تفتيش البضائع تجري بصورة دقيقة جدا، وقد وصف لنا ابن المجاور^(٢٢) تلك الدقة بقوله: «وبعد ثلاثة ايام تنزل الاقمشة والبضائع الى الفرضة تحل شدة شدة وتعد ثوبا ثوبا»، ونفهم ان التفتيش كان من الدقة والشدة بحيث يستدعي التأخير لمدة ثلاثة ايام في محطة رسو السفن (الفرضة)، لاجل استيفاء الرسوم على البضائع حسب الوزن او العدد او حسب نوعية المادة وقيمتها، وكان تفتيش البضائع دقيقا وصارما تتبعه معاناة كبيرة للتجار، وقد وصف لنا ابن المجاور (ص ١٣٩) ذلك بقوله: «وحينئذ يظهر على التاجر الحراف^(٢٣) ويقتله الحزن ويبقى في وادي الدبور بما يعملون معه من الفعل الذي يُطير منه البركة والسعادة». مما سبق يتضح لنا ان النصوص التي اوردها ابن المجاور حول تفتيش السفن والبضائع تعد نصوصا مهمة وتشكل مصدرا اساسيا لمعلوماتنا في هذا الجانب، لكن تجدر الإشارة الى ان تلك الاعمال كانت قائمة في اغلب الموانئ اذ اتبعت أنظمة متنوعة للتفتيش وفرض ضرائب المكوس مثل وضع المآصر والشوكات وبقية العقوبات التي كانت تعرقل سير السفن وترغمها على التوقف في الموانئ لدفع الرسوم المطلوبة على البضائع لذا فان اتخاذ مثل هذه النظم كان له علاقة مباشرة بالواقع الاقتصادي للميناء، اذ ان الضرائب او المكوس التي كانت تفرضها ادارة الميناء على البضائع الواصلة على ظهر السفن تشكل مصدرا ماليا مهما.

* * *

(٢)

ومن الاسهامات التي قام بها الايوبيون لتشجيع وحماية التجارة والتجار في ميناء عدن هي قيام السلاطين الايوبيين ونوابهم ببناء وتجديد بناء العديد من المرافق ذات الصلة بالتجارة والنشاط التجاري، بغية تشجيع التجارة والتجار ودعمهم وحمايتهم.

كان من ابرز الاعمال التي قام بها الامير عثمان بن علي الزنجيلي التكريتي نائب

(٢١) ابن المجاور. تاريخ المستبصر ص ١٣٨ - ١٣٩، وللمزيد من الاطلاع على تفاصيل الرسوم وانواعها وانواع البضائع الواصلة لميناء عدن انظر نفس المصدر ص ١٤٠ - ١٤١.

(٢٢) تاريخ المستبصر ١٣٩.

(٢٣) الحرف هو الحرمان، والمحرف الذي ذهب ماله، والمحارف الذي لا يصيب خيرا من وجه توجه له (منقوص الخط)، والمصدر: الحراف. ابن منظور. لسان العرب مج ٩/ ٤٣، مادة (حرف).



بني ايوب في عدن بناء الفرضة^(٢٤)، وهي محط رسو السفن، وهي بهذا المعنى تشبه المرفأ او الكلا الذي تكلا اليه السفن التجارية اي بمعنى الاسكلة في الفترة الحديثة او الدوكيارد Dockyard وهي التي تفرغ عندها السفن حمولتها من البضائع، وكانت تلك الفرضة تقع مقابل دار السعادة بعدن، وجعل لها الزنجيلي بايين: باب الى الساحل تدخل منه البضائع لاجراء دفع الرسوم عليها، وباب الى البر (المدينة) تخرج منه البضائع بعد دفع الرسوم المفروضة عليها.

يعود الاهتمام ببناء الفرضة الى طبيعة مدينة عدن كونها مدينة تجارية، ونستدل من تخصيص بايين للفرضة احدهما الى الداخل اي الى الساحل لدفع الرسوم على البضائع والاخر الى الخارج اي الى البر، او المدينة تخرج منه البضائع بعد دفع الرسوم، نستدل على الاهتمام بالوظيفة الرئيسة لمدينة عدن، فهي من المدن التي توفرت فيها المستلزمات الاقتصادية بالنظر الى وظيفتها المتمثلة بكونها مدينة مرفأ او فرضة، ورغم كونها مدينة صغيرة مقارنة بالمدن الواقعة في المنطقة، الا انها اكتسبت شهرة واسعة لما فيها من متطلبات مدينة المرفأ، وازدادت شهرتها في عالم التجارة بحكم اهمية موقعها الجغرافي، فهي فرضة البحر الاحمر، ومرفأ المراكب التجارية الهندية ومحطة ينزلها السائرون في البحر^(٢٥).

ويتضح لنا ايضا ان بناء الفرضة كان بهدف حماية التجارة ومنع تهريب البضائع او سرقتها عن طريق إحكامها ببايين يشكلان الطريقين المهمين منها واليها، وكانت الفرضة من الاهمية بحيث كان التفتيش على البضائع والتجار يجري فيها ويستغرق بحدود ثلاثة ايام - كما ذكرنا -، وقد وصف لنا ابن المجاور شدة الحساب وفرض الرسوم في الفرضة بقوله^(٢٦): «وخروج الانسان من البحر كخروجه من القبر والفرضة كالمحشر فيه المحاسبة والوزن والعدد...»، ويتضح لنا من هذا النص الشدة في المحاسبة من قبل موظفي الفرضة على التجار وبضائعهم لاستيفاء الرسوم منهم، ولاشك ان ذلك الامر يرتبط بالوظيفة الاقتصادية لميناء عدن وتحصيل الموارد المالية الكثيرة حيث تقدر السفن التي ترسو في الميناء خلال كل عام اي خلال الموسم

(٢٤) الفرضة: فرضة النهر ثلمته التي يستقى منها، وفرضة البحر: محط السفن، والفرضة: المشرعة. الجوهري. الصحاح ج٣/١٠٩٧، ابن منظور. لسان العرب مج ٢٠٦/٧، وقيل ان الفرضة تشبه حاليا دائرة الجمرك لتحصيل الرسوم على البضائع الواردة والصادرة. اباطة. عدن ص ٢٨.

والمرفأ المكان القريب من الشط، يقال: رفا السفينة يرفوها رفاً: ادناها من الشط، ومرفأ السفينة حيث تقترب من الشط. ابن منظور. لسان العرب مج ٨٧/١ مادة (رفا). (٢٥) أ. د. عبد الجبار ناجي. دراسات في تاريخ المدن العربية الاسلامية ص ١١٣. (٢٦) تاريخ المستبصر ص ١٢٨.

بين ٧٠ - ٨٠ سفينة كل واحدة منها تحتاج بين تسجيل محتوياتها وتفتيشها وتفريغها الى ثلاثة ايام^(٢٧)، وهذا العدد يدر موارد ذات اهمية كبيرة للدولة الايوبية^(٢٨).
لاتزال اثار الفرضة باقية الى الان على شق جبل صيرة من جهة الغرب، ويعرف المكان الان بـ: «ابو علي»^(٢٩)، ويتضح لنا ان موقع الفرضة يقع على جبل صيرة، وهو المدخل الرئيسي لميناء عدن، حيث ترسو السفن عنده قبل دخولها للميناء، ويشير لقمان^(٣٠) الى أن سجن عدن وجمركها كانا في صيرة خلال فترات من تاريخها، مما يؤكد اهمية ذلك الموقع وحصانته، اضافة الى اتخاذ هذا المكان مركزا لخدمات خاصة بمرافق الدولة مثل السجن ودائرة الجمرك التي يجري عندها تفتيش القادمين الى عدن والمسافرين منها، وتفتيش البضائع الداخلة الى عدن والخارجة منها ومن ثم فرض الرسوم عليها بعد اكمال تسجيلها في السجلات الخاصة بالفرضة^(٣١).

* * *

ومن وسائل حماية التجارة داخل ميناء عدن بناء اسوار عدن، فلم يكن لعدن سور لا من ناحية الميناء ولا على الجبال المحيطة بها، وكان اول سور قد بني ايام بني زريع امراء عدن (٥٣٢ - ٥٦٩ هـ / ١١٣٧ - ١١٧٣ م)، ويرجع سبب بنائه الى ان التجار واصحاب السفن بدأوا يهربون البضائع ليلا الى المدينة، بعد ازدياد نسبة الرسوم عليها^(٣٢) وقد انتبه امراء عدن لهذه الظاهرة التي ستؤدي بلا شك الى انخفاض موارد ميناء عدن نتيجة لذلك التهريب، ففكروا ببناء الاسوار التي تمنع تلك الظاهرة، وقد بني اول سور من جهة البحر امتد من حصن الخضراء الى جبل حقات، وكان سورا ضعيفا تهدم بعضه بسبب قوة امواج حقات العاتية وارتطامها

(٢٧) نفسه ص ١٤٤.

(٢٨) انظر عن بناء الفرضة: ابن المجاور. تاريخ المستبصر ص ١٢٨، ابو مخرمة. تاريخ ثغر عدن ج ١/ ١٠، ١٤، لقمان. تاريخ عدن ص ٦٦، اباطة. عدن ص ٢٨، شهاب. أضواء ص ٢٤٢.

(٢٩) مؤلف مجهول. فلائد الجمن ص ٨٧، ٩٦.

(٣٠) تاريخ الجزر اليمنية ص ٢٦.

(٣١) يشير ابن المجاور الى موظفي الفرضة ويسميهن المشايخ، ويذكر انهم كانوا يستعملون الدفاتر اي السجلات لتسجيل التجار والبضائع والرسوم. انظر تاريخ المستبصر ص ١٣٩، ٢٥٤.

(٣٢) ذكر ابن المجاور قصة المركب الذي ارسى في الميناء، وتوجه صاحبه الى بيت الداعي ولعله محمد بن سبأ او ابنه عمران دون علم به، واخفى بضاعته في منزله، ثم لما اسفر الصبح تأكد التاجر انه في منزل الوالي، فعفا عنه، لكنه انتبه للامر فامر بتشديد اول سور لمدينة عدن، امتد من الجبل الاخضر (الخضراء) الى جبل حقات. تاريخ المستبصر ص ١٢٧ - ١٢٨.



به، فادير عليه سور ثانٍ من القصب كان مشبكاً، وبقي على حالة حتى دخول
الايوبيين اليمن ومنه عدن بقيادة السلطان توران شاه سنة ٥٦٩هـ / ١١٧٣م،
فجدد بناء هذا السور، و اضاف عثمان الزنجيلي نائب عدن اليه اسوارا اخرى، اذ
بنى سورا دائرا من جبل المنظر الى اخر جبل العُر وركب عليه باب حقات، وادار
سورا ثانيا على جبل الخضراء ابتداء من حصن الخضراء الى حصن التعكر على
رؤوس الجبال، كما ادار سورا ثالثا على الساحل من الصناعة الى جبل حقات،
وركب عليه ستة ابواب: باب الصناعة، وباب حومة وباب السكة، وهما بابان
يخرج منها السيل اذا نزل المطر بعدن، وباب الفرضة ومنه تدخل البضائع وتخرج،
وباب مشرف لا يزال مفتوحا للدخل والخروج، وباب حيق لا يزال مغلقا وباب البر،
وكان بناء السور بالحجر والجص^(٣٣).

كان الهدف من بناء هذه الاسوار ان الزنجيلي اراد حماية عدن من الغزو
الخارجي سواء اكان بحريا ام بريا، بالاضافة الى ازدياد اهمية مدينة عدن التجارية
والتي اجتذبت انتباه حكام اليمن باستمرار، فازداد اهتمامهم بها وباصلاح
مينائها^(٣٤)، وكان تحصينها بالاسوار العديدة مظهرا من مظاهر ذلك الاهتمام الذي
زاد من تدعيمه نجاح الدولة الايوبية في تحقيق الامن والاستقرار في اليمن عامة وفي
عدن خاصة، مما زاد في نشاط العمل التجاري وكثرة الاموال الواردة من التجارة
والرسوم وغيرها، وتم توظيفها واستثمارها في تثبيت سلطة الدولة الايوبية وازدياد
اهتمامها بالبناء والعمران في عموم اليمن.

لقد ادى اهتمام عثمان الزنجيلي بتحصين مدينة عدن بالاسوار العديدة وبناء
الفرضة، الى ان تصبح عدن سنة ٥٧١هـ / ١١٧٥م، اكثر امانا وتحصينا من اي
ميناء عربي اخر في الجزيرة العربية^(٣٥).

ومع ان الهدف الاساسي من بناء اسوار عدن كان هدفا اقتصاديا، لمنع عمليات
تهريب البضائع من البحر الى المدينة، وماينجم عن ذلك اقتصاديا، وماينجم عن
ذلك من امور ابرزها انخفاض وقلة موارد الدولة من الرسوم والمكوس، الا ان
بعض تلك الاسوار بنيت لمنع تدفق السيول من البحر الى المدينة، وهي بذلك
كانت سدودا اكثر منها اسوارا، مثل السور الذي امتد من حصن الخضراء الى جبل
حقات وهدمته امواج حقات العاتية، وكذلك تخصيص بابين من ابواب سور عدن

(٣٣) ابن المجاور. تاريخ المستبصر ١٢٨، لقمان. تاريخ عدن ص ٦٥ - ٦٦، شهاب. اضواء
ص ٢٤٢.

(٣٤) اباطة. عدن ص ٢٧.

(٣٥) Gavin, Aden, P.10.

وهما باب حومة وباب السكة لخروج السيل منها اذا نزل المطر بعدن وقد اشرنا لها
انفا.

* * *

وفي ختام وسائل حماية التجارة داخل مدينة عدن نذكر بناء نوع من المنشآت
الاقتصادية هي القيصاريات المغلقة، فقد ازدهرت عدن في عهد عثمان الزنجيلي
التكريتي نائب بني ايوب، وعظم شأنها ونشطت الحركة التجارية فيها وازداد عدد
سكانها وكثرت العمارة فيها، واراد الزنجيلي ان يجعل منها قاعدة مهمة للبيع
والشراء^(٣٦).

قام الزنجيلي ببناء العديد من المنشآت الاقتصادية ذات الصلة الوثيقة بحياة
السكان، من ذلك بناء قيصارية العتيقة^(٣٧) والاسواق والدكاكين ودور الحجر^(٣٨)،
ذكر لقمان^(٣٩) ان الزنجيلي بنى الاسواق المسقوفة المعروفة بـ: «القيصارية»، وكانت
مخصصة لبيع المواد الطبية، ونعتقد ان تلك الاسواق كانت مخصصة لبيع مواد طبية
مصنعة من المواد النباتية والطبيعية على شكل وصفات خاصة، ولا بد انه كان لتلك
الاسواق نظام خاص بها، من حيث طريقة عمل تلك الوصفات الطبية وبيعها،
وربما كان بعضها مستوردا من مناطق اخرى لمعالجة الكثير من الامراض والعلل.
وتجدر الاشارة الى ان حكام اليمن من الايوبيين قد شيّدوا فنادق وقيصريات
رائعة، وكان الفندق في ذلك الزمان هو: الخان، والقيصرية: بازار^(٤٠)، وقد قام
السلطان سيف الاسلام طغتكين بن ايوب ببناء قيصارية جديدة للعطارين في عدن
جميعها دكاكين ولها باب يغلق في الليل، وجدد المعتمد رضي الدين محمد بن علي
التكريتي نائب بني ايوب في عدن بناء تلك القيصارية على اسم الملك المسعود
يوسف بن محمد بن أبي بكر (٦١١-٦٢٦هـ / ١٢١٤-١٢٢٨م)، اي ان
تجديدها كان في عهد الملك المسعود اخر سلاطين بني ايوب في اليمن^(٤١).
ويروي ابن المجاور^(٤٢) ان الملك المعز اسماعيل بن طغتكين هو الذي بنى تلك

(٣٦) لقمان. تاريخ عدن ص ٦٥.

(٣٧) انفراد ابن المجاور بهذه التسمية. تاريخ المستبصر ص ١٣٠.

(٣٨) ابو مخرمة تاريخ ثغر عدن ج ١/ ١٠، ١٥، لقمان. تاريخ عدن ص ٦٦، اباظة. عدن ص

٢٨، مؤلف مجهول. قلائد الجمن ص ٨٣، ٨٧، ٩٦.

(٣٩) تاريخ عدن ص ٦٦.

(٤٠) التاريخ الاقتصادي للشرق الاوسط ص ٥٣.

(٤١) ابو مخرمة. تاريخ ثغر عدن ج ٢ / ٢٢٣.

(٤٢) تاريخ المستبصر ص ١٣٠.



القيصارية، وجددها المعتمد التكريتي، اذ يقول: «وبني الملك المعز اسماعيل بن طغتكين بن ايوب بنيا جميعها دكاكين بالباب والقفل للعطارين قيصارية جديدة، ثم بناها المعتمد رضي الدين محمد بن علي التكريتي على اسم الملك المسعود يوسف بن محمد بن ابي بكر»، ونحن نرجح ان البناء كان في عهد السلطان طغتكين وان خلطا قد حصل بينه وبين ولده المعز اسماعيل الذي لم يشهد عهده تطورات مهمة خاصة في المجال الاقتصادي، على العكس من عهد ابيه السلطان طغتكين الذي كان ذا نظرة اقتصادية بعيدة المدى، بينما كان عهد ولده المعز عهد اضطراب وعدم استقرار، انتهى بمقتله في اطراف مدينة زبيد، وذلك سنة ٥٩٨ هـ / ١٢٠١ م^(٤٣)، وقد جدد بناء هذه القيصارية المنسوب بناؤها للملك المعز، المعتمد رضي الدين محمد بن علي التكريتي نائب بني ايوب في عدن على اسم الملك المسعود الايوبي. ان بناء تلك القيصارية التي خصص لها باب يغلق ليلا، يدلنا على تطور امني وحضري واقتصادي رائع وبعيد المدى لحماية التجارة داخل مدينة عدن، اذ ان غلق الباب الرئيسي للسوق ليلا هو اجراء متطور لا يزال متبعا حتى اليوم في كثير من المدن التجارية المهمة والمراكز الاقتصادية والحيوية فيها، لحماية اموال التجار ومحلاتهم من السراق والعائثين ومن حوادث الحريق المتعمدة ووسائل التخريب الاخرى، وهذا يوضح لنا اهتمام السلاطين الايوبيين ونوابهم اهتماما كبيرا بالتجار واموالهم وبذل الجهود المتميزة لحمايتهم والمحافظة عليها.

ب- تأمين سلامة الطرق التجارية خارج ميناء عدن:

يتمثل القسم الثاني من اسهامات الايوبيين بتشجيع التجارة والتجار، بحماية السفن التجارية المتوجهة الى ميناء عدن والخارجة منه، والتي تسلك الطرق البحرية التجارية في المحيط الهندي والبحر الاحمر بصورة خاصة.

يروى ابن المجاور^(٤٤) ان بني زريع امراء عدن لم تكن لديهم معرفة تامة باستخدام السفن الحربية، لحراسة التجارة حول ميناء عدن، وبقيت الحال حتى دخول توران شاه اليمن وسيطرته على عدن سنة ٥٦٩ هـ، فجاء بسفن حربية عرفت بـ: الشواني^(٤٥)، ويرى احد الباحثين^(٤٦) ان الشواني هم جنود البحر الذين

(٤٣) للاستزادة عن عهد الملك المعز ومقتله راجع: ابراهيم. عدن ص ٢٤٢-٢٤٣.

(٤٤) تاريخ المستبصر ص ١٤١-١٤٢.

(٤٥) الشواني هي اقدم انواع السفن، وتسمى: الشيني، والشونة المركب المعد للجهاد في البحر، والجمع الشواني لغة مصرية، وكانت الشواني في العصور الوسطى من اهم قطع الاسطول الاسلامي، لانها اكبر السفن واكثرها استعمالا لحمل المقاتلة للجهاد. د. سعاد ماهر. البحرية في مصر ص ٣٥٢، د. انور عبد العليم. ابن ماجد الملاح ص ١٥٣.

(٤٦) شهاب. أضواء ص ٣٥٣.

عرفتهم اليمن في عهد توران شاه بن ايوب، وهذا يعني ان الشواني هم الرجال الذين كانوا قادة السفن المعروفة بالشواني، التي استخدمت لحراسة السفن التجارية في الطرق البحرية الخارجية، وكانت تسمى ايضا: سفن الحراسة الليلية^(٤٧)، ولعل تسميتها هذه تعود الى طبيعة عملها ليلا في حراسة السفن التجارية في عرض البحر سواء قبالة ميناء عدن او في المحيط الهندي والبحر الاحمر، ولما غادر توران شاه اليمن سنة ٥٧١ هـ / ١١٧٥ م، ترك نوابا على مدن اليمن المهمة، فكان عثمان الزنجيلي التكريتي نائبا على عدن، وبقيت عنده الشواني حتى مغادرته عدن سنة ٥٧٩ هـ / ١١٨٣ م اثر خلافه مع السلطان طغتكين بن ايوب، فظلت الشواني في عدن معطلة لاعمل لها^(٤٨).

ويضيف ابن المجاور (ص ١٤١) ان احد جلساء السلطان طغتكين الاذكياء تقدم اليه بسؤال قائلا: «ويم تستحل اخذ العشور من التجارة؟ قال: اجري على ماكانت عليه ملوك بني ايوب فيما تقدم من الايام، فقال له: انهم كانوا يأخذون الناس بيد القوة، ولكن خذ ذلك انت على رأي تشكر به عند الخلق»، ولما طلب منه السلطان بيان رايه في كيفية استيفاء عشور التجارة بصيغة ترضي الناس، اجابه بان يخرج هذه الشواني الى البحر، لحماية التجار وتجارهم من السراق ولصوص البحر (القراصنة)، ويدفع التجار العشور مقابل حراسة الشواني لاموالهم، وهذا افضل بكثير من بقاء تلك السفن عاطلة في المرسى تتلفها الشمس، فاستحسن السلطان طغتكين رايه وشكره عليه واخرج الشواني الى المحيط الهندي تجوبه، لحراسة مراكب التجار من سطوة القراصنة، واصبح رسم الشواني نافذ المفعول منذ عهد السلطان طغتكين الذي بدأ سنة ٥٧٩ هـ / ١١٨٣ م حتى سنة ٦١٣ هـ / ١٢١٦ م في عهد الملك المسعود يوسف.

وتجدر الاشارة الى ان رسم الشواني كان بسيطا ونسبته ١/٢، اي يؤخذ دينار من كل مائة دينار عند تقدير قيمة البضاعة على رواية العقيلي^(٤٩). وفي عهد الملك المسعود يوسف بن محمد دخل عليه احد اكابر اهالي عدن قائلا له:

«خلد الله ملك مولانا السلطان انه يخرج من خزانة المولى كل عام لاجل الشواني خمسين - ستين الف دينار بطل فان اخذ المولى هذا القدر من التجار لم يضرهم ذلك، فقال: فكيف العمل؟ قال: كل ما اخذ من العشور الف دينار يأخذ منه

(٤٧) رابضة. تاريخ جزيرة صيرة ص ٥.

(٤٨) انظر عن وصول السلطان طغتكين الى اليمن سنة ٥٧٩ هـ وخلافه مع عثمان الزنجيلي ومغادرة الاخير لعدن: ابراهيم. عدن ص ٢٣٤ - ٢٣٧.

(٤٩) الخلاف السلياني ج ١ ق ١ / ١٩٩.



الشواني مائة دينار فهو يجتمع للمولى ولم يبين للتاجر^(٥٠) ونستنتج من هذا النص ان الرجل اقترح على الملك المسعود زيادة نسبة عشور الشواني الى ١٠٪، لتغطية نفقات تلك السفن والتي قدرت بين خمسين الى ستين الف دينار سنوياً، وان تلك الزيادة سوف لا تلحق ضرراً بالتجار، وهكذا استمرت تلك الزيادة حتى سنة ٦٢٥ هـ / ١٢٢٧م، ثم اشتكى الناس من عشور الشواني، لانها كانت تؤخذ سواء سافرت السفن ام لم تسافر، فامر الملك المسعود بالغاء الشواني، لكن عشورها بقيت^(٥١). يتضح لنا ان استخدام الشواني كان لحماية مراكب التجار القادمة الى عدن والخارجة منها والتي كانت تسير في المحيط الهندي والبحر الاحمر، وهو اسلوب كان الغرض منه حماية التجارة الخارجية من السراق وقراصنة البحر، وقد ذكر ابن المجاور^(٥٢) عدداً من البضائع الواصلة من الهند الى عدن فرضت عليها العشور التجارية ومنها عشور الشواني مثل: الفلفل والنيل والطباشير والقرنفل والعوبلي السندابوري (الذي كان يدخل في صناعة النبيذ)، كذلك ذكر مواد اخرى كانت معفاة من العشور كافة، كانت تصل الى عدن لحاجة سكانها ولكونها مواداً تموينية وضرورية يحتاجونها.

كانت الطريق التجارية بين عدن والهند عرضة لهجوم القراصنة الهنود الذين اتخذوا من جزيرة سقطرى^(٥٣) مخبأ لهم، وعرضوا طريق التجارة للاخطار والمخاوف المستمرة^(٥٤)، وهذا مادفع السلطان طغتكين لارسال الشواني وحماية التجارة من السراق، مقابل عشور جديدة عرفت بـ : عشور الشواني. وقام الاتابك سيف الدين سنقر (٥٩٨ - ٦٠٨ هـ / ١٢٠١ - ١٢١١ م)، مولى الملك المعز اسماعيل بن طغتكين بتجريد حملة بحرية على جزيرة سقطرى استخدم فيها خمس شواني، ولعل سبب الحملة يعود الى ازدياد خطر القراصنة الهنود ومهاجمتهم للسفن التجارية، وتوضح الرواية ان الحملة انتهت بالفشل، لان تلك

(٥٠) ابن المجاور . تاريخ المستبصر ص ١٤٢.

(٥١) انظر عن رسم الشواني: ابن المجاور تاريخ المستبصر. ص ١٤١ - ١٤٢، العقيلي. المخلاف السليمانى ج ١ ق ١ / ١٩٨ - ١٩٩، لقمان. تاريخ عدن ص ٧٠ - ٧١، ٢٩٦ - ٢٩٧، شهاب. اضاء ص ٣٥٣.

(٥٢) تاريخ المستبصر ص ١٤٠ - ١٤١، ١٤٢ - ١٤٣.

(٥٣) سقطرى: بضم اوله وثانيه وسكون طائه وراء والى مقصورة، اسم جزيرة عظيمة كبيرة فيها عدة مدن وقرى تناوح عدن جنوبها، وهي الى بر العرب اقرب منها الى بر الهند، واكثر اهلها نصارى عرب. الحموي. معجم البلدان ج ٣ / ٢٢٧، لقمان تاريخ الجزر اليمنية ص ٣٥ - ٣٧.

(٥٤) الحموي. معجم البلدان ج ٣ / ٢٢٧، ابن المجاور. تاريخ المستبصر ص ٢٦٦ - ٢٦٧.

السفن لم توفق في الوصول الى الجزيرة، بسبب رداءة الاحوال الجوية وعدم الاهتمام الى طرق بحرية واضحة للوصول اليها، كما ان تلك الرواية لاتحدد لنا السنة التي جهزت فيها تلك الحملة^(٥٥).

ازداد خطر القراصنة في المحيط الهندي وادى الى توقف التجارة بين عدن والهند لمدة سنة، فأرسل الاتابك سنقر الشواني سنة ٦٠٢هـ / ١٢٠٥م، للقضاء على اللصوص مرة ثانية، وقد وصلت شواني الاتابك الى قلها^(٥٦) وطردت اللصوص من البحر^(٥٧)، ونعتقد ان المقصود بالمرّة الاولى تلك الحملة التي بعثها الاتابك سنقر الى جزيرة سقطرى، ويتضح لنا في الحملة الثانية ان الشواني قد نجحت هذه المرة في تحقيق الحماية اللازمة للتجارة في المحيط الهندي والبحر الاحمر، فتم القضاء على القراصنة في جزيرة سقطرى وامنت الطرق البحرية منهم.

ووصف ياقوت الحموي^(٥٨) جزيرة سقطرى بقوله: «وكان يأوى اليها بوارج الهند الذين يقطعون على المسافرين من التجارة اما الان فلا»، ويتضح لنا من هذا النص ان تلك الجزيرة كانت خطرة، لان مراكب القراصنة الهند كانت تأوى اليها لقطع طريق التجارة وممارسة القرصنة، ويبدو ان اجراءات السلاطين الايوبيين ونوابهم ضد القراصنة كانت حازمة وفعالة لها الاثر الكبير في وضع حد لتجاوزاتهم التي انتهت في عصر ياقوت، ونرجح ان ذلك قد تم في الربع الاول من القرن السابع الهجري / ١٣م، اي في اواخر العصر الايوبي في اليمن، اذ المعروف ان وفاة ياقوت كانت في نهاية ذلك العصر، اي سنة ٦٢٦هـ / ١٢٢٨م، وكان نجاح الايوبيين في ايقاف خطر القراصنة ذا اهمية كبيرة في نشاط التجارة وانتعاشها بين عدن والهند بصورة خاصة.

* * *

ونختتم بحثنا بدراسة اخر الوسائل التي اتبعها الايوبيون لحماية التجار وتحقيق الامن والاستقرار لدعم التجارة وتشجيعها، وقد طبقت تلك الوسائل على التجار القادمين الى عدن كما طبقت على المسافرين الاخرين اليها وكذلك المغادرين لها، وكان الهدف منها كذلك حماية المصالح التجارية في مجتمع تجاري نشط هو مجتمع مدينة عدن.

(٥٥) ابن المجاور تاريخ المستبصر ص ٢٦٦-٢٦٧.

(٥٦) قلها^(٥٦): بالفتح ثم السكون واخره ناء، مدينة بعمان على ساحل البحر ترفأ اليها اكثر سفن الهند، وهي فرضة تلك البلاد، وقد تمصرت بعد سنة خمسمائة. الحموي. معجم البلدان ج٣/٤٣٩.

(٥٧) ابن حاتم. السمط الغالي ص ١٣١.

(٥٨) معجم البلدان ج٣/٢٢٧.



عند وصول المسافرين ميناء عدن من التجار وغيرهم يجري التفتيش عليهم، فبعدما ترسو السفينة القادمة في الفرضة، يدون الكاتب الذي سمي - كما ذكرنا - ب: الكرائي، المعلومات التفصيلية التي يدلي بها ربان السفينة (الناخذة) في سجلات خاصة، وبعد اكمال تدوينها يوقع عليها الربان، وبذلك يصبح مسؤولاً عن المعلومات التي ادلى بها، وهي معلومات تتضمن اسم الربان والبلد الذي قدم منه واسماء التجار والبحارة على ظهر السفينة وانواع البضائع التي تحملها وكمياتها. وبعد تسجيل محتويات السفينة يصعد اليها نائب السلطان (اي امير مدينة عدن)، يرافقه المفتش الذي يسمى ب: الكشف، يفتش الرجال واحدا واحدا بدقة متناهية وقد وصف ابن المجاور^(٥٩) ذلك التفتيش بقوله: «ويصل التفتيش الى العمامة والكمين وحُزّة السراويل وتحت الاباط...»، كذلك يتم تفتيش النساء بالطريقة ذاتها من قبل عجوز مخصصة لهذا الغرض.

ونستنتج من دقة التفتيش على عدة امور، ابرزها: ضمان حماية وسلامة التجار القادمين والمسافرين من عدة امور، في مقدمتها التأكد من هوياتهم وجنسياتهم والبلدان التي قدموا منها ودوافع قدومهم، ويتم تدوين كل تلك المعلومات لمراقبة هؤلاء القادمين - سيما الغرباء منهم - وملاحظة تحركاتهم وطبيعة علاقاتهم واتصالاتهم خلال مدة وجودهم، في عدن، وتلك اجراءات سليمة لاتزال متبعة - الى اليوم - في معظم دول العالم تجاه الوافدين والغرباء، كذلك كانت الغاية من التفتيش ضبط عمليات التهريب لكثير من المواد الصغيرة الحجم الخفيفة الوزن الغالية الثمن كالذهب مثلاً وبعض الاحجار الثمينة والمجوهرات مثل الدر والياقوت وغيرها والتي بالامكان اخفائها بين طيات الملابس وفي الجسم، كما يستفاد من التفتيش الدقيق في ضبط الرسائل السرية التي يحملها البعض ويخفيها بين ملابسه، بهدف التجسس او التآمر او القيام باعمال تخريبية، وتلك امور غير مستبعدة، لذلك يجري التفتيش الدقيق للكشف عن مثل هذه المحاولات، خاصة في ظروف الحرب وعدم الاستقرار. فعند اشتداد محاولات الصليبيين في الاستيلاء على المدينتين المقدستين مكة والمدينة، اضافة الى محاولتهم السيطرة على الطرق الخارجية في البحر الاحمر ومهاجمتهم ميناء عيذاب في مصر، اتخذت الدولة الايوبية اجراءات مشددة تقضي بمنع التجار الاوربيين من مزاولة نشاطهم التجاري في البحر الاحمر^(٦٠)، ونعتقد ان تلك المهمة جاءت في وقتها المناسب، للتخلص من مشاكل كثيرة يسببها هؤلاء التجار ابرزها التجسس واثارة الفتن والاضطرابات.

(٥٩) تاريخ المستبصر ص ١٣٩، وقد اعتمدنا عليه في المعلومات التي سبقت النص.

(٦٠) د. احمد دراج عيذاب من الثغور العربية المنشورة ص ٥٩ - ٦٠

ذكر جواتيائين^(٦١) ان تلك الاجراءات الاحتياطية المتخذة من قبل السلطات المالية في بعض الموانئ المصرية لا يمكن ان ندعوها بتقييد حرية الحركة، ففي السنين المتأخرة من حكم السلطان صلاح الدين الايوبي، وصلت رسالة من الاسكندرية الى عدن اعرب فيها رجل عن تفهمه بان ناظر الميناء (المشرف) لن يسمح له بالسفر، لانه اصبح مشبوها، لسبب وحيد هو انه وصل على ظهر قارب افرنجي، ونعتقد ان الاشتباه في الاشخاص والشك فيهم يحصل في حالات الحرب وعدم الاستقرار، كما في العلاقة بين السلطان صلاح الدين الايوبي والافرنجة، والتي اتصفت بالعداء حتى وصلت حد المواجهة المباشرة، لذلك فان قدوم ذلك المسافر الى الاسكندرية على ظهر قارب افرنجي معاد، ومحاولته التوجه منها الى عدن كان امرا مثيرا للشك، لكن الرجل تفهم طبيعة الموقف، واقتنع بان تلك الاجراءات التي اتخذت تجاهه كانت سليمة.

ومن الاجراءات المتطورة التي اتخذت تجاه التجار والمسافرين في ميناء عدن، العمل بجواز السفر والكفيل الضامن للمسافر، ويوضح لنا ذلك ابن المجاور، اذ يقول^(٦٢): «ولو اراد بعض الناس الخروج لوداع مسافر من الباب لما قدر ان لم يكن معه خط جواز وضامن يضمنه بما يظهر عليه بعد وقت من مال او عشور فيكتب في الرقعة علامة الوالي ويخرج بعد ذلك».

يتضح لنا من هذا النص ان العمل بجواز السفر لمن يريد مغادرة عدن كان قائما بصورة صريحة، يضاف الى ذلك احضار الكفيل الضامن للمسافر والذي يتحمل مسؤولية ما يظهر على مكفله (المسافر) بعد سفره، فربما يكون مدينا للدولة او لاحد الافراد بعشور او بمال او اية امور اخرى تظهر عليه بعد سفره، كما يتضح لنا ان ورقة الكفالة هذه كانت رسمية اذ تحتم ويوقع عليها نائب السلطان (الوالي امير المدينة)، ثم يطلع عليها موظفو الميناء، وبعد ذلك يسمح للمسافر بالسفر الى اي مكان يشاء اذا لم يظهر عليه شيء يؤخر سفره.

اما بالنسبة الى الاشخاص الغرباء او غير المعروفين في المدينة، فان الاجراء المتبع تجاههم عند سفرهم، هو خروج مناد ينادي عليه في الاسواق ان فلانا بن فلان مسافر، فكل من له عليه دين (طلب) او قضية معينة يحضر عند الوالي وبذلك يتأخر سفره، وفي حالة عدم ظهور مثل هذه الامور يسمح له بالسفر الى اي مكان اراد. والواقع ان اتخاذ هذه الاجراءات تجاه المسافرين من ميناء عدن، - والتي انفرد

(٦١) دراسات في التاريخ الاسلامي والنظم الاسلامية ص ٢١٣.

(٦٢) تاريخ المستبصر ص ١٣٩، وقد اعتمدنا عليه في المعلومات الخاصة بالمسافرين بعد هذا النص.



بذكرها ابن المجاور - تدلل على تطور حضري ونظرة اقتصادية بعيدة المدى لحماية التجارة والتجار وتحقيق الأمن والاستقرار الداخلي، بهدف تنشيط العمل التجاري، كما انها اجراءات فعالة وعملية لاتزال قائمة ومعمول بها في معظم دول العالم تجاه المسافرين، لحماية مصالح التجار واهل المدينة من المجرمين والسراق والمشبهين، وهي اجراءات تخدم عموم المجتمع.

اننا نعتقد ان اتخاذ كل تلك الوسائل سببه كثرة سكان مدينة عدن واختلاط اجناس متنوعة فيها، نتيجة نشاط العمل التجاري وتوفر فرصه واقبال اعداد كبيرة من التجار والعاملين في الوسط التجاري للاستقرار والعمل فيها، وكان هؤلاء خليطاً من جنسيات مختلفة وبلدان شتى، وقد وصف لنا ابن المجاور تلك الحالة بقوله^(٦٣): «وكثر الخلق بها فبنوا الدور والاملاك، وتوطن بها جماعة عرب من كل فج عميق»، ووصف اختلاط سكانها بقوله^(٦٤): «وقد التأم اليها من كل بقعة ومن كل ارض وتمولوا فصاروا اصحاب خير ونعم»، ولاشك ان اتخاذ تلك الوسائل لحماية التجارة والتجار كانت من الامة لتحقيق الأمن والاستقرار، كما انها كفيلة بتحقيق اكبر قدر ممكن من الانسجام والتآلف والامتزاج بين فئات المجتمع وصولاً الى تحقيق الأمن الاجتماعي^(٦٥).

ان جملة الاجراءات والوسائل التي اتبعتها الدولة الايوبية في ميناء عدن، لحماية التجارة والتجار وتأمين سلامة الطرق البحرية التجارية، تدلنا على المستوى الرفيع من التفكير بحماية مصالح الدولة والمجتمع، وبذلك تضيف الدولة الايوبية الى تراثنا وتاريخنا العربي المجيد صفحة جديدة ناصعة في تطور المؤسسات الاقتصادية التجارية ودعمها وحمايتها، وبلورة مجموعة من القيم والمبادئ الانسانية عبر سلسلة من الاجراءات والوسائل الكفيلة بحماية مصالح واموال التجار من السراق والعاثين، وتلك مفخرة تضاف الى مفاخر الدولة الايوبية المتميزة في المجالات السياسية والعسكرية والفكرية.

(٦٣) تاريخ المستبصر ص ١٣٠.

(٦٤) نفسه ص ١٣٤.

(٦٥) أ. د فاروق عمر فوزي. الأمن في الدولة العربية الاسلامية ص ١٨٤.

مصادر ومراجع البحث

١- المصادر العربية القديمة:

- * ابن الاثير، ابو الحسن علي بن عبد الكريم، (ت: ٦٣٠هـ / ١٢٣٢م).
- ١ - الكامل في التاريخ، ج ١١، (بيروت، ١٣٨٦هـ / ١٩٦٦م).
- * ابن حاتم. الامير بدر الدين محمد بن حاتم، (كان حيا سنة ٧٠٢هـ / ١٣٠٢م)
- ٢ - السمط الغالي الثمن في اخبار الملوك من الغز باليمن، تحقيق: ركس سمث، منشورات مكتبة لوزاك، (لندن، ١٩٧٤).
- * ابن عبد المجيد، تاج الدين عبد الباقي، (ت: ٧٧٤هـ / ١٣٤٣م).
- ٣ - تاريخ اليمن المسمى: بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تحقيق: مصطفى حجازي، مطبعة مخيمر، (القاهرة، ١٩٦٥م).
- * ابن كثير، اسماعيل بن عمر، (ت: ٧٧٤هـ / ١٣٧٢م).
- ٤ - البداية والنهاية في التاريخ، ج ١٢، مطبعة السعادة، (القاهرة بدون تاريخ).
- * ابن المجاور البغدادى النيسابوري، ...؟ بن محمد بن مسعود بن علي بن احمد، (ت. د: ٦٣٠هـ / ١٢٣٢م).
- ٥ - صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز، المسماة: تاريخ المستبصر، ق ١ - ٢، تحقيق: اوسكار لوفجرين، مطبعة بريل، (ليدن، ١٩٥١، ١٩٥٤م).
- * ابن منظور، جمال الدين محمد بن مكرم، (ت: ٧١١هـ / ١٣١١م).
- ٦ - لسان العرب، المجلد ١، ٧، ٩، (بيروت، ١٣٧٤ - ١٣٥٦ هـ / ١٩٥٥ - ١٩٥٧م).
- * ابو مخرمة، ابو محمد عبد الله الطيب، (ت: ٩٤٧هـ / ١٥٤٠م).
- ٧ - تاريخ ثغر عدن، ج ١ - ٢، تحقيق: اوسكار لوفجرين، مطبعة بريل، (ليدن، ١٩٣٦م).
- * الجوهري، اسماعيل بن حماد، (ت: ٣٩٣هـ / ١٠٠٢م).
- ٨ - الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، ج ٣، تحقيق: احمد عبد الغفور عطار، مطابع دار الكتاب العربي، (القاهرة، ١٣٧٧ هـ / ١٩٥٧م).
- * الحموي، ياقوت بن عبد الله، (ت: ٦٢٦هـ / ١٢٢٨م).
- ٩ - معجم البلدان، ج ٣ - ٤، (بيروت، ١٣٧٦ هـ / ١٩٥٦م).



ب- المراجع الحديثة:

- * ابازة، د. فاروق عثمان.
- ١٠ - عدن والسياسة البريطانية في البحر الاحمر، منشورات الهيئة المصرية العامة للكتاب، (القاهرة، ١٩٧٦م).
- * ابراهيم، د. محمد كريم.
- ١١ - عدن، دراسة في احوالها السياسية والاقتصادية ٤٧٦-٦٢٦هـ/١٠٨٣-١٢٢٨م، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، (البصرة، ١٩٨٥م).
- * بيرين، جالكين.
- ١٢ - اكتشاف جزيرة العرب، ترجمة: قدرى قلعجي، منشورات دار الكاتب العربي / بيروت، مكتبة النهضة / بغداد، (١٣٨٣هـ/١٩٦٣م).
- * جواتيان، د. س.
- ١٣ - دراسات في التاريخ الاسلامي والنظم الاسلامية، تعريب وتحقيق: د. عطية القوصي، الطبعة الاولى، (الكويت، ١٩٨٠م).
- * رابضة، احمد صالح
- ١٤ - تاريخ جزيرة صيرة (بحث مخطوط غير منشور)، (عدن، ١٩٨٥م).
- * سيد، ايمن فؤاد.
- ١٥ - مصادر تاريخ اليمن في العصر الاسلامي، مطبوعات المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية، (القاهرة، ١٩٧٤م).
- * شهاب، حسن صالح
- ١٦ - اضواء على تاريخ اليمن البحري، الطبعة الثانية، منشورات دار العودة، (بيروت، ١٩٨١م).
- * الشيخلي، د. صباح ابراهيم
- ١٧ - الرحالة العرب - المسلمون في العصور الوسطى، بحث ضمن كتاب: دراسات عن تاريخ الخليج العربي والجزيرة العربية، اشراف: د. عبد الجبار ناجي و د. محمد كريم ابراهيم، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، (البصرة ١٩٨٥م).
- * عبد العليم د. انور.
- ١٨ - ابن ماجد الملا، سلسلة اعلام العرب ٦٣، منشورات دار الكاتب العربي للطباعة، (القاهرة، ١٩٦٧م).
- * العقيلي، محمد بن احمد بن عيسى.

- ١٩ - من تاريخ المخلاف السليمانى او الجنوب العربى فى التاريخ، ج ١ ق ١،
(الرياض، ١٣٧٨ هـ / ١٩٥٨ م).
* القاسمى، خالد بن محمد.
- ٢٠ - الوحدة اليمنية حاضرا ومستقبلا، منشورات مجلة دراسات الخليج والجزيرة
العربية ١٥، (الكويت، ١٤٠٥ هـ / ١٩٨٥ م).
* لقمان، حمزة على ابراهيم.
- ٢١ - تاريخ الجزر اليمنية، مطبعة يوسف وفيليب الجميل، (بيروت، ١٩٧٢ م).
٢٢ - تاريخ عدن وجنوب الجزيرة العربية، دار مصر للطباعة، (القاهرة، ١٣٧٩
هـ / ١٩٦٠ م).
* ماهر، د. سعاد.
- ٢٣ - البحرية فى مصر الاسلامية واثارها الباقية، (القاهرة، ١٩٦٧ م).
* محمود، د. حسن سليمان.
- ٢٤ - تاريخ اليمن السياسى فى العصر الاسلامى، (بغداد، ١٩٦٩ م)
* مؤلف مجهول.
- ٢٥ - قلائد الجمن فى ملوك عدن وصنعاء اليمن، طبعة حجرية، (كلكتا، ١٣٢٩
هـ / ١٩١١ م).
* ناجى، أ. د. عبد الجبار.
- ٢٦ - دراسات فى تاريخ المدن العربية الاسلامية، مطبعة جامعة البصرة (البصرة،
١٩٨٦ م).
* يعقوب، عادل ابراهيم (المترجم).
- ٢٧ - التاريخ الاقتصادى للشرق الاوسط، (بغداد، ١٩٨٠ م).
Gavin, R. J.*
- ٢٨ - Aden under British Rule, (London, 1975).
ج - الدوريات العربية:
* الالوسى، د. عادل محمى الدين.
- ٢٩ - الصلات التجارية بين الخليج العربى وجنوب شرقى اسيا فى العصر العباسى،
مجلة الخليج العربى، المجلد ١٦ العدد: ٣-٤، (البصرة ١٩٨٤ م).
* دراج، د. احمد.
- ٣٠ - عذاب من الثغور العربية المندثرة مجلة المؤرخ العربى، العدد ٧ (بغداد،
١٩٧٨ م).
* عبد العال، محمد عبد العال احمد.



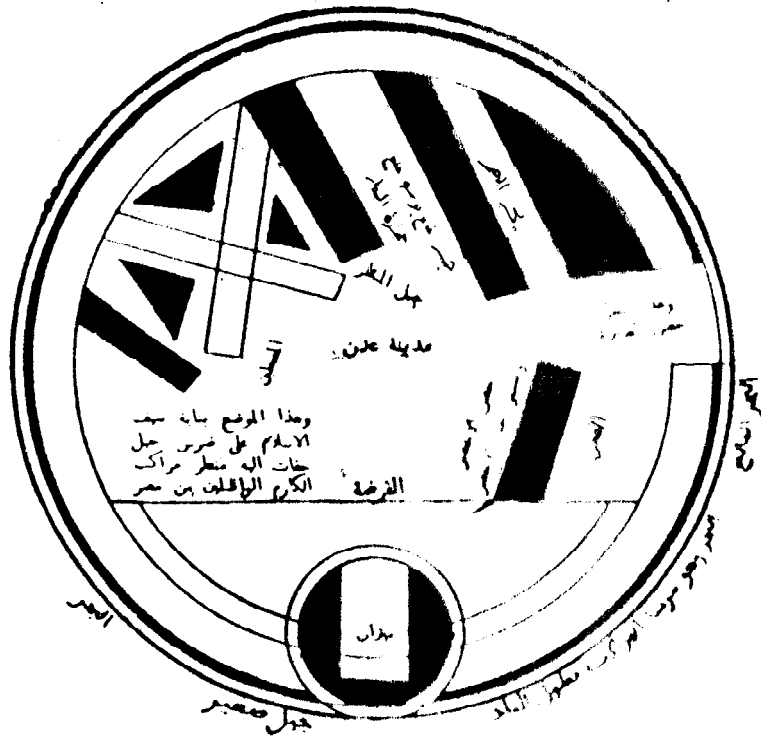
٣١- دراسة حول اقوال المؤرخين عن اسباب الفتح الايوبي لليمن، مجلة معهد المخطوطات العربية، المجلد ١٣، ج ٢، مطابع الشركة المصرية للطباعة والنشر، (القاهرة، ١٣٨٧هـ/١٩٦٧م).

* فوزي، أ. د. فاروق عمر.

٣٢- الامن في الدولة العربية الاسلامية، مفهومه، ركائزه، مصادر تهديده، دوريات افاق عربية العدد: ٣ (الامن القومي والحرب)، (بغداد، ايلول ١٩٨٥م).

* ناجي، أ. د. عبد الجبار.

٣٣- من تاريخ العلاقات التجارية بين البحرين والعراق خلال العصر الاسلامي الوسيط، مجلة الخليج العربي، المجلد: ١٦، العدد: ٣-٤، (البصرة، ١٩٨٤م).



خارطة قديمة لطوغرافية مدينة عدن

المصدر: ابن الجاور. المستبصر ص ١٢٩، ابو مخرمة. ثغر عدن ج ١ مقابل ص ٧٠.