

الإجراءات الأمنية لتأمين الطرق الملاحية لميناء عدن في العصر

الإسلامي "عصر دولتي بني أيوب وبني رسول" (٥٦٩-٨٥٨هـ)

د. عبد الحكيم محمد ثابت العراشي د. عباس علوي فرحان

كلية الآداب / جامعة عدن □

الملخص

هذه الدراسة هي تسليط الضوء على الإجراءات الأمنية لتأمين الطرق الملاحية لميناء عدن في العصر الإسلامي "عصر دولتي بني أيوب وبني رسول"، وذلك من خلال العناية بالطرق الملاحية والآثار المترتبة على اضطرابها، وتوضيح ما يتطلب حماية الطرق الملاحية البحرية من وجود قوة عسكرية مؤهلة ومدربة ومجهزة للقيام بالعمليات الحربية في البحر ضد كل من تسول له نفسه القيام بأي عمل عدواني، وكذلك الإشارة إلى الإجراءات الأمنية التي اتخذها الحُكَّام الأيوبيون والرسوليون؛ لتأمين خطوط الملاحة المؤدية إلى ميناء عدن، كإقامة نقاط أمنية في الممرات والمضايق البحرية المهمة، وحراسات ودوريات بحرية، وحملات بحرية لملاحقة القراصنة والمجورين.

د. عبد الحكيم محمد ثابت د. عباس علوي فرحان

Security Measures in Securing the Shipping Routes to the Port of Aden during the Islamic era: The states of Bani Ayoub and Bani Rasul era (569-858 A.H.)

Dr. Abdul Hakim Muhammad Thabet Al-Arashi

Dr. Abbas Alawi Farhan

College of Arts / University of Aden

Abstract

This study is to spot light on the security measures to secure the shipping routes of the port of Aden in the Islamic era "the age of the state of the sons of Ayyubi and the sons of Rasouli".

Which is done by taking care of the marine shipping routes the effect of their distbrance and to clarify what reQuires the protection of marine routes from the presonce of Qualfied military force trained and eQuipped to carry out military operations of sea against those who might be tempted to take any act aggression.

اشتهرت عدن في عالم التجارة خلال عصور ما قبل الإسلام كممر بحري مهم، وأصبح ميناؤها الميناء الذي يستطيع نقل تجارة الشرق إلى الغرب والعكس؛ لذا كانت سوقًا وميناءً لكبار تجار اليونان والرومان، فكانوا يقصدونها في رحلات منتظمة خلال مواسم معينة، كذلك كانت عدن مركزًا لتبادل السلع الإفريقية والهندية والمصرية، ومكانًا تبحر منه السفن إلى الهند والصين، بل إلى كل بلدان المشرق.

ولهذا فإن ميناء عدن هو فرضة اليمن وخزانة المغرب ومعدن التجارة، وخزانة بضائع الهند والسند والصين والعراق وعمان والبحرين ومصر وجدة وفارس والزنج والحبشة. كما أن ميناء عدن كان يمثل مركزًا تجاريًا عالميًا، يتم فيه التبادلات السلعية المختلفة، ومع زيادة الازدحام عليه، واعتماد الدولة في دخلها عليه بشكل كبير، كان لزامًا عليها الاهتمام به وتنظيمه تنظيمًا إداريًا وماليًا، كذلك إيجاد سياسة جمركية تنظم العمل وتنشط الحركة التجارية.

كما شمل الاهتمام بالطرق البحرية ومرافقها والعناية بها، وتقديم الخدمات التي أسهمت في تنقل السفن التجارية بكل يسر وسهولة وأمان، فمن هذه الخدمات القيام بتنظيم الطرق الملاحية، ونشر الأمن حولها وتأمينها، وهذا هو الهدف الرئيس لهذا الدراسة .

وتكمن أهمية الدراسة في كونها تكشف عن تجربة تاريخية من تجارب الحضارة الإسلامية لنظام الحماية والمراقبة البحرية، كما تكشف عن الغاية السامية من وراء تأمين طرق الملاحة؛ حيث إن الغاية هي تأمين الناس على أرواحهم وأموالهم، وحماية المستفيدين في عمليات النقل البحري، وكذلك ضمان حصول الدولة على حصتها من الضرائب.

المحور الأول: العناية بالطرق الملاحية والآثار المترتبة على اضطرابها:

١- العناية بالطرق الملاحية:

مما لا شك فيه أن النشاط التجاري البحري يتطلب العناية بالطرق البحرية؛ لأنها تمثل شريانًا حيويًا مهمًا لا يمكن الاستغناء عنها في الحياة الاقتصادية عامة والتجارة البحرية خاصة؛ حيث تُعدُّ الطرق البحرية في المحيط الهندي عصب الحياة البحرية وشرائينها بين عدن وأقطار

العالم الخارجي منذ أقدم العصور، ولها دور كبير في ربط عدن بالأسواق الخارجية في كثير من البلدان التي دخلت معها في دائرة التبادل التجاري، فقد كانت عدن سوقًا وميناءً لكبار تجار اليونان والرومان، فكانوا يقصدونها في رحلات منتظمة من مصر، كذلك كانت عدن مركزًا لتبادل السلع الإفريقية والهندية والمصرية، ومكانًا تجر منه السفن إلى الهند، كما كانت عدن هي فرضة^(١) اليمن وخزانة المغرب ومعدن التجارة وخزانة بضائع الهند والسند والصين والعراق وعمان والبحرين ومصر وجدة وفارس والزنج والحبشة^(٢).

ومن هذا المنطلق نالت الطرق البحرية ومرافقها عناية مماثلة من قبل حكام عدن، وقدموا لها كثيرًا من الخدمات المتاحة، التي أسهمت في تنقل السفن التجارية من جميع البلدان إلى عدن بكل يسر وسهولة، من هذه الخدمات قيامهم بإنشاء مراكز صناعية لإصلاح السفن وصيانة المتعطل منها في ميناء عدن^(٣)، ليس هذا فحسب بل وقروا المياه الصالحة للشرب للمسافرين حتى يتزودوا منها عند السفر، وحفروا العديد من الآبار في كثير من المناطق الساحلية التي كانت تطل على شاطئ البحر الأحمر والبحر العربي^(٤).

إلا أن تأمين خطوط الملاحة البحرية يُعدُّ أهم الجوانب التي حظت بالاهتمام الكبير؛ لما تمثله من أهمية كبيرة في استقرار الحركة التجارية البحرية، وكذلك تنشيطها وتشجيع التجار من القدوم وتوريد البضائع، والمتتبع لخطوط الملاحة البحرية لميناء عدن - من زاوية التأمين - يستطع أن يلحظ انهماك الحكام في تأمين الخطوط التجارية في البحر الأحمر والبحر العربي من خلال الدوريات البحرية، التي تقوم بها بعض قطع الأسطول، والحراسات الساحلية، ونقاط الارتكاز في الممرات والمنافذ وغير ذلك^(٥)؛ بهدف ردع كل من تسول له نفسه المساس أو التعرض لحركة الملاحة.

٢- الآثار المترتبة على اضطراب الطرق الملاحية:

هناك إجماع لدى جمهور المؤرخين على أن حركة التجارة البحرية في عصر دولتي بني أيوب (٥٦٩ - ٦٢٦هـ) وبني رسول (٦٢٦ - ٨٥٨هـ) كانت تتعرض لأعمال القرصنة والنهب، وتعطيل النشاط التجاري لمُدَّة زمنية طويلة.

وإذا ما معنا النظر في الروايات التاريخية التي إشارة إلى ما كانت تعانيه خطوط الملاحة البحرية في البحر الأحمر والبحر العربي، سنجد أن الصورة الكاملة للروايات التاريخية تشير إلى

الإجراءات الأمنية لتأمين الطرق الملاحية لميناء عدن في العصر الإسلامي

أن استقرار خطوط الملاحة البحرية واضطرابها مرتبط ارتباطاً وثيقاً بقوة الحكام وضعفهم، ولكن السؤال الذي يفرض نفسه هو : كيف كانت تحدث هذه الأمور، وهل كانت تسير على وتيرة واحدة، وما هو دور الحكام في مواجهة هذه الأعمال التخريبية ؟.

إن الإجابة المنطقية عن هذا السؤال ستكون بالنفي، فمن غير المعقول أن تكون على وتيرة واحدة، وهذا ما يحتاج إلى دراسات، بالإضافة إلى معرفة الدور الذي كان يقوم به الحكام في مواجهة هذه الأعمال التخريبية.

لقد أشار أحد الباحثين^(١) إلى أن ظاهرة القرصنة البحرية كانت منتشرة في السواحل اليمنية، وتعود إلى عهود قديمة؛ حيث كانت تظهر في أوقات وتختفي في أوقات أخرى، كما أكد أن هذه الظاهرة ظاهرة مشتركة تعاني منها الأقطار الإسلامية العربية القريبة من اليمن، التي ترتبط بصلات تجارية مع اليمن ولاسيما تلك الأقطار التي تقع على سواحل البحر الأحمر، ويعتقد أن الفوضى السياسية التي كانت تعيشها اليمن في القرنين الخامس والسادس الهجريين من العوامل الرئيسية التي ساعدت على انتشار هذه الظاهرة.

ومن المؤكد أن هذه الظاهرة لم تقف بحدود القرنين المذكورين، بل أنها استمرت طيلة العصر الإسلامي، ولكنها لم تكن بتلك القوة إلا في مدّات محدودة، وإذا كان من تفسير لضعف هذه الظاهرة فهو يعود بالدرجة الأولى لجهود الأيوبيين ومن بعدهم بني رسول للتصدي لهذه الظاهرة والعمل على تأمين خطوط التجارة البحرية.

ومع كل التأمينات التي قامت بها الدولة الأيوبية ومن بعدها الرسولية، إلا أن التعرض والاعتداء على الطرق التجارية كانت موجودة، لدرجة إنها كانت تقطع الطريق إلى عدن لمدة طويلة تصل إلى سنة كاملة^(٧)؛ حيث كان يقوم لصوص البحر بقطع الطرق البحرية، من خلال التعرض لسفن التجار القادمة إلى ميناء عدن ونهبها، وكذلك سفن الحجاج^(٨).

ومن المؤكد أن هذا الأمر له تأثيره في النشاط التجاري لميناء عدن خاصة، وعلى الحياة الاقتصادية عامة، ويمكن لنا أن نوجز هذه التأثيرات بالآتي:

١- عزوف السفن التجارية عن الدخول إلى ميناء عدن، سواءً أكان لتفريغ البضائع أو التموين؛ وذلك نتيجة خطورة الطريق المؤدي إليه.

د. عبد الحكيم محمد ثابت د. عباس علوي فرحان

- ٢- أن هذا الأمر-عزوف السفن- أدى إلى قلة دخول البضائع المطلوبة من خارج عدن؛ مما أدى إلى ارتفاع أسعارها.
- ٣- تكدس البضائع المحلية وانخفاض أسعارها؛ وذلك لصعوبة تصديرها.
- ٤- شحة الموارد المالية للميناء .
- ٥- فقدان الكثير من الناس لأعمالهم.

المحور الثاني: إنشاء القوة البحرية التأمينية:

يتطلب حماية الطرق الملاحية البحرية وجود قوة عسكرية مؤهلة ومدربة ومجهزة للقيام بالعمليات الحربية في البحر، ولحماية الطرق الملاحية المؤدية إلى ميناء عدن؛ لذا كان لزاماً إعداد هذه القوة المتمثلة في تكوين أسطول بحري حربي، وكذلك تكوين فرق عسكرية متخصصة في الحروب البحرية.

١- إنشاء الأسطول الحربي:

يبدو أنه قبل مجيء الأيوبيين إلى اليمن كان من الصعوبة القضاء على هذه الظاهرة (التقطع البحري) أو - على الأقل- محاربتها بشكل إيجابي للحد منها، ويرجع السبب في ذلك- كما أحسب- إلى عدم امتلاك الدول التي حكمت اليمن قبل الأيوبيين للمعدات البحرية اللازمة لتعقب ومطاردة المتقطعين المتمثلة بوجود سفن حربية مجهزة تجهيزاً عسكرياً.

فمن المحتمل أن اليمن قبل مجيء الأيوبيين لم يكن لديها أسطول حربي يحمي سواحلها، بدليل أن الأسطول الذي أرسله ملك قيس^(٩) للسيطرة على عدن سنة ٥٤٥هـ استطاع الدخول إلى عدن من دون مقاومة تُذكر^(١٠) لأي حامية بحرية، وإذا كان من تفسير لذلك فهو أن الزريعيين(٤٧٦-٥٦٩هـ) - أصحاب السيادة على عدن وقتئذ - لم يكونوا يمتلكون أسطولاً بحرياً، وهو الشيء الذي جعلهم يستسلمون للأمر الواقع .

وتجدر الإشارة - هنا- إلى ما ذكره بعض الباحثين^(١١) أن الزريعيين نتيجة انشغالهم بالصراعات الداخلية لم يتمكن لهم الأمر للتصدي لهؤلاء المتقطعين لخطوط الملاحة البحرية، بل حتى إبعادهم عن السواحل اليمنية، فضلاً عن عدم امتلاكهم أسطول بحري.

الإجراءات الأمنية لتأمين الطرق الملاحية لميناء عدن في العصر الإسلامي

لكن هذا لا يعني أن اليمن لم تكن تمتلك سفناً، بل على العكس من ذلك، فاليمن قد عرفت صناعة السفن منذ أقدم العصور، سواءً ما قاموا بصناعتها في بلاد اليمن، أو ما قاموا بصناعتها في دور صناعة السفن التي أسسوها في بلاد الهند^(١٢)، وبعبارة أخرى أن اليمن لم تمتلك أسطولاً ذا تصميم عسكري، ومجهزاً بالجند، ومشحوناً بالأسلحة يربط في سواحلها، لكنها كانت تمتلك ما يمكن أن نسميه بـ: "الأسطول التجاري".

ويعزو بعض الباحثين^(١٣) ذلك إلى طبيعة النظام العسكري للدول اليمنية التي حكمت اليمن خلال العصر الإسلامي - قبل مجيء الأيوبيين -؛ حيث كانت لا تمتلك جيشاً نظامياً، وإنما كانت تستخدم النظام العسكري القبلي في حروبها القائمة على التجنيد وقت الحرب، والتسريح في وقت السلم، هذا بالإضافة إلى أن اليمن لم تكن مواجهة لبلدان تمتلك أسطولاً بحرياً، يفرض عليها مجابقتها بقوة بحرية مماثلة.

وعندما قَدِمَ الأيوبيون إلى اليمن سنة ٥٦٩ هـ اصطحبوا معهم أسطولاً يتكون من سفن عديدة عُرِفَت بـ: "الشواني"^(١٤)؛ إذ إن إرسال الأسطول إلى اليمن لحماية سواحلها من أي غزو صليبي محتمل كان من أهم أهداف الحملات الأيوبية إلى اليمن^(١٥)، وقد أشارت إحدى الروايات^(١٦) إلى أن تلك السفن ظلت راسية في ميناء عدن، لمدة تزيد على العشر سنوات، ثم استأنفت عملها من جديد في عهد السلطان طغتكين (٥٧٩-٥٩٣ هـ)؛ حيث قامت بمهمة حماية السفن التجارية والسواحل اليمنية وذلك عندما اشتدت أعمال القرصنة^(١٧).

وظل هذا الأسطول المتواضع على ما هو عليه، بل ربما أصبح غير ذي نفع في العصر الأيوبي وبداية العصر الرسولي، ولما تولى السلطان المظفر (الأول) (٦٤٧-٦٩٤ هـ) مقاليد الحكم عمل على إنشاء أسطول ضخم، وذلك عندما أراد تجهيز حملته إلى ظفار الحبوضي^(١٨)؛ إذ عمل على ترميم المراكب القديمة وإنشاء مراكب جديدة^(١٩)، حتى بلغ عدد قطع الأسطول ألف قطعة بحرية من مختلف الأنواع^(٢٠).

مما سبق يتضح أن الأيوبيين هم أول من أنشأ الأسطول الحربي في اليمن، لكن هذا الأسطول لم يكن أسطولاً متكاملًا؛ حيث إنه كان يتكون من مجموعة من السفن الحربية هذا من جهة، كما أنهم لم يعملوا على تطويره من جهة أخرى، ومع هذا فقد شكّل هذا الأسطول نواة

د. عبد الحكيم محمد ثابت د. عباس علوي فرحان

للأسطول الحربي اليمني، وبقي الأسطول على ما هو عليه حتى عهد السلطان المظفر (الأول)، الذي عمل على إنشاء العديد من القطع البحرية، ليصبح أسطولاً حربيًا متكاملًا، وبهذا يكون السلطان المظفر (الأول) هو المؤسس الأول للأسطول الحربي اليمني .

٢- إنشاء الفرق العسكرية البحرية:

إن بداية تأسيس الجيش النظامي في اليمن يعود إلى عصر الدولة الأيوبية، واكتملت مراحل تطوره في بداية عصر الدولة الرسولية، وإذا ما لاحظنا تحركات الجيش وطرق قتاله في عصر بني رسول، سنجد أنه كان ينطلق من استراتيجية عسكرية منظمة تقوم على أساس استراتيجيتين فرعيتين هما:

أ- الإستراتيجية التنظيمية والتجهيزية:

تنبثق منها استراتيجيات ثانوية عديدة، وما يهمننا من هذه الاستراتيجيات في هذا البحث هو الإستراتيجية التي تقوم على إعداد فرق وحدات متخصصة لمواجهة أي طارئ؛ أي وحدات للتدخل السريع، ومنها التدخل في المعارك الحربية البحرية السريعة والخاطفة.

ب- الإستراتيجية الطبوغرافية:

وهذه الاستراتيجية تقوم على دراسة طبيعة الأرض، وتتمثل في :
- دراسة طبيعة الأرض التي تُقام عليها المعركة من حيث: الصلابة، والوعورة، والاستواء، والمياه.
- التعرف إلى العوارض الطبيعية مثل: الجبال، والهضاب، والتلال، والسهول، والبحار.
وبناءً على ما ذكر نستطيع القول أن الجيش اليمني - وخاصة الرسولي - قد تم إعداده للمعارك البحرية؛ أي إن فكرة حماية الخطوط الملاحية لم تكن غائبة عن القادة العسكريين، ومن أجل هذا الغرض تم إنشاء فرق خاصة للقتال البحري، تم تنظيمها وتدريبها وتجهيزها بصورة جيدة تتناسب مع حجم المهمة الموكلة لها، ومن أهم الفرق التي تم إعدادها لهذا الغرض:

أ- النشابة:

هم حملة الأقواس الذين يرمون بالسهام (النشاب)، وكان لهم دور مهم في المعارك؛ حيث إن المعارك تبدأ بالترشق بالنشاب^(٢١)، وقد كان لها دور كبير في الحماية البحرية.

ب- الجرخية :

هم جنود ينتسبون إلى الجرخ، وهي آلة حربية تُستعمل للرمي^(٢٢)، وكان يشارك جُند الجرخية مع غيرهم من الرماة في الدفاع عن الحصون والقلاع^(٢٣)، وفي الدفاع عن السواحل، وكذلك حماية السفن التجارية من اعتداءات قراصنة البحر^(٢٤).

ج - النفاطون:

هم الذين يرمون النفط بالنفاطة لإحراق حصون الأعداء ومعداته^(٢٥)، كما يُناط بالنفاطين مهمة حراسة السفن من القراصنة، ومطاردة سفن المهربين^(٢٦).

مما سبق يتضح أنه تم إعداد فرق للحماية البحرية من فرق الرماية ذات المسافات البعيدة، التي لها أثر في إحداث الأضرار بالعدو كحرق سفنه.

ولأهمية هذه الفرق كان يُصرف لها عن كل سفرة بحرية إكرامية جامكية (راتب) شهرين^(٢٧) - علاوة تقدر بمرتب شهرين؛ - حيث كانت تُصرف هذه النفقة على الجند المرابطين في مواقع خطيرة ومواجهة للعدو أو مناطق موبوءة، وتعدُّ من أكبر النفقات المالية، والهدف منها هو إغراء الجند على الصمود في تلك المواقع، وهي تشبه ما تتفقه الجيوش الحديثة على الجند المرابطين في مواقع خطيرة وغير مرغوبة مثل: علاوة الصحراء وعلاوة الجزر والبحر^(٢٨).

المحور الثالث: الإجراءات الأمنية لتأمين خطوط الملاحة

هناك العديد من الإجراءات الأمنية التي اتخذها الحُكَّام الأيوبيون والرسوليون لتأمين خطوط الملاحة المؤدية إلى ميناء عدن، ومن أهم تلك الإجراءات الآتي:

١ - إقامة نقاط في الممرات والمضايق البحرية المهمة:

من الأساليب التي اتخذت للحد من أعمال القرصنة البحرية والعبث بالخطوط الملاحية، هو إقامة نقاط أمنية ودوريات غير ثابتة، تهدف إلى مراقبة تحركات المخالفين أو الذين يقومون بنهب التجار تجارتهم، وكذلك إعاقة المسافرين في البحر، ومن ثم التحرك السريع لردعهم.

فمن الشواهد التاريخية التي تؤكد على ذلك تلك الرواية التي تذكر خروج دوريات عسكرية بحرية فتمركز في المضايق البحرية كمضيق باب المنذب، بهدف مراقبة سفن القراصنة والمجورين، والقيام بالإبلاغ عنها، ومن ثم مطاردتها والقيض على من فيها^(٢٩).

من الروية السابقة نستخلص الآتي:

- تسيير دوريات منتظمة.
- اتخاذ مراكز مراقبة بحرية في الممرات والمضايق البحرية .
- تقوم هذه الدوريات ونقاط المراقبة بعمليات التدخل السريع لأنقاص الموقف، أو على الأقل الحد منه.
- من المحتمل أن أفراد هذه الدوريات يكونون على أهبة الاستعداد التام للتدخل، كما أنهم معدين إعدادًا عسكريًا يؤهلهم للقيام بالمهام المناطة بهم.
- يبدو أن هذه الدوريات تتمتع بشبكة جيدة من التواصل فيما بينها، وكذلك مع المركز الرئيسي للقوة البحرية الكائن في ميناء عدن، الذي يعد المركز العام للقيادة البحرية في اليمن.

٢- الحراسات الساحلية:

مما لا شك فيه إن مسألة تامين السواحل من المسائل الرئيسة والمهمة للتأمين البحري والمراقبة البحرية، ونتيجة لهذه الأهمية فلا عجب أن نرى اليوم جميع دول العالم تولي هذه المسألة أهمية كبرى؛ حيث إنها تعدُّ بمنزلة ثغرات ومسامات تتسرب منها عمليات التهريب، وتتطلق منها عمليات السطو على التجارة البحرية؛ هذا بالإضافة إلى احتمال مباغته العدو.

ومهما يكن من أمر؛ فعلى الرغم من الجهود المبذولة والأموال الطائلة التي كانت تنفق على عمليات التأمين البحري لمواجهة العدوان على خطوط الملاحة البحرية، من خلال تحرك الأسطول الحربي لمواجهة المعتدين؛ إلا أن الاعتداء لم تتوقف، ولعل ما يؤكد ذلك عجز خزانة آخر ملوك بني أيوب الملك المسعود يوسف بن الكامل الأيوبي (٦١٢-٦٢٦هـ) أمام ما يصرف على الشواني من أموال^(٣٠).

وهذا الأمر جعل الدولة تعيد النظر في السياسة الأمنية لتأمين خطوط الملاحة البحرية إلى ميناء عدن، فقد تم عقد مشاورات ومدارسات عديدة بين الحكام والقادة العسكريين، ووجهاء القوم، ومن أبرز تلك المشاورات التي عقدها الملك المسعود مع ولاته وقادته في سنة ٦٢٥هـ،

الإجراءات الأمنية لتأمين الطرق الملاحية لميناء عدن في العصر الإسلامي

الذين خرجوا من هذا التشاور بالتشديد على أمن السواحل فوضع ذلك موضع التنفيذ، فتراجع هذا الخطر الذي كان يهدد أمن واستقرار الملاحة البحرية^(٣١).

مما ذكر تبين استفعال الاخطار التي تهدد الملاحة على الرغم من الأموال الطائلة وخروج الأسطول البحري؛ مما اضطر الأمر إلى تأمين السواحل، وهذه الاستراتيجية وضعت حيز التنفيذ في أواخر العصر الأيوبي.

وبناءً على ذلك نستطيع القول: إن بداية ظهور فرق حراسة السواحل يعود إلى سنة ٦٢٥هـ، ثم استمرت في العصر الرسولي، الذي تم تطويرها إلى فرق مؤهلة؛ حيث كان يسند لبعض فرق الرماة الدفاع عن السواحل، وكذلك حماية السفن التجارية من اعتداءات قرصنة البحر^(٣٢).

مما سبق يتضح انهماك القادة في وضع الاستراتيجيات والخطط للتأمين البحري، ومراقبة أي خلل يحدث في الأمن البحري، وإذا ما حدث الخلل اسرعت القيادة لإصلاحه بحسب ما تقتضيه الظروف؛ ففي حين حدث قصور في التأمين البحري من قبل الأسطول البحري العسكري، ومرد هذا القصور ليس في التقصير بمهامه، وإنما في اتساع السواحل الذي تعد محطات انطلاق للمعتدين على الملاحة البحرية؛ نرى أن الاستراتيجية الأمنية تقتضي إنشاء الحراسة الساحلية، والتي تتشابه في مهامها مع ما يسمى اليوم حرس السواحل أو خفر السواحل.

٣- الحملات البحرية :

هي تلك الحملات التي كان يقوم بها الأسطول الحربي لملاحقة القرصنة والمجورين، وقد كان ميناء عدن هو المقر الرئيس للأسطول العسكري^(٣٣)، الذي كان ينطلق منه للقيام بأي مهمة عسكرية بحرية ضد القرصنة والمجورين، ومن أهم ما قامت به الحملات البحرية:

أ- ملاحقة القرصنة:

إن القرصنة جماعة من الأفراد ممن يقوموا بالتعرض للسفن التجارية لسرقتها، وممارسة أعمال السلب والنهب للمسافرين بحرًا من تجار وحجاج وغيرهم، وقد نعتهم المصادر اليمنية التي تم الوقوف عليها بتسميات تدل على انحرافهم الأخلاقي، فمن تلك التسميات: لصوص البحر^(٣٤)، وقطاع طريق المسلمين في البحر^(٣٥).

ولما كانت هذه الفئة من اللصوص تمثل خطراً كبيراً على المسافرين بحرًا، نتيجة لخبراتها البحرية، وكذلك امتلاكها سفناً للقيام بعملية سطوها على المسافرين، هذا بالإضافة أن عمليات القرصنة كانت تتم في أعالي البحار وهو أمر يتعذر على الدولة معرفة القرصنة بوقتها أو إرسال النجدة بسرعة؛ لذا كان لزاماً على الدولة إرسال حملات بحرية تجوب أعالي البحاري لتأمين خطوط الملاحة فيها.

لذا كان الأسطول يجوب البحار لمطاردة القرصنة^(٣٦)، وخاصة في المنطقة الممتدة بين عدن وجزيرة سقطرى، التي تُعدُّ من أكثر المناطق عرضة للقرصنة البحرية؛ لأن القرصنة يختفون ويلجؤون إلى جزيرة سقطرى والجزر المجاورة^(٣٧)، فتمكن الأسطول في كثير من الأوقات من إنزال الهزيمة بهم، إلا أنه لم يمه هذه الظاهرة نهائياً، وإذا كان من تفسير لعدم القدرة على أنها هذه الظاهرة فهو يعود بالدرجة الأولى إلى طبيعة تركيب القرصنة وحركتهم غير المنظمة المفاجئة الخاطفة، بعكس الأسطول المنظم.

ب- تعقب المجرورين:

هم جماعات المهريين الذين يفرضون على السفن التجارية ضرورة التعامل معهم بدلاً من التعامل مع الدولة العاجزة عن حمايتهم لتمير ما معهم من بضائع وأموال، بالإضافة إلى ارتفاع الضرائب والمكوس التي فرضتها دولة السلطان الظاهر الرسولي (٨٣١-٨٤٢هـ)، وهو الأمر الذي دفعهم لإدخال بضائعهم عن طريق هؤلاء المهريين مقابل مبلغ من المال يتفق عليه الطرفان^(٣٨).

وتعد المدة بين سنتي ٨٣١-٨٣٨هـ من المدات التي بلغ فيها جماعات المجرورين ذروة نشاطهم؛ حيث تحكّموا بالطرق البحرية، وتجروا على مواجهة الحاميات البحرية وقتلهم إذا ما واجهوهم، وهو الأمر الذي دفع الأسطول الحربي التحرك من عدن ومواجهتهم بدرجة كبيرة من العنف؛ حيث تمكن من إحراق مراكبهم، وقتل من فيها^(٣٩)، وكان لهذا الأمر أهميته حيث اختفت هذه الظاهرة طيلة القرن التاسع الهجري، بدليل سكوت المصادر عن ذكرها.

ج - الحد من النفوذ البحري للحبوضي:

تعد الحملة على ظفار الحبوضيين أهم الحملات البحرية في تاريخ اليمن الإسلامي؛ لما لها من أهمية في تأمين الملاحة البحرية في البحر العربي، وما كان لها من صدى؛ نتيجة لما حققته من انتصار ساحق، هذا بالإضافة إلى الاستعراض للقوة العسكرية البحرية الهائلة التي ظهر بها الرسوليون.

يفهم مما ذكره السلطان المظفر في رسالته التي أرسلها إلى سالم الحبوضي^(٤٠) عقب قيامه بنهب هديته التي أرسلها إلى ملك فارس أن علاقة الأمراء الحبوضيين^(٤١) بالدولة الرسولية في عهد الملك المنصور نور الدين (٦٢٦ - ٦٤٧ هـ) وبداية حكمه-المظفر-كانت جيدة، لكن ما لبثت أن تدهورت بعد سنة ٦٧٠ هـ حتى آل الأمر إلى تجهيز السلطان المظفر حملة على بلادهم والقضاء على إمارتهم.

وبهذا الصدد ذكر المؤرخون^(٤٢) أن سبب تجهيز السلطان المظفر حملاته على ظفار الحبوضي يرجع إلى أن سالم الحبوضي قام بنهب هدية السلطان التي أرسلها إلى ملك فارس وأراد بهذا العمل- سالم الحبوضي- تعويض ما فاته في حضرموت من ضياع للأموال؛ إذ إنه قام بشراء الكثير من حصون وقلاع البلاد الحضرمية من أهلها بعد ما عرضوا عليه شراءها نتيجة القحط الشديد الذي أصابهم، ولكنهم ما لبثوا أن غدروا به واستولوا عليها.

لقد حاول السلطان المظفر حل المشكلة بالطرق السلمية، لكنه أخفق في ذلك، بل إن سالمًا الحبوضي قام عقب ذلك بإرسال حملة بحرية للسيطرة على عدن^(٤٣)، وكان لهذا العمل الذي لم يقدم على مثله صاحب الهند والصين ولا ملوك فارس^(٤٤) أبلغ الأثر في غضب السلطان؛ إذ إن ذلك العمل من شأنه أن يشجع القوى الطامعة على التحرك للسيطرة على عدن، فضلاً عن ذلك قام سالم الحبوضي بإفساد صاحب الشحر راشد بن شجعنة^(٤٥) وشجعه على الانفصال عن طاعة السلطان المظفر والامتناع عن دفع الخراج السنوي الذي كان يدفعه له^(٤٦).

إن هذه الأسباب لم تكن -على ما يبدو- إلا أسباباً مباشرة دفعت إلى تجهيز الحملات المذكورة، فمن غير المعقول أن السلطان المظفر الذي سعى جاهداً إلى توسيع رقعة دولته في بلاد الأشراف الزيديين، بل وحتى في الحجاز يغفل عن التوسع في حضرموت وظفار

الحبوضي، وبعبارة أخرى فإن رغبة السلطان في التوسع كانت أحد الأسباب في تجهيز تلك الحملات، بالإضافة إلى الأسباب البحرية الأخرى منها:

- أ- وضع حدٍ للتوسع البحري بينه وبين سالم الحبوضي .
- ب- تأمين طرق التجارة بين اليمن والهند؛ حيث إن هذه الطريق قد انقطعت في ذلك الوقت بسبب الغزوات والحروب^(٤٧)، وعبث سالم الحبوضي بهذه الطريق وتعرضه للتجارة^(٤٨).

وفي سنة ٦٧٨هـ تهيأت الظروف للسلطان المظفر لتحقيق هذا الهدف بعدما تمكن من تسوية أوضاعه مع الأشراف الزيديين هذا من جهة، واستغلاله للصراع القائم بين أفراد البيت الحبوضي من جهة أخرى، فقام بإرسال ثلاث حملات في زمن واحد منها الحملة البحرية من عدن بمحاذاة الساحل حتى وصلت ساحل ظفار، والتقت هذه الحملة مع الحملتين في ساحل ظفار حيث دارت المعركة مع قوات سالم بن إدريس الحبوضي، وانتهت بهزيمته وقتله، وقتل وأسر العديد من أصحابه ثم تم الاستيلاء على المدينة في رجب سنة ٦٧٨هـ^(٤٩)، وبذلك زال حكم آل الحبوضي.

ولعل الشيء اللافت للنظر في هذه الحملات هو مبالغة السلطان المظفر في تجهيزها، وتلك القوة الهائلة التي سارت لفتح ظفار الحبوضي؛ حيث تعدّ الحملة البحرية على ما يبدو من أكبر الحملات البحرية في التاريخ الإسلامي اليمني؛ إذ إن السلطان حرك أسطوله البحري بمختلف قطعه، وقد وصف ابن حاتم^(٥٠) ذلك بقوله: "... ملأت البر والبحر كتائبه".

ويظهر أن هدف السلطان من ذلك كان استعادة هيئته، فقد عدّ من غزو سالم الحبوضي لعدن إذلالاً له، كما أنه أراد بذلك توجيه رسالة للقوى الخارجية وكل من تسول له نفسه العبث بخطوط الملاحة البحرية عبّر فيها عن مدى قوته وتفوقه البحري، وفعلاً نجح في إيصال الرسالة؛ إذ إنه بعد سيطرته على ظفار ارتعدت الأقطار خوفاً منه وتهاوت رسل وهدايا الملوك والسلاطين إليه^(٥١) يطلبون رضاه ويخطبون وده.

الخلاصة

- ١- لقد كان لإعمال القرصنة أثرها السلبي في النشاط التجاري لميناء عدن خاصة وخطوط الملاحة عامة، فمن أهم تلك الآثار الآتي:
 - عزوف التجار والسفن التجارية عن الاتجاه إلى ميناء عدن.
 - تدهور النشاط التجاري لميناء عدن.
 - تكدس البضائع المحلية بسبب عدم التصدير.
 - انعدام بعض البضائع الخارجية من الأسواق اليمنية بسبب توقف الاستيراد.
- ٢- لم تكن ظاهرة القرصنة الظاهرة الوحيدة التي كانت تعيق النشاط التجاري لميناء عدن، بل كانت ظاهرة التجوير ظاهرة سببت في شح الموارد المالية للميناء؛ بسبب عملية التهريب للبضائع.
- ٣- اتخذت السلطات إجراءات أمنية لمحاربة ظاهرة القرصنة والتجوير والوقوف في وجه أي أطماع للسيطرة أو التوسع في البحر الأحمر والبحر العربي، ويمكن لنا أن نستخلص أهم تلك الإجراءات بالآتي:
 - إنشاء أسطول حربي لحماية الطرق الملاحية والسواحل.
 - تكوين فرق عسكرية بحرية مدربة ومجهزة للقتال البحري.
 - إقامة نطاق بحرية دائمة في الممرات والمضايق البحرية.
 - إرسال دوريات عسكرية بحرية .
 - القيام بنشر وحدات عسكرية في السواحل.
 - ملاحقة القراصنة والمجورين وتدمير قوتهم البحرية.

الهوامش

- (١) الفرضة: هي محط إرساء السفن على البحر. الرازي، محمد بن أبي بكر بن عبد القادر، مختار الصحاح، عني بترتيبه: محمود خاطر، دار الفكر، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠٠٣م، مادة (فرض). وهي المكان الذي كان يتم فيه فحص البضائع الواردة وتقدير العشور عليها. بامخرمة، أبو محمد الطيب بن عبد الله، تاريخ ثغر عدن، تحقيق: أوسكرلوفجرين، دار التنوير، بيروت، الطبعة الثانية، ١٤٠٧هـ/١٩٨٦م، ص ١٤. ويقال بأنها الثلثة في البحر ترسوا بها المراكب والبواخر كالخليج. ينظر: دهمان، محمد أحمد، معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي، دار الفكر المعاصر، بيروت/ دار الفكر، دمشق، ١٤١٠هـ/١٩٩٠م، ص ١١٨.
- (٢) بن خرداذبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله، المسالك والممالك، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٨٩م، ص ٧٠-٧١؛ ابن فضل الله العمري، شهاب الدين أحمد بن يحيى، مسالك الأبصار في ممالك الأمصار "القسم الخاص بمملكة اليمن"، تحقيق وتقديم: أيمن فؤاد سيد، دار الاعتصام، القاهرة، ١٩٨٧م، ص ٥٣.
- (٣) الخزرجي، موفق الدين أبو الحسن علي بن الحسن، العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، عني بتصحيحه: محمد بسيوني عسل، مطبعة الهلال، القاهرة، ١٣٢٩هـ/١٩١١م، ج ١، ص ١٨٢.
- (٤) المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين، مروج الذهب ومعادن الجوهر، حققه وقدم له: مصطفى السيد، المكتبة التوفيقية، القاهرة، ٢٠٠٠م، ج ٢، ص ١٩؛ شهاب، حسن صالح، عدن فرضة اليمن، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، الطبعة الأولى، ١٤١٠هـ/١٩٩٠م، ص ١٤٨-١٥٢.
- (٥) سيتم الحديث عن هذه الإجراءات فيما سيأتي من هذا البحث.
- (٦) لقد قدم الدكتور طه حسين هديل دراسة مميزة عن القرصنة البحرية في اليمن، وضح فيها وصف ظاهرة القرصنة وتطورها في العصر الإسلامي. لمزيد من المعلومات ينظر دراسته: "القرصنة البحرية في اليمن في العصر الإسلامي من القرن السادس إلى القرن العاشر الهجري/ القرن الثاني عشر إلى القرن السادس عشر الميلادي"، بحث منشور في مجلة جامعة نمار للدراسات والبحوث الإنسانية، جامعة نمار، نمار، العدد (١٤)، يناير ٢٠١٢م، ص ٢٣١-٢٥٢.

الإجراءات الأمنية لتأمين الطرق الملاحية لميناء عدن في العصر الإسلامي

- (٧) ابن حاتم، بدر الدين محمد بن حاتم الياامي ، السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغز في اليمن، تحقيق: ركس سمث، كمرج، لندن، ١٩٧٤م، ص ١٣١.
- (٨) ابن جبير ، أبو الحسن محمد بن أحمد، رحلة أبن جبير، دار الكتاب اللبناني، بيروت، ص ٧٥.
- (٩) قيس: وتسمى كيش وكيس، وهي جزيرة تقع على ساحل عُمان في خليج العرب بالقرب من بلاد فارس. ياقوت الحموي، ياقوت بن عبدالله الرومي، معجم البلدان، تحقيق: فريد عبدالعزيز الجندي، دار الكتب العلمية، ١٤١٠هـ / ١٩٩٠م، ج ٤، ص ٤٧٩.
- (١٠) ابن المجاور، جمال الدين أبي الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، اعتنى بتصحيحها: اوسكرلوفجرين، دار التنوير، بيروت، الطبعة الثانية، ١٤٠٧هـ/١٩٨٦م، ص ١٢٤ - ١٢٦ .
- (١١) هديل، القرصنة البحرية، ص ٢٣٧.
- (١٢) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤١، ١٤٢، ٢٦٦ .
- (١٣) السروري، محمد عبده محمد، الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في اليمن في عهد الدويلات المستقلة من سنة (٤٢٩هـ/١٠٣٧م) إلى (٦٢٦هـ/١٢٢٨م)، الاهرام، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٩٧م ، ص ٤٢٦؛ الفيفي ، محمد يحيى ، الدولة الرسولية في اليمن: دراسة في أوضاعها السياسية والحضارية (٨٠٣-٨٢٧هـ/١٤٠٠-١٤٢٤م) ، الدار العربية للموسوعات، بيروت الطبعة الأولى ، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٥م، ص ٣٨٨ .
- (١٤) الشواني: تعدُّ من أهم القطع الحربية في الأساطيل الإسلامية، وأكثرها استعمالاً، وكانت تسيّر بمائة وأربعين مجدافاً، وتزود بالأبراج والقلاع للدفاع والهجوم، وتحتوي على أهراء لخرن الحبوب وصهاريح لخرن المياه، وعدد من الرجال البارعين في أعمال الحيل الحربية والنقب، ويرمى منها النيران والنفط على العدو، أما من حيث سعتها للجُند فهو مختلف باختلاف حجم سعتها؛ فمنها ما يحمل مائة وخمسين رجلاً، ومنها ما يحمل نحو ألف. ينظر: ابن مماتي، أسعد، كتاب قوانين الدواوين، جمع وتحقيق: عزيز سوريال عطية، مطبعة مصر، القاهرة، ١٩٤٣م، ص ٣٤٠؛ المقرئ، تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر، المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، دار صادر، بيروت، ج ٢، ص ٢٩٣؛ حماد، أسامة أحمد، مظاهر الحضارة الإسلامية في اليمن في العصر الإسلامي "عصر دولتي بني أيوب وبني رسول"، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، الطبعة الأولى ، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٤م، ص ٢٢٣.

د. عبد الحكيم محمد ثابت د. عباس علوي فرحان

- (١٥) ناقش عدد من الباحثين أسباب مجيء الأيوبيين إلى اليمن، لمعلومات أوفى عن تلك الأسباب .
ينظر: محمد عبد العال، الأيوبيون في اليمن مع مدخل في تاريخ اليمن الإسلامي إلى عصرهم ، الهيئة المصرية العامة، القاهرة، ١٩٨٠م، ص ٧٠؛ السوروي، الحياة السياسية، ص ٢٦٠- ٢٦٢؛ الميسري، محمد عبد الله ، الإمام المنصور بالله عبدالله بن حمزة ودوره في إحياء الدولة الزيدية في اليمن (٥٩٣-٦١٤هـ)، رسالة ماجستير، جامعة عدن، عدن، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٤م ، ص ٤٢ - ٤٣؛ فرحان، عباس علوي، بنو حاتم الهمدانيون (٤٩٢-٦٢٦هـ): دراسة سياسية وحضارية، رسالة ماجستير، جامعة عدن، عدن، ١٤٢٦هـ/٢٠٠٥م ، ص ٩٣-٩٦ .
- (١٦) القلقشندي، أحمد بن علي بن أحمد، صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، نسخة مصورة عن المطبعة الأميرية، مطابع كونستانتوماس، القاهرة، ١٣٨٣هـ/١٩٦٣م، ج ٥، ص ٤٥٦ .
- (١٧) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤١ - ١٤٢ .
- (١٨) ظفار الحَبُوضي : مدينة تقع على الساحل بين حضرموت وعمان وهي اليوم جزء من عمان. ابن الديبع، وحيه الدين عبد الرحمن بن علي الشيباني، قرّة العيون بأخبار اليمن الميمون، تحقيق: محمد بن علي الأكوغ، بيروت، الطبعة الثانية، ١٤٠٩هـ/١٩٨٨م ، ص ٣٢٨، ح رقم (٧).
- (١٩) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ١، ص ١٨٢ .
- (٢٠) ابن حاتم، السمط الغالي، ص ٥١١ .
- (٢١) الأفضل الرسولي، العباس بن علي بن داوود بن يوسف، رسالة في القتال، تحقيق: علي بن سالم آل نصيف، رسالة ماجستير، جامعة مانشستر، لندن، ١٤١٤هـ/١٩٩٣م، ص ٨٠ .
- (٢٢) دهمان، معجم الألفاظ التاريخية، ص ٥٢ .
- (٢٣) ابن حاتم، السمط الغالي، ص ٢٩٠ .
- (٢٤) بدون مؤلف، نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، تحقيق: محمد عبد الرحيم جازم، المعهد الفرنسي للأثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، الطبعة الأولى، ٢٠٠٣م، ج ١، ص ١٧٦ .
- (٢٥) السلومي، عبد العزيز عبد الله ، ديوان الجند : نشأته وتطوره في الدولة الإسلامية حتى عصر المأمون، مكتبة الطالب الجامعي، مكة المكرمة، الطبعة الأولى، ١٤٠٦هـ/١٩٨٦م، ص ٣٥٤ .
- (٢٦) مؤلف مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، تحقيق: عبد الله محمد الحبيشي، دار الكتاب العربي، دمشق، الطبعة الأولى، ١٤٠٥هـ/١٩٨٤م ، ص ١٢٤ .
- (٢٧) نور المعارف، ج ١، ص ١٧٦ .

الإجراءات الأمنية لتأمين الطرق الملاحية لميناء عدن في العصر الإسلامي

- (٢٨) العراشي، عبد الحكيم محمد ثابت سلام ، الجيش في اليمن في عصر الدولة الرسولية (٦٢٦-١٢٢٨هـ/١٤٥٤م دراسة تاريخية، دار الوفاق لدراسات للنشر ، عدن، الطبعة الأولى، ١٤٣٥هـ/٢٠١٤م، ص ١٩١.
- (٢٩) نور المعارف، ج١، ص ١٧٦.
- (٣٠) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٣٢.
- (٣١) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٣٢.
- (٣٢) نور المعارف، ج١، ص ١٧٦.
- (٣٣) العراشي، الجيش في اليمن، ص ٣٣٥ وما بعدها.
- (٣٤) ابن حاتم، السمط الغالي، ص ١٣١.
- (٣٥) ابن الديبع، وجيه الدين عبدالرحمن بن علي الشيباني، الفضل المزيد على بغية المستفيد في أخبار مدينة زبيد، تحقيق: يوسف شلحد، مركز الدراسات اليمني، صنعاء/ دار العودة، بيروت، ١٩٩٣م، ص ٣٠٠.
- (٣٦) ينظر عن تلك الحملات على سبيل المثال: ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤١؛ ابن حاتم، السمط الغالي، ص ١٣١.
- (٣٧) المعلومات أوفى يُنظر: هديل، القرصنة، ص ٢٣٨.
- (٣٨) هديل، القرصنة البحرية، ص ٢٣٩.
- (٣٩) لمعلومات أوفى عن هذه الظاهرة يُنظر: مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢١٤-٢٢٥.
- (٤٠) هو الأمير سالم بن إدريس بن أحمد بن محمد بن أحمد الحبوضي الحضرمي الأصل. الحامد، صالح ، تاريخ حضرموت، مكتبة الإرشاد، صنعاء، ١٤٢٣هـ/٢٠٠٣م، ج ٢، ص ٥٤٣. وذكر باوزير أنه سالم بن إدريس بن محمد بن أحمد بن محمد بن أحمد الحبوضي. سعيد عوض ، صفحات من التاريخ الحضرمي، مكتبة الثقافة ، عدن، ص ٨٩.
- (٤١) يُنسب الأمراء الحبوضيون إلى محمد بن أحمد الحبوضي الذي كان تاجراً مع الأمير أبي عبدالله محمد بن أحمد الأكل المنجوي ثم المنحجي أمير مرباط، ولما توفى بعد ٦٠٠هـ ولم يكن له عقب، ولم يوجد من أسرته من يصلح للولاية، قام محمد الحبوضي بإدارة البلاد واستمر حكمه إلى حوالي سنة ٦٢٠هـ، ثم انتقل الحكم إلى ابنه أحمد - باني مدينة ظفار - الذي على ما يبدو أنه لقي معارضة من المنجويين الذين حاولوا استعادة ملكهم ، فدارت بينهم حروب أدت إلى خراب العاصمة مرباط، فتمكن من هزيمتهم واستمر الحكم عد ذلك في الحبوضيين حتى أخرجهم سالم بن إدريس. ينظر : الجندي، أبو

د. عبد الحكيم محمد ثابت د. عباس علوي فرحان

عبدالله بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب، السلوك في طبقات العلماء والملوك، تحقيق: محمد بن علي الأكيوع، مكتبة الإرشاد، صنعاء، الطبعة الثانية، ١٤١٦هـ/١٩٩٥م، ج ١، ص ٤٥٣، ٤٥٦، ٤٦١.
(٤٢) ابن حاتم، السمط الغالي الثمن، ص ٥٠٦؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ١، ص ٨١؛ ابن الديبع، قرّة العيون، ص ٣٢٨؛ يحيى بن الحسين بن القاسم، غاية الأمان في أخبار القطر اليماني، تحقيق: عبدالفتاح عشور، دار الكتاب العربي، القاهرة، ١٣٨٨هـ/١٩٦٨م، ج ١، ص ٤٦٣.
(٤٣) الحمزي، عماد الدين إدريس بن علي بن عبدالله، كنز الأخبار في معرفة السير والأخبار، دراسة وتحقيق: عبدالمحسن مدعج المدعج، مؤسسة الشراع العربي، الكويت، الطبعة الأولى، ١٩٩٢م، ص ١١٢؛ ابن عبدالمجيد، تاج الدين عبدالباقي، تاريخ اليمن المسمى بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تحقيق: مصطفى حجازي، دار العودة، بيروت/ دار الكلمة، صنعاء، الطبعة الأولى، ١٩٨٥م، ص ٩٦؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ١، ص ١٨٢؛ الخزرجي، موفق الدين أبو الحسن علي بن الحسن العسجد المسبوك فيمن ولي اليمن من الملوك، مخطوطة مصورة، نشر وزارة الإعلام والثقافة، مشروع الكتاب ١/٦، صنعاء، الطبعة الثانية، ١٤٠١هـ/١٩٨١م، ص ٢٥٣؛ ابن الديبع، قرّة العيون، ص ٣٢٩.

(٤٤) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ١، ص ١٨٢.

(٤٥) هو راشد بن شجعة بن ناجي بن راشد بن إقبال بن فارس بن محفوظ بن محرم بن فارس الأكبر، ظل والياً على الشحر من سنة ٦٦٤هـ إلى سنة ٦٧٦هـ، وهي السنة التي انفصل فيها عن تبعيته للسلطان المظفر فأخرجه منها. الحامد، تاريخ حضرموت، ج ٢، ص ٥٤٣.

(٤٦) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ١، ص ١٨٢.

(٤٧) ابن حاتم، السمط الغالي، ص ٥٠٨.

(٤٨) العبدلي، أحمد فضل بن علي بن محسن، هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن، الطبعة الثانية، دار العودة، بيروت، ١٤٠٠هـ/١٩٨٠م، ص ٧٦.

(٤٩) الحمزي، كنز الأخبار، ص ١١٢؛ ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٩٧؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ١، ص ١٨٤؛ العسجد المسبوك، ص ٢٥٦؛ شنبل، شهاب الدين أحمد بن عبدالله بن علوي، تاريخ حضرموت المعروف بـ: "تاريخ شنبل"، تحقيق: عبدالله محمد الحبشي، الطبعة الأولى، ١٤١٥هـ/١٩٩٤م، ص ١٠٤.

(٥٠) السمط الغالي، ص ٥١٢.

(٥١) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ١، ص ١٨٥؛ العسجد المسبوك، ص ٢٥٦؛ ابن الديبع، قرّة العيون، ص ٣٣٠.

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً- المصادر:

- الأفضل الرسولي، العباس بن علي بن داوود بن يوسف (ت: ٧٧٨هـ).
- ١- رسالة في القتال، تحقيق: علي بن سالم آل نصيف، رسالة ماجستير، جامعة مانشستر، لندن، ١٤١٤هـ/١٩٩٣م.
- بامخرمة، أبو محمد الطيب بن عبد الله (ت: ٩٤٧هـ).
- ٢- تاريخ ثغر عدن، تحقيق: أوسكرلوفجرين، دار التنوير، بيروت، الطبعة الثانية، ١٤٠٧هـ/١٩٨٦م.
- ابن جبير، أبو الحسن محمد بن أحمد (ت: ٦١٤هـ).
- ٣- رحلة ابن جبير، دار الكتاب اللبناني، بيروت.
- الجندي، أبو عبدالله بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب (ت: ٧٣٢هـ).
- ٤- السلوك في طبقات العلماء والملوك، تحقيق: محمد بن علي الأكوغ، مكتبة الإرشاد، صنعاء، الطبعة الثانية، ١٤١٦هـ/١٩٩٥م.
- ابن حاتم، بدر الدين محمد بن حاتم الياامي (ت . تقريبا : ٧٠٢هـ).
- ٥- السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغز في اليمن، تحقيق: ركس سمث، كمرج، لندن، ١٩٧٤م.
- الحمزي، عماد الدين إدريس بن علي بن عبدالله (ت: ٧١٤هـ).
- ٦- كنز الأخبار في معرفة السير والأخبار، دراسة وتحقيق: عبدالمحسن مدعج المدعج، مؤسسة الشراع العربي، الكويت، الطبعة الأولى ، ١٩٩٢م.
- الخزرجي، موفق الدين أبو الحسن علي بن الحسن (ت: ٨١٢هـ).
- ٧- العسجد المسبوك فيمن ولي اليمن من الملوك، مخطوطة مصورة، نشر وزارة الإعلام والثقافة، مشروع الكتاب ١/٦، صنعاء، الطبعة الثانية ، ١٤٠١هـ/١٩٨١م.
- ٨- العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، عني بتصحيحه: محمد بن علي الأكوغ ، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء/ دار الأدب، بيروت، الطبعة الأولى ، ١٤٠٣هـ/١٩٨٣م.
- ابن خرداذبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله (ت: ٢٨٠هـ).
- ٩- المسالك والممالك، مطبعة بريل، لندن، ١٨٨٩م.
- ابن الديبع، وجيه الدين عبدالرحمن بن علي الشيباني(ت: ٩٤٤هـ).

د. عبد الحكيم محمد ثابت د. عباس علوي فرحان

- ١٠- قرة العيون بأخبار اليمن الميمون ، تحقيق: محمد بن علي الأكوح ، بيروت، الطبعة الثانية ، ١٤٠٩هـ/١٩٨٨م.
- الرازي، محمد بن أبي بكر بن عبد القادر(ت:٦٠٦هـ).
- ١١- مختار الصحاح، عني بترتيبه: محمود خاطر، دار الفكر، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠٠٣م.
- شنبل، شهاب الدين أحمد بن عبدالله بن علوي (ت:٩٢٠هـ)
- ١٢- تاريخ حضرموت المعروف بـ" بتاريخ شنبل"، تحقيق: عبدالله محمد الحبشي، الطبعة الأولى ، ١٤١٥هـ/١٩٩٤م.
- ابن عبد المجيد، تاج الدين عبد الباقي (ت:٧٤٤هـ)
- ١٣- تاريخ اليمن المسمى بهجة الزمن في تاريخ اليمن ، تحقيق: مصطفى حجازي ، دار العودة، بيروت/ دار الكلمة، صنعاء، الطبعة الثانية ، ١٩٨٥م.
- ابن فضل الله العمري، شهاب الدين أحمد بن يحيى (ت:٧٤٩هـ).
- ١٤- مسالك الأبصار في ممالك الأمصار " القسم الخاص بمملكة اليمن"، تحقيق وتقديم: أيمن فؤاد سيد، دار الاعتصام، القاهرة، ١٩٨٧م.
- القلقشندي، أحمد بن علي بن أحمد (ت:٨٢١هـ).
- ١٥- صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، نسخة مصورة عن المطبعة الأميرية، مطابع كونستانتوماس، القاهرة، ١٣٨٣هـ/١٩٦٣م.
- المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين (ت:٣٤٦هـ).
- ١٦- مروج الذهب ومعادن الجوهر، حققه وقدم له : مصطفى السيد، المكتبة التوفيقية، القاهرة، ٢٠٠٠م.
- ابن المجاور، جمال الدين أبي الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد (ت:بعد٦٢٦هـ).
- ١٧- - صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، اعتنى بتصحيحها: اوسكرلوفجرين ، دار التنوير، بيروت، الطبعة الثانية ، ١٤٠٧هـ/١٩٨٦م.
- المقريزي، تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر (ت:٨٤٥هـ).
- ١٨- المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، دار صادر، بيروت.
- ابن مماتي، أسعد (ت:٦٠٦هـ).
- ١٩- كتاب قوانين الدواوين، جمع وتحقيق: عزيز سوريال عطية، مطبعة مصر، القاهرة، ١٩٤٣م.
- مؤلف مجهول (ت. بحدود :٨٤٠هـ).

الإجراءات الأمنية لتأمين الطرق الملاحية لميناء عدن في العصر الإسلامي

٢٠- تاريخ الدولة الرسولية، تحقيق: عبد الله محمد الحبشي، دار الكتاب العربي، دمشق، الطبعة الأولى، ١٤٠٥هـ/١٩٨٤م.

• بدون مؤلف.

٢١- نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، تحقيق: محمد عبد الرحيم جازم، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، الطبعة الأولى، ج ١، ٢٠٠٣م.

• ياقوت الحموي، ياقوت بن عبدالله الرومي (ت: ٦٢٦هـ).

٢٢- معجم البلدان، تحقيق: فريد عبدالعزيز الجندي، دار الكتب العلمية، ١٤١٠هـ/١٩٩٠م.

• يحيى بن الحسين بن القاسم (ت: ١١٠٠هـ)

٢٣- غاية الأمان في أخبار القطر اليماني، تحقيق: عبدالفتاح عشور، دار الكتاب العربي، القاهرة، ١٣٨٨هـ/١٩٦٨م.

ثانياً- المراجع:

• باوزير، سعيد عوض.

٢٤- صفحات من التاريخ الحضرمي، مكتبة الثقافة، عدن.

• الحامد، صالح.

٢٥- تاريخ حضرموت، مكتبة الإرشاد، صنعاء، الطبعة الثانية، ١٤٢٣هـ/٢٠٠٣م.

• حماد، أسامة أحمد.

٢٦- مظاهر الحضارة الإسلامية في اليمن في العصر الإسلامي "عصر دولتي بني أيوب وبني رسول"، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، الطبعة الأولى، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٤م.

• دهمان، محمد أحمد.

٢٧- معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي، دار الفكر المعاصر، بيروت/دار الفكر، دمشق، ١٤١٠هـ/١٩٩٠م.

• السروري، محمد عبده محمد.

٢٨- الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في اليمن في عهد الدويلات المستقلة من سنة (١٠٣٧هـ/١٤٢٩م) إلى (٦٢٦هـ/١٢٢٨م)، الاهرام، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٩٧م.

• السلومي، عبد العزيز عبد الله.

٢٩- ديوان الجند: نشأته وتطوره في الدولة الإسلامية حتى عصر المأمون، مكتبة الطالب الجامعي، مكة المكرمة، الطبعة الأولى، ١٤٠٦هـ/١٩٨٦م.

- شهاب ، حسن صالح.
- ٣٠- عدن فرضة اليمن، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء ، الطبعة الأولى ، ١٤١٠هـ/ ١٩٩٠م.
- العبدلي، أحمد فضل بن علي بن محسن.
- ٣١- هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن ، دار العودة ، بيروت، الطبعة الثانية ، ١٤٠٠هـ/١٩٨٠م.
- العراشي، عبد الحكيم محمد ثابت سلام .
- ٣٢- الجيش في اليمن في عصر الدولة الرسولية (٦٢٦-٨٥٨هـ/١٢٢٨-١٤٥٤م دراسة تاريخية، دار الوفاق للدراسات للنشر ، عدن، الطبعة الأولى، ١٤٣٥هـ/٢٠١٤م.
- ٣٣- الدولة الرسولية في عهد السلطان المظفر الأول يوسف بن عمر (٦٤٧-٦٩٤هـ): دراسة سياسية وحضارية، رسالة ماجستير، جامعة عدن، عدن، ١٤٢٧هـ/٢٠٠٦م.
- فرحان، عباس علوي.
- ٣٤- بنو حاتم الهمدانيون (٤٩٢-٦٢٦هـ): دراسة سياسية وحضارية، رسالة ماجستير، جامعة عدن، عدن، ١٤٢٦هـ/٢٠٠٥م.
- الفيفي ، محمد يحيى .
- ٣٥- الدولة الرسولية في اليمن: دراسة في أوضاعها السياسية والحضارية (٨٠٣-٨٢٧هـ/١٤٠٠-١٤٢٤م)، الدار العربية للموسوعات، بيروت، الطبعة الأولى ، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٥م.
- محمد عبد العال.
- ٣٦- الأيوبيون في اليمن مع مدخل في تاريخ اليمن الإسلامي إلى عصرهم ، الهيئة المصرية العامة، القاهرة، ١٩٨٠م.
- الميسري، محمد عبدالله سعيد.
- ٣٧- الإمام المنصور بالله عبدالله بن حمزة ودوره في إحياء الدولة الزيدية في اليمن (٥٩٣-٦١٤هـ)، رسالة ماجستير، جامعة عدن، عدن، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٤م.
- هديل، طه حسين عوض.
- ٣٨- "القرصنة البحرية في اليمن في العصر الإسلامي من القرن السادس إلى القرن العاشر الهجري/ القرن الثاني عشر إلى القرن السادس عشر الميلادي"، بحث منشور في مجلة جامعة ذمار للدراسات والبحوث الإنسانية، جامعة ذمار، ذمار، العدد(١٤)، يناير ٢٠١٢م، ص ٢٣١-٢٥٢.