

أهمية موقع عدن في النشاط التجاري البحري الدولي في القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي

أ.د / محمد عبده السروري

أستاذ التاريخ الإسلامي وحضارته

قسم التاريخ / كلية الآداب / جامعة صنعاء

ملخص

موقع مدينة عدن في منتصف طرق التجارة الواقعة بين الشرق والغرب، جعل منها أن تكون أهم المحطات التجارية الدولية، كما جعل من ميناء عدن أهم المراسي العالمية، وذلك يرجع إلى ملائمة طبيعتها الميناء لرسو السفن التجارية عند حافة المرسى، فأعطى ذلك للمراكب التجارية سهولة إنزال البضائع التجارية إلى فرضة عدن أو تحميلها منه، فأصبحت بذلك عدن من أهم المراكز التجارية التي تربط بين العديد من البلدان. وقد جعل ذلك من مدينة عدن أن تكون لها علاقات تجارية مع العديد من بلدان العالم. مثل الهند واندونيسيا وماليزيا والسند وفارس والخليج وعمان والعراق وجنوب شرق أفريقيا والحجاز ومصر والحبيشة، حيث كانت البضائع التجارية تصل من هذه البلدان وتعود إليها وهي محملة بأنواع السلع التجارية.

كلمات مفتاحية: عدن، النشاط التجاري، المحيط الهندي، البحر الأحمر.

1. المقدمة:

يتناول هذا البحث أهمية موقع عدن في النشاط التجاري الدولي في القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي، وهو النشاط الذي تميزت به عدن في هذا القرن وعبر عصورها التاريخية، ويبدأ بذكر موقع عدن وتحصينها وسورها، ويصف أهمية ميناء عدن التجاري للموانئ الدولية، وأهمية نشاط مدينة عدن التجاري وأسواقها وتجارها، وأهمية ميناء عدن لحكام اليمن من الناحية المالية، ويذكر الطرق التجارية البحرية الموصلة إلى عدن وأهم المحطات التجارية. وكذلك يتحدث عن العلاقات التجارية لمدينة عدن مع العديد من بلدان العالم. كما يذكر محاولة القضاء والسيطرة على نشاط عدن التجاري وفشله.

وقد استخدم البحث المنهج التاريخي الذي يعتمد على جمع المادة العلمية وتحليلها وتركيبها بما يتلاءم مع البحث، وقد تطلب هذا البحث إيراد بعض النصوص مثل أسماء السلع التجارية ونصوص عن أهمية ميناء عدن كمرسى تجاري للعديد من البلدان، كدليل على أهمية هذه النصوص لهذا البحث. وقد ركز البحث على المصادر القريبة من القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي.

أما أهمية هذه الدراسة فهي إبراز أهمية موقع مدينة عدن ومينائها التجاري في هذه الفترة، وأنها تتميز بالنشاط التجاري الواسع، كما أن أهمية هذه الدراسة أنها تتناول فترة تاريخية من أهم الفترات في تاريخ اليمن، وهي الفترة التي حكم فيها عدن بنو زريع وبنو أيوب.

2. الموقع:

تقع مدينة عدن عند الركن الجنوبي الغربي لليمن ولشبه الجزيرة العربية، وهذا الموقع جعل من مدينة عدن من جهة البحر تطل على بحر عدن وهو ما يسمى أحيانا بالبحر العربي أو بحر اليمن، وهذا البحر يتصل بالمحيط الهندي وهو المحيط المتصل

مياهاه بعدة بحار، وكانت هذه البحار آنذاك تسمى باسم أهم البلدان التي تطل عليها، وهي (بحر الصين والهند والسند والزنج واليمن والقلزم والحبشة)¹ وعمان وفارس. وعلى ذلك فإن بحر عدن يتصل من الجهة الجنوبية الشرقية بدول جنوب شرق آسيا مثل الصين واندونيسيا وماليزيا والهند وما بينها من جزر وبلدان. كما يتصل من الجهة الشرقية بالسند وفارس وتقرب عدن من بلاد عمان ومن أهم موانئها مسقط وصحار وقلهات، وهي مواني تطل على مدخل الخليج العربي الموصل إلى عدة مواني في فارس والعراق والبحرين مثل هرمز وسيراف والبصرة ومنها إلى بغداد. وكذا يتصل بحر عدن من الجهة الجنوبية الغربية بمواني بلدان شرق أفريقيا مثل مقديشو وكلوه وسفالة ومدغشقر. كذلك يقرب لمدينة عدن من الجهة الغربية مضيق باب المندب وهو المدخل الجنوبي للبحر الأحمر أو بحر القلزم، وهذا البحر يربط بين مواني اليمن مثل عدن ومواني الحجاز مثل جدة والجار وينبع، ومواني مصر مثل القلزم والسويس والقصير وعيذاب. ومواني الحبشة واريتريا، وترتبط مواني مصر بمواني الشام والمغرب والعالم البيزنطي أو الأوروبي أو الغربي.

وتظهر أهمية هذه البحار أنها كانت ما زالت تستخدم كطريق للملاحة الدولية التي تمر بها أنواع البضائع التجارية بين المشرق والمغرب². وبهذا الموقع البحري المتفرد لمدينة عدن ومينائها والذي ينفذ إلى عدة مواني في أنحاء بلدان العالم، جعل من ميناء عدن أن يكون حلقة وصل تجاري يربط بين مواني المشرق والمغرب. وبذلك فهي من أهم المراكز التجارية الدولية التي تربط بين دول العالم.

2.1 التحصين:

تتميز مدينة عدن (كريتر) بحصانة طبيعية كبيرة فهي تقع في السهل الواقع بين البحر المحيط بها من الشرق وبين الجبال المحيطة بها من بقية الجهات، وهي جهة الغرب والشمال والجنوب، كما أن البحر يحيط بالجبال المحيطة بمدينة عدن آنذاك من جميع جهاتها باستثناء معبر صغير في الشمال يوصل إلى البر. أوضح ذلك المقدسي بقوله: (قد أحاط به جبل بما يدور إلى البحر ودار خلف الجبل لسان من البحر، فلا يدخل إليه إلا أن يخاض في ذلك اللسان فيصل إلى الجبل)³.

وعلى ذلك فهي (من جهة البر من أمنع البلاد وأحصنها)⁴. وبذلك يصعب دخول مدينة عدن من جهة البر لوجود الجبال وقد عالجوا تلك الصعوبة بأنهم قطعوا طريقا في عرض الجبل يسمح بوصولهم إلى البر عبر خور مكسر آنذاك، وقد اعتبر الهمداني ذلك الباب من عجائب اليمن بقوله: (منها باب عدن وهو شصر مقطوع في جبل كان محيطا بموضع عدن من الساحل)⁵. كما ذكر هذا الباب المقدسي بقوله: (وقد شق فيه طريق في الصخر عجيب وجعل عليه باب حديد)⁶.

وقبل قطع الباب في الجبل كان من الصعب دخول مدينة عدن من البر إلا لمن تسلق الجبل من الرجال فقط دون تمكن الدواب والأحمال التجارية من صعود الجبل، وذلك ما أوضحه الهمداني بقوله: (فلم يكن لها طريق إلى البر إلا للرجل لمن ركب الجبل).

وعن شكل قطع الطريق في الجبل وفائدته فقد جاء شق الطريق بعرض الجبل من الجهة الموصلة إلى البر، وذلك تسهيلا للناس وللحركة التجارية من دخول مدينة عدن والخروج منها. وذلك ما ذكره الهمداني بقوله: (فقطع في الجبل باب مبلغ عرض الجبل حتى تسلكه الدواب والجمال والمحامل والمحضات)⁷.

إضافة إلى ذلك ذكرت عدة مصادر تحصين مدينة عدن منها ما قاله الإدريسي: (ومدينة عدن يحيط بها من جهة شمالها وعلى بعد مها جبل دائر من البحر إلى البحر، وقد

نقب فيه من طرفيه نقبان كالبايين يدخل منهما ويخرج عليهما... وليس لأهل عدن دخول ولا خروج إلا على هذين النقبين أو على البحر وهي بلد تجارة⁸. كما قال القزويني: (وكان عدن فضاء في وسط جبل على ساحل البحر والفضاء يحيط به الجبل من جميع الجوانب فقطع لها باب بالحديد في الجبل فصار طريقا إلى البر)⁹. وكذلك قال ابن بطوطه: (مدينة عدن مرسى بلاد اليمن على ساحل البحر الأعظم، والجبال تحف بها، ولا مدخل لها إليها إلا من جانب واحد وهي مدينة كبيرة، وبها صهاريج يجتمع الماء أيام المطر)¹⁰. هذه الأوصاف كلها تبين التحصين الكبير لمدينة عدن، وهي بذلك تظهر أهمية عدن لحماية نشاطها التجاري.

ومن حيث وصف موقع مدينة عدن ومينائها فقد وصفها الرحالة الفرنسي أندريه ثيفيت في ق16 م بقوله: (وفيما يخص موقعها، فهي رائعة ومزودة طبيعيا بما لا يمكن أن تشاهده دون ما تبدون اندهاشا كبيرا، فالمباني فيها جميلة وجيدة التشييد، وذات أحجار قوية ومواد جيدة... سأوضح لكم بأنها وطيدة وسأطرح لكم الأسباب التي تجعلها بهذه القوة وتستحق أن يكتب عنها. من جانب العربية السعيدة، في قارة آسيا، والمتصلة بها مملكة عدن باتجاه الشمال، يقع جبل في وسط سهل كبير وجميل يمتد لمسافة فرسخين إلى الأمام نحو البحر الذي يحيط بها شبه كلي لدرجة أنه يبدو وكأنها جزيرة حقيقية. هذا الجبل مرتفع جدا لدرجة أن من يشاهده يتخيل أنه من المستحيل إمكانية صعوده. وفي بدايته باتجاه الشرق يبدأ ميناء جيد وآمن يمتد نحو سهل أجمل ما يمكن أن يتمناه المرء، محصنة بسورين منيعين)¹¹. هذا الوصف يبين لنا كيف كانت مدينة عدن ومينائها يتمتعان بالحسن والجمال والروعة. وهذا كان يعطي عدن أهمية كبيرة في نشاطها التجاري الدولي.

2.2 المرسى أو الميناء:

يقع ميناء عدن القديم على البحر المحاذي لمدينة عدن (كريتر) من جهة الشرق وهو يتميز برصيف طبيعي عبارة عن جبل صخري مستو ارتفاعه مساوٍ لساحل البحر ومساوي لسهل مدينة عدن ومكمل له. كما يتميز بعمق مياه البحر المجاور له، يسمح بوصول السفن أو المراكب المحملة بأنواع البضائع التجارية إلى هذا الرصيف، بحيث يسهل إنزال البضائع أو تحميلها دون عوائق. كما يجاور هذا المرسى أو الميناء من الجهة الشرقية الجنوبية جبل صيرة، وهو يشكل حماية طبيعية لميناء عدن من وصول الأمواج الكبيرة إليه. كما أن جبل صيرة وقلعته يشكل أهم مراكز الحراسة لميناء عدن ومدينتها.

2.3 السور:

ومن أجل زيادة التحصين لمدينة عدن فقد وضعوا من جهة البحر وهو الميناء سورا يمتد من الجبل إلى الجبل، وذلك ما ذكره المقدسي بقوله: (ومدوا من البحر حائطا من الجبل إلى الجبل فيه خمسة أبواب)¹². وقد ظل سور مدينة عدن من الجهة البحرية يتعرض للهدم من جراء استمرار ضرب أمواج البحر لهذا السور أو ضعف بنائه. كما ظل حكام عدن تجددون في بنائه، من ذلك أن أحد حكام عدن من بني زريع: (أمر أن يُمد سور من الحصن الأخضر جبل حقات فأدير سور ضعيف وارتدم بعضه على بعض واهتمد لدوام الموج عليه فلما خرب أدير عليه سور ثان من القصب شبك).

وفي ظل الحكم الأيوبي لليمن الممتد من (569 حتى 624هـ) بنوا حول مدينة عدن كلها على مرتفعات الجبال وعلى البحر أسوارا بالحجر والجص لا تسمح بدخول عدن من أية جهة، وهذا يدل على زيادة الحرص في حماية مدينة عدن من أية هجمات عسكرية

تسفر عن السيطرة عليها. من ذلك بنى والي عدن للأيوبيين عمر بن عثمان الزنجيلي سورا (دائرا على جبل المنظر إلى آخر جبل العر، وركب عليه باب حقات، وأدار سورا ثانيا على الجبل الأخضر وحده من حصن الأخضر إلى التعكر على رؤوس الجبال، وأدار سورا على الساحل من الصناعة إلى جبل حقات وركب عليه ستة أبواب)¹³. وهكذا جاء الاهتمام بحماية مدينة عدن ونشاطها التجاري بإضافة حماية صناعية إلى الحماية الطبيعية، فشكل ذلك أمانا للتجارة والتجار، فأدى ذلك إلى جذب التجار وكثرة تجارتهم وأرباحهم.

3. أهمية ميناء عدن التجاري للمواني الدولية:

يتميز ميناء عدن عبر تاريخها الطويل بأنه حلقة وصل تجاري يربط بين مواني بلدان المشرق والمغرب، فإليها ومنها تنطلق الرحلات البحرية التجارية إلى سائر بلدان العالم، ولذلك وصفت بأنها مرسى للسفن الذاهبة والقادمة من هذه البلدان المتعددة. وفي هذا نورد وصف المصادر لميناء عدن وهو وصف يبين أهمية هذا الميناء التجاري الدولي نذكر ذلك بالآتي:

وصف ابن خرداذبة (300هـ/913م) عدن بقوله: (وبها العنبر والعود والمسك ومتاع السند والهند والصين والزنج والحبشة وفارس والبصرة وجدة والقلزم)¹⁴، كما وصفها المقدسي (380هـ/990م) بقوله: (عدن... دهليز الصين وفرضة اليمن وخزانة المغرب ومعدن التجارات)¹⁵. ووصف الإدريسي الذي عاش في القرن السادس الهجري علاقة عدن التجارية مع الكثير من بلدان العالم آنذاك بقوله: (ومدينة عدن صغيرة وإنما شهر ذكرها لأنها مرسى البحرين ومنها تسافر مراكب السند والهند والصين وإليها يجلب متاع الصين)¹⁶. ووصف ياقوت الحموي (626هـ/1228م) ميناء عدن بقوله: (مرقا مراكب الهند والتجار يجتمعون إليها لأجل ذلك فإنها بلد تجارة)¹⁷. وكذا وصفها ابن الأثير (630هـ/1232م) بقوله: (عدن وهي على البحر ولها مرسى عظيم وهي فرضة الهند والزنج والحبشة وعمان وكرمان وكيش وفارس وغير ذلك)¹⁸.

وكذلك وصف القزويني (682هـ/1283م) عدن وميناءها بقوله: (عدن مدينة مشهورة على ساحل بحر الهند من ناحية اليمن... وإنها مرفأ مراكب الهند وبلدة التجار ومرايح الهند، فلها يجتمع إليها الناس ويحمل إليها متاع الهند والسند والصين والحبشة وفارس والعراق)¹⁹. ووصفها ابن فضل الله العمري (749هـ/1338م) بقوله: (وإليها مجمع الرفاق وموضع سفر الآفاق يحط بها من الصين والهند والسند والعراق وعمان والبحرين ومصر والزنج والحبشة)²⁰. وأيضا وصفها القلقشندي (821هـ/1418م) بقوله: (عدن... وهي فرضة اليمن ومحط رحال التجار عليها ترد المراكب الواصلة من الحجاز والسند والهند والصين والحبشة)²¹.

مما سبق يتضح أن ميناء عدن كان يطلق عليه فرضة للبلدان العديدة التي كانت مراكبها التجارية ترسو فيها محملة بأنواع البضائع، وهي دلالة على أنها كانت محطة تجارية لهذه البلدان التي ذكرت، أي أنها بلدة حط وإقلاع، كما يتضح أن ميناء عدن كانت ميناء تجاريا رئيسيا عبر عصورها التاريخية، وهي ميزة تميزت بها عدن. وكذا يتضح أن ميناء عدن كانت من أهم المراكز التجارية الدولية التي يتم فيها بيع وشراء أنواع السلع، وذلك لأنها كانت تقع في ملتقى طرق التجارة البحرية الدولية، وهي بذلك تشكل حلقة وصل تربط بين بلدان المشرق والمغرب. هذه المميزات التجارية التي تميزت بها ميناء عدن عكست نفسها على مدينة عدن وذلك ما سنذكره فيما يأتي.

4. أهمية نشاط مدينة عدن التجاري الدولة:

اتصفت مدينة عدن بأنها كانت سوقا تجاريا لبيع وشراء أنواع السلع التجارية لمن يقدم إليها من تجار أنحاء البلدان. وقد وصف المقدسي عدن ونشاطها التجاري بقوله: (عدن بلد جليل عامر أهل حصين خفيف... مبارك على من دخله مثر لمن سكنه مساجد حسان ومعاش واسع وأخلاق ظاهرة ونعم ظاهرة وبارك النبي صلى الله عليه وسلم في سوق منى وسوق عدن). كما وصف المقدسي مقدار الأرباح التجارية التي يكسبها التاجر من خلال العمل فيها في التجارة بقوله: (وأخشى إذا أنت دخلت عدن فسمعت أن رجلا ذهب بألف درهم فرجع بألف دينار وآخر دخل بمائة فرجع بخمسمائة وآخر بكندر فرجع بمثله كافورا طلبت نفسك التكاثر)²². كما وصفت المصادر حركة التجار والمراكب التجارية والسلع الواصلة إلى عدن أسبوعيا بقولها: (ولا يخلو أسبوع من عدة تجار وسفن وارين وبضائع شتى ومتاجر متنوعة والمقيم بها في مكاسب وافرة وتجارة مربحة)²³. كما ذكر ابن المجاور عدد المراكب الواصلة إلى عدن سنويا بقوله: (وكان يُرسى في كل عام تحت جبل صيرة سبعون ثمانون مركبا زائد ناقص). من ذلك يتضح لنا مقدار الحركة التجارية لمدينة عدن، وهي تبين أهمية النشاط التجاري للمدينة آنذاك.

4.1 4.1 بناء الأسواق:

يعتبر بناء الأسواق أحد مظاهر النشاط التجاري، وقد أولى حكام عدن اهتماما كبيرا في بناء هذه الأسواق من ذلك الآتي:

بنى والي عدن للحكم الأيوبي لليمن عمر بن عثمان الزيجيلي قيصارية سميت بالقيصارية العتيقة كما بنى الأسواق والدكاكين، وعندما خرج من عدن أوقف جميع أملاكه في عدن على مكتة المكرمة سنة 575هـ/. كما بنى في عدن الحاكم الأيوبي لليمن وهو المعز إسماعيل بن طفتكين (593-598هـ) للعطارين بناية جميعها دكاكين بالباب والقلل كما بنى قيصارية جديدة، وجدها المعتمد رضى الدين بن على التكريتي في عهد حكم الملك المسعود الأيوبي لليمن²⁴.

4.2 4.2 عناصر التجار:

على الرغم من اتصاف مدينة عدن بأنها مدينة لا زرع بها ولا ضرع، وكان يجلب إليها الماء من أماكن مجاورة لها، وأنه في بعض الأحيان قد يمنع العرب وصول الماء إلى عدن حتى يتم مصانعتهم بالمال والثياب²⁵. فإن النشاط التجاري البحري في عدن تطلب أن يجذب إليها عناصر التجار للعمل التجاري من بلدان متعددة. منهم من هم من أهل اليمن من حضرموت وذبحان وأهل الجبال، ومنهم عرب تجمعت من الإسكندرية ومصر، ومنهم كذلك من العجم والفرس ومن أفريقيا ومن الأحباش ومن مقديشو وزيلع²⁶، ومنهم أيضا اليهود وتجار الكارم. وكان لهذه العناصر التجارية دور كبير في النشاط التجاري فيما بين عدن ومختلف بلدان العالم آنذاك.

5. أهمية ميناء عدن لحكام اليمن:

يمثل ميناء عدن دخلا ماليا كبيرا لحكام اليمن، فوصفت بأنها أهم مواني اليمن وأهم خزائنها المالية بقولهم: (وهي أعظم المراسي باليمن... وهي خزانتة مالية ملوك اليمن)²⁷. وذكر ابن حوقل مقدار الإيرادات المالية لميناء عدن عندما كانت تابعة لحكام الدولة الزيادية في زبيد بقوله: (جباية عدن عن المراكب العشرية... والمرفق له في السنة عن هذا المكان على التقريب مائتا ألف دينار عثري وربما زادت الزيادة

العظيمة وربما نقصت اليسير)²⁸. كما كان المبلغ الذي يصل خزانة السيدة الحرة أروى الصليحية من عدن مائة ألف دينار سنوياً.

وفي عصر الحكم الأيوبي لليمن ازدادت الإيرادات المالية لميناء عدن ذكر ذلك ابن المجاور بقوله: (وكان يرفع من عدن في كل عام أربع خزائن إلى حصن تعز، خزانة قدوم المراكب من الهند، وخزانة دخول القوة إلى عدن، وخزانة خروج الخيل من عدن إلى الهند، وخزانة سفر المراكب إلى الهند، وكل خزانة من هذه الخزائن يكون مبلغها مائة وخمسين ألف دينار زائد ناقص). وقد كان مبلغ عشور بعض المراكب القادمة إلى عدن كبيرة من ذلك (وصل مركب وزن عشوره ثمانون ألف دينار)، وهكذا كانت ميناء عدن مورداً مهماً لحكام اليمن.

5.1 حماية الحكام للنشاط التجاري:

عندما قدم الأيوبيون إلى اليمن سنة 569هـ جلبوا معهم السفن الحربية المسماة الشواني، وكانت ترسو في ميناء عدن، ولما تعرضت المراكب التجارية للقرصنة أو سراق البحر، استدعى الأمر من حكام الدولة الأيوبية في اليمن أن يشغلوا هذه الشواني لحماية التجارة البحرية، فبدأ إرسال الشواني أو السفن الحربية منذ عهد سيف الإسلام طغتكين الأيوبي، وكانت هذه الشواني تخرج من عدن إلى الهند وكانوا (يحفظون مراكب التجار من سطوة السراق)، على امتداد الطريق التجاري البحري فيما بين عدن والهند واستمرت هذه الشواني تحمي التجارة دون فرض ضريبة على هذه الحماية على التجار، ولما كانت هذه الشواني تكلف حكام الدولة الأيوبية في اليمن مبلغ ستين ألف دينار وكان من الضروري إبقاء هذه الشواني تعمل لحماية التجارة البحرية من السراق، تطلب الأمر في عهد الملك المسعود الأيوبي سنة 613هـ فرض ضريبة سميت بضريبة الشواني²⁹.

6. الطرق التجارية البحرية:

تعتمد الطرق التجارية البحرية على موقع عدن البحري وعلى اهتمام التجار بهذا الطريق، وأهمية مدينة أنها تطل على بحر عدن أو البحر العربي الموصل إلى المحيط الهندي المتسع الأطراف، والمتصلة مياهه بعدة بحار تطل على بلدان العالم التجارية. كما تبرز أهمية عدن أنها تقع في منتصف طرق التجارة البحرية الدولية فيما بين المشرق والمغرب، هذا الموقع جعل من ميناء عدن ملتقى الطرق التجارية البحرية الدولية الموصلة إلى العديد من بلدان العالم، كما جعلها من أهم محطات طرق المواصلات البحرية العالمية، منها واليها تصل المراكب التجارية من مختلف البلدان.

وقد جاء الاهتمام بالطرق التجارية البحرية أنها أسرع من الطرق البرية في نقل السلع التجارية، كما أن المراكب التجارية تحمل كمية كبيرة من البضائع التجارية أكثر من القوافل البرية، وكانت المراكب التجارية آنذاك لا تستطيع السير من أقصى الشرق إلى أقصى الغرب مباشرة إلا عبر محطات، لأن سير المراكب التجارية آنذاك كان يعتمد على مواسم هبوب الرياح وزمنها واتجاهها. نصف ذلك بالآتي:

6.1 أهم المحطات:

إذا ذكرنا المحطات التجارية البحرية الواقعة في جنوب شرق آسيا فإنه على الرغم من أن المراكب التجارية كانت تخرج من ميناء عدن أو تأتي إليها من موانئ متعددة من الصين والهند وما جاورهما من جزر وبلدان، فإن أهم المحطات الرئيسية التي كانت السفن أو المراكب التجارية تتوقف فيها عند اتجاهها إلى تلك البلدان أو عودتها منها، فهي الأولى (كولم) في الهند، والثانية (كله بار) في شبه جزيرة الملايو، والثالثة (صندل

فولات) في شبه الجزيرة الهند الصينية، والرابعة (كانتون) في الصين. أما عن زمن سير المراكب التجارية بين محطة وأخرى من تلك المحطات فهي شهر قمري دون زمن التوقف. وذلك فإن سير المراكب التجارية من عدن أو مسقط إلى كانتون في الصين قد يستغرق مع زمن التوقف سنة والعودة منها إلى عدن سنة أخرى.

وإذا كانت المراكب التجارية التي تخرج من عدن أو عمان إلى الصين مباشرة أو العودة منها فهي تتوقف عند محطة تجارية واحدة هي (كله بار) في (ملقا) ماليزيا أو الملايو، وأهمية (كله بار) أنها تقع في منتصف الطريق التجاري فيما بين عدن أو عمان وبين الصين³⁰. وهكذا كانت أهم المحطات التجارية.

أما عن المحطات التجارية البحرية الواقعة في جنوب شرق إفريقيا فقد كانت المراكب التجارية تسير إليها من عدن أو تأتي منها عبر عدة محطات، وقد أطلق عليها مواسم أو أسفار وهي الموسم الأول من عدن إلى مقديشو، والموسم الثاني إلى كلوه، والموسم الثالث إلى القمر، وقد تسير المراكب التجارية مباشرة من عدن إلى القمر دون توقف في أي محطة، من ذلك أنه خرج مركب سنة 626هـ من القمر فسار مباشرة دون توقف فأرسي في عدن. وذلك ما قاله ابن المجاور (وكانوا ينطلقون من القمر يأخذون عدن رأساً واحداً في موسم واحد)³¹. وربما يرجع ذلك إلى حالة هدوء أمواج البحر أو هيجانها. فقد كان بحر الزنج أحياناً (مرجة عظيم كالجبال الشواهد)³². وفي هذه الحالة قد تلجأ المراكب التجارية إلى استخدام المواسم أو المحطات بدلاً من السفر المباشر.

وعن المحطات الواقعة في البحر الأحمر أو بحر القلزم فهي عديدة منها في الحجاز ميناء جدة والجاروينبع، وفي مصر ميناء عيذاب والسويس. وكانت السفن التجارية تخرج من عدن وتعود إليها وهي محملة بالبضائع التجارية. أما طريقة المرور في هذه البحار فالمصادر تصف بحر القلزم أنه مثل الوادي به جبال كثير قد علا عليها الماء، ولا يمكن السفر في هذا البحر إلا لمن يعرف السير على الوادي متجنباً اصطدام المراكب على رؤوس الجبال التي علا الماء عليها. كما يجب عليه السير نهاراً وليس ليلاً³³.

6.2 6.1 أهمية الرياح:

كانت الرياح آنذاك هي المحرك الأساسي للمراكب أو السفن الشراعية التي كانت تستخدم للسفر البحري التجاري وغيره. وكان من الواجب على ربابنة المراكب أو السفن معرفة الرياح الصالحة للسفر البحري وغير الصالحة، والجهات التي تسير إليها هذه الرياح أو تأتي منها، والوقت الذي تستغرقه هذه الرحلة من مرسى بلد إلى مرسى بلد أخرى، والوقت الذي يستغرقه موسم هبوب الرياح الصالحة وغير الصالحة، حتى يتمكنوا من السير إلى الجهات التي يتناسب معها هبوب الرياح الصالحة، ويصلون إلى المراسي التي يريدونها في زمن محدد يتناسب مع زمن موسم هبوب الرياح والمسافة التي تصل إلى المرسى الآخر، وذلك ما ذكره المسعودي بقوله: (ولكل من يركب هذا البحر من الناس رياح يعرفونها في أوقات تكون منها مهاجها قد علم ذلك قولاً وعملاً ولهم دلائل وعلامات يعلمون بها في هيجانه وأحوال ركوده وثوارنه)³⁴. كما قال ابن ماجد (والمعلم الماهر لا يخفى عليه جميع الأرياح ومواسم (أسفار) جميع الدنيا، لأنها مرتبة على الأرياح)³⁵.

وعن اتجاه الرياح وزمانها فقد كانت المناسبة لسفر المراكب من سواحل الجزيرة العربية (اليمن، عمان) إلى الهند والصين هي الرياح الموسمية الجنوبية. وهي الرياح التي تبدأ من شهر إبريل حتى مايو ومن أغسطس إلى سبتمبر، والرياح المناسبة لسفر المراكب من الصين والهند إلى سواحل الجزيرة العربية (عدن ومسقط) فهي الرياح

الموسمية الشمالية الشرقية. وهي الرياح التي تبدأ من منتصف أكتوبر حتى مارس³⁶. ويجب على ربابنة المراكب معرفة بداية ونهاية هذه الرياح، أوضح ذلك ابن ماجد بقوله: (وللرياح مواقيت معلومة وحدود في أولها وآخرها ووسطها)³⁷. وفي هذه الحالة يجب على من تأخر عن التحرك في موعد الرياح الصالحة للسفر الانتظار إلى (موعداها القادم في العام القادم)، (حتى لا يتعرضوا للهلاك عند انقلاب الموسم)³⁸.

7. العلاقات التجارية:

هم ما تميز العلاقات التجارية بين البلدان هي تبادل السلع التجارية وقد ارتبطت عدن بعلاقات تبادل تجاري مع الكثير من بلدان العالم منها دول جنوب شرق آسيا. ومن أهمها الصين والهند نختصر ذكر ذلك بالآتي:

7.1 الصين:

تتميز مرفأ الصين بأنها تقع على خور طويل قد يستغرق السير فيه الشهر أو الأكثر أو الأقل. كما تتميز هذه المرفأ بأسواقها التجارية وقدم وذهاب العديد من المراكب التجارية، وهي محملة بأنواع البضائع التجارية. ومن أهم المرفأ الصينية التي كانت السفن التجارية تصل إليها من عدن للتبادل التجاري هي الآتي:

(لوقين) وهي أول مرفأ الصين وتشتهر بصناعة الحرير الصيني والغضار ومنها يصدر إلى جميع البلدان. وخانقو (كانتون) وهي أعظم مرفأ الصين، وسوستة وتقع على شرقي نهر خمدان، ومنها تجلب الغضار الصيني المتصف بالجودة العالية، والحرير المتصف بالصناعة المحكمة والقيمة الرفيعة. (وسعلا) وهي تتصف بأنها مقصد التجار من جميع الأقطار ويصنع فيها الحرير والفخار، (باجت) وهي مدينة ملك الصين واليها يصل المسافرون من الغرب. وصين الصين وهي أقصى الصين وتشتهر بكثرة بضائعها وسعة تجارتها، كما تتصف بأنها مقصد التجار من سائر الأقطار.

وأهم السلع التجارية التي كانت تجلب من الصين إلى عدن حسب ما ذكرها الإدريسي الذي عاش في القرن السادس الهجري هي قوله: (عدن... واليها يجلب متاع الصين مثل الحديد الفرند والكيمة والمسك والعود والسروج والغضار والفضل والدار فلفل والنارجيل والهرنوة والقائلة والدار صيني والخولنجان والبساسة والأهليلجان والأبنوس والذبل والكافور والجوزبوا والقرنفل والكبابة والثياب المتخذة من الحشيش والثياب العظيمة المخملة وأنياب الفيلة والرصاص القلعي وغيرها من القنا والخيزران وأكثر السلع التي يتجهز بها على سائر البلاد)³⁹. والواقع أن هذه السلع التجارية كانت تجلب من جميع بلدان شرق آسيا وليس من الصين وحدها.

وعن السلع التجارية التي كانت توجد فيما بين الصين والهند من بلدان، فقد كان يجلب من الواواق (اليابان) الذهب والأبنوس الجيد⁴⁰، أما كثرة الذهب فقد كان يوجد في سيلا (كوريا). كما كان يجلب العود إلى عدن من الصنف وهو أجود أنواع العود، ومن قماري والهند، وعن جزيرة سرنديب (سيلان) فقد اتصفت جبالها ووديانها وأنهارها أنها تصدر جميع ألوان الياقوت والبلور والماس والسنباذج، كما تصدر العطور مثل العود والأفاوية المسك والزبادة، وكذا يوجد بها مغاص اللؤلؤ النفيس الثمن. وكذلك كانت (كله بار) في ملقا (ماليزيا) تصدر الرصاص القلعي والخيزران والكافور⁴¹.

7.2 الهند:

تعد الهند من أهم البلدان التي كان لموانئها علاقات تبادل تجاري مع عدن، منها ميناء منجور (مانجلور) وكان يقصده معظم تجار فارس واليمن، وميناء (هيل) وكان يقدم إليها الكثير من مراكب الصين وبلاد المسلمين، كذلك كانت (قاليقوط) من أهم

المراكز التجارية الدولية التي كان يجتمع بها تجار الأفاق من الصين وفارس واليمن وجاوة وسلان. كما كانت (كولم) (كيلون) من أهم المحطات التجارية الدولية التي كان يقصدها الكثير من تجار المسلمين⁴². ومن أهميتها أن بعض السفن التجارية في كولم كانت تدفع رسوما تجارية تبلغ ألف درهم⁴³.

ومن المدن الهندية التي لها علاقات تجارية مع عدن (جوا) حيث كان يصل إليها المراكب التجارية من جدة وعدن وهرمز⁴⁴. أما كمباي (كنباية) فكانت توصف بأنها بلد تصدير واستيراد فإليها تصل أنواع البضائع ومنها تحمل أنواع السلع إلى كل الجهات. وكانت صيمور (سيمور) تصدر أنواع العطر إلى سائر الأفاق. وأهم ما اشتهرت به الهند صناعة السيوف لأنهم (يحسنون تركيب أخلاط الأدوية التي يسبكون بها الحديد اللين)⁴⁵، ومما يجلب من الهند إلى عدن من السلع (كل ما يرسل في البحر والهليلج المربي والأكراس والمخاد والمساور والأنطاع والأرز... والماش مخلوط والسمسار والصابون)⁴⁶. وهكذا كانت علاقات التبادل التجاري مع الصين والهند.

7.3 جنوب شرق أفريقيا:

كانت عدن أهم مركز للتبادل التجاري بين بلاد العرب وشرق إفريقيا⁴⁷. ومن أهم المواني التجارية فيها (سفالة) وكان يجلب منها التبر (الذهب) وهو أجود أنواع التبر في أنحاء البلدان. كما كانت تصدر الحديد إلى سائر البلدان، ويتميز حديد سفالة أنه أطيب وأرطب أنواع الحديد وهو أحسن من الهندي وغيره، ولكن الهنود يحسنون صناعة السيوف⁴⁸. وقد وصف التعامل التجاري مع أهل سفالة أن التجار كانوا يضعون تجارتهم على الأرض ويتنحون جانباً ثم يأتي أهل سفالة ويضعون النقود أو سلعة أخرى مكان البضائع التي يشترونها. وربما يرجع ذلك إلى خوف أهل سفالة من الوقوع تحت الأسر وبيعهم عبيداً.

ومن أهم مواني شرق أفريقيا مقديشو ويجلب منها (الصندل والأبنوس والعنبر والعاج) إلى سائر البلدان⁴⁹.

7.4 مصر:

تعد مصر من أكثر البلدان التي كانت عدن تتبادل تجارياً معها، لأنها كانت حلقة وصل تجاري بين المشرق والمغرب، كما هو الحال لعدن، حيث كان ميناء عدن يشكل مركزاً رئيسياً للبضائع التجارية القادمة من الصين والهند إلى مصر⁵⁰. وأهم المواني التي كانت البضائع التجارية تصل إليها من الصين والهند عبر عدن هي ميناء عيذاب والتي وصفت بأنها (أحفل مراسي الدنيا). وذلك يرجع إلى أن (مراكب الهند واليمن تحط فيها وتقلع منها) ومن أهمها أيضاً مدينة (قوص) الواقعة على الجانب الشرقي لنهر النيل والتي كانت تعد من أهم المدن التجارية الرابطة فيما بين عيذاب والفسطاط، وتوصف بكثرة الواصلين إليها من الحجاج والتجار القادمين من اليمن والهند ومصر، كما توصف بأنها (محط الرحال ومجمع الرفاق). وتوصف الطريق فيما بين عيذاب وقوص بأنها مليئة بالقوافل التجارية الواردة والذهابت، وأكثر ما يصل إلى اليمن وإلى قوص القوافل العيذاوية المحملة بسلع الهند والوصلت إلى اليمن ومن اليمن إلى عيذاب⁵¹.

وأهم السلع (الواصلت من ديار مصر: الحنطة والدقيق والسكر والأرز والصابون الرقي والأشنان والقطارة وزيت الزيتون وزيت الحار والزيتون المملح وكل ما يتعلق بالنقل إذا كان قليلاً والعسل النحل)⁵² وهكذا كان شكل التبادل التجاري بين مصر وعدن.

7.5 الحجاز:

كما تعد الحجاز من أهم البلدان التي تتبادل تجاريا معها عدن لوجود مكنة والمدينة التي يفد إليهما الكثير من الحجاج سنويا. ومن أهم موانئها جدة والتي وصفت بأنها (خزانة مكنة ومطرح اليمن ومصر)⁵³. كما وصفت بأنها فرضة مكنة وأنها مدينة كبيرة عامرة وكثيرة التجارة وفيها تباع أنواع البضائع المطلوبة والمنجزة، كما توصف بكثرة مراكبها التجارية التي ترسل إلى جهات كثيرة لجلب أنواع البضائع التجارية.

7.6 عمان والخليج:

ومن أهم البلدان التي كان لميناء عدن علاقات تبادل تجاري معها هي عمان والخليج، ومن أهم موانئها صحار ومسقط وهرمز وكيش وسيراف والبصرة والبحرين، نختصر أهمها بالآتي:

ميناء صحار يصفه المقدسي بأنه من أقدم مراسي عمان له علاقات تبادل تجاري مع اليمن وعدة بلدان بقوله: (ويقصدها في كل سنة من تجار البلاد ما لا يحصى عددهم وإليها تجلب جميع بضائع اليمن وتجهز منها بأنواع التجارات)⁵⁴. كما كان ميناء صحار لها أهمية كبيرة لليمن فهي (دهليز الصين وخزانة المشرق ومغوشة اليمن)⁵⁵. كذلك كانت عدن من أهم المراكز التجارية لعمان، فقد كان أهل عمان وتجارها يسافرون من عمان إلى عدن ومنها بحرا أو برا إلى حيث يريدون من بلدان، وذلك ما ذكره الإدريسي بقوله: (ومن مدينة صحار.. يسافرون في المركب على البحر إلى مدينة عدن ومن عدن يسافرون إن شاءوا برا أو بحرا)⁵⁶. كذلك تميز ميناء مسقط بالنشاط التجاري الواسع مع عدن باليمن وذلك ما ذكره المقدسي بقوله: (والمسقط أول ما يستقبل المراكب اليمنية).

وأهم السلع التجارية التي كانت تصدر من عدن إلى عمان حسب ما ذكرها المقدسي بقوله: (واليمن معدن العصائب والعقيق والأدم والرقيق، فإلى عمان يخرج آلات الصيادنة والعطر كله حتى المسك والزعفران والبقم والساج والساسم والعاج واللؤلؤ والديباج والجزع واليوافيت والأبنوس والنارجيل والقند والأسكندروس والصبر والحديد والرصاص والخيزران والغضار والصندل والبلور والفلذل وغير ذلك، وتزيد عدن بالعنبر والشروب والدرق والحبش والخدم وجلود النمرور)⁵⁷، بالإضافة إلى اللبان والصبر، وكما هو معروف أن هذه السلع التجارية هي ما تصل إلى عدن من جميع البلدان. وهذا يبين أهمية عدن التجارية والعلاقات التجارية بين عدن وعمان.

7.7 تجار الكارم:

ومن أهم من نشط في التبادل التجاري بين المشرق والمغرب في القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي، أثناء الحكم الفاطمي لمصر وحكم بني زريع في عدن هم تجار الكارم، وهم التجار الذين اتخذوا من مدينة عدن مقرا رئيسيا لنشاطهم التجاري. وكانت لهم مراكب تجارية تحمل أنواع البضائع التجارية من جنوبي شرقي آسيا وأفريقيا وتحمل إلى عدن ثم مصر ثم إلى أنحاء أوروبا، والعكس كانوا يجلبون تجارتهم من أوروبا ويبيعونها في أنحاء البلدان.

وقد اهتمت الدولة الفاطمية بمصر بحماية تجارة الكارم في البحر الأحمر وذلك ما ذكره القلقشندي بقوله: (وكان لهم أيضا أسطول بعيداب يتلقى به الكارم فيما بين عيذاب وسواكن، وما حولها خوفا على مراكب الكارم من قوم كانوا بجزائر بحر القلزم هناك يعترضون المراكب، فيحميهم الأسطول منهم، وكان عدة هذا الأسطول

خمسة مراكب، ثم صار إلى ثلاث، وكان والي قوص هو المتولي لأمر هذا الأسطول، وربما تولاه أمير من الباب، ويحمل إليه من خزائن السلاح ما يكفيه⁵⁸. كما اهتم حكام الدولة الأيوبية بمصر وذلك عندما بدأ الصليبيون يعملون على قطع الطرق التجارية بين مصر واليمن في البحر الأحمر، حينما اتجهوا إلى مرسى عيذاب المصري (فأخذوا فيها مركبا كان يأتي بالحجاج من جدة، وأخذوا أيضا في البر قافلة كبيرة تأتي من قوص إلى عيذاب، وقتلوا الجميع ولم يحيوا أحدا. وأخذوا مركبين كانا مقبلين بتجار من اليمن، وأحرقوا أطعمة كثيرة على ذلك الساحل كانت معدة لميرة مكة والمدينة)⁵⁹. وهكذا جاء اهتمام حكام مصر لحماية التجارة القادمة من اليمن إلى مصر ومنها تجارة الكارم.

8. محاولة حاكم جزيرة كيش (قيس) القضاء على نشاط عدن التجاري:

في بداية القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي إنشأ صاحب جزيرة قيس (كيش) أسطولا حربيا مكونا من عدة سفن، واتجه به لغزو سواحل عمان وسواحل اليمن، وذلك بهدف تحويل سير طرق التجارة القادمة من الصين والهند إلى جزيرته. كما عمل على غزو مدينة الزانج (سومطرة) والهند لإجبارهم على تسيير السفن التجارية إلى جزيرته. وقد خاف منه أهل الهند وعملوا على اتقاء شره بإعطائه المراكب المسماة المشيعات وتوصف بأنها (شواني غزوانية محكمة الصنعة) يبلغ طول الواحدة منها ستين ذراعا. وهو طول المركب المسمى الغراب. وهو منحوت من قطعة واحدة من الخشب، ويحمل على ظهره ما بين مائة وخمسين ومائتي رجل. وقد نجح صاحب جزيرة كيش من منع وصول السفن التجارية إلى مواني عمان، وفشل في منع وصولها إلى عدن، فأدى ذلك إلى تحويل تجارة وسفن أهل عمان إلى عدن. وفي هذا نصف كيفية هجوم صاحب جزيرة (قيس) على عدن وفشله بالآتي:

كان يتقاسم حكم عدن رجلا من بني زريع، أحدهما: سبأ بن أبي السعود ومقره حصن التعكر وله جباية ما يدخل من البر، والثاني: محمد بن أبي الغارات ومن بعده أخوه على بن أبي الغارات وكان مقر حكمه حصن الخضراء وله جباية ما يدخل من البحر، وأثناء ذلك التقاسم في الحكم قدم إلى عدن جيش صاحب جزيرة قيس المسمون الجاشو على عدة مراكب حربية كانت تسمى دوانيج وبرمات وبهانيق (سابق) بلغ عددهم 700 رجل. ولما وصلوا إلى مرسى عدن طلبوا من حكامها تسليمهم عدن بالصالح أو بالاستيلاء عليها بالقوة. ونتيجة لعدم وجود جيش في مدينة عدن يحمي المرسى فقد وافق صاحب حصن الخضراء على تسليم مرسى عدن إليهم وأن يولوا عليه من أرادوا. وعلى إثر هذا التسليم نزل الجاشو من مراكبهم إلى السواحل وهم مطمئنون بالأمان وقبول الطاعة. ودعما لهذا التسليم أرسل إليهم صاحب الخضراء الدقيق والغنم والنبيد فاتجهوا إلى عمل الخبز والطبخ ثم الشراب.

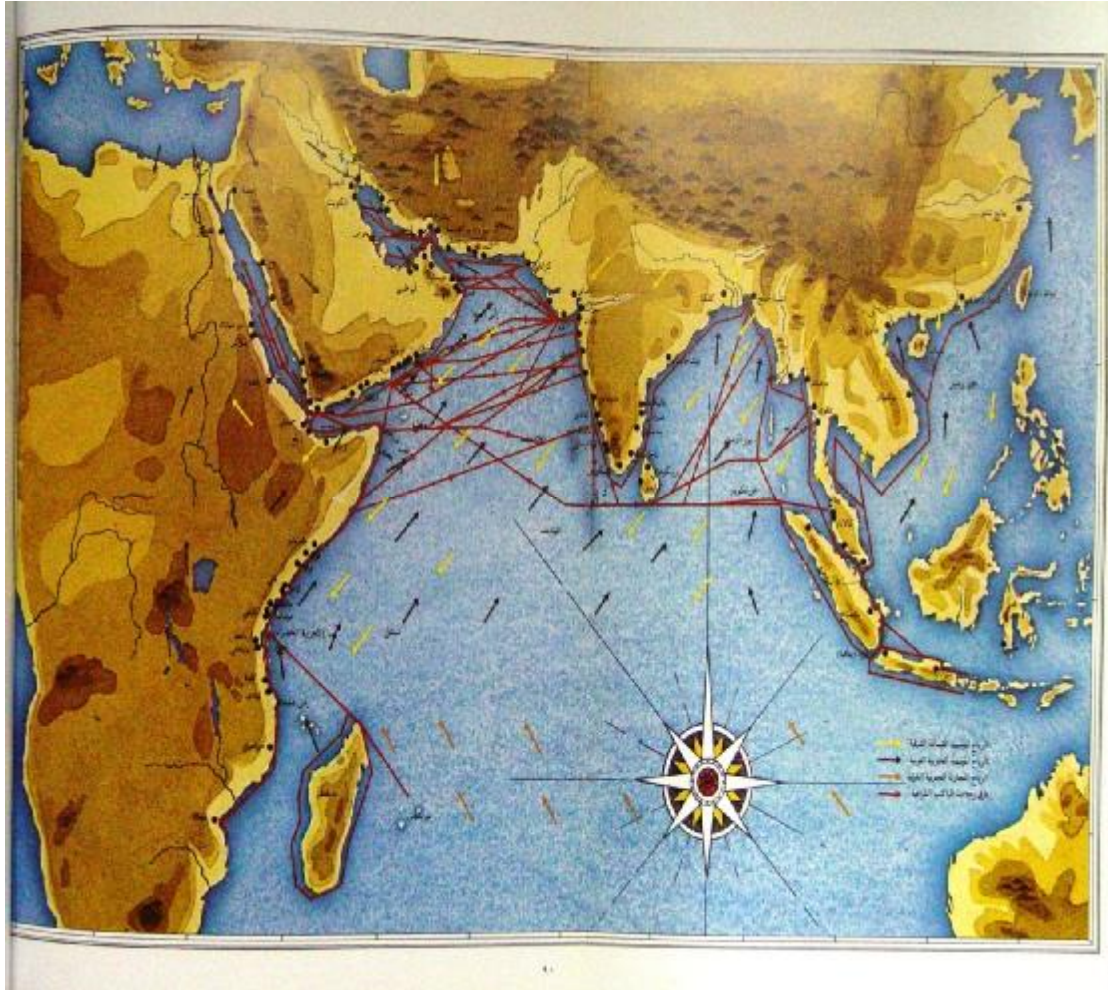
وأثناء ذلك حدث تحول كبير في موقف حكام عدن، فقد رفض صاحب حصن التعكر هذا التسليم ولام ابن عمه على موقفه تسليم عدن إليهم، فرد عليه صاحب الخضراء بأن لا حلية له ولا معذرة وقد أخطأ بعمله هذا، وطلب منه أن يعمل ما يريد، فاشتراط صاحب التعكر على صاحب الخضراء تسليم الخضراء إليه مقابل كفايته من شهرهم. فوافق على ذلك التسليم. وأثناء ما كان الجاشو مطمئنين بالأمان ومشتغلين بالأكل والشراب، هجم عليهم صاحب التعكر بجيش كبير تمكنوا من قتل الكثير من الجاشو بالسيف وتحقيق الانتصار عليهم وطردهم من عدن. وكان ذلك سنة 530هـ.

أهمية موقع عدن في النشاط التجاري البحري الدولي د. محمد عبده السروري

وقد سمي مكان المعركة بالجماجم من كثرة القتلى⁶⁰. وبذلك فشلت محاولة صاحب جزيرة كيش من السيطرة على عدن أو تحويل النشاط التجاري عنها.

9. الخاتمة:

مما سبق يتضح أن مدينة عدن كان لها موقع جغرافي متميز، أسهم كثيرا في جعل مدينة عدن من أهم مراكز التبادل التجاري التي تربط بين بلدان المشرق والمغرب، حيث كان يصل إلى ميناء عدن أنواع البضائع التجارية القادمة من جنوبي شرقي آسيا وأفريقيا والخليج ومصر والحجاز واليمن، فكانت عدن من أهم الأسواق التجارية الدولية التي جلب إليها العديد من التجار من أنحاء العالم.



10. المصادر والمراجع والهوامش:

- ¹ المسعودي، مروج الذهب، تحقيق محمد محي الدين، دار الفكر، بيروت، ط5، 1393هـ، 1373م، ص1/128.
- ² متولي، محمد، جغرافية شبه الجزيرة العربية، الأنجلو المصرية، القاهرة، ط2، 1978م، ص16.
- ³ المقدسي، أبو عبد الله محمد بن أحمد أبي بكر (380 هـ): احسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، دار احياء التراث، العربي، بيروت، ط1، 1987، ص84.
- ⁴ ابن الأثير، عز الدين أبي الحسن علي بن محمد، الكامل في التاريخ، دار الكتب العلمية، بيروت، ط4، 2006م، ص53/10.

- ⁵ الهمداني : الحسن بن احمد بن يعقوب ت(334 هـ): صفته جزيه العرب، تحقيق: محمد الاكوع، نشر مركز الدراسات اليمني، طبع بيروت ط3، 1983، ص306.
- ⁶ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص84.
- ⁷ الهمداني، صفته جزيرة العرب، ص306.
- ⁸ الإدريسي: محمد بن محمد إدريس ت (560 هـ): نزهة المشتاق في اختراق الافاق، عالم الكتب، بيروت، ط1 1989م، ص54/1.
- ⁹ القزويني: زكريا بن محمد بن محمود، آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، د.ت، ص101.
- ¹⁰ ابن بطوطه، ابو عبد الله محمد بن ابراهيم ت (779 هـ): رحلة ابن بطوطه، دار صادر، ص251.
- ¹¹ أندريه ثيفيت، وصف عدن في ق16م، ترجمة عبد الغني الجاجبي، مجلة كلية الآداب، المجلد 33، عدد(1) صنعاء يناير 2010، ص243.
- ¹² المقدسي، أحسن التقاسيم، ص84.
- ¹³ ابن المجاور: محمد بن مسعود بن علي ت(630 هـ) صفته بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز، تحقيق: اوسكر لوفغرين، دار التنوير، بيروت، ط2، 1986 م، ص128.
- ¹⁴ ابن خرداذبة، ابو القاسم: عبيد الله بن عبد الله ت(300 هـ) المسالك والممالك، دار احياء التراث العربي، بيروت، ط1، 1988 م، ص57، محمد السروري: الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في اليمن في عهد الدويلات المستقلة من سنة 429 هـ / 626 هـ، دار الأهرام، القاهرة، ط1، 1997 م، ص559.
- ¹⁵ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص84.
- ¹⁶ الإدريسي، نزهة المشتاق، ص54.
- ¹⁷ ياقوت بن عبد الله الحموي ت(626 هـ) : معجم البلدان، دار صادر، بيروت، 1984 م، ص85/2، السروري، الحياة السياسية، ص560.
- ¹⁸ ابن الأثير، الكامل في التاريخ، ص53/10.
- ¹⁹ القزويني، آثار البلاد، ص101.
- ²⁰ العمري، شهاب الدين احمد بن يحيى بن فضل الله ت(749 هـ): مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، تحقيق: أيمن فؤاد ، المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية بالقاهرة، د.ت، ص157.
- ²¹ القلقشندي، ابو العباس احمد ت(821 هـ) : صبح الأعشى في صناعة الانشاء، دار الفكر، بيروت، 1987 م، ص11/5.
- ²² المقدسي، أحسن التقاسيم، ص84.
- ²³ العمري، المسالك، ص157، القلقشندي، صبح الأعشى، ص11/5.
- ²⁴ ابن المجاور، صفته بلاد اليمن، ص144، 130.
- ²⁵ ابن بطوطه، رحلة، ص251.
- ²⁶ ابن المجاور، صفته بلاد اليمن، ص134.
- ²⁷ القلقشندي، صبح الأعشى، ص11/5.
- ²⁸ ابن حوقل: أبو القاسم بن حوقل، صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، ط، 1979م، ص24/23، السروري، الحياة، ص588.
- ²⁹ ابن المجاور، صفته بلاد اليمن، ص144-145-142.
- ³⁰ المسعودي، مروج الذهب، ص140/1.
- ³¹ ابن المجاور، صفته بلاد اليمن، ص117.
- ³² المسعودي، مروج الذهب، ص107.

- ³³ ابن حوقل، صورة الأرض، ص51، نقولا زيادة: الجغرافيا والرحلات، دارالكتاب اللبناني المصري، 1987 م، ص36، السروري، ص548.
- ³⁴ المسعودي، مروج الذهب، ص112، أنور عبد العليم، الملاحات وعلوم البحار عند العرب، عالم المعرفة، عدد548، 1399هـ، 1997م، ص159، شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية 41- 904 هـ- 661 - 1498 م، عالم المعرفة، الكويت، العدد 151، ص87.
- ³⁵ حسن صالح شهاب: فن الملاحة عند العرب، دار العودة، بيروت، نشر مركز الدراسات اليمني، ط1، 1982م، عن الفوائد لابن ماجد، ص325.
- ³⁶ مجموعة: عمان وتاريخها البحري، ط2، 1423هـ، 2002م، ص89، شوقي، تجارة المحيط، ص87.
- ³⁷ أنور، الملاحات وعلوم البحار، ص159، عن الفوائد لابن ماجد.
- ³⁸ شوقي، تجارة المحيط، ص88.
- ³⁹ الأدرسي، نزهة المشتاق، ص84، 90، 54، 221.
- ⁴⁰ ابن خردنبه، المسالك، ص68.
- ⁴¹ الأدرسي، نزهة المشتاق، ص73، 80.
- ⁴² ابن بطوطة، رحلت، ص560، 568، د/ حسين مؤنس: ابن بطوطة ورحلاته، تحقيق ودراسة وتحليل: دار المعارف: القاهرة، 1980 م، ص173، 177.
- ⁴³ جورج فاضلو حوراني: العرب والملاحات في المحيط الهندي، ترجمة: يعقوب بكر، دارالكتاب العربي، القاهرة، نشر مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1958 م، ص212.
- ⁴⁴ نعيم زكي فهمي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1393هـ، 1973م، ص172.
- ⁴⁵ الأدرسي، نزهة المشتاق، ص181، 182، 67.
- ⁴⁶ ابن المجاور، صفته بلاد اليمن، ص142.
- ⁴⁷ نقولا زيادة، الجغرافية والرحلات، ص227.
- ⁴⁸ الأدرسي، نزهة المشتاق، ص68.
- ⁴⁹ القزويني، آثار البلاد، ص44، 62، ياقوت، معجم البلدان، ص173/5، الحميري، الروض المعطار، ص333.
- ⁵⁰ آدم متر، الحضارة الإسلامية، في ق4 هـ، ترجمة محمد عبد الهادي، مطبعة لجنة التأليف والترجمة، القاهرة، 1360، 1941م، ص371.
- ⁵¹ ابن جبير، رحلت ابن جبير، دار صادر، بيروت، 1384هـ/1964م، ص45، 41، 43.
- ⁵² ابن المجاور، صفته بلاد اليمن، ص142.
- ⁵³ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص81.
- ⁵⁴ الأدرسي، نزهة المشتاق، ص139، 156.
- ⁵⁵ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص87.
- ⁵⁶ الأدرسي، نزهة المشتاق، ص159، الحميري، الروض، ص354.
- ⁵⁷ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص88، 91-92.
- ⁵⁸ القلقشندي، صبح الأعشى، ص524/3، محمد كريم إبراهيم: عدن دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية، منشورات العلوم الاجتماعية (77)، 1985م، ص349.
- ⁵⁹ ابن جبير، رحلت، ص34.
- ⁶⁰ ابن المجاور، صفته بلاد اليمن، ص124-125، كريم، عدن، ص117-126.