



ميناء عيذاب بأرض البجة ودوره في خدمة الحجيج
(دراسة تاريخية توثيقية)

**Eyzaab Port in Beja and its role in serving pilgrims
(documentary historical study)**

د. عوض عبد الجليل أبو بكر محمد

Dr. Awad Abdelglil Abubakar Mohammed

<https://orcid.org/0000-0003-0782-622X>

قسم التاريخ - كلية الآداب والعلوم الإنسانية - جامعة البحر الأحمر - بورتسودان - جمهورية السودان.

Department of History - Faculty of Arts and Human Sciences - Red Sea University - Port Sudan - Republic of Sudan.

د. أحمد محمد أحمد مركز

Dr. Ahmed Mohammed Ahmed Markaz

قسم التاريخ - كلية الآداب والعلوم الإنسانية - جامعة البحر الأحمر - بورتسودان - جمهورية السودان.

Department of History - Faculty of Arts and Human Sciences - Red Sea University - Port Sudan - Republic of Sudan.

المستخلص:

تناولت الدراسة تتبع تاريخ ميناء عيذاب منذ التأسيس وسيطرة قبائل البجة عليه ودورهم الرئيس في خدمة قوافل الحجيج عبر البحر الأحمر، وذلك من خلال سرد تاريخي توثيقي، لمعرفة نشأتها وتطورها، وعلاقتها الخارجية في العصور التي سبقت الإسلام، مروراً بالعصر الإسلامي، وتناول نشاط قبائل البجة التي قطنتها، ومن ثم تناول العلاقات الاجتماعية والإقتصادية، والثقافية التي كانت سائدة في عيذاب، والتعرف علي أهم الطرق التي ربطتها بالعالم الخارجي ومناطق السودان المختلفة، ومناطق شمال أفريقيا وغربها، والداخل المصري، وقد أتبع الباحثان في إعداد هذه الدراسة المنهج التاريخي الوصفي، وذلك بغرض الوصول لنتائج أفضل في تتبع تلك العلاقات وتاريخ هذه الموانئ.

أهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة أن عيذاب امتازت بعلاقات واسعة ومتميزة بالعالم الخارجي، ومثلت نقطة نشاط إقتصادي مُتميز، ساعدها في ذلك موقعها الجغرافي، وانسيابية شواطئها، كما أن قومية البجة تأثرت بالحركة الثقافية والاجتماعية الوافدة إليها من خلال ذلك الميناء، وبالتالي ساهمت تلك العلاقات بقدر كبير في نشر الإسلام والثقافة الإسلامية بين البجة، كما أن الدولة الإسلامية استفادت من ميناء عيذاب من النواحي السياسية والإقتصادية، وكان لها تأثيرها الثقافي والاجتماعي.

توصي الدراسة بضرورة تفعيل الدراسات التاريخية والبعثات الأثرية للبحث والتنقيب عن موقع عيذاب.

الكلمات المفتاحية:

عيذاب، الحج، الحجيج، البحر الأحمر، طرق الحجيج، التواصل الثقافي والاجتماعي، المغرب العربي، غربي أفريقيا، وسط أفريقيا، الأندلس.

Abstract:

This study discussed the role of Eyzaab port in the service of pilgrims since the establishment, it's also traced the history of the Beja tribes' control on the port, and their important role in the service of the pilgrims through the red sea. to Identify its origins, the development of foreign relation in the pre – Islam era economic, cultural and social aspect. Also, the study aimed to Identify the most important way that linked to the outside world, different regions of Sudan, north Africa and west, in side Egypt.

The researchers adopted descriptive historical approach. The study came out of the most important findings that the geographical location of Eyzaab has vital role in the economic activity, spread of Islam and that Islamic state benefited from Eyzaab port that had a cultural, political and social Impact on Beja tribes.

The study recommends further studies to be conducted on the historical and archaeological studies in Eyzaab location.

Keywords: Eyzaab, Hajj, pilgrims, the Red Sea, pilgrimage routes, cultural and social communication, the Maghreb, West Africa, Central Africa, Andalusia.

المقدمة:

تعتبر طريق الحج الإفريقية التي كانت تمر عبر ميناء عيذاب إحدى أهم الطرق الأثرية التي تتميز بها الجزيرة العربية والتي تتنوع بين الطرق التجارية وطرق الحج أو الطرق المرتبطة بأحداث تاريخية.

كانت طرق الحج تمتد من الداخل الإفريقي، وتمر بعدد من المدن والقرى والمواقع التي ترك فيها الحجاج آثاراً متعددة منذ بدايات العصر الإسلامي، وقد كانت تلك الطرق تلتقي في ميناء عيذاب على البحر الأحمر، فكان الحجاج يأتون من شمالي أفريقيا وغربها ووسطها وجنوبها حيث الممالك والدويلات الإسلامية، وكذلك كان حجاج الأندلس يسلكون تلك الطرق إلى عيذاب.

وكانت قوافل الحجاج المصريين وأهل المغرب والأندلس وأفريقيا تعبر من مواطنها حتى تصل إلى الداخل المصري، ومنها عبر النيل إلى أسوان ومنها عبر صحراء عيذاب مروراً بواد العلاقي وأرض المعدن حتى يصلوا إلى ميناء عيذاب على البحر الأحمر.

مثل ميناء عيذاب نقطة التقاء مهمة جداً، وقد حظي ميناء عيذاب باهتمام كبير من قبل السلطات الإسلامية في مصر، حيث سيطرت عليه سياسياً، وعملوا في مختلف الأوقات على تشجيع التجارة فيه، وحركة نقل الحجاج، والعمل على حماية القوافل والسفن التجارية القادمة إليه من البر والبحر.

مُصطلحات ومفاهيم الدراسة: -

تمثلت أهم مُصطلحات ومفاهيم الدراسة في الآتي: -

- 1- **عيذاب:** مقصود بها ميناء عيذاب التاريخي على البحر الأحمر والمناطق التي تحيط به.
- 2- **الحجيج:** هم المسلمون القاصدون التعبد للبيت الحرام بمكة المكرمة تنفيذاً لركن الإسلام وهو الحج.
- 3- **طرق الحجيج:** هي الطرق إلي كان الحجيج يسلكونها من ديارهم حتى ميناء عيذاب ومنه إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة.
- 4- **بحر القلزم:** المقصود به البحر الأحمر الحالي الذي يقع في شرق أفريقيا ويفصلها عن قارة آسيا.

- 5- بلاد المغرب العربي: يُقصد بها البلاد الواقعة شمال أفريقيا وهي مناطق ليبيا وتونس والجزائر والمغرب وموريتانيا الحالية.
 - 6- حُجاج الأندلس: مقصود بهم الحُجاج القادمون من مناطق الحُكم الإسلامي في جنوب غرب قارة أوروبا (أسبانيا الحالية).
 - 7- حُجاج غرب أفريقيا: مقصود بهم الحُجاج القادمون من الممالك والدويلات الإسلامية في مالي والسنغال والنيجر وغيرها من بلاد غربي أفريقيا الحالية.
 - 8- حُجاج وسط أفريقيا: مقصود بهم الحُجاج القادمون من الممالك والدويلات الإسلامية في وسط أفريقيا وذلك ابتداءً من دارفور، ويشمل الممالك الإسلامية في تشاد وأفريقيا الوسطي وغيرها من بلاد أفريقيا الوسطي الحالية.
 - 9- صحراء عيذاب: يُقصد بها الصحراء المُمتدة من النيل غرباً حتى البحر الأحمر شرقاً.
 - 10- قبائل البجة: يُقصد بهم سُكان ميناء عيذاب والريف المُحيط بها.
- أهمية الدراسة: -

تمثل الدراسة محاولة لتسليط الضوء على الدور الذي لعبه ميناء عيذاب الإسلامي في خدمة الحجيج الإفريقي والأندلسي، ومن ثم تناول نشأتها وتطورها حتى وصولها لميناء أوحد ومهم، ومن ثم تتبع دورها التاريخي، وسيطرة قبائل البجة⁽¹⁾، عليها، وتتبع النشاط الاجتماعي والثقافي والديني الذي كان يسودها، وأهم الشخصيات والرحالة العرب

1/ البجة: اتفق كثير من المؤرخين أن أسم البجة لم يكن هو الإسم السائد الذي أطلق على سكان هذه المنطقة، بل أن هذا الإسم كان عُرضة للتغيير والتبديل بحسب تغيير الأمم التي كان لها إتصال بالبجة، ولكن هذه الأسماء على الرغم من تغيراتها لكنها لم تغير حقيقة أن هذا الشعب هم سُكان هذه المنطقة من شرق السودان، والبجة هم سُكان الصحراء الشرقية، وهم في المشهور بادية بني كوش بن حام، وأنهم عرفوا عند الكتاب الرومان باسم البلاس، وقد ظن البعض أنهم البجة (Buka)، المدونون على الآثار المصرية القديمة، أو البقيته (Bugaitae)، المدونون في آثار مملكة أكسوم الحبشية، البجة هم الأمة التي تسكن في شمال شرقي السودان بين عيذاب شمالاً إلي مصوع جنوباً، ومصطلح البجة أطلقه فراغة مصر على سكان المنطقة الواقعة شمال أريتريا إلي الحدود السودانية المصرية عند بئر منطقة الشلاتين شمالاً، ومن شرق نهر النيل إلي ساحل البحر الأحمر، ومصطلح بجا عند الفراغة يعني المحاربون، ونجد أن مُسمي البجة أو البجة هو الإسم الحديث للقبائل القديمة التي كانت معروفة لقدماء المصريين تحت أسم ميجا أو ميغوي، وقد أطلق الكتاب القدماء منذ القرن الأول الميلادي على سكان الصحراء الشرقية أسم البليمين (Blemmyes)، حيث ذُكر في القرن السادس الميلادي أنهم يسكنون المنطقة الممتدة من حدود مصر إلي أكسوم، بينما ذكر كوزمس التاجر المصري الذي عاش في نفس الفترة بأن سُكان هذه المنطقة أسمهم بجا (Bege)، ولا يستبعد أن يكون المسميان لجنس واحد وهم البجة، وقد أسطوان البليمين بعض جهات النوبة العليا جنوبي المحرق منذ زمن البطالمة، وأضاف الرحالة البرتغالي الفارز إلي وجود جماعة في تلك المنطقة تسمى البلونيون (Bellones)، ولا يستبعد أن يكونوا هم و البليمين جنس واحد، كما أنه من الضروري أن نشير إلي أن المؤرخون العرب في العصور الوسطي لم يكونوا أول من أطلق أسم البجة أو البجة على سكان الصحراء الشرقية وما يليها إلي أطراف الحبشة، وكانت لهذه التسمية أصول تاريخية قديمة، وإن لم تكن ثابتة ولا مطردة على مدي العصور، من هذا يتضح أن مسمي

والمسلمون الذين زاروها واستقروا بها، ودور الإدارة الإسلامية في مصر في تطورها، وذلك من خلال سرد تاريخي تحليلي وصفي.

أهداف الدراسة: -

تهدف الدراسة إلي: -

- التطرق لنشأة وتكوين ميناء عيذاب وظهورها، والعوامل التي ساعدت على تطورها وتميزها.
- تتبع طرق رحلات الحج من وإلى ميناء عيذاب، وتناول الأثر الديني والثقافي والاجتماعي، ودور التواصل بين الحجاج والبجة.
- دراسة الجوانب الدينية والثقافية والحياة الاجتماعية التي كانت سائدة في ميناء عيذاب، ومن ثم تتبع الفوائد الاقتصادية التي كان البجة يحصلون عليها.
- دراسة تاريخية شاملة للحملات العسكرية والسياسية التي هدفت إلى إنها سيطرة عيذاب على حركة التجارة ونقل الحجاج ودورها كثغر إسلامي مهم على البحر الأحمر.

مشكلة الدراسة: -

تتلخص مشكلة الدراسة في صعوبة تحديد تاريخ معين بشكل دقيق لنشأة ميناء عيذاب، حيث نجد أن هنالك اختلاف كبير بين المؤرخين أنفسهم حول تحديد هذه المسألة، كما أنه من الصعوبة تحديد مكان دقيق للمكان الذي كانت فيه عيذاب، ولكن ما يهمنا أنها كانت ثغر إسلامي على البحر الأحمر، كما أن من الأهمية التاريخية أتفاق معظم المؤرخين على أن العنصر البجاوي مثل العنصر الأساسي في عيذاب على مرّ العصور، ولعل هذه المنطقة كانت قد شهدت هجرات متعددة صاحبها ثقافات متباينة ودماء متنوعة تركت أثارها على المنطقة بشكل عام، حيث كانت للبجة علاقات سياسية متميزة مع الفرعنة والبطالسة والرومان، ثم مع العرب في فترة الجاهلية وبعد ظهور الإسلام مما جعل بلاد البجة معبراً هاماً للهجرات العربية نحو بلاد السودان.

النطاق الزمني والمكاني للدراسة: -

البجة هو أسم لشعب قديم أطلقه عليهم قدماء المصريين وهو يعني المحاربين الأقوياء، ولعل ذلك يرجع للمضايق التي تعرضوا لها من هؤلاء البجة، وعلى الرغم من تطور هذا الإسم في كثير من الأحيان إلا أننا نجده قد أستقر على مصطلح البجة أو البجة.

أنظر عوض عبد الجليل أبوبكر: تطور علاقات قبائل البجة بالدولة الإسلامية من فتح مصر حتى نهاية دولة المماليك (20هـ/641م حتى 923هـ/1517م). رسالة دكتوراه في التاريخ الإسلامي غير منشورة. قسم التاريخ. كلية الدراسات العليا. جامعة البحر الأحمر. جمهورية السودان. 1435هـ/2013م. ص71-72.

يغطي موضوع الدراسة فترة تاريخية ليست بالقصيرة اعتباراً من الفترة التي شبقت ظهور الإسلام، وفترة الحكم الإسلامي في العهد النبوي، وعهد الخلفاء الراشدين (٧)، حتى نهاية العهد المملوكي، أما الإطار الجغرافي للدراسة يشمل المساحة ما بين البلاد التي وفد منها الحجيج وحتى ميناء عيذاب.

منهج الدراسة: -

أعتمدت الدراسة على المنهج التاريخي- والمنهج التاريخي التحليل الوصفي السرد في معالجة المصادر والمراجع التاريخية التي تناولت الفترة مع محاولة تحليل مختلف الإفادات والروايات التاريخية بغرض الوصول إلى نتائج أفضل في موضوع الدراسة.

التمهيد (خلفية تاريخية):

كان ميناء عيذاب الواقع على الساحل الغربي للبحر الأحمر، من أهم الموانئ التي يقصدها الحجيج الآتي من غرب أفريقيا ومصر والأندلس، للعبور إلى الساحل الشرقي للبحر الأحمر، لموانئ جدة وينبع، وذلك لأداء فريضة الحج، وقد كانت أهميته تزداد وفقاً للظروف والتطورات الأمنية في طريق صحراء سيناء، وتشير المصادر التاريخية⁽²⁾، إلى أن أول ظهور لمرفأ عيذاب يعود لعهد البطالسة الرومان، ولكن الخمول لازمه لعدة قرون، حتى عاد له النشاط مرة أخرى من خلال النشاط العربي التعديني، وقد ذكرت بعض الدراسات التاريخية كذلك⁽³⁾.

باشرت عيذاب مهامها كميناء على البحر الأحمر منذ عهد الفراعنة، وكان لها دور رئيسي في استغلال معادن الذهب والزرّمد اللذين يتوفران في وادي العلاقي الذي كان يمتد من أسوان⁴ إلى عيذاب، غير أن الراجح أن تكون عيذاب

2/ علي باشا مبارك: الخُطط الجديدة لمصر . بولاق. القاهرة. 1305م. 20 جزء. ج 13. ص20.

3/ سالم، السيد عبد العزيز: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي. د. ط. مؤسسة شباب الجامعة. الإسكندرية. 1993م. ص 39-40.

4/ أسوان: هي مدينة صغيرة في الصعيد آخر البلاد المصرية، وتحيط بها عدداً من الجبال والأوعار التي تحول بينهم وبين النوبة، والنيل يصلها بعد أن يهبط من النوبة على صخور و الأوعار، وأسوان من ثغور النوبة إلا أنهم في أكثر الأوقات مهادنون، وهي في آخر الصعيد الأعلى لمصر، وإلي أسوان تصعد المراكب من فسطاط مصر، وعلى أميال منها جبال وأحجار يجري النيل في وسطها وهذا الموضع فارق بين سفن الحبشة في النيل وسفن المسلمين.

تحدث الحميري عن مدينة أسوان فقال: (كثيرة الحنطة وسائر الحبوب والفواكه والبطيخ الأخضر و منائر البقول، و بها اللحوم الكثيرة من البقر والغزلان والماعز وغيرها من صنوف اللحم العجيبة البالغة في الطيب والسمن بأسعارها أبداً رخيصة، وبها تجارات وبضائع تُحمل منها إلي بلاد النوبة، وليس يتصل بأسوان من جهة الشرق بلد للإسلام، ويتصل بها من جهة الغرب الواحات التي كانت عامرة والمياه تخرق أرضها و بها ماعز وغنم).

أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم الحميري (ت ٩٠٠هـ): الروض المُعطّر في خبر الأقطار "مُعجم جغرافي". تحقيق إحسان عباس. ط 2. مكتبة لبنان. بيروت. لبنان. 1984م. ص 57-58.

قد أدت الوظيفة نفسها في العصرين البطلمي والروماني وكذلك في فترة الحكم البيزنطي، فأصبحت بذلك من أهم موانئ النجدة على ساحل البحر الأحمر.

شهد العصر الإسلامي بمصر نشأة ميناء عيذاب وتطوره على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر، ولقد استمدت شهرتها من أهمية الدور الذي قامت به كقاعدة بحرية تجارية لتجارة الشرق الأقصى عبر مصر إلى أوروبا، وكميناء مهم في طريق قوافل الحجاج إلى بلاد الحجاز إلى الأماكن المقدسة⁽⁵⁾، وقد أستخدم المسلمون ميناء عيذاب بصورة كبيرة بعد الفتح الإسلامي لمصر⁽⁶⁾، وقد ظهر عيذاب كميناء إستراتيجي منذ النصف الأول من القرن التاسع الميلادي بفضل نشاط العرب التعديني في الجبال المتاخمة، وجزر البحر المجاورة، غير أن أهميتها الكبرى ظهرت في منتصف القرن الحادي عشر الميلادي، وذلك عندما تحول طريق قوافل الحج لجميع بلدان شمال أفريقيا والأندلس من صحراء سيناء إلى ثغر عيذاب، وذلك بسبب إهمال الخلفاء الفاطميين خفارة ذلك الطريق أبان الاضطرابات التي هزت دولتهم يومئذ، وظل طريق سيناء محفوراً بالمخاطر لعدة قرون بسبب غلبة الصليبيين على بلاد الشام وظهورهم على المسلمين بها⁽⁷⁾.

أولاً: عيذاب المكان والإنسان: -

ذكرت المصادر الجغرافية أن ميناء عيذاب الواقع شمالي مدينة حلايب، وقد عُرِفَت بعيذاب، ومعني كلمة عيذاب باللغة البجاوية هي أسم نوع من الأعشاب ينمو بكثرة في تلك المناطق⁽⁸⁾، وصف كثير من المؤرخين والكتّاب العرب ميناء عيذاب، حيث بينوا أهميته وتغللوا في جماله، ودوره التجاري والملاحي، حيث قيل عنها: (عيذاب مدينة على ساحل بحر جده)، وأيضاً قيل عنها: (هي بليدة بعيدة على شاطئ بحر جدة، يُعدّى منها الراكب المصري إلى جدة، متوجهاً إلى الحجاز على طريق قوص في ليلة واحدة في أغلب الأوقات)⁽⁹⁾، وروي عنها أيضاً: (عيذاب مدينة حسنة، والطريق إليها عبارة عن صحراء ليس لها طريق معروفة إلا الرمال السيالة، ولا يُستدل عليها إلا بالجمال والكري وربما أخطأها

5/ أحمد دراج: عيذاب. مقالة نُشرت بمجلة نهضة إفريقيا. السنة الأولى. العددان 9 - 10. يوليو - أغسطس 1958م. ص 53

6/ سالم: مرجع سبق. ص 40.

7/ تقي الدين بن أحمد بن علي المقرئ (ت 845هـ/1441م): المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار. تحقيق الدكتور محمد زينهم ومديحة الشراوي. ط 1. مكتبة مدبولي. القاهرة. مصر. 1998م. 4 أجزاء. ج 1. ص 202.

8/ نهي عبد الحافظ عبد العزيز: الأهمية التاريخية لميناء عيذاب الأثري. مقالة منشورة في مجلة دراسات أفريقية. مجلة علمية محكمة. العدد 36. ديسمبر 2006م. الخرطوم. السودان. ص 204.

9/ المقرئ: المصدر السابق ذكره. ج 2. ص 136.

الدليل الماهر، وهي مجمع التجار براً وبحراً⁽¹⁰⁾، وقيل عنها أيضاً: (هي بُليدة على ضفة بحر القلزم "البحر الأحمر" وهي مرسى المراكب التي تقدم من عدن إلى الصعيد)⁽¹¹⁾، وهي مدينة في أعلي الصحراء الشرقية في ضفة البحر المالح، ومنها المجاز إلى جدة بالبحر، وعرضه مجري يوم وليلة، ومرسى عيذاب جزيرة ليست بكبيرة، وهي محط السفن من جدة لسفن التجار وغيرها، وهي تقابل في الصعيد الأعلى مدينة قوص⁽¹²⁾، ومدينة فقط⁽¹³⁾، وبينها وبين فقط في البر خمس مراحل⁽¹⁴⁾، وقد أرتبط قيام ميناء عيذاب وشهرتها إلى حدّ كبير بنشاط الجماعات الإسلامية التي انتقلت إليها بعد الفتح الإسلامي لمصر⁽¹⁵⁾.

وقد اختلفت الكثير من المصادر والمراجع العربية في تحديد البلد الذي تنتمي إليه ميناء عيذاب، وقد قيل في ذلك: " قد اختلف الناس في عيذاب، فبعضهم يحددها بديار مصر على وجه تدخل فيه على السودان، والولاية فيها كانت لمصر، وهي من أعمال مصر حقيقة، وبعضهم يجعلها من بلاد البجة، وبعضهم يجعلها من بلاد الحبشة، وهي قرية لتجار

10/ علي آدم محمد أبو سيل: قبيلة البجا في شرق السودان من القرن الثاني إلى التاسع الهجري - الثامن إلى الخامس عشر الميلادي، دراسة سياسية حضارية. رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة عدن. اليمن. 2000م. ص49.

11/ سراج الدين أبو حفص عمر بن المظفر بن الورد، البكري القرشي، المعري ثم الحلبي (ت 8٥٢هـ): خريدة العجائب وفريدة الغرائب "الجامع لما هو لطرف الدهر حور ولجيد الزمان". تحقيق: أنور محمود زناتي. مكتبة الثقافة الإسلامية. القاهرة. مصر. 1428هـ/ 2008م. ص45.

12/ مدينة قوص: هي مدينة كبيرة وعظيمة بصعيد مصر، بينها وبين الفسطاط إثنا عشر يوماً، وأهلها أرباب ثروة واسعة، وهي محط التجار القادمين من عدن وأكثرهم من أهلها، وهي شديدة الحر، وبينها وبين فقط فرسخ.

أنظر شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي الرّومي البغدادي (ت626هـ): معجم البلدان. تحقيق: فريد عبد العزيز الجندي. دار الكتب العلمية. بيروت. لبنان. 1410هـ/ 1999م. 7 أجزاء. ج4. ص413.

13/ مدينة فقط: هي كلمة أعجمية، وهي مدينة بصعيد مصر إلى أسوان من الشرق، و تقع جنوب بلده قنا ب20 كيلو متر وشمال مدينة الأقصر ب40 كيلومتر، هي من أقدم المدن حيث بناها الملك قبطاي في عصر الاضمحلال الأول ق.م، ثم زادت أهميتها في عصر الدولة الحديثة وكانت مورد أساسي ودعم في حرب أحمس ضد الهكسوس، وكانت ممراً لطريق القوافل، والغالب على معيشة أهلها التجارة والسفر إلى الهند، وقد اشتهرت بالتجارة والصناعة من قديم الأزل، وسكنها العرب بعد الفتح الإسلامي.

أنظر أمينة عبد الفتاح السوداني: المناجم والمحاجر في مصر القديمة. رسالة دكتوراه. غير منشورة. قسم التاريخ. كلية الآداب. جامعة طنطا. 2000م. ص140.

14/ محمود علي مكي: أثر الحج في الثقافة الأندلسية ورحلة أبي مروان الباجي. ورقة مقدمة ضمن ندوة طرق الحج جسور للتواصل الحضاري بين الشعوب. منشورات المنظمة الإسلامية للتربية والعلوم والثقافة - إيسيسكو - 1428هـ/ 2007م. ص129. والمقصود بالرحلة والمرحلة هي مسيرة اليوم.

15/ الحميري: مصدر سبق ذكره. ص423.

اليمن الحجاج الذين يتوجهون من مصر في البحر فيركبون من عيذاب إلى جدة⁽¹⁶⁾، غير أنها ظهرت كميناء رئيسي يخدم الدولة المصرية، ويتبع لسكانه الأصليين وهم البجة، وكان يتولى أمرها والي من مصر ويعاونه شيخ من البجة، ويفصل في القضايا فيها قاضي من مصر، وينظر في شؤون الجبايات والمكوس فيها ناظر من مصر⁽¹⁷⁾، وقد كانت عيذاب تحت إدارة ثنائية مصرية بجاوية، فقبل في ذلك: " بها والٍ من قبل البجة، ووالٍ من قبل سلطان مصر"⁽¹⁸⁾، ورؤي عن إدارتها: (كان بها عاملان ينزلان بها، أحدهما من قبل رئيس البجة، والثاني من قبل ملك مصر، والرئيس المقيم فيها من قبل رئيس البجة ينزل الصحاري ولا يدخل المدينة إلاً غياً)⁽¹⁹⁾، وقيل أن والي البجة على عيذاب كان من الحدارية⁽²⁰⁾، وذكر أن والي المصري على عيذاب مهمته كانت إقتصادية تجارية، وممثل البجة كانت أمنية، فقال (الحميري) في ذلك: (كان علي عامل مصر القيام بجلب الأرزاق والمعيشة إلى عيذاب، وعلى رئيس البجة القيام بحمايتها من الحبشة)⁽²¹⁾، وجري الرسم بين الطرفين أن يُقسم ما يُجبي من ضرائب ومكوس على التجارة نصفين، وقد قيل أن ملكهم الحدري كان يُجبي ثلثي دخل الميناء ويذهب الثلث الأخير إلى والي مصر أو سلطانها، ويبدو أن الحدارية كانوا ذوي نفوذ كبير⁽²²⁾، قال عنها ابن بطوطة بعد خروجه من مدينة العطواني⁽²³⁾، بصعيد مصر: ثم لما سرنا خمسة عشر يوماً وصلنا إلى مدينة عيذاب، وهي مدينة كبيرة كثيرة الحوت واللبن، ويحمل إليها الزرع والتمر من

16/ أبو الفداء عماد الدين إسماعيل بن علي بن محمود بن محمد ابن عمر بن شاهنشاه بن أيوب، الملك المؤيد، صاحب حماة (ت ٧٣٢هـ): المختصر في أخبار البشر. ط 1. المطبعة الحسينية المصرية. القاهرة. مصر. د. ت. 4 أجزاء. ج 1. ص 346 - 347.

17/ سالم: مرجع سبق ذكره، ص 39.

18/ ابن الوردي: مصدر سبق ذكره. ص 45.

19/ محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحسيني الطالبي، المعروف بالشريف الإدريسي (ت ٥٦٠هـ): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق (المغرب وأرض السودان ومصر والأندلس). طبع بمدينة ليدن المحروسة. بمطبع بريل. 1893م. ص 134-135.

20/ الحدارية: هم أهل حضرموت، وقد أطلق عليهم البجا مُسمى الحدارية الذين هاجروا إلى أرض البجا.

أنظر أبو سيل: مرجع سبق ذكره. ص 57- أيضاً أنظر أ. بول: تاريخ قبائل البجا في شرق السودان. ترجمة د/ أو شيك آدم. د. ط. د. ت. الخرطوم.

ص 52.

21/ الحميري: مصدر سبق ذكره. ص 423-424.

22/ يوسف فضل حسن: الوجود العربي في بلاد البجا صفحة من سجل التمازج العرقي والثقافي في السودان. مقالة نُشرت بمجلة جامعة البحر الأحمر. مجلة علمية محكمة. نصف سنوية. العدد الأول. يونيو 2011م. ص 21.

23/ مدينة العطواني: قرية العطواني وهي على ضفة النيل مقابلة لمدينة إدفو من الصعيد الأعلى.

أنظر محمد بن عبد الله بن محمد بن إبراهيم اللواتي الطنجي، أبو عبد الله، ابن بطوطة (ت ٧٧٩هـ): رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الامصار وعجائب الأسفار. د. ط. دار الشرق العربي. بيروت. د. ت. 2 جزء. ج 1. ص 216.

صعيد مصر، وأهلها الساكنون بها من قبيل السودان يُعرفون بالبجاة، وهم سُود الألوان يلتحفون بملاحف صفراء، ويشدون على رؤوسهم عصائب يكون عرض العصابة أصعباً وهم لا يورثون البنات، وطعامهم ألبان الإبل ويركبون المهاري، ويسموننا الصهب، وثالث المدينة للملك الناصر⁽²⁴⁾، وثلاثها لملك البجاة، وهو يعرف بالحدري (يفتح الحاء المهمل وإسكان الدال وراء مفتوحة وباء موحد وياء)، وبعيذاب مسجد ينسب للقسطلاني⁽²⁵⁾، شهير البركة، رأيتته وتبركت به، وبها الشيخ الصالح موسى والشيخ المسن محمد المراكشي⁽²⁶⁾، زعم أنه ابن المرتضى ملك مراكش، وأن سنه خمس وتسعون سنة⁽²⁷⁾.

ومن نافلة القول إن ما يهمننا سيطرت قبائل البجة على ميناء عيذاب، وأن مسألة الوجود المصري بها من ناحية الحكم ليس ذو أهمية، فبجاناب والي المصري كان هنالك والي من البجة وإن لم تكن هذه القبيلة لها أحقية في هذه المنطقة لما أعطتها الحكومة المصرية في تلك الفترة أحقية تمثيل والي منها، كما أن الحكم يمكن أن يكون من أي منطقة وفي أي منطقة بناء على ميزان معين.

وتبعد المسافة للمسافر بين عيذاب وادي العلاقي حوالي ثمان مراحل، وتبعد عن أسوان حوالي العشرة مراحل⁽²⁸⁾، وتقع عيذاب في أقصى الساحل الجنوبي لمصر المطل على البحر الأحمر على مقربة من الحدود السودانية المصرية،

24/ الملك الناصر: هو السلطان محمد بن قلاوون: الملك الناصر ناصر الدين محمد بن قلاوون، ولد بالقاهرة في سنة 684هـ/ 1285م، تاسع سلاطين المماليك، لقب بأبو المعالي، وأبو الفتح، جلس على تخت السلطنة ثلاث مرات، وهو أصغر أبناء السلطان المنصور قلاوون، والأخ الأصغر للسلطان الأشرف خليل، أمه أشلون خاتون، أبنه الأمير المغولي سكتاي بن قراجين بن جيجان، الذي وفد إلى مصر مع أخيه قرمشي بن قراجين، في صيف سنة 675هـ/ 1276م، في أيام السلطان الظاهر بيبرس، وقد تزوجها السلطان قلاوون في عام 680هـ/ 1281م، بعد وفاة أبيها وأنجب منها آخر أبنائه ناصر الدين محمد، توفي بالقاهرة في عام 741هـ/ 1341م. أنظر جمال الدين أبي المحاسن يوسف الأتابكي ابن تغري بردي (ت 874هـ): النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة. د. ط. المؤسسة المصرية للكتاب. القاهرة. 1956م. 12 جزء. ج 4. ص 92-93.

25/ شهاب الدين القسطلاني: هو أحمد بن محمد ابن أبي بكر ابن عبد الملك بن أحمد بن حسين بن علي القسطلاني المصري الشافعي، العلامة الحافظ، ولد يوم الثاني عشر من ذي القعدة سنة 851هـ/ الموافق 1448م في مصر، ونشأ بها وحفظ القرآن الكريم، وحفظ الشاطبية والوردية والجزرية، وكان يعظ بالجامع الغمري، كانت وفاته في ليلة الجمعة الثامن من شهر الله المحرم 923هـ/ الموافق 1517م. أنظر المصدر نفسه. ص 98-99.

26/ لم ينته لنا معرفة الترجمة الخاصة بالشيخ الصالح موسى، والشيخ المسن محمد المراكشي.

27/ ابن بطوطة: المصدر أعلاه. ص 83 - 85.

28/ مصطفى محمد مسعد: البجا والعرب في العصور الوسطى. مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة. العدد الثاني. المجلد 21. مطبعة جامعة القاهرة. مصر. 1963م. ص 42.

وتبعد عن حلايب الحالية حوالي اثني عشر ميلاً، وهي عبارة عن شبه جزيرة صغيرة أشبه بالضبعة⁽²⁹⁾، وقيل وهي الآن في منطقة رأس روية شمال بور تسودان⁽³⁰⁾، حدد الأثريون موقع ميناء عيذاب في الصحراء الشرقية جنوب قرية أبو رماد الواقعة جنوب محافظة البحر الأحمر⁽³¹⁾، كانت ميناء عيذاب هي نقطة الإتصال بين تجارة البحر الأحمر وتجارة النيل، وكانت ترد إليها البضائع من الحبشة واليمن وزنجبار والهند بطريق البحر ثم تُحمل على الإبل في الصحراء إلى أسوان، أو قوص، ومن هناك إلى القاهرة عن طريق النيل⁽³²⁾، كانت من أعظم مراسي الدنيا بسبب رسو المراكب التي كانت تحط فيها حاملة البضائع، وتقلع منها مع مراكب الحجاج الصادرة والواردة⁽³³⁾ كانت عيذاب تمثل ملتقى للحجاج من مصر والمغرب وسائر بلاد أفريقيا المسلمين، وملتقى التجار من الحبشة وبلاد الهند⁽³⁴⁾، وقد حُظي ميناء عيذاب بأهمية كبرى جعلت منه مركزاً تجارياً يربط بين الشرق والغرب⁽³⁵⁾، ولعل دليلنا على ذلك وصول تجارة الحبشة واليمن والحجاز وزنجبار والهند إليها.

وقيل أن مرسى عيذاب كان مأوي لجماعة من بني يونس⁽³⁶⁾، الفجور فيهم فاش لا ينكره منهم منكر، ولا يكتري منه بيت إلا بشرط نفقة صاحبة البيت وإجراء الخلوة بها، وهم يأخذون من التجار عُشوراً، وفيها قبالة الكلب وهو كلب كان هناك للأمير القديم⁽³⁷⁾، وقد وصف بعض المؤرخون العرب أهلها، حيث قيل عنهم: (وأهلها الساكنون بها من قبيل السودان يعرفون بالبعة، ولهم سلطان من أنفسهم يسكن في الجبال المتصلة بها، وربما وصل في بعض الأحيان وأجتمع

29/ الملك المؤيد عماد الدين إسماعيل ابن علي أبو الفداء: تقويم البلدان. طبع بباريس المحروسة. دار الطباعة السلطانية. عام 1940م. ص 131. والمقصود بالرحلة والمرحلة هنا مسيرة اليوم.

30/ أحمد شلبي: موسوعة التاريخ الإسلامي. ط 4. مكتبة النهضة المصرية. القاهرة. مصر 1983م. 10 أجزاء. ج 6. ص 148.

31/ ابن بطوطة: مصدر سبق ذكره. ص 88.

32/ آدم منز: الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري. ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريده. دار الفكر العربي. القاهرة. 1419هـ/ 1999م. جزئين. ج 2. ص 288.

33/ المقرئزي: الخطط. مصدر سبق ذكره. ج 2. ص 136.

34/ شلبي: المرجع السابق. ج 6. ص 148.

35/ Coitein, studies in The Islamic and institution, Leiden 1966, p352.

36/ بنو يونس: هم من فرع لقبيلة زبيعة أيضاً، وقد قدموا من اليمامة إلى عيذاب و أقاموا بها مع باقي قبائل زبيعة في هجرتهم الكبرى زمن الخليفة العباسي المتوكل بالله ولكن بنو حنيفة لم يرضوا بأن يشاركهم بني يونس في استخراج الذهب والرؤمرد في المناجم، فجرت بينهم حروب انتهت بهزيمة بنو يونس، وبذلك ظل بنو يونس في ثغر عيذاب حتى طردوهم منه بنو حنيفة في مطلع القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي، ومنها رحلوا إلى الحجاز.

أنظر المقرئزي: الخطط. مصدر سبق ذكره. ج 2. ص 106.

37/ الحميري: مصدر سبق ذكره. ص 423-424.

بالوالي الذي فيها من الغز إظهاراً للطاعة ومُستتابه مع الوالي في البلد) ⁽³⁸⁾، ورُوي أيضاً عن أهلها: "وأهل عيذاب الساكنون بها طائفة من البجة ولهم سلطان من أنفسهم يسكن معهم في الجبال" ⁽³⁹⁾. كانت عيذاب مدينة بها الكثير من المساكن والبيوت، وقد أورد الكثير من المؤرخين والكتاب العرب والعجم معلومات متباينة عن تلك المساكن، قيل عنها: "هي مدينة غير مسورة وأكثر بيوتها من الخوص" ⁽⁴⁰⁾، ورُوي أيضاً عن مساكنها: "كانت أكثر بيوتها من الأخصاص، وبعضها من الحجارة" ⁽⁴¹⁾، وكانت عيذاب تقع في صحراء لا نبات فيها، ولا يؤكل فيها شيء إلا مجلوب، ولا يوجد الماء فيها إلا في موضعين ⁽⁴²⁾، وقد رُوي عن نُذرة المياه في عيذاب: "كان البجة يعملون ببيع المياه للحجيج، ولا يوجد بمدينة عيذاب بئر ولا عين، فإذا لم تمطر السماء حفر البجة الأرض وقاموا باستخراج الماء وقاموا ببيعه" ⁽⁴³⁾، وقيل أيضاً: "أن الماء العذب يُجلب إليها على مسيرة يوم" ⁽⁴⁴⁾، وقد كانت صحراء عيذاب عامرة وأهلة بما يُصدر أو يرد إليها من قوافل الحجاج والتجار، فكانت القوافل العيذابية تحمل منتجات الهند

38/ أبو الحسين محمد بن أحمد الكنانى الأندلسي المعروف بابن جبير (ت614هـ-1217م): رحلة ابن جبير. بيروت. 1968م، ص48.

= وقد قيل في رحلة ابن جبير: "لعل الرحلة التي قام بها ابن جبير وقد استغرقت رحلته التي قام بها إلى الحج ما يزيد على عامين (27 شهراً) وقدم من غرناطة بالأندلس إلى سبته في المغرب العربي ووصل بحراً إلى الإسكندرية ثم القاهرة فعيذاب على البحر الأحمر بعد أن مر بصعيد مصر وعبر البحر الأحمر من عيذاب إلى جدة ومنها إلى مكة، وقد شملت رحلته مناطق أخرى مثل الشام والعراق وكتب واحداً من أكثر كتب الرحلات شمولاً ودقة، وفيه كثير من أوصاف البلاد التي مر بها وأحوال السكان والعمران والاقتصاد خلال أواخر القرن الثاني عشر الميلادي (السادس الهجري) حيث كانت بداية رحلته في شوال 578هـ/ فبراير 1183م، وانتهت في محرم 581هـ/ أبريل 1185م، أما رحلته من الأندلس إلى جدة فقد استغرقت ما يقل قليلاً عن ستة أشهر (162 يوماً)، وهو يصف السفن التي انتقل عليها والمدن التي مر بها والسلع في الأسواق ومعاملة السلطات له أو غيره في أي مكان حل به والأهوال التي واجهته، مع ملاحظة أن رحلته تمت في عصر صلاح الدين الأيوبي وكان الصليبيون يشكلون سلطة غاصبة في المشرق العربي مما يعطي لرحلته بعداً علمياً وتاريخياً بالغ الأهمية، ومن الجدير بالذكر أن رحلة ابن جبير لا تحمل عنواناً محدداً، ويتردد عنوان "كتاب اعتبار الناسك في ذكر الآثار الكريمة والمناسك" عنواناً لتلك الرحلة وهو ما يربطها بفريضة الحج أكثر من أي شيء آخر شملته رحلته تلك".

أنظر محمد المبروك المهدي: جغرافية ليبيا البشرية. ط 1. منشورات جامعة قار يونس. بنغازي. 1990م. ص83.

39/ المقرئزي: الخُطط. مصدر سبق ذكره. ج 2. ص136.

40/ المصدر نفسه: ج 2. ص136.

41/ الحميري: مصدر سبق ذكره. ص423-424.

42/ المقرئزي: المصدر السابق. ج2. ص136.

43/ المصدر نفسه: ج2. ص136.

44/ الحميري: المصدر السابق. ص423-424.

الواصلة إلى بلاد اليمن، ومن اليمن إلى عيذاب⁽⁴⁵⁾، وقيل عنها: "أن صحراء عيذاب كانت آمنة ومعمورة نظراً لمرور القوافل العيذاوية، والقوصية، بها صادرة وواردة، ومن كثرة تلك القوافل يصعب على الإنسان عدّها وإحصائها"⁽⁴⁶⁾، وقد ظلت صحراء عيذاب أهلة بالتجارة والحجاج أكثر من مائتي سنة بين (450-660هـ/ 1058-1262م)، أي أنها كانت مسلكاً للتجار، والحجاج بلغت معها ميناء عيذاب درجة من الإزدهار⁽⁴⁷⁾.

ومن نافلة القول يبدو أن البجة شدو ميناء عيذاب بعد دخول الرومانيين لصحرائهم لبيع التوابل والأعشاب والعييد للبلدان الأخرى، وقد شيدته بحثاً عن مصدر آخر للدخل بعد نزول الرومان إلى الصحراء لإحكام السيطرة عليهم واستغلال مناجم الذهب المنتشرة بالصحراء ووادي العلاقي، كما أن ما يهمننا ليس موقعها الحالي وإنما دورها الذي كانت تقوم به دعم اقتصاديات البجة، من خلال تنظيم حركة التجارة وقوافل الحجيج على مر العصور الإسلامية.

ثانياً: العوامل التي ساعدت تفوق عيذاب على موانئ البحر الأحمر: -

ما كان لعيذاب أن تصل لتلك المكانة العالية وذلك القدر من الأهمية لو لا أن اشتركت مجموعة من العوامل مع بعضها البعض جعلت ميناء عيذاب يتفوق على بقية موانئ البحر الأحمر، وأهم تلك العوامل هي: -

1- ميناء عيذاب يُعد أقرب منفذ بحري لتجارة المماليك عن طريق البحر الأحمر، حيث يربط الطريق البحري بينه وبين مدينة أسوان الواقعة جنوب مصر.

2- يُعد من أكثر الموانئ صلاحيةً للتجارة، وذلك لغزارة مياهه، وقلة الشعب المرجانية في سواحلها، لذلك كان البحارة يفضلون الرسو فيه⁽⁴⁸⁾، فكانت هنالك الكثير من المخاطر التي تواجه السفن في البحر الأحمر وتتمثل في إنتشار الشعب المرجانية التي تزداد كثافتها على ساحل البحر الأحمر كلما أتجها شمالاً، وقد كانت ميناء عيذاب يخلو من هذه الشعب لذلك كان التجار والبحارة يرغبوا في تفريغ سلعهم فيه⁽⁴⁹⁾.

3- أحد المنافذ المهمة للتجارة الخارجية، ولذلك تُفرض ضرائب على السلع المستوردة عبره الى مصر.

45/ نعيم شقير: تاريخ السودان. تحقيق محمد إبراهيم أبو سليم. د ط. دار الجيل. بيروت. 1981م. ص 91.

46/ ابن بطوطة: مصدر سبق ذكره. ص 287.

47/ ابن جبير: مصدر سبق ذكره. ص 41-42.

48/ صبحي عبد المنعم: العلاقات بين مصر والحجاز زمن الفاطميين والأيوبيين. د ط. دار العربي للنشر. القاهرة. د ت. ص 271.

49/ ابن جبير: مصدر سبق ذكره. ص 41، كان ساحل عيذاب من أكثر السواحل التي تحظى برغبة رؤساء السفن للتعدية منه إلى العالم الخارجي وبالعكس نسبةً لعمقه وسهولة الرسو فيه.

- 4- كانت السفن ترفأ إلى عيذاب لنقادي ويلات البحر، ولا اعتبارات سياسية فأن موقعها الذي يتوسط البحر جعلها قاعدة مهمة للأساطيل المصرية المناط بها حماية البحر الأحمر⁽⁵⁰⁾.
- 5- من الموانئ التي يتم عبرها نقل الحجاج إلى بلاد الحجاز، وذلك لموقعه المقابل لميناء جدة على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، كانت عيذاب بالنسبة للحجاج المغاربة والمصريين أقرب موقع يتم منه العبور لجدة التي تقع قُربها مكة، وهي أقرب لهم من الموانئ المصرية مثل ميناء القصير⁽⁵¹⁾.
- 6- نظراً لقربه من جدة فقد كانت الغلات التي تأتي من بلاد الحبشة وساحل أفريقيا واليمن والهند وما بعدها تصل إلى عدن إذ كانت هي نقطة ابتداء البحر الأحمر، ثم تنتقل منها مباشرة إلى جدة ومن جدة تُنقل إلى عيذاب⁽⁵²⁾.
- 7- قُربه من مناطق الذهب في الصحراء الشرقية، مما أعطاه نشاطاً تجارياً ممتازاً في هذا المضمار⁽⁵³⁾، بعد هبوط حمي البحث عن الذهب في وادي العلاقي في القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي اتجهت قبائل البجة والعرب للعمل في قيادة القوافل التجارية عبر ميناء عيذاب بدلاً من الاقتتال في صحراء العلاقي⁽⁵⁴⁾.

ثالثاً: عيذاب في العصر الإسلامي: -

شهدت عيذاب في خلافة سيدنا أبوبكر الصديق (τ)، ظهوراً على مسرح الأحداث الإسلامية، فقد قيل: "أن الخليفة سيدنا أبا بكر الصديق (τ)، قد نفى جماعةً من الأعراب إلى منطقة عيذاب"⁽⁵⁵⁾، فقد ظهر أسم عيذاب في الحملة التي قادها محمد بن عبد الله القُمي⁽⁵⁶⁾، في سنة 854/241هـ لمنطقة البجة، فقد أستعان القُمي بالميرة التي حملتها

50/ بشير إبراهيم بشير: عيذاب حياتها الدينية والأدبية. مقالة منشورة في مجلة الدراسات السودانية. تصدر عن معهد الدراسات الإفريقية والآسيوية. جامعة الخرطوم. السودان. ملجد5. العدد 2. يوليو 1979م. ص54.

51/ ناصر خسرو علوي: سفر نامة. ط 2. ترجمة يحي الخشاب. الهيئة المصرية للكتاب. القاهرة. مصر. 1993م. ص 36.

52/ راشد البراوي: حالة مصر الإقتصادية في عهد الفاطميين. ط 1. مكتبة النهضة المصرية. القاهرة. مصر. 1368هـ/ 1948م. ص390. أيضاً ابن جبير: مصدر سبق ذكره. ص44.

53/ عبد الرزاق ذنون الجاسم: العلاقات السياسية والاقتصادية بين الممالك وبلاد النوبة. رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الآداب. جامعة الموصل. الجمهورية العراقية. 1980م. ص97.

54/ المرجع نفسه. ص98.

55/ عمر سالم عمر بابكور: الدعوة الإسلامية في السودان وتأثيرها بالدعوة السلفية- دراسة تاريخية. كلية الآداب والعلوم. جامعة أم القرى. المملكة العربية السعودية. 2007م. ص15.

56/ القُمي: هو محمد بن عبد الله القُمي من ولد الصحابي الجليل سيدنا أبو موسى الأشعري (τ)، وينسب إلى بلدة تُسمى قُم ببلاد فارس، وهي بلدة بين أصبهان وساوهر وأكثر أهلها الشيعة، كان قائداً شجاعاً من ولاة العصر العباسي، تولى خفارة الحجاج في كثير من السنين ولما دخل عنيسة بن إسحاق الضبي مصر والياً عليها

المراكب عن طريق بحر القلزم إلى أرض البجة، وقد رست تلك المراكب في ميناء عيذاب⁽⁵⁷⁾، وكانت عيذاب تعتبر من أحفل مراسي الدنيا نظراً لكثرة المراكب التي كانت ترسو فيها من الهند واليمن وزنجبار وغيرها من البلدان، بالإضافة لسفن الحُجاج، وقد أصبحت عيذاب كقاعدة بحرية إسلامية تجارية لتجارة الشرق الأقصى على البحر الأحمر، حيث كانت تربط مناطق آسيا بمصر وأوروبا، كما أنها مثلت أهم طرق قوافل الحُجاج المصريين والأفارقة، وكانت هنالك رسوم مفروضة على البضائع الصادرة والواردة من الحجاز، واليمن، وزنجبار، والحبشة، ومصر، وأفريقيا والهند⁽⁵⁸⁾. كانت تتولي إدارة عيذاب شخصيات مصرية إسلامية خالصة، بينما تولي ممثلين للبحر لإدارة عيذاب ولكن بصورة أسمية مكنتين في ذلك بما كانوا يتلقونه من حكومة مصر من أموال وأقوات، بينما كان والي المصري يتولى الإدارة الفعلية⁽⁵⁹⁾، ويمكننا القول بأن الإدارة الإسمية التي ذُكرت لم تقلل من أهلية البجا لذلك الميناء الذي يقع ضمن نطاقهم. كما جرت العادة أن ملك البجة كان يحضر إلى عيذاب من حين لآخر لمقابلة والي المصري إظهاراً للطاعة لسلطان مصر، ومقابلة نائبه في عيذاب كذلك⁽⁶⁰⁾، ولقد استطاعت عيذاب أن تخدم بصورة كبيرة تجارة الأقاليم السودانية، وذلك من خلال المشاركة بين المصريين والبجة في تسويق منتجات الأقاليم السودانية المختلفة⁽⁶¹⁾. يرجع تطور عيذاب إلى سياسة الفاطميين في حُس مُعاملة التجار والترحيب بهم، وتوفير الأمن والاستقرار، فأمن التجار على تجارتهم، ذكر الرحالة ناصر خسرو: (أما الأمن الذي رأيته هناك فإنني لم أراه في بلد من قبل)⁽⁶²⁾، وقد ضاعف أهمية عيذاب كميناء تجاري عالمي - دوره في التجارة العالمية العابرة بين الشرق والغرب في العصر الوسيط، حيث كانت السفن المُحملة بسلع الشرق الأقصى وعالم المحيط الهندي بجانبه الأفريقي والعربي تنتهي إلى ميناء عيذاب

سنة 238هـ جعله على الشرط، وسافر إلى بغداد، وقد ضج أهل الصعيد من البجا، فولاه الخليفة العباسي المتوكل على الله حربهم سنة 241هـ فهزهم ثم رجع إلى بغداد ومعه سلطانهم (على بابا) فعفا عنه الخليفة المتوكل. على الله.

أنظر أبو سعد، عبد الكريم بن محمد بن منصور التميمي السمعاني (ت ٥٦٢ هـ): الأنساب. تحقيق: رياض مراد. ط1. مكتبة ابن تيمية. القاهرة.

1984م. 14 جزء. ج 8. ص542.

57/ حسن: مرجع سبق ذكره. ص16.

58/ دراج: مرجع سبق ذكره. ص49 وما يليها حتى56.

59/ سالم: مرجع سبق ذكره. ص110.

60/ مسعد: مرجع سبق ذكره. ص42.

61/ صلاح الدين الشامي: الموانئ السودانية "دراسة في الجغرافية التاريخية". مكتبة مصر. القاهرة. 1961م. ص91.

62/ خسرو: مصدر سبق ذكره. ص72.

بمعرفة تجار الكارم⁽⁶³⁾، الذين قاموا بنقل التوابل والزعفران وغير ذلك من مُنتجات الشرق إلى دول الغرب عبر الأراضي المصرية⁽⁶⁴⁾.

أما أمر القضاء في عيذاب فقد تولاه قضاة عادةً ما كان يتم اختيارهم من منطقة قوص ونواحيها، وكان القاضي منهم يجمع بين عدة إختصاصات في آن واحد، وكان أغلب من ولي القضاء في عيذاب ممن تقلبوا في المناصب الدينية بالصعيد المصري الأعلى، وكانوا يجمعون بين الفقه والأدب، وكانت فترات توليهم للقضاء طويلة الأمد⁽⁶⁵⁾، وأشهر من تولي القضاء في عيذاب الأقبصري⁽⁶⁶⁾، والفقيه زين الدين أبو حامد⁽⁶⁷⁾، والشاعر عبد المنعم بن أحمد⁽⁶⁸⁾، ومنهم

63/ الكارم: اللفظ مُشتق من اللغة الأمهرية بمعنى(الجبهان)، أي أنهم كانوا يتاجرون في هذه السلعة، وهناك من يري بأن نسبة هذا اللفظ إلى التجار المُشتغلين بهذه التجارة، وأن أصلهم من منطقة الكانم، وأنهم تجار اشتهروا بتجارة البُهار، ثم حُرُفت الكلمة من الكانم إلى الكارم.

أنظر عبد الفتاح الصعيدي: الإفصاح في فقه اللغة. دار الكتب المصرية. القاهرة. 1992م. ص563.

64/ نواف عبد العزيز الجمحة: السودان الشرقي في عيون الرحالين المغاربة، ميناء عيذاب نموذجاً. بحث علمي ضمن أبحاث الرحالة العرب والمسلمين: السودان وأفريقيا في مدونات رحالة الشرق والغرب - إكتشاف الذات الأخر - المركز العربي للأدب الجغرافي في ارتياد الأفاق بأبوظبي. تنظيم وزارة الثقافة السودانية ومركز الأدب الجغرافي الإمارات. فبراير 2006م. ص227.

65/ سالم: المرجع السابق. ص114.

66/ ابن مُسلم الأقبصري: تفقه على مذهب الإمام الشافعي، وعُرف بأنه واسع النعمة والثراء، سمحاً جواداً بالكرم الوارد من حجاج وتُجار، اشتهر عنه بالنجاسة بل صار ذلك سبباً لتوليهِ القضاء، وظل في منصبه ما يقارب الستين عاماً حتى توفي سنة 685هـ/1286م.

أنظر كمال الدين أبو الفضل جعفر بن ثعلب الأدفوي (ت748هـ/1347م): الطالع السعيد الجامع لأسماء الفضلاء والرواة بأعلى الصعيد. تحقيق سعد محمد حسن، القاهرة، 1966م، ص360-361.

67/ زين الدين أبو حامد محمد بن محمد العثماني: ينتسب إلي سيدنا عثمان بن عفان(رضي الله عنه)، وكان يُعرف بالسريس حيث كان فقيهاً على المذهب الشافعي، وأُشتغل بالفقه علي يد الشيخ جلال الدين أحمد الشناوي، وقد تولي القضاء بعدة مدن بالصعيد المصري منها أدفو، وأسوان، وقفت، وقنا، وكان حسن السيرة ورضي الطريقة، قائماً بالمعروف والنهي عن المنكر، كانت وفاته سنة 705هـ/1305م.

المصدر نفسه. 357-358.

68/ عبد المنعم بن أحمد بن عبد المجيد: كان بارعاً في الخطابة، وكان نافذ الكلمة، قوي الحرمة، نافعاً الحُجاج.

المصدر السابق. ص184.

من تولي القضاء بالإنابة مثل محمد القفطي⁽⁶⁹⁾، كذلك تولي عبد الرحمن الكندي⁽⁷⁰⁾، القضاء في عيذاب بالإنابة، وأيضاً محمد بن نصير⁽⁷¹⁾، وكذلك نوح القوصي⁽⁷²⁾، ويتضح مما سبق أن القضائي في عيذاب كان يتم اختياره من بين الفقهاء الذين تقلدوا عدة مناصب دينية في بلاد الصعيد الأعلى مثل إمامة مسجد أو ولاية قضاء أو تدريس⁽⁷³⁾، هذا الأمر يوضح مدي التعاون الذي كان سائداً بين عيذاب والصعيد الأعلى في مصر، وبين ملك البجا ووالي عيذاب وحاكم المسلمين في مصر.

ومن الوظائف المهمة في عيذاب كذلك صاحب الزكاة ومتولي شهادة الكارم، وإمام الجامع وأشهر من تولي الإمامة في عيذاب الرحالة الفارسي ناصر خسرو علوي⁽⁷⁴⁾، وأشهر من تولي الأذان بدر الدين حسن العيذابي⁽⁷⁵⁾، وقد كان النظام الإداري بها ممتاز جداً⁽⁷⁶⁾.

69/ محمد بن إسماعيل بن عيسى أبي النضر القفطي: ويكنى بالتقي، ويُدعى بإبن دينار، سمع الحديث من عدة مشائخ، وكان فقيهاً في المذهب الشافعي، توفي في عام 702هـ/1302م.

الأدفي: مصدر سبق ذكره. ص 279.

70/ عبد الرحمن بن موسى الكندي الشناوي: المنعوت بالأمين، كان فقيهاً شافعيًا، وقد تقلد عدة مناصب دينية بالصعيد، حيث عمل بالمدرسة النجمية بقوص، وتولي الإمامة بجامعها، وصحب الفقيه المعروف الشيخ مسلم زمانا، ثم عاد إلي بلاد النوبة ودخل إقليم التاكا بغرض نشر الثقافة العربية وتوفي هناك في عام 718هـ/1318م. المصدر نفسه. ص 379.

71/ محمد بن محمد بن نصير: المنعوت بالكمال، ويُعرف بأبن الحسام القوصي، وقد كان فقيهاً ومشاركاً في النحو، وقد تولي القضاء بعدة جهات في الصعيد منها دشنا، وفاو، والمرج وأعمالها و بها توفي عام 729هـ/1328م.

المصدر السابق. ص 362.

72/ نوح بن عبد المجيد بن عبد الحميد القوصي: المعروف بالزين، كان فقيهاً علي المذهب الشافعي، وتولي القضاء بعدة مدن من بلاد الصعيد، كما قام بالتدريس في قوص، توفي عام 720هـ/1320م.

نفس المصدر. ص 392.

73/ المصدر نفسه. ص 396.

74/ ناصر خسرو علوي: هو أبو معين ناصر بن خسرو بن حارث القبادياني البلخي، رحاله و شاعر فارسي مجدد ويعتبر ديوانه(الديوان) من أرقى ما كُتب في الأدب الفلسفي الفارسي، زار مصر وعاش في القاهرة أكثر من ثلاثة سنوات في رحلته إلي الحجاز والتي أسنمت حوالى السبعة سنوات من سنة 437هـ/1045م حتى سنة 444هـ/1052م، وكتب خلالها كتابه (سفر نامه)، الذي حكي فيه تفاصيل رحلته، و سجل فيه أحداثها يوم بيوم، وقد أسنقر حوالى الثلاثة أشهر بعيذاب.

الأدفي: المصدر السابق. ص 220.

75/ بدر الدين حسن العيذابي: الذي كان يعمل من قبل رئيساً للمؤننين بقلعة الجبل بالقاهرة وفي المدرسة الناصرية بالنحاسيين، توفي سنة 796هـ/1393م.

المصدر السابق. ص 225.

76/ سالم: مرجع سبق ذكره. ص 115-116.

رابعاً: عذاب ودورها في خدمة الحجيج:

البحر الأحمر مثل معبراً مهماً للدعوة الإسلامية إلي أفريقيا، وما زال يُمارس ذلك الدور حتى الآن، فمنذ انبثاق وظهور الدعوة المحمدية في مكة المكرمة على يد النبي محمد (ﷺ)، تم استخدام البحر الأحمر في نشر الدعوة الإسلامية، فانطلقت فيه أول رحلة هجرة لأصحاب النبي (ﷺ)، إلي الحبشة، ومن ثم انطلقت هجرة القبائل العربية لنشر الدعوة الإسلامية والاستقرار في البلاد الإفريقية بعد ذلك، فسارت مراكب الحجيج من كل فج صوب أرض الحرمين مليية نداء الله تعالى (٢): [وَأَذِّنْ فِي النَّاسِ بِالْحَجِّ يَأْتُوكَ رِجَالًا وَعَلَى كُلِّ ضَامِرٍ يَأْتِينَ مِنْ كُلِّ فَجٍّ عَمِيقٍ] (77)، ولم يقتصر دور البحر الأحمر على نقل الحجيج فقط بل تعداه لنقل مؤن الحرمين الشريفين، وكسوة الكعبة، وغيرها من الأغراض.

تبلغ مساحة البحر الأحمر 178 ألف ميل مربع، ويبلغ طول سواحل من الشمال من خليجي العقبة والسويس إلي الجنوب 3069 ميلاً، ومتوسط أوسعاه 170 ميلاً، ويضيق كلما أتجهنا شمالاً أو جنوباً، وتبلغ أكثر مناطقه أوسعاً 190 ميلاً، وتمتد بين مصوع في أرتيريا على الساحل الأفريقي وجازان على ساحل الجزيرة العربية جنوب الحجاز، وأضيق مناطقه 40 ميلاً بين عصب في أرتيريا والمخا في اليمن، وينتهي جنوباً بباب المندب (78)، والساحل الحجازي على وجه الخصوص، وجزئه الشمالي يمثل ساحلاً صخرياً حيث تطل في معظم جهاته الشمالية الحافات الإنكسارية الوعرة على مياه خليج العقبة، وتصطدم أمواج البحر بأطرافها السفلى، ورغم ميل الساحل إلي الإستقامة الظاهرية، إلا أنه يضم عدداً من الرؤوس، أهمها "رأس القلاع"، ورأس "أبو علي"، ورأس "سويهل الصغير"، ورأس "سويهل الكبير"، ورأس الشيخ حميد"، وأيضاً عدد من الشروم والخلجان الصغيرة (79).

ويشتهر هذا الساحل بكثرة شعابه المرجانية التي تشكل خطراً على الملاحة فيه، والبحر الأحمر من أفضل البيئات الصالحة لنمو الشعب المرجانية من حيث ارتفاع درجة الحرارة، والأعماق الضحلة، وشفاء المياه، وارتفاع نسبة الملاحة، وتتركز الشعاب المرجانية في النصف الجنوبي للبحر الأحمر وكذلك في نصفه الشمالي عند مدخل خليج العقبة (80).

77/ سورة الحج: الآية رقم 27.

78/ محمد عمر مدني: البحر الأحمر واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ورقة علمية مقدمة لندوة البحر الأحمر. معهد الدراسات الدبلوماسية. وزارة الخارجية السعودية. الرياض. السعودية. 1405هـ/1985م. ص165.

79/ محمد أحمد الرويثي: الموانئ السعودية على البحر الأحمر. دراسة على الجغرافيا الاقتصادية. رسالة دكتوراه منشورة. جامعة القاهرة. مؤسسة الرسالة للنشر. بيروت. لبنان. د.ت. ص52-55.

80/ محمد بن حوقل البغدادي الموصلي، أبو القاسم (ت بعد 367هـ): صورة الأرض. د.ط. دار مكتبة الحياة. بيروت. لبنان. د.ت. 2 جزء. ج1. ص45-47.

ويشير ابن حوقل⁽⁸¹⁾: (إلى وجود جبال كثيرة في البحر الأحمر قد علاها الماء، ورغم معرفة طرق السفن بينها، إلا أن ربابين السفن لابد لهم من أن يتخللوا هذه الطرق نهاراً، ولا يمكنهم أن يسلكوها ليلاً، رغم صفاء مياه البحر الأحمر، وأخطر موقع فيه هي جزر تاران جنوب خليج العقبة، وتتعرض فيه المراكب للمخاطر إلا من سلمه الله)، ويقول ابن ماجد في وصف البحر الأحمر: (بحر القلزم أوسخ بحور الدنيا)، ويعود ذلك الوصف بلا شك إلى كثرة الشعب المرجانية والصخور في هذا البحر ذات الرؤوس الحادة الكامنة تحت مياه البحر، والمتناثرة حول الجزر الصخرية والرملية حتى باتت الملاحة مجازفة ومخاطرة، حتى لو كان الملاح ذو خبرة سابقة في معرفة المواقع الخطرة وغير الخطرة، ولديه من القدرة والمهارة ما يستطيع تصريف سفينته في أجواء هذا البحر قد يعرض حياته ومن معه للخطر والهلاك، لذا كانت السفن والمراكب الشراعية لا تسير فيه إلا في فترة النهار فقط⁽⁸²⁾.

والبحر الأحمر خاصة النصف الشمالي منه بأنه ينطوي على عقبات كأداء، مع وجود الشعاب المرجانية الضخمة التي تحف كلا الساحلين؛ وتغوص إلى داخل البحر الأحمر، وتجنب الإصطدام بها يحتاج إلى مهارة وحكمة ودراية من أي ملاح، وكانت الملاحة صعبة أيضاً لهبوب الرياح الشمالية على الساحل الحجازي جنوباً طوال العام، مما أضطر عرب الجزيرة إلى إتخاذ طرق برية للقوافل محاذية للساحل الحجازي تجنباً لمواجهة أهوال البحر الأحمر⁽⁸³⁾، وتهب عليه رياح موسمية دائمة شمالية وشرقية في فصل الصيف متجهة إلى الجنوب الغربي، وتهب في الشتاء من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي؛ لذا يفضل الملاحون الإبحار في فصل الصيف في الجزء الجنوبي من البحر الأحمر، لتدفع هذه الرياح السفن إلى باب المندب، ومنه إلى المحيط الهندي، وفي الجزء الشمالي تكون العودة في فصل الشتاء، ما بين شهري ديسمبر وفبراير، وقد اعتاد البحارة والتجار والمسافرون السفر في شهري أبريل ويونيو، والعودة من الجنوب شهري يناير وفبراير، فارتبطت الملاحة في البحر الأحمر بالمخاطرة في العصور الوسطى، ولكن لم تكن العقبات الطبيعية لوحدها التي تشكل خطراً على الملاحة في البحر الأحمر بل هناك أيضاً قراصنة البحر أو "المتجرمة" فقد كانوا يتعرضون للسفن نهباً وقتلاً وسبياً، ويبيع من يُسبى في أسواق العبيد، نساء أو رجالاً⁽⁸⁴⁾.

81/ المصدر نفسه. ص 47.

82/ حسن صالح شهاب: فن الملاحة عند العرب. مركز الدراسات والبحوث اليمني. صنعاء. اليمن. 1982م. ص 229.

83/ عطية القوسي: تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الدولة العباسية. ط1. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر. 1976م. ص 11-

14.

84/ شهاب: المرجع السابق. ص 29.

وفي نهاية القرن الخامس الهجري بلغت عيذاب درجة عظيمة من الإزدهار، وأصبحت إحدى الموانئ التي تقصدها المراكب والسفن من كل البلاد ولا يُعرف السبب الذي كان يجعل تجارة شمال إفريقيا إلى المشرق وبالعكس تمر بها، وكان حُجاج مصر يسيرون عن طريق عيذاب في الفترة ما بين 450-660هـ/1058-1258م⁽⁸⁵⁾، كانت هذه القوافل بين النيل وعيذاب تسلك إحدى طرق ثلاث: إلي أسوان، أو فقط، أو قوص⁽⁸⁶⁾، ومن قوص يسيرون على النيل إلي مصر والإسكندرية⁽⁸⁷⁾، وقد كان القائمين على أمر النقل في طريق عيذاب وأصحاب هذه القوافل من عرب بلي، وقيل في ذلك: (كانت القوافل تخرج من عيذاب تحت إشراف الضمّان والحمّالين من القبائل العربية مثل قبيلتي بلي وتميم)⁽⁸⁸⁾، وقد حاول بعض المؤرخون أن يحصوا القوافل العيذابية المُحمّلة بسلع الهند الواردة والصادرة منها، فما استطاع لكثرتها وأكثر ما شاهد أحمال الفُلفلِ والقرفةِ الملقاة على الطريقِ بسبب من إعياء الإبلِ المحمّلة بها أو موتها، وخُيّل إليه أنها لكثرتها توازي الترابِ قيمةً⁽⁸⁹⁾، وقد كان البجة يسهمون في النقل التجاري عبر الصحراء، وكانوا يمدون سكان ميناء عيذاب باحتياجاتهم الضرورية⁽⁹⁰⁾، وقيل عن خيرات عيذاب: "بها الكثير من اللبن، والعسل، والسمن"⁽⁹¹⁾، وقد كان أهل عيذاب يتجولون في كل النواحي من أرض البجة يشتررون ويبيعون، وكان ساحل عيذاب غني بالسّمك وهو كثير و كبير ولذيذ وشهي⁽⁹²⁾، وكان بعيذاب داراً لصناعة السفن أو الجلاب⁽⁹³⁾، البحرية⁽⁹⁴⁾، كما كان يوجد في أول عيذاب منجم للذهب يُسمى باسمها، ويسيطر على هذا المنجم جماعة من عرب بلاد اليمن من قبيلتي بلي وجهينة⁽⁹⁵⁾،

85/ متر: مرجع سبق ذكره، ص288.

86/ بابكور: مرجع سبق ذكره، ص15.

87/ سيدة إسماعيل الكاشف: مصر في فجر الإسلام من الفتح إلى قيام الدولة الطولونية. الهيئة المصرية العامة للكتاب. القاهرة. 1994م. ص294.

88/ أحمد بن علي بن عبد القادر، أبو العباس الحسيني العبيدي، نقي الدين المقرئ (ت ٨٤٥هـ): البيان والإعراب عما بأرض مصر من الأعراب. تحقيق: فرنداد واسطون فيلد Ferdinand Wüstenfeld مستشرق ألماني. طبعة: جوتنجن، ألمانيا عام ١٨٤٧م. ص40.

89/ ابن جبير: مصدر سبق ذكره. ص65-66.

90/ حسن: مرجع سبق ذكره. ص20.

91/ ابن الوردي: مصدر سبق ذكره. ص45.

92/ الحميري: مصدر سبق ذكره. ص423-424.

93/ الجلاب: أو الجلبات، وهي السفن التي تصلح للملاحة في البحر الأحمر.

أنظر خسرو: مصدر سبق ذكره. ص32.

94/ سالم: مرجع سبق ذكره. ص123.

95/ أحمد بن إسحاق (أبي يعقوب) بن جعفر بن وهب بن واضح اليعقوبي (ت بعد ٢٩٢هـ): كتاب البلدان. طبعة مطبعة ليدن المحروسة، بمطبع بريل 1890-1891م، ص334.

وقد تطورت عيذاب حتى أصبحت في عهد إمارة ربيعة على البجة مركزاً تجارياً هاماً، وحلقة وصل بين الشرق والغرب حتى سمي بميناء الذهب⁽⁹⁶⁾، في نهاية القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي أصبحت عيذاب من أهم الموانئ في العالم الإسلامي، فكانت ملتقى للسفن التجارية من الهند واليمن وفارس وشرق أفريقيا وجدة⁽⁹⁷⁾. ثم ظهرت مرة أخرى في خلافة الخليفة العباسي المستنصر بالله⁽⁹⁸⁾، حيث كانت معظم قوافل الحجاج من مصر والمغرب تسافر عن طريق صحراء سيناء، ولكن نسبة للمجاعات وسنوات الشدة، التي بدأت عمّت مصر في أيامه، خرب ذلك الطريق وأنتقل الطريق إلى ميناء عيذاب، وتؤكد الطريق الجديد بعد قدوم الصليبيين وازدياد نشاطهم وخطرهم بالقرب من سيناء، فظلّ طريق عيذاب هو طريق الحجّج الرئيسي لقرنين من الزمان حتى عام 666هـ/ 1268م، كذلك اعتمدت عيذاب في دخلها على الأموال التي كانوا يأخذونها من الحجاج، حيث أنهم كانوا يأخذون على كل حاج يمر بأرضهم ثمانية دنانير⁽⁹⁹⁾، كما كانت تُجبي بعيذاب الرسوم على البضائع الواردة من بلاد الحجاز، واليمن، وزنجبار، والهند، والحبشة¹⁰⁰⁽⁸⁰⁾، وقيل: "أن أهل عيذاب يتعاملون بالدرهم عدداً، ولا يعرفون الوزن"⁽¹⁰¹⁾. وقد أستمّر طريق عيذاب يؤدي دوره كطريق تقليدي يسلكه الحجاج المغاربة والمصريين حتى بعد سنة 666هـ/ 1267م على الرغم ما كان يعانيه الحجاج من مشاق الرحلة ومكارهها سواء أثناء اجتيازهم البرية وعبورهم البحر إلى جدة⁽¹⁰²⁾، وقد كان الحجاج والتجار يسلكون طريق عيذاب مُجبرين وليس مُخيرين، وذلك بسبب اشتداد النزاع بين الفاطميين والسلاجقة الذين كانوا أصحاب النفوذ في بغداد وقتئذ، ثم استيلاء الصليبيين على آيلة الواقعة على زاوية خليج العقبة

96/ أبو سيل: مرجع سبق ذكره. ص 89.

97/ المقرئزي: البيان والإعراب. مصدر سبق ذكره. ص 40.

98/ الخليفة المستنصر بالله: هو الخليفة أبو جعفر "المستنصر بالله" المنصور بن محمد الظاهر، ولد سنة 588هـ/ 1192م، أمه جارية تركية، وكان جده الناصر يسميه القاضي لوقورة عقله، بُوع بالخلافة في بغداد بعد وفاة أبيه عام 623هـ/ 1226م، نشر العدل وبذل الإنصاف في القضايا، وكرم أهل العلم والدين وقربهم، وقام بإنشاء المساجد والمدارس والمستشفيات وعمل على تجميع الجيوش للدفاع عن دولة الإسلام، قام ببناء المدرسة المُستنصرية في بغداد على شط نهر دجلة من الجانب الشرقي، توفي في بغداد سنة 640هـ/ 1243م.

أنظر يوسف العث: تاريخ عصر الخلافة العباسية. ط 1. دار الفكر المعاصر. بيروت. ودار الفكر. دمشق. 1402هـ/ 1982م. ص 97.

99/ متز: مرجع سبق ذكره. ص 288.

100/ البراوي: مرجع سبق ذكره. ص 389.

101/ الحميري: مصدر سبق ذكره. ص 425، أيضاً أبو الوادي: مصدر سبق ذكره. ص 45.

102/ سالم: مرجع سبق ذكره. ص 60.

سنة (510هـ/1116م)، وبذلك يكون قد أغلق الطريق البري للقوافل بين مصر والشام والحجاز، وعزل القطر المصري عن العالم الإسلامي في الشرق⁽¹⁰³⁾، ومن ثم تحول مسار الطريق إلي عيذاب عن طريق قوص، مما أدى إلي حالة انتعاش إقتصادية لميناء عيذاب والبجة، وذلك من خلال جباية المكوس على الحُجاج والسلع التي كانت تمر بأرضهم، أو الاستيلاء على جزء منها للإستهلاك المحلي، مما أدى إلي رخاء نسبي في تلك الفترة⁽¹⁰⁴⁾.

تناقلت كُتب الرحالة وصف دقيق عن الأهوال التي كان الحُجاج يعانونها في ترحالهم من عيذاب إلي جدة، ذكر ابن جبير (ت614هـ) في وصف الرحلة من عيذاب إلي جدة في رحلته في شهر ربيع الأول من عام (579هـ/1183م)، فقال: (بأنها آفة عظيمة للحُجاج، قل من يسلم منها إلا من سلمه الله، فالرياح تُلقيهم في مراس بصحاري تُبعد بهم عن جدة أو عن عيذاب على الشاطئ المُقابل، ويرى أن أكثر هلاك الحُجاج بهذه المراسي، فمنهم من تُساعده الرياح إلي أن ينزل بمرسى عيذاب وهم الأقل عدداً، ومنهم من يرسو على غير مرسى عيذاب فيتعرض لأهوال مُتعددة)⁽¹⁰⁵⁾، كما أضاف في وصف الرحلة فقال: (فلما جن الليل أرسينا على مقربة من جدة وهي بمرأى العين منا، وحالت الرياح صبيحة يوم الثلاثاء بيننا وبين دخول مرساها، ودخول هذه المراسي صعب المرام بسبب كثرة الشعاب والتفافها، وأبصرنا من صنعته هؤلاء الرؤساء والنواتية في التصرف بالجلبة أثناءها أمراً ضخماً، يدخلونها على مضايق ويعرفونها خلالها تصريف الفارس للجواد الرطب العنان السلس القياد، ويأتون في ذلك بعجب يفوق الوصف عنه، وفي ظهر يوم الثلاثاء.... كان نزولنا بجدة حامدين الله عز وجل وشاكرين على السلامة والنجاة من هول ما عايناه في تلك الثمانية الأيام طول مقامنا على البحر، وكانت أهوالاً شتى عصمنا الله منها بفضلته وركمه، فمنها ما كان يطرأ من البحر واختلاف رياحه وكثرة شعابه المُعترضة فيه، ومنها ما كان يطرأ من ضعف عدة المراكب واختلالها وأقتصامها المرة بعد المرة عند رفع الشراع أو حطه أو جذب مرساة من مراسيه، وربما سنحت الجلبة بأسفها على شعب من تلك الشعاب أثناء تظلها فنسمع لها هدأً يُؤذن باليأس فكنا نموت مراراً ونحيا مراراً)⁽¹⁰⁶⁾، ويتحدث الرحالة التجيبي السبتي (ت730هـ)، عن مخاطر وعقبات البحر الأحمر ومراكبه ضعيفة البنية، واصفاً سير الرحلة من عيذاب إلي جدة بقوله: (ثم كان إنفصالنا من عيذاب المذكورة في يوم الأربعاء الثالث عشر لشعبان المُكرم من سنة696هـ، في مركب من مراكبها

103/ خسرو: مصدر سبق ذكره. ص36.

104/ أبو سيل: مرجع سبق ذكره. ص92.

105/ ابن جبير: مصدر سبق ذكره. ص46-48.

106/ المصدر نفسه. ص50-52.

يدعونه بالسنبوق، مُضطرين لركوبه متوكلين على الله تعالى (Ψ)، في أن يُسلمنا ويُبلغنا المقصد الأسنى بمنه وفضله، فدخلنا بعد مضي نحو ساعة من يومنا مرسي بمرقبة من عيذاب المذكورة يُدعي بالجدير، ثم لججنا من الجدير المذكور في عشي يوم الأربعاء المذكور صحبة مركب آخر لأحد عظماء التجار من ذوي اليسار، فجرينا مُتقاربين في الجري مُتقاربين في السير بريح اتره مُساعدة لنا جميعاً، فلما قاربنا التوسط بين بر الحجاز الشريف وبر عيذاب الوحش عصفت الريح وجاء منها ما أشفينا به على التلف، وعظم الموج حتى حال بيننا وبين المركب المذكور، فلم نعلم من حيث ذهب، وأظلم البحر، وأشدت سواده، وأرانا أهواله الفرعونية سبط الله عليه اليبس، وأخافنا ما شاهدناه من الحال، وأجمع رأي الملاحين ورُبانهم على الرجوع إلي بر عيذاب الوحش أرجأً لسلامتنا، فكررنا راجعين طائعين وجلين فيسر الله تعالى علينا، ودخلنا مرسي من مراسي بر عيذاب يُعرف بالواسعة، فلم ينتفع بفال اسمه، وضافت علينا الدنيا بما رحبت، ولم يكن به ماء ولا ظل ولا أنس ولا وحش، فأقمنا فيه يوماً وبعض آخر، ثم أقلعنا منه ملحجين أيضاً فلما توسطنا الطريق مال أيضاً علينا البحر أشد من المرة الأولى، وعصفت الريح عصفواً شديداً، وجاء منها ما لا قبل لأحد به، وعابنا الموت عياناً، وأيقنا بالتلف لا مُحالة، وبهت الملاحون من شدة الهول، وهموا بإسلام المركب، وأن يلقوا بأيديهم إلي التهلكة، وأجمع رأي الجميع على أن الرجوع إلي بر عيذاب الوحش أرجأً لنا أيضاً.....⁽¹⁰⁷⁾.

ذكر المؤرخين أن البجة أهل عيذاب عاملوا الحجيج معاملة سيئة، فذكر ابن جبير في ذلك فقال: (ولأهل عيذاب في الحجاج أحكام الطواغيت، وذلك لأنهم يشحنون بهم الجلاب حتى يجلس بعضهم على بعض، ويقود بهم كأنها أقفاص الدجاج المملوءة، يحمل أهلها على ذلك الحرص والرغبة في الكراء حتى يستوفي صاحب الجلبة ثمنها في طرق واحدة، ولا يُبالي بما يصنع البحر بها بعد ذلك، ويقولون: علينا بالألواح، وعلى الحُجاج بالأرواح)⁽¹⁰⁸⁾، وروي أيضاً عن سوء مُعاملة البجة للحُجاج: (الرياح تلقي بالحُجاج على الأكثر بمراسي في صحاري تبعد عن عيذاب بما يلي الجنوب، فينزل إليهم البجة، فيكرونها منهم الجمال، ويسلكون بهم غير طريق الماء، فربما ذهب أكثرهم عطشاً، وحصلوا على ما يُخلفه من نفقة أو سواها، وربما كان من الحُجاج من تعسف(ضل)، تلك المجهلة(الأرض)، على قدميه، فيضل ويهلك عطشاً، والذي يسلم منهم يصل إلي عيذاب كأنه منش من كفن، شاهدنا منهم مدة مقامنا أقواماً قد وصلوا على

107/ القاسم بن يوسف بن محمد بن علي التجيبي البلسي السبتي (1189هـ): مُستفاد الرحلة والإغتراب. ط1. تحقيق وإعداد: عبد الحفيظ منصور. الدار العربية للكتاب. تونس. 1975م. ص306.

108/ ابن جبير، مصدر سبق ذكره. ص41-42.

هذه الصفة في مناظرهم المُستحيلة، وهيئاتهم المُتغيرة، آية للمتوسمين⁽¹⁰⁹⁾، ومن خلال الوصف السابق تتضح مخاطر الطريق والمصاعب التي يكابدها المسافرون عبر هذا الطريق الصحراوي، خاصة أولئك الذين يركبون الإبل على أحمالها، وذلك لأن إمكانياتهم المادية لا تسمح لهم بركوب الإبل ذات الشقاديق⁽¹¹⁰⁾، هذا إضافة إلي جشع أهل عيذاب وإهتمامهم بتحصيل المال وإستنزاف المسافرين وإستقلال ظروفهم، ورغبتهم في العبور إلي جدة لأداء العمرة أو الحج، فكانوا يرفعون قيمة الأجرة، ويحملون السفن أكثر من طاقتها⁽¹¹¹⁾، ويضيف في موضع آخر: (فالحلول بها أعظم من المكاره التي حف بها السبيل إلي البيت العتيق زاده الله تشريفاً وتكريماً وأعظم أجور الحُجاج على ما يكابدونه)⁽¹¹²⁾. كان الحج وحركة الحجيج من الدعامات الرئيسية في تاريخ عيذاب، فمنذ تحول الطريق البحري إليها، أهتم خلفاء مصر الإسلامية بها، وعملوا على تأمين الطريق إليها ذهاباً وإياباً، ولعل أكثر الحكام الذين أهتموا بمرسى عيذاب هم الخلفاء الفاطميين، ومن بعدهم تولي الأيوبيين الإهتمام بها، ومن ضمنهم القائد صلاح الدين الأيوبي⁽¹¹³⁾، الذي فرض ضريبة الرأس التي كانت مفروضة على الحاج المغربي بعيذاب، والتي كانت من رسوم الفاطميين⁽¹¹⁴⁾.

بعد أن صارت ميناء عيذاب معبراً للحُجاج للأراضي المقدسة أصبحت من مراكز الحديث والفقهاء وتجمع العلماء تُضاهي في ذلك كبريات مراكز الحديث والفقهاء في الدولة الإسلامية في تلك الفترة، فقد جرت العادة في تلك الفترة أن يحط كبار العلماء ورجال الدين والفقهاء رحالهم في المراكز الإستراتيجية في طريق قوافل الحج طمعاً في الإجتماع

109/ عبد القادر عثمان محمد جاد الرب: التواصل المغربي الثقافي والإجتماعي مع السودان وادي النيل، عوامله المساعدة، وأنساقه، ونتائجه. مقالة منشورة بمجلة كلية الآداب. جامعة أم درمان الإسلامية. السودان. العدد 6. 2013م. ص12.

110/ الشقاديق: تشبه المحامل، وهي أقرب إلي الرحل الذي يوضع على سرج الحمار ليوضع فيه الخضار أو التراب. المرجع نفسه. ص 11.

111/ ابن جبير: المصدر السابق. ص40-41.

112/ المصدر نفسه. ص43.

113/ صلاح الدين الأيوبي: هو الملك الناصر أبو المظفر صلاح الدين يوسف بن أيوب 532-589هـ/ 1193 - 1139م، المشهور بلقب صلاح الدين الأيوبي قائد عسكري أسس الدولة الأيوبية التي وحدت مصر والحجاز والشام واليمن في ظل الراية العباسية، بعد أن قضى على الخلافة الفاطمية التي أستمرت 262 سنة، قاد صلاح الدين عدّة حملات ومعارك ضد الفرنجة وغيرهم من الصليبيين الأوروبيين في سبيل استعادة الأراضي المقدسة التي كان الصليبيون قد استولوا عليها في أواخر القرن الحادي عشر الميلادي، وقد تمكن في نهاية المطاف من استعادة معظم أراضي فلسطين ولبنان بما فيها مدينة القدس، بعد أن هزم جيش بيت المقدس هزيمة منكرة في معركة حطين.

أنظر أبو الفداء إسماعيل بن عمر بن كثير القرشي البصري ثم الدمشقي (ت ٧٧٤ هـ): البداية والنهاية. د ط، دار الكتب العلمية. بيروت. لبنان. 1983م، 18 جزء. ج 10. ص423-426.

114/ ابن جبير: مصدر سبق، ص24.

بغيرهم من رجال العلم والحديث والفقهاء⁽¹¹⁵⁾، فمثلت حركة الحجيج في الذهاب والإياب على عيذاب نشاط فكري وديني وإقتصادي وثقافي وإجتماعي مُزدهر، وقد أصبح ذلك الحراك ذو أهمية بالغة ليس لعيذاب وحدها بل لكل مناطق الصعيد المصري، ويظهر ذلك في قول الشاعر القوسي أحمد بن ناشئ عندما منع السلطان المملوكي الحج عن طريق عيذاب في حدود سنة 1281م، وذلك بسبب اضطراب الأحوال الأمنية وذلك لتحرش قبائل البجة بقوافل الحجيج، غير أن المماليك عادوا مرة أخرى وفتحوا الطريق⁽¹¹⁶⁾، فنظم الشاعر القوسي هذه الأبيات:

يا ثغر عيذاب ابتسم***** صدر الطريق لك أنشرح

تالله لو وزن النبي***** بكل مخلوقٍ رجح

ومن أشهر العلماء الذين أقاموا بثغر عيذاب لفترات طويلة ذهاباً وإياباً للحج، ناصر خسرو والذي تولى الخطابة والإمامة في مسجدها بطلب وإلحاح من أهلها، والإمام أبو القاسم عبد الرحمن بن الحسين بن الحباب السعدي⁽¹¹⁷⁾، وكذلك أستقر بعيذاب الإمام أبو الحسن علي بن عبد الله الشاذلي الصوفي مؤسس الطريقة الشاذلية، والذي كان قد أتخذ من الإسكندرية موطناً له، وكان يخرج منها إلي الحج سنوياً عن طريق عيذاب، حتى توفي بها ودُفن في منطقة بالقرب من عيذاب تُعرف بحميثرا وذلك في سنة 1258م⁽¹¹⁸⁾، وكذلك منهم الإمام أبو حيان محمد يوسف النحوي الأندلسي⁽¹¹⁹⁾، الذي دخل عيذاب في طريق عودته من الحج بعد أن سمع بها، وقد أوردتها في قائمة البلاد التي سمع بها، حيث

115/ جمال الدين الشيال: تاريخ مصر الإسلامية. د. ط. دار المعارف المصرية. القاهرة. مصر. د. ت. ص 123.

116/ الأندلسي: مصدر سبق ذكره. ص 78-79.

117/ أبو القاسم بن الحباب: هو الإمام أبي القاسم عبد الرحمن بن الحسين بن الحباب السعدي، والذي كان فقيهاً رحالة في طلب الحديث، وصنف عدد من الكتب، وكان قد أفتي خمسين وخمسائة بمنع الصلاة بأئمة متعددة وجماعات مترتبة بالمسجد الحرام، وقد توفي بعيذاب في طريق عودته من الحج في سنة 1160م.

أنظر شمس الدين أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الرحمن الطرابلسي المغربي، المعروف بالحطاب الرُّعيني المالكي (ت 954هـ): مواهب الجليل في شرح مُختصر الخليل. ط 3. دار الفكر. الرياض. 1412هـ/1992م. ص 301.

118/ الشيال: المرجع السابق. ص 189.

119/ أبو حيان محمد يوسف النحوي الأندلسي: هو العلامة محمد بن يوسف بن علي بن يوسف بن حيان، أثير الدين، أبو حيان، الغرناطي الأندلسي الجانيبي النفزي، ولد في غرناطة سنة 654هـ، فقيه ظاهري، وكتب العلم سنة سبعين، وهلم جرا، أخذ بغرناطة عن أبي جعفر أحمد بن إبراهيم بن الزبير النقي الحافظ، والمقرئ أبي جعفر أحمد بن علي بن الطباع الرعيني وغيرهما، وقرأ القراءات بالإسكندرية، على عبد النصير المربوطي، صاحب الصفراوي، وبالقاهرة على أبي طاهر إسماعيل بن هبة الله المليجي، صاحب أبي الجود، توفي سنة 745هـ، ودُفن بالقاهرة.

أنظر شهاب الدين أحمد بن محمد المقرئ التلمساني (ت 1041هـ): نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب. تحقيق: محمد محي الدين عبد الحميد. القاهرة. 1949م. 8 أجزاء. ج 3. ص 289-300.

قال: (سمعت بغرناطة، ومالقة، وبلش، والمرية، وبجاية، وتونس، والإسكندرية، ومصر، والقاهرة، ودمياط، والمحلة، وطهرس، والجيزة، ومنية ابن خصيب، ودشنا، وقنا، وقوص، وبلبيس، وعيذاب من بلاد السودان، وينبع، مكة شرفه الله تعالى، وجدة، وآيلة) ⁽¹²⁰⁾، ولعل ذلك يقودنا إلى المكانة الكبيرة التي كانت تُحظي بها عيذاب من قبل العلماء والمشايخ والرحالة، حيث مثلت لهم مركزاً مهماً للحديث والفقہ والعلم.

كذلك من أشهر العلماء الذين أقاموا بها العلامة إسماعيل بن عبد الرحيم العسقلاني المتحد ⁽¹²¹⁾، الذي كان فقيهاً على المذهب الشافعي ⁽¹²²⁾.

ومن نافلة القول بأن موسم الحج ورحلات الحجيج مثلت لعيذاب تظاهرة كبيرة جداً كالتي كانت في كسوق عُكاظ بمكة المكرمة في فترة الجاهلية، حيث مثل موسم الحج لها تظاهرة دينية وثقافية وإجتماعية وسياسية، فوجودها في آخر الطريق البري من شمال أفريقيا والأندلس ومصر للحجاز جعلها متميزة.

أما السفن التي أستعملها أهل عيذاب في ترحالهم فقد تميزت بأنها سفن خيطية تُخاف بالليف، ولا تُستخدم فيها المسامير (حتى نهاية القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي)، ونقل الرحالة المسلمون أوصافاً لتلك السفن، وطريقة بنائها، وخاصة في عيذاب على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، فكانت السفن في عيذاب تُبنى من ألواح من الخشب تُخاط بالقنب والقنيار وهو قشر النارجيل، وكانت الأخشاب لا يتم تثبيتها بالمسامير وذلك لأن البحارة كانوا يعتقدون بأن حجر المغنطيس موجود في القاع، فإذا سارت السفينة من فوقه أُجذب المسامير فتتفكك السفينة، ومياه البحر الأحمر ذات نتوءات خطيرة تحت الماء ⁽¹²³⁾، وذكر الإدريسي (ت560هـ)، في ذلك فقال: (ومراكب هذا البحر كلها مؤلفة بالدر ⁽¹²⁴⁾، ومخروزة بحبال الليف، ومُجلِفة بدقيق اللبان، ودهن كلاب البحر المُعد لذلك) ⁽¹²⁵⁾.

خُلاصة القول كانت عيذاب ترتبط بطرق مواصلات مباشرة وكانت مخرجاً مهماً لمنتجات منطقة مناجم الذهب، فكانت ميناءً مُزدهر كما أشار إليها الرحالة المقرئزي، وكانت عيذاب ترتبط بخطوط ملاحية وتجارية مع موانئ اليمن، والهند،

120/ التلمساني: مصدر سبق ذكره. ص 295.

121/ إسماعيل بن عبد الرحيم العسقلاني المتحد: فقيه شافعي، فأقام بعيذاب مدة طويلة وتزوج فيها، ثم عاد إلي أدفو وتوفي بها سنة 1327م.

أنظر المصدر نفسه. ص 297.

122/ المصدر نفسه. ج 3. ص 316-318.

123/ حسين مؤنس: أبن بطوطة ورحلاته. تحقيق ودراسة وتحليل. دار المعارف. القاهرة. مصر. 1980م. ص 94.

124/ الدر: خيوط تُشدُّ بها ألواح السفينة، وقيل هي المسامير، وقيل هي عوار السفينة: [وَحَمَلْنَاهُ عَلَىٰ ذَاتِ الْأَوَاحِ وَدُسِّرِ] سورة القمر: الآية 13.

125/ الإدريسي: مصدر سبق ذكره. ج 1. ص 136.

ودول البحر المتوسط، والحجاز، وأوروبا (الأندلس)، كما ظلت أهم موانئ الحجاج إلى مكة لمدة أربعة قرون، تبدأ من القرن العاشر إلى الرابع عشر الميلادي، خاصة بعد أن قفل الصليبيون الحج عن طريق الشام.

خامساً: عيذاب والخطر الصليبي: -

لفتت شهرة عيذاب أنظار الصليبيين إليها فحاولوا توجيه ضربات إليها لقطع الطريق أمام قوافل حجاج المسلمين من ناحية، والقضاء على مركزها التجاري من ناحية أخرى، حيث غزا أرناط⁽¹²⁶⁾، الصليبي البحر الأحمر وأراد غزو مكة والمدينة، كانت هذه الحملة الجريئة دبرها في نهاية القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي أرناط لغزو الديار المقدسة في الحجاز، فقد نقل إلى خليج العقبة الأخشاب على ظهور إبل جماعة من العرب كانت موالية له وتكون أسطوله من خمس سفن كبيرة، وأحدى عشرة سفينة صغيرة، وقد دهن هذه السفن الست عشرة بالطلاء الأسود وهو لون سفن القراصنة، وذلك للتخفي عن لفت أنظار المسلمين، وخرج الأسطول في عمارتين، قاد إحداهما أرناط نفسه، واتجه بها إلى جزيرة جارية، وسارت العمارة الثانية في البحر الأحمر للسلب والنهب وكشف الطريق البحري، وكان أول أهدافها هو السطو على مينائي سواكن وعيذاب، وكانت عيذاب أهم ميناء بين قوص في صعيد مصر وأرض المعدن، وهجم القراصنة على ميناء عيذاب وخرّبوه، وحرقوا حوالي ست عشرة سفينة من سفن تحمل بضاعة ثمينة، كانت في طريقها إلى القصير، وأسر هؤلاء سفينة كبيرة كانت تحمل الحجاج وأسر من فيها، وغنمت حاجياتهم، كما غنموا سفينتين كبيرتين من اليمن، وتنقلت العمارة البحرية في مياه البحر الأحمر ووصلت إلى عدن⁽¹²⁷⁾، وقد أثار نشاط الصليبيين في البحر الأحمر الذعر في قلوب المسلمين خوفاً على الأماكن المقدسة من أن تطأها أقدام هؤلاء، وأسرع حاكم مصر بالنيابة عن صلاح الدين الأيوبي، بإعداد أسطول بحري وتولى قيادته القائد حسام الدين⁽¹²⁸⁾، الذي جمع رجاله من المغاربة، والبحارة من طرابلس، والجزائر، ومراكش لخبرتهم في الملاحة، ودخل الأسطول أولاً خليج العقبة وفك الحصار عن القلعة في جارية، واستطاع لؤلؤة أسر سفن أرناط وإشعال النار فيها، ورمي مائتين من السفن إلى الساحل، واستطاع أرناط الهرب في الوقت الذي قتل فيه رفاقه وأسروا، وفي شهر يولييه من عام 1183/579م رأى حسام الدين

126/ أرناط الصليبي: أرناط أو رينالد من شايون، و يكتب أيضا رينالد بالفرنسية، ولد في قرية شاتيو على نهر السين بفرنسا حوالي عام 1127م، جاء إلى الشرق مع حملة لويس السابع عشر، ضمن الفرسان الذين رافقوه، وكان عمره عشرين عاماً، وذكر اسمه تحت أسرة الملك بلدوين الثالث، وأشتهر بعد ذلك وتزوج كونستانس ابنة بوهمند الثاني أرملة ريموند أمير أنطاكية الذي قتل في عام 1149م، وصار أرناط بحكم زواجه أميراً على أنطاكية، كما أصبح حاكماً على الأردن، وقد قتله فيما بعد صلاح الدين الأيوبي لخيانته وغدره، وكان عمره حينذاك حوالي ستين عاماً، ويعتبر أرناط شخصية مثيرة للجدل في حياته وبعد مماته، توفي سنة 1187م بالخليل بفلسطين وعمره لم يتجاوز الستين عاماً.

أبن كثير: مصدر سبق ذكره. ج 12. ص 207 وما بعدها.

127/ عبد الباقي محمد أحمد كبير: سواكن منذ فجر الإسلام حتى العهد المملوكي. ورقة علمية قدمت لورشة عمل تاريخ السودان من خلال سواكن. مركز التنوير المعرفي بالتعاون مع جامعة البحر الأحمر. مايو 2012م. ص 16-17.

128/ حسام الدين لؤلؤ: أحد أهم قادة صلاح الدين الأيوبي، كان قائداً مظفراً، وشجاعاً، وكريماً، وقد كان قائداً للأسطول المصري الإسلامي لمواجهة الصليبيين حيث نظم أسطوله، ودعمه بالبحارة من كل أنحاء العالم الإسلامي.

أنظر قاسم عيده قاسم وعلي السيد علي: الأيوبيون والمماليك" التاريخ السياسي والعسكري". ط 2. عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية. القاهرة. مصر. 1996م. ص 63.

لؤلؤ السفن التي تكون العمادة الكبرى من بحرية أرناط راسية في مرسى الهوارة، وكان الصليبيون يستعدون للنزول إلى البر لغزو المدينة المكرمة، وقد سبقهم جماعة من قواتهم، وأسرع لؤلؤة بمطاردتهم، وأرسل قواته في أثر الذين دخلوا إلى البر وقبض على حوالي ثلاثمائة رجل من الفرسان، وعدد من المرتدين العرب، وكانوا في اليوم السادس من رحلتهم إلى الداخل، ولم يبق أمامهم الأميرة يوم للوصول إلى هدفهم، ولكن أصابهم العطش واشتدت عليهم حرارة الطقس، وأصاب خيلهم العرج، وبعد معركة بين الفريقين انتهت بهزيمة الحملة الصليبية هزيمة منكرة، وانتهت هذه الحملة بنقل الأسرى إلى مصر، وقد قتل عدد منهم في مكة المكرمة والمدينة المنورة⁽¹²⁹⁾، وعلى الرغم من فشل الحملة الصليبية بقيادة أرناط ضد الأماكن المقدسة الإسلامية في الحجاز، فإن هذه الحملة حطمت ست عشر سفينة للمسلمين في عيذاب⁽¹³⁰⁾.

استقطبت عيذاب الشطر الأكبر من حجم تجارة البحر الأحمر، وقد إزدادت أهمية عيذاب بالنسبة لنشاط مصر التجاري عبر البحر الأحمر وذلك بسبب تأثير الخطر الصليبي في شمال البحر الأحمر فتحوّلت تجارة مصر من ميناء القلزم إلى ميناء عيذاب حتى خُبت القلزم في القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، ولما أنقضى الخطر الصليبي عن شمال البحر الأحمر في زمن المماليك البحرية عاد النشاط مرة أخرى إلى موانئ شمال البحر الأحمر وتوارى دور عيذاب⁽¹³¹⁾، كما أستمريت عيذاب كطريق للتجار والحجاج طوال العصر المملوكي بسبب الحروب الصليبية⁽¹³²⁾.

بعد ذلك عقد صلاح الدين الأيوبي هدنة مع الصليبيين في سنة 588هـ/ 1192م، فأصبح الكثير من حجاج مصر والمغرب يفضلون السفر عبر طريق السويس- العقبة القديم إلى الحجاز وذلك تجنباً لأهوال الرحلة عبر برية عيذاب ومخاطر الرحلة البحرية عبر البحر الأحمر إلى جدة ذهاباً وعودة، ولم يكتمل تحول هذا الطريق إلا في العصر المملوكي⁽¹³³⁾، إلا أن عدد الحجاج السالكين لطريق عيذاب بعد أن عقد الهدنة مع الصليبيين قد تناقص⁽¹³⁴⁾، ومن نافلة القول يمكننا أن نُحدد بأن الخطر الصليبي مثل واحدة من البواعث التي ساعدت وقادت إلى تدهور عيذاب ومن ثم تلاشيها.

سادساً: تدهور عيذاب: -

قام الملك داوود⁽¹³⁵⁾، ملك النوبيين بالهجوم على ميناء عيذاب سنة 674هـ/ 1275م، حيث بدأ الاحتكاك بينه وبين القوة المملوكية الشابة الموجودة في مصر، فأدرك السلطان الظاهر بيبرس والإدارة المملوكية أن مغذي الملك داوود والنوبة

129/ الشاطر البصلي عبد الجليل: تاريخ حضارات السودان الشرقي والأوسط. د ط. القاهرة. 1972م. ص130-131.

130/ مسعد: مرجع سبق ذكره. ص42.

131/ عبد الحميد حامد سليمان: الموانئ المصرية في العصر العثماني "دورها السياسي ونظمها الإدارية والمالية والإقتصادية". د ط. الهيئة المصرية العامة للكتاب. القاهرة. 1995م. ص24.

132/ عبد المنعم: مرجع سبق ذكره. ص290.

133/ أبو سيل: مرجع سبق ذكره. ص97.

134/ المقريزي: البيان والإعراب. مصدر سبق ذكره. ص110.

135/ داوود: هو ملك النوبة، أستولي على الحكم من الوريث الشرعي أبين أخت أبوه الملك (شكندة - Shekanda)، أو شكندا، حيث كان نظام توريث العرش هو النظام الأمومي.

أنظر مصطفى محمد مسعد: الإسلام والنوبة في العصور الوسطى. ط1، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، مصر، 2011م. ص29.

من وراء ذلك الهجوم هو سبب إقتصادي، وذلك من أجل التعرض للتجارة المملوكية التي كانت تسلك الصحراء الشرقية إلى عيذاب ومنها إلى العالم الخارجي عن طريق البحر الأحمر، وقام داؤود ملك النوبة بتحويل الأموال والقوافل التجارية الواردة من الهند وسائر بلاد الشرق إلى مملكته (136)، ثم بدأت عيذاب في التدهور بسبب السياسات التي اتخذها الأشرف برسباي (137)، وذلك حينما قام باحتكار التجارة القادمة من الهند، والجزيرة العربية عبر البحر الأحمر، وقام بفرض رسوم جمركية على البضائع من غير السلع الخاضعة للاحتكار، حتى هدمها قام بهدمها في سنة 1421/هـ 824م (138)، كما فداحة الرسوم التي فرضت على التجار، وتحاييل سكان عيذاب على التجار ومنعهم المياه والزاد أجل بنهايتها بصورة سريعة (139).

أستمرت عيذاب بعد خرابها مجهولة الموقع حتى أستطاع عالم الآثار (ثيودور بنتنت Theodoer Bent) في سنة 1896/هـ 1314م من تحديد موقعها، إذ أنه قام برحلة من مرسى حلايب حيث وجد على مسافة عشرين كيلو متراً أثراً تشرف على البحر، وبعد دراسته لهذه الآثار رجح أن تكون هي آثار عيذاب التي أندثرت، ثم تابع (مري Murry) سنة 1925/هـ 1344م أبحاث ثيودور ونقب في المقابر والمسكن بتلك المنطقة، وأستطاع أن يعثر على بقايا مسجد يُعتقد أنه المسجد الذي وصفه الرحالة العربي ابن بطوطة، والرحالة ناصر خسرو، وأستناداً على الآثار التي وجدوها ونتائج الأبحاث التي توصل إليها قرر أن هذه الآثار هي بقايا مدينة عيذاب (140).

بدأت عيذاب كمرسي صغير جداً على الساحل الغربي للبحر الأحمر، وكانت كمنفذ لتصدير عمليات التعدين التقليدي من ذهب وزمرد ولؤلؤ وبعض المنتجات الخاصة بالممالك النوبية، غير أن دورها إزداد في الفترة التي ظهر فيها الإسلام، فأصبحت ميناء مُزدهر في خدمة التجارة العالمية، غير أن الصراعات التي حدثت في شه جزيرة سيناء والتنافس بين الفاطميين والسلاجقة عجل بتطورها، فأصبحت مركز تميز لخدمة حُجاج بيت الله الحرام، وبالتالي تسيد البجة قيادة تلك الفترة تحت مُعانة من حُكام الدولة الإسلامية بمصر، فأصبحت مع مرور الزمن مركزاً مُهماً في علم الحديث والفقه والسيرة النبوية، ومُلتقى للعلماء والرحالة والمؤرخين والجغرافيين.

نتائج الدراسة: -

توصل الباحثان إلى مجموعة من النتائج المهمة بعد دراسة دور عيذاب في خدمة الحجيج، وهي: -

- 1- يرجع تاريخ نشأة عيذاب لفترات سابقة للإسلام، وقد تميزت بعلاقات تجارة واسعة مع العالم الخارجي، ساعدها في ذلك موقعها المُتميز، وشواطئها المُناسبة.
- 2- قبائل البجة هم العنصر السكاني الرئيسي في ميناء عيذاب والمناطق التي تحيط بها.

136/ محمد نصر مهنا: تأثير الحضارة المصرية على جنوب مصر وبلاد النوبة و السودان وادي النيل في العصور الوسطى. بحث مقدم للندوة العلمية الأولى لمركز دراسات المستقبل. جامعة أسيوط. مصر. أبريل 1996م. ص 80-81.

137/ الأشرف برسباي: هو الأشرف سيف الدين برسباي، هو السلطان الثاني والثلاثون في ترتيب سلاطين دولة المماليك، تولّى عرش دولة المماليك سنة 825/هـ 1422م، ويُعد من أعظم سلاطين الدولة المملوكية، وعلى يديه فُتحت قُبرص، توفي سنة 841/هـ 1437م.

عبد المنعم ماجد: التاريخ السياسي لدولة سلاطين المماليك في مصر. مكتبة الأنجلو المصرية. القاهرة. مصر. 1988م. ص 36.

138/ سليمان: مرجع سبق ذكره. ص 39.

139/ محمد عبد الغني الأشقر: تجارة التوابل في مصر في العهد المملوكي. ط1. الهيئة المصرية العامة للكتاب. مصر. 1999م. ص 321.

140/ عبد الرحمن حسب الله الحاج: العلاقات بين العرب وشرق السودان "منذ ظهور الإسلام حتى ظهور الفونج" 911/هـ 1505م، رسالة ماجستير منشورة. د ط. 1976م. ص 68-69.

- 3- كان ميناء عيذاب مركز تميز ديني، وثقافي، وإجتماعي، وسياسي، وإقتصادي، فأستفاد البجة من تلك الميزات.
- 4- تأثرت قبائل البجة بالحركة الثقافية والإجتماعية الوافدة إليها من خلال ذلك الميناء، وبالتالي ساهمت تلك العلاقات بقدر كبير جداً في نشر الإسلام والثقافة الإسلامية بين البجة.
- 5- أستفادت الدولة الإسلامية من ميناء عيذاب من النواحي السياسية والإقتصادية، وكان لها تأثيرها الثقافي والإجتماعي.
- 6- يوصي الباحثان بتفعيل الدراسات التاريخية عن عيذاب بصفة خاصة، وموانئ البجة والتاريخ البجاوي بصفة عامة، وتشجيع البعثات الأثرية للبحث والتنقيب في موقع عيذاب والمواقع التاريخية الأخرى.

المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر:

- أبو الحسين محمد بن أحمد الكناني الأندلسي المعروف بابن جببر (ت 614هـ-1217م): رحلة ابن جببر. بيروت. 1968م.
- أبو الفداء إسماعيل بن عمر بن كثير القرشي البصري ثم الدمشقي (ت 774 هـ): البداية والنهاية. د ط، دار الكتب العلمية. بيروت. لبنان. 1983م، 18 جزء.
- أبو الفداء عماد الدين إسماعيل بن علي بن محمود بن محمد ابن عمر بن شاهنشاه بن أيوب، الملك المؤيد، صاحب حماة (ت 732هـ): المختصر في أخبار البشر. ط 1. المطبعة الحسينية المصرية. القاهرة. مصر. د ت. 4 أجزاء.
- أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم الحميري (ت 900هـ): الروض المغطر في خبر الأقطار "مُعجم جغرافي". تحقيق إحسان عباس. ط 2. مكتبة لبنان. بيروت. لبنان. 1984م.
- أحمد بن إسحاق (أبي يعقوب) بن جعفر بن وهب بن واضح اليعقوبي (ت بعد 292هـ): كتاب البلدان. طبعة مطبعة ليدن المحروسة، بمطبع برييل 1890-1891م،
- أحمد بن علي بن عبد القادر، أبو العباس الحسيني العبيدي، تقي الدين المقرئ (ت 845هـ): البيان والإعراب عما بأرض مصر من الأعراب. تحقيق: فرديناد واسطون فيلد Ferdinand Wüstenfeld مستشرق ألماني. طبعة: جوتجن، ألمانيا عام 1847م.
- أنظر أبو سعد، عبد الكريم بن محمد بن منصور التميمي السمعاني (ت 562 هـ): الأنساب. تحقيق: رياض مراد. ط 1. مكتبة ابن تيمية. القاهرة. 1984م. 14 جزء.
- تقي الدين بن أحمد بن علي المقرئ (ت 845هـ/1441م): المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار. تحقيق الدكتور محمد زينهم ومدبجه الشرقاوي. ط 1. مكتبة مدبولي. القاهرة. مصر. 1998م. 4 أجزاء.
- جمال الدين أبي المحاسن يوسف الأتابكي ابن تغري بردي (ت 874هـ): النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة. د ط. المؤسسة المصرية للكتاب. القاهرة. 1956م. 12 جزء.

- سراج الدين أبو حفص عمر بن مظفر بن الوردى، البكري القرشي، المعري ثم الحلبي (ت ٨٥٢هـ): **خريدة العجائب وفريدة الغرائب "الجامع لما هو لطرف الدهر حور ولجيد الزمان"**. تحقيق: أنور محمود زناتي. مكتبة الثقافة الإسلامية. القاهرة. مصر. 1428هـ/ 2008م.
- شمس الدين أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الرحمن الطرابلسي المغربي، المعروف بالحطاب الرعيني المالكي (ت ٩٥٤هـ): **مواهب الجليل في شرح مختصر الخليل**. ط 3. دار الفكر. الرياض. 1412هـ/ 1992م.
- شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي الرّومي البغدادي (ت 626هـ): **معجم البلدان**. تحقيق: فريد عبد العزيز الجندي. دار الكتب العلمية. بيروت. لبنان. 1410هـ/ 1999م. 7 أجزاء
- شهاب الدين أحمد بن محمد المقرئ التلمساني (ت ١٠٤١هـ): **نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب**. تحقيق: محمد محي الدين عبد الحميد. القاهرة. 1949م. 8 أجزاء.
- القاسم بن يوسف بن محمد بن علي التجيبي البلنسي السبتي (1189هـ): **مستفاد الرحلة والإغتراب**. ط 1. تحقيق وإعداد: عبد الحفيظ منصور. الدار العربية للكتاب. تونس. 1975م.
- كمال الدين أبو الفضل جعفر بن ثعلب الأدفوي (ت 748هـ/ 1347م): **الطالع السعيد الجامع لأسماء الفضلاء والرواة بأعلى الصعيد**. تحقيق سعد محمد حسن، القاهرة، 1966م.
- محمد بن حوقل البغدادي الموصللي، أبو القاسم (ت بعد ٣٦٧هـ): **صورة الأرض**. د ط. دار مكتبة الحياة. بيروت. لبنان. د ت. 2 جزء.
- محمد بن عبد الله بن محمد بن إبراهيم اللواتي الطنجي، أبو عبد الله، ابن بطوطة (ت ٧٧٩هـ): **رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار**. د ط. دار الشرق العربي. بيروت. د ت. 2 جزء.
- محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحسني الطالبي، المعروف بالشريف الإدريسي (ت ٥٦٠هـ): **نزهة المشتاق في اختراق الآفاق (المغرب وأرض السودان ومصر والأندلس)**. طبع بمدينة ليدن المحروسة. بمطبع بريل. 1893م.
- الملك المؤيد عماد الدين إسماعيل ابن علي أبو الفداء: **تقويم البلدان**. طبع بباريس المحروسة. دار الطباعة السلطانية. عام 1940م.
- ناصر خسرو علوي: **سفر نامه**. ط 2. ترجمة يحيى الخشاب. الهيئة المصرية للكتاب. القاهرة. مصر. 1993م.

ثانياً: المراجع العربية:

- أحمد شلبي: **موسوعة التاريخ الإسلامي**. ط 4. مكتبة النهضة المصرية. القاهرة. مصر 1983م. 10 أجزاء. ج
- أنظر مصطفى محمد مسعد: **الإسلام والنوبة في العصور الوسطى**. ط 1، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، مصر، 2011م.
- جمال الدين الشيال: **تاريخ مصر الإسلامية**. د ط. دار المعارف المصرية. القاهرة. مصر. د ت. ص 123
- حسن صالح شهاب: **فن الملاحة عند العرب**. مركز الدراسات والبحوث اليمني. صنعاء. اليمن. 1982م.
- حسين مؤنس: **أبن بطوطة ورحلاته**. تحقيق ودراسة وتحليل. دار المعارف. القاهرة. مصر. 1980م.
- راشد البراوي: **حالة مصر الاقتصادية في عهد الفاطميين**. ط 1. مكتبة النهضة المصرية. القاهرة. مصر. 1368هـ/ 1948م.
- سالم، السيد عبد العزيز: **البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي**. د ط. مؤسسة شباب الجامعة. الإسكندرية. 1993م. ص 39-40.
- سيده إسماعيل الكاشف: **مصر في فجر الإسلام من الفتح إلى قيام الدولة الطولونية**. الهيئة المصرية العامة للكتاب. القاهرة. 1994م.

- الشاطر البصلي عبد الجليل: تاريخ حضارات السودان الشرقي والأوسط. د ط. القاهرة. 1972م.
- صبحي عبد المنعم: العلاقات بين مصر والحجاز زمن الفاطميين والأيوبيين. د ط. دار العربي للنشر. القاهرة. د ت.
- صلاح الدين الشامي: الموائى السودانية "دراسة في الجغرافية التاريخية". مكتبة مصر. القاهرة. 1961م.
- عبد الحميد حامد سليمان: الموائى المصرية في العصر العثماني "دورها السياسي ونظمها الإدارية والمالية والإقتصادية". د ط. الهيئة المصرية العامة للكتاب. القاهرة. 1995م.
- عبد الفتاح الصعيدي: الإفصاح في فقه اللغة. دار الكتب المصرية. القاهرة. 1992م.
- عبد المنعم ماجد: التاريخ السياسي لدولة سلاطين المماليك في مصر. مكتبة الأنجلو المصرية. القاهرة. مصر. 1988م.
- عطية القوصي: تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الدولة العباسية. ط 1. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر. 1976م.
- علي باشا مبارك: الخُطط الجديدة لمصر. بولاق. القاهرة. 1305م. 20 جزء. ج 13. ص 20.
- قاسم عبده قاسم وعلي السيد علي: الأيوبيون والمماليك "التاريخ السياسي والعسكري". ط 2. عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية. القاهرة. مصر. 1996م.
- محمد المبروك المهدي: جغرافية ليبيا البشرية. ط 1. منشورات جامعة قار يونس. بنغازي. 1990م.
- محمد عبد الغني الأشقر: تجارة التوابل في مصر في العهد المملوكي. ط 1. الهيئة المصرية العامة للكتاب. مصر. 1999م.
- نعوم شقير: تاريخ السودان. تحقيق محمد إبراهيم أبو سليم. د ط. دار الجيل. بيروت. 1981م.
- يوسف العشي: تاريخ عصر الخلافة العباسية. ط 1. دار الفكر المعاصر. بيروت. ودار الفكر. دمشق. 1402هـ/1982م.

ثالثاً: المراجع الأجنبية المترجمة للعربية: -

- أ. بول: تاريخ قبائل البجا في شرق السودان. ترجمة د/ أو شيك آدم. د ط. د ت. الخرطوم.
- آدم متز: الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري. ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريبة. دار الفكر العربي. القاهرة. 1419هـ/1999م.
- جزئين.

رابعاً: الدراسات السابقة:

- أمينة عبد الفتاح السوداني: المناجم والمحاجر في مصر القديمة. رسالة دكتوراه. غير منشورة. قسم التاريخ. كلية الآداب. جامعة طنطا. 2000م.
- عبد الرحمن حسب الله الحاج: العلاقات بين العرب وشرق السودان "منذ ظهور الإسلام حتى ظهور الفونج" 1505/911م، رسالة ماجستير منشورة. د ط. 1976م.
- عبد الرزاق ذنون الجاسم: العلاقات السياسية والاقتصادية بين المماليك وبلاد النوبة. رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الآداب. جامعة الموصل. الجمهورية العراقية. 1980م.

علي آدم محمد أبو سيل: قبيلة البجا في شرق السودان من القرن الثاني إلى التاسع الهجري - الثامن إلى الخامس عشر الميلادي، دراسة سياسية حضارية. رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة عدن. اليمن. 2000م.
عوض عبد الجليل أبوبكر: تطور علاقات قبائل البجة بالدولة الإسلامية من فتح مصر حتى نهاية دولة المماليك (20هـ/641م حتى 923هـ/1517م). رسالة دكتوراه في التاريخ الإسلامي غير منشورة. قسم التاريخ. كلية الدراسات العليا. جامعة البحر الأحمر. جمهورية السودان. 1435هـ/2013م.
محمد أحمد الرويثي: الموانئ السعودية على البحر الأحمر. دراسة على الجغرافيا الاقتصادية. رسالة دكتوراه منشورة. جامعة القاهرة. مؤسسة الرسالة للنشر. بيروت. لبنان. د. ت.

خامساً: الأبحاث العلمية والأوراق:

أحمد دراج: عيذاب. مقالة نُشرت بمجلة نهضة إفريقيا. السنة الأولى. العددان 9 - 10. يوليو - أغسطس 1958م.
نهي عبد الحافظ عبد العزيز: الأهمية التاريخية لميناء عيذاب الأثري. مقالة منشورة في مجلة دراسات أفريقية. مجلة علمية محكمة. العدد 36. ديسمبر 2006م.
محمود علي مكي: أثر الحج في الثقافة الأندلسية ورحلة أبي مروان الباجي. ورقة مقدمة ضمن ندوة طرق الحج جسور للتواصل الحضاري بين الشعوب. منشورات المنظمة الإسلامية للتربية والعلوم والثقافة - إيسيسكو - 1428هـ/2007م. ص 129.
يوسف فضل حسن: الوجود العربي في بلاد البجا صفحة من سجل التمازج العرقي والثقافي في السودان. مقالة نُشرت بمجلة جامعة البحر الأحمر. مجلة علمية محكمة. نصف سنوية. العدد الأول. يونيو 2011م.
مصطفى محمد مسعد: البجا والعرب في العصور الوسطى. مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة. العدد الثاني. المجلد 21. مطبعة جامعة القاهرة. مصر. 1963م.
بشير إبراهيم بشير: عيذاب حياتها الدينية والأدبية. مقالة منشورة في مجلة الدراسات السودانية. تصدر عن معهد الدراسات الإفريقية والأسبوعية. جامعة الخرطوم. السودان. ملجود 5. العدد 2. يوليو 1979م.
عمر سالم عمر بابكور: الدعوة الإسلامية في السودان وتأثيرها بالدعوة السلفية - دراسة تاريخية. كلية الآداب والعلوم. جامعة أم القرى. المملكة العربية السعودية. 2007م.
نواف عبد العزيز الجحمة: السودان الشرقي في عيون الرحالين المغاربة، ميناء عيذاب نموذجاً. بحث علمي ضمن أبحاث الرحالة العرب والمسلمين: السودان وأفريقيا في مدونات رحالة الشرق والغرب - إكتشاف الذات الأخر - المركز العربي للأدب الجغرافي في ارتياد الأفق بأبوظبي. تنظيم وزارة الثقافة السودانية ومركز الأدب الجغرافي الإمارات. فبراير 2006م.
محمد عمر مدني: البحر الأحمر واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ورقة علمية مقدمة لندوة البحر الأحمر. معهد الدراسات الدبلوماسية. وزارة الخارجية السعودية. الرياض. السعودية. 1405هـ/1985م.
عبد القادر عثمان محمد جاد الرب: التواصل المغربي الثقافي والاجتماعي مع السودان وادي النيل، عوامله المساعدة، وأنساقه، ونتائجه. مقالة منشورة بمجلة كلية الآداب. جامعة أم درمان الإسلامية. السودان. العدد 6. 2013م.

