

## النشاط التجاري

بمينااء جءة فف النصف الأول من القرن السابع

الهجرى منصف الثالث عشر الميلاىى

إعداد

ء. مءءوء عبء الرءمن عبء الرءم

أسءاى مساعء بقسم الأارىء الإسلامى

كلية الآءاب بقنا - ءامعة ءنوب الواءى

م٢٠٠٤

## النشاط التجاري بميناء جُدَّة في النصف الأول من القرن السابع الهجري

### مختصر الثالث عشر الميلادي.

**تمهيد :** تقع مدينة جُدَّة<sup>(١)</sup> على الساحل الشمالي الشرقي للبحر الأحمر ، وتعتبر ميناء مكة المكرمة على هذا البحر ، والمسافة بينهما تبلغ خمسة وسبعين كيلو مترا ، وقدرها بعض المؤرخين بمسيرة يوم وليلة بواسطة القوافل ، وكانت بينها وبين عدن من ناحية الجنوب مسير شهر في صحراء مجدبة لا زرع فيها ولا ماء<sup>(٢)</sup> ؛ وجدة من أهم مدن الحجاز بعد مكة ؛ وتقع في منطقة صحراوية مجدبة ، مما جعل كل شيء يجلب إليها من سائر الحبوب والخضروات وغيرها<sup>(٣)</sup> ؛ كما تبعد عن المدينة المنورة بمسافة ٥٢٤ كيلو مترا ، ولعبت دروا هاما كميناء للحجاز ومكة منذ فجر الإسلام وطوال العصور الإسلامية إلى الوقت الحاضر .

واستقبل ميناء جدة التجار والحجاج القادمين من مصر وبلاد المغرب وافريقية والأندلس ، عن طريق ميناء القلزم<sup>(٤)</sup> الواقع في شمال البحر الأحمر طوال القرون الأولى للإسلام ، وأيضا كانت محطة لهؤلاء التجار والحجاج القادمين من

(١) جُدَّة : بالضم والتشديد ، والجدة في الاصل الطريقة ، والجدة هي الخطة التي في ظهر الحمار ، تخالف لونه ، وجُدَّة بلد على ساحل بحر اليمن وهي فرضة مكة ، وتتسب الي جُدَّة بن حزم بن ريان بن حلوان بن عمران بن الحاف بن قضاعة ، فسمي جُدَّة باسم الموضع . انظر ( ياقوت : معجم البلدان ، طبعة بيروت سنة ١٩٨٦م ، جـ ٢ ص ١١٤ ) ؛ وتقع جدة بالنسبة لشبه الجزيرة العربية في المنطقة الساحلية الغربية التي تسمى تهامة الحجاز ؛ وقيل ان جدة شيدها التجار الفرس في اواسط القرن السابع الميلادي . انظر (فؤاد حمزة : قلب جزيرة العرب طبعة الرياض سنة ١٩٦٨م ، ص ١٨ ) ، وتقع جُدَّة على خط عرض ٣١ - ٢٩ شمالا ، وخط طول ٣٩ - ٤١ شرقا ؛ واشتهر جوها بالوخامة ، وهي في منطقة صحراوية ؛ وقرر معظم جغرافي العرب ودارسيهم ان جُدَّة بمعنى الطريق ، وليس جُدَّة بمعنى أم أو أب كما زعم البعض . (دائرة المعارف الإسلامية ، ترجمة زكي خورشيد واخرين ، طبعة الشعب (د.ت) ، جـ ١١ ص ١٢٨) .

(٢) ياقوت : معجم البلدان ج٢ ص ١١٥

(٣) المقدسي : احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم ، طبعة لندن سنة ١٩٦٧م ، ص ٦٩ .

(٤) القلزم : بالضم ثم السكون ثم زاي مضمومة وميم ، وسمي بحر القلزم قلزمًا لالتهامه من ركبته ، وهو المكان الذي عرق فيه فرعون واله ( ياقوت : معجم البلدان جـ ٤ ص ٣٨٧ ) ؛ وتبعد مسافة كيلو ونصف شمالي مدينة السويس الحالية ؛ وكانت ميناء هاما منذ عهد اليونانيين حتى نهاية القرن الرابع الهجري ، ونشأت قرية السويس والتي حلت محلها بالتدريج لابتداء من نهاية القرن الرابع الهجري ( عطية القوصي : تجارة مصر في البحر الاحمر منذ فجر الاسلام حتى سقوط الخلافة العباسية ، ط القاهرة ١٩٧٦م ص ٤٠ )

عذاب (١) ميناء مصر على ساحل البحر الأحمر المواجه لميناء جدة ؛ إضافة إلى ذلك فعبّر الطريق البرى مع مكة ارتبطت بطرق برية مع بلاد الشام والعراق وفارس ، ومن الجنوب مع اليمن وعدن ، فضلا عن الطريق البرى الشمالي الغربى الذي يربطها بمصر ، بحيث كان طريقا للحجاج والتجار بالقوافل إلى المدينة ثم مكة المكرمة (٢) ؛ وكانت تستقبل السفن التجارية القادمة من عمان واليمن وعدن وبلاد الهند والصين وشرق افريقية (٣) . وأصبحت خلال العصر الإسلامى حلقة الوصل في التبادل التجارى بين بلدان الشرق الأقصى والشام ومصر وبلاد المغرب وأوربا . وتطور ميناء جدة بمرور فترات التاريخ الإسلامى ، فمنذ أن أصبحت ميناء مكة التجارى خلال عهد الخليفة عثمان بن عفان رضى الله عنه ، وحلت محل ثغر الشعبية سنة ٢٦هـ / ٦٤٦م الميناء القديم لمكة (٤) ، وأخذت تزيد فى عمرانها بالتدريج حتى أصبحت أهم موانئ الحجاز والبحر الأحمر خلال العصر الفاطمى ؛ وأصبحت بعد ذلك مزدهمة بألاف الحجاج القادمين من مصر وبلاد المغرب واليمن والهند ، والذين كانت تطيب لهم الإقامة فى فنادقها والتنقل بين أسواقها الجميلة حتى يرتحلون إلى مكة (٥) ، وأشار الاصطخرى (٦) بتجاراتها الكثيرة وازدهام سكانها وكثرة أموالها ؛ وكان معظم تجارها من الفرس خلال القرن الرابع الهجرى ؛ وفى القرن الخامس الهجرى ذكرها ناصر خسرو (٧) بأنها مدينة كبيرة ويحيط بها سور

(١) عذاب : تقع على بحر القزم وازدهرت منذ سنة ٤٥٠ هـ ، واصبحت ميناء مصر الاول على البحر الأحمر بحلول القرن السادس الهجرى ، وبينها وبين قوص مسيرة ١٧ يوما بواسطة السير فى طريق برى يقطع الصحراء الشرقية بينهما ، وهى فى مواجهة ميناء جدة على الساحل الحجازى ( القلقشندى : صبح الاعشى فى صناعة الانشا جـ ٣ ص ٤٦٨ ) .

(٢) المقرئى : المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار ، طبعة بولاق المصورة فى جزئين ، جـ ١ ص ١٠٢ .  
(٣) وبلغ عدد السفن التى دخلت ميناء جدة خلال احدى السنوات ما يزيد على المائة سفينة ومن جملتها مركب بسبعة قلوغ ( ابن شاهين : زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك جـ ١ ص ١٣٠ )  
(٤) وحلت جدة محل الشعبية منذ عام ٢٦هـ . خلال عهد عثمان بن عفان رضى الله عنه ( المقرئى : السلوك لمعرفة دول الملوك جـ ٤ ص ٤٨٦ ) ودائرة المعارف الاسلامية ، جـ ١ ص ١٢٦  
(٥) القلقشندى : صبح الاعشى فى صناعة الانشا جـ ٤ ص ٢٥٨  
(٦) المسالك والممالك ، تحقيق محمد جابر الحينى ، طبعة القاهرة سنة ٢٠٠٤ م ، ص ٢٣  
(٧) سفرنامه ، ترجمة يحيى الخشاب ، طبعة القاهرة ١٩٤٠ م ، ص ٢٠

— النشاط التجاري بميناء جدة في النصف الأول من القرن السابع الهجري

حصتين ، وبها أسواق جميلة وأميرها كان تابعاً لحاكم مكة ؛ وذلك عندما زار الحجاز سنة ٤٤٢هـ / ١٠٥٠م .

أما من جهة أوضاع جدة الإدارية والسياسية فأنها كانت تابعة لحكام مكة دائماً ، وكانت مكة تحت حكم الأشراف الحسينيين ، والذين خلعوا طاعة العباسيين ، وأعلنوا ولائهم للفاطميين منذ سنة ٣٥٨هـ / ٩٦٩م ؛ ثم خضعت مكة للنفوذ الأيوبي سنة ٦٢٠هـ / ١٢٢١م (١) ؛ وعول الأيوبيون على نشر الأمن والأمان ببلاد الحجاز والبحر الأحمر ، فضموا إليهم مدينة ينبع سنة ٦٣٩هـ / ١٢٤١م (٢) ، ولكن سرعان ما خلع الأيوبيون الأشراف الحسينيين من حكم مكة وولوا عليها من جانبهم نور الدين عمر بن رسول حاكماً عليها ، وذلك من قبل الملك المسعود بن الملك الكامل الأيوبي حاكم مصر ، ثم استدعاه الملك المسعود وعينه نائباً عنه في حكم اليمن (٣) ؛ وأتاب على مكة الأمير حسام الدين ياقوت بن عبد الله المسعودي ، الذي لقب نفسه "أمير الحاج والحرمين ومثولي الحرب بمكة ومدبر أحوال الأجناد بها وما حوت من الرعية" (٤) .

على أن نور الدين عمر بن الرسول انفرد بحكم اليمن ، وأقام للدولة الرسولية وأعلن زوال الحكم الأيوبي عن اليمن سنة ٦٣٠هـ / ١٢٣٢م ؛ واستطاع الاستحواذ على مكة وجدة سنة ٦٤٠هـ / ١٢٤٢م بعد حروب عديدة مع الأيوبيين ، وظلت مكة وجدة تحت نفوذ بني رسول حتى قيام دولة المماليك في مصر سنة ٦٥٦هـ / ١٢٥٨م (٥) ؛ ونجد ميناء جدة خلال النصف الأول من القرن السابع الهجري/الثالث عشر الميلادي يقوم بدور هام في النشاط التجاري بين الشرق والغرب ، وازدهرت جدة عن أية فترة سابقة بل وأصبحت حلقة اتصال للتجارات وتبادل السلع والبضائع بين بلدان الشرق والغرب ، وأعظم ميناء على البحر الأحمر منذ ذلك الوقت ، وأخذت في التطور والنمو ، وخير دليل على ذلك وصف الإدريسي

(١) الفاسي : شفاء الغرام بإخبار البلد الحرام ، طبعة بيروت بدون تاريخ ، ج ٢ ص ٢٣٥

(٢) احمد السباعي : تاريخ مكة ، طبعة الرياض ١٩٤٨ م ، ج ١ ص ٢٣٤

(٣) الخزرجي : العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية ، طبعة القاهرة ١٩١١م ، ج ١ ص ٣٣

(٤) الفاسي : العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين ، طبعة القاهرة ١٩٨٥ م ، ج ٧ ص ٤٢٥

(٥) الخزرجي : العقود اللؤلؤية ج ١ ص ٤٧

لها بقوله (١) "وهي مدينة كبيرة عامرة ، تجاراتها كثيرة ، وأهلها مياسير ذو أموال واسعة ، وأحوال حسنة ومزايح ظاهرة ، ولها موسم قبل وقت الحجيج مشهود بالبركة ، تتفق فيه البضائع المطلوبة والأمتعة المنتخبة والذخائر النفيسة " .  
أولا : أسباب ازدهار ميناء جدة خلال النصف الأول من القرن السابع الهجري :

تجمعت عدة أسباب وعوامل أدت إلى ازدهار ميناء جدة وأصبح ثغرا حيويا لحركة التجارة القادمة من مختلف البلدان الإسلامية وبلدان المحيط الهندي ، وأضحى أهم موانئ البحر الأحمر قاطبة خلال تلك الفترة وأهم هذه العوامل هي :

• تمتعت جدة بموقع ممتاز في شمال البحر الأحمر ، حيث لا يوجد ميناء أو ثغرا على ساحل البحر الأحمر الشرقي معدا الاستقبال السفن الكبيرة سواء ، فكان نهاية الطريق البحري للسفن القادمة من المحيط الهندي إلى البحر الأحمر من بلدان الصين والهند واليمن وعدن والحبشة وموانئ شرق افريقية ، فكانت سفن هذه الأقطار تصل إلى جدة وتفرغ حمولتها من السلع والبضائع الشرقية ، ثم يعاد شحنها على سفن مصرية أخرى أقل حجما من سفن المحيط الهندي ، وعلى دراية بالشعاب المرجانية في شمال البحر الأحمر ، وبالتالي كانت تفرغ حمولتها في ميناء السويس (٢) ؛ وتقل هذه البضائع بالقوافل البرية إلى مدينة القاهرة والفسطاط ؛ وأيضا كانت تنقل منها السلع على ظهور الجمال نحو ميناء القطيفة الذي حل محل ميناء الفرما على البحر المتوسط نحو الشمال ؛ حيث بلدان أوروبا (٣).

• وكان لتدهور ميناء الجار الذي كان ميناءا للمندبية المنورة على البحر الأحمر وكان أهلا بالسكان ، وتبعد الجار عن جدة مسيرة عشرة أيام بالبحر ، فتسلط عليها الأعراب بالسلب والنهب وقتل أهلها فانعدم منها الأمن ، وهجرها أهلها ،

(١) زهمة المشتاق في اختراق الآفاق ، طبعة القاهرة ١٩٨٩م ، ج١ ص ١٢٨-١٢٩

(٢) السويس : بليد على ساحل بحر القزم من نواحي مصر ، وهو ميناء أهل مصر إلى اليوم - إلى مكة والمدينة ، بينه وبين الفسطاط سبعة أيام في برية معطشة ، يحمل إليه الميرة من مصر على الظهر ثم تطرح على المراكب ويتوجه بها إلى الحرمين . (ياقوت : معجم البلدان ج٢ ص ٢٨٦)

(٣) علي بن حسين السليمانى : النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية ص ١٠٧-١٠٨

وكسد مينائها ، مما زاد من حركة الملاحة والتجارة بجدة <sup>(١)</sup> ؛ وكان انتهاء أهمية ميناء الجار <sup>(٢)</sup> في أواخر القرن السادس الهجري ، وحلت محلها جدة .

• وزادت أهمية ميناء جدة منذ تحول طريق الحج المصري البرى بعد سيطرة الصليبيين على الطريق الشمالي <sup>(٣)</sup> ، مما أدى بحجاج مصر و إفريقية والمغرب والأندلس بالتوجه من القاهرة بالمراكب في نهر النيل حيث مدينة قوص بصعيد مصر ومنها يعبرون الصحراء الشرقية إلى عيذاب ، ثم يركبون السفن ويعبرون البحر الأحمر إلى ميناء جدة ، إضافة إلى ذلك كان التجار المصريون يرافقون الحجاج إلى جدة ثم مكة ذهابا وإيابا <sup>(٤)</sup> ؛ فهذه الظروف السياسية التي أدت إلى تحول هذا الطريق نحو جدة وأدى إلى نموها وزيادة نشاطها التجاري وخاصة أثناء موسم الحج ؛ حيث راجت أسواقها وامتألت خاناتها بالتجار والسلع الصادرة والواردة والتي تجهز لإرسالها إلى مكة . <sup>(٥)</sup>

• وكان موسم الحج سوقا تجاريا ضخما كل عام وقصده تجار الشرق الأقصى بسلعهم لعرضها بجدة ومكة ، حيث يبيعونها لتجار الشام والعراق ومصر ، الذين يصدرونها من موانئ البحر المتوسط إلى بلدان الأوربية وغيرها <sup>(٦)</sup> ؛ بالإضافة إلى قرب المسافة بين جدة ومكة والتي تبلغ خمسة وسبعين كيلو مترا سيرا بواسطة الجمال ، ولذلك أمدت جدة مكة وعمرت أسواقها ببضائع وسلع الشرق الأقصى القادمة من الهند والصين واليمن وشرق افريقية <sup>(٧)</sup> ؛ وفي موسم

(١) الحميرى : الروض العطار فى خير الاقطار ، تحقيق احسان عباس ، طبعة بيروت ١٩٨٠م ، ص ١٥٣ ، وحمد

الجاسر : بلاد ينبع ، طبعة الرياض بدون تاريخ بدار اليمامة ؛ ص ٤٧

(٢) الجار : مدينة على ساحل بحر القزم بينها وبين المدينة مسيرة يوم وليلة ، وبينها وبين ايلة نحو عشرة مراحل وهى فرضة ومرقا تلتى اليه السفن من ارض الحبشة ومصر وعدن والصين وسائر بلاد الهند وقد سمي ذلك البحر كله بالجار ( ياقوت : معجم البلدان جـ ٢ ص ٩٢-٩٣ ) وكان بداية تدهورها منذ القرن الرابع الهجرى على ان اندمعت اهميتها خلال القرن السادس الهجرى ( حمد الجاسر : بلاد ينبع ص ٤٨ )

(٣) المقرئى : الخطط جـ ١ ص ٢٢٠

(٤) ابن اياس : بدائع الزهور فى وقائع الدهور جـ ١ ص ٢٠

(٥) احمد السباعى : تاريخ مكة جـ ١ ص ٢١٨

(٦) هايد : تاريخ التجارة فى الشرق الاينى جـ ١ ص ٦٧

(٧) الاصطخرى : المسالك والممالك ص ٢٣-٢٤

الحج بمكة يلتقي التجار المسلمون من الشرق والغرب ويتبادلون سلعهم ، وأيضاً كانت جدة سوقاً لتبادل منتجات الشرق والغرب (١) وقد ساعدت العوامل الطبيعية في شمال البحر الأحمر على اثر انتشار الشعاب المرجانية بهذه المنطقة ، فكانت سفن المحيط الهندي تضطر أن تفرغ حمولتها بميناء جدة وذلك لعدم خبرة ملاحيتها بالملاحة بين هذه الشعاب ؛ وكانت تلتقي بسفن المصريين على ساحل جدة ويفرغون بضائعهم في السفن المصرية التي تقوم بنقل البضائع التجارية بين جدة وميناء السويس ، وذلك لدرابتهن بأماكن هذه الشعاب بهذا البحر (٢) .

وكان ميناء جدة أصلح موانئ الحجاز على البحر الأحمر ، حيث ان كان أكثر اتساعاً من ميناء ينبع (٣) وأقرب إلى السفن القادمة من جنوب البحر الأحمر ، والتي كانت تفضل الدخول في مينائها والرسوبها وعدم الإبحار شمالاً ، بالإضافة إلى اتساع أسواقها وصلاحيتها لاستقبال البضائع والتجار من مختلف الجنسيات (٤) ؛ وكانت مركزاً لاستقبال المعونات والمؤن المصرية المرسلة إلى الحجاز ؛ وأيضاً وقوعها في مواجهة ميناء عيذاب على الساحل الغربي للبحر الأحمر ، وقرب المسافة بينها والتي تبلغ عرض البحر فقط ، وكانت تعبرها السفن في ثمانية أيام ، مما أدى إلى سرعة وسهولة التبادل التجاري مع جدة (٥) .  
ومما أدى إلى زيادة النشاط التجاري بميناء جدة خلال تلك الفترة هو نشاط التجار الكارمية والذين تخصصوا في تجارة الشرق والسلع الشرقية مثل التوابل والبهار ، وكانت لهم مراكز تجارية كبرى في سواحل الهند وعدن وزبيد باليمن

(١) جورج فضلو حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ترجمة السيد يعقوب بكر ، ط القاهرة ١٩٥٨ م ، ص ١٨٨

(٢) علي بن حسين السليمانى : العلاقات المصرية الحجازية ، القاهرة ١٩٧٣ م ، ص ٢٠١ و  
Rashbrooke : Western Arabia and the Redsea , P. 102

(٣) ينبع : بالفتح ثم السكون والباء الموحدة مضمومة ، وعين مهملة ، بلفظ ينبع الماء ، وفيها عيون عذبة كثيرة ، وينبع بين مكة والمدينة ؛ وهي من ارض تهامة ؛ وهي قريبة من طريق الحاج الشامى .

(ياقوت : معجم البلدان ج ٥ ص ٤٥٠)

(٤) ابن اياس : بدائع الزهور ج ١ ص ٢٠

(٥) راشد البراوى : حالة مصر الاقتصادية في عهد الفاطميين ص ٢٨٩

والفسطاط وقوص وغيرها ؛ وكانت منهم طائفة تجارية بجدة تقوم بعقد الصفقات التجارية مع التجار بالأسواق ، وكانوا يغرِقون أسواق مكة ببضائعهم وسلعهم<sup>(١)</sup>؛ كما كانت بجدة طائفة من تجار الفرس وصناع المراكب والسفن ، أقاموا بجدة منذ القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي ، وأجادوا صناعة السفن ، حيث تُعربوا بجدة وعاشوا فيها بصفة دائمة ، ولعبوا دورا حيويا في دفع حركة الملاحة بجدة<sup>(٢)</sup>.

• كما كان لانتشار الأمن والأمان في البحر الأحمر ، حيث ان هذا البحر كان بمثابة بحر إسلامي من شماله إلى جنوبه ؛ واهتم الأيوبيون بنشر الأمن والقضاء على لصوص البحر<sup>(٣)</sup> ، حيث خصصوا أسطولا مجهزا بالسلاح وآلات القتال البحري ، حتى قضوا على محاولات الصليبيين عرقلة تجارة البحر الأحمر وطريق الحج إلى مكة ؛ وحذا حذوهم المماليك أيضا في المحافظة على أمان البحر الأحمر ، الأمر الذي أدى إلى شعور التجار وأصحاب السفن بالأمان على أرواحهم وبضائعهم وأموالهم ؛ وانعكس ذلك على رواج حركة التجارة بجدة<sup>(٤)</sup>.

• وعندما اشتط حكام عدن في تحصيل الضرائب والمكوس وأساعوا إلى التجار أثناء تفتيشهم لفرض المكوس عليهم ، الأمر الذي أدى إلى عدم دخول السفن الحاملة للسلع والبضائع الشرقية إلى عدن والتوجه مباشرة نحو ميناء جدة<sup>(٥)</sup> ، والتي يحصل حكامها مكوسا معتدلة على البضائع والسلع ، وشجع الأيوبيون والمماليك حكام جدة على تحصيل رسوما قليلة من التجار ، مما أدى إلى اكتظاظ ميناء جدة بالسفن والسلع الصادرة والواردة<sup>(٦)</sup> ؛ وهذا ما

(١) صبحي لبيب : التجارة الكارمية وتجارة مصر في العصور الوسطى ، المجلة المصرية للدراسات التاريخية العدد

الثاني ، مايو ١٩٥٥ م ، المجلد الرابع ص ١٢-١٩

(٢) المقدسي : احسن التقاسيم ص ١٨ ، ٧٩

(٣) عبد القادر الجدي : السلاح والعدة في تاريخ جدة ، تحقيق مصطفى الحدري ، ط دمشق ١٩٨٨ م ، ص ٧٨ و Coupland : East Africa and its Invaders , p.18

(٤) ابن شاهين : زبدة كشف الممالك ص ٤١ ، والقلقشندي : صبح الاعشى ج ٣ ص ٢٤٠-٢٤١ و المقرئزي : السلوك لمعرفة دول الملوك ج ١ ص ٧٠٠-٧٠٢

(٥) الزليعي : مكة وعلاقتها الخارجية ، ط الرياض ١٩٨١ م ، ص ١٧٧

(٦) علي بن حسين السلیماني : النشاط التجاري ص ١٠٩



وصفه الإدريسي عن جدة بقوله (١) : " هي مدينة كبيرة عامرة وتجاراتها كثيرة ، وأهلها مياسير ذو أموال واسعة وأحوال حسنة ومرايح ظاهرة " .  
ونتيجة لهذه الأسباب والعوامل صارت جدة مع مطلع القرن السابع الهجري / الثالث عشر الميلادي أهم موانئ الحجاز ومكة ، بل وعدت من أهم موانئ الشرق ، فكثرت بها الصادرات والواردات من البضائع والسلع من كافة بلدان الشرق والغرب ، حيث كان المتحصل منها في إحدى السنوات " مائتا ألف دينار وربما يزيد أو ينقص " (٢) ؛ بل وكانت تزدهم بالتجار والحجاج أثناء موسم الحج ، فيزدحم ميناؤها بأعداد كبيرة من المراكب والسفن من مختلف بلدان العالم . (٣)

(١) نزهة المشتاق ١ ج ١ ص ١٣٨ - ١٣٩ .

(٢) ابن شاهين : زبدة كشف الممالك ص ١٤ .

(٣) دائرة المعارف الإسلامية ، ترجمة زكي خورشيد وآخرين ، ط الشعب ( دت ) ، ج ١١ ص ١٢٩ .

### ثانياً الطرق التي ربطت جدة بالعالم الخارجي :

ارتبطت مدينة جدة بشبكة من الطرق البرية والبحرية بمعظم البلدان والمدن الهامة بشبه الجزيرة العربية وبلاد الشام والعراق ومصر واليمن وعدن ، وأيضاً اتصلت بواسطة الطرق البحرية في البحر الأحمر ببلدان الشرق الأقصى مثل الهند والصين وموانئ الخليج العربي وعمان وبلدان شرق إفريقيا وموانئ مصر على البحر الأحمر ، ونعرض لهذه الطرق التي ازدهرت خلال النصف الأول من القرن السابع الهجري / الثالث الميلادي ، وفي نفس الوقت أدت إلى ازدهار ميناء جدة خلال هذه الفترة ، وهي :

(١) الطرق البرية : اتصل ميناء جدة بمكة عبر طريق برى طوله خمسة وسبعين كيلو متراً ؛ تسلكه الجمال بالقوافل في يوم وليلة إذا سارت سيراً متواصلاً ؛ ويعتبر هذا الطريق على صغر مساحته أهم طريق برى بشبه الجزيرة العربية ، يصل السلع والبضائع من جدة إلى مكة في مدة زمنية قصيرة والقادمة من البحر الأحمر من بلدان مصر والمغرب وتجارة أوروبا ، وأيضاً البضائع والسلع الشرقية القادمة من الشرق الأقصى من طريق البحر<sup>(١)</sup> ، وكانت سلع اليمن وعدن وشرق إفريقيا القادمة إلى جدة عبر طريق البحر الأحمر إلى جدة ، تأخذ طريقها عبر هذا الطريق البرى من جدة إلى مكة .<sup>(٢)</sup>

وهناك طريق برى يربط بين مكة وعدن ، فكان هذا الطريق تعبيره القوافل التجارية الكبيرة بادئة من عدن ، وكانت تنتشر الخفارة والحراسة على هذا الطريق بين عدن إلى مكة ؛ وكانت السلع الخفيفة الحجم والعالية القيمة التي تنقل عبر هذا الطريق ؛ أما السلع كبيرة الحجم ، فكانت تنقل بواسطة المراكب عبر البحر الأحمر إلى جدة ومنها بالبئر إلى مكة<sup>(٣)</sup> ؛ ومن هذه السفن من يفرغ شحنته في سفن مصرية نحو السويس؛ أضف إلى ذلك كان هذا الطريق البرى يخرج بسلع الشرق من عدن نحو مكة في قوافل ، بلغ عدد أحداها ثمانين ألف جمل حاملة سلع الهند ، حتى أنها

(١) الحميرى : الروض المعطار ص ٨٧

(٢) على بن الحسين السليمانى : العلاقات المصرية الحجازية ص ١٩٣ - ١٩٤

(٣) نعيم زكى فهمى : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب اواخر العصر الوسطى ، طبعة القاهرة

١٩٧٣ م ، ص ١٣٨

تكمل الطريق البرى بعد وصولها مكة إلى بلاد الشام شمالاً حتى تصل إلى مدينة دمشق ، وكانت تعود بسلع الشام والغرب الأوربى إلى مكة ، ومنها إلى عدن (١) ، حتى أن السلع القادمة من جدة إلى مكة كانت تتخذ نفس مسار هذا الطريق البرى إلى دمشق ذهاباً وعودة مبادلة سلع الشرق بالسلع الشامية والأوربية (٢).

كما كان هناك الطريق البرى الذي يربط بين بلاد العراق وفارس مع مكة ، وكان يستخدمه التجار والحجاج أيضا ، وكان هذا الطريق يزدهر أثناء موسم الحج إلى مكة (٣) ، وربما أخذت هذه السلع طريقها بواسطة الطريق البرى نحو جدة وعرضت بأسواقها أو صدرت إلى مصر أو اليمن وعدن ؛ على انه تنوعت الطرق الى جدة فظهرت طرق تمثلت فيها الطرق البرية والبحرية فى طريق واحد ، مثل الطريق بين الإسكندرية إلى جدة ، فكان التجار والحجاج المغاربة والاندلسيون والأفارقة ، يجتمعون بها ، وبواسطة النيل إلى القاهرة ، ثم بواسطة القوافل والسير بالجمال إلى السويس ثم بالسفن نحو جدة ، ويجتمعون بجدة ويعرضون سلعهم بها ، ثم يكملون بالسير برا نحو مكة (٤).

وهناك طريق برى وبحرى ربط بين مدينتي القاهرة والفسطاط وميناء جدة ، وهذا الطريق متنوع الطرق فهو نيلي برى بحرى ؛ فيجتمع الحجاج والتجار في مدينة القاهرة والفسطاط ، ويركبون السفن فى نهر النيل متجهين إلى مدينة قوص بصعيد مصر (٥) ، وتستغرق رحلتهم بالنيل حوالي ثمانية عشر

(١) نعيم زكى : طرق التجارة الدولية ص ١٣٩

(٢) ابن شاهين : زبدة كشف الممالك ص ١٣ - ١٤

(٣) الحميرى : الروض المعطار ص ٨٩

(٤) احمد السباعى : تاريخ مكة ج ١ ص ٢١٨ ، وكان هذا الطريق يربط بين ميناء القلزم وجدة ، وكانت السفن المصرية تفرغ حمولتها فى جدة ، وت شحن سلع الشرق ، وكان هذا الطريق طوله ٣٠٠ فرسخ ، وتقطع السفن فى مدة تتراوح بين ٢٥ - ٦٠ يوماً حسب حالة الرياح فى البحر الاحمر ( المقنسى : احسن التقاسيم ص ٢١٤ ) ، ثم حلت السويس محل القلزم منذ نهاية القرن الرابع الهجرى ، والسويس مجاورة للقلزم على البحر الاحمر ( ابو المحاسن : النجوم الزاهرة ج ٨ ص ١٥١ - ١٥٢ ) ؛ وكان طريق القاهرة مكة عبر سيناء مستخدماً ، ولكن تعطل بسبب استيلاء الصليبيين على مناطقه الشمالية ، فحل محله طريق القاهرة ، السويس ، جدة ، منذ القرن الخامس الهجرى وكانت نقطة انطلاقهم من ساحل مدينة الفسطاط ( المقرئى : الخطط ج ١ ص ٢٠٢ ) .

(٥) المقرئى : نفس المصدر والصفحة .

يوماً<sup>(١)</sup>، وينتظر المسافرون من التجار والحجاج في قوص حتى تبدأ رحلتهم البرية عبر الصحراء الشرقية بالجمال إلى عيذاب، وأصبحت مدينة قوص محطة هامة على هذا الطريق حتى امتلأت بالفنادق لإقامة التجار والحجاج، وأشار ابن جبير<sup>(٢)</sup> أنه أقام في قوص بفندق كبير خارج المدينة عندما أراد التوجه إلى جدة، ووصف قوص بقوله "حفيلة بالأسواق، متسعة المرافق، كثيرة الخلق، لكثرة الصادر والوارد من الحجاج والتجار اليمنيين والهنديين والحبشيين، لأنها محط الرحال ومجتمع الرفاق، وملقى الحجاج المغاربة والمصريين والاسكندرانيين ومن يتصل بهم"؛ وكانوا يجتمعون في قوص في مكان فسيح جنوب المدينة تسمى "ارض المبرز" وهو مكان فسيح محاط بالنخيل وكثير المياه<sup>(٣)</sup>.

ثم تبدأ رحلة البر فيركب التجار والحجاج الجمال التي نظمت في قوافل ويعبرون الصحراء الشرقية بادئين من قوص حتى ميناء عيذاب على ساحل البحر الأحمر؛ واشتهر هذا الطريق بالأمن والأمان الذي حرص عليه حكام مصر في تلك الفترة؛ وزخر بحركة تجارية كبيرة من اثر مرور القوافل الكثيرة الصادرة والواردة بين قوص وعيذاب<sup>(٤)</sup>، حتى ابن جبير أراد إحصاء هذه القوافل فعجز عند ذلك لكثرتها؛ وكانت المسافة تقطعها الإبل في مدة سبعة عشر يوماً؛ وكانت أحمال الفلفل والبهار والقرفة وسائر السلع مطروحة على جانبي الطريق بدون حارس لها، وكانت تترك بهذه الهيئة نتيجة لآعاء الإبل التي حملتها أو غير ذلك من الأعذار، وتبقى مكانها مصونة حتى يأتي صاحبها وينقلها دون أن تنقص شيئاً من قيمتها على الرغم من كثرة المارين عليها من مختلف أجناس الناس<sup>(٥)</sup>؛ وأيضاً كان يوجد طريق من مدينة أسوان ينقل تجارات أسوان وبلاد النوبة والسودان إلى عيذاب وكانت الجمال تقطع مسافته في خمسة عشر يوماً<sup>(٦)</sup>.

(١) الجزيري: درر الفرائد المنظمة في اخبار الحاج وطريق مكة المعظمة، ط الرياض ١٩٨٣ م، ج ١ ص ٤٠١

Wiet : L'Egypte Arabe , T. IV, P. 166

و

(٢) رحلة ابن جبير، طبعة بيروت ١٩٧٩ م، ص ٤١

(٣) ابن جبير: الرحلة ص ٤١

(٤) المقرئ: الخطط ج ١ ص ٢٠٢

(٥) ابن جبير: الرحلة ص ٤٤

(٦) محمود الحويري: أسوان في العصور الوسطى، طبعة القاهرة ١٩٨١ م، ص ١٠٢-١٠٤

وفى ميناء عيذاب ينتهى الطريق البرى الصحراوي ؛ وكانت خلال العصر الفاطمي لا يتر فيها ولا ماء سوى مياه الأمطار ، وكانت تباع قرية الماء بدرهم أو بدرهمين (١) ؛ أما فى بداية القرن السابع الهجري فحدث عناية من جانب حكام مصر لعيذاب ، فحفروا الآبار حتى توفرت المياه العذبة للمسافرين والمقيمين فيها (٢) ؛ ثم يركب المسافرون المراكب التى أطلق عليها " الجلاب " وتنتقلهم عبر مياه البحر الأحمر إلى جدة ؛ وعانى الحجاج من هذه الرحلة فى أثناء سفرهم فى مياه البحر الأحمر والتى تستغرق ثمانية أيام حتى الوصول إلى جدة (٣) ؛ وكان أهالي عيذاب يحصلون مكوساً من الحجاج والتجار ، ولكنها الغيت معظمها منذ عهد صلاح الدين الأيوبي (٤) ؛ وعند وصول السفن جدة يكون انتهى الطريق إليها البادئ من القاهرة إلى قوص بالنيل ثم قوص إلى عيذاب بالبر بواسطة الجمال ، ثم من عيذاب عبر البحر إلى جدة .

(٢) الطرق البحرية : وكان الطريق البحري الهام الذى يمتد بين ميناء جدة إلى أعالي البحار والشرق الأقصى حتى الصين ، وكانت السفن تأتى من موانئ الصين حتى تمر بموانئ الهند ، ومنها إلى سواحل شبه الجزيرة العربية الجنوبية حتى ترسو فى عدن ، ثم تدخل البحر الأحمر متجهة شمالاً فترسو فى ميناء جدة (٥) ، وهناك بعض السفن اليمينية تقلع من جدة وتعبّر عرض البحر الأحمر وترسو فى ميناء عيذاب (٦) ؛ وتفرغ بضائعها فيها ، ثم تنقل بالقوافل عبر الصحراء إلى قوص ومنها بالنيل إلى القاهرة (٧) ؛ إلا أن هذا الطريق كانت تعترضه صعوبتان الأولى المساحة البحرية بين

(١) ناصر خسرو : سفرنامه ص ١١٩

(٢) ابن جبیر : الرحلة ص ٤٥ ، والمقرئى : الخطط ج ١ ص ٢٠٢

(٣) الأدريسى : نزهة المشتاق ج ١ ص ١٣٤

(٤) ابن إياس : بدائع الزهور ج ١ ص ٢٠ ؛ واطراف المقرئى عن عيوب هذا الطريق وما يصدر من أفعال مشينة من أهالي عيذاب ضد الحجاج فيقول " ولاهل عيذاب فى الحجاج أحكام الطواغيت فانهم يباليون فى شحن الجلبية بالناس حتى يبقى بعضهم فوق بعض حرصاً على الأجرة ، ولا يباليون بما يصيب الناس فى البحر ودائماً يقولون علينا بالآواح وعلى الحجاج بالآرواح " الخطط ج ١ ص ٢٠٣ .

(٥) الأدريسى : نزهة المشتاق ج ١ ص ٣٢٢

(٦) صبحى عبد المنعم محمد : العلاقات بين مصر والحجاز زمن الفاطميين والأيوبيين ، ط القاهرة ١٩٩٣ م ، ص ٣٨٧

(٧) انطوان خليل : الدولة المملوكة ، ط القاهرة ١٩٥٨ م ، ١٨٥ .

الصين والهند إلى البحر الأحمر ، وما فيها من تيارات بحرية وجوية طوال السنة ، وثانيها هي كثرة الشعاب المرجانية التي تعوق الملاحة في البحر الأحمر ؛ وقد زالت الصعوبة الأولى عندما وصلت سفن الكارم إلى محيط الهندي واستخدمت المعلومات الجغرافية وفنون الملاحة المتقدمة في البحار الشرقية ، وقد تلائم البحارة مع أوقات ومواعيد هبوب الرياح الموسمية <sup>(١)</sup> ، والصعوبة الثانية تغلبوا عليها بالإبحار بعيدا عن الشعاب المرجانية والتيارات المتعارضة وشيدت سفن ضخمة تتحمل الإبحار في وسط البحر الأحمر <sup>(٢)</sup> .

واستخدمت سفن جدة التجارية هذا الطريق فوصلت في مياه المحيط الهندي إلى ميناء جوا على الساحل الغربي للهند ، وسيلان وسومطرة وجاوة ، وكانت تعود محملة بالسلع الشرقية إلى ميناء جدة <sup>(٣)</sup> ، وعبر هذا الطريق قدمت سفن جنوب شرق آسيا محملة بالبضائع إلى جدة ، إضافة إلى سفن شرق افريقية والحبشة التي تدخل البحر الأحمر وتفرغ شحناتها بجدة ، وهي محملة بمختلف السلع الأفريقية مثل العاج والذهب وغيرها <sup>(٤)</sup> ؛ إضافة إلى ذلك كانت السفن القادمة من بلدان المحيط الهندي والتي تحمل الحجاج إلى جدة تستخدم هذا الطريق وصاحب التجار رحلات الحج ليتبادلوا السلع والبضائع مع تجار مصر في ميناء جدة <sup>(٥)</sup> .

وفي رحلة عودة السفن استخدمت نفس الطريق التي قدمت منها ، ولكن منها من كان يدخل ميناء عدن ، وبعض السفن كانت تحط في موانئ شرق افريقية <sup>(٦)</sup> ، وكانت السفن المستخدمة بين جدة وموانئ شرق افريقية يطلقون عليها اسم " الذهبية " <sup>(٧)</sup> وكانت حمولتها تتراوح ما بين مائة إلى أربع مائة طن من البضائع

(١) جورج فاضلو حوراني : العرب والملاحة ص ٢٢٠ - ٢٢١

(٢) نعيم زكي : طرق التجارة الدولية ص ١٠٤ - ١٠٦

(٣) القزويني : اثار البلاد ص ١٣٤

(٤) علي بن الحسين : المرجع السابق ص ٩٨ ، وجمال زكريا قاسم : الاصول التاريخية للعلاقات العربية الافريقية

ص ٥٢ - ٥٤

(٥) عطية القوصي : تجارة مصر في البحر الاحمر ص ٣٨

(٦) حسن ابراهيم حسن : تاريخ الاسلام السياسي ج ٤ ص ٤٠٧

(٧) صفاء حافظ : الموانئ والثغور المصرية ص ١٨٠

وهي ذات صاريين ، وأشرفة على شكل شبه منحرف ؛ ومؤخرتها اعرض من مقدمتها وأعلى منها (١) ؛ وأحيانا كانت هذه السفن تصل إلى الموانئ المصرية (٢) .  
وأشار المسعودي (٣) إلى الطريق البحري بين شرق افريقية وجدة فكانت السفن العابرة لخليج عدن الذي تطلق عليه اسم " خليج بربرة " وأن طوله حوالي خمسمائة ميل وعرضه مائة ميل ، وعندما تمر منه السفن تدخل البحر الأحمر وتصل ميناء جدة وتحط حمولتها بهذا الميناء ؛ بالإضافة إلى وجود جاليات عربية أقامت بموانئ الساحل الشرقي الافريقي ، وقامت بعمليات البيع والشراء والاستيراد والتصدير بين هذه الموانئ ومدينة جدة (٤) ؛ وتنتقل معظم هذه الواردات من جدة إلى مكة والتي بدورها تصدرها إلى بلدان شبه الجزيرة العربية ، وبلاد الشام والعراق (٥) .  
أما الطريق البحري الذي يربط ميناء جدة بموانئ مصر الشمالية على البحر الأحمر ؛ فقد كانت السفن تبحر من جدة إلى ميناء القلزم (٦) حتى أواخر القرن الرابع الهجري ، وبعد ذلك أصبحت السويس بدلا من القلزم ابتداء من أواخر القرن الخامس الهجري واستمرت إلى العصور الحديثة ؛ وكان طول هذا الطريق بين جدة إلى السويس ٦٣٠ ميلا تقطعه السفن في مدة خمسة وعشرين يوما ؛ ومن ميناء السويس كانت تحمل البضائع على ظهور الجمال إلى القاهرة ، ومنها بواسطة نهر النيل إلى الإسكندرية حيث تصدرها إلى بلاد المغرب والأندلس وأوربا ، وطريق الذهب هو نفسه طريق العودة (٧) وأطلق على هذا الطريق اسم طريق التجارة الدولية ، واستخدمه الكارمية خلال القرن السابع الهجري .

(١) ابن بطوطة : تحفة النظار ص ٣٧٦-٣٧٧

(٢) Coupland : East Africa and its Invaders , p.17

(٣) مروج الذهب ومعادن الجوهر ج١ ص ٥١، ٦٧

(٤) جمال زكريا قاسم : الاصول التاريخية للعلاقات العربية الافريقية ، ط القاهرة ١٩٧٥ م ، ص ٥٢-٥٤

(٥) صفاء حافظ : المرجع السابق ص ١٦ .

(٦) القلزم : مدينة من اعمال مصر ينسب اليها بحر القلزم وهو الذي يعرف بالبحر الاحمر ، وخربت هذه المدينة وبني موضعها مدينة السويس الحالية ( المقرئزي : الخطط ج١ ص ٢١٣ )

(٧) جورج حوراني : المرجع السابق ص ٢٨٩ ، وادم منز : الحضارة الاسلامية ص ٢٧٣

وأيضاً كان هناك طريقاً برياً يخرج من السويس نحو الشمال بواسطة القوافل إلى ميناء الفرما (١) على البحر المتوسط ؛ وعندما طغى الرمال على ساحل الفرما وأعاقت دخول السفن إليها خلال القرن السادس الهجري حلت محلها بلدة بجوارها تسمى "قطية" (٢) فكانت تصلها بضائع البحر الأحمر وتصدرها إلى بلدان البحر المتوسط وأوروبا ، خلال النصف الأول من القرن السابع الهجري .

---

(١) الفرما : من أهم الموانئ المصرية ذات الأهمية الكبيرة ( ابن حوقل : صورة الأرض ص ١٥٤ ) ، وهي بمعنى الوصلة ولذلك أطلق عليها اسم برما ثم جاء منها الاسم العربي الفرما ( المقنسي : احسن التقاسيم ص ١٩٥ )  
(٢) المقرئزي : الخطط ج ١ ص ٢١٢ ؛ وهذا الطريق البري هو أقصر الطرق بين البحر الأحمر والمتوسط وكانت القوافل تقطعه في يوم وليلة وكان من فضائل مصر ، واستخدمه اليهود الرزازية الذين قدموا من بروفانس في غرب أوروبا ، ووصلوا إلى جدة بواسطة هذا الطريق ، ثم عبروا إلى المحيط الهندي من البحر الأحمر ، وذهبوا إلى الهند والصين وأطلق عليهم المسلمون اسم تجار البحر ( ابن خردنابة : الممالك والممالك ص ١٥٣ ، والمقرئزي : الخطط ج ١ ص ٢٢٧ )



### ثالثا : أنواع السفن بميناء جدة وحمايتها :

مثل النصف الأول من القرن السابع الهجري / منتصف القرن الثالث الميلادي فترة انتقال كبيرة بالنسبة لميناء جدة نحو الازدهار والنمو والنهضة ، فتجمعت في هذه الفترة مجموعة من العوامل التي أدت إلي ازدهار النشاط التجاري ونمو الصادرات والواردات ، ودخلته مختلف أنواع السفن من مختلف بلدان الشرق والغرب<sup>(١)</sup> ؛ ومنها السفن الكبيرة عابرة القارات وأعالي البحار ، ومنها المراكب المتعددة الأشرعة ؛ والمراكب الصغيرة الحجم والتي تتلائم مع طرق البحار والشعاب المرجانية ، وكانت تأتي إليها السفن من المحيط الهندي والبحر الأحمر .

وكانت عادات ملاحي السفن في المحيط الهندي والبحر الأحمر متشابهة إلي حد كبير ، وأساليب إدارة هذه المراكب كانت علي درجة كبيرة من التقارب<sup>(٢)</sup> ، وهذا وضع طبيعي لان المحيط الهندي والبحر الأحمر كل منهما يمثل امتدادا للأخر ؛ وكان شائعا في البحر الأحمر أن به مغناطيسا يجذب إليه السفن المصنوعة من المسامير ؛ ويرجح القزويني<sup>(٣)</sup> عدم استخدام المسامير في مراكب البحر الأحمر ، لان بحارة سفنه كانت تخاف من جبال المغناطيس التي علا عليها الماء ، فتسبب جذب السفينة وغرقها .

ولذلك صنعت مراكب البحر الأحمر من الأخشاب والتي خيطت بالقتبار وهوليف قشر جوز النارجيل ولم تستخدم المسامير ؛ وعلي عكس مراكب البحر المتوسط التي استعمل في صنعها المسامير لتثبيت ألواح أخشابها ، ولكن هذه الفكرة قد ثبت خطؤها لان السفن اليونانية والرومانية كانت تسير في البحر الأحمر ، وهي مصنوعة من المسامير ، وأيضا كانت تحمل الحديد والمسامير ولم يصيبها أي ضرر<sup>(٤)</sup> ، بينما ذكر المسعودي<sup>(٥)</sup> أن استعمال الخيوط بدلا من المسامير في تثبيت الألواح عند صناعة السفن أفضل لان ماء البحر يذيب الحديد فتترق المسامير في البحر وتضعف ، فاتخذ أهلها الخياطة بالليف .

(١) Fishal: The spice Trade , P.164

(٢) محمد عبد الغني الأشقر : تجار التوابل في مصر في العصر المملوكي ، ط القاهرة ١٩٩٩م ، ص ٣٣٨ .

(٣) عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات ، تحقيق فاروق سعد ، ط بيروت ١٩٧٣م ، ص ٢٣١ .

(٤) جورج حوراني : العرب والملاحة ص ٢٥٤ .

(٥) مروج الذهب ومعادن الجوهر ج ٢ ص ٣٦٥ .

وهنا يرى بعض الباحثين<sup>(١)</sup> أن هذا الرأي غير سليم وأن بدا منطقياً ، لان الدراسات العلمية في هذا المجال أثبتت أن درجة ملوحة البحر الأحمر لا تختلف إلا بنسبة قليلة عن درجة الملوحة في البحر المتوسط ، ومع ذلك تستخدم المسامير في صناعة السفن في البحر المتوسط<sup>(٢)</sup> ؛ وذكر حوراني أن سبب ذلك هو غلاء الحديد النسبي عن الأخشاب ؛ ففضلوا البعد عن الحديد والمسامير<sup>(٣)</sup> ، وعلي الرغم من ذلك فقد استخدم صناع السفن المصريين المسامير في بناء السفن بالبحر المتوسط ، واستخدموا أيضا الخيوط بدلا من المسامير في بناء سفنهم التي تسير في البحر الأحمر<sup>(٤)</sup> .

وذكر كل من ابن جبير والادريسي وابن بطوطة أن هياكل السفن المختلفة تكون مرنة إذا اصطدمت بالشعاب المرجانية بالبحر الأحمر ، فتكون أقل عرضه للكسر من السفن التي تصنع من المسامير ، كما تستطيع أن ترسو في الشواطئ الرملية أو الصخرية مثل شواطئ بعض موانئ الهند<sup>(٥)</sup> ؛ وكانت سفن المحيط الهندي والبحر الأحمر التي تدخل ميناء جدة تبني من أنواع خاصة من الخشب تمتاز بمتانتها وصلابتها لمقاومة العوامل البحرية والجوية بالبحر الأحمر ، ولذلك صنعت من خشب الساج أو خشب جوز النارجيل ، وأشار المسعودي<sup>(٦)</sup> عن هذا الشأن بقوله " أن سفن البحر الأحمر والمحيط الهندي كانت تبني من خشب الساج ، لانه يكاد يمتنع عن البلاء إذ كان في ماء البحر ، فهو يبقى أكثر من مائتي سنة إذا ظل بالماء ، وإذا اخرج منه ، كان أسرع إلى التلف ، وان لم ينطرق إليه إلا بعد حين " .

ومن أهم السفن التي استخدمت بين ميناء جدة وعيذاب السفن التي أطلق عليها اسم " الجلاب " ، و كانت تصنع من أخشاب الساج ، وكانت هياكلها تثبت بربط الألواح بخيوط الليف ، وكانت هذه الخيوط تغرز خلال الثقوب المعمولة بالألواح<sup>(٧)</sup> ؛

(١) السيد عبد العزيز سالم واحمد مختار العبادي : البحرية الإسلامية ص ٢٥٧

(٢) سعاد ماهر : البحرية الإسلامية في مصر الإسلامية واثارها الباقية ، ط القاهرة ١٩٦٧م ، ص ١٩٦

(٣) جورج حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي ص ٢٥٤-٢٥٥

(٤) سعاد ماهر : المرجع السابق ص ١٩٧

(٥) ابن جبير : الرحلة ص ٧٠ ، والادريسي : نزهة المشتاق ج ١ ص ٦٤ ، ابن بطوطة : الرحلة ص ٣٧٧ .

(٦) مروج الذهب ومعادن الجوهر ج ١ ص ١٨٩

(٧) ابن جبير : الرحلة ص ٧٦

واستعملت خلال القرن السابع الهجري في البحر الأحمر وكانت تنقل التجار والحجاج من عيذاب التي جده ؛ وكانت ذات طبقة واحدة ، وشراع واحد (١) ؛ واستخدم في سد تقويها الدر المأخوذ من عيدان النخيل ، ثم يطلونها بالشحوم والنورة حتى لا تتسرب بداخلها المياه (٢) ؛ وقيل أن ألواحها كانت تخط بأمراس من القنبار وهو ليف النارجيل الذي كان يدبغ في سواحل مصر ، ثم يضرب بالمرزاب ثم تغزله النساء وتصنعن منه الحبال لخياطة هذه المراكب ؛ وعندما يفرغون من بناء الجلبة يسقوها بالسمن أو يدهن الخروع أو بدهن سمك القرش ؛ وصنعت أشرعتها من خوص شجر الدوم (المقل) المنسوج (٣).

أما مراكب الصين التي كانت تصل البحر الأحمر فكانت ثلاثة أنواع، فالكبار منها يطلق عليها اسم الجنوك ، وذات الحجم المتوسط منها تسمى " الزو " ، والصغيرة تسمى " الككم " ؛ والمراكب الكبيرة كانت تحتوي علي اثني عشر قلعا ، وكانت هذه القلوع منسوجة من قضبان الخيزران مثل الحصر ، ومجاديها كبيرة مثل الصواري ، والمجداف الواحد كان يقوم عليه خمسة عشر رجلاً ، وهم يجدفون وهم وقسوف ، وللمركب أربعة طبقات ، وفيها الغرف لمبيت التجار والمسافرين الذين بلغ عددهم ألقاً من الناس ؛ وكانت مراكب الصين تصنع في مدينة الزيتون الصينية (٤).

وهناك مراكب البحر الأحمر والتي كانت ذات قلوب مربعة وصنعت هذه القلوب من حصر النارجيل والكتان ، ومن أهمها مراكب تسمى " السنيوك " ، واستخدمه التجار وتجار الكارم بين موانئ البحر الأحمر (٥) ؛ وقد أطلق أسماء عديدة علي هذه المراكب فمنها من أطلق عليها اسم صاحبها ، وأحياناً أسماء قادتها ، وفي بعض الأحيان حملت أسماء خاصة ؛ وكان لكل مركب ريس يعمل وكيلا لصاحبها ، وكان الريس يتفق مع التجار والمسافرين علي الأجور ، وينظر في أمر بضائعهم (٦).

(١) ابن بطوطة : تحفة النظار ص ٢٧٨

(٢) درويش النخيلي : السفن الاسلامية ص ٢٧ - ٢٨

(٣) وايضا كانت سفن البحر الاحمر تطلق بالدر المصنوع من عيدان النخيل ، بينما كانت سفن البحر المتوسط تطلق بالقار ، وذلك لمقاومة ملوحة المياه . ( ابن بطوطة : الرحلة ص ١٥٨ - ١٥٩ )

(٤) انور عبد العليم : الملاحة وعلوم البحار ص ٢٨

(٥) محمد عبد الغني الاقصر : المرجع السابق ص ٣٤٤

(٦) درويش النخيلي : السفن الاسلامية ص ٢١٨

كما وجدت مراكب خاصة بالسلطين والحكام ، وكان يعين بها من يتجسس علي الركاب وعلني بضائعهم ، وكان لمراكب السلطان اثنتين من النواتية (١) - أي الملاحين الذين يديرون السفينة - ، وكان الركاب يركبون السفينة قبل الرحيل بيوم حتى يتخذوا أماكنهم ويعرفون غرفهم ؛ ومراكب البحر الأحمر تبدأ رحلتها في مجموعات وتقلع في مواسم معينة حتى تكون حدة الرياح قد هدأت ، وبدا موسم الإبحار في مياه البحر الأحمر (٢) ؛ وفي بعض الأحيان كانت تخرج السفن الحربية مصاحبة للسفن التجارية لحمايتها من أعمال القرصنة والتجمره عندما تظهر (٣) ؛ كما حرص الحكام في مصر علي نشر الأمن والهدوء في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام ؛ وكانت السفن القادمة من المحيط الهندي تأتي إلي جدة حسب مواعيد الرياح الموسمية والمناخ المناسب (٤) ، والسفن الهندية تأتي في السنة مرتين إلي جدة وتفرغ بضائعها وتشحن أيضا راجعة إلي الهند بسلع مصر وبلاد المغرب وأوروبا (٥) .

أما عن حماية طرق وسفن جدة ، فوقع علي كاهل الحكام المصريين مسئولية حماية طرق البحر الأحمر خلال النصف الأول من القرن السابع الهجري ، وذلك لأهمية هذه الطرق كممرات تجارية تعود بالانتعاش الاقتصادي علي مصر ، وأيضا تبعية بلاد الحجاز وسيطرة مصر علي اليمن من جانب أخر فأصبح معظم البحر الأحمر تحت النفوذ المصري ؛ بالإضافة إلي أهمية هذه الطرق البحرية في الوصول إلي مكة المكرمة وأداء فريضة الحج السنوية ، الأمر الذي جعل توفير الأمن والأمان ضرورة ملحة لطرق البحر الأحمر المؤدية إلي جدة ؛ وتحمل الحكام الأيوبيون ومن بعدهم العماليك هذه المسئولية وعولوا علي نشر الأمن وحماية السفن التجارية خلال تلك الفترة .

(١) نوتى : كلمتين اصل لاتيني ، والنوتى هو الملاح الذي يدير السفينة . انظر : محمد عبد الغنى الاشر : المرجع السابق ص ٣٤٥ .

(٢) ابن جبير : المصدر السابق ص ٦٧

(٣) نعيم زكي : طرق التجارة ص ٢٣٤

(٤) ابو المحاسن : النجوم الزاهرة ج ٨ ص ١٥٣

Lane pool (s) : AHistory of Egypt in the Middle Ages , p . 20

(٥)

فقد جهزت الحكومة الأيوبية في مصر وخاصة في الثغور علي سواحل البحر الأحمر سواء بمدينة السويس أو ثغر عيذاب قوات عسكرية وشتفاً بحرية علي أهبة الاستعداد لإحباط أية محاولة لعرقلة الملاحة والتجارة في البحر الأحمر (١) ، وتأمين طريق الحج إلي جدة ، وأرسل الأيوبيون كثيراً من المساعدات والإمدادات إلي أمراء مكة حتى لا يتعرضوا لأموال التجار والحجاج بالمكوس أو الضرائب ، وارهب هؤلاء الحكام قراصنة البحر الذين كانوا يعترضون حركة السفن التجارية القادمة نحو جدة ؛ وخاصة بعد قضائهم علي محاولات بعض القادة الصليبيين قطع طريق البحر الأحمر وقضي الأيوبيون علي هذه المحاولات بالقوة العسكرية ؛ ولذلك أرسلوا أسطولهم العسكري إلي جنوب شرق البحر الأحمر وأحبطوا محاولات حاكم ذلك وسواكن في عرقلة حركة السفن التجارية القادمة نحو جدة (٢) ؛ أضف إلي ذلك قام الملك الكامل الأيوبي خلال هذه الفترة بوضع الحراس والخبراء علي طرق التجارة وخصص قطعاً من أسطوله الحربي لحماية سفن التجارة في البحر الأحمر ؛ حتى تنتشر الأمن في مناطق البحر الأحمر (٣) .

كما استولي الأيوبيون علي ميناء ينبع في شمال الحجاز سنة ٦٣٩هـ / ١٢٤١م ، ووضعوه كنقطة مراقبة في البحر الأحمر ليضمنوا سلامة سير السفن في

(١) المقرئزي : السلوك لمعرفة دول الملوك ج٢ ص ٢٥٨ ؛ حاول الصليبيون بقيادة ارناط صاحب حصن الكرك الصليبي مهاجمة مكة والمدينة ومهاجمة السفن الاسلامية في البحر الاحمر محاولين عرقلة حركة التجارة به ، وقطع طريق الحج المصري الي جدة ؛ وكان ذلك سنة ٥٧٨هـ / ١١٨٢م ، وهاجم الصليبيون ميناء عيذاب واسروا وقتلوا كثيراً من المسلمين واحرقوا نحو ستة عشر مركباً اسلامياً في البحر الاحمر ، واستولوا علي مركب قادم من جدة بالحجاج ، واسروا قافلة كبيرة من الحجاج فيما بين قوص وعيذاب ، وقتلوا الجميع ؛ واستولوا علي مركبين قادمتين من اليمن ، واغازوا علي ساحل الحجاز ؛ ولذلك قام الايوبيون في مصر ارسال حملة عسكرية بقيادة حسان الدين لؤلؤ بفصل مائتين سفينة من دمياط الي البحر الاحمر ، واعادوا تركيبهم وشحنوهم بالعاسكر والسلاح ، وتقابل مع الحملة الصليبية بساحل حوران علي البحر الاحمر ، ووقع بهم الهزيمة واسرهم واطلق سراح الاسري التجار المسلمين ، وفر ارناط هارباً ؛ وضربت رقاب الاسري للصليين في مكة والباقي في الاسكندرية ، وذلك حسب اوامر صلاح الدين الايوبي واخيه الملك العادل . انظر : ابن واصل : مفرج الكروب ج٢ ص ١٢٨ - ١٢٩ ، وابن خلدون : العبر ج٥ ص ٣٤٩ - ٣٥٠

(٢) ابو المحاسن : النجوم الزاهرة ج٧ ص ١٣٨ - ١٣٩

Rashbrooke : Western Arabia and the Redsea , P. 245

(٣)

النشاط التجاري بميناء جدة في النصف الأول من القرن السابع الهجري

البحر- الأحمر وامن طريق الحج ؛ وأيضا قاموا بخلع حكام مكة من الأشراف الحسينيين والذين كانوا يتولون حكمها أكثر من قرنين من الزمان ، واخذوا يولون عليها الولاية من جانبهم ؛ وذلك لتهيئة الاستقرار في مكة والعمل علي هدوء حركة التجارة واستقرارها (١) .

ولذلك نجد السلطان الظاهر بيبرس يحذو حذو الأيوبيين في حماية طرق البحر الأحمر التجارية ، فقام بتعمير قلعة السويس العسكرية ، لتكون علي أهبة الاستعداد لمقاومة أية قوة تحاول الدخول إلي البحر الأحمر حيث بسط نفوذه علي الحجاز ودخلت مكة ومعها جدة تحت نفوذه سنة ٦٥٥هـ/ ١٢٥٧م ، وانعم علي أمير مكة الشريف نجم الدين ابن أبي نمة ، وأغدق عليه الأموال والهدايا علي إلا يحصل أية أموال من التجار الذين يأتون إلي جدة ، وذلك لتشجيع النشاط التجاري بجدة والبحر الأحمر (٢) .

وأیضا قام بيبرس بطرد الصليبيين من آيلة الواقعة علي راس خليج العقبة شمال البحر الأحمر ، وأقام القلاع والمحطات والخانات وحفر الآبار ، وفتح الطريق البري نحو الحجاز الذي توقف منذ بداية الحروب الصليبية عندما استولي الصليبيون علي آيلة ؛ وفتح هذا الطريق للحج والتجارة (٣) ؛ وعقدت معاهدات مع حكام الحبشة علي أن يحترموا تجار مصر وتجار الكارم وعدم الاعتداء علي سفنهم المتوجه نحو شمال البحر الأحمر ، والمتجهة نحو المحيط الهندي ؛ وعلي اثر سياسة الأمن والاستقرار كانت مراكب الهند تفضل الإبحار إلي جدة بدلا من عدن (٤) .

واتخذ حكام مصر خلال النصف الأول من القرن السابع الهجري سياسة الترغيب والتهديد مع أمراء مكة عندما يسيئون معاملة التجار القادمين إلي جدة ، وخاصة تجار الكارم فتارة بأمدادهم بالأموال والمساعدات علي هيئة الدقيق والحبوب والمواد الغذائية ؛ وتارة أخرى باستخدام القوي العسكرية والعزل ؛ مما جعلهم

(١) الفاسي : العقد الثمين ج٥ ص٢٣ ، وج٧ ص٤٢٥

(٢) ابو المحاسن : التجوم الزاهرة ج٧ ص١٩٤ ، والمقريري : السلوك ج٢ ص٥٨١

(٣) ابو الفدا : تقويم البلدان ص٨٦

(٤) ابن القرات : تاريخ ابن القرات ، تحقيق قسطنطين رزيق ، ونجلاء عز الدين ، بيروت ١٩٣٩م ، ج٧ ص٤٧ .

يسيرون سيرا حسنا مع التجار والحجاج في معظم الأوقات<sup>(١)</sup> ؛ وفعلوا ذلك مع حكام اليمن وعدن<sup>(٢)</sup> ، كما أصلحوا كثيرا من الطرق الخاصة بالبريد وراقبوا هذه الطرق ونشروا الأمن بها ؛ حتى يفسحوا المجال لتجار السلع الشرقية بارتداد طرق البحر الأحمر نحو جدة ثم موانئ مصر<sup>(٣)</sup> .

ولذلك حدث ازدهار لثغر جدة لان معظم السفن فضلت التعامل التجاري بجدة وعدم دخول ميناء عدن ، وخاصة تجار الكارم الذين يرسون في جدة ، ومنهم من يعبر بتجارته نحو عيذاب ولذلك أصلح حكام مصر طريق عيذاب قوص ونشروا الأمن به ، كما أوصوا كافة ولاية الصعيد بالمحافظة علي مرور التجارة ببلادهم وتقديم المساعدات لسفن التجارة أثناء مرورها بنهر النيل ببلاذهم حتى تصل القسطنطينية شمالا<sup>(٤)</sup> ؛ ونتيجة لذلك حدث رواج اقتصادي كبير في نهاية النصف الأول من القرن السابع لميناء جدة ومدن القسطنطينية والقاهرة بسبب رواج تجارة و سلع الشرق الاقصى بها<sup>(٥)</sup> ؛ وتجارة الكارم .

وخير دليل علي ذلك إن سعر رطل الفلفل بالقاهرة كان يصل إلي ستة وأربعين درهما بالأسواق ؛ ولكن بعد انتهاء موسم الحج وقدم تجار مصر وتجار الكارم والحجاج المصريين من جدة إلي القاهرة ومعهم السلع الشرقية ، فكان يصل سعر رطل الفلفل بالأسواق القاهرة إلي خمسة دراهم<sup>(٦)</sup> ؛ وذلك بسبب تهيئة حكام مصر من الأيوبيين والمماليك حماية الطرق البحرية ، وتوفير راحة التجار القادمين من الشرق بجدة ومكة ، وأيضا بعيذاب وقوص وغيرها من الموانئ المصرية التي تتعامل مع التجار القادمين من جدة<sup>(٧)</sup> .

(١) سليمان عطية : سياسة المماليك في البحر الأحمر ، رسالة دكتوراه ، أداب القاهرة ١٩٥٩م ، ص ١١٩ .

(٢) أبو مخرمة : تاريخ ثغر عدن ، ط بيروت ١٩٣٦م ، ج ٢ ص ١٤٢-١٤٣ .

(٣) نظير حسان سعداوي : نظام البريد في الدولة الإسلامية ، ط القاهرة ١٩٥٨م ، ص ١٢٤-١٢٦ .

(٤) أبو المحاسن : النجوم الزاهرة ج ٦ ص ٥٨٨ .

(٥) شوقي عبد القوي : المرجع السابق ص ٢٤٩ .

(٦) المقرئزي : الخطط ج ١ ص ٢٢٧ .

(٧) محمد عبد الغني الأشقر : تجار التوابل ص ٢٣ .

رابعاً : الصادرات والواردات لميناء جدة :

قام ميناء جدة بدور فعال في حركة التبادل التجاري المتمثل في الصادرات والواردات بينها وبين بلدان العالم الإسلامي وغيرها في خلال تلك الفترة ، حيث حدث الاستقرار السياسي من جانب حكام مصر الأيوبيين ومن بعدهم المماليك ، وأيضاً حرص أمراء مكة على هذا الاستقرار ، مما هيا الجو المناسب لسير حركة التجارة ورحلات الحج في هدوء واستقرار وأمان ، خلال النصف الأول من القرن السابع الهجري ؛ ومثلت هذه الفترة مرحلة انتقال وازدهار لميناء جدة ونهضة اقتصادية واستمرت طوال القرنين اللاحقين لهذه الفترة ؛ ووردت عليها السلع من مصر واليمن وبلاد الشام والعراق وبلدان البحر المتوسط ، وبلغ الشرق الأقصى من بلدان الهند والصين وشرق إفريقيا<sup>(١)</sup> .

ومثلت جدة دور الوسيط التجاري والدائم ببلاد الحجاز والبحر الأحمر ، وحيث أن صادراتها هي نفس وارداتها ، فكانت تأتي إليها سلع وبضائع البلدان الشمالية والبحر المتوسط وتجمع في أسواقها ومينائها والتي يحصل عليها تجار الهند والصين وشرق إفريقيا ، وربما يتم التبادل عن طريق تجار الكارم ، وكان يحدث بها أكبر حركة تبادل تجارى بين الشرق والغرب ؛ وخلال موسم الحج السنوي كانت تزدهم بالسلع والبضائع والحجاج والتجار وأشار القلقشندى<sup>(٢)</sup> بذلك بقوله " وجدة من اقرب ثغور الحجاز إلى مكة ، ولذلك تزدهم بألاف الحجاج من الديار المصرية ، ومن المغرب والهند واليمن ، ويطيب مقامهم في خاناتها ، والتنقل بين أسواقها حتى يرتحلون إلى مكة " .

وكانت ترد إليها من مصر مراكب الغلال ولذلك قامت بها تجارة عظيمة للحبوب أفسحت المجال بأسواقها لتجارات متعددة<sup>(٣)</sup> ، ويرد إليها من مصر أيضاً المنسوجات والزيتون والجلود المدبوغة والثياب والملابس الحريرية والأسلحة والغلال مثل القمح والشعير والدقيق وسائر أنواع الحبوب والمواد الغذائية<sup>(٤)</sup> ، فكانت هناك بعض الجهات في مصر تقوم بطحن الحبوب لإرسالها إلى الحجاز وأهمها قرية تسمى

(١) احمد السباعي : تاريخ مكة ج١ ص ٢٣٣

(٢) صبح الاعشى ج١ ص ٢٥٨

(٣) علي بن الحسين : العلاقات المصرية الحجازية ص ١٩٣ - ١٩٤

(٤) الأديسي : نزهة المشتاق ج١ ص ٢٧ - ٢٨



"مشتول" والتي كان بها أكبر عدد من الطواحين التي أرسلت الدقيق والكحك إلى الحجاز (١) ، وقد أحصى ذلك في وقت من أوقات السنة فإذا هو يبلغ ثلاثة آلاف جمل كل أسبوع كلها حبوب ودقيق ، وكان خلال العصر الفاطمي يرسل إلى الحجاز ثمانية آلاف وتسعمائة وأربعين إردبا من الغلال إلى الحجاز (٢) ، وفي خلال العصر الأيوبي وفي بداية القرن السابع الهجري كان يرسل إلى مكة سنويا ثمانية آلاف إردبا من القمح (٣) ؛ وخير دليل على ذلك قول المقدسي "مصر إقليم كثر الله في القرآن ذكره ، واطهر للخلق فضله ، مصر قبة الإسلام ونهره اجل الأنهار ، وبخيراته تعمّر الحجاز ، وبأهله يبهج موسم الحج ، وبره يعم الشرق والغرب" (٤) .

وفي خلال العصر الأيوبي كانت ترسل مصر ألفي إردبا من القمح وألفي دينار إلى أشرف مكة وذلك تعويضا عن المكوس التي ألغاه صلاح الدين الأيوبي والتي كان يحصلها أشرف مكة من التجار ؛ وعندما تصل شحنات القمح المصري إلى جدة ، ويستبشر الناس فيها ويعتبرون أن الله تعالى أرسل الفرج عليهم ؛ لدرجة انه عندما يتأخر إرسال القمح المصري إلى الحجاز كان يرتفع سعره ، حتى يباع الخمسة أمداد في مكة بدينار ، وعندما تصل السفن المصرية جدة ينخفض سعره (٥) ؛ وكانت مصر ترسل إلى جدة العسل والسكر والحلوى والشمع والزيت والطيب ، بالإضافة إلى الخيول والملابس ، وكسوة الكعبة الشريفة ، والثياب الملونة ؛ والرخام والفسيفساء التي تزين بها الدور والقصور والكعبة المشرفة (٦) ، بالإضافة إلى اللؤلؤ والذهب المستخرج من وأدى العلاقي بمصر ، والزمرد أيضا وكان يصدر ويعرض بأسواق جدة (٧) . بالإضافة إلى المسابح والعقود وبلغ أوروبيا التي وصلت مصر مثل النشادر والزرنيخ والحديد والأسلحة والجوخ والفراء والبنقد والعب (٨) .

(١) المقدسي : احسن التقاسيم ص ١٩٥

(٢) المقرئزي : اتعاظ الحنفا ج ١ ص ٢٤٦ ، ج ٢ ص ٨٠

(٣) الاصفهاني : سنا البرق الشامي ص ١٥٤

(٤) احسن التقاسيم ص ١٩٣

(٥) الفاسي : شفاء الفرام ج ٢ ص ٨٧

(٦) ادم منز : الحضارة الإسلامية ج ٢ ص ٢٥٨

(٧) مؤلف مجهول : الاستبصار في عجائب الاقطار ص ٢٣٦

(٨) شوقي عبد القوي : المرجع السابق ص ٢٠٧ - ٢٠٨

وكانت بلاد الجزيرة العربية تصدر إلى مصر عبر ميناء جدة أخشاب القسي والجمال والجلود والبستان البرج الذي اشتهرت به مكة المكرمة والذي كان يزرع في وادي القرى بالحجاز<sup>(١)</sup>؛ وبالإضافة إلى أنها تصدر إلى مصر واردات اليمن إليها مثل البز والدروع والعقاقير والقات والكرم واللبان والسيوف<sup>(٢)</sup>، ومنتجات عمان مثل العنبر واللبان والبخور والمستكة، بالإضافة إلى النيلة (الصبغة)؛ وكانت السفن المصرية في عودتها من جدة تحمل الفلفل الذي يستخدم في حفظ وتتبيل الطعام الوارد إليها من جزر الهند الشرقية والملايو وبلاد الصين<sup>(٣)</sup>.

وفي ميناء جدة كانت تصل السفن الهندية حاملة السلع الشرقية مثل خشب الساج وأحجار الزمرد من سواحل شرق الهند، وكانت تفرغ بضائعها في سفن مصرية أمام ميناء جدة؛ بالإضافة إلى وجود جاليات تجارية مصرية في جدة مقبلة إقامة دائمة في هذا الميناء، وتقوم بعملية الاستيراد والتصدير بين جدة ومراكز التجارة في مصر<sup>(٤)</sup>.

وكانت التوابل والزنجبيل والفلفل والقرفة تنقل بالسفن من جدة إلى ميناء السويس، ومنها بالقوافل البرية نحو القاهرة وتبذل بواسطة النيل إلى الاسكندرية؛ لأنه هذه السلع الشرقية كانت تباع بمدينة الاسكندرية بمقدار أعلى من سعرها بالهند خمس مرات؛ وكان تجار مصر يصدرونها إلى جزيرة صقلية واقريطش (كريت) وبلاد الروم ووطنجة وغيرها<sup>(٥)</sup>، وتصدر الاسكندرية أيضا السلع الواردة إليها من البحر الأحمر من جدة إلى أوروبا والتي أهمها العطور والأخشاب وجوز النارجيل والحريز والأحجار الكريمة والأواني والسيوف، واللؤلؤ والعنبر والحديد وريش النعام<sup>(٦)</sup>.

(١) القزويني: اثار البلاد ص ٨٦، وايوب صبري: مرآة جزيرة العرب ج ١ ص ١٩٩

(٢) الدمشقي: الاشارة الى محاسن التجارة، ط القاهرة ١٣١٨هـ، ص ٢٢

(٣) القزويني: عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات، ط بيروت ١٩٧٣م، تحقيق فاروق سعد، ص ٢٩٧

(٤) هايد: تاريخ التجارة في الشرق الادني ج ١ ص ٥٢

(٥) السيد عبد العزيز سالم: تاريخ الاسكندرية ص ٥١

(٦) شوقي عبد القوي: المرجع السابق ص ٢٠٦-٢٠٨

وجاءت السلع اليمنية إلى جدة والتي نقلت بواسطة القوافل البرية إلى مكة ، والتي قدرت بثمانية آلاف بعير. تحمل السلع الهندية إلى مكة ، وتكمل رحلتها إلى الشام ، وغالبا ما كان يرتب وصولها إلى مكة في موسم الحج ، وكانت تصل إلى مدينة دمشق ؛ وينتقل منها إلى أسواق جدة من مكة عبر الطريق البري (١) ، حتى صارت أسواق جدة في تبادل تجارى مستمر مع أسواق مكة وخاصة خلال موسم الحج ؛ بالإضافة إلى ازدحام أسواق جدة بمنتجات مختلفة من شتى البلدان الشرقية والغربية ومن الشام والعراق مثل الحديد والزئبق والمرجان والملابس والسلع الشرقية والسكر والأرز واللبن الجاوى والصنديل واللؤلؤ وعود اللند والمسلك والراوند ؛ وأصبحت أسواق جدة مجمع السلع الشرقية والغربية (٢) .

وازدحم ميناء جدة بالسفن من مختلف بلدان العالم ، حتى بلغ عدد السفن والمراكب التي دخلت هذا الميناء خلال عام واحد أكثر من مائة سفينة منها ما يسير بسبعة قلع ؛ وهذه السفن هي التي كانت يطلق عليها عابرة أعالي البحار والقادمة من بلدان الشرق الأقصى تحمل البضائع النفيسة (٣) ، ومنتجات الصين من الحرير والأواني الصينية والمسك (٤) ؛ وكانت بعض هذه السلع ترسل إلى مكة والتي كان يصل إليها سلع الشام واليمن والعراق ، حتى أصبحت مستودعا لسع اليمن والحبشة والهند ؛ وكان يتم بها حركة التبادل التجاري بين تجار الشام والعراق واليمن وعدن ؛ وكان تجار مصر بطبيعة الحال يحصلون على هذه السلع ويرسلونها إلى مصر عبر ميناء جدة (٥) ، وأشار ابن جبير (٦) عن أسواق مكة بقوله " ما لا ينحصر ولا ينضب ما فرق على البلاد كلها لأقام لها الأسواق النافعة ولعم جميعها بالمنفعة التجارية " .

بالإضافة إلى السلع التي قدمت إلى أسواق مكة عن طريق القوافل البرية من جنوب الجزيرة العربية مثل الياقوت والجواهر والعنبر والكافور والعود والعقاقير ، وطلع خراسان ، وطلع اليمن من الصمغ والرقيق والتبر والبخور وأنواع الثياب

(١) نعيم زكي : طرق التجارة الدولية ص ١٣٩

(٢) آدم منز : المرجع السابق ج ٢ ص ٣٧٠-٣٧١

(٣) سليمان عطية : سياسة الممالك في البحر الاحمر ص ٢٨٣

(٤) المقرئزي : السلوك ج ٤ ص ٦٨١

(٥) جورج حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي ص ٣٥

(٦) الرحلة ص ٩٧

والزيوت والحراير والغلال والأسلحة ؛ وكانت هذه السلع ترد وتصدر في نفس الوقت فكان تجار اليمن وعمان يحصلون على سلع مصر والشام والعراق ، وتجار مصر والشام يحصلون على السلع اليمنية (١) .

وأصبح موسم الحج فرصة لعرض هذه السلع والتجارة فيها ، فكان تجار مصر يحملون معظم سلع بلاد فارس والهند من مكة وينقلونها إلى جدة ومنها إلى الإسكندرية عبر السويس والقاهرة ، ومنها ما يصل مصر عن طريق ميناء عيذاب حتى حصلت الرسوم بها عن السلع الواردة من الحجاز واليمن و سلع زنجبار والحبشة والهند والصين على مراكب وسفن جدة ؛ ثم تنقل إلى قوص بواسطة القوافل ومنها بالنيل إلى القاهرة (٢) .

كما لعب ميناء جدة دور الوسيط في تصدير السلع الأوربية إلى بلاد الهند والصين والتي أهمها النحاس الأحمر والملابس والحلى ، ومنتجات البحر المتوسط مثل زيت الزيتون والسجاد والكيماويات والمواد الطبية والصابون ، والمرجان والمواد الغذائية ، وتحمل هذه السلع السفن عابرة البحار في المحيط الهندي (٣) ؛ وكانت هذه السفن تأتي إلى جدة بمنتجات الشرق الأقصى التي بالغ التجار الأوروبيون في طلبها والتي أهمها الفلفل الأبيض والذي يدخل في صناعة الأدوية ؛ وغيرها من سلع الشرق (٤) ، مثل الزنجبيل والقرفة والخلنجان والاهليلج والهيل واللبان والعنبر الذي يفيد في تقوية الدماغ والقلب ، والعود الهندي وعود اللند (٥) .

وقام ميناء جدة بدور هام في خدمة التجارة الكارمية (٦) وأصبحت محطة لتبادل السلع بين الشرق والغرب والسلع الشرقية والتي احتكرها تجار الكارم ، مثل

(١) هايد : المرجع السابق ج١ ص ٩٥

(٢) ابن اباس : بدائع الزهور ج١ ص ٢٠

(٣) عطية القوصي : المرجع السابق ص ٢٨

(٤) شوقي عبد القوي : المرجع السابق ص ٢١١ - ٢١٦

(٥) الدمشقي : الإشارة الي محاسن التجارة ص ٢١٧

(٦) التجارة الكارمية : وهم تجار الكارم أي تجار التوابل وغيرها من سلع الشرق الاقصى بين المحيط الهندي ومصر عبر البحر الاحمر ، وبني لهم بقي النبيين عمر ابن اخي صلاح الدين الايوبي فندقا بمدينة القسطنطينية ، وكان لتجار الكارم محطات في المدن التجارية الكبرى مثل عدن وزبيد وقوص ؛ ومن مينائي السويس و عيذاب تبدأ رحلاتهم التجارية عبر البحر الاحمر ، وكانوا يفرقون اسواق جدة ومكة بالتوابل والسلع الشرقية ، وخاصة اثناء موسم الحج ، وعقدوا الصفقات التجارية الكبرى في مكة وجدة والقاهرة والاسكندرية ودمياط وقوص ، وقاموا بدور فعال في التبادل التجاري بين الشرق والغرب خلال تلك الفترة . انظر ( صبحي لبيب : التجارة الكارمية وتجارة مصر في العصور الوسطى ، مقال بالمجلة المصرية للدراسات التاريخية ، العدد الثاني مايو ١٩٥٥م ، المجلد الرابع ص ١٢ - ١٩ ) .

البحار والتوابل وما إليها من السلع الأخرى ، وكان مركز تجارتهم الأول المحيط الهندي ، ونشأت هذه الطائفة على الشاطئ الغربي للهند ، وسيطروا على أسواق الهند الغربية (١) ، واتخذوا قواعد لهم في سواحل وموانئ الهند الغربية ، وفي مدخل البحر الأحمر وموانئها ، وكانت سفنهم تزد إلى أكثر من عشرين ميناء على ساحل الهند الغربي والمحيط الهندي ؛ واستقرت منهم طائفة في الهند واليمن ومصر ؛ وكان معظمهم من المسلمين ؛ وشارك معهم التجار اليهود (٢) أيضا ؛ والجدير بالذكر أنه قد تضاربت آراء المؤرخين حول تفسير معنى كلمة "كارم" ووردت فيها آراء كثيرة ولكن أقربها إلى الصواب هو ما أورده الأستاذ الشاطر بصيلي (٣) وذكر أنها تتكون من مقطعين (كار) بمعنى مهنة أو عمل ، و "يم" معناها البحر أو المحيط ، ومعناها (حرفة التجارة في البحار) .

وذكرت وثائق الجنيزة (٤) بان تجار الكارم هم فئة من التجار الذين احتكروا تجارة الهند والسلع الشرقية وشرق افريقية ، وقيل أن أصلها تجار التوابل ؛ وكانت سلعهم تصل إلى أسواق مصر والحجاز والاسكندرية ومنها تصل إلى أوروبا ؛ واهتم بهم حكام مصر علي مر العصور حتي أنهم خصصوا لهم موظفا يقوم علي خدمتهم ويسهل لهم حركة تجارتهم أطلق عليه اسم "مستوفى البهار والكارم" ، وكانت لهم محطات تجارية خاصة بهم في عدن وجدة ، وكانوا يحملون سلعهم من والشرق الأقصى إلى ميناء عدن ثم منها في البحر الأحمر إلى جدة ، ثم يتجهون إلى ميناء

(١) عطية القوصي : تجارة مصر في البحر الاحمر ص ٩٩-١٠١

(٢) وكان هؤلاء التجار اليهود معظمهم من المغرب ، ونزحوا الي عدن واقاموا بها ، وكانوا علي درجة كبيرة من الثراء ( عطية القوصي : المرجع نفسه ص ١٠١ )

(٣) الكارمية ، مقال في مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية العدد ١٣ ، سنة ١٩٦٧م ، ص ٢١٧-٢٢٠ وقيل ان اصلهم مأخوذ من الكائم أي بلادهم في وسط افريقيا في منطقة السودان الغربي ، والتي تقع بين بحر الغزال وبحيرة تشاد ، ثم اطلق الاسم علي كل من اشتغل في تجارة البهار ( محمد عبد الغني الاشقر : تجار التوابل ص ٢٣ ) .

(٤) وثائق الجنيزة : وجدت هذه الوثائق في منطقة مصر القديمة ، وهي موزعة الان بين مكتبات اوربا وامريكا ، واطلق عليها وثائق جنيزة القاهرة ، وهي عبارة عن خطابات متبادلة بين التجار اليهود وزويهم بمصر ، ويرجع تاريخها بين القرنين الرابع والسابع الهجري ، كتبت غالبيتها باللغة العربية والحروف العبرية ، وهي تعكس الحالة الاجتماعية والاقتصادية للشرق في هذه الفترة ، وقد نشر بعضها والبعض الاخر لم ينشر . انظر : عطية القوصي : تجارة مصر في البحر الاحمر ص ١٠١-١٠٣ .

عذاب بمصر<sup>(١)</sup> ؛ وينقلون تجارتهم بواسطة الجمال عبر الصحراء مصر الشرقية إلى مدينة قوص حيث كانت لهم محطة بها فندقاً يقيمون فيه ويخزنون بضائعهم ؛ ثم بواسطة المراكب في النيل إلى القاهرة ، ثم بواسطة النيل أيضاً إلى الإسكندرية ومنها إلى أوربا<sup>(٢)</sup> .

واستقبل ميناء جدة السفن الهندية الخاصة بتجارة الكارم ، وخاصة بعد أن خففت الرسوم والمكوس بجدة ، ففضلوا الرسو فيها بدلاً من عدن ؛ وكانت هذه السفن الهندية تفرغ حمولتها في سفن مصرية تتجه إلى السويس ، ومنها برأ بواسطة الجمال والقوافل نحو الشمال إلى ميناء قطية<sup>(٣)</sup> ؛ ومنها يقوم تجار الكارمية بتصديرها لأوربا عبر البحر المتوسط ؛ وأحياناً أخرى كانوا يتجهون بها من السويس إلى القاهرة ، ثم الإسكندرية ؛ بجانب طريق عذاب قوص ثم القاهرة فالإسكندرية ، فاستخدم تجار الكارم جميع الطرق المصرية البحرية والبرية والنهرية حتى يصدرون سلعهم القادمة من جدة إلى بلدان البحر المتوسط<sup>(٤)</sup> .

وكثرت سفن وتجارة الكارم في البحر الأحمر خلال القرن السابع الهجري وخاصة بعد أن انتشر الأمن في ربوع هذا البحر ، فخفف الأيوبيون الضرائب والمكوس على التجارة الصادرة والواردة ؛ إضافة إلى ضم اليمن إلى حوزة الدولة الأيوبية منذ سنة ٥٦٩هـ - ١١٧٣م ، وأيضاً بعد ما حكم بنو رسول<sup>(٥)</sup> اليمن نيابة عن

Goitein : Jews and Arabs , P.11

(١) الفلقشندي : صبح الاعشى ج٤ ص ٣٢ ، و

Fishal : The spice Trade , P.167

(٢)

(٣) قطية : تقع بجوار ميناء الفرما القديمة من ناحية الشرق ، وذلك بسبب تراكم الرمال امام شواطئ الفرما فحلت قطية محلها ؛ وقامت بالدور الاداري والتجاري الذي كانت تقوم به الفرما ؛ ( صفاء حافظ : للموائى والثغور المصرية ص ٢١ ) ؛ وكانت الفرما تعرضت لهجمات الصليبيين ثم خربها الوزير الفاطمي شاور اثناء نزاعه مع ضرغام علي الوزارة في نهاية الدولة الفاطمية ، ( المقرئزي : الخطط ج١ ص ٢١٢ ) ، وقطية تكتب احياناً قطيا ، والان اطلالها بين القنطرة والعريش في جنوب محطة رمانة علي بعد ١٠ كم منها ( محمد رمزي : القاموس الجغرافي البلاد المتدرسة ص ٣٥١ : ٣٥٠ ) .

Lane .Pool(s) : A history of Egypt , P.281

(٤)

(٥) بنو رسول ينتسبون الي جدهم الاكبر محمد بن هارون بن ابي الفتح وكان يقوم بمهام دبلوماسية بين الامراء الايوبيين والبلاد الاخرى ، ولذلك لقب برَسُول ، وكنموا الي اليمن بصحبة الناصر طغتكين ( ٦٠٨ - ٦١٠هـ / ١٢١١ - ١٢١٣م ) واصبحوا قادة الجيش الايوبي في اليمن ، في سنة ٦١٧هـ / ١٢٢٠م ، واستتباب الملك المسعود بن الكامل الايوبي عنه في حكم اليمن نور الدين عمر بن رسول ، ثم انفرد بحكم اليمن وكون الدولة الرسولية ( ٦٣٠ - ٨٥٨هـ / ١٢٣٢ - ١٤٥٤م ) ، انظر : الخزرجي : العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية ، تحقيق محمد بسيوني ط القاهرة ١٩١١م ، ج١ ص ٥٤

الأيوبيين ، ولكن سرعان انفردوا بحكمها ؛ ووطنوا الأمن بالبحر الأحمر أيضا (١) ؛ وكثرت صادرات سلع الكارم إلى مصر خلال تلك الفترة ، حتى أن الطريق الصحراوي بين عيذاب وقوص كانت به أحمال البهار والفلفل والقرفة وغيرها من التوابل ملقاة على الأرض بالطريق ، والقوافل صاعدة وهابطة ، ولا يتعرض لها احد حتى يأتي صاحبها ويأخذها ؛ وكانت كثيرة جداً حتى أن القوافل بهذا الطريق كانت لا تعد ولا تحصى من كثرتها (٢) .

وشجع الأيوبيون تجار أوروبا على القدوم إلى الاسكندرية للتبادل التجاري بعدما حققوا لهم الأمن والحماية ، وخاصة تجار المدن الإيطالية ، وقضوا على الحظر التجاري الذي كان موجوداً منذ اندلاع الحروب الصليبية بين الفريقين الأوربي والاسلامي ؛ فانتعشت حركة التبادل التجاري بينهم وبين التجار المصريين والتجار الكارمية ؛ مما أدى بطبيعة الحال إلى ازدهار موانئ البحر الأحمر وخاصة جدة وعيذاب والسويس (٣) ؛ وكانت تجارة السلع الشرقية رابحة في مصر حتى أن سلع الشرق كانت تباع في القاهرة بخمسة أمثال قيمتها في ميناء كلكتا بالهند (٤) ؛ وأضاف المقريري عن العنبر وشدة الطلب عليه بالقاهرة والفسطاط أن النساء جعلته قلانداً (٥) .

واهم السلع التي صدرتها جدة إلى مصر والتي وصلتها من الهند هي : الياقوت والصندل والعود وأخشاب الأبنوس وجوز الهند ، والكافور والزعفران والقرنفل والقرفة ( الدراصيني ) والعاج وبعض أنواع العقاقير ، والأحجار الكريمة من جزيرة سرنديب ؛ ومن الصين البهار والراوند والحريز الخام والخزف ، والصندل والورق والمداد والسروج واللباد والذهب والطرز ، والديباج والجواري والخصيان (٦) ؛ ويرد إلي جدة الزنجبيل من الهند والصين وكولام ومدغشقر وزنجبار

Wiet :L'Egypt Arabe ,P.30

(١)

(٢) الفلقشندي : صبح الاعشي ج٢ ص٤٦٨ ، وابن جبير : الرحلة ص٨٦ - ٨٨

(٣) زبيدة محمد عطا : الشرق الاسلامي والدولة البيزنطية زمن الأيوبيين ، ط القاهرة ١٩٩٤م ، ص ١٢٨ - ١٦٨

(٤) محمد عبد الغني الاشقر : تجار التوابل في مصر في العصر المملوكي ص٦٣ - ٦٤

(٥) المقريري : الخطط ج٢ ص١١٧ - ١١٨

(٦) عطية القوصي : تجارة مصر في البحر الأحمر ص٢٠٧

النشاط التجاري بميناء جدة في النصف الأول من القرن السابع الهجري

وكان يعرض في أسواق مكة <sup>(١)</sup> ؛ وصدرت التوابل والبهار إلى الشام عبر القوافل <sup>(٢)</sup> ؛ أضف إلى ذلك كانت جدة تصدر إلى الهند والصين وشرق أفريقيا واليمن السلع التي وردت إليها من مصر والشام <sup>(٣)</sup> ، ولعبت جدة دور الوسيط في التبادل التجاري بين الشرق والغرب ؛ ومارس تجار المسلمين بأسواقها دورهم التجاري وتبادل السلع والبضائع بين الشرق والغرب أيضاً .

(١) الاشقر : المرجع السابق ص ٢٦٠، ٣١٤

(٢) نعيم زكي : طرق التجارة ص ٢١٨، ٣١٥

(٣) ابن المجاور : صفة بلاد اليمن ص ٥١



## خامسا : المعاملات المالية والتجارية بميناء جدة في النصف الأول من القرن السابع الهجري :

تتوعد بجدة المعاملات التجارية والمالية حيث ظهر بها نظام الأسواق الموسمية فكانت تأتي إليها السلع من بلدان الشرق الأقصى ، وضبط التجار المصريون وتجار الكارم وقتهم على زمن هذه الأسواق الموسمية وعلى موعد وصول هذه السلع ، لان نظام الرياح الموسمية هي التي حددت زمن وصول السلع الشرقية إليها ، وذلك حسب مواعيدها في المحيط الهندي والبحر الأحمر ؛ وأطلق على زمن وصول هذه السلع " موسم ورود التوابل من الهند والصين " ؛ فكانت في هذا الموسم تعقد في أسواقها صفقات البيع والشراء بين طوائف التجار المصريين والحجازيين والهنود والكارم ، وكان يوجد بالسوق نظام " الدلال " الذي كان مكلفاً بالإعلان عن وصول أنواع السلع بالأسواق ، ويعلن عن مكان بيعها وموعد البيع ؛ وكان يتقاضى الدلال أجرا معلوما يحصله من التجار الذين ترسي عليهم الصفقة (١) .

كما ازدهرت أسواق جدة خلال موسم الحج ، وظهرت الأسواق السنوية بها وبمكة أيضاً ، لان جدة هي فرضة مكة على البحر الأحمر ؛ فكانت تأتي السفن التجارية في موعد انعقاد الحج حاملة مختلف السلع والبضائع لعرضها على الحجاج القادمين من مختلف بلدان العالم الاسلامي ؛ بالإضافة إلى أن قوافل التجارة كانت تصاحب قوافل الحج في ذهابها نحو مكة وجدة ؛ ويحدث أعظم عرض تجاري خلال أسواق الحج السنوية ؛ ويتم بتبادل السلع الشرق والغرب المختلفة بين التجار وأيضاً بين الحجاج ؛ وعرضت سلع العراق والشام وفارس ، و سلع مصر والمغرب والأندلس ؛ و سلع اليمن وعدن وشرق افريقية (٢) ، بالإضافة إلى بضائع و سلع الشرق الأقصى ؛ وكان تجار مصر أيضاً يصاحبون المحمل المصري إلى مكة زمن الحج (٣) .

أما من جهة المكوس التي حصلت بجدة خلال هذه الفترة ، فكان يحصل على كل حمل حنطة نصف دينار ، وعلى سفت ثياب الشطوي ثلاثة دنائير ، وعلى سفت

(١) نعيم زكي : طرق التجارة الدولية من ٢٨٣

(٢) نعيم زكي : نفس المرجع ص ٢٨٤

(٣) المقرئزي : السلوك ج٢ ص ٢٢٥

النشاط التجاري بميناء جدة في النصف الأول من القرن السابع الهجري

الدبقي ديناران ، وكلها واردة من مصر مصنوعة في شطا ودبيق بدلنا مصر ؛ وكان يحصل على حمل الصوف دينار ، وعلى سلة الزعفران دينار (١) ، وكان الموظفون المكلفون من قبل حاكم جدة يفحصون البضائع الواردة إلى الميناء ، ثم يقررون عليها الرسوم ، ويحصلونها حسب قيمة كل منها من أصحابها ، وكانت هذه الرسوم والضرائب بجدة تابعة لحاكم مكة ؛ والسلعة التي يحصل عليها الرسوم في جدة أن ذهبت إلى مكة كانت لا يحصل عليها رسوما ؛ أما الرسوم والمكوس التي تفرض على الحجاج فكانت تحصل بجدة على الحجاج البحر الأحمر القادمين من الشمال والجنوب ؛ وكانت الرسوم تحصل على حجاج مصر بعيداب وكان مقدارها سبعة دنانير ونصف الدينار على الحاج (٢).

وحصلت بجدة رسوما على تجار الهند واليمن وسلعهم الشرقية خلال تلك الفترة فكانت مقدارها ١٠% على السلع الواردة ، وكانت تضاف إليها رسوما أخرى نظير اجر الناظر والشاد والشهود والقبان والصيرفي بالميناء أو السوق ؛ فكانت في مجموعها تصل أحيانا إلى ١٥% من قيمتها ، وكان الحكام المصريون يأمرؤن أمراء مكة برفع الرسوم وتخفيضها عن التجار والحجاج بمكة وجدة ، وأرسال الأيوبيون إليهم الأموال والإمدادات من الحبوب والمواد الغذائية في نظير ذلك ؛ حتى أن الظاهر بيبرس حذا حذو الأيوبيين في ذلك واجبر حكام مكة على إلغاء الرسوم الغير شرعية والتي كانت تحصل من التجار والحجاج وعوضهم عن ذلك بإرسال مائتين ألف درهم بجانب الحبوب والمساعدات الأخرى سنويا (٣) ، وأشاد المؤرخون بانخفاض الضرائب والمكوس بجدة عن عدن التي كانت بها المكوس عالية وفوق طاقة التجار (٤) .

(١) المقدسي : احسن التقاسيم ص ١٠٤

(٢) الادريسي : نزهة المشتاق ج١ ص ١٣٥ ، والفي صلاح الدين الايوبي المكوس التي تفرض على الحجاج منذ سنة ٥٧٢هـ/ ١١٧٦م بعد شكوي المسلمين منها ، وعوض صاحب مكة عنها بالاموال والهبات ، ( الفاسي : المقدم الثمين ج١ ص ١٨٩ ) ؛ ووصف ابن جبير كثيراً مما عاناه الحجاج من تحصيل هذه الرسوم اثناء رحلة الحج (الرحلة ص ٣٠)

(٣) الفاسي : نفس المصدر ص ١٩٠

(٤) المقرئزي : السلوك ج١ ص ٥٨١ ، ج٢ ص ٨٨٨

ومثلت الرسوم والمكوس على التجارة بجدة إحدى مصادر الدخل والإيرادات بها ، و أطلق عليها اسم ضرائب الجمارك لأنها تفرض على الصادرات والواردات ، وكانت تنخفض إلى نصف على تجار المسلمين من كافة أنحاء العالم الإسلامي ؛ وكانت ترفع نهائيا إذا وجدت سلعة تحتاجها إحدى بلدان المسلمين وفي حاجة ماسة لها (١) ؛ ولذلك فضلت كافة السفن القادمة من المحيط الهندي وشرق إفريقيا عدم الدخول إلى ثغر عدن والتوجه مباشرة إلى ميناء جدة ؛ وذلك لحسن المعاملة وانخفاض الرسوم .

وزخرت جدة بالخانات والوكالات لمبيت التجار الوافدين إليها ، وأيضا لراحة الحجاج أثناء موسم الحج ومكونهم في جدة لحين الرحيل إلى مكة ؛ وكان الحجاج يتزودون بالمؤن من أسواق جدة لاتمام رحلتهم إلى مكة (٢) ؛ بالإضافة إلى وجود خانات لتجار الكارم بجدة ومكة ، لأقامتهم ويعقدون فيها صفقاتهم التجارية مع التجار الآخرين ؛ وظلت جدة تقوم بهذا الاستقبال للحجاج والتجار منذ فجر الإسلام وطوال أزمنة التاريخ الإسلامي ، وكانت خاناتها مشيدة بالأحجار ، لمبيت التجار القادمين من البلدان الإسلامية الأخرى (٣) .

ومن جهة استخدام النقود في جدة فكانت على غرار النقود والسكة المصرية ؛ وتعتبر السكة (٤) وسيلة هامة من وسائل التعامل التجاري في الموانئ والأسواق ، وتوضح مدى التقدم والازدهار لأية دولة ؛ وكانت نقود جدة ومكة موحدة ، وممثلة في الدينار والدرهم ، وكانت بمكة داراً لضرب النقود (٥)؛ وممثلة في الدينار الذهبي والدرهم الفضي وأشار ابن المجاور (٦) عن النقود بمكة بقوله " أن نقد البلد ذهب مصري وبها يضرب على الدينار المصري " ؛ كما شاع بها التعامل بالدينار المغربي

(١) بامخرمة : تاريخ ثغر عدن ج١ ص ٦٧-٦٨ ، والقلقشندي : صبح الاعشي ج٣ ص ٦٣

(٢) ابن حوقل : صورة الأرض ص ٣١

(٣) عبد القادر الجدي : السلاح والعدة في تاريخ جدة ص ٧٨ ودائرة المعارف ج١١ ص ١٢٩

(٤) السكة : عرفها ابن خلدون بقوله " هي الختم على الننابير والدرهم المتعامل بها بين الناس بطابع حديد ينقش فيه صور او كلمات مقلوبة ويضرب به على الدينار او الدرهم فيخرج رسوم تلك النقوش عليها ظاهرة مستقيمة " انظر : مقامة ابن خلدون ص ٣٢٢ .

(٥) صبحي عبد المنعم محمد : العلاقات بين مصر والحجاز زمن الفاطميين والابويين ص ٢٩٨-٣٠٠

(٦) ابن المجاور : صفة بلاد اليمن ص ١٢

## النشاط التجاري بميناء جدة في النصف الأول من القرن السابع الهجري

، والدينار المصري الذي ضرب في عهد الحاكم بأمر الله الفاطمي ، والدنانير التي ضربت في عهد طغتكين عندما تولى إصلاح أمور مكة وضرب الدنانير والدرهم بها وعليها اسم أخيه صلاح الدين الأيوبي سنة ٥٨١ هـ / ١٢٨٥ م<sup>(١)</sup>.

وشاع بجدة أسوة بمكة نوعان من الدراهم هما الدراهم النقرة أو الكاملية التي تنسب إلى الملك الكامل الأيوبي<sup>(٢)</sup> ، والتي ضربها في مصر سنة ٦٢٢ هـ / ١٢٢٥ م<sup>(٣)</sup> ؛ والنوع الثاني من الدراهم التي عرفت باسم الدراهم المسعودية وتنسب إلى الملك المسعود بن الملك الكامل الأيوبي<sup>(٤)</sup> ، وهي دراهم مربعة الشكل ضربت من الفضة الخالصة والدرهم منها يساوي ثلثي الدرهم الكامل ؛ أضف إلى ذلك كانت النقود المستعملة في مصر هي نفسها النقود المستعملة في مكة وجدة والمدينة المنورة ، وذلك خلال النصف الأول من القرن السابع الهجري / الثالث عشر الميلادي<sup>(٥)</sup>.

كما استخدمت الصكوك كأداة للتعامل المالي بجدة ، وعرف الخوارزمي<sup>(٦)</sup> الصك بأنه يجمع فيه أسماء المستحقين وعدتهم ومبلغ أموالهم ، ويوقع بخاتم السلطان بأخذه في إطلاق الأرزاق لهم ؛ وتطور الصك حتى أصبح وسيلة من وسائل التعامل المالي والتجاري ، إذ يعتبر في الأصل سند الدين ، وهو أشبه بالتيك في الوقت الحاضر<sup>(٧)</sup> ؛ واستخدم بأسواق الحجاز عندما اتسعت حركة التجارة فيها واعتبر هذا الصك وسيلة خفيفة النقل ومأمونة من الضياع وبعيدة عن أيدي اللصوص<sup>(٨)</sup> ؛ وشاع في تلك الفترة استعمال الصك في كافة بلدان العالم الإسلامي ، واستخدمت في بلاد الحجاز خلال العصر الفاطمي بين عيذاب وجدة<sup>(٩)</sup> ؛ واستمر أيضا التعامل بها خلال القرن السابع الهجري<sup>(١٠)</sup>.

(١) الفاسي : شفاء الغرام ج٢ ص ١٩٨ ، والعقد الثمين ج١ ص ٢٠٩

(٢) القلقشندي : صبح الاعشي ج٤ ص ٢٧٥

(٣) العمري : مسالك الأبحار ص ٨٠

(٤) ابن الجاور : المصدر السابق ١٢

(٥) القلقشندي : صبح الاعشي ج٤ ص ٣٠٢

(٦) مفاتيح العلوم ، تحقيق إبراهيم الأبياري ، طبعة بيروت سنة ١٩٨٤ م ، ص ٨٣

(٧) حسن إبراهيم حسن : تاريخ الإسلام ج٤ ص ٤١٨

(٨) آدم متز : المرجع السابق ج٢ ص ٢٧٩

(٩) ناصر خسرو : سفرنامه ص ١١٩-١٢٠

(١٠) آدم متز : المرجع السابق ج٢ ص ٢٨٠

واستخدمت ببلاد الحجاز وحدة الوزن وهي المن المعروف في جميع البلدان الإسلامية ، ويطلقون عليه اسم الرطل (١) ؛ واختلف المؤرخون في تحديد وزن الرطل بالحجاز فذكر المقرئ (٢) " أن وزن الرطل بالحجاز يصل إلى مائتي درهم ؛ بينما ذكر ابن الجاور (٣) " أن وزن الرطل يصل إلى مائة وثلاثين درهما " ، وهو ست أواق وكل أوقية واحد وعشرين درهما وثلاث ؛ وأشار ابن الاخوه (٤) بان الرطل ببلاد الحجاز يزن مائة وعشرين درهما ، بينما ذكر القلقشندي أن المن (الرطل) يساوي مائتين وستين درهماً ؛ ويبدو من اختلاف قيمة الرطل أو المن ببلاد الحجاز ناشئ عن اختلاف وزنه في كل مدينة ، مثل الرطل المصري فمن النادران تجد وزن رطل مدينة يوافق الأخرى (٥).

وذاع ببلاد الحجاز استعمال المكييل والتي من أهمها الصاع والمد ؛ والصاع يساوي أربعة أمداد ، وكل مد يساوي رطلا ؛ وتباع الحبوب كلها بمكيال الصاع والمد ؛ إضافة إلى ذلك كان يستخدم الإردب المصري الذي يساوي أربعة وعشرين صاعاً حجازياً ، واستعملوا أيضاً مكيال الويبة المصرية بجدة والتي تساوي أربعة وعشرين مداً حجازياً (٦) ، وعلى أن المكيال المصري في ذلك الوقت هو الإردب والويبة والقح ، ويعتبر الإردب هو أكبر وحدة مكيال مصرية ويساوي ست وبيات ، والويبة تساوي ستة عشر قحاً ، والقح المصري يقدر من حيث الوزن من الحب بمائتين واثنتين وثلاثين درهماً (٧) .

أما عن طوائف التجار بجدة ، فكان أهمها في ذلك الوقت طائفة تجار الكارمية والتي كانت لها خاناتها ومخازنها ، وذاعت شهرة سلعها الشرقية بجدة ومكة ، ولها مراكز تجارية في عدن ترسل البضائع بالقوافل إلى زملائهم بمكة من عدن (٨) ؛

(١) المقدسي : احسن التقاسيم ص ٩٩

(٢) الذهب المسبوك فيمن حج من الخلفاء والملوك تحقيق د/جمال الدين الشيال ، طالقاهرة ١٩٥٥ ، ص ٧٩

(٣) المصدر السابق ص ١٢

(٤) معالم القرية في احكام الحسبة ص ١٣٨

(٥) صبح الاعشي ج ٤ ص ٢٧٥ ، ٣٠٢

(٦) علي بن حسين السليماني : النشاط التجاري ص ٢٦٧

(٧) القلقشندي : صبح الاعشي ج ٣ ص ٤٤١ ، والعمرى : مسالك الابصار ٨١

(٨) ابن شاهين : زبدة كشف المسالك ص ١٠٨

## النشاط التجاري بميناء جدة في النصف الأول من القرن السابع الهجري

وكانوا يقومون بعملية الوسيط التجاري لأكبر تجارة في العالم في ذلك الوقت ، فكانوا هم الذين يأتون بسلع الغرب الأوربي وبيع بلدان البحر المتوسط من الأندلس والمغرب ومصر إلى جدة (١) ، ويرجعون بسلع الشرقي الأقصى واليمن وعدن وشرق أفريقية ؛ بالإضافة إلى أنهم بمكة يتاجرون مع تجار الشام (٢) ؛ وكانت طبقة تجارية ثرية جدا فكانوا يقرضون أمراء الحجاز في وقت الأزمات والحاجة إلى الأموال (٣).

وكانت هناك طائفة تجارية من بلاد فارس عاشت في جدة منذ القرن الرابع الهجري ؛ وكان الفرس يعرفون جدة منذ القرن السابع الميلادي ؛ حتى قيل أن جدة شيدها التجار الفرس في القرن السابع الميلادي ؛ وذكر المقدسي (٤) أن معظم تجارة جدة مع فارس ، وان الفرس غلبوا على جدة وأقاموا بها ، وشيدوا بها قصوراً عجيبة ، بالإضافة إلى ذلك أن معظم صناعات المراكب بساحل جدة كانوا من الفرس (٥) .

وأقامت طائفة تجارية مصرية بجدة لأعمال التجارية والاشتغال بها ، حيث هاجرت بعض الأسر المصرية من صعيد مصر ، والذين نزحوا إليها عن طريق عيذاب لأغراض التجارة وعملياتها ، وأشتغلوا بمزاولة النشاط التجاري بين بلدانهم وجدة ، ولكنهم أقاموا باستمرار بجدة وأصبحوا يشتغلون بعملية الصادرات والواردات بين جدة ومصر (٦) ؛ بالإضافة إلى أن جدة كانت محطة لمعظم التجار المسلمين من مختلف الجنسيات ؛ وخاصة أنها طريق الحج والتجارة لمصر والمغرب وأفريقية والأندلس ؛ وأيضا شرق أفريقية وعمان واليمن وعدن وساحل الخليج والهند وغيرها .

(١) علي بن حسين : العلاقات الحجازية ص ١٩٣

(٢) محمد عبد الفتحي : المرجع السابق ص ٣١٤

(٣) القاضي : العقد الثمين ج ٣ ص ٢٢٦ ، وكان منهم التاجر عبد الله بن عبد الجبار الذي توفي بمكة سنة ٦١٤ هـ /

١٢١٧ م

(٤) هايد : تاريخ التجارة ج ١ ص ٥٣

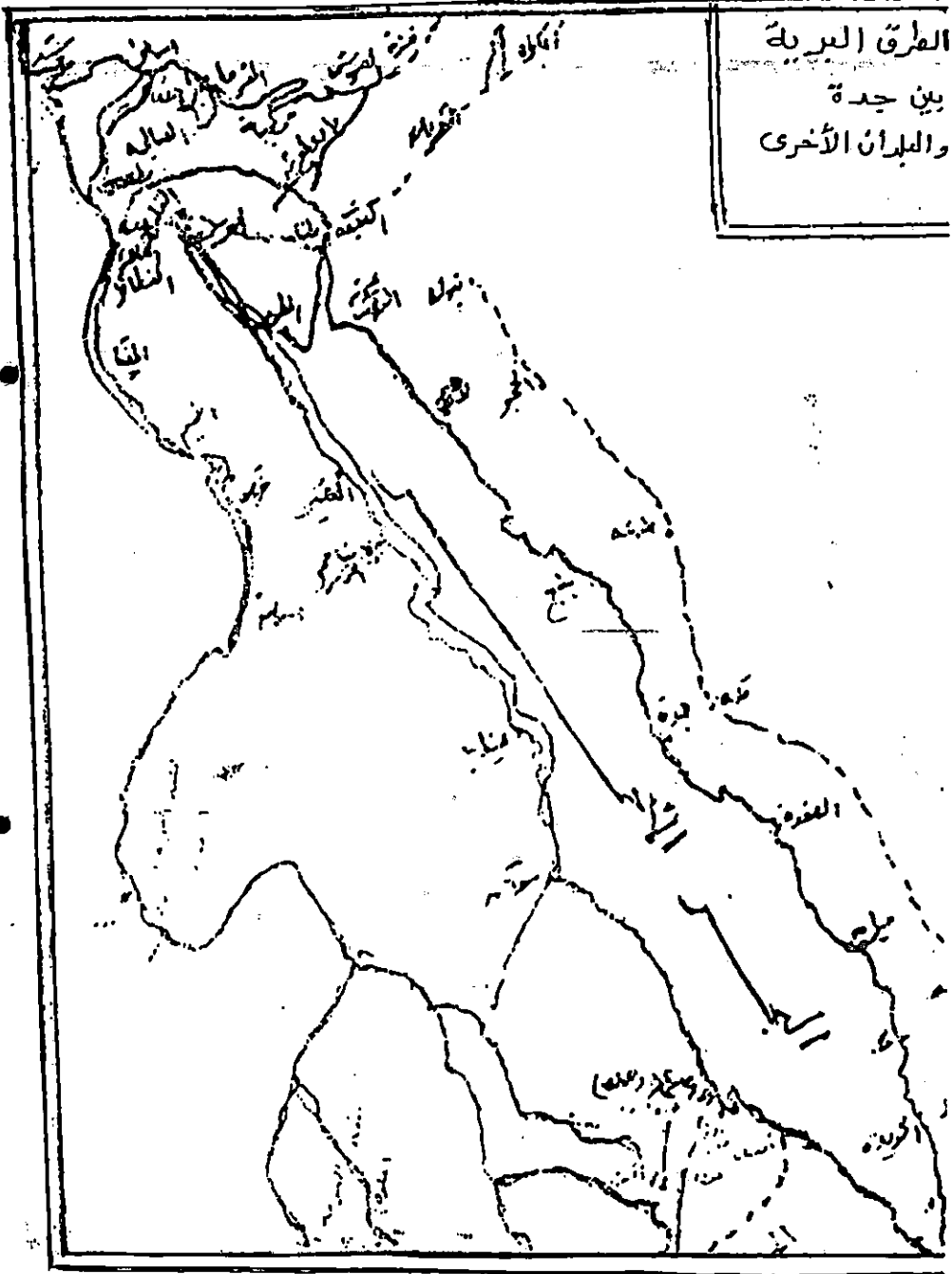
(٥) المقدسي : احسن التقاسيم ١٨ ، ٧٩

(٦) صبجي عبد المنعم : العلاقات بين مصر والحجاز ص ٣٠٧

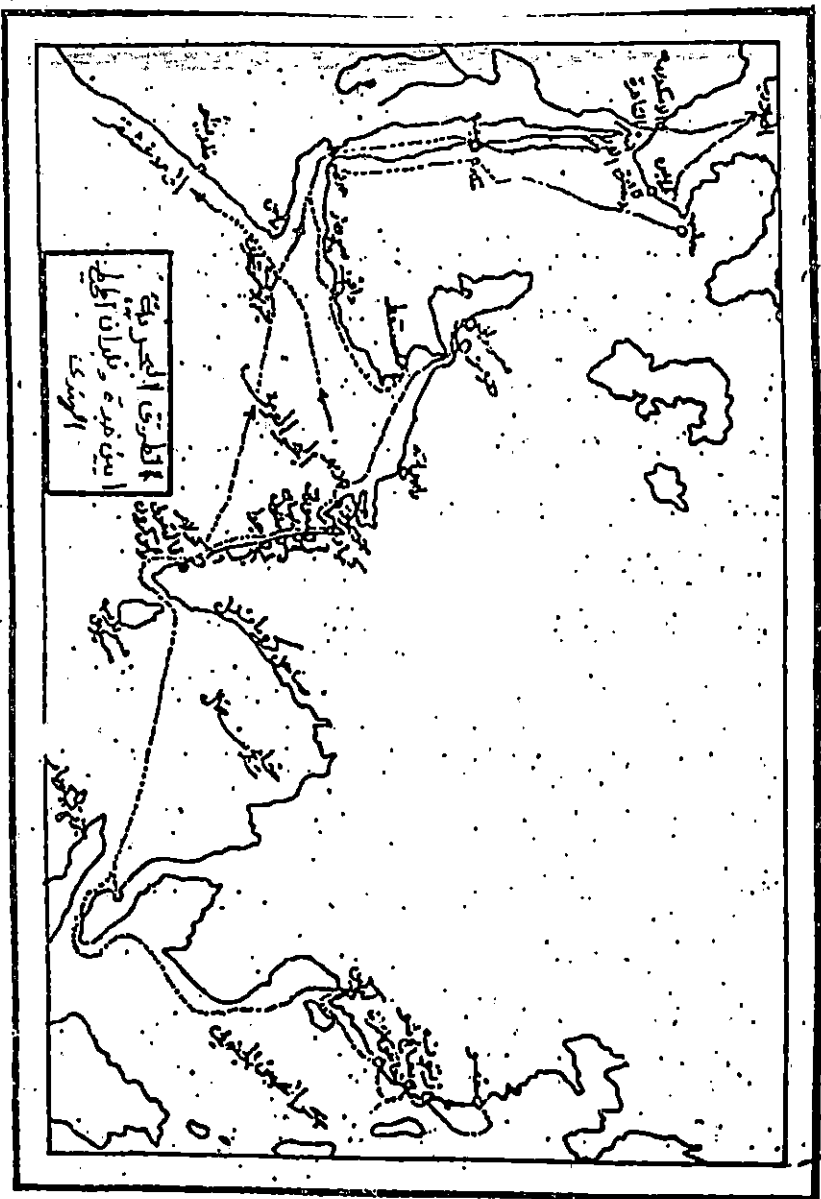
وأخيراً يتضح من هذه الدراسة أن ميناء جدة شاهد حركة تجارية هامة على أرضه وفي ساحله ، أكثر من أي فترة سبقت القرن السابع الهجري ؛ والجدير بالذكر أن حركة التبادل التجاري التي ازدهرت خلال النصف الأول من القرن السابع ، أخذت في النمو والازدهار ، لأن هذه الفترة مثلت فترة انتقال نحو حركة تجارية رائعة بجدة حتى ساد موانئ البحر الأحمر ، وذلك نتيجة لظروف وأسباب تحدثنا عنها ، وأضف إليه سببا قويا أدى إلى ازدهار ميناء جدة أو ساهم في زيادة نشاطه التجاري ، وهو سيطرة المغول على بغداد والعراق ، وعلى اثر ذلك ، ابتعدت السفن الشرقية وغيرها عن دخول مياه الخليج العربي <sup>(١)</sup> ، وذهبت مباشرة إلى البحر الأحمر حيث ميناء جدة والتي فضلتها السفن وبحارتها وتجارها عن ميناء عدن<sup>(٢)</sup>؛ لتدخل جدة وتفرغ شحناتها ثم يعاد تصديرها إلى مصر وبلدان البحر المتوسط وأوروبا ، ولتنبوأ جدة نهضة اقتصادية رائعة لم تشهدها من قبل .

(١) ابو المحاسن : النجوم الزاهرة ج٦ ص ٥٩٦

(٢) ابن شاهين : زبدة كشف الممالك ص ١٧







العجاز على طريق التجارة القديم

تفألت هذه الخريطة من كتاب «المدن الصحراوية» للدكتور عمر الفاروق السيد رجب

قائمة المصادر والمراجع

أولاً : المصادر العربية :

- ابن الأثير : ( ت ٦٣٠ هـ / ١٢٦٠ م ) علي بن محمد بن عبد الكريم الشيباني  
الكامل في التاريخ (بيروت ١٩٨٧م)
- ابن الأخوة : ( ت ٧٢٩ هـ / ١٣٥٩ م ) محمد بن محمد بن احمد القرشي  
معالم القرية في أحكام الحسبة ، تحقيق محمد محمود شعبان وصديق المطيعي  
( القاهرة ١٩٧٦م )
- الادريسي : ( ت ٥٤٩ هـ / ١٢٥٤ م ) أبو عبد الله محمد بن عبد الله الحسنى  
نزهة المشتاق فى اختراق الأفاق (القاهرة ١٩٨٩ م)
- الاصطخرى : ( ت ٣٤٦ هـ / ٩٥٧ م ) أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسى الكرخى  
المسالك والممالك ( لندن ١٩٦٧ م )
- ابن إياس : ( ت ٩٣٠ هـ / ١٥٢٣ م ) محمد بن احمد بن إياس الحنفى المصرى  
بدائع الزهور فى وقائع الزهور (القاهرة ١٩٨٢ م)
- بامخرمة : ( ت ٩٤٧ هـ / ١٥٤١ م ) أبو محمد الطيب بن عبد الله بن احمد بن على  
تاريخ ثغر عدن وتراجم علمائها (بيروت ١٩٨٧ م)
- ابن بطوطة : ( ت ٧٩٩ هـ / ١٤١٠ م ) أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتى  
تحفة النظار فى غرائب الأمصار عجائب الأسفار  
تحقيق على المنتصر الكتانى ( القاهرة ١٩٥٨م )
- ابن جبير : ( ت ٦١٤ هـ / ١٢١٧ م ) أبو الحسين محمد بن احمد الكنانى  
رحلة ابن جبير (بيروت ١٩٧٩م)
- الجزيرى : ( ت ٩١١ هـ / ١٥٠٥ م ) عبد القادر بن محمد بن إبراهيم الانصارى  
الدور الفرائد المنظمة فى أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة ( الرياض ١٩٨٣ م )

- الحميرى : (ت ٨٦٦ هـ / ١٤٦١ م) أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم الروض المعطار في خبر الأقطار ، تحقيق أحسان عباس (بيروت ١٩٨٠ م)
- ابن حوقل : ( ت ٣٨٠ هـ / ٩٩١ م) محمد بن علي البغدادي الموصلى  
صورة الأرض (ليدن ١٩٦٧ م)
- الخزرجى : ( ت ٨١٢ هـ / ١٤٠٩ م) أبو الحسين علي بن الحسين  
العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية (القاهرة ١٩١١ م)
- الدمشقى : ( من علماء القرن الخامس الهجرى ) أبو الفضل جعفر بن علي الدمشقى  
الإشارة إلى محاسن التجارة ، تحقيق البشرى الشوريجى ( القاهرة ١٩٧٧ م)
- ابن رسته : ( ت ٢٩٥ هـ / ٧٠٧ م ) أبو علي احمد بن عمر  
الإعلاق النفيسة (ليدن ١٨٩١ م)
- ابن شاهين : ( ٩٠٢ هـ / ١٤٩٧ م) غرس الدين خليل بن شاهين الظاهرى  
زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك (باريس ١٨٩٤ م)
- أبو شامة : (ت ٦٦٥ هـ / ١٢٦٨ م) شهاب الدين أبو محمد عبد الرحمن بن إسماعيل  
الروضتين في أخبار الدولتين (القاهرة ١٩٧٠ م)
- العمرى : ( ت ٧٤٩ هـ / ١٣٥٣ م) شهاب الدين احمد بن يحيى بن فضل الله  
مسالك الأبصار في ممالك الأمصار ، تحقيق ايمن فؤاد سيد (ط القاهرة ١٩٨٥ م)
- الفاسى ( ت ٨٣٢ هـ / ١٤٢٣ م) تقى الدين احمد بن علي الفاسى المكى  
شفاء الغرام بأخبار البلد الحرام (بيروت د.ت)
- \_\_\_\_\_ : العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين (القاهرة ١٩٨٥ م)
- أبو الفدا : ( ت ٧٣٢ هـ / ١٣٣٥ م) عماد الدين إسماعيل  
تقويم البلدان (القاهرة ١٩٩٠ م)
- ابن فرج الجدى : ( ت ١٠١٠ هـ / ١٦٠٣ م) عبد القادر بن احمد بن محمد الجدى  
السلاح والعدة في تاريخ جدة ، تحقيق مصطفى الحدرى ( دمشق ١٩٨٨ م)

النشاط التجاري بميناء جدة في النصف الأول من القرن السابع الهجري

- القزويني : (ت ٦٢٨ هـ / ١٢٣٠ م) زكريا بن محمد بن محمود  
أثار البلاد وأخبار العباد (بيروت ١٩٦٩ م)
- :عجائب المخلوقات و غرائب الموجودات ، تحقيق فاروق سعد(بيروت ١٩٧٣ م)
- القلقشندي : (ت ٨٢٣ هـ / ١٤١٨ م) أبو العباس احمد بن علي  
صبح الأعشى في صناعة الانشا (القاهرة ١٩١٤ م)
- ابن المجاور : (ت ٦٩٠ هـ / ١٢٩١ م) جمال الدين يوسف بن يعقوب بن محمد  
صفة بلاد اليمن ومكة وبعض بلاد الحجاز المسماه تاريخ المستنصر (لندن ١٩٥١ م)
- أبو المحاسن : (ت ٨٧٤ هـ / ١٤٦٩ م) جمال الدين أبو المحاسن يوسف  
النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة (القاهرة ١٩٣٣ م)
- المسعودي : (ت ٣٤٦ هـ / ٩٥٧ م) أبو الحسن علي بن الحسين بن علي  
مروج الذهب ومعادن الجوهر - تحقيق محمد محي الدين (بيروت ١٩٨٧ م)
- المقدسي : (ت ٣٨٠ هـ / ٩٩٠ م) شمس الدين أبو عبد الله بن محمد بن احمد  
أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم (لندن ١٩٦٧ م)
- المقرئزي : (ت ٨٤٥ هـ / ١٤٤١ م) تقي الدين احمد بن علي  
المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار (طبعة بولاق المصورة)
- : السلوك لمعرفة الملوك ، تحقيق محمد مصطفى زيادة(القاهرة ١٩٤٥ م)
- مؤلف مجهول : كاتب مراكشي من كتاب القرن السادس الهجري  
الاستبصار في عجائب الأقطار، تحقيق سعد زغلول عبد الحميد  
(الإسكندرية ١٩٥٨ م)
- ناصر خسرو : (ت ٤٨١ هـ / ١٠٠٨ م) ناصر خسرو وعلوي  
سفر نامه - ترجمة يحيى الخشاب (القاهرة ١٩٤٥ م)
- ابن واصل : (ت ٦٩٧ هـ / ١٢٩٨ م) جمال الدين محمد بن سالم  
مفرج الكروب في أخبار بني أيوب - تحقيق جمال الدين الشيبان(القاهرة ١٩٥٣ م)

- ياقوت : ( ت ٦٢٦ هـ / ١٢٢٩ م ) شهاب الدين أبو عبد الله بن الحموي  
(بيروت ١٩٨٦ م) معجم البلدان - خمسة أجزاء
- اليعقوبي : ( ت ٢٨٤ هـ / ٨٩٥ م ) احمد يعقوب بن جعفر بن ذهب بن واضح  
(لينن ١٨٩١ م) كتاب البلدان
- ثانيا : المراجع العربية :
- احمد دراج : ( دكتور ) عيذاب ، مقال بمجلة نهضة افريقية ، العددان التاسع  
والعاشر ، يوليو وأغسطس ، ( طبعة ١٩٨٥ م )
- احمد الزيلعي : ( دكتور ) مكة وعلاقتها الخارجية (الرياض ١٩٨١ م)
- احمد السباعي : ( دكتور ) تاريخ مكة (دراسات في السياسة والعلم والاجتماع وال عمران)  
(الرياض ١٩٤٨ م)
- آدم منتر : ( دكتور ) الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري - ترجمة  
محمد عبد الهادي أبو زيدة - (القاهرة ١٩٤٨ م)
- أنطوان خليل : ( دكتور ) الدولة الملوكية (القاهرة ١٩٥٨ م)
- أنور عبد العليم : ( دكتور ) الملاحة وعلوم البحار (الكويت ١٩٧٩ م)
- جمال زكريا قاسم : ( دكتور ) الاصول التاريخية للعلاقات العربية الأفريقية  
(القاهرة ١٩٧٥ م)
- جورج فضلو حوراني : ( دكتور ) العرب والملاحة في المحيط الهندي ،  
ترجمة السيد يعقوب بكر (القاهرة ١٩٥٨ م)
- حسن إبراهيم حسن : ( دكتور ) تاريخ الإسلام السياسي والدين والتقاضي  
والاجتماعي (القاهرة ١٩٨٢ م)
- دائرة المعارف الإسلامية ، ترجمة إبراهيم خورشيد وآخرين ، ط الشعب (د. ت)

- درويش النخيلي : (دكتور) السفن الإسلامية علي حروف المعجم  
(القاهرة ١٩٧٩م)
- راشد البراوي : حالة مصر الاقتصادية في عهد الفاطميين (القاهرة ١٩٤٨م)
- زبيدة محمد عطا : (دكتور) الشرق الإسلامي والدولة البيزنطية زمن الأيوبيين  
(القاهرة ١٩٩٤م)
- السيد الباز العريني : (دكتور) مصر في عصر الأيوبيين (القاهرة ١٩٦٠م)
- السيد عبد العزيز سالم : (دكتور) تاريخ الإسكندرية وحضارتها في العصر  
الإسلامي (القاهرة ١٩٦١م)
- سعاد ماهر : (دكتور) البحرية الإسلامية في مصر الإسلامية وأثارها الباقية  
(القاهرة ١٩٦٧م)
- سليمان عطية : (الدكتور) سياسة المماليك في البحر الأحمر ، دكتوراه بكلية  
الأداب جامعة القاهرة ، سنة ١٩٥٩م
- الشاطر بصلي عبد الجليل : الكارمية ، فقال بمجلة الجمعية المصرية للدراسات  
التاريخية المجلد ١٣ (القاهرة ١٩٦٧م)
- شوقي عبد القوى عثمان : تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية  
(الكويت ١٩٩٠م)
- صبحي عبد المنعم محمد : (دكتور) العلاقات بين مصر والحجاز زمن الفاطميين  
والأيوبيين (القاهرة ١٩٩٣م)
- صبحي لبيب: (دكتور) التجارة الكارمية وتجارة مصر في العصور الوسطي ،  
مقال بالمجلة المصرية للدراسات التاريخية - العدد الثاني ، (مايو ١٩٥٢م)
- صفاء حافظ عبد الفتاح : الموانئ والشعور المصرية من الفتح الإسلامي حتى  
نهاية الدولة الفاطمية (القاهرة ١٩٨٦م)

- عطية القوصي : (دكتور) تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية (القاهرة ١٩٧٦م)
- على بن الحسين السليماني : (دكتور) علاقة مصر بالحجاز زمن سلاطين المماليك رسالة ماجستير ، آداب القاهرة ، ١٩٧٠م
- \_\_\_\_\_ : النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى رسالة دكتوراه ، آداب القاهرة ، ١٩٧٤ م
- عمر الفاروق السيد : (دكتور) الحجاز - أرضه وسكانه (القاهرة ١٩٨١م)
- فواد حمزة : (دكتور) قلب جزيرة العرب (الرياض ١٩٦٨م)
- محمد جمال الدين سرور : (دكتور) تاريخ الحضارة الإسلامية في الشرق من عهد نفوذ الأتراك إلى منتصف القرن الخامس الهجري (القاهرة ١٩٧٣م)
- محمد عبد الغنى الأشقر : (دكتور) تجار التوابل في مصر في العصر المملوكي (القاهرة ١٩٩٩م)
- محمد لبيب التبانوني : الرحلة الحجازية (القاهرة ١٣٢٩هـ)
- محمود الحويرى : (دكتور) أسوان في العصور الوسطى (القاهرة ١٩٨١م)
- نعيم زكى فهمي : (دكتور) طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى (القاهرة ١٩٧٣م)
- هايد : تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى ، ترجمة احمد محمود رضا ، القاهرة ١٩٨٥ م .

- (1) Coupland ,R : East Africa and its Invaders (oxford 1956 )
- (2) Fischal, W.J :The spice Trade in Mamluk Egypt, a Con –  
tribution to the Economic History of Medieval Islam(Leiden 1958)
- (3) Goitein, S.D : Jews and Arabs, Their contacts throught the  
Ages , ( New york 1955)
- (4) Lane .Pool(s) : Ahistory of Egypt in the Middle Ages  
(London,1901)
- (5) Rashbrooke : Western Arabia and the Redsea (oxford 1946 )
- (6) Wiet :L'Egypt Arabe, Histoire de la Nation Egyptiene .  
( Paris 1937 )