



مجلة جامعة ذمار

للدراسات والبحوث الإنسانية

مجلة علمية محكمة فصلية تعنى بالمعرفة الإنسانية

أهمية التكامل الجيوبوليتيكي لمجلس التعاون لدول الخليج العربي مع اليمن

الاحتراز للمعنى في القرآن الكريم

سورياتية الصورة في القصيدة اليمانية المعاصرة

القرصنة البحرية في اليمن في العصر الإسلامي

الشعور بالذنب وعلاقته بتصور الانتحار والتوجه الديني لدى طلبة جامعة عدن



العدد الرابع والستون - ٢٠١٥م - ١٤٣٦هـ

القرصنة البحرية في اليمن في العصر الإسلامي

من القرن السادس إلى القرن العاشر الهجري / القرن الثاني عشر إلى القرن السادس عشر الميلادي

* د. هشام حسين محمد هذيل

الملخص.

يتناول هذا البحث دراسة تاريخية عن القرصنة البحرية في اليمن في العصر الإسلامي من القرن السادس إلى القرن العاشر الهجري / القرن الثاني عشر إلى القرن السادس عشر الميلادي، لما لهذه الظاهرة من أهمية في تاريخ اليمن الإسلامي وانعكاسات وأثار، وتبرز أهمية هذه الظاهرة كون السواحل اليمنية ما زالت تعاني منها حتى يومنا هذا بحكم الموقع الاستراتيجي الهام لليمن على خطوط التجارة العالمية عند مدخل مضيق باب المندب، وطمع الكثير من اللصوص (القرصنة) في الحصول على مغتنيات السفن التجارية المارة عبر هذه الخطوط البحرية، وقد حاولنا دراسة هذا الموضوع من نواحي متعددة في محاولة لإشباعه، من خلال إظهار الأبعاد التاريخية لهذه الظاهرة البحرية في المياه اليمنية، والعوامل التي أدى إلى انتشارها، وما كُتب عنها في المصادر التاريخية وما وصفت به، ومراحل تطورها، كما ذهبنا في بحثنا هذا إلى دراسة الأوضاع العامة للقرصنة من خلال البحث في نمط حياتهم، وتركيبتهم الاجتماعية، وأساليب تعاملهم مع من حولهم من ضحايا وأناس تعاملوا معهم في أثناء رحلاتهم البحرية، مشيرين إلى الجهود الجبارية التي بذلتها الدول الكبرى واليمن في محاربة القرصنة، وما ترتب على ذلك من آثار على مستوى اليمن وعلاقاتها الخارجية بمن حولها من الدول.

لقد توصلنا في بحثنا هذا إلى عدد من النتائج أهمها إن القرصنة البحرية كانت من بين أهم الأسباب الرئيسية التي عرضت اليمن للكثير من الأزمات السياسية والاقتصادية والاجتماعية، كما أنها كانت دافع وذراعه لوصول بعض الدول الكبرى إلى المياه والأراضي اليمنية والسيطرة عليها بحجية حمايتها والدفاع عنها من سفن القرصنة بعد أن عجز بعض حكام اليمن من حماية الطريق البحري وسفن هذه الدول، على الرغم من الجهد العظيم الذي بذلها بعض هؤلاء الحكام والأهالي في اليمن للقضاء على هذه الظاهرة أو التخفيف منها.

مقدمة:

وقد كانت فترة التاريخ الإسلامي المتأخرة من أكثر الفترات التي انتعش فيها التجارة اليمنية الداخلية والخارجية وتحديداً من القرن السادس إلى القرن العاشر الهجري / الثاني عشر إلى السادس عشر الميلادي، إذ شهدت فيها الموانئ اليمنية حركة نهوض تجارية قوية، لاسيما بين اليمن ومواقع الثقل التجاري العالمي في ذلك الحين في جنوب شرق آسيا أو بين اليمن وموانئ البلاد القريبة منها الواقعة على الساحل الشرقي لأفريقيا كموانئ مصر والسودان والحبشة وغيرها وذلك بعد أن لقيت التجارة عنابة خاصة واهتمام كبير من قبل ملوك الدولتين حكموا اليمن في المدة المذكورة، مثل ملوك الدولة الأيوبيّة والدولة الرسوليّة والدولة الطاهيرية الذين راحوا يسهّلون ما يمكن تسهيله للتجار، ويحفّضون لهم في الضرائب، ويحسّنون استقبالهم واستضافتهم عند وصولهم إلى اليمن، ويوفّرون لهم موقع الإقامة ليرغبوا بهم في التجارة مع اليمن، إلا أن أكثر ما كان يعكر صفو هذه التجارة ما كان يقوم به لصوص البحر من القرصنة الخارجيين عن سيطرة الدولة من أعمال نهب واغتصاب لسفن التجار في عرض البحر، مما جاء بنتائج عكسية على هذه التجارة التي كانت تتعرض لحالات كсад في المدة المذكورة التي يشتهر فيها خط القرصنة، علمًا بأن تقطع هؤلاء للسفن التجارية وغيرها كثيراً ما كان لقوة الدولة على السواحل اليمنية دوراً فيه؛ فكلما ضعفت الدولة وخفت رقابتها على البحر كلما زاد السطو على السفن، وهو ما جعل من القرصنة

من المعروف تاريخياً عن اليمن أنها تطل على بحرين من أهم بحار العالم، هما البحر الأحمر (القلزم) وبحر العرب، وتأتي أهمية البحرين المذكورين كونهما يمثلان أهم طرق الملاحة البحرية العالمية عبر العصور فموقع اليمن على مضيق باب المندب في الجزء الجنوبي الغربي من القارة الآسيوية عند ملتقى البحر الأحمر وبحر العرب، أعطى لها أهمية استراتيجية واقتصادية وتجارية، وقد فرض هذا الموقع الاستراتيجي على جميع السفن القادمة من جنوب شرق آسيا وببلاد الهند والساحل الشرقي الجنوبي لأفريقيا المرور بائيات اليمنية لوقوعها على خط التجارة العالمي المتوجه شمالاً إلى الحجاز وببلاد الشام ومصر وشمال غرب أفريقيا التي تنقل منها البضائع التجارية إلى البلاد الواقعة شمال البحر المتوسط (بحر الروم) وإلى غيرها، كما أعطى هذا الموقع نفسه لليمن أهمية تجارية ساعدت على أن تصبح من أهم مراكز الثقل التجاري، ومن أهم موقع التموين للسفن القادمة من بلاد الهند وغيرها، إذ كانت هذه السفن تمر باليمن لتتمكن بما تحتاج إليه من ماء وغذاء، وللحصول على قسط من الراحة حتى تتمكن من مواصلة رحلتها إلى البلاد المتوجهة إليها، كما تقف بعض السفن في الموانئ اليمنية لإصلاح ما خرب فيها بسبب شدة الرياح، وقوّة تدفق الأمواج وغير ذلك.

المبحث الأول:

أبعاد ظاهرة القرصنة في السواحل اليمنية ومراحل تطورها:

تُعدُّ القرصنة من الظواهر التي بُليت بها اليمن منذ أمد بعيد، وقد انعكس اشتداها في أوقات محددة على حركة التجارة فكانت سبباً في ركودها، وقد وجد القرصنة في سواحل اليمن المفتوحة والطويلة، وفي المراكب المحملة بأنواع البضائع القادمة إليها أو المقادرة منها خير وسيلة للعيش بعد مهاجمتها وسلب ما فيها من بضائع وأموال، وقد كلفت أفعال القرصنة المتهورة حكام اليمن وتجارها الأموال الكثيرة، ودفعتهم - ليس على مستوى اليمن بل على مستوى البلدان المتضررة - إلى ضرورة إيجاد حلولٍ من يقطعن الطريق على السفن لردعهم عمّا يفعلونه من أعمال قد يتضرر منها اقتصاد هذه البلدان.

1. عوامل انتشار القرصنة البحرية:

لم تعرف اليمن القرصنة خلال مدة التاريخ الإسلامي إلاً بعد أن تجمعت هناك العديد من العوامل التي ساعدت على وجودها، ومن الطبيعي أن تكون عمليات السطو على السفن في البحر قد انتشرت قبل ذلك الوقت مع أن المصادر التاريخية التي بين أيدينا لم تذكر ذلك ولو حتى من باب الإشارة، لهذا من خلال دراستنا لهذه الظاهرة وتحديداً في المدة المذكورة التي عرفت بكثرة صراعاتها نجد أن هناك العديد من العوامل التي كانت سبباً رئيسياً في معاناة اليمن من القرصنة، وليس معنى هذا أنه لم يكن هناك قطع للطريق في البحر فيما سبق؛ بل على العكس من ذلك، فقد تكون هناك حالات سطو تعرضت لها بعض السفن، كما قد تكون هناك جمادات عاشت على ذلك؛ ولكنها حالات نادرة - على ما يبدو - لم تدونها المصادر التاريخية التي أهملت ذكر ذلك لاهتمامها بتدوين ما كان يحدث من خلافات سياسية كانت تشغله الناس أكثر

ظاهرة كان بروزها واحتقارها مرهوناً بقوة أو ضعف الدولة وحكامها.

إن موضوع القرصنة البحرية في مياه اليمن من المواضيع المهمة التي هي في حاجة إلى دراسة معمقة لمعرفة بداياتها الأولى ودوافعها الحقيقية، ومن يقوم بها، والجهات الممونة لها، وانعكاسات ذلك التموين على ركود التجارة البحرية، لأنخفاض معدل السفن القادمة إلى موانئ اليمن، ومن هنا المنطلق قمنا بدراسة لهذا الموضوع وفي مدة زمنية محددة بالقرن السادس إلى القرن العاشر الهجري / القرن الثاني عشر إلى القرن السادس عشر الميلادي، وقسمناه إلى مباحث ثلاثة، ناقشنا في المبحث الأول: أبعاد ظاهرة القرصنة البحرية في السواحل اليمنية، وطرقنا في ذلك إلى عوامل انتشار القرصنة، ووصف المصادر التاريخية لها، ومراحل تطورها في المدة الزمنية المذكورة. وناقشنا في المبحث الثاني: الأوضاع العامة للقرصنة من خلال دراسة نمط حياتهم، وأساليبهم في مهاجمة السفن، وعلاقتهم بسكان المناطق التي كانوا يلجؤون إليها، وجنسياتهم ومواطنهم الأصلية، وتوزيع سفنهم وأسلحتهم. وخصصنا المبحث الثالث: لدراسة دور الدول الكبرى واليمن في محاربة القرصنة، وانهينا بحثنا هذا بخاتمة استعرضنا من خلالها أهم النتائج والتوصيات التي توصلنا إليها، موضحين في ذلك الآثار المختلفة التي تركتها القرصنة على مستوى حياة الناس السياسية والاقتصادية والاجتماعية.

مهمته حماية السفن من اللصوص، وحتى لو وجد فإنه لم يكن قادرًا على التعمق في البحار لمطاردة هؤلاء، أو مراقبة الساحل اليمني الطويل.

جـ انتشار الجزر المهجورة والمعمورة في مياه البحر الأحمر (القلزم) وبحر العرب التي ساعدت على أن تكون ملاذاً آمناً للقرصنة، ومكاناً تخزين مسروقاتهم، وأوكاراً لها جمة السفن التجارية المارة في البحر، وهو ما يؤكده القلقشندي⁽³⁾ الذي أشار إلى أنه قد وجد في جزر القلزم قوم يعترضون السفن وينهبونها.

دـ عدم تعامل بعض حكام اليمن بصرامة مع القرصنة الذين يتم إلقاء القبض عليهم، بتطبيق أحكام الشريعة الإسلامية عليهم، لأسباب قد يكون منها رغبتهم في اتباع أسلوب الذين معهم عسى أن يؤدي ذلك إلى توبتهم⁽⁴⁾، على الرغم من أن ديننا الإسلامي الحنيف حرم قطع الطريق، ووضع الأحكام التي تطبق على من يقومون بمثل هذا العمل الذي يزعزع الناس وينشر الرعب بينهم، ويعنفهم من السفر أو العمل في التجارة البحرية.

هـ ضعف الوازع الديني عند من يقومون بمثل هذه الأعمال، أو عدم وجوده لأن أكثر من عملوا في قطع الطريق كانوا - على ما يبدو - من غير المسلمين من أفريقيا والهند⁽⁵⁾، وعدد قليل لا يذكر من المسلمين⁽⁶⁾، الذين كان يبعدهم عن الإسلام وتعاليمه، وحالتهم المعيشية الصعبة دور في خروجهم إلى البحر للتكمب والعيش.

وـ نجاح معظم عمليات القرصنة، وهو ما شجع على تكوين عصابات تجوب البحار وتترقب سير السفن لها جمتها ونهب ما فيها.

من غيرها، ومن الملحوظ أن ركود اليمن تجاريًا بسبب تلك الخلافات وقلة عدد السفن القادمة إلى موانئها في المدة السابقة لمدة الدراسة لم يشجع اللصوص على ركوب البحر، كما لم يجعل للقرصنة رواجاً ولا أهمية بينهم، علمًا بأنه من خلال دراستنا لما جاء في المصادر وجدنا بأن من كان يقوم بمثل هذه الأعمال هم أفراد قدموا من البلدان القريبة أو المحاطة باليمن، ولم يكونوا من اليمنيين أنفسهم، ويبدو أن معظمهم كانوا من سكان البلدان الساحلية التي ارتبطت مع اليمن بعلاقات تجارية، لعرفتهم بخطوط التجارة، وموعد خروج السفن، وعدد بحاراتها، وما تحمله من أموال، وهو ما تؤكد المصادر⁽¹⁾، ولا يعني هذا أنه لم يكن هناك قراصنة يمنيون، ولكن قد يكونوا قليلين مقارنة بغيرهم، لأسباب مختلفة منها: قوة الوازع الديني والأخلاقي الذي يحرم على المسلم إفراز الأمن وإخافته بقطع الطريق عليه، والخشية من ركوب البحر، والخوف من عقاب الدولة، وهو ما جعل ذلك من أكثر الأسباب التي منعت أهل اليمن من قطع الطريق على السفن وسرقتها، ومن هنا يمكن أن نعيد عوامل انتشار القرصنة البحرية إلى الآتي:

أـ الظروف المعيشية الصعبة التي كان يعيشها أهالي بعض المناطق الساحلية، لدرجة يتحول فيها بعض الصياديون الفقراء إلى لصوص، بعد أن يعجزوا عن العيش من وراء الصيد في البحر.

بـ ازدهار حركة النقل البحري في اليمن التي شبهها بعض المؤرخين بجبل طارق الشرق⁽²⁾، موقعها الهام، ولكتلة تواجد السفن إلى موانئها من الغرب والشرق عبر مضيق باب المندب الاستراتيجي.

جـ ضعف الإجراءات الأمنية في البحار اليمنية لفشل بعض سلطatin الدول التي حكمت اليمن من مراقبة سواحلها الطويلة، أو التعمق فيها إلى الداخل؛ لعدم امتلاكهم أسطول بحري كبير مهيئاً تهيئة عسكرية، تكون

- 1438م) مصطلح غريب حاولنا أن نبحث عن تعريف صحيح له في كتب ومعاجم اللغة ولكننا لم نجد له تفسير، وهو مصطلح: "المجُورون"⁽¹³⁾، الذي يبدو أنه أطلق على عصابات عملت في البحار اليمنية وأشارت الخوف والقلق فيها، وأصبح وجودها من المشكلات التي أقلقت السلطان الظاهر، وكثيراً ما كان يصطدم بأفرادها بعد أن صاروا يشكلون خطراً يهدد أمن وسلامة السواحل اليمنية⁽¹⁴⁾. وقد اجتهد بعض العلماء في محاولة لتفسير معنى هذا المصطلح كالعلامة المحقق عبد الله محمد الحبشي الذي قال في وصف المجُورين: "كانهم طائفة من القرصنة"⁽¹⁵⁾. ومن الملاحظ أن الحبشي اعتمد في تحليله هذا على ما قرأه عن هؤلاء الذين كانوا يعيشون بشكل جماعات خارجة عن سيطرة الدولة، وتمتلك سفن في عرض البحر مع عدم رضا الدولة عن أفعالهم التي من المؤكد أنها لا تخرج عن إطار تهريب البضائع لبعض التجار إلى السواحل اليمنية المفتوحة دون مرورها بالموانئ الرئيسية، دون أن تخضع لجمرك الدولة، وهو ما جعلهم خارجين عن القانون.

وقد يكون ما ذهب إليه الحبشي صحيحاً حول المجُورين، فقد يكونون فعلاً قراصنة مع أننا لم نجد في المصدر الذي ذكرهم ما يؤكّد أو حتى يشير إلى أنهم كانوا يقطعون الطريق على السفن أو حتى يحاولون نهبها، وقد دفعني إلى الذهاب إلى ما ذهب إليه الحبشي ما وجدته في بعض الكتب من أن هناك الكثير من العرب عملوا في القرصنة في مياه الجزيرة العربية الجنوبية، وأن سفنهم كانت تجوبها لثغير على المراكب المارة لسلب ما فيها، لهذا كان التجار يتلقون مع هؤلاء القرصنة على دفع مبالغ مالية لهم مقابل تعهدهم بسلامة سفنهم، وعدم التعرض لها، وإيصالها إلى سواحل بلادهم⁽¹⁶⁾ باقل التكاليف، دون أن

ي- توافر الإمكانيات المادية لدى القرصنة، والمعدات القتالية من أسلحة متنوعة، وسفن مختلفة⁽⁷⁾، وخبرة في معرفة أماكن سير هذه السفن، واتجاه الرياح والنجوم، للسير في البحر ليلاً ونهاراً دون خوف منه أو الضياع فيه.

ع- سهولة ترويج المسوروقات وبيعها في بعض الجزر القردية من اليمن⁽⁸⁾، وهو ما شجع القرصنة على المغامرة دوماً بعد أن شعروا بقيمة ما كانوا يحصلون عليه من أموال، مما ساعدهم على العيش وشراء السفن والأسلحة التي شجعتهم على الاستمرار في القرصنة.

2. وصف المصادر التاريخية للقرصنة:

تعريف المعاجم اللغوية القرصنة بأنها السطو على السفن التجارية، والقرصان بأنه لص البحر⁽⁹⁾، وهو ما يعني أن القرصنة هم من يهاجمون السفن في عرض البحر ويقطعون الطريق عليها لسرقتها ونهب ركابها، وأخذ ما معهم من أموال وبضائع، ومن الملاحظ أن مصطلح قرصنة أو قراصنة لم يكن من المصطلحات المعروفة عند اليمنيين في مدة الدراسة لعدم حصولنا على أي دليل يشير إلى أنهم كانوا يسمون من يسطوا على السفن وينهبونها بالقرصنة، وقد عرف هؤلاء بين عامة الناس في اليمن بسراق السفن، وهي الحرفة التي امتهنها هؤلاء ولم يُعرفوا بين الناس إلا بها⁽¹⁰⁾، في حين وصفتهم مصادر أخرى بلصوص البحر⁽¹¹⁾، وبالفسدين، وقطع طرق المسلمين في البحر⁽¹²⁾، مع أن اللص هو السارق وليس هناك فرق بينهما فكلاهما يقوم بنفس العمل وهو السرقة.

ومن العجيب، أن نجد عند بعض المؤرخين الذين كتبوا عن تاريخ اليمن الإسلامي لاسيما خلال مدة حكم أحد سلاطين بني رسول وهو السلطان الظاهري حبيبي بن إسماعيل بن الأفضل عباس (842هـ - 831هـ)

إلى العربية، فعمل على تحريف كلمة تصوّص السفن إلى قراصنة، وهو المتعارف عليه اليوم في كتب اللغة الحديثة.

أما الوصف الدقيق للقراصنة وأسلوب تعاملهم مع بحارة السفن التي يتم مهاجمتها في صوره الرحالة المغربي ابن بطوطه الذي كان قد قدم إلى اليمن عبر البحر في أثناء زيارته لها، وقد تعرّف على هؤلاء بعد مهاجمتهم لبعض السفن المارة، ووصفهم بقوله: "عادة هؤلاء السرّاق أنهم لا يقتلون أحداً إلاّ حين القتال ولا يفرّقوته، وإنما يأخذون ماله ويتركونه يذهب بمركبته حيث شاء"⁽¹⁸⁾. وبعد هذا الوصف الدقيق لأسلوب القراصنة في التعامل مع ركاب السفن المنهوبة من المعلومات المهمة التي تعطي لنا صورة واضحة عن القراصنة، وتلخص لنا طريقة تعاملهم مع السفن التي تقع تحت سيطرتهم، إذ نتوصل من خلال هذه المعلومة إلى أن القراصنة الذين كانوا يجوبون المياه اليمنية والأفريقية كانوا رجال حرب، ولديهم من القدرة القتالية ما تمكنهم من الدفاع عن أنفسهم، وكانوا يسخرون قوتهم هذه لإخافة ركاب السفن، وأخذ ما معهم دون أن يعتدوا عليهم بالقتل أو الإغراق في البحر، إلا إذا فرض عليهم ذلك، فيضطرون إلى استخدام القوة معهم وقتاً لهم وقتاً لهم إذ دعت الحاجة، أي أن القراصنة كانوا يقطّعون الطريق على السفن لنهبها فقط وليس لإغراقها أو قتل ركابها.

3. تطور القرصنة البحريّة في السواحل اليمنية:

تؤكد المعطيات التاريخية التي بين أيدينا أن القرصنة لم تكن عائقاً بوجه التجارة البحريّة، لاسيما خلال مدة الدراسة المحددة بأربعة قرون متتالية، وهي مدة طويلة عرفت بازدهار تجارتها، مع انتشار سفن القرصنة فيها، وإنما كانت القرصنة عبارة عن ظاهرة كثيرة ما تبرز

تخضع لضرائب الدولة الباهظة، ومن هنا نجد أن المجرّدين إما أن يكونوا:

أ- طائفة من القراصنة الذين كانوا يجوبون البحار اليمنية ليسطروا على السفن المارة فيها.

ب- أو قراصنة ومهربين في الوقت نفسه، يتلقّون مع بعض التجار على تهريب بضائعهم ونقلها على سفنهم، وتحت حمايتهم حتى يوصلونها إلى السواحل اليمنية بأمان، بعيداً عن رقابة الدولة وأعينها، وبعيداً عن أي خطريّتها، مقابل مال يدفعه التجار لهؤلاء القرصنة، ليضمنوا وصول بضائعهم بسلام، لاسيما وأنهم - على ما يبدو - رأوا بأن دفع الأموال للقراصنة المهرّبين أسلم من دفعها لجمارك الدولة التي لم توفر الأمان لسفنهما في البحر، وهو الرأي الأقرب إلى الصواب.

ج- أو قراصنة اشتهروا بسيطرتهم على البحار، وكانوا يفرضون على التجار مبالغ مالية لقاء عدم التعرض لسفنهما عند نقلها للبضائع، بل ومرافقتها إلى أن ترسو في بر الأمان.

إلا أن الإشارة الوحيدة التي وجدنا فيها ذكراً للقراصنة لفظاً ومعنى كانت عند الرحالة الإيطالي ماركو بولو الذي كتب عن رحلته التي انطلقت من مدينة البندقية الإيطالية إلى قارة آسيا، وقد أشار فيها إلى اليمن في القرن السابع الهجري / الثاني عشر الميلادي كجزء من القارة المذكور، وذكر أنه وجد في بحارها القرية من جزيرة سقطرى قراصنة يقطعون الطريق على السفن وينهبونها⁽¹⁷⁾، ولم يقل سرّاق أو تصوّص، مثلما ورد في المصادر اليمنية ذكرهم، وقد يكون ما جاء لدى ماركو بولو هو من صنع المترجم الذي قام بترجمة نصوص هذا الكتاب الذي كتب باللغة الإيطالية ثم ترجم إلى الإنجليزية ومنها

القادمة من الشرق عبر البحر الأحمر إلى اليمن والحجاج وببلاد الشام ومصر، وذلك بعد أن برزت مشكلة القرصنة في سواحلها، التي لم تعد تقتصر على تصوّص البحربل أمتد لتقوم به جماعات وصفهم ابن جبير⁽²¹⁾ بأنهم من نصارى الشام، وقد يكونوا هم أنفسهم من عرّفوا في التاريخ بالصلبيين الذين توغلوا في البحر الأحمر، وأخذوا في قطع الطريق على مراكب الحجاج، وسفن التجار القادمة من اليمن إلى مصر والاستيلاء على شحناتها ثم إحراقها، لهذا كان أول ما فعله الملك المعظم شمس الدين توران شاه بن أيوب (569هـ - 1173م) عند دخوله اليمن أنه سعى إلى محاربة القرصنة في محاولة لأبعادهم عن المياه اليمنية⁽²²⁾، بعد أن اشتد خطرهم، ويبدو أن توران شاه تمكّن بأسلوبه هذا التخفيف من هذا الخطر، ولم يقض عليه قضاءً تاماً؛ بدليل احتفاظه بعده من السفن المعروفة بالشوانى التي قاتل بها القرصنة في سواحل اليمن بعد خروجه منها⁽²³⁾، وقد ظلت هذه السفن راسية في ميناء عدن حتى دخلها سيف الإسلام طفتكن بن أيوب (579هـ - 1194م) الذي أعاد تشغيلها في البحر بعد أن عادت أعمال القرصنة إليه⁽²⁴⁾.

وعلى الرغم من جهودبني أيوب المضيّة لوقف خطر القرصنة إلا أن ذلك لم يمنعهم من اعتراض التجار في البحر، حتى أنهم في سنة 1205هـ / 602م قطعوا الطريق على السفن التجارية التي كانت متوجهة من الشرق إلى اليمن ولدة سنة كاملة⁽²⁵⁾، مما أثر على ما يبدو على النشاط التجاري لليمن، بعد فشل وصول المراكب إلى مواطنها لتموينها بما تحتاج إليه من ضروريات الحياة اليومية، وارتفاع الأسعار لوقف الاستيراد، وتراكم البضائع المحلية وانخفاض أسعارها بعد تقدّسها في الأسواق، وهو ما دفع الأتابك سيف الدين سنقر⁽²⁶⁾ في مدة حكم الملك

وتنتشر في أوقات وتقل أو تختفي في أوقات أخرى، على الرغم مما تسبّبه من أزمات يتضرّر منها التجار. وعلى ما يبدو أن اليمن عرفت القرصنة منذ مدة سابقة ملدة الدراسة مع عدم إشارة المصادر التي بين أيدينا إلى ذلك، لأسباب ذكرناها سابقاً، وما يؤكد ما ذهبنا إليه حول قدم ظاهرة القرصنة في السواحل اليمنية تعرض بحار بعض البلاد العربية القريبة من اليمن أو التي هي على صلات تجارية معها للقرصنة، لاسيما البلاد المطلة على سواحل البحر الأحمر مثل مصر والحجاج، وبلدان الساحل الشرقي لأفريقيا، والبلدان المطلة على بحر العرب التي كانت من أكثر البلاد تعرضاً للقرصنة لوقوعها على الخطوط البحريّة لتجارة التوابل، وهو ما جعلها عرضة لخطر هذه الجماعات المتقطعة في البحر منذ القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي وما قبله، لاسيما خلال مدة حكم الفاطميين لمصر ومن جاء بعدهم من الأيوبيين ثم المالك⁽¹⁹⁾، وعلى اعتبار أن اليمن جزءاً من البلاد العربية وترتبطها بها علاقات إقليمية وتجارية بحكم الموقع الجغرافي لها على باب المندب المدخل الرئيسي للسفن القادمة إلى البحر الأحمر والمقدّرة منه فيبدو أن مياه اليمن وجزرها الكثيرة المنتشرة في البحر كانت مليئة أيضاً بالقرصنة⁽²⁰⁾، وقد ساعدت الفوضى السياسية التي عاشتها اليمن في القرنين الخامس والسادس الهجريين / الحادي عشر والثاني عشر الميلاديين القرصنة على أن يجدوا لأنفسهم موقع قدم في المياه اليمنية لزاولة نشاطهم لانشغال الحكم عنهم، لاسيما حكام آل زريع في عدن (532هـ - 1173م) الذين لم تمكنهم الصراعات الداخلية من التصدّي لهؤلاء أو حتى إبعادهم عن السواحل اليمنية، فضلاً عن عدم امتلاكهم أسطول بحري يمكنهم من القيام بهذه المهمة، لهذا عندما دخل بنو أيوب اليمن سنة 569هـ / 1172م كان من بين أهم أهدافهم تأميم خطوط التجارة البحريّة

عدد من التجار الذين تضرروا من أفعال القرصنة في عهد المظفر، أمثال التاجر كافور النابليسي، الذي تعرض مرکبان تجاريان له قدمًا من الهند لهجوم القرصنة في عرض البحر، ولو لا شجاعة بحارة المرکبين الذين قاتلوا⁽³⁴⁾. ببسالة لأصبحت بضاعة هذين المرکبين غنية لهم ومن الملاحظ أن القرصنة قد زرعوا في قلوب الناس الخوف منهم، لما استنتاجه من خلال ما جاء به الرواية الذين وصفوا الهجوم، وذكروا أنهم شاهدوا معركة طاحنة في البحرين بحارة المرکبين وبين القرصنة، ومع هذا لم يحاول هؤلاء الرواة من أصحاب المراكب الأخرى التدخل والمشاركة في مساندة بحارة المرکبين ضد القرصنة فزعاً منهم، وهو دليل على ما كانت تشكله القرصنة من رهبة في قلوب الناس، على الرغم من وجود الشواني التي لم تكن مجرد ذريعة لأخذ العشور من التجار فقط، بل كانت تعمل في البحر ضد القرصنة لاسيما في عهد المظفر الأول الذي أولى اهتمام كبيراً بهذا الأمر والعاملين فيه⁽³⁵⁾، لهذا أمنت طرق التجارة البحرية خلال مدة حكم هذا السلطان ومن جاء بعده إثر طرد القرصنة منها، وهو ما تؤكد له المصادر التي تشير إلى تمكن اليمن من تأمين طرقها ومن كل الجهات⁽³⁶⁾.

ومع هذا، عاد خطر القرصنة مرة أخرى إلى طرق التجارة البحرية القادمة إلى اليمن في مدة حكم السلطان المجاهد علي بن المؤيد داود (721 - 1321هـ) الذي شهدت مدة حكمه حالة من عدم الاستقرار السياسي والاقتصادي، وزيادة في نشاط القرصنة، وهو ما تشير إليه المصادر التي عاصر مؤلفوها الحدث أمثال الرحالة ابن بطوطة⁽³⁷⁾ الذي جاء إلى اليمن عبر البحر في عهد السلطان المذكور، وشاهد وسمع العديد من الحكايات عن تصوّص البحر، لاسيما في المنطقة القريبة من جزيرة

الناصر طغتكين ابن أيوب إلى الخروج لمحاربتهم في عرض البحر ثم ملاحقتهم إلى جزر بعيدة عن اليمن في محاولة لردعهم⁽²⁷⁾. ومع هذا، بقيت سفن القرصنة تتربّد على سواحل اليمن حتى سنة 613هـ / 1216م، على الرغم مما أنفقته الدولة من أموال لمحاربتهم لاسيما في مدة حكم الملك المسعود يوسف بن الكامل الأيوبي (612 - 626هـ / 1215 - 1229م) الذي عجزت خزانة دولته أمام ما كان يصرف على الشواني من أموال⁽²⁸⁾، مما دفعه وبمساعدة ولاته وقادته إلى زيادة التشديد على أمن سواحل اليمن سنة 625هـ / 1227م فتراجع بذلك هذا الخطير، وساد الاستقرار، وتوقف خروج الشواني نهائياً إليها⁽²⁹⁾.

وقد شهدت البلاد حالة من السكينة في السنوات الأولى من قيام الدولة الرسولية⁽³⁰⁾، لما أعطاه سلاطينها الأوائل من اهتمام خاص بتأمين خطوط التجارة، وبناء الأسطول البحري القوية المخصصة لشن هذه المهام وغيرها⁽³¹⁾. وعلى الرغم من هذا الاهتمام فقد امتلئت بحار اليمن في عهد ثاني سلاطينبني رسول السلطان (المظفر يوسف الأول) بالقرصنة الذين أخذوا يترصدون للمراكب المبحرة في المحيط الهندي والبحر الأحمر، ومن خلال الإشارة التي يذكرها الرحالة ماركو بولو⁽³²⁾ الذي قام برحلته في عهد السلطان المذكور، يمكننا أن نحدد بأن أعداد القرصنة في البحار المذكورة كانت كبيرة، وأن أكثرهم كانوا يلتجئون إلى الجزر بعيدة مثل جزيرة سقطري للاختباء فيها⁽³³⁾، ولتصريف مسروقاتهم، وقد كانت المنطقة البحرية الممتدة بين جزيرة سقطري ومدينة عدن في عهد المظفر من أكثر المناطق عرضة لسفنه القرصنة، الذين بلغ بهم الأمر إلى التعدي على قوارب وسفن أهالي هذه الجزيرة من التجار والصياديـن الفقراء على حد سواء ودون تمييز بينهما، وتذكر المصادر أسماء

السرّاق فيها الذين كانوا ينهبون دون خوفٍ أو رهبة من سلاطين وملوك تلك الحقبة.

أما التطور الخطير الذي شهدته القرصنة في عصربني رسول، فقد تمثل في ظهور القرصنة المُجُورين (40) الذين فضلوا التهريب على السرقة وقطع الطريق والقتال، وقد بروزا في عصر السلطان الظاهر يحيى دون غيره من سلاطين بني رسول، لأسباب قد يكون منها: اشتداد شوكة القرصنة والمهربين الذين أصبحوا يسيطروا على طرق الملاحة البحرية، ويفرضوا على التجار ضرورة التعامل معهم بدلًا من التعامل مع الدولة العاجزة عن حمايتهم لتمرير ما معهم من بضائع وأموال، وارتفاع نسبة الضرائب والمكوس التي فرضتها دولة الظاهر على التجار؛ الذين دفعهم ذلك إلى إدخال بضائعهم عن طريق التهريب، بعد الاستعانة بسفن المجرورين لتهريب هذه البضاعة، بمقابل مال يتلقى عليه الطرفان، وبالتالي تمكن القرصنة الذين تحولوا إلى مهربين من إحكام قبضتهم على بحار اليمن، وحصلوا على أموال كبيرة مقابل تهريبهم لبضائع التجار عبر البحر الذي هم أعلم بطرقه ومسالكه البعيدة عن أعين الدولة، في حين يضمن التجار سلامة بضائعهم في البحرين وسلامة وصولهم إلى اليمن، مع تجنّبهم الموانئ الرئيسية لكي لا يتعرضوا لجمرك الدولة وضرائبها.

تُعدُّ الفترة من سنة 832هـ / 1428 -

1434م من أشد الفترات التي برز فيها نشاط المجرورين، على الرغم من الجهد الكبير الذي بذله السلطان الظاهري في محاربتهم، ومع ذلك ظلوا يبحرون بمراتكفهم متحددين سفن الدولة، ومصرين على التحكم بطرق التجارة البحرية، وهو ما دفع بالأسطول الروسي سنة 833هـ / 1429م إلى استخدام العنف معهم وإغراق مراتكفهم بعد قتل من فيها وإحراچها، خاصة بعد أن تجرؤوا وأصبحوا يحاربون بحارتها

سقطرى، أهم طرق التجارة البحرية القادمة من الهند، التي عُرفت في ذلك الحين بكثرة مراكب القرصنة المنتشرة فيها، وقد تميز هؤلاء بأنهم كانوا يهاجمون السفن التجارية المارة في ذلك الطريق، ثم ينهبون حمولتها، ويتركوا ركابها دون أن يذلونهم، إلا إذا أبدى هؤلاء تسليم ما معهم، وفضلوا المقاومة على ترك أموالهم، فإنهم يقاتلونهم قتالاً شديداً، لا ينتهي إلا بالقتل أو التسليم لما معهم، علماً بأن هؤلاء القرصنة يتركون البحارة والتجار يذهبون في حال سبيهم إذا ما استسلموا وسلموا ما معهم من أموال وبضائع، وقد كان ابن بطوطه⁽³⁸⁾ من تعرض لخطر القرصنة مرات عديدة في أثناء سفره عبر البحر الذي كان السير فيه محفوف بالمخاطر، وقد حوصل في أحد تلك السفرات باثنى عشر مركباً من مراكب القرصنة بين مينائي هنور وفاكنور القريبة من مدينة كولم في المليبار على ساحل الهند الغربي، وقد اضطرب هذا الموقف ومن معه إلى الدفاع عن أنفسهم وأموالهم، ولكنهم غلبوا لكثرة عدد القرصنة الذين هاجموا المركب الذي كان يستقله هذا الرحالة الذي ثُعب هو ومن معه، وأخذ ما كان يملكه من جواهر وياقوت، وما كان يدخله للشدائد، وسلبت ثيابه التي كان يلبسها، ولم يترك له سواه سروال يستر به عورته، وقد أنزل ومن بقي معه من الركاب إلى الساحل فقراء لا يملكون شيئاً.

ثم يخبرنا ابن بطوطه⁽³⁹⁾ في موضع آخر أنه في إحدى رحلاته وجد في ميناء فتن بالهند ثمانية مراكب تزمع السفر إلى اليمن، فسافر في واحدة منها، وفي الطريق اعترضهم لصوص البحر في أربع سفن فقاتلتهم يسيراً ثم انصرفت، وهو ما يؤكد أن طرق التجارة البحرية القادمة والمغادرة لليمن في المدة المذكورة لم تكن بآمن بسبب انتشار

اليمن والهند، وبعد السلطان الظافر عامر بن عبد الوهاب من هؤلاء الحكام، إذ فقد في سنة 915هـ / 1509م عدداً من مراكبه القادمة من الهند، ولم يسلم منها إلا مركب واحد وطليعتان⁽⁴⁴⁾، ويبدو أن تلك المراكب قد تعرضت للنهب والسرقة من قبل القراءنة الإفرنج، لأنه في سنة 916هـ / 1510م عُثر على هذه المراكب المفقودة وقد تكسرت بالقرب من جزيرة سقطرى، بعد أن نهب ما فيها من قبل هؤلاء القراءنة⁽⁴⁵⁾، ومن الملاحظ أن الإفرنج استمروا في مزاولة أعمال القراءنة في مياه المحيط الهندي دون رادع، وأصبحوا لا يهاجمون فقط مراكب التجار؛ بل وصل بهم الأمر إلى السطو على مراكب الحجاج القادمة من هرمز وسواحل عُمان وحضرموت، حتى أنهم في سنة 942هـ / 1535م هاجموا أحد تلك المراكب القادمة من حضرموت إلى الحجاز، وقاموا بنهب وقتل ركابه أمام سواحل الحديدة برميهم في البحر، أمثال الناخوذة يعقوب بن لشول الظفاري، والوالى الصالح عبد الوهاب بن عبد الصمد العشنى، ورجل يقال له محمد باحنان وغيرهم الكثير⁽⁴⁶⁾.

المبحث الثاني:

الأوضاع العامة للقراءنة:

لم يكن القراءنة الذين جابوا البحار ذهاباً وإياباً سواء أنسابيين فرضت عليهم أوضاعهم العامة مخالفة قوانين المجتمعات التي كانوا ينتسبون إليها، متعددين الشرائع السماوية بأعمالهم التي اقلقوها بها الآمنين من عامة الناس في البحر وغيره، مخالفين العادات والتقاليد المتعارف عليها بينهم، مع أنهم كانوا يزاولون البيع والشراء كفراهم؛ ولكن بما كانوا يحصلون عليه من السفن المنهوبة، ويعاشرون النساء؛ ولكن بالزنزا وممارسة الرذيلة - وهو ما سوف نتحدث عنه لاحقاً - ، ويتعاملون مع الناس

من حماة البحر ويقتلونهم، إذا ما واجهوهم، وقد كان لأسلوب العنف التي اتبעהه جند البحرية الرسولية مع المجرورين دوره في إيقافهم عند حدتهم، لعدم ذكر المصادر لهم، أو حتى الإشارة لوجودهم، حتى نهاية القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي⁽⁴¹⁾.

وفي بداية القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي أعاد القراءنة نشاطهم مرة أخرى في مياه اليمن، واستبدت شوكتهم، وراحوا يقطعون الطريق في المحيط الهندي المؤدي إلى سواحل هرمز واليمن، كما راحوا يأخذون كل سفينة غصباً، ويفعلون الأفاعيل من منكر وغيره بر Kapoor السفن المارة في ذلك الطريق، وقد كان أهالي مدينة عدن وتجارها من أكثر الناس تضرراً من أعمال القراءنة هذه، حتى أنه بعد أن طفح بهم الكيل سنة 912هـ / 1506م بعثوا برسالة إلى السلطان الطاهري الظافر عامر بن عبد الوهاب بن داود، طالبين منه التحرك لحماية سفنهم وتجارتهم وأرواحهم التي أصبحت مهددة من قبل السراق المفسدين، مما دفعه إلى إرسال حملة عسكرية لردعهم وإيقافهم عند حدتهم، إلا أن ما ميز معظم القراءنة الذين قطعوا الطريق في المدة المذكورة أنهم كانوا ينتسبون إلى القوى الكبرى في العالم التي بربرت في ذلك الحين، مثل البرتغاليين الذين اشتهروا بين اليمنيين بالإفرنج⁽⁴²⁾، وقد دفع اشتداد خطرهم في مياه العربية سنة 913هـ / 1507م القوى الكبرى أمثال الماليك في مصر إلى التدخل بعد أن عجز حكام الأقاليم الواقعة على خطوط التجارة المتوجهة من الهند إلى مصر في إيجاد حل صارم لردع القراءنة⁽⁴³⁾.

وعلى أية حال، فقد كانت اليمن من أكثر البلاد تضرراً من القراءنة البحرية، حتى أن ذلك الضرار لم يكن على التجار فقط، بل حتى على الحكام أنفسهم الذين امتلكوا المراكب التي كانت تتنقل بتجارتهم بين سواحل

الطبيعية التي منعوا منها في أماكن أخرى، مستفيدين مما معهم من أموال في الأكل والشرب وألبس والمتنة مع نساء هذه الجزر مثل جزيرة سقطرى - التي كان سكانها على الديانة المسيحية - ، وممارسة الرذيلة معهن مقابل ذلك المال الذي يصرفون أكثره للقوادين والقوادات ممن كن يدلن على بيوت مثل هؤلاء النساء، ويقول ابن المجاور⁽⁴⁹⁾ في ذلك: "وغاية معاش أهل هذه السواحل مع السُّرَاقِ، لأنَ السُّرَاقَ ينزلون عندم ستة شهور يبيعون عليهم الكسب ويأكلون ويشربون... وهم قوم جلح قوادون وعجائزهم أقود من رجالهم".

2. أساليب القرصنة في مهاجمة السفن:

فرضت القرصنة وقطع الطريق على القرصنة في البحر العيش في قلق دائم، وظلوا بأسلوب حياتهم هذا مطاردين خائفين يبحرون من مكان إلى آخر خوفاً من سفن (شواني) الدولة، حتى أنه لم يكن لهم موقع محدد يقيمون فيه سوى الجزر البعيدة أو المهجورة⁽⁵⁰⁾ التي يصعب على أسطول الدولة التفكير في الوصول إليها، ولحماية أنفسهم كانوا يتحركون بسفنهما بشكل جماعي عند مهاجمة المراكب التجارية وغيرها، وقد سهل ذلك عليهم سرعة مهاجمة هذه المراكب ونهبها، كما أعطاهما السير بسفنهما بشكل جماعي القوة والجرأة على التعدي على مراكب الحكم والأمراء وكبار التجار دون خوف من رد فعل حماتها⁽⁵¹⁾.

أما عن أسلوب تعامل القرصنة مع السفن التي يتم مهاجمتها فقد كانوا يحيطون بها ويداون بالتفاوض مع بحاراتها قبل مهاجمتها، وإذا قبلوا بشروط تسلیم ما معهم من أموال مقابل سلامتهم وسلامة سفينتهم تركوا لحال سبيلهم، وإذا ما رفضوا فمعنى ذلك أنهم اختاروا سبيل المقاومة، مما قد يفرض على القرصنة استخدام

ولكن بالكذب والخداع، مما جعل لهم في ذلك الحين نمط حياة خاص بهم.

1. نمط حياة القرصنة:

إن الدارس لحياة القرصنة العامة يجد بأنها تميزت بنمط معين، فعلى الرغم من أن معظم هؤلاء كانوا يقضون أوقاتهم في البحر بعيدين عن الناس إلا أن ذلك لم يمنعهم من النزول إلى الجزر البعيدة لتصريف ما يتم الحصول عليه من السفن المنهوبة من مواد غذائية وألبسة ومشروبات ورقائق ومجوهرات يتم بيعها على أهالي هذه الجزر مثل جزيرة سقطرى التي كثيراً ما كان يفضلها القرصنة⁽⁴⁷⁾، ويلجؤون إليها بعد كل عملية لبعدها عن الأنطاز، مع تجنبهم الاقتراب من المدن الكبرى أو سواحلها حيث توجد شوانى الدولة وعسكرها، كما لم يمنعهم ذلك من التعامل مع أهالي الجزر التي ينزلوا بها، وتبادل المصالح معهم بإعطائهم ما يتم نهبها من البضائع مقابل أشياء أخرى يتلقون عليها، أو بيعها ثم شراء ما يحتاجون إليه من طعام وشراب وملابس وأسلحة، وإصلاح ما خرب من سفنهما وقواربهم في موانئ هذه الجزر، وقد فرضت الأوضاع المعيشية الصعبة على القرصنة قضاء جزء كبير من حياتهم في البحر يجوبونه بحثاً عن سفينة يسلبونها ليعيشوا من وراءها، تاركين أهلهما وأبناءهم في البلاد التي ينتسبون إليها، وقد يكون هناك تواصل بين هؤلاء القرصنة وبين أسرهم؛ ولكن هذا التواصل عادة ما يكون بين فترات متباudeة قد تصل إلى ستة أشهر، وهو ما يؤكده ابن المجاور⁽⁴⁸⁾ الذي يشير إلى أن القرصنة كانوا ينزلون في بعض الجزر التي وجدوا فيها ملذاً آمناً لهم ويقيمون فيها لفترات طويلة قد تصل إلى ستة أشهر، للراحة والتخفيف من عناء البحر ومشاقه وأخطاره، وتصريف ما معهم، وقد كان القرصنة يستغلون وجودهم بين أهالي هذه الجزر ليزاولوا حياتهم

وغيرها من الأسئلة التي هي في حاجة إلى بحث لتحديد هوية مثل هؤلاء الناس.

ولكي نجيب عن هذه الأسئلة لابد من التعمق في التفاصيل الدقيقة التي أوردتها المصادر والمراجع الحديثة عن تصوّص البحار وخطوط سيرهم، علّنا نجد ما يرشدنا إلى هويتهم وديانتهم، علمًا بأن مثل هذه المعلومات لم نجدها إلا في مصادر محددة، على الرغم من عدم دخول مثل هذه المصادر في تفصيلات دقيقة عنهم، ولكن الشيء الذي تجمع عليه⁽⁵⁴⁾ إن معظم القرادنة كانوا من البحارة الهنود دون أن تحدد أقاليمهم، فقد يكون هؤلاء من بلاد الهند نفسها التي تضم في ذلك الحين مساحة واسعة بما فيها اليوم دولة الهند وباقستان وكشمير وسيلان وغيرها، أو من إحدى جزر أندونيسيا (جزر الهند الشرقية سابقاً) أو من غيرها من بلدان جنوب شرق آسيا، لما وجدناه من إشارة تؤكد أن القرادنة الذين كانوا يبحرون بمراكمهم بباب المندب كانوا من جزيرة سومطرة - إحدى جزر أندونيسيا⁽⁵⁵⁾، ولهذا لا خلاف على أن جزءاً كبيراً من تجمع القرادنة كان مصدره الهند، لاسيما أنهم كانوا لا يبحرون إلا في المنطقة الممتدة بين بلاد الهند وسواحل جزيرة العرب، أي في المحيط الهندي للتريص بالسفن المارة في هذا الطريق، وعلى ما يبدو أن هؤلاء القرادنة الهنود لم يكونوا على ديانة الإسلام التي كانت تحرم على المسلمين قطع الطريق على الآمنين وأذيتهم، الأمر الذي تؤكده أيضاً المصادر التي تشير إلى أن بعض القرادنة لم يكونوا يقطعون بذلك، مظهرين كرههم لهم⁽⁵⁶⁾، وهو ما يثبت لنا بأنهم كانوا من المسيحيين أو من أصحاب الديانات الأخرى.

ولا يعني هذا أن المسلمين لم يقطعوا الطريق على السفن المارة في البحر، فهناك إشارة أوردها ابن بطوطة⁽⁵⁷⁾

القوة تلسطوا على حمولة هذا السفينة، وقد يضطرهم ذلك إلى قتل بحارتها ثم إحراقها في الأخير بعد نهب ما فيها⁽⁵²⁾.

3. علاقة القرادنة بسكان المناطق التي يلجؤون إليها:

أجبر العمل بالقرادنة القرادنة العيش في الجزر التي لا تخضع لسيطرة حكام الدول التي قامت في اليمن؛ للهروب منهم، وتصريف ما يتم نهبه من بضائع بين أهلها للحصول على الأموال، بعد أن شعروا بالفائدة التي يجنوها من وراء نهب السفن، وقد يتساءل المرء عن كيفية تعامل هؤلاء الأهالي في بعض الجزر البعيدة مثل سقطرى مع القرادنة، وهم يعلمون أنهم تصوّص ينهبون أموال المسافرين في البحر؟

إن الجواب على هذا السؤال قد نجده في الطبيعة السكانية لأهالي هذه الجزيرة، وديانتهم التي كانوا يعتنقونها، وتشجيعهم القرادنة بصورة غير مباشرة، لتساهمهم مع من يعملون بها، إذ كان هؤلاء على الديانة المسيحية، وكانوا يحقدون على المسلمين وعلى أصحاب الديانات الأخرى، ويفرّحوا إذا ما حلّت بهم مصيبة، وقد كان القرادنة عندما ينزلون بالجزيرة المذكورة يخبرون أهلها بأن البضائع التي معهم نهبت من مراكب المسلمين والوثنيين المتوجهة إلى ولاية عدن التي تعد جزءاً من بلاد المسلمين، ولم يكن هذا الرد سوى حجة تحجج بها القرادنة لأهالي هذه الجزيرة لتصريف ما يتم نهبها على أراضيهم، والبيع والشراء فيها دون قيد أو شرط، ومما يؤكد أن هذه مجرد حجة هو أن القرادنة كانوا بين مدة وأخرى يهاجمون سفن أهالي الجزيرة أنفسهم، وهم يعلمون بأنها تابعة لهم⁽⁵³⁾، لهذا نجد بأن علاقة أهالي الجزء النائية التي يلجأ إليها القرادنة كانت تحدّدها المصلحة، كما قد تعكرها هذه المصلحة نفسها.

4. جنسيات القرادنة ومواطنهم:

إن الباحث في موضوع القرادنة قد يتبارد إلى ذهنه سؤال حول جنسيات من كانوا يقومون بهذه الأعمال؟ ومواطن انطلاقهم؟ وهل هم من العرب أم من غيرهم؟ وهل هم من المسلمين أم من غيرهم؟ وهل هم أحراز أم عبيد؟

جنس أو ديانة أو فئة معينة، بل اشتغل بها رجال مختلف جنسياتهم ودياناتهم، ويمكن القول بعبارة أصح أن المال هو من فرض على مثل هؤلاء الهنود والعرب وغيرهم من المسلمين أو المسيحيين الأحرار منهم والعبيد العمل بالقرصنة.

5. سفن القرصنة وأسلحتهم:

استخدم القرصنة السفن البحرية المهاة للإبحار لسافرات بعيدة، والقادرة على البقاء في البحر لفترة زمنية طويلة، والمحملة للوحة البحر ورطوبته وأهواله، وجهزوها بكل ما تحتاج إليه من غذاء وشراب وعتاد، للبقاء لأوقات طويلة في البحر، ولكن المصادر التاريخية لم تسعفنا بتحديد نوعية مثل هذه السفن وسعت حجمها وحمولتها، وأسماءها، ولكن كل ما وجدناه من معلومات عن أسماء السفن التي كان يستخدمها القرصنة هو نوع معين كان يطلق عليه اسم أحفان⁽⁶⁰⁾، ومفرده جفنة وهو نوع من السفن استخدمه قراصنة ذلك الوقت. كما استخدم القرصنة الطاريد⁽⁶¹⁾ في السيطرة على السفن وفي التهريب وهو ما سهل عليهم عملية الحصول على الأموال أو تهريب بضائع للتجار بعيداً عن أنظار الدولة⁽⁶³⁾.

أما عن نوعية الأسلحة التي استخدمها القرصنة فكانت الأسلحة التقليدية المعروفة مثل السيوف والرماح والنشاب⁽⁶⁴⁾، وقد حملوها معهم لإخافة أعدائهم أو للقتال إذا فرض عليهم، ومع ذلك كانت مراكبهم كثيراً ما تتعرض للخراب؛ أما بسبب الرياح الشديدة التي كانت تهب في البحر، أو بسبب ارتطامها بصخور بعض الجزر ذات السواحل الجبلية، أو بسبب تعرضها لهجوم مراكب الدولة التي قد يصل بها الأمر إلى إحراقها وإغراقها في البحر⁽⁶⁵⁾.

المبحث الثالث:

دور الدول الكبرى واليمن في محاربة القرصنة:

لم تكن اليمن البلد الوحيد الذي تضرر من خطر القرصنة ومشكلاتها، بل تضرر منها معظم البلدان المطلة على سواحل البحر الأحمر وبحر العرب، وقد فرض هذا

أشار فيها إلى أن بعض المسلمين عملوا كقراصنة، بل أن بعضهم قاد سفن القرصنة بنفسه، كالقائد المسلم (لولا) الذي قاد ثلاثة مركباً حربياً برجالها وعتادها كانتتابعة للسلطان (باسدوان) سلطان مدينة فاكتور الهندية، وقد كان هذا القائد - القرسان - يقطع الطريق في البحر، ويسلب أموال التجار لصالح السلطان المذكور.

ويؤكد زاهر رياض⁽⁵⁸⁾ أن هناك من العرب من عمل بالقرصنة في المياه الجنوبية في ذلك الحين، وأن سفنهما كانت تجوبها وتهاجم مراكب التجار، وهو ما يثبت أن من العرب المسلمين من لم يردعه دين أو عرف ليسلبو على السفن. وقد يكون هؤلاء من أبناء المناطق الساحلية للجزيرة العربية أو من رجال قبائلها الذين هاجروا إلى السواحل الشرقية لأفريقيا، وفرض عليهم ضنك العيش وصعوبته القيام بذلك.

وفي الوقت نفسه، تشير مصادر أخرى إلى أن القرصنة الذين كانوا يقطعون الطريق على السفن القادمة أو الذهاب إلى الهند هم من المالكيين، دون أن تحدد أي من المالكيين تقصد، إلا أن التحليل الصحيح أن هؤلاء قد يكونوا من المالكيين الذين تمردوا على سادتهم لظلمهم بهم، أو الذين هربوا من بيوت أو أراضي سادتهم، لرفضهم العيش في عبودية دائمة، واتجهوا إلى البحر الذي وجدوا فيه حريةهم التي فقدوها وراحوا يسلبون السفن التي يجدونها مارة فيه، ويأخذون كل ما يجدونه عليها باستثناء العبيد المالكيين، إذ كانوا يتربكون لهم لحال سبيهم؛ لأنهم من بنى جنسهم مثلما يذكر ابن بطوطه⁽⁵⁹⁾ عندما قال عنهم: "وعادة هؤلاء السرّاق أنهم لا يقتلون أحداً إلا حين القتال ولا يغرقونه، وإنما يأخذون ماله ويتربكونه يذهب بمركبته حيث شاء، ولا يأخذون المالكي لأنهم من جنسهم". ونصل هنا إلى أن العمل بالقرصنة لم يقتصر على جماعات ذات

أرادوا الوصول إلى سواحلها للاسيطراة عليها، واحكام قبضتهم على باب المندب، وتضييق الخناق بذلك على دول المنطقة وعلى رأسها الدولة الأيوبيية في مصر، لهذا سيطر الأيوبيون على اليمن، وأصبح أسطولهم هو المتحكم ببحارها⁽⁷²⁾، ومع ذلك لم يتوصلا إلى حل جذري لهذه المشكلة، وعندما قامت الدولة المملوكية في مصر خلفاً للدولة الأيوبية شغلت القرصنة تفكير حكامها الذين كانوا قد فرضوا سيطرتهم على معظم البلاد العربية والإسلامية المطلة على البحر الأحمر مثل الحجاز والشام وغيرها، وقد رأى هؤلاء أن الحل الأسلم لمواجهة هذا الخطر هو العمل على تطوير أسطولهم في المنطقة لتأمين الطرق البحرية، مما شهد تقدم كبير في أمر القرصنة، لاسيما في القرن الثامن الهجري / الرابع عشر الميلادي⁽⁷³⁾. إلا أن خطر تصوّص البحر عاد بشدة إلى السواحل العربية في القرن التاسع والعشر الهجريين / الخامس والسادس عشر الميلاديين، ووصل بهم الأمر إلى التحرب على مراكب الأئميين من المسافرين والتجار والحجاج المتوجهين إلى الحجاز لتأدية فريضة الحج، وقد فرض هذا الأمر على الماليك في مصر ضرورة ردع هؤلاء اللصوص الجدد الذين تعود جنسيات معظمهم للإفرنج (البرتغاليون)، فأرسلوا عيذاب⁽⁶⁶⁾ مقرأً لهذا الأسطول الذي كان يقوم بدوريات فيما بينه وبين سواكن⁽⁶⁷⁾ وما حولها، لاسيما بعد أن انتشر القرصنة في جزر البحر الأحمر المنتشرة وصاروا يهددون سفن تجار الكارم⁽⁶⁸⁾ المارة عبر باب المندب، وكان عدة هذا الأسطول خمسة مراكب بمعداتها المختلفة، وقد تركت قيادته لوالى منطقة قوس⁽⁶⁹⁾ الذي أصبح المسؤول المباشر عنه أمام الحكم الفاطمي⁽⁷⁰⁾. وتذكر وثائق الجنيزه⁽⁷¹⁾ أن الدولة الأيوبيية عندما قامت في مصر عانت من خطر القرصنة الذين أصبحوا يبحرون بسفنهما بين سواحل الشام وجنوب البحر الأحمر، وقد رأى سلاطينها ضرورة محاربتهم، ورصدوا سفناً من أسطولهم لهذه الغاية مثلما فعل الفاطميون من قبل، ونتيجة لوقع اليمن المطل على البحر الأحمر فقد عانت من نفس المحن، بسبب ضعف سلاطينها، وعدم قدرتهم على التصدي للسرّاق لاسيما سلاطين بنى زريع في عدن، مما حتم على الأيوبيين ضرورة التحرك السريع للسيطرة على هذه البلاد التي تتحكم بمدخل البحر الأحمر؛ الطريق الرئيس للقرصنة الذين

الخطر على الجميع ضرورة القيام بإجراءات مشددة لمواجهته بعدهما عكس نفسه على اقتصادها وأوضاعها المختلفة، ومن هنا المنطلق تباهيت ردود أفعال الدول التي عانت من القرصنة، واختلفت في طرق محاربتها للتخفيف من آثارها.

1- موقف الدول الكبرى من القرصنة:

شكلت التجارة ركيزة أساسية قام عليها اقتصاد معظم الدول الكبرى التي فرضت نفسها سياسياً واقتصادياً على غيرها، وقد سعت هذه الدول التي كانت تعد نفسها مسؤولة عن حماية خطوط التجارة البحرية إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة لتأمين سواحلها من أي خطر، وكانت الدولة الفاطمية في مصر من أشد هذه الدول، إذ فرضت عليها المكانة التي كانت تحتلها بين غيرها من أقاليم العالم الإسلامي ضرورة تحمل مسؤولياتها أمام خطر القرصنة الذي أصبح يهدد الجميع، فعملت على بناء أسطول بحري قوي لحماية وحفظ التغور في البحر الأحمر، وكان ميناء عيذاب⁽⁶⁶⁾ مقرأً لهذا الأسطول الذي كان يقوم بدوريات فيما بينه وبين سواكن⁽⁶⁷⁾ وما حولها، لاسيما بعد أن انتشر القرصنة في جزر البحر الأحمر المنتشرة وصاروا يهددون سفن تجار الكارم⁽⁶⁸⁾ المارة عبر باب المندب، وكان عدة هذا الأسطول خمسة مراكب بمعداتها المختلفة، وقد تركت قيادته لوالى منطقة قوس⁽⁶⁹⁾ الذي أصبح المسؤول المباشر عنه أمام الحكم الفاطمي⁽⁷⁰⁾. وتذكر وثائق الجنيزه⁽⁷¹⁾ أن الدولة الأيوبيية عندما قامت في مصر عانت من خطر القرصنة الذين أصبحوا يبحرون بسفنهما بين سواحل الشام وجنوب البحر الأحمر، وقد رأى سلاطينها ضرورة محاربتهم، ورصدوا سفناً من أسطولهم لهذه الغاية مثلما فعل الفاطميون من قبل، ونتيجة لوقع اليمن المطل على البحر الأحمر فقد عانت من نفس المحن، بسبب ضعف سلاطينها، وعدم قدرتهم على التصدي للسرّاق لاسيما سلاطين بنى زريع في عدن، مما حتم على الأيوبيين ضرورة التحرك السريع للسيطرة على هذه البلاد التي تتحكم بمدخل البحر الأحمر؛ الطريق الرئيس للقرصنة الذين

المحيط الهندي سنة 602هـ / 1205م وتبينها في انقطاع خطوط التجارة البحرية لمدة سنة كاملة بين الهند واليمن⁽⁸¹⁾، وما كان له من أثر على أوضاع اليمن في مدة حكم الملك الناصر طفتين بن أيوب دفع أشهر قادة بنى أيوب الأتابك سيف الدين سنقر إلى إعادة تجهيز الشواني وتسييرها بقوته في البحر لردع القرصنة، وقد تمكنت هذه السفن من طرد هؤلاء من المياه اليمنية، وملحقتهم إلى مناطق وجزر بعيدة، وصلوا بها إلى قلنهات⁽⁸²⁾ التي لم تصلها القوات اليمنية قبل ذلك، وتعد هذه الحملة البحرية من أشد الحملات التي قام بها بنو أيوب على القرصنة⁽⁸³⁾، ويشير ابن حاتم⁽⁸⁴⁾ إلى أنها الحملة الثانية، وهو دليل على أن هناك حملات أخرى قد سبقتها، منها الحملة التي أشار إليها ابن المجاور⁽⁸⁵⁾ في مدة حكم طفتين بن أيوب وهي على ما يبدو الحملة الأولى.

وعلى كل حال، ظلل شبح القرصنة مستمراً حتى سنة 613هـ / 1216م، على الرغم مما أنفقته الدولة من أموال محاريتها؛ لاسيما وأن ما كانت تنفقه على الشواني شكل عبئاً كبيراً على خزانتها، لهذا أخذ بنو أيوب في البحث عن حل لما هم فيه من محننة، وقد جاء ذلك الحل على يد أحد الأعيان الذي أشار على الملك المسعود يوسف بن الكامل الأيوبي بتحصيل رسوم أو ضريبة من التجار مقابل خروج الشواني لحمايتهم، بدلاً من الإنفاق عليهم من خزانة الدولة، فوافق المسعود على ذلك، وقرر ما عرف بضريبة الشواني، وأمر بتحصيلها بنسبة 10% من قيمة العشور المحصلة من التاجر، وما لاشك فيه أن تلك المبالغ ساعدت الدولة على تخفيض محتتها وشجعتها على مواصلة محاربتها للقرصنة، فكانت سنة 625هـ / 1227م من أكثر السنوات أمناً في السواحل اليمنية لما بذله ولة الدولة الأيوبية وحكامها من جهود لحمايتها، فقل بذلك هذا الخطر، وانتشر الاستقرار، وتوقف خروج الشواني نهائياً إلى البحر⁽⁸⁶⁾ حتى إعلان قيام الدولة الروسية التي بحکمهم

2. أساليب حكام اليمن ودورهم في محاربة القرصنة:
 أما في اليمن فقد سعت الدول التي تعاقبت على حكمها على بدل ما باستطاعتها لوقف تهديد القرصنة لما كان لوجودهم من خطر هدد أمنها وسلامتها، على الرغم من تقاعس حكام بعض هذه الدول عن تأدية واجبهم أمام هذا الأمر الخطير مثل حكام آل زريع في عدن الذين لم تبين المصادر دورهم أو حتى موقفهم من القرصنة التي من المؤكد أنها كانت منتشرة في سواحلهم، وقد كان الملك المعظم شمس الدين توران شاه بن أيوب أول من وقف أمام خطر القرصنة، وذلك عندما جاء بالسفن المعروفة بالشواني بعد دخوله اليمن سنة 569هـ / 1173م⁽⁷⁷⁾، وهي سفن حربية كبيرة مزودة بأبراج وقلاع، وبحوالي مئة مجنادف، وتحمل ما يقارب مئة وخمسين جندياً بمعاداتهم وأسلحتهم، وقد عرفت في العصر الإسلامي الوسيط بأنها كانت تستخدم لحماية السفن والمراكب التجارية من هؤلاء اللصوص والقرصنة⁽⁷⁸⁾، وقد أبقى توران شاه على هذه السفن في سواحل اليمن بعد خروجه منها، وظللت راسية في ميناء عدن حتى دخلها سيف الإسلام طفتين بن أيوب سنة 579هـ / 1182م الذي أعاد تشغيلها بعد أن أشار عليه بذلك بعض العقلاء الذين رأوا أن تلك السفن إذا بقيت راسية دون عمل فإنها ستتلاف بسبب ملوحة مياه البحر، وحرارة شمس عدن المحرق، في الوقت الذي يمكن الاستفادة منها في حماية التجار من خطر اللصوص الذين دأبوا على التعرض لسفنهما، وذلك نظير عشرة يحصل عليها من التجار، وقد استحسن طفتين المشورة وأمر بإنفاذ الشواني لأجل هذا الأمر الخطير⁽⁷⁹⁾ في البحر لحماية التجار من خطر القرصنة، ومع ذلك كلف هذا الأمربني أيوب الكثير من الجنд والأموال والمؤن، وقد بلغ ما كان ينفق على تجهيز الشواني من خزانة الدولة عند خروجهما إلى البحر لحرب القرصنة ما بين خمسين وستين ألف دينار سنوياً⁽⁸⁰⁾، وقد ظلت الشواني تقوم بهذا العمل على نفقة الدولة فيما بعد، وتمكنت من إيقاف خطر القرصنة، كما تمكنت من حماية مراكب التجار ولو بصورة مؤقتة، ولكن عودة القرصنة إلى

الجمركي الذي كان يؤخذ على البضائع الواردة إلى الموانئ، وهو ما عاد على اليمن بالخير⁽⁹⁰⁾. وقد كانت فترة حكم السلطان المجاهد علي من الفترات التي ساعدت القرصنة على التحرك بحرية في البحار اليمنية لانشغاله عنهم بمشكلاته الداخلية وصراعاته الأسرية التي فتحت المجال للقرصنة بمحاجمة السفن دون خوف من الدولة⁽⁹¹⁾. إلا أن الحرب الحقيقية التي أعلنتها بنو رسول وعامة الناس في المجتمع⁽⁹²⁾ ضد القرصنة كانت في عهد السلطان الظاهري حبيبي بن إسماعيل بن الأفضل عباس الذي برز في مدة حكمه المهريون (القرصنة) الذين عرموا بالجورين الذين كانوا يهربوا أنواع القماش والبز الفالي والملابس الفاخرة المعروفة في ذلك الوقت مثل اليزيدي والحرير والبهرم والشاشات والجوخ، فضلاً عن أنواع الزعفران والبهارات والتحف والأموال النقد⁽⁹³⁾. وقد تنوّعت الطرق التي اتبّعها السلطان الظاهري في محاربته لثل هؤلاء القرصنة والمهربيين، والأساليب التي اتبّعها لتشجيع عسكره على محاربته، فكانت أبرزها:

1- إرساله عدد من السفن العسكرية الحربية المتنوعة الحجم والمزودة بالرجال والسلاح والمؤن والقيادات ذات الخبرة العسكرية لمهاجمة مراكب القرصنة والمجربيين في عرض البحر، واستخدام القوة معها وإغراقها بمن فيها إذا ما دعت الحاجة إلى ذلك، بعد اغتنام ما فيها من أموال مختلفة، في محاولة لأخافتهم وخلق حالة من الرهبة في قلوبهم⁽⁹⁴⁾.

2- تكليف دوريات عسكرية حربية تابعة لديوان الجيش بالوقوف أمام بعض الموانئ اليمنية مثل ميناء عدن والمخا، وفي مداخل ومضايق البحار اليمنية كمضيق باب المندب لترقب سفن القرصنة والمجربيين المارة فيها والإبلاغ عنها، بعد محاصرتها والقبض على من فيها⁽⁹⁵⁾.

3- تشجيع عسكر البحرية الرسولية وأمراءها ومقدميها للتتصدي للقرصنة، والرفع من معنوياتهم بالتصدق عليهم بكل ما يغنمونه من أموال نقد وتحف ومواد غذائية وقماش يحصلون عليه بعد كل عملية هجوم على سفن القرصنة والمجربيين⁽⁹⁶⁾.

لليمن عم الاستقرار البحار اليمنية؛ لاهتمامها بالتجارة البحرية، وتأمينها لخطوط سير السفن القادمة والمغادرة إلى الموانئ اليمنية، وزيادة في الحرص سعى إلى بناء أسطول بحري كبير تكون لديه القدرة القتالية على حماية السواحل من الأخطار المختلفة التي قد تهددها لاسِماً خطر القرصنة، وكان السلطان المظفر يوسف الأول أشهر من قام بذلك عندما أمر ببناء أسطول بحري قوي لحماية بحار اليمن، وللقيام بمهام قتالية أخرى، كالتصدي لكل من يحاول التعدى على أمن واستقرار اليمن⁽⁸⁷⁾. وما يؤكد لنا اهتمام السلطان المظفر الكبير بأمر ببناء الأسطول البحري الشواني ما وجدناه من دلالات تؤكد ذلك منها: انتشار صناعة البيارق أو الأعلام البيضاء الخاصة بها في مدينة عدن، التي كانت توضع في مقدمة هذه السفن الحربية الكبيرة⁽⁸⁸⁾، إضافة إلى إشارة لما كان يصرف للعاملين عليها من بدل سفر ورواتب، لاسِماً للغلمان الجرحيية حملة القسي والسهام، الذين يعودون من أهم الفرق العسكرية التي كانت تعمل على الشواني، إضافة إلى الزرقاءين الذين يقومون بأعمال التجديف لتسخير الشواني، والرؤساء أو النواخيد، وغلمان البحر⁽⁸⁹⁾ الذين على ما يبدو كانوا يقومون بأعمال الإصلاح والطبع والتنظيف وغيرها من الأعمال الخدمية التي تحتاجها هذه السفن العملاقة.

وحاول حكامبني رسول الذين جاؤوا بعد السلطان المظفر لاسِماً ولده المؤيد داود (696هـ / 1297) - 1321 ضبط الأمان في السواحل اليمنية، فراحوا يؤمنوها لخلق حالة من الاستقرار والطمأنينة فيها، وهو ما تؤكد المصادر التي تشير إلى تأمينهم لطرق بلادهم برأ وبحراً من كل جهة، مما أدى إلى ردع القرصنة، وعودة نشاط حركة التجارة البحريّة الواسعة من الهند ومصر والحبشة، وإلى جنى الأموال الباهظة، لارتفاع الدخل

منذ تأسيسها أعاد الأمور إلى ما كانت عليه قبل ذلك، بل وأشد بعد أن أصبح القرصنة يشكلون خطرًا على المسافرين بحراً والتجار والحجاج لاسيما مع بداية القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي، مما دفع أهالي بعض المدن الساحلية الأكثر تضرراً من القرصنة مثل أهالي مدينة عدن في سنة 912هـ / 1506م إلى توجيه رسالتين إلى السلطان الظاهر عاصم بن عبد الوهاب الطاهري، طالبين منه التحرك لحماية سفنهم وتجارتهم وأرواحهم التي أصبحت مهددة من قبل السرّاق المفسدين، مما دفعه إلى إرسال حملة عسكرية مكونة من أربعة عشر مركباً ما بين كبير وصغير عليها أكثر من ستمائة مقاتل لردع المفسدين وإيقافهم عند حدتهم، بل وصل به الأمر إلى حد علماء المسلمين وطلبة العلم إلى إعلان الجهاد في سبيل الله ضد هؤلاء والقتول عليهم في المصلوات الخمس وفي خطبة الجمعة بمدينة عدن وغيرها، ومع ذلك استمر القرصنة في مهاجمتهم للسفن المارة بين مياه اليمن والمحيط الهندي دون تمييز بين سفن الصياديين البسطاء أو المسافرين أو التجار أو السلاطين الذين وقفوا عاجزين أمام أفعال هؤلاء اللصوص من القرصنة⁽¹⁰²⁾.

زيدة القول، إنه على الرغم من محاولات بني طاهر الحيثية للتخلص من خطر القرصنة إلا أنهم عجزوا أمامها، مما أدى إلى فشلهم في حماية مصالحهم البحرية نفسها، خاصة في فترة القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي الذي بلغت فيه القرصنة أوجها لما كان للدول الكبرى مثل دولة الإفرنج (البرتغال) من دور ملحوظ في تشجيعها وتزعمها لها، ومن هنا شكلت القرصنة في العصر الإسلامي ظاهرة كثيرةً ما كانت تبرز وكثيراً ما كانت تختفي، لتعود بعدها للظهور مرة أخرى، مع تطور بطيء وغير ملحوظ في تصرفات أفرادها، وهو ما لاحظناه من خلال دراستنا لمراحل تطور هذه الظاهرة التي على الرغم من خطورتها إلا أنها لم تمنع البحارة والتجار من مزاولة نشاطهم عبر البحر.

4- خلق حالة من الأجواء السعيدة بين عامة الناس، وإعلان الفرج في الشوارع والطرقات بما يزيد على فرحة الأعياد والمناسبات المهمة بعد كل خبر يصل عن انتصار قوات السلطان البحري على القرصنة والمجورين بسيطرتها على سفنهم، ليشيع خبر هذا الانتصار والفرح في مختلف بقاع اليمن لخلق حالة من الطمأنينة في نفوس التجار وأصحاب المراكب التجارية الكبرى، ولزرع الخوف والرهبة في قلوب بقية القرصنة الموجودين في عرض البحر⁽⁹⁷⁾.

5- العمل على عرض مجتمع الأسرى من القرصنة والمجورين أمام العامة في الشوارع والطرقات بعد وقوفهم في قبضة عسكر البحرية الرسولية، لكي يتعرف عليهم الناس، ولكي يكونوا عبرة لغيرهم ومن تسول له نفسه القيام بعملهم المشين الذي أوصلهم إلى ما هم فيه من مذلة ومهانة واحتقار في نظر جميع من يراهم⁽⁹⁸⁾.

6- إتباعه سياسة اللين والتسامح في أحيان كثيرة مع المتّهوم عليهم من القرصنة والمجورين، بالغفوة عنهم ومسامحتهم وإطلاق سراحهم، لعلهم يعدّلون عمّا يفعلونه في البحر ضد التجار والمسافرين والصياديين⁽⁹⁹⁾.

7- التغاضي عن بعض أفعال القرصنة والمجورين ومساعدة الدولة لهم، وإنقاذهم في عرض البحر إذا ما تعرضت سفنهم لكارثة طبيعية، ومسامحة السلطان لهم وإدخالهم في ذمته وحمايته، وحسن استقباله لهم، وهي من الأمور التي جعلت العديد من القرصنة والمجورين يخجلون أمام نخوة السلطان الظاهر ونجدته، ويطلبون الدخول في ذمته إذا ما ضاقت بهم الدنيا⁽¹⁰⁰⁾.

8- إنزال نسبة ضريبة العشور التي كانت تؤخذ على التجار الذين ينقلون بضائعهم عبر البحر إلىخمس، للتحفيظ من عمليات التهريب، ولقطع المجال على القرصنة والمجورين المهربيين الذين قد يتتجنب التجار التعامل معهم بعد هذا الأجراء الجديد⁽¹⁰¹⁾.

وعلى الرغم من تشديد الدولة الرسولية في إجراءاتها الأمنية في البحر لوقف القرصنة، وما نتج عن ذلك من استقرار في المنطقة إلا أن قيام الدولة الظاهرية في سنة 858هـ / 1454م وما تعرضت له من صراعات وفتنة

الخاتمة:

توصلنا في ختام هذه الدراسة عن القرصنة البحرية في اليمن في العصر الإسلامي من القرن السادس إلى القرن العاشر الهجري / القرن الثاني عشر إلى القرن السادس عشر الميلادي إلى عدد من النتائج أهمها:

1- إن اليمن عانت كثيراً من القرصنة البحرية في العصر الإسلامي، إذ كانت سبباً في إضعاف موقفها السياسي أمام غيرها من بلدان العالم العربي والإسلامي التي أخذت تنظر إلى هذا الإقليم وسلطت عليه بأنهم غير مؤهلين سياسياً لحكمه، لعجزهم عن إقرار الأوضاع فيه وفي مياهه وجزره التي أصبحت ملادعاً أميناً للصوص والسراق من القرصنة الذين شجعوهم الأوضاع السياسية غير المستقرة في اليمن على التعمق دوماً في بحاته دون الخوف من أحد، لاسيما في أوقات ضعف الدولة المركزية.

2- إن القرصنة كانت من بين أهم الأسباب التي أدت إلى التدخل الأجنبي في اليمن منذ عصر الدولة الزراعية التي أدى فشلها في نشر الأمن في مياه اليمن إلى تعريضها للتدخل الأيوبي الذي أخضعها فيما بعد للاحتلال، وهو ما تكرر في عصر الدولة الطاهرية التي وقفت مكتوفة الأيدي أمام تحرك سفن الإفرنج (البرتغاليون) في مياه اليمن، مما دفع بالقوات البحرية المملوكية إلى السير إلى اليمن للقيام بالمهمة التي كان من المفروض أن يقوم بها سلاطين بنى طاهر، الذين صاروا أدلة أمام قادة المماليك وقواتهم، بعد أن أصبحت أساطيلهم تحرك بحرية في بحار اليمن، ثم أصبحت هي المتحكمة بالسفن الداخلية أو الخارجية من موانئ اليمن.

3- إن القرصنة كانت سبباً في تعرض اليمن للكثير من الأزمات السياسية والاقتصادية والاجتماعية، على الرغم من الجهد الحثيث والعظيم الذي بذلها الحكام والأهالي في اليمن في محاولة للقضاء على هذه الظاهرة أو التخفيف منها.

4- إنه على الرغم مما تعرضت له اليمن من مضائقات بحرية كان سببها القرصنة فإن ذلك وإن أثر على التجارة البحرية اليمنية القادمة والمغادرة ولكنه لم يوقفها، ويوقف

التجار عن مزاولة نشاطهم التجاري مع ما كان ينتابهم من خوف ورهبة من ضياع تجارتهم في أيدي هؤلاء اللصوص الذين كانوا يتسببون في أحياناً كثيرة في انقطاع خطوط التجارة البحرية ولأشهر عديدة بين اليمن وغيرها من بلدان العالم، حتى أن التجار لم يوقفوا تجارتهم وقفاً نهائياً بل مؤقتاً يستأنفونه بعد عودة الاستقرار إلى المنطقة.

5- إن ما تعرضت له اليمن من حالات غلاء فاحش كان سببه توقف وصول السفن التجارية المحملة بالبضائع إلى اليمن بسبب القرصنة، وبالتالي ارتفاع أسعار السلع التجارية الموجودة في الأسواق اليمنية التي تستورد من الخارج، وانخفاض أسعار المنتجات المحلية التي تسبب عدم خروجها من اليمن إلى تكديسها في الأسواق الداخلية، وقد أدى ذلك إلى تدهور الوضع المادي لعامة الناس الذين تضرروا من الغلاء وارتفاع الأسعار والبطالة بسبب بطء العمل في الموانئ وزيادة عدد العمال العاطلين عن العمل من البحارة والحملانيين وغيرهم، كذلك ارتفاع أسعار بعض السلع التي كان مصدرها البحر مثل الأسماك بعد أن خاف الصيادون من دخول البحر للصطياد بسبب آذية القرصنة لهم، مما أثر على الوضع المادي للصيادين، وأدى إلى ارتفاع أسعار الأسماك وندرتها في بعض الأسواق اليمنية.

6- تركت القرصنة آثاراً مادية خطيرة على اقتصاد الدول التي قامت في اليمن في العصر الإسلامي لتوقيف قدوم السفن الكبرى المحملة بأنواع البضائع إلى موانئ اليمن أو مغادرتها لها، مما حرم بعض هذه الدول من مصدر مهم من مصادر الدخل القومي الذي كان يعتمد على الضرائب التي كانت تؤخذ في جمرك موانئها.

7- انتشار الخوف والفزع بين جميع أهالي المناطق الساحلية الذين تضرروا من هؤلاء القرصنة ومن أفعالهم، لاسيما الأهالي الذين أرتبط عملهم بالبحر مثل البحارة والناوخيذ وملاك القوارب الصغيرة والكبيرة والصيادون وغيرهم بعد أن تعذر على بعضهم دخول البحر للتكمب منه، فأثر ذلك على وضعهم المعيشي، وزاد في فقرهم وسوء حالهم.

أن ترقد المكتبة اليمنية والعربية بالجديد والمفيد حول ظاهرة القرصنة.

4- إنشاء مراكز علمية متخصصة بالدراسات البحرية في الجامعات اليمنية تتولى مهمة متابعة ودراسة التاريخ البحري لليمن، بما فيه تاريخ القرصنة البحرية في السواحل اليمنية.

الهوامش والتعليقات:

⁽¹⁾ ابن بطوطة، أبو عبد الله محمد بن عبد الله المواتي الطنجي، تحفة الناظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار المعروفة برحالة ابن بطوطة، قدم له وحققه: محمد عبد المنعم العريان، راجعه واعتذر فهارسه: مصطفى القصاص، ط1، دار إحياء العلوم، بيروت، 1407هـ / 1987م، ص168، 620.

Water Field : Sultans of Aden , Jon Muray , London , 1968 , p . 52 .

⁽³⁾ أبو العباس أحمد بن علي، صبيح الأعشى في صناعة الإنشا، شرحه وعلق عليه وقابل نصوصه: نبيل خالد الخطيب،

ج3، دار الكتب العلمية، بيروت، 1407هـ / 1987م، ص520، 524.

⁽⁴⁾ مجھول المؤلف، تاريخ الدولة الروسية في اليمن، تحقيق: عبدالله محمد الحبشي، مطبعة: الكاتب العربي، دمشق، 1405هـ / 1984م، ص215، 217.

⁽⁵⁾ تحفة الناظار، مصدر سابق، ص168.

⁽⁶⁾ المصدر السابق نفسه، ص571.

⁽⁷⁾ تاريخ الدولة الروسية، مصدر سابق، ص224.

⁽⁸⁾ ابن المجاور، جمال الدين أبوالفتح يوسف بن يعقوب، صحفة بلاد اليمن ومكة وبعض العجائز المسماة تاريخ المستبصرين

اعتنى بتصحيحه: أوسكر لوفقرین، ط2، دار التنوير، بيروت، 1407هـ / 1986م، ص268.

⁽⁹⁾ المعجم الوجيز مطبعة: التربية والتعليم، القاهرة، 1425هـ / 2004م، ص497.

⁽¹⁰⁾ تاريخ المستبصرين، مصدر سابق، ص140-141، الجندي، أبو عبدالله بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب، الملوكة

في طبقات العلماء والمأثور، تحقيق: محمد بن علي الأكوع، مكتبة الإرشاد، ط2، ج2، 1416هـ / 1995م، ص434.

الشرجي، أبو العباس أحمد بن عبد اللطيف، طبقات الغواصون أهل الصدق والإخلاص، دار المناهيل، بيروت، 1406هـ / 1986م، ص411.

8- تجنب الكثير من الناس السفر عبر البحر خوفاً من تعرضهم لسطو القرصنة وأذيهم، وتوقف الحجاج في بعض السنوات من الانتقال إلى الأرض المقدسة بحراً بعد أن زادت القرصنة في مهاجمتهم للسفن التي كانت تقل الحجاج إلى هناك.

9- إن القرصنة أصبحت شيئاً على أنفاس الأهالي في المناطق الساحلية، لاسيما في الأوقات التي يضعف فيها دور الدولة ويتقوى فيها نشاط القرصنة في البحار اليمنية، وهو ما دفع أهالي هذه المناطق للتعبير عن معاداتهم لهؤلاء اللصوص وأفعالهم بطرق مختلفة، منها ترقبهم لسفن القرصنة ومهاجمتها في عرض البحر، وقد شكلت هزيمتهم والقبض على بعضهم من قبل قوات الدولة أو الأهالي من الأمور التي تبعث الفرحة والسرور في قلوب عامة الناس، حتى أنهم راحوا يعبرون عن فرحتهم هذه بإقامة الاحتفالات التي لا تقل في التجهيز لها عن احتفالات الأعياد الدينية والوطنية، مما يدل على ما كان للقرصنة من كره وحقد في نفوس جميع أفراد المجتمع على اختلاف مستوياتهم وهو ما لاحظناه سابقاً.

وأخيراً فإن الباحث يوصي بما يلي:

1- الاستفادة من تجارب حكام اليمن في العصر الإسلامي في محاربة القرصنة، وإنشاء أسطول بحري متتطور وحديث مزود بفرق عسكرية بحرية متخصصة في مطاردة السفن المشبوهة التي تجوب اليوم السواحل اليمنية ومحاربتها، وطردها لتأمين خطوط التجارة البحرية.

2- حدّ طلاب الدراسات العليا في الجامعات اليمنية على دراسة هذه الظاهرة بتوسيع، والتعمق في أسبابها، لما لها من آثار انعكسـتـ اليـومـ عـلـىـ حـيـاتـنـاـ السـيـاسـيـةـ وـالـاقـتصـاديـةـ وـالـاجـتمـاعـيـةـ،ـ وـالـبـحـثـ عـنـ حلـولـ وـمـعـالـجـاتـ يـمـكـنـ منـ خـلـالـهـ مـحـارـبـةـ مـنـ يـقـومـونـ بـمـثـلـ هـذـهـ الأـعـمـالـ.

3- البحث عن كل ما كتب عن القرصنة البحرية في العصر الإسلامي من كتب ومحفوظات لتحقيقها ودراستها دراسة علمية دقيقة وموثقة، نستطيع من خلالها

- (25) السمعط الفالي الثمن، مصدر سابق، ص 131.
- (26) هو الأتابك سيف الدين سنقر بن عبد الله المعزي، أحد الأتراك المملوكيين للملك العزيز سيف الإسلام طفتين بن أيوب أخو صلاح الدين الأيوبي، وكان شهماً شجاعاً اختلف مع الملك المعز إسماعيل بن طفتين فهرب منه، ودارت بينهم العديد من المعارك، وقد توفي سنة 608هـ/1211م.
- (27) المصدر السابق نفسه، ص 79-134.
- (28) تاريخ المستبص، مصدر سابق، ص 142.
- (29) المصدر السابق نفسه والصفحة.
- (30) لقد أولى مؤسس هذه الدولة السلطان نور الدين عمر بن علي بن رسول اهتمام خاص بأمن البحار اليمنية وطرقها التجارية، مما كانت تعنى له التجارة من شيئاً كثيراً، لاسيما أنه كان من كبار رجال التجارة والمأمور حتى قبل قيام دولته ومن بعد ان اقامها، إذ جنا من وراءها الأموال الطائلة التي مكنته من ترسیخ دعائم هذه الدولة. ابن المجاور، المصدر نفسه، ص 147-148. ومن الملاحظ أن ابنه السلطان المؤضر الأول قد سعى أيضاً إلى محاربة القرصنة في السواحل اليمنية، خاصة أنه كان من أكثر المتضررين منها، إذ عرف عنه اهتمامه بالتجارة قبل توليه الحكم، مما تشير إليه المصادر من أنه تاجر بأنواع الحبوب، وكان يصدرها إلى مكة المكرمة في حياة والده وقبل توليه الحكم.
- الملك الأشرف، أبو العباس إسماعيل بن العباس، *فاكهة الزمن ومفاكهة الآداب والفنون* في أخبار من ملك اليمن على أثر التباعية ملوك العصر والزمن، (الباب الخامس)، تحقيق: علي حسن معيلي، رسالة دكتوراه، جامعة تونس، تونس، 2005م، ص 340. كما احتكر تجارة خشب الصندل، وكان المصدر الوحيد له إلى خارج اليمن عبر ميناء عدن بعد توليه الحكم. صبح الأعشى، مصدر سابق، ج 2، ص 103. واحتكر تجارة البضائع التي كانت تصل إلى ميناء عدن، مما كون لديه ثروة طائلة حسب وصف المصادر. رحلات ماركو بولو، مصدر سابق، ج 3، ص 92.
- (31) انظر: السمعط الفالي الثمن، مصدر سابق، ص 506-507، 509.
- (32) رحلات ماركو بولو، مصدر سابق، ج 3، ص 81.
- Hedy,W, *Histoire du commerce du levant au moyen age*, tome2, Leipzig, 1925, pp34-36.
- (33)
- (34) السلوك، مصدر سابق، ج 2، ص 424؛ طبقات الخواص، مصدر سابق، ص 411.
- (35) انظر: نور المعرفة في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المؤضراني الوارف، ج 1، تحقيق: محمد عبد الرحيم
- (11) ابن حاتم، بدر الدين محمد بن حاتم اليامي الهمداني، السمعط الفالي الثمن في أخبار الملوك من الفرزاليين، تحقيق: ركس سميث، لندن 1974م، ص 131؛ تحفة الناظر، مصدر سابق، ص 168.
- (12) ابن الدبيع، وجيه الدين أبو الضياء عبد الرحمن بن علي، الفضل المزید على بغية المستفید في أخبار مدينة زبيد، تحقيق: يوسف شلحد، دار العودة، بيروت، 1983م، ص 300-301.
- (13) تاريخ الدولة الروسية، مصدر سابق، ص 214-215، 216-217، 218-219، 220-224، 222.
- (14) انفرد مؤلف كتاب: "تاريخ الدولة الروسية" المجهول الهوية المتوفى سنة 840هـ / 1436م بذكر هؤلاء الجوزئين، في حين لم تجد في أيٍ من المصادر التي أرخت لتاريخ اليمن الإسلامي أي ذكر لهم، وهو ما جعلنا نتعجب من انفراده بذكر مثل هؤلاء.
- (15) تاريخ الدولة الروسية، مصدر سابق، ص 214، حاشية رقم (6). ويقول حسن صالح شهاب أن المجرور (فتح الجيم) وتشديد الراء مع الكسر) يطلق في اللهجة العامية باليمن على من سلك بخضاعة طرقاً خفية غير الطرق المألوفة، هرياً من رجال الجمارك على هذا الطريق، كما يطلق في بعض مصادر التاريخ اليمني على من كان يتجاوز ميناء عدن من التجار والتواخيد في عهد الملك الظاهر الروسي، ويتعامل مع ميناء جدة. عَدَنْ هَرْضَةُ الْيَمِنِ، ط 2، مركز الشرعي للطباعة والنشر، صنعاء، 2000م، ص 162.
- (16) زاهر رياض، تاريخ أليوبيا، منشورات مكتبة الإنجلو المصرية، القاهرة، 1966م، ص 76-77.
- (17) ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج 3، ترجمة: إلى الإنجليزية: وليم مارسدن، ترجمة: إلى العربية: عبد العزيز جاويذ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1996م، ص 81.
- (18) تحفة الناظر، مصدر سابق، ص 168.
- (19) مزيد من التفاصيل عن القرصنة في البحر الأحمر انظر: الأشقر محمد عبد الغني، تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1999م، ص 40-105، 68، 59.
- (20) صبح الأعشى، مصدر سابق، ج 3، ص 520، 524.
- (21) أبو الحسن محمد بن أحمد بن جبير، رحلة ابن جبير، دار الكتاب اللبناني، بيروت، دون تاريخ، ص 75.
- (22) تاريخ المستبص، مصدر سابق، ص 141.
- (23) سوف يتم الحديث بالتفصيل عن هذه السفن عند الحديث عن موقف اليمن من القرصنة في سواحلها.
- (24) تاريخ المستبص، مصدر سابق، ص 141-142.

- (56) رحلات ماريكوبولو، مصدر سابق، ج 3، ص 81.
- (57) تحفة النظار، مصدر سابق، ص 571.
- (58) تاريخ أثيوبيا، مرجع سابق، ص 76 - 77.
- (59) تحفة النظار، مصدر سابق، ص 168.
- (60) المصدر السابق نفسه، ص 620.
- (61) أضواء على تاريخ اليمن البحري، مرجع سابق، ص 139.
- (62) الطريدة: نوع من السفن كانت مخصصة لحمل الخيل، وتتسع لحوالي أربعين فرسماً، وقد عرف عنها أنها مكانت تفتح عادة من الخلف حتى يتسعى للخيل الصعود إلى ظهرها أو النزول منها إلى اليابسة، كذلك كانت تستخدم لحمل المقاتلة والمؤن، إضافة إلى الناس. دهمان، محمد أحمد، معجم الأنماط التاريخية في العصر المملوكي، دار الفكر المعاصر، دمشق، ١٤١٠هـ / 199٠م، ص 107. ونتيجة لما عرفت به الطرايد من قوة واتساع اتجاه القراءة إلى استخدامها عند مهاجمة السفن المارة في البحر أو عند التهريب.
- (63) تاريخ الدولة الروسية، مصدر سابق، ص 218.
- (64) المصدر السابق نفسه، ص 218.
- (65) المصدر السابق نفسه، ص 214، 224، 280.
- (66) عيداب: بلدة من مصر على ضفة البحر الأحمر، وهي مرسى المراكب القادمة من عدن إلى الصعيد. ياقوت الحموي، ياقوت بن عبد الله، معجم البلدان، ج 4، بيروت، دون دار نشر، ١٩٥٧م، ص 171.
- (67) سواكن: جزيرة سودانية حسنة آهلة بالسكان على البحر الأحمر، وبها ميناء محاذٍ لميناء جدة. ابن الدبيع، وجيه الدين أبو الضياء عبد الرحمن بن علي، فقرة العيون بأخبار اليمن الميمون، حققه وعلق عليه: محمد بن علي الأスクو، ط ٢، المكتبة اليمنية الحوالية، صنعاء، ١٤٠٩هـ / 198٨م، ص 198.
- (68) الكارم: تنسب إلى الكارمية وهم فئة من كبار التجار اشتغلوا باحتكار تجارة الهند والشرق الأقصى وشرق أفريقيا في التوابل وما إليها من السلع الأخرى. انظر: تجارة التوابل في مصر مرجع سابق، ص 21 - 40.
- (69) قوص: مدينة كبيرة في صعيد مصر، أهلها أصحاب ثراء واسع، وهي محطة التجار القادمين من عدن ومعظمهم من أهل قوص، وتوصف بشدة حرّها. معجم البلدان، مصدر سابق، ج 4، ص 413.
- (70) صبح الأعشى، مصدر سابق، ج 3، ص 520، 524.
- (71) وجدت وثائق الجنيزة في منطقة مصر القديمة، وهي موزعة الآن بين مكتبات أوروبا وأمريكا، وأطلق عليها وثائق جنيزة القاهرة، وهي عبارة عن خطابات متبادلة بين اليهود وذويهم، ويرجع تاريخها بين القرنين الرابع والسابع
- جازم، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 2003م، ص 176، 173. والحاشية رقم (1376)، 1375، 1377.)
- (36) ابن فضل الله العمري، شهاب الدين أحمد بن يحيى، مسائل الأ بصار في مسائل الأمصار (القسم الخاص بمملكة اليمن)، حققه وقدم له: أيمن فؤاد سيد، دار الاعتصام، القاهرة، 1987م، ص 49، 56، 57.
- (37) تحفة النظار، مصدر سابق، ص 168.
- (38) المصدر السابق نفسه، ص 620 - 621.
- (39) المصدر السابق نفسه، ص 579.
- (40) تاريخ الدولة الروسية، مصدر سابق، ص 214، 215، 216 - 217، 218، 219، 224، 225 - 226.
- (41) للمزيد من التفاصيل انظر: المصدر السابق نفسه، ص 216، 215، 214، 213، 212، 211، 210، 209، 208 - 207.
- (42) الفضل المزيّد، مصدر سابق، ص 301.
- (43) المصدر السابق نفسه، ص 305 - 306.
- (44) الطليعة: نوع من السفن السريعة كالطراد. شهاب، حسن صالح، أضواء على تاريخ اليمن البحري، دار الفارابي، بيروت، ١٩٧٧م، ص 273.
- (45) الفضل المزيّد، مصدر سابق، ص 318 - 323.
- (46) باستجلة، عبد الله بن محمد بن أحمد، تاريخ الشحر المسمى العقد الثمين الفاخر في تاريخ القرن العاشر، تحقيق: عبد الله محمد الحبشي، مكتبة الإرشاد، صنعاء، ١٤٢٨هـ / 2007م، ص 55.
- (47) رحلات ماريكوبولو، مصدر سابق، ج 3، ص 81.
- (48) تاريخ المستبص، مصدر سابق، ص 268.
- (49) المصدر السابق نفسه، ص 266، 268.
- (50) تاريخ الدولة الروسية، مصدر سابق، ص 224، 222 - 225.
- (51) تحفة النظار، مصدر سابق، ص 168، 169، 170.
- (52) السلوك، مصدر سابق، ج 2، ص 434؛ طبقات الخواص، مصدر سابق، ص 411.
- (53) رحلات ماريكوبولو، مصدر سابق، ج 3، ص 81.
- (54) تاريخ المستبص، مصدر سابق، ص 141 - 142؛ تحفة النظار، مصدر سابق، ص 168؛ حوراني، جورج فضلو، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمة: السيد يعقوب بكر، مطباع دار الكتاب العربي، القاهرة، ١٩٨٥م، ص 227 - 228.
- (55) تاريخ الدولة الروسية، مصدر سابق، ص 222.

⁽⁹²⁾ تورد لنا المصادر دور بعض أهالي المدن اليمنية الساحلية في محاربة عمليات القرصنة والتهريب التي كانت تقوم بها بعض الجماعات في عصربني رسول، مثل أهالي مدينة الحديدة الذين خرجوا سنة 838هـ/1434م إلى البحر للقيام بهذه المهمة التي أدت إلى القبض على عدد من المهربيين في البحروتسليمهم إلى عسكر السلطان الظاهر.

تاریخ الدولة الرسولیة، مصدر سابق، ص 290 - 291. في حين رفض بعض البحارة والتجار من أصحاب السفن الخضوع لرغبة القرصنة بتسليم ما معهم من أموال، فدخلوا معهم في معارك شديدة ولقتوهم دروساً في المقاومة وعدم الاستسلام لردعهم وإيقافهم عند حدهم. السلوك، مصدر سابق، ج 2، ص 434؛ طبقات الخواص، مصدر سابق، ص 411.

تاریخ الدولة الرسولیة، مصدر سابق، ص 290 - 291 - 292. ⁽⁹³⁾ المصدر السابق نفسه، ص 224 - 225. ⁽⁹⁴⁾ المصدر السابق نفسه، ص 222. ⁽⁹⁵⁾ المصدر السابق نفسه، ص 214. ⁽⁹⁶⁾ المصدر السابق نفسه، ص 215. ⁽⁹⁷⁾ المصدر السابق نفسه، ص 214. ⁽⁹⁸⁾ المصدر السابق نفسه والصفحة. ⁽⁹⁹⁾ المصدر السابق نفسه والصفحة. ⁽¹⁰⁰⁾ المصدر السابق نفسه، ص 216 - 217. ⁽¹⁰¹⁾ المصدر السابق نفسه، ص 280. ⁽¹⁰²⁾ الفضل المزید، مصدر سابق، ص 301، 318، 323 - 324. العقد الشمین الفاخر، مصدر سابق، ص 55.



- الهجرين / العاشر والثالث عشر الميلاديين، وقد كتبت غالبيتها باللغة العربية بالحروف العربية وهي تعكس لنا الحالة الاجتماعية والاقتصادية للشرق في تلك المدة، وقد نشر بعضها ولكن البعض الآخر لم ينشر حتى الآن. تجارة التوابع في مصر، مرجع سابق، ص 21. ⁽⁷²⁾ المراجع السابق نفسه، ص 52 - 53 - 54 - 55. ⁽⁷³⁾ لقد بدل المالكي مجاهداً كثيراً للحد من خطر القرصنة في البحر الأحمر، خاصة بعد أن تضرر تجار الكارم في عموم البلاد العربية التابعة لسيطرة المالكي من أفعالهم. انظر: المراجع السابق نفسه، ص 88 - 105. ⁽⁷⁴⁾ يقول محمد بن علي الأكوع إن الشركات جمع برشا وهي نوع من الآلة الحربية (السفن الحربية) المستعملة لذلك العصر. قرة العيون، مصدر سابق، ص 454، حاشية رقم (1). ⁽⁷⁵⁾ الغراب: اسم يطلق على عدد من السفن منها الكبير ذو الشراع الواحد والصغير الذي تسييره المجاديف، وقد اشتهر كسفينة مقاتلة أيام مهاجمة البرتغاليين للسواحل اليمنية. تاریخ اليمن البكري، مرجع سابق، ص 269. ⁽⁷⁶⁾ انظر: الفضل المزید، مصدر سابق، ص 305، 306. ⁽⁷⁷⁾ تاریخ المستبص، مصدر سابق، ص 141. ⁽⁷⁸⁾ العبادي، أحمد مختار، تاریخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، ج 1، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993م، ص 132 - 133؛ النخلوي، درويش، السفن الإسلامية على حروف المعجم، جامعة الإسكندرية، الإسكندرية، 1974م، ص 83 - 85. ⁽⁷⁹⁾ تاریخ المستبص، مصدر سابق، ص 141 - 142. ⁽⁸⁰⁾ المصدر السابق نفسه، ص 141 - 142. ⁽⁸¹⁾ السمعط الفالي الثمن، مصدر سابق، ص 131. ⁽⁸²⁾ قلهات: مدينة بعمان على ساحل البحر ترسى فيها أكثر سفن الهند، وهي لصاحب هرمن، وكانت عامرة آهلة، واهلها كلهم خوارج اباضية. معجم البلدان، مصدر سابق، ج 4، ص 393. ⁽⁸³⁾ السمعط الفالي الثمن، مصدر سابق، ص 131. ⁽⁸⁴⁾ المصدر السابق نفسه، ص 131. ⁽⁸⁵⁾ تاریخ المستبص، مصدر سابق، ص 141. ⁽⁸⁶⁾ المصدر السابق نفسه، ص 142. ⁽⁸⁷⁾ انظر: السمعط الفالي الثمن، مصدر سابق، ص 506 - 507 - 509. ⁽⁸⁸⁾ نور المعارف، مصدر سابق، ج 1، ص 173. ⁽⁸⁹⁾ المصدر السابق نفسه والجزء، ص 176، والحاوashi رقم (1375) (1376، 1377). ⁽⁹⁰⁾ مسالك الأنصار، مصدر سابق، ص 49، 56. ⁽⁹¹⁾ تحفة الناظار، مصدر سابق، ص 168، 620 - 621.