

موانئ اليمن في عهد الدولة الرسولية

٥٦٣٦ هـ - ٥٨٥٨ هـ

الأستاذ المساعد

الدكتور

فواز زحلف جزاع خليل الدليمي

كلية التربية - قسم التاريخ

تمهيد :

تعد الموانئ شريان الحياة بالنسبة لليمن لما لها من أهمية في شتى المجالات ، فهي النافذة التي تطل على ما وراءها من عوالم ، كما إنها الواجهة التي يرى من خلالها الزائر البلاد ، لذلك فهي عصب الاتصال و المجال الوسع الذي تحتك فيه الثقافات (١) .

فضلا عن هذا انها المرتكز الأساسي الذي يبنى عليه الاقتصاد ، و يمكننا اعتبار الموانئ أحد أضلاع مربع النشاط التجاري (٢) الذي من دونه يختل هذا النشاط و ينطبق هذا القول بصورة واضحة على موانئ اليمن في العصر الإسلامي الوسيط سواء المظلة على بحر العرب أو منها المظلة على الساحل الشرقي من البحر الأحمر و يمكننا القول ان ازدهار موانئ اليمن في الحقبة المنوه عنها يرجع بصفة أساسية الى ثراء هذه البلاد باحتياجات الشرق و الغرب ، فضلا عن كونها وسيطا تجاريا بين المشرق و المغرب من جهة اخرى ، فعبر هذه الموانئ شحنت نسبة كبيرة من التجارة العالمية و ما يؤكد هذا القول كثرة السفن التي تتراد تلك الموانئ ، الى جانب ضخامة ما تحمل من السلع التي تجاوزت ثلاثة أضعاف مثيلاتها الأوروبية (٣) و لقد ازدهرت التجارة الخارجية عبر الموانئ اليمنية ازدهارا كبيرا حتى أصبحت الضرائب التي كانت تدفع على السلع اليمنية المصدرة تشكل أهم مصدر من مصادر إيرادات البلاد (٤) .

ان كثرة الموانئ في تلك الحقبة و انتشارها على طول الطريق الساحلي للبحرين العربي و الاحمر لأمر يؤيد الرأي القائل بعظم حجم التجارة المتداولة و خير شاهد على عظمة تلك الموانئ هو حديث من رآها رأي العين و عاشها على الواقع (٥) اذ يخبرنا ماركو بولو المتوفى (٥٧٢٥-١٣٢٤م) عن عدن فيقول " هي تمتلك مزية مهمة و هي ميناء ممتاز تؤمها السفن القادمة من الهند محملة بالعقاقير و الافاويه و التجار الذين يشترونها بقصد نقلها الى الإسكندرية " (٦) .

أولا : ميناء عدن

أ - الموقع والأهمية :

يقع عند مدخل البحر الاحمر الجنوبي ، و يعد من اكبر المراكز لتجارية اليمنية و فيه يتم تبادل السلع الشرقية و الغربية ، و سكانه من العرب اليمانيين ، و يعمل في الميناء أناس من بلاد مختلفة (٧) و كان

المركز التجاري الكبير بين افريقيا و بلاد العرب و نقطة ارتكاز التجارة بين الهند و الصين و مصر ، كما تعد مدينة عدن من أهم الموانئ اليمنية نشاطا لكونها مركزا تجاريا رئيسيا يربط بين الشرق و الغرب ، و لا سيما انها من اقدم أسواق العرب إذ يؤمها من مختلف بلدان العالم (٨) . وصفها المقدسي بأنها (دهليز الصين)(٩)

ب - التطور التاريخي لميناء عدن :

ان ميناء عدن يعد من الموانئ القديمة التي عرفها الإنسان عبر مسيرته الحضارية الطويلة في مجال النقل البحري (١٠) فقد عرف ميناء عدن ذو الأصل البركاني مع وجود الاستقرار البشري ، فالتاريخ المدون حول عدن موقعا و مدينة و ميناء يمتد حوالي ٣٠٠ سنة (١١) فقد كان الأمر مرفأ الاوسانيين الرئيس قبل الميلاد بقرون لا يعرف عددها ، و جاء من بعدهم السبئيون ثم الحميريون (١٢) و عرفه أصحاب الحضارات القديمة كالفينيقيين و المصريين ، و اليونان و غيرهم (١٣) و استمرت عدن الميناء الرئيس لليمن اذ كان لا يوجد الى جانبه سوى ميناء المخأ على الساحل البحر الأحمر و بئر علي (قنا) على ساحل بحر العرب ، اللذين لم يكونا بنفس الدرجة و الاهمية كميناء عدن ولم يكن لهما تاريخ طويل (١٤) .

غير ان النشاط التجاري في ميناء عدن يتراوح بين الازدهار حينا و الانكماش حينا اخر على مر العصور التاريخية ، بسبب ما تعرض له من أطماع داخلية و خارجية عبر تاريخه الطويل (١٥) .

و على كل حال فقد شهدت اليمن عموما و عدن خصوصا حركة تجارية نشطة فاقت كما كانت عليه قبل الاسلام و لعل اسباب هذا الازدهار يعود الى انتشار التمدن و حياة الاستقرار و تحول عدد من اماكن و الاسواق الموسمية المزدهرة الى عدن مثل الشجر و الجلد والكأ و بئر علي ، اضافة الى ربط ميناء عدن بظهيره الداخلي بأصلاح الطرق البرية الداخلية التي تربطه بمختلف المناطق اليمنية (١٦) حتى أضحي أعظم مراسي اليمن (١٧) و استمر الاهتمام و العناية بميناء عدن من قبل الدول التي حكمت اليمن نظرا لما له من أهمية تجارية اذ بلغ متوسط دخله السنوي مائة الف دينار في عهد الدولة الصليحية و كانت ترفع الى عاصمتها جبلة .

و كذلك ازداد اهتمام السلاطين من بني ايوب بميناء عدن القرنين السادس و السابع الهجريين(١٨) و بلغ الميناء ذروة ازدهاره الاقتصادي في عهد الدولة الرسولية (٦٢٦-٨٥٨ هـ / ١٢٢٩-١٤٥٤م) و لاشك ان الامن و الاستقرار الذي نعمت به اليمن في عصر بني رسول الى ازدهار هذا الميناء و الى كثرة حركة السفن التجارية القادمة و المغادرة منه و لما اضطربت أحوال اليمن في أواخر عهد بني رسول وزادت جباية الاموال من التجار تحولوا من عدن الى موانئ الحجاز و خاصة جدة (١٩) .

ج - ميناء عدن و فاعليته الاقتصادية :

تعاضد دور ميناء عدن في العهد الايوبي (٥٦٩-٦٢٦ هـ / ١١٧٤-١٢٢٩م) كمركز تجاري عالمي يستقبل المراكب التجارية من مختلف بلدان العالم حتى بلغ ما يصل من هذه المراكب التجارية سنويا ما بين (٧٠-٨٠) مركبا قابلة للزيادة و النقصان هذا حسب تعبير أبن المجاور(٢٠) .

و من الجدير بالإشارة ان الايوبيين كان لهم الاثر الكبير في ازدهار تجارة مدينة عدن، و ذلك لإدراكهم الأهمية الكبيرة التي كانت تتمتع بها المدينة، و رغبتهم في الاستفادة من الموارد المالية التي تجبى من

عشور البضاعات التجارية (٢١) غير انه في أواخر عهد الدولة الايوبية تدهورت أوضاعها السياسية، و كان لذلك اثره الواضح في تضائل نشاط التجاري و انحساره بسبب ما لحق عدن من تعسف و جور برفع نسبة عشور البضائع الواصلة الى الميناء حيث اشار ابن المجاور الى المعاملة التعسفية التي فرضت على التجار الوافدين الى عدن في أواخر العهد الايوبي فذكر الناقوذه عثمان بن عمر الامدي الذي وصل من مصر و معه منين (٢٢) من العود، بلغ مجموع عشوره في ميناء عدن اكثر من ثمنه قد قدر المن منه بستة دنانير ، بحيث اصبح التاجر مدينا للفرضة بتسع دنانير. مما تسبب في استيائه و الاستنجاد بأمر عدن آنذاك ناصر الدين فاروك ، و يضيف ابن المجاور " و دخل المتوسط بينهم حتى خرج رأس برأس" (٢٣) و هذا يعني ان التاجر دفع بضاعته كلها مقابل العشور المفروضة عليها دون ان يحصل على شيء.

و من الطبيعي أن ينتج عن هذه التصرفات الجائرة هروب التجار من ميناء عدن و الاحجام عن التعامل معه ، و مع هذا لا يمكننا الجزم باضمحلال النشاط التجاري لميناء عدن ، و لاي مدى كان هذه الاضمحلال في عهد الملك المنصور نور الدين عمر رسولي مؤسس الدولة الرسولية في اليمن (٦٢٦-٨٥٨هـ / ١٢٢٩-١٤٥٤م) فالمصادر المتوفرة بين ايدينا لا تمدنا بمعلومات عن الواردات المالية لميناء عدن في عهده، و ما كان يرفع منها الى العاصمة تعز.

و في كل الأحوال فقد ظل ميناء عدن يستقبل السفن التجارية القادمة إليه (٢٤) و عندما تولى الملك المظفر يوسف مقاليد حكم اليمن (٦٤٧-٦٩٤هـ / ١٢٤٩-١٢٩٤م) حرص كل الحرص على ان يولى جل اهتمامه الى تنشيط الحركة التجارية في ميناء عدن ، اذ انتعشت الحركة التجارية في عهده بشكل كبير و هذا ما أتضح لنا من خلال ما أورده الخزرجي بان التجار المسلمين المقيمين في الصين لما حرم ملك الصين عليهم الختان لجأوا إليه ليشفع في الاذن بالختان ، فكتب المظفر كتابا بذلك الى ملك الصين و بعث بهدية سنية توافق مراده فقبل شفاعته (٢٥) و فيهذا النص ما يؤكد مدى اهتمام المظفر بسيادة العلاقات الودية مع الصين و خدمة المصالح التجارية . و هذا ملوك الدولة الرسولية الذين تتابعوا على حكم اليمن بعد المظفر حذوه ، اذ أولوا اهتماما كبيرا لانعاش الحركة التجارية في ميناء عدن .

و الجدير بالإشارة الى ان ميناء عدن كان اهم محطة لتجار الكارم في العصر الرسولي . اذ كان نقطة البداية ، لرحلاتهم التجارية، وبها اكبر تجمع لتجارتهم ، و كان للجهود التي بذلها بنو رسول خاصة ما قام به السلطان المظفر الرسولي في القضاء على القراصنة في المحيط الهندي و تأمين وصول السفن التجارية الى عدن أعظم الاثر في ازدهار حركة التجارة العالمية في عدن و البحر الاحمر (٢٦) فضلا عن موقعها المتميز و تحكمها في مضيق باب المندب كل هذا كان له الاثر الواضح فيما بلغته من ازدهار في عصر بني رسول الذين تمكنوا من إعادة النشاط التجاري اليها بعد ان كان قد توقف بسبب تحول التجارة الى موانئ الخليج العربي (٢٧) بعد ذلك كان تجار الكارم في عدن يستقبلون التجار الهنود القادمين بالبضائع خاصة التوابل الهندية و الشرقية و يقومون بتصديرها الى مصر و منها الى بلاد الغرب و كان يجتمع فيعدن تجار الكارم القادمين من مصر و بلاد المغرب و بلاد الشام و التجار القادمين من مقديشو و بلاد الهند الذين أصبحوا أصحاب خير و نعم (٢٨) و هذا يعكس مدى الثراء الذي وصل اليه التجار في عدن

اذ يصف لنا ابن بطوطة مستوى ما وصل اليه حال بعض التجار في عدن منثراء و كثرة المال في أيديهم فيقول " و للتجار فيهم أموال عريضة و ربما يكون لاحدهم المركب العظيم بجميع ما فيه و لا يشاركه فيه غيره لسعة ما بين يديه من الأموال و لهم في ذلك تفاخر و مباهاة " (٢٩) و مما يؤكد نجاح سلاطين الدولة الرسولية في إنعاش الحركة التجارية في عدن ان دخلها من الضرائب الجمركية على عهد الأشراف الثاني (٧٧٨-٨٠٣هـ / ١٣٧٦-١٤٠٠م) و أبنه الناصر احمد (٨٠٣-٨٢٧هـ / ١٤٢٣م) بلغ رقما قياسيا يتراوح ما بين مليون و مليوني دينار ، و هبط في نهاية هذه الدولة ليصل الى اقل من ثلاث مائة ألف دينار ثم الى ما يقرب من مائة الف دينار سنة (٨٠٣هـ / ١٤٣٦م) (٣٠) و يمدنا أحد الباحثين بمعلومات مفصلة عن مقدار الدخل للموانئ و تحتل عدن الدرجة الأولى إذ يبلغ دخلها حوالي المليون و نصف دينار سنويا ، ينظر الجدول رقم (١) و (٢) .

جدول رقم (١)

عائدات الدولة الرسولية من الأموال المنقولة

دخل الجهات العليا (١)	٤٢٠.٠٠٠ دينار
دخل اليمن الاخضر (٢)	٩١٢.٠٠٠ دينار
دخل التهائم (٣)	٣.٢٠٩.٠٠٠ دينار
دخل البنادر	٢.٣١٠.٥٠٠ دينار
مجموع الدخل السنوي للدولة	٧.٨٥٢.٠٠٠ دينار

١- دخل الجهات العليا: يقصد بها المرتفعات الجبلية من صنعاء و صعدة و الجوف و غيرها مما ليست تحت هيمنة الدولة الزيدية كما شملت مأرب و حضر موت و عسير و نجران ، ينظر : قائد حميد ، احوال اليمن و ص ١٩٥ ، هامش .

٢- يقصد اليمن الأخضر إب و تعز و رداع و غيرها من مناطق اليمن الوسطى و ذلك لدوام خضرتها طوال العالم ، ينظر : قائد حميد ، احوال اليمن ، ص ١٩٥ ، هامش .

٣- يقصد بها المناطق السياحية ما عدا ظفار .

جدول رقم (٢)

عائدات الدولة الرسولية الضريبية من المواد العينية

الجهة	من العين دينار	أنواع الهدايا
بندر ظفار الحبوذي	٤١٠.٠٠٠	قلادات ستائر و فوط حرير و خلاخل و اسورة و خواتم ذهب و مسك و عنبر و غالية (٣١)
بندر الشجر محروس	٢٠٠.٠٠٠	عنبر و كافور و لؤلؤ و حوار وراقصات هنود .
بندر عدن المحروسة	١.٤٠٧.٠٠٠	عود و عنبر و كافور مسك و زبادي و من جميع تحف الهند و خدام للمغاص.
بندر دهلك	٢٠.٠٠٠	من التجارة و الهجن و سائر التحف و الوحوش و العبيد .
بندر الشامية (٣٢)	٥٠.٠٠٠	مغاص اللؤلؤ و من التحف الذي يأتي بها حجاج و خراج مكة المكرمة .
بندر حلي	١٢.٠٠٠	من الجمال المسعودية و الجلود و العسل المسعودي .
بندر جدة	١٠٠.٠٠٠	من الخيل الحجورات والنسيبات و الرواحل .

و كان لميناء عدن مواسم مشهورة لرسو المراكب فيه حيث يمدنا سارجنت بمعلومات حول قدوم و مغادرة السفن من ميناء عدن .

ومن هنا تبين مدى أهمية الرياح الموسمية الجنوبية الشرقية و الشمالية الغربية لسير السفن التجارية و معرفة مواعيد و صولها و هذا ما أكدده العمري ان التجار اليمنيين "كان لهم موسم معروف يبحرون خلاله بسفنهم " (٣٣) و يؤكد ابن ماجد ايضا اهمية الرياح الموسمية حينما أشار الى انه " اذا ما سافر المرء بعيدا عن الموسم [قبله و بعده] فأن العواقب لربما لن تكون طيبة" (٣٤) .

و على كل حال فقد كان النشاط التجاري في عدن سببا في تشجيع الناس على الاستيطان فيها، و التردد عليها حيث وفد اليها التجار و غيرهم من الهند و شرق افريقيا و مناطق الخليج العربي و البحر الأحمر ، فزاد دخلها من عشور البضائع مما جعلها مطمعا للحكام وسببا من أسباب صراعاتهم و ميدانا للحروب ، مما أدى في نهاية المطاف الى أضعاف الدولة الرسولية و تمهيد الطريق لقيام دولة بني ظاهر (٣٥) .

ثانياً: ميناء المخأ [نشأته - أهميته - فعاليتها التجارية]

يعد ميناء المخأ من الموانئ التي لعبت دوراً مهماً في تاريخ اليمن الاقتصادي ، إذ أستخدم هذا الميناء منذ عصور قديمة لأغراض الملاحة و التجارة بين اليمن و السواحل الشرقية من أفريقيا و مما جعله يقوم بهذا الدور قربه من الممر الدولي لعبور السفن التجارية في مضيق باب المندب الذي يبعد عنه بحوالي ٧٥ كم تقريباً الى الجنوب (٣٦) غير ان أقدم ذكر لميناء المخأ يعود تاريخه الى القرن الرابع الميلادي عهد الملك الحميري " كرب ال وتر ويهنعم " ملك سبأ و ذي يزن و حضر موت و يمنات ، حيث ذكر الميناء باسم "مخوان" و في العصر الإسلامي الوسيط اكتسب ميناء المخأ شهرة عالمية كبيرة ، إذ منه يتم تصدير البن ، حتى أصبح يطلق على البن اليمني "مخاء" أو "مكا" عند بعض الشعوب (٣٧) و هو ميناء اليمن التاريخي على البحر الأحمر وربما كان لقربه من وادي موزع هو الاصل في تسميته بهذا الاسم "موزع" و منذ القرون الوسطى و حتى اليوم عرف بميناء المخأ (٣٨) اما عن اهمية هذا الميناء فيكتسب ذلك من خلال قربه من خط الملاحة الدولي اذ يبعد عنه حوالي ٦ كم فقط الى جانب أنه يعد أقرب ميناء يمني الى مضيق باب المندب من الجهة الشرقية من فتحته الشمالية ولذلك فهو يكتسب أهمية سوقية كبيرة ، فضلاً عن قربه من دول القرن الأفريقي و قربه الشديد من المناطق الوسطى و لاسيما محافظتي تعز و إب (٣٩) غير أن فعالية هذا الميناء التجارية تتجسد من خلال ما أشار إليه صاحب كتاب الطواف حول البحر الأحمر و هو يتحدث عن المخبأ اذ يقول في وصفه " كان يردّها من البضائع أنواع الأقمشة الأرجوانية ناعمها و خشنها و البسة خيطية على الزي العربي ذات اردان قد تكون بسيطة أو عادية مطرزة او موشاة بالذهب و الزعفران و أنسجة القطن الشفافة و الاحزمة و هي ليس كثيرة بعضها بسيط و بعضها مصنوع على الطريقة المحلية و مناطق ذات الوان عديدة و دهون عطرية بكميات معتدلة و الحمر و القليل من الحنطة لان البلاد لا تنتج منها ألا اليسير و تصدر لبلاد حاصلات أرضها الفاخر من المر (الصبر) و الصمغ المعيني و الرخام اللين " (٤٠) و من خلال هذا النص يستنتج كيف نشطت التجارة بشقيها البحري و البري بين اليمن و البلاد المجاورة لها .

و الجدير بالإشارة أن علاقة ميناء المخبأ بميناء عدن كانت علاقة عكسية باستمرار ، فأذا انتعش أحدهما أصيب الآخر بالركود و الجمود التجاري و تقل أهميته الملاحية و التجارية (٤١) ولربما سبب ذلك يرجع الى تقاربهما و تنافس الدول المسيطرة على كل منهما.

غير ان ميناء المخأ قد شهد ازدهارا تجاريا منقطع النظير نتيجة حركة السفن التجارية القادمة اليه ، حيث بلغ عدد السفن التي ترسو فيه يتراوح ما بين ٥٠ الى ٧٠ سفينة و التي كانت تحقق دخلا هائلا (٤٢) ناهيك عن عدد السفن التي كانت ترسو في هذا الميناء لتفريغ سلعها و العودة بسلع أخرى (٤٣) و هذا يوضح الفعالية التجارية المهمة التي حظي بها ميناء المخأ .

ثالثا: ميناء ظفار [التسمية و الموقع -أهميته - فعالبيته التجارية]

أطلق اسم ظفار على مواقع عدة حسب ما تشير اليه المصادر الجغرافية (٤٤) و ما يهمننا في هذا الصدد هو ظفار الحبوذي تلك المدينة التي تقع على ساحل حضرموت اختطها احمد بن محمد الحبوذي سنة (٥٦٠هـ) (٤٥) .

و الجدير بالإشارة أن هذه المدينة قد احتلت منذ مطلع القرن السابع الهجري / الثالث عشر الميلادي مكانا اقتصاديا متميزا حيث اعتمد حكامها من الحبوذيين في اقتصادهم على اهم ركيزتين هما الزراعة و التجارة ، و عندما آل حكم هذه المنطقة لسلطين بني رسول عام (٦٧٨هـ-١٢٧٩م) و بعد ان استقرت الاحوال بالتحديد (٦٩٢هـ-١٢٩٣م) ساروا على نفس المنوال الذي أتبعه الحبوذيين في اقتصادهم (٤٦) .

و لاشك أن هذا التوجه الاقتصادي كان له أثره المباشر في ان يكون لهذه المدينة دورا مهما في مجال النشاط التجاري ، غير ان تحول طريق التجارة عبر البحر الأحمر بعد سقوط الخلافة العباسية (٥٦٥هـ-١٢٥٨م) أثر تأثيرا مباشرا في ظهور مدينة ظفار كميناء تجاري مهم ، حيث احتل موقعا جغرافيا يساعد على الاستفادة من الطريق التجاري للبحر الاحمر ، كونها ميناء طبيعيا في خور داخل بحر العرب يصلح لرسو السفن في طريقها الى البحر الأحمر عند قدومها من الشرق أو في طريقها الى جنوب شرق اسيا عند قدومها من الغرب ، و لذلك اصبح هذا الميناء أول مرفأ يقابل الداخل الى الخليج العربي و الخارج منه ، حيث يتم التزود منه بالموئ للرحلات الطويلة و التي كانت تستغرق أكثر من شهر (٤٧) .

و الجدير بالإشارة انه كلما زاد حجم التجارة بهذا الميناء زادت اهميته و زاد ثراء ، فعلى سبيل المثال بلغت الضرائب التي استحققت عن سفينة تجارية و احدة تقل حريرا و مسكا ، و أحجار و أطعمة أحضرها من الصين في عام (٥٧٠٣هـ-١٣٠٣م) ثلاثمائة درهم (٤٨) و يعظم أحد الرحالة من أهمية ظفار في مجال الحركة التجارية فيقول " و ميناؤها مرفأ جيد ، و تصل اليه من الهند كثير من السفن التجارية التي تباع قطع القماش ، والتوابل بمكاسب بالغة و ذلك لان الطلب عليهم جسيم لتزويد المدن و القلاع الواقعة على مسافة من الشاطئ ،ثم تعود السفن بالمثل فتحمل صفقات من الخيل، يبيعونها في بلاد الهند و بأسعار مجزية" (٤٩) و يستشف من هذا النص الدور المهم الذي أداه ميناء ظفار في حركة التجارة الدولية من خلال حركة السفن التجارية القادمة اليه من بلدان مختلفة بما فيها الهند .

و على هذا فقد استمرت تجارة الخيول هي المحور الرئيس في النشاط التجاري لميناء ظفار حتى القرن التاسع الهجري / الخامس عشر ميلادي (٥٠) .

و عندما بدأ البرتغاليون في السيطرة على التجارة في المنطقة فرضوا حصارا على هذه التجارة و كان هذا الحصار من أهم الأسباب التي أدت الى التقليل من أهمية ميناء ظفار و اندثار أهميته التجارية .

و من الظريف ما يذكر ان النعام كان أيضا من الحيوانات التي تصدر الى بلاد الصين عبر هذه الميناء و كانت مدينة ظفار أيضا الميناء الرئيس لتصدير الفائض من الثروة الحيوانية التي اشتهرت بها اليمن بصفة عامة و منطقة ظفار على وجه الخصوص ، كذلك كان اللبان من أهم منتجات منطقة ظفار التي كانت تصدره الى البلدان المختلفة و بخاصة بلاد الصين و الهند ، و استمرت الصلات التجارية بين ظفار و هذه البلاد

طيلة الحقب التاريخية التالية ، و لكنها كانت تتأثر بالأوضاع في عهد الأسرات الحاكمة في الصين ، فعندما استقرت الأوضاع السياسية في عهد أسر سانج (٣٩١-٥٦٧ هـ / ٩٦٠-١٢٨٩ م) عاودت السفن اليمنية الإبحار الى موانئ الصين للتجارة و تبادل السلع .

و في عهد أسرة سانج (٥٧٧-١٠٥٤ م) ازدادت الصلات التجارية توثيقا (٥١) و مما يؤكد انه في عهد أسرة مينج زارت ميناء ظفار إحدى السفن الصينية الكبيرة التي بلغ طولها ١٦٠ مترا و كان من بين ركابها عدد من الرجال القائمين بالترجمة و تدوين الأخبار فضلا عن تبادل الهدايا و الأوراق الرسمية بين البلدين (٥٢) . و خلاصة القول يتبين أن ميناء ظفار أدى إلى دور كبير في تجارة المحيط الهندي حيث أتاح له الموقع المميز على مدخل الخليج العربي فرصة التحكم في طريق التجارة العالمية بين الشرق و الغرب فضلا عن وقوعه على حافة منطقة الرياح الموسمية ذات الأهمية القصوى في حركة الملاحة (٥٣).

رابعا : ميناء الشحر

أ- نشأته و تطوره

لا يعرف تاريخ محدد الان يشير بصورة مطلقة الى تأسيس هذا الميناء ، غير أن المؤرخين أطلقوا على الجزء الغربي من حضرموت غرب يمنات ، وفي حوالي عام (٣٠٠) قام الحضارم الشرقيون بتحويل مركز تجارتهم من شبوه الى شبام في الجهة الشمالية من حضرموت كما حولوا مركز تجارتهم من (قنا) الذي يسمى اليوم "بئر علي" الى ميناء على الساحل الحضري اسمه (السوق) و الذي عرف فيما بعد (الشحر) الذي أدى دورا مهما في مجال النشاط التجاري اذ كان ميناء للقوافل التجارية المحملة باللبان و الاتية من شبام الى السوق (الشحر) و من يصدر اللبان الى خارج البلاد (٥٤) .

و الجدير بالإشارة ان تجارة ميناء الشحر الرئيسية لم تكن مقصورة على تجارة اللبان كما هو الحال في شبوة و مأرب و تمنع و قرناو ، و لكنها كانت تجارة ذات طابع اقتصادي متنوع ، فضلا عن كونه ميناء (ترانزيت) .

و مما لا شك فيه ان الاقتصاد المتنوع جعل لمدينة الشحر و ميناؤها مكانة مرموقة بين الأسواق العربية قبل الإسلام و بعده (٥٥) بحيث أضحت الشحر و ميناؤها في الحقبة الإسلامية نافذة مفتوحة على العالم ، فقد كانت القوافل تأتي الى جنوب شبه الجزيرة في رحلة الشتاء و تقف في ميناء الشحر ، للحصول على منتجات الشرق ، و في العصور الوسطى ، بقيت الشحر عبر ميناؤها تصدر اللبان الذي يجلب من الأشجار في أعالي الجبال القريبة من الشحر و زيت الأسماك (٥٦) .

ب- الموقع :

تقع الشحر على منطقة سهلية واسعة بعيدة قليلا عن المرتفعات الجبلية و على ساحل مفتوح لا توجد به رؤوس جبلية في أعماق البحر ، و يخترقها في الوسط وادي سمعون و قد اشتهرت قديما بزراعة أشجار اللبان و المر و البخور (٥٧) و يذكر الحجري أن الشحر يطلق على الشط و هو صقع على الساحل بحر الهند من ناحية اليمن (٥٨) في حين يذكر المقحفي انها ميناء على ساحل حضرموت ، ينسب اليه اللبان

الشحري (٥٩) و هي الجزء الذي يقع خلف ظفار (٦٠) و من ناحية ثانية فقد حددها البعض انها تقع على خط عرض ٤.٤٤ شمالا و خط عرض ٤٩.٣٩ شرقا من بلاد المهرة الواقعة على ساحل البحر العربي (٦١)

ج - الأهمية الاقتصادية لميناء الشحر :

مدينة الشحر من المدن التاريخية الموغلة منذ القدم حسبما أسلفنا ، غير انها احتفظت بأهميتها و الاقتصادية و التجارية و نالت شهرة واسعة كونها ميناء رئيسا على طريق خطوط التجارة العالمية .

و على هذا فان ميناء الشحر يعد واحد من الموانئ الساحل الشرقي لشبه جزيرة العرب الذي ترتاده السفن محملة بأصناف من السلع التجارية التي يحصل عليها أهل الشحر القادمون من الهند و البحر ناهيك عن منتجات حصرموت التي تتجمع في هذا الميناء فيتم عن طريق عملية التبادل التجاري (٦٢) فضلا عن ذلك ان ميناء الشحر أدى دورا مهما في استقبال السفن التجارية القادمة من الخليج العربي و جنوب شرق آسيا و ذلك عندما تمكن نور الدين عمر بن علي بن رسول من السيطرة عليه سنة (٥٦٣٦هـ - ١٢٣٨م) (٦٣) ، و بهذا استطاع ان يضمن جزء كبير من المردودات المالية التي كانت ترفع الى خزينة الدولة لقاء ما يفرض على السلع التجارية من ضرائب (٦٤) .

كما مثل هذا الميناء مركزا تجاريا في العصور الوسطى اذ كانت تأتي اليه السفن محملة بالبضائع الافريقية و المصرية و الصينية و الهندية التي تتعامل مع الميناء و بذلك اصبح مجال جذب للتجار في التعامل معه (٦٥) .

و الى جانب هذا كله فقد انفرد ميناء الشحر بميزة خاصة تتمثل في سهولة رسو السفن فيه و انعدام العوائق و الصعوبات التي تعرقل حركة السفن من و الى الميناء كما أنه مناسب لاستقبال أنواع السفن كافة (٦٦) .

الهوامش

(^١) شوقي عبد القوي عثمان ، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الاسلامية (٤١-٩٠هـ) ، سلسلة عالم المعرفة ، رقم ١٥١ ، منشورات المجلس الوطني للثقافة و الفنون و الاداب ، الكويت ، ١٤١٠هـ / ١٩٩٠م ، ص ١٣٦ .

(^٢) يركز النشاط التجاري على محاور اربعة : ١- وسيلة النقل و مدى ملائمتها ٢- الموانئ و مدى صلاحيتها للحركة الملاحية ٣- السلع و مدى قابليتها للتبادل ٤- أسلوب التعامل مع التجار ، ينظر : شوقي عثمان ، تجارة المحيط ، ص ١٦٣ .

(^٣) ابن فضل العمري ، مسالك الابصار ، ص ١٥٧ ، شوقي عثمان ، تجارة المحيط ، ص ١٦٤ .

(^٤) احمد قايد الصائدي ، المادة التاريخية في كتابات نيبور عن اليمن ، دار الفكر المعاصر ، بيروت ، لبنان ، دار الفكر دمشق ، ط ١ ، ١٩٩٠ ، ص ١٦٦ .

(^٥) شوقي عثمان ، تجارة المحيط ، ص ١٦٤-١٦٦ .

(^٦) رحلات ماركو بولو ، ص ٣٣٧ .

(^٧) ابن جبير و رحلة ابن جبير ، ص ٣٤ .

(⁸) اليعقوبي ، احمد بن يعقوب بن جعفر ، تاريخ اليعقوبي ، ج ١ ، ١٩٥٥ ، ص ٢٧٠ .

(⁹) احسن التقاسيم ، ص ٣٤ .

(¹⁰) عبد الله سعد بالحاج ، دراسة في جغرافية الموانئ ، مركز عبادي للدراسات و النشر ، صنعاء ، طبعة الاولى ، ١٤١٦ هـ - ١٩٩٦ ، ص ١٣ .

(¹¹) جوزي ماري ، " عدن الخالدة " ، مجلة اليمن ، تصدر عن المركز الثقافي و الإعلامي بسفارة الجمهورية اليمنية ببافيس ، العدد ٢ ، يوليو/سبتمبر ١٩٩٧ ، ص ٢٠ .

(¹²) سلطان ناجي ، " عدن عبر التاريخ " مجلة الاكليل ، العددان ٢-٣ صنعاء ، ١٩٨٣ ، ص ١٨٣ .

(¹³) حسن صالح شهاب ، اضواء على تاريخ اليمن البحري ، ط ٢ ، بيروت ، دار العودة ، ١٩٨١ . ص ٣٤٢ ، محمد كريم ابراهيم ، عدن دراسة في احوالها السياسية و الاقتصادية ، منشورات مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، ١٩٨٥ ، ص ٢٧٦ .

(¹⁴) سلطان ناجي ، " عدن عبر التاريخ " مجلة الإكليل ، ص ١٨٣ .

(¹⁵) شهاب ، فن الملاحة عند العرب ، بيروت ، دار العودة ، ١٩٨٢ ، ص ٤٢ .

(¹⁶) حمدان عبد المجيد الكبيسي ، اسواق العرب التجارية ، بغداد ، دار الشؤون الثقافية العامة ، ١٩٨٩ ، ص ١٦ - ٢٠ .

(¹⁷) العمري ، مسالك الابصار ، ص ١٥٥ ، القلقشندي ، صبح الاعشى ، ج ٥ ، ص ١٠ .

(¹⁸) سلطان الناجي ، عدن عبر التاريخ ، ص ١٨٤ .

(¹⁹) المقرئزي ، السلوك ، ج ٤ ، ص ٦٨٠ .

(²⁰) تاريخ المستبصر ، ص ١٤٤ .

(²¹) ابن الاثير ، الكامل في التاريخ ، ج ١١ ، بيروت ، ١٩٩٦ م ، ص ٣٩٧-٣٩٦ ، أيمن احمد شمسان ، "ازدهار تجارة مدينة عدن في العصر الايوبي و الرسولي" ، الندوة العلمية الأولى ١٥-١٧ مايو ١٩٩٩ م ، عن ثغر اليمن الماضي - الحاضر - المستقبل ، ج ١ ، منشورات الجامعة عدن ، ١٩٩٩ م ، ص ٣٢١-٣٢٢ .

(²²) المن : هو معيار قديم كان يكال به و قدره انذاك رطلان بغداديان ومن اليمن ثلاثمائة و عشرون درهما و ثلث و السكر و العسل و جميع الحوائج ، ويوزن العود بالمن ، اما قيمة فانه يساوي رطلين ، محمد عبد الكريم ، عدن دراسة لأحوالها ، ص ٣٠٩ .

(²³) ابن المجاور ، تاريخ المستبصر ، ص ١٤٤ ، حمزة علي لقمان ، تاريخ عدن و جنوب الجزيرة ، دار مصر للطباعة ، ١٣٧٩ هـ / ١٩٠ م ، ص ٢٩٩ .

(²⁴) حسن صالح شهاب " عدن في عهد الدولة الرسولية " ، مجلة التراث ، عدد ٤ ، عدن ، ١٩٩٢ م ، ص ١٣ .

(²⁵) العقود ، ١٧٩/١ .

(²⁶) محمد عبد العال ، بنو رسول ، ص ٤٤٣ .

- (27) احمد السيد دراج ، " ايضا حات جديدة على التحول في تجارة البحر الأحمر منذ مطلع القرن التاسع الهجري " ، العدد الخاص ، بالمحاضرات العامة لجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، الموسم الثقافي ١٩٦٧-١٩٦٨ م ، ص ٨٠ .
- (28) بامخرمة ، ثغر عدن ، ج ١ ، ص ٥٤ .
- (29) رحلة ابن بطوطة المسماة ، " تحفة النظار في غرائب الأمصار " ص ١١٣ ، علوي عبد الله طاهر ، عدن في التاريخ بين الازدهار و الانهيار من عهد الزريعيين الى عهد الاشتراكيين ، جامعة عدن ، ١٩٩٧م ، ص ٢٩-٣٠ .
- (30) صيرة ، عدن ، مايو ١٩٩١ ، ص ٦٤ ، حسن صالح شهاب ، " عدن في عهد الدولة الرسولية " مجلة التراث ، ع ، يناير-مارس ١٩٩٢م ، مركز الدراسات و البحوث اليمني فرع عدن ، ص ١٥ .
- (31) عبد الله محيرز ، صيرة و ص ٦٢ .
- (32) مسالك الابصار ص ١٤٧ .
- (33) ابن ماجد ، شهاب الدين احكد ، الملاحة العربية في المحيط الهندي قبل مجيء البرتغاليين و مترجم عن كتاب فوائد من أصول البحر و القواعد مع مقدمة على تاريخ الملاحة العربية بقلم . G.R Tibbetts لندن ، ١٩٧١ ، ص ٣٠٩ .
- (34) علوي عبد الله طاهر ، عدن في التاريخ ، ص ٣٠-٣١ .
- (35) حسن صالح شهاب ، أضواء على تاريخ اليمن البحري ، ص ٢٥٥ ، العديني ، الموانئ اليمنية ، ص ٦ .
- (36) اسمهان الجرو . " طرق التجارة البحرية " ، ص ٣٠ .
- (37) عدنان ترسيبي ، بلاد سبأ و حضارة العرب الأولى " اليمن العربية السعيدة " ، دار الفكر المعاصر ، بيروت ، لبنان ، ١٤١٠هـ / ١٩٩٠ . ص ٢٦٢ .
- (38) العديني ، الموانئ اليمنية ، ص ٢٨ .
- (39) نقلا عن عبد الله الحبشي ، " جوانب من الحياة الاقتصادية في التاريخ اليمني " ، مجلة الكلمة ، العدد ١٥-٥٢ ، فبراير ، ١٩٧٩م/ص ٨٥ .
- (40) احمد حبيب رسول ، دراسات في الجغرافية الاقتصادية و البشرية ، " الشطر الشمالي " صنعاء ، دار الكلمة ، ١٩٨٥ ، ص ٣٣٨ .
- (41) اربي سارجنت ، سعيد عبد الخير النوبان ، " ميناء عدن و ميناء الشحر " [العصر الوسيط] ، حول مصادر التاريخ الحضرمي ، جامعة عدن ، ص ١٣٨ .
- (42) الصائدي ، المادة التاريخية ، ص ١٧١ ، ١٧٢ .
- (43) اذ قصد به ظفار حمير تلك المنطقة الاثرية جنوب مدينة يريم بمسافة ١٧ كم ، و منها ظفار داود التي تطلق على حصن اثري في الجهة الشمالية الشرقية من مدينة ذي بين من بلاد همدان . و ظفار انس الذي يطلق على حصن في بني سويد من انس . و ظفار قرية في و صاب العالي .

انظر : الحجري ، مجموع بلدان اليمن المجلد الثاني ، ص ٥٦٤ ، ٥٦٦ ، ٥٦٥ ، لالمقحفي ، معجم المدن ، ص ٢٦٤-٢٦٨ ، ٢٦٩ ، ٢٧٠ .

(44) الحجري ، ج ٢ ، ص ٥٦٥ ، المقحفي ، معجم المدن ، ص ٢٦٩ ، محمد عبد الستار عثمان ، مدينة ظفار بسلطنة عمان " دراسة تاريخية أثرية معمارية " دار الوفاء لدينا للطباعة و النشر - الإسكندرية ، ١٩٩٩م ، ص ١٧ .

(45) محمد عثمان ، مدينة ظفار ، ص ١٨ ، ٢١ ، ١٩ .

(46) احمد السيد دراج ، إيضاحات جدة ، ص ١٨٧ ، شوقي عثمان ، تجارة المحيط ، ص ١٧٦ .

(47) R.Guest, "Zafer in the Middle in Is Islamic culture" , 1935, vol.9, p 4:7 ,

عصام الدين عبد الرؤف الفقي ، عمان و تاريخه البحري ، عمان ١٩٧٩ ، ص ٤١ .

(48) ماركو بولو ، الرحلة ، ص ٤٠ ، ٤١ .

(49) عبد الستار ، مدينة ظفار ، ص ٣٤ .

(50) عبد الستار ، مدينة ظفار ، ص ٣٤-٣٥ .

(51) م . ن . ، ص ٣٦ .

(52) حوراني ، العرب و الملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٠٨ .

(53) محمد عبد القادر باطراف ، الشهداء السبعة ، منشورات الثقافة و السياحة ، جمهورية اليمن الديمقراطية

الشعبية بالتعاون مع الجمهورية العراقية ، دار الحرية للطباعة ، بغداد ، بدون تاريخ ، ص ١٦ .

(54) خالد سالم باوزير ، " موانئ ساحل حضرموت دراسة أثرية " ط ١ ، ١٩٩٦ ، ص ٥١-٥٢ .

(55) اربي سارجنت ، حول مصادر التاريخ الحضرمي ، ترجمة : سعيد عبد الخير النوبان ، جامعة عدن ،

ص ١٣٠ ، باوزير ، موانئ ، ص ٥٠ .

(56) خالد سالم باوزير موانئ ، ص ٥٠ .

(57) مجموع بلدان اليمن ، ج ٢ ، ص ٤٤٧ .

(58) معجم المدن و القبائل اليمنية ، ص ٢٢٧ ، المهدي ، الصفة ، ص ٨٤ .

(59) باوزير ، موانئ ، ص ٤٩ .

(60) م . ن . ، ص ٥٠ .

(61) باوزير ، موانئ ، ص ٥٨ .

(62) و في هذه السنة (٥٦٣٦هـ) استطاع نور الدين عمر بن علي بن رسول ان يستولي على ميناء الشحر

من بني اقبال و عين عليه حاكما يسمى بريق الشهاب الجزري ، انظر : ابن حاتم ، السمط الغالي ،

ص ١٢٧-٢١٨ .

(63) Troupeau, "Chroniques Yemenites , sanaa", p73.

(64) باوزير ، موانئ ، ص ٦٠ .

(65) المرجع نفسه ، ص ٦١ .

(⁶⁶) الرازي ، محمد فخر الدين ، (٥٤٤-٦٠٤هـ) ، تفسير الرازي (المعروف بالتفسير الكبير و مفاتيح الغيب)

ج ٣١ ، دار الفكر للطباعة و النشر ، بيروت ، ١٤٠١هـ / ١٩٨١م ، ص ١٠٤ .

Weiss + Green , (Asurvey of Arab History) , Aucpress, 1981, p.p41-42 ,53-55

علي بن حسين السليماني ، النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية في أواخر العصور الوسطى (١٢٥٠-

١٥١٧م) ، رسالة الدكتوراه ، جامعة القاهرة ، ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤ م ، ص ٨٦ .