

مجلة كلية الآداب بقتنا (دورية أكاديمية علمية محكمة)

الإجراءات والرسوم الجمركية في الموانئ اليمنية
في عهد الدولتين الأيوبية والرسولية

د. ممدوح محمد حسن

مدرس التاريخ والحضارة الإسلامية
كلية الآداب - جامعة سوهاج

الإجراءات والرسوم الجمركية فى الموانئ اليمنية فى عهد الدولتين الأيوبية والرسولية

د. ممدوح محمد حسن^(*)

مقدمة:

شهدت بلاد اليمن خلال فترة حكم الدولة الأيوبية^(١) (٥٦٩-١١٧٣/٨٦٢٦-١١٧٣-١٢٢٨م) والدولة الرسولية^(٢) (٦٢٦-٨٨٥٨/١٢٢٨-١٤٥٤م) ازدهاراً كبيراً فى النشاط التجارى، فعلى صعيد التجارة الداخلية كانت حركة التبادل التجارى قائمة بين مدن اليمن^(٣)، حيث راجت أسواق اليمن بالكثير من عروض التجارة المختلفة، واشتهرت مدينة صنعاء^(٤) بأسواقها العامرة^(٥)، وكذلك كانت مدينة زبيد^(٦) تزخر بأسواقها بالبيع والشراء^(٧)، هذا بجانب أسواق مدينة عدن^(٨) الشهيرة، وأسواق مدينة صعدة^(٩)، وغيرها من أسواق المدن اليمنية الأخرى^(١٠).

ولم يكن الازدهار التجارى فى اليمن قاصراً على التجارة الداخلية فقط، بل نالت حركة التجارة الخارجية قسماً كبيراً من الازدهار، فقد كانت التجارة الخارجية تشكل جانباً مهماً من الحياة الاقتصادية فى اليمن، إذ كانت اليمن تمثل الوسيط التجارى بين دول جنوب آسيا وشرقها من ناحية وبين مصر وبلاد الشام والعراق والحبشة من ناحية أخرى^(١١).

وحرص حكام اليمن فى عهد الدولة الأيوبية والدولة الرسولية على تيسير سبل الراحة والأمن والأمان فى أنحاء بلاد اليمن لحماية التجار، الأمر الذى كان له أثره الواضح على ازدهار التجارة الداخلية والخارجية معاً.

وكانت أرباح اليمن من التجارة تمثل دخلاً كبيراً من مواردها، ومن بين هذه الموارد الرسوم الجمركية فى الموانئ اليمنية، تلك الرسوم التى كانت ترتبط ارتباطاً كبيراً بحركة التجارة الخارجية فى اليمن عبر موانئها، وترجع أهمية انفراد البحث بالإجراءات والرسوم الجمركية فى الموانئ اليمنية فى عهد الدولتين الأيوبية والرسولية خاصة لأن

(*) مدرس التاريخ والحضارة الإسلامية - كلية الآداب، جامعة سوهاج

الإجراءات والرسوم الجمركية في الموانئ اليمنية في عهد الدولتين الأيوبيه والرسولية

تلك الفترة تعد من أخصب فترات التاريخ اليمنى والتي شهد فيها النشاط التجارى اهتماماً واضحاً من الحكومة اليمنية آنذاك وخاصة في مجال حركة الاستيراد والتصدير عبر الموانئ اليمنية.

لذلك فإن الرسوم الجمركية كانت تشكل مصدر دخل كبير للدولة في اليمن خلال الفترة قيد البحث، وبالاطلاع على الكثير من المصادر اليمنية وكذلك بعض الدراسات والبحوث التي تناولت تاريخ اليمن في عصر الدول المستقلة استطعت أن أقف على معلومات متفرقة ولكنها على قدر كبير من الأهمية عن الإجراءات والرسوم الجمركية المتبعة في موانئ اليمن وقمت بجمع كل هذه المعلومات ووضعها قيد البحث والدراسة مما دفعني في السير في كتابة هذا الموضوع وإبرازه بالقدر الذي يتناسب مع أهميته وذلك من خلال المحاور الآتية: تعريف بالرسوم الجمركية، ثم تناولت أهم المراكز الجمركية في الموانئ اليمنية، ثم تابعت الحديث عن الإجراءات الجمركية المتبعة في الموانئ اليمنية في عهد الدولتين الأيوبيه والرسولية، وتحدثت عن موظفي الجمرك في الموانئ اليمنية، كذلك تناولت أهم السلع والبضائع التي تحصل عليها الرسوم الجمركية، ثم مظاهر اهتمام الدولة بحماية النشاط التجارى في الموانئ اليمنية وأثره على الرسوم الجمركية، وأخيراً تناولت أثر التجوير على الرسوم الجمركية في الموانئ اليمنية، ثم جاءت الخاتمة لتبين أهمية الرسوم الجمركية وما توصل إليه البحث. وفيما يأتي تفصيل ذلك.

تعريف بالرسوم الجمركية:

تشكل الرسوم الجمركية أهم فروع الإيرادات لكثير من الدول^(١٢)، ففي بلاد اليمن كانت الرسوم الجمركية تعد من أهم الموارد المالية في عهد الدولتين الأيوبيه والرسولية^(١٣)، فكانت تحصل عليها الدول من التجار الواردين عن طريق البحر إلى الموانئ اليمنية، ولم تقتصر الرسوم الجمركية على الواردات فقط بل كانت هناك رسوماً على الصادرات، وهى السلع التي تحتاج إليها البلاد ولا يمكن أن تستغنى عنها كالخيل وشقق الحرير من صنع مدينة زبيد^(١٤).

وكان يطلق على هذه الرسوم اسم «مال الفرضة»^(١٥)، والتي هى بمثابة صالة الجمرك بالموانئ في الوقت الحالى^(١٦)، وكانت الرسوم الجمركية في اليمن قديمة، وقد

أشار بامخرمة إلى ذلك بأن «مال الفرضة» من العشور القديمة المعروفة في اليمن^(١٧)، ولم تكن هذه الرسوم أمراً مستحدثاً في عهد الدولتين الأيوبية والرسولية في اليمن، فقد كانت معروفة في الدولة الإسلامية من قبل وكان أول معرفة بها في عهد الخليفة عمر بن الخطاب (١٣-٥٢٣هـ/٦٣٤-٦٤٣م)، فقد كانت تحصل من التجار الأجانب المارين بالثغور الإسلامية^(١٨).

واستمر تحصيل هذه الرسوم في الكثير من بلدان العالم الإسلامي، فعلى سبيل المثال لا الحصر كانت الرسوم الجمركية في مصر تشكل أهم مصدر من مصادر الإيرادات المصرية في العصر الفاطمي^(١٩)، وكذلك الحال في العصر الأيوبي والمملوكي أيضاً، إذ كانت تحصل الرسوم الجمركية على سلع الشرق الأقصى في ميناء جدة^(٢٠)، والطور^(٢١)، بينما اختص جمرك ميناء الإسكندرية بسلع أوروبا والمغرب العربي سواء الوارد منها أو الصادر إليها، أما دمياط^(٢٢) فقد اختص جمركها بالضرائب الصادرة من السكر والوارد من الخشب من أوروبا وآسيا الصغرى وبلاد الشام^(٢٣).

وأياً كان الأمر فقد كانت الرسوم الجمركية تعرف في الدول التي حكمت اليمن قبل الدولتين الأيوبية والرسولية، ولكنها لم تكن بنفس الدقة التي وصلت إليها بعد ذلك، ومما يدل على هذا ما ذكره المقدسي (ت ٥٣٨٠هـ/٩٩٠م) في ذلك أنه «قدر أن يصل إلى خزائنة السلطان ثلث أموال التجار، وثم تفتيش صعب، ورسوم بلدان السواحل هين إلا غلافة»^(٢٤)، وحاول بعض المؤرخين التقليل من أهمية هذه الرسوم وأرجعوا منشأها في اليمن إلى أحد اليهود في زمن الدولة الزيرية^(٢٥) في القرن الخامس الهجري (الحادي عشر الميلادي)^(٢٦).

وعلى أية حال، فإن الإجراءات والرسوم الجمركية في الموانئ اليمنية محور هذا البحث، كان يتم تحصيلها وفق كثير من الإجراءات الجمركية اللازمة حيث كانت توجد بهذه الموانئ إدارة جمركية منظمة تقوم باستيفاء الرسوم الجمركية على التجارة القادمة إليها أو الصادرة منها، وقبل أن نتعرف على طبيعة هذه الإجراءات تدعونا ضرورة البحث أن نتعرف على أهم المراكز الجمركية في الموانئ اليمنية في عهد الدولتين الأيوبية والرسولية.

أهم المراكز الجمركية في الموانئ اليمنية:

تمتعت اليمن بموقع استراتيجي مهم، فكان لموقعها في الجزء الجنوبي الغربي لشبه الجزيرة العربية أهميته لأنها تطل بسواحلها الغربية على بحر القلزم (البحر الأحمر) الذي يعد أكبر شريان ملاحى آنذاك، كما تطل اليمن أيضاً بسواحلها الجنوبية على بحر العرب الذي هو جزء من المحيط الهندي^(٢٧)، وكان لتلك السواحل اليمنية أثرها في ظهور العديد من الموانئ المهمة التي لعبت دوراً كبيراً في ازدهار النشاط التجارى فى بلاد اليمن، كما كانت أيضاً بمثابة حلقة وصل بين الشرق والغرب.

وكانت معظم الموانئ اليمنية تمثل مراكز جمركية يتم من خلالها تحصيل الرسوم المقررة من قبل الدولة خلال عهد الدولتين الأيوبية والرسولية، وذلك على السلع والبضائع الصادرة أو الواردة عبر الموانئ اليمنية، ومن أهم تلك الموانئ.

ميناء عدن يأتى هذا الميناء فى ظليعة المراكز الجمركية فى اليمن فى عهد الدولتين الأيوبية والرسولية، فقد كانت عدن من أهم مراكز التجارة الخارجية، فهى تعد من أعظم مرفأى اليمن^(٢٨)، وكان لوقوع عدن على مقربة من المدخل الجنوبي لبحر القلزم (البحر الأحمر) أثره فى مجئ السفن إليها من جميع البلدان، ووصفها المقدسى (ت ٣٨٠/٩٩٠م) بأنها دهليز الصين^(٢٩)، إذ كانت عدن مرفأً للمراكب القادمة من الصين^(٣٠)، وقد ذكرها ياقوت (ت ٦٢٦هـ/١٢٢٨م) بأنها «مدينة مشهورة على ساحر بحر الهند من ناحية اليمن، وأنها مرفأً لمراكب الهند والتجار يجتمعون إليها لأجل ذلك فإنها بلدة تجارة»^(٣١)، كما أوضح لنا ابن بطوطة (ت ٧٧٩هـ/١٣٧٧م) فى رحلته أهمية عدن وكان قد زارها فى عهد الملك المجاهد الرسولى (٧٢١-٧٦٤هـ/١٣٢١-١٣٦٢م)، ووصفها بأنها مرسى أهل الهند، تأتى إليها المراكب العظيمة، ويسكن بها تجار الهند ومصر أيضاً^(٣٢).

وعلى أية حال، فقد ازدهرت التجارة فى عدن ازدهاراً كبيراً فى عهد بنى أيوب وبنى رسول^(٣٣)، وكانت تسافر منها مراكب السند والهند والصين وغيرها من البلدان الأخرى^(٣٤)، إذ كانت عدن تعد نقطة ارتكاز التجارة بين الهند والصين ومصر^(٣٥)، وكان هناك مواسم لوصول المراكب إلى ميناء عدن والسفر منه، وقد أشار العمري (ت ٧٤٩هـ/١٣٤٨م) إلى ذلك بقوله: «إذا أراد تأخوذة^(٣٦) السفر بمركب أقام فيها علماً

برنك^(٣٧) خاص به، فيعلم التجار بسفره، ويتسامع الناس، فيبقى كذلك أياماً، ويقع الاهتمام بالرحيل، وتسارع التجار في نقل أمتعتهم، وحولهم العبيد بالقماش السرى والأسلحة النافعة، وتنصب على شاطئ البحر الأسواق، ويخرج أهل عدن للتفرج هناك^(٣٨)، فقد كان لا يخلو أسبوع من عدة سفن وتجار قادمين إلى عدن ببضائع شتى وتجارات متنوعة، تدر مكاسب وأرباح وفيرة على المقيمين بها خلال العهدين الأيوبي والرسولي^(٣٩).

وكانت الرسوم الجمركية المتحصلة على السلع والبضائع الواردة والصادرة عبر ميناء عدن تتم وفقاً لإجراءات تنظيمية خاصة منذ العهد الأيوبي (٥٦٩-٥٦٢٦هـ/١١٧٣-١٢٢٨م) وكذلك في عهد الدولة الرسولية (٦٢٦-٨٥٨هـ/١٢٢٨-١٤٥٤م)^(٤٠)، وكانت الحكومة اليمنية آنذاك تحصل على مبالغ ضخمة من الرسوم الجمركية في ميناء عدن^(٤١)، لعلنا نلمس مقدار ذلك من عدد السفن التجارية التي كانت ترسو في ميناء عدن والتي كانت تتراوح ما بين سبعين وثمانين مركباً في العام، وبلغ مقدار الأموال المتحصلة من بعضها نحو ثمانين ألف دينار^(٤٢).

ويدل ما سبق على أن إيرادات الدولة من الرسوم الجمركية تمثل مصدراً مهماً من مصادر الدخل التي لا يمكن أن تستغنى عنها الدولة في العهدين الأيوبي والرسولي في اليمن، لذلك اهتم الحكام اهتماماً كبيراً بالموائى اليمنية للحفاظ على المتحصلات من الرسوم الجمركية، فبالنسبة لميناء عدن فقد أولت الحكومة اليمنية حينئذ اهتمامها بميناء عدن مما عمل على ازدهار النشاط التجارى به، وزيادة متحصلات الدولة من الرسوم الجمركية، وكان هذا الاهتمام منذ بداية العصر الأيوبي في اليمن، حيث قام أبو عثمان عمر بن عثمان بن علي الزنجيلي^(٤٣) نائب توران شاه الأيوبي في عدن ببناء سور حول عدن، وبنى الفرضة وجعل لها بابين يشرف أحدهما على البحر والآخر يؤدي إلى داخل المدينة، وكانت السلع الواردة في البحر إلى عدن لا بد أن تمر بهذه الفرضة ليقدر ما عليها من رسوم^(٤٤).

والجدير بالذكر أن قيمة المتحصلات من الرسوم الجمركية التي تجبى على الواردات والصادرات في ميناء عدن كانت تتوقف على مدى النشاط التجارى لهذا الميناء، خاصة إذا علمنا أن ميناء عدن يشكل نقطة وصول السلع الشرقية إلى كثير من البلدان

الأخرى، فعلى سبيل المثال كانت تنقل عن طريق ميناء عدن السلع الشرقية إلى ميناء عيذاب^(٤٥) في مصر^(٤٦).

كما كانت متحصلات الرسوم الجمركية تتأثر بمدى عدالة الولاية والموظفين المسؤولين عن تحصيلها، لأنهم كانوا يتحكمون في تقدير البضائع التي تحسب على أساسها قيمة الرسوم الجمركية.

أما ميناء غلافقة فهو يعد من المراكز الجمركية المهمة في اليمن، فهو من الموانئ العامرة في عهد الدولة الأيوبية، والدولة الرسولية، وإن كان من الموانئ القديمة في اليمن، فهو فرضة مدينة زبيد يقع على الساحل المقابل لزبيد وبينهما خمسة عشر ميلاً^(٤٧) وكانت زبيد ذات شهرة تجارية كبيرة في اليمن، ومجمع كثير من التجار القادمين من مصر والحجاز والحبشة، كما وكان ميناء غلافقة مقصداً للسفن التجارية المحملة بسلع الصين والهند وغيرهما من البلدان الأخرى^(٤٨).

وجدير بالذكر أنه كان للازدهار التجاري الذي شهدته مدينة زبيد خلال العهدين الأيوبي والرسولي، أثره على ميناء غلافقة الذي أصبح مقصد السفن التجارية المحملة بمختلف السلع والبضائع إلى زبيد، أن ارتبطت مدينة زبيد بغلافقة ارتباطاً ملحوظاً حيث كانت ترسو السفن بها قبل اتجاهها أولاً إلى الأسواق في زبيد^(٤٩)، وأشار ياقوت (ت ٦٢٦هـ/١٢٢٨م) إلى ذلك بقوله: «كانت غلافقة ترفأ إليها سفن البحر القاصدة لزبيد»^(٥٠).

وظلت غلافقة من المراكز الجمركية والموانئ المهمة في اليمن طوال حكم بني أيوب وبني رسول، وكان يؤخذ من التجار القادمين إليها الرسوم الجمركية المقررة على السلع والبضائع المختلفة المحملة على سفنهم، واعتبر بعضهم أن ميناء غلافقة قد أسهم في ازدهار تجارة بحر القلزم (البحر الأحمر) بصفة عامة، وليس في تجارة مدينة زبيد وحدها وذلك لاجتماع التجار فيه من الحبشة والحجاز والعراق ومصر، للمتاجرة والمبادلة^(٥١).

ومن الموانئ الأخرى التي كانت تحصل فيها الرسوم الجمركية على السفن التجارية المحملة بالسلع والبضائع الواردة إلى اليمن والصادرة منها ميناء الأهواب الذي

يقع بالقرب من ساحل مدينة زبيد على بحر القلزم (البحر الأحمر)، وقد كان بناؤه فى سنة ٥٣٢هـ/١٣٧٧م^(٥٢)، وهو من الموانئ التى أسهمت فى ازدهار تجارة اليمن، ويذكر أن الأهواب كانت «فرضة المراكب الواصلة من ميناء عدن»، كما كان بعض من يقصدون مدينة زبيد يستخدمون مرسى الأهواب^(٥٣).

وكان ميناء الأهواب وميناء غلافقة- السابق الذكر- يرتبطان بطريق بحرى يصلهما ببعض الموانئ الإفريقية، فقد كانت تنطلق منهما السفن اليمنية محملة بالبضائع والسلع اليمنية لتصريفها فى الأسواق الأفريقية^(٥٤)، كما كان يرد لميناء الأهواب وغلافقة السفن التجارية من الحبشة وشرق أفريقيا^(٥٥)، وكانت هذه البضائع والسلع الصادرة أو الواردة تتبع معها الإجراءات المعروفة آنذاك لتقدير رسوم الجمارك عليها.

ويبدو أن ميناء الأهواب فقد أهميته كمركز من المراكز الجمركية فى اليمن، إذ تعرض للخراب فى أواخر عهد بنى رسول، ومما يدل على ذلك أن بعض التجار من الزبالع^(٥٦) الذين كانوا يرتادون الساحل الشرقى للبحر الأحمر، طلبوا من أحد الولاة أن يحط عنهم رسوم عشر سنين حتى يعمرؤا مرسى الأهواب^(٥٧).

ومن بين المراكز الجمركية فى اليمن أيضاً ميناء المخا فهو من الموانئ اليمنية المهمة على ساحل بحر القلزم (البحر الأحمر)، وهو يقع بين زبيد وعدن^(٥٨) وقد وصفه ابن الجاور «بأنه مرسى دقى»^(٥٩)، ويعد ميناء المخا من أقدم الموانئ اليمنية وأكبرها^(٦٠)، وكانت تصل إليه الكثير من السفن الهندية والحبشية وغيرها من المدن الأخرى، خاصة وأن ميناء المخا له علاقات تجارية مع الحبشة وشرق أفريقيا، وارتبط معه بطريق بحرى كانت «تسلكه السفن التجارية بصفة مستمرة»^(٦١)، وكانت تلك السفن محملة بكثير من السلع والبضائع المختلفة، كالعطور والطيب والأصبغ والمنسوجات وكذلك الرقيق^(٦٢)، وكانت تلك السلع الواردة إلى ميناء المخا تخضع لإجراءات جمركية دقيقة لتحصيل الرسوم المقررة عليها، وكان يتم ذلك أيضاً على السلع التى تصدر عبر ميناء المخا والتى من أهمها البن اليمنى^(٦٣).

أما ميناء السرين فهو من الموانئ اليمنية على بحر القلزم (البحر الأحمر)^(٦٤)، وكانت تحط به الكثير من السفن التجارية من بلدان متعددة، والتى تحصل منها الرسوم الجمركية على اختلاف السلع المحملة على متن هذه السفن، وقد أشار ابن حوقل فى القرن الرابع الهجرى (العاشر الميلادى) إلى ذلك بأن الواصل إلى ميناء السرين كفا، ما

الإجراءات والرسوم الجمركية فى الموانئ اليمنية فى عهد الدولتين الأيوبية والرسولية

يقوم به وبأهله وله على المراكب الصاعدة والنازلة من اليمن رسم يأخذه من الرقيق والمتاع والوارد مع التجار^(٦٥).

وأشار الإدريسي (ت ٥٦٠/١٦٤م) إلى ما يوضح لنا أنه كان يتم تحصيل رسوم جمركية على البضائع والسلع الواردة إلى ميناء السرين أو الصادرة منه، فذكر ذلك بقوله: «ولواليه وجابيه شىء معلوم ورسم ملزوم على المراكب الصاعدة والنازلة من اليمن، بالتجارات والمتاع والرقيق»^(٦٦).

ومن المراكز الجمركية الأخرى فى الموانئ اليمنية على ساحل بحر القلزم (البحر الأحمر) ميناء حلى^(٦٧)، الذى يعد من أعمر الموانئ اليمنية فى عهد بنى أيوب وبنى رسول، ووصف الإدريسي (ت ٥٦٠/١٦٤م) ميناء حلى بأنه فرضة من جاء من اليمن، وفرضة لمن صعد من القلزم، وبها جبايات على الداخل والخارج، وكل شىء إليها يجلب^(٦٨)، ولعل مما ذكره الإدريسي يتضح مدى أهمية ميناء حلى وأنه كان مقصداً لكثير من السفن التجارية المحملة بأنواع السلع التى كانت لا تترك دون تحصيل الرسوم المقررة عليها، شأنها فى ذلك شأن السلع الصادرة من اليمن عبر ميناء حلى.

كذلك كان ميناء مرباط من المراكز الجمركية المهمة، وهو ميناء لليمن على البحر العربى، وتأتى إليه السفن من الشرق المحملة بالسلع المتنوعة، كما أن ميناء مرباط يعد فرضة مدينة ظفار^(٦٩)، والذى يبعد عنها حوالى خمسة فراسخ (١٥ ميلاً)، ووصف ياقوت (ت ٦٢٦/١٢٢٨م) ميناء مرباط بأنه "كان لمرباط مرسى جيد كثر ذكره على أفواه التجار"^(٧٠)، وذلك مما يدل على أن ميناء مرباط كان مقصداً لكثير من التجار لما وجدوه فيه من حسن أداء للقائمين عليه من قبل الحكومة اليمنية آنذاك، مما جعل ياقوت يصفه بأنه ميناء جيد، وقد كانت السفن التجارية لا تنقطع بين ميناء مرباط وميناء عدن الميناء الرئيسى فى اليمن^(٧١).

وعلى أية حال، فإن تلك المراكز الجمركية السالفة الذكر والمتمثلة فى الموانئ الرئيسية فى اليمن^(٧٢)، أسهمت بقدر كبير فى رواج النشاط التجارى فى اليمن، هذا بجانب أنها كانت تعد من أهم مصادر الدخل لخزينة البلاد خلال عهد الدولتين الأيوبية والرسولية، فقد كانت عائدات الحكومة من الرسوم الجمركية على الواردات والصادرات عبر الموانئ اليمنية لا يمكن الاستغناء عنها، لذا نجد حكام الدولة الأيوبية يحثون ولاتهم

وعمالهم فى المراكز الجمركية على ضرورة تحصيل هذه الرسوم^(٧٣)، كذلك سار حكام الدولة الرسولية على نفس سياسة الأيوبيين فى هذا المجال.

الإجراءات الجمركية المتبعة فى الموانئ اليمنية:

خضعت الموانئ اليمنية فى عهد الدولة الأيوبية والدولة الرسولية لإجراءات جمركية دقيقة وذلك انطلاقاً من سياسة الحكومة فى ضبط حركة النشاط التجارى فى الموانئ اليمنية وحصر السلع الواردة إليها أو الصادرة منها، وذلك من أجل تحصيل الرسوم الجمركية المقررة عليها، والتى تشكل دخلاً كبيراً لخزينة البلاد، وقد أعطتنا المصادر اليمنية التى فى متناول البحث صوراً لا بأس بها عن كثير من هذه الإجراءات الجمركية المتبعة آنذاك، وخاصة التى كانت تجرى فى ميناء عدن، الذى يعد من أكبر الموانئ اليمنية المؤثرة فى سير الحركة التجارية فى اليمن حينئذ^(٧٤)، وقد سنت الدولة الأيوبية والدولة الرسولية من بعدها نظماً وقوانين دقيقة لتحصيل الرسوم الجمركية التى كانت أقرب شبيهاً بالقوانين المعاصرة^(٧٥).

وتبدأ تلك الإجراءات منذ قدوم السفن التجارية إلى الموانئ اليمنية بل وقبل دخولها حيث كانت تخضع إلى إجراءات دقيقة من قبل موظفى الدولة، وأطلعنا ابن الجاور على دقة هذه الإجراءات، ففى ميناء عدن على سبيل المثال كان إذا اقتربت المراكب القادمة إلى الميناء من الشاطئ يركب المبشرون الصنابيق^(٧٦) للقاءها ثم يصعدون إليها، ويسلمون على الناخوذة (ربان السفينة) ويسألونه من أين قدم، كما كان يسألهم الناخوذة عن والى البلد وأسعار البضائع ويتعرفون على بعض أهل البلد من عدن القادمين على السفينة ويهنئونهم بسلامة الوصول أو يعزونهم فى وفاة قريب أو صديق، ثم يقوم الكرانى (الكاتب) بتسجيل أسماء من على المركب من الناخوذة والتجار، ثم يقوم الكرانى بحصر جميع ما على المركب من بضائع وأمتعة وغير ذلك^(٧٧).

وبعد أن ينتهى المبشرون والكرانى (الكاتب) من مهامهم يغادرون المركب وينزلون بصنابيقهم إلى الساحل، ويذهبون إلى الوالى ويقدمون إليه سجلات أسماء الركاب والبضائع ويخبروه بما عرفوه عن المركب ومن أين قدمت، ثم يخرج المبشرين بعد انتهاء مهمتهم إلى البلد يبشرون أهالى من وصل من ذويهم ليأخذوا بشارتهم على ذلك، ثم يسمح للمركب بالقدوم إلى المرسى لترسو بها، وكان يتقدم لاستقبالهم نائب

السلطان^(٧٨)، وأود أن أشير هنا إلى أن خروج نائب السلطان لاستقباله لمن على ظهر المركب القادمة إلى الميناء يعطينا دلالة واضحة على مدى اهتمام الدولة بحركة التجارة عبر الموانئ اليمنية، وتشجيع الواردين إليها وذلك لما تدره عليها من رسوم جمركية وفيرة.

وعلى أية حال، لم تقتصر الإجراءات الجمركية عند هذا الحد بل كان يسأتى دور المفتشين، الذين كانوا يقومون بالصعود إلى المركب ويفتشون التجار والبضائع، وكان لا يفلت أحد من ذلك، فقد كان يتم تفتيش جميع الركاب الرجال منهم والنساء تفتيشاً ذاتياً وأعطانا بامخرمة صورة واضحة لذلك فقال: «يصعد المفتش يفتش رجلاً بعد رجل، ويصل التفتيش إلى العمامة والشعر والكمين، وحزّة السراويل، وتحت الأباط ويضرب بيده على حُجزه الإنسان، ويدخل يده بين أليتيه، ويشتمه على قدر المجهود وكذلك عجوز تفتش النساء تضرب بيدها فى أعجازهن وفروجهن، وإذا نزل التجار إلى البلد نزلوا بدبشهم من الغد»^(٧٩).

ومن الملاحظ مما ذكره بامخرمة مدى الدقة فى إجراءات التفتيش، وجفوه المفتشين فى معاملتهم لمن على متن المركب سواء من التجار أو غيرهم من الركاب، وأنهم كانوا لا يتركون شئ مهماً صغر إلا ويقومون بتفتيشها، ولعل ذلك حتى لا يفلت شئ من الرسوم الجمركية المقررة^(٨٠).

ولم ينته أمر الإجراءات الجمركية عند ذلك، فإنه بعد مرور ثلاثة أيام من وصول المركب يسمح بنزول الأمتعة والبضائع إلى الفرضة ويجرى فحصها وخضوعها للتفتيش قطعة قطعة، وتعد ثيابها ثوباً ثوباً، وكان يوزن البهار بالقبان^(٨١).

وكان المفتشون يبذلون عظيم جهدهم فى إجراء عملهم، وكانوا لا يتركون شئ إلا بعد تفتيشه بكل دقة^(٨٢)، ويتم تحديد الأسعار^(٨٣)، والرسوم الجمركية التى كانت تستوفى على البضائع والسلع الواردة على أكمل وجه.

ويذكر أنه إذا حدث تغيير فى مقدار الرسوم كان يتم الإعلان عن ذلك عند باب الميناء أو باب الفرضة حتى يعلم كل التجار الوافدين إلى الفرضة^(٨٤).

والجدير بالذكر أنه كان لتلك الإجراءات الجمركية الدقيقة التي تتبع من قبل موظفي الحكومة اليمنية في تفتيش المراكب القادمة إلى البلاد أثرها على التجار الذين كان يصيبهم الأسى والحزن والألم لما يلاقونه من صرامة وشدة^(٨٥).

وبلغ من شدة حرص القائمين بالأعمال الجمركية في الموانئ اليمنية على عدم تهرب التجار من دفع الرسوم الجمركية بأنه عند وصول إحدى السفن إلى الفرضة يصعد إليها عمال الميناء وينزعوا قلاعها ودفنتها ومراسيها حتى لا يمكنوها من الإبحار قبل أن تدفع الرسوم المستحقة على ما تحمله من المتاجر^(٨٦).

ولم يقف الأمر عند ذلك بل إنه بعد أن يتم للتجار بيع بضاعتهم ودفع ما عليها من رسوم جمركية، ويتأهبون للعودة من حيث أتوا، كان يطوف منادى من قبل موظفي الجمرك في طرقات الميناء الذي نزلوا به معلناً أن التجار سيغادرون الميناء، فمن له عليهم دين أو مال فليطالبهم به، وإذا لم يظهر لأي تاجر دائن يسمح له بالرحيل^(٨٧).

ويشير ابن الجاور إلى ما كان يعانيه التجار بعد رحلتهم ووصولهم إلى الفرضة وما كانوا يلاقونه من تفتيش وإجراءات صارمة من قبل موظفي الجمرك لتحصيل الرسوم الجمركية المقررة على بضائعهم بقوله: «وخروج الإنسان من البحر كخروجه من القبر، والفرضة كالمحشر فيه المناقشة والمحاسبة والوزن والعدد، فإن كان رابحاً طاب قلبه وإن كان خاسراً اغتم، فإن سافر في البر فهو من أهل ذات اليمين، وإن رجع في البحر فهو من أهل ذات الشمال»^(٨٨).

ولعلنا نلمح مما سبق مدى ما كان يعانيه التجار القادمون إلى الموانئ اليمنية، والتشدد في تحصيل الرسوم الجمركية مثلما كان يحدث في ميناء عدن، ولم يكن ذلك قاصراً على العهد الأيوبي بعينه، بل صار بنو رسول على نفس تلك الإجراءات في تحصيل الرسوم الجمركية ومما يدل على ذلك أن نور الدين عمر بن رسول^(٨٩) (٦٢٦-٦٤٧هـ/١٢٢٨-١٢٤٩م) حين انفرد بحكم اليمن بعد وفاة مسعود الأيوبي سنة ٦٢٦هـ/١٢٢٨م قد أمر نور الدين عمر بن رسول بالتشدد مع جميع التجار القادمين لميناء عدن، وتحصيل بعض من الضرائب منهم وذلك بجانب الرسوم الجمركية المستحقة عليهم، ومن هذه الضرائب الجديدة، ضريبة دار الوكالة^(٩٠)، ودار الزكاة^(٩١).

وكان يحدث من جراء كثرة الضرائب والرسوم المفروضة على التجار والتشدد في تحصيلها والتي من بينها الرسوم الجمركية- محور حديثنا- أن يخسر التاجر بضاعته بل ويصبح في نهاية الأمر مديناً، وقد أعطانا ابن المجاور في تاريخه مثلاً واضحاً على ذلك.

فعندما أحضر الناخوذة عثمان بن عمر الأمدى إلى ميناء عدن متين عود، ودخل إلى دائرة الجمرک أخذوه منه، فلما جاء وقت المحاسبة قدر ثمن منّ العود بستة دناتير، ثم بدأ حساب العشور، دينار ونصف رسوم جمركية (مال الفرضة)، وثلاث أرباع دينار عشور شواتي^(٩٢)، ثم قدر ثمن منّ العود في دار الوكالة خمسة وعشرين ديناراً، يؤخذ عليها عشور دار الوكالة ثمانية دناتير ودانقين^(٩٣)، وعشور الزكاة دينار وربع، وعشور الدلالة نصف دينار، وبلغ مجموع الرسوم والعشور المتحصلة على منّ العود خمسة عشر ديناراً، خرج منها ثمن العود ستة دناتير، فأصبح التاجر مديناً بتسعة دناتير^(٩٤).

ومما تجدر الإشارة إليه هنا أن ذلك التشدد في تحصيل الرسوم الجمركية على البضائع الصادرة أو الواردة إلى اليمن عبر موانئها لم يكن في ميناء عدن فقط بل شمل كافة الموانئ اليمنية التي كانت تعد مراكز جمركية مهمة في عهد الدولتين الأيوبيه والرسولية وإن كان بعض المؤرخين اليمنيين قد انفردوا في كتاباتهم بوصف ما يحدث في ميناء عدن عن غيره من الموانئ اليمنية فإن ذلك يرجع في تقديري إلى شهرة ميناء عدن وأهميته باعتباره الميناء الرئيسي للبلاد، ولكن سياسة الدولة كانت واحدة وتسير على كافة المراكز الجمركية، وذلك انطلاقاً من حرصها على تحصيل تلك الأموال للخزانة لذلك كان موظفو الدولة في الجمارك حريصين على عدم تهرب التجار من دفع الرسوم الجمركية المقررة عليهم.

موظفو الجمرک في الموانئ اليمنية:

مر بنا في الصفحات السابقة كيف كان يتم نظام التفتيش والإجراءات الجمركية التي وضعتها السلطة الحاكمة في اليمن خلال عهد الدولتين الأيوبيه والرسولية وذلك منذ قدوم السفن إلى الميناء ونزول البضائع إلى دائرة الجمرک كان يتم تقدير الرسوم الجمركية على تلك البضائع، وكان يتولى هذه الإجراءات الجمركية بعض من الموظفين كل منهم قد أوكل إليه عمل معين يقوم به، وكان يباشر كل موظف من موظفي الجمرک

عمله بكل دقة، وفيما يأتي نذكر بعض هؤلاء الموظفين وذلك حسب ما أتاحتها لنا المصادر اليمينية المتاحة للبحث.

١- **المبشرون:** كانت مهمتهم استقبال السفن القادمة والمحملة بالبضائع المختلفة قبل أن ترسو في الفرضة، وكانوا يقومون بالاستعلام عن جهة قدمها وما تحمله من بضائع^(٩٥).

٢- **الكرائي:** هو كاتب الجمرك، وكانت مهمته مصاحبة المبشرين في الصعود إلى السفن قبل أن ترسو في الفرضة، وكانت اختصاصات الكرائي أن يسجل فر دفاتر معينة معه كل ما تحتوي عليه السفينة من الضائع والأمتعة، وأسماء التجار القادمين على متن السفينة، وكان بعد أن ينتهي الكرائي من مهمته يعود مع المبشرين إلى والي الميناء أو المدينة وإعطائه الدفاتر التي معهم^(٩٦).

٣- **المقوم:** هو المسعر، أي الذي يحدد قيمة الشيء، وكان لا ينفرد دون الجماعة بثمانين القطعة في دفتره، بل يملئ كل قطعة ثمنها معه ومعهم، ويرفع ذلك إلى المشايخ^(٩٧).

٤- **المشايخ:** وهم موظفو دائرة الجمرك، وهم الذين يقومون بتقدير قيمة الرسوم الجمركية على البضائع الواصلة إلى الفرضة بعد إنزالها من على السفن ووزنها، وكانوا يقومون بإجراءات عملهم بكل دقة لأجل استيفاء الرسوم على البضائع حسب الوزن أو العدد أو حسب نوعية المادة وقيمتها وكانوا يسجلون كل ذلك في دفاتر أو سجلات خاصة بذلك^(٩٨).

وكان عمال الجمرك يتواجدون بصفة دائمة لتحصيل الرسوم^(٩٩)، ويذكر أنه كان يخصص يوم واحد في الشهر توقف فيه جميع الأعمال التجارية من بيع وشراء في الفرضة وكذلك الإجراءات الجمركية وذلك من أجل إعطاء فرصة كافية لموظفي الجمرك من مراجعة الحسابات وتدقيق السجلات الخاصة في الفرضة، ويتم رفع الحسابات شهرياً، حتى تكتمل السنة على حساب منتظم وترفع إلى والي، ومثال ذلك ما كان يحدث في ميناء عدن^(١٠٠).

أهم السلع والبضائع التى تحصل عليها الرسوم الجمركية فى الموانئ اليمنية: كان يرد إلى الموانئ اليمنية الكثير من السلع والبضائع المختلفة، والتى كان كثير منها يأتى عن طريق ميناء عدن الميناء الرئيسى للبلاد، وغيره من الموانئ اليمنية المهمة التى مر ذكرها من قبل، فكان يرد إليها من مصر القمح، والسكر، والأرز، والصابون، والكتان^(١٠١)، كما كان يرد إليها من الهند والصين المسك والعود والقرنفل والكافور، والفلفل الأسود، والنارجيل (جوز الهند) والأبنوس، والمنسوجات الحريرية^(١٠٢)، كما كان يرد إلى الموانئ اليمنية من جنوب شرق أفريقيا الذهب والعاج والشمع وجوز الهند والرقيق^(١٠٣).

كما تعددت الصادرات اليمنية خلال عهد الدولتين الأيوبية والرسولية عبر موانئها المختلفة، وتأتى البرود اليمنية فى مقدمة صادرات اليمن، والتى اشتهرت بصناعتها قديماً^(١٠٤)، والمصنوعات الجلدية مثل الخفاف والأنطاع، كما كانت تصدر أيضاً الورس^(١٠٥) والعقيق واللبان وغير ذلك من المنتجات التى اشتهرت اليمن بها آنذاك^(١٠٦)، ولسنا هنا بصدد رصد كل صادرات اليمن وواراداتها عبر موانئها وإنما أردت أن أشير إلى أن الموانئ اليمنية والتى تشكل فى نفس الوقت مراكز جمركية مهمة كانت بها حركة نشطة لما كان يرد خلالها من واردات وكذلك من الصادرات اليمنية إلى العديد من البلدان، وكل ذلك كانت تؤخذ عليه الرسوم الجمركية المقررة حينئذ.

وورد فى بعض المصادر اليمنية التى بين أيدينا قوائم لبعض السلع والبضائع ومقدار الرسوم الجمركية المقررة عليها، وكذلك رصدت هذه المصادر السلع التى أعفيت من الرسوم الجمركية المعروفة فى الموانئ اليمنية فى عهد الدولتين الأيوبية والرسولية.

ومما تجدر الإشارة إليه أن الرسوم الجمركية المقررة فى ذلك الوقت لم تكن موحدة على السلع بل كانت تختلف تلك الرسوم باختلاف السلع والبضائع التى تحصل عنها. وقد كان مقدار ما تحصله الحكومة اليمنية على بعض الواردات على النحو الآتى: كان يؤخذ على بهار^(١٠٧) الفلفل عند خروجه على الفرضة «دائرة الجمرك»^(١٠٨) دينارين، وعلى قطعة النيل^(١٠٩) لخروجه من الفرضة ربع دينار، كما كان يحصل على بهار الأكلزة (الحلثيت) ثمانية دنائير، وعلى بهار قشر المحلب ثلاثة دنائير ونصف، وعلى بهار الطباشير^(١١٠) واحد وعشرون ديناراً إلا ثلث، وعلى عود الدفواء نصف ذلك المبلغ^(١١١).

كما كان يحصل على فرائسة^(١١٢) الكافور خمسة وعشرون ديناراً رسوم جمركية؛ وعلى بهار الهيل (الجبهان) سبعة دنائير، ويحصل أيضاً على فرائسة القرنفل عشرة دنائير^(١١٣)، وعلى فرائسة الزعفران ثلاثة دنائير وثلاث، وعلى بهار الكتان سبعة دنائير ونصف، وكان يؤخذ على الحديد نصف العشر. وأشار بامخرمة أن ذلك قد استجد زمن السلطان طغتكين بن أيوب في سنة ٥٩٨هـ/١٢٠١م^(١١٤).

ومن الرسوم الجمركية التي كان تؤخذ على بعض السلع الواردة إلى الموانئ اليمنية أيضاً مثل بهار الفوة^(١١٥) اثني عشر ديناراً، وعلى بهار الحمير^(١١٦) ثلاثة جور^(١١٧)، وعلى العشرة المقاطع دينارين ونصف وعلى العشر العقود ثلاثة أرباع دينار، كما كان يؤخذ على اللآك (الرصاص) الربع، أو الثلث دينار^(١١٨).

ومن الرسوم الجمركية الأخرى ما كان يؤخذ على رأس الضأن ربع دينار، وعلى الحصان إذا دخل البلد خمسون دينار، وقد استجد ذلك في عهد الملك الناصر أيوب بن طغتكين بن أيوب (٥٩٨-٦١١هـ/١٢٠١-١٢١٤م)، بينما كان يؤخذ في حالة خروجه إلى البحر سبعون ديناراً، كما كان يؤخذ على رأس الرقيق ديناران وإذا خرج من الباب نصف دينار^(١١٩).

أما مقدار ما كان يتحصل على بعض الصادرات اليمنية عبر الموانئ اليمنية فقد كان يؤخذ على شقق الحرير من عمل صناع مدينة زبيد نصف دينار وجائز^(١٢٠)، وعلى الثوب من صنع مدينة ظفار ربع وجائز، وعلى الشقة البيضاء صنع زبيد ثمن دينار، وعلى السويس ثلاثة قراريط، وعلى كورجة^(١٢١) الثياب الخام ديناران، وكان يؤخذ أيضاً على كل قفة ذرة ثمن دينار^(١٢٢).

وعلى أية حال فقد شملت الرسوم الجمركية في الموانئ اليمنية الكثير من السلع والبضائع بل بلغ من تشدد الحكومة اليمنية آنذاك أنها لم تترك شيئاً يفلت من قبضتها دون تحصيل رسوم جمركية عليه، وقد أشار بامخرمة إلى ذلك بقوله «أنه إذا بيع مركب أخذ من بانه عشر في المائة»^(١٢٣).

لكن على الرغم من حرص الحكومة اليمنية في عهد الدولتين الأيوبيه والرسولية في تحصيل الرسوم الجمركية على السلع والبضائع الواردة والصادرة عبر الموانئ

اليمنية، إلا أنه كانت هناك بعض السلع والبضائع الواردة إلى البلاد معفاة من الرسوم الجمركية، ولعل ذلك يرجع إلى حاجة البلاد إليها فى الاستهلاك المحلى، وليس من أجل الإيجار وتحقيق مكاسب من ورائها.

ومن هذه السلع المعفاة من الرسوم الجمركية التى كانت ترد من مصر كالفحم والدقيق، والصابون، والأشنان^(١٢٤)، والزيت الحار والزيتون، والملح، وعسل النحل، وهى مما تحتاج إليه البلدان اليمنية^(١٢٥)، وهناك أيضاً بعض السلع المعفاة من الرسوم الجمركية الواردة من الهند إلى الموانئ اليمنية كالهليلج^(١٢٦) المربى، والمخاد، والأنطاع، والأرز، والماش^(١٢٧) المخلوط، والسسم، والصابون، ومن البضائع حطب القرنفل، ومن ثمار الشجر التمر المقلف الذى استخرج نواه^(١٢٨).

ومن السلع المعفاة من الرسوم الجمركية فى الموانئ اليمنية أيضاً السمك المملح إن كان بلا رأس، أما إذا كان برأس فيأخذ عليه رسوم جمركية، ومن السلع المعفاة النعال الهندية، وأنواع الماعز، وكذلك الخرز المجلوب من الديبول^(١٢٩)، وعلى غلمان جودر الذين كانوا يجلبون من الهند^(١٣٠).

ومما سبق يتضح مدى أهمية الرسوم الجمركية، وأنها كانت تمثل مصدر دخل لا بأس به للسلطة الحاكمة فى اليمن، فقد كان يحصل من السلع الواردة إلى اليمن عبر موانئها رسوم جمركية طائلة، فعلى سبيل المثال قد بلغت رسوم مركب واحد فى إحدى الموانئ ثمانين ألف دينار^(١٣١).

فقد كانت أكثر متحصلات الحكومة فى عهد الدولتين الأيوبية والرسولية فى اليمن من الرسوم الجمركية المقررة فى الموانئ اليمنية، وكان أكثر هذه الرسوم التى تحصل من التجار القادمين بسلع وبضائع متنوعة وبخاصة القادمون من مصر والحبشة، والهند والصين وبلاد الحجاز^(١٣٢)، وغيرها من البلدان الأخرى التى تؤثر التجارة مع بلاد اليمن والقُدوم إلى موانئها المعروفة.

وكان يصل إلى ميناء عدن فى العام ما بين سبعين إلى ثمانين مركباً، كان يؤخذ منها أربع خزائن تحمل إلى حصن تعز^(١٣٣)، وكانت تشتمل على خزائنة قدوم المراكب من الهند، وخزانة دخول القوة إلى عدن، وخزانة خروج الخيل من عدن إلى الهند^(١٣٤)،

وخزانة سفر المراكب إلى الهند، وكان جملة ما تحويه كل خزانة مائة وخمسين ألف دينار في السنة^(١٣٥).

كما بلغت عائدات الحكومة اليمنية في عهد الدولتين الأيوبية والرسولية من الرسوم الجمركية المتحصلة من الموانئ اليمنية الأخرى مبالغ كبيرة، فكان يحصل من ميناء زبيد حوالى ٥٠٠٠٠٠ دينار، ومن ميناء المخا حوالى ١٥٠٠٠٠ دينار تقريباً، أما ميناء ظفار كانت عائداته ٤٢٠٠٠٠٠ دينار تقريباً^(١٣٦).

مظاهر اهتمام الدولة بحماية النشاط التجارى فى الموانئ اليمنية وأثره على الرسوم الجمركية:

ومما تجدر الإشارة إليه أن زيادة إيرادات الدولة المتحصلة من الرسوم الجمركية كانت مرتبطة بمدى اهتمام الدولة بتأمين السفن التجارية القادمة إلى الموانئ اليمنية، ففي عهد الدولتين الأيوبية والرسولية، اهتمت السلطة الحاكمة بازدهار النشاط التجارى فى الموانئ اليمنية وبخاصة الموانئ الرئيسية منها والتي كانت تمثل مراكز جمركية مهمة، ومن مظاهر ذلك نظم الأمن التي استخدمتها الحكومة فى عهد الدولة الأيوبية لحماية السفن التجارية وضمان وصولها آمنة إلى الموانئ اليمنية، حيث كان نائب الدولة الأيوبية فى عدن يقوم بإرسال الشوانى^(١٣٧)، إلى عرض البحر لحماية السفن التجارية القادمة إلى ميناء عدن وتأمينها وذلك مقابل بعض رسوم تحصل من تلك السفن عرفت باسم عشور الشوانى^(١٣٨)، وإن كانت تلك العشور خارجة عن إيرادات الرسوم الجمركية، إلا أن ذلك العمل من قبل الدولة قد ساعد على ازدهار نشاط التجارة الخارجية عبر الموانئ اليمنية وتشجيع السفن القادمة من الهند والصين وغيرها من البلدان الأخرى، مما زاد من قيمة المتحصلات من الرسوم الجمركية آنذاك.

كذلك اهتم حكام الدولة الرسولية بتأمين السفن التجارية ووصولها إلى الموانئ اليمنية. بسلام، فقد قام السلطان المظفر الرسولى (٦٤٧-٦٦٤هـ/١٢٤٩-١٢٩٤م) بدور كبير فى تأمين السفن التجارية القادمة إلى ميناء عدن وزبيد حيث ميناء (غلائقمة) وغيرهم وذلك من خلال القضاء على خطر القراصنة فى المحيط الهندى^(١٣٩)، مما كان له أثره الواضح على ازدهار التجارة فى عدن والموانئ اليمنية على بحر القلزم (البحر

الإجراءات والرسوم الجمركية في الموانئ اليمنية في عهد الدولتين الأيوبية والرسولية

الأحمر)، وسارعت العديد من الدول كالصين والهند والحبشة ومصر على ضرورة توثيق علاقاتها الودية مع حكام بني رسول^(١٤٠).

ومن مظاهر تشجيع سلاطين اليمن للنشاط التجاري في الموانئ اليمنية كميناء عدن والموانئ المطلّة على ساحل بحر القلزم (البحر الأحمر)، وتيسير الحصول على الرسوم المقررة على السلع والبضائع الواردة والصادرة عبر تلك الموانئ، قيام الحكومة في عهد بني رسول بتقديم التسهيلات للتجار وتخليصهم من بعض المظالم التي كانت تلحق بهم من جور بعض، نواب الدولة في ميناء عدن وغيره من الموانئ الأخرى^(١٤١).

كما كان بعض سلاطين بني رسول حريصين على زيارة المراكز الجمركية في الموانئ اليمنية وتفقد أحوالها وإكرام التجار، ففي سنة ٦٩٧هـ/١٢٩٧م قام السلطان المؤيد داود^(١٤٢) (٦٩٦-٧٢١هـ/١٢٩٦-١٣٢١م) بزيارة ميناء عدن واستقبله التجار بالهدايا النفيسة، وأمر بإفاضة الخلع والمراكب من البغال المختارة بالعدة الكاملة، وأكرم النواخذ والتجار المترددين على ميناء عدن وأمر بإظهار العدل فيما بينهم ثم عاد إلى تعز^(١٤٣).

واستمر حرص سلاطين بني رسول على متابعة الأوضاع في المراكز الجمركية في الموانئ اليمنية وتوفير أفضل الطرق والوسائل للتجار وما معهم من سلع وبضائع، ففي سنة ٧٨١هـ/١٣٧٩م قام السلطان الأشرف أبو العباس إسماعيل بن الأفضل العباسي (٧٧٨-٨٠٤هـ/١٣٧٦-٤٠١م)^(١٤٤) بزيارة ميناء عدن وأبطل كثيراً من الرسوم المحدثة فيها، كما تابعها في عام ٧٨٢هـ/١٣٨٠م بزيارة ميناء زبيد وتفقد الأوضاع وسير العملية التجارية به^(١٤٥)، كما زارها السلطان الناصر أحمد في سنة ٨١٥هـ/١٤١٢م^(١٤٦) وفي سنة ٨١٦هـ/١٤١٣م أمر بإعفاء التجار الواصلين إلى البلاد في هذا العام من الرسوم، كما أمر القباثيين على إدارة الموانئ وتحصيل الرسوم الجمركية، بسط العدل والرفق لسائر التجار^(١٤٧)، ولم يكتف السلطان الناصر أحمد بذلك بل حرص على تفقد الأحوال بنفسه فقام بزيارة ميناء عدن، وزبيد وحلى وغيرها من الموانئ اليمنية وعمل على نشر الأمن وبسط العدل وتشجيع التجار الوافدين إلى البلاد^(١٤٨)، ولعل ذلك يبين مدى إدراك حكام بني رسول لأهمية عائدات الدولة من الرسوم الجمركية المتحصلة عبر المراكز الجمركية في الموانئ اليمنية كما سبق أن أوضحنا.

أثر التجوير على الرسوم الجمركية في الموانئ اليمنية:

حدث في أواخر عهد الدولة الرسولية في اليمن تدهور دخل الدولة من الرسوم الجمركية، وذلك لما شهدته الموانئ اليمنية من كساد في النشاط التجارى نتيجة قلّة السفن القادمة إليها والتي اعتادت التردد على الموانئ اليمنية بما فيها ميناء عدن، الميناء الرئيسى للبلاد، والسبب المباشر وراء ذلك ما عرف باسم التجوير.

ويعرف ابن منظور التجوير بأنه «الميل عن الطريق أو الجوز عن الطريق المعتاد»^(١٤٩)، ويطلق في اللهجة العامية باليمن على من سلك ببضاعته طريقاً خفية غير الطريق المألوف، هرباً من رجال الجمارك^(١٥٠)، ونعنى به هنا في هذا البحث تغير السفن التجارية القادمة إلى الموانئ اليمنية وجهتها إلى ميناء جدة أو ينبع^(١٥١)، وذلك مما يؤدي إلى إصابة الحركة التجارية في الموانئ اليمنية بالركود، وفقدان الدولة الأرباح التي كانت تحصل عليها من الرسوم الجمركية والتي تشكل قدراً كبيراً من دخلها^(١٥٢).

ومنذ بداية القرن التاسع الهجرى (الخامس عشر الميلادى) بدأت الموانئ اليمنية تتعرض للتجوير، وكان ذلك نتيجة لسوء معاملة بنى رسول للتجار فى أواخر عهدهم^(١٥٣)، فباستقراء المصادر التاريخية التي فى متناول البحث نجد أن السلطان الناصر الرسولى (٨٠٣-٨٢٧هـ/١٤٠٠-١٤٢٣م) بدأ فى أواخر عهده فى تغيير سياسته تجاه التجار من سياسة الترحيب وإقرار العدل بينهم - كما ألمحنا من قبل - إلى سياسة قوامها القهر والجور^(١٥٤)، وقد شملت تلك السياسة كل التجار القادمين إلى اليمن وكذلك التجار اليمنيين أنفسهم، وقد أشار بامخرمة إلى ذلك بقوله: أن التجار اليمنيين أنفسهم كانوا مضطرين للهرب من عدن إلى جدة والهند، وكان الناصر يأمر بمصادرة أملاك من يحاول منهم الهرب^(١٥٥).

وقد أثرت تلك السياسة بشكل واضح فى خفض عائدات الدولة من الرسوم الجمركية، فكان لسوء معاملة السلطان الناصر الرسولى للتجار أن تحول بعضهم عن موانئ اليمن وخاصة ميناء عدن، ففي سنة ٨٢٦هـ/١٤٢٢م قام أحد أصحاب السفن من قاليقوط^(١٥٦)، بالإبحار إلى جدة^(١٥٧) مباشرة ولم يرسو فى عدن، وشكا هناك سوء معاملة عمال السلطان الناصر للتجار فى عدن^(١٥٨)، ولم يتوقف الأمر عن تلك المرة بل تكررت بعد ذلك، ففي عام ٨٢٧هـ/١٤٢٣م جارت السفن من عدن إلى جدة^(١٥٩).

وجدير بالذكر أن بعض المؤرخين قد أرجع ظاهرة تجوير السفن التجارية في ذلك العصر إلى زيادة الرسوم الجمركية، فضلاً على تعدد مراكز تحصيلها، مما دفع محاولة التجار الهروب من بعض المراكز وعدم الرسو بها، وهذا ما حدث بالنسبة لميناء عدن بسبب زيادة الرسوم وسوء معاملة السلطات به^(١١٠).

وأياً كان الأمر، فقد ترتب على التجوير انخفاض الرسوم الجمركية لكساد الحركة التجارية في الموانئ اليمنية وفقدت الدولة الرسولية في أواخر عهدها الأموال الكثيرة والأرباح الوفيرة من عائدات السفن التجارية التي كانت ترسو بتجاراتها في موانئها، وأمام ذلك لم يقف حكام الدولة الرسولية مكتوفي الأيدي فعملوا على القضاء على ظاهرة التجوير والتي أثرت بوجه خاص على عائداتهم من الجمارك.

ففي سنة ٨٣٣/٥٨٣٣م أمر السلطان الظاهر يحيى الرسولي^(١١١) (٨٣١-٨٤٢/٥٨٤٢-١٤٢٧م) رجاله في عدن بتسيير بعض المقاتلين على قطع الأسطول إلى باب المندي لرصد حركة السفن الهندية المتجهة إلى جدة، وإرغامها على العودة إلى عدن، وتمكن رجال السلطان الظاهر يحيى الرسولي من الإمساك ببعض سفن المجورين وعادوا بها إلى عدن، ولم ينته الأمر عند ذلك بل قاموا بالاستيلاء على أموال أصحابها من التجار^(١١٢).

لكن هذه السياسة لم تنجح في إعادة رسو السفن التجارية القادمة من الهند وغيرها من البلدان الأخرى في ميناء عدن وغيره من الموانئ اليمنية على بحر القلزم (البحر الأحمر) آنذاك، وظلت تلك السفن التجارية تجور عن السواحل اليمنية وتسير بعيداً عنها، فقد اتخذت السفن الهندية الساحل الشرقي لأفريقيا طريقاً لها تبحر من خلاله إلى جدة^(١١٣) بعيداً عن السلطات اليمنية وموظفي الدولة القائمين على إدارة الجمارك وشئون الموانئ اليمنية.

وعلى أثر ذلك تأثرت المراكز الجمركية في الموانئ اليمنية تأثراً كبيراً وانخفضت العائدات من الرسوم الجمركية بها، ولعل ذلك يبدو واضحاً إذا قارنا دخل بعض الموانئ اليمنية قبل بداية التجوير وبعده، فعلى سبيل المثال نجد أن دخل ميناء عدن السنوي قبل التجوير كان يبلغ ما بين عشر لكوك^(١١٤) إلى سبعة عشر لكاماً، وذلك قبل عام ٨٢٦/٥٨٢٦م^(١١٥)، وانخفض ذلك الدخل في عام ٨٣٦/٥٨٣٦م ليصل إلى أربعة

لكوك وأقل من ذلك^(١٦٦) بعد انحراف السفن التجارية عن فرضة عدن وغيرها من الموانئ اليمنية.

وإزاء ذلك غير حكام بنى رسول سياستهم مع التجار ونهجوا إلى سياسة السين والمسامحة وقاموا بتخفيض الرسوم الجمركية على التجار وغيرها من الضرائب الأخرى التي كانت تحصل من التجار آنذاك، ففي سنة ١٤٢٩/هـ ١٨٣٣م كانت قد وصلت بعض مراكب المجورين إلى ميناء المخا وطلبوا من نائب السلطان حينئذ الذمة والأمان، فأمنهم وأحسن معاملتهم^(١٦٧)، كذلك أمر السلطان الظاهر يحيى الرسولوى فى سنة ١٤٣٣/هـ ١٨٣٧م بتخفيض خمس العشور عن التجار الوافدين إلى عدن، وغيرها من الموانئ اليمنية الأخرى^(١٦٨)، والرفق بهم فى تحصيل ما عليهم من رسوم جمركية.

وقد حمل ذلك بعض التجار إلى العودة للتعامل مع الموانئ اليمنية والرسو بها، وعادت معها عائدات الدولة من الرسوم الجمركية ولكن ليس بالقدر التى كانت عليه فى بداية عهد الدولة الرسولية، خاصة وأن هناك بعض السفن التجارية ما زالت تجور عن الموانئ اليمنية^(١٦٩)، مما دفع ولادة بنى رسول إلى مقاومة هذه السفن، ففي سنة ١٤٣٤/هـ ١٨٣٨م تمكن رجال الدولة الرسولية من الإمساك ببعض سفن المجورين بالقرب من ساحل زبيد، وأسروا جميع من فيها من التجار وغيرهم، وصادر ما كانت تحمله من سلع وبضائع^(١٧٠).

خاتمة:

يتضح من الدراسة أن الإجراءات والرسوم الجمركية فى الموانئ اليمنية خلال عهد الدولتين الأيوبية والرسولية، قد شهدت عناية كبيرة من الحكومة اليمنية حينئذ، خاصة وأنها كانت تشكل أهم مصادر الدخل لخزانة الدولة، وتبين من خلال البحث كيف كانت الإجراءات فى المراكز الجمركية فى الموانئ اليمنية مثلاً للدقة، وأنها كانت تخضع لضوابط ونظم معينة من قبل الدولة فى تفتيش السفن والتجار القادمين عليها وما يحملونه معهم من سلع وبضائع مختلفة، وأوضح البحث مثلاً لذلك ما كان يحدث فى ميناء عدن باعتباراه الميناء الرئيسى للبلاد، وبين البحث أيضاً أن كافة الإجراءات كانت قائمة فى أغلب الموانئ اليمنية التى كانت تتبع سياسة ونظماً واحداً، لأنها تمثل مراكز

جمركية مهمة فى عهد الدولتين الأيوبية والرسولية كميناء غلافقة، والأهواب والمخا وغيرهم من الموائى اليمنية التى أشار إليها البحث.

كذلك أوضح البحث أن هناك العديد من الموظفين القائمين على إدارة الجمارك فى الموائى اليمنية وأشار إلى دورهم فى تحصيل الرسوم الجمركية المقررة على الواردات والصادرات، حيث كان كل منهم يقوم بدوره على الوجه الأكمل كالمبشرين، والكرانى (الكاتب) والمشايخ وغيرهم من الموظفين المساعدين لهم فى إدارة الجمر، كما وضح البحث مقدار الأموال المتحصلة من الرسوم الجمركية خلال عهد الدولتين الأيوبية والرسولية.

وبين البحث أيضاً أنواع السلع والبضائع ومقدار ما يؤخذ عليها من رسوم وكذلك السلع المعفاة من الرسوم الجمركية والتى كانت فى أغلبها من السلع الواردة إلى اليمن، وكانت أسواقها فى حاجة إليها من أجل الاستهلاك المحلى.

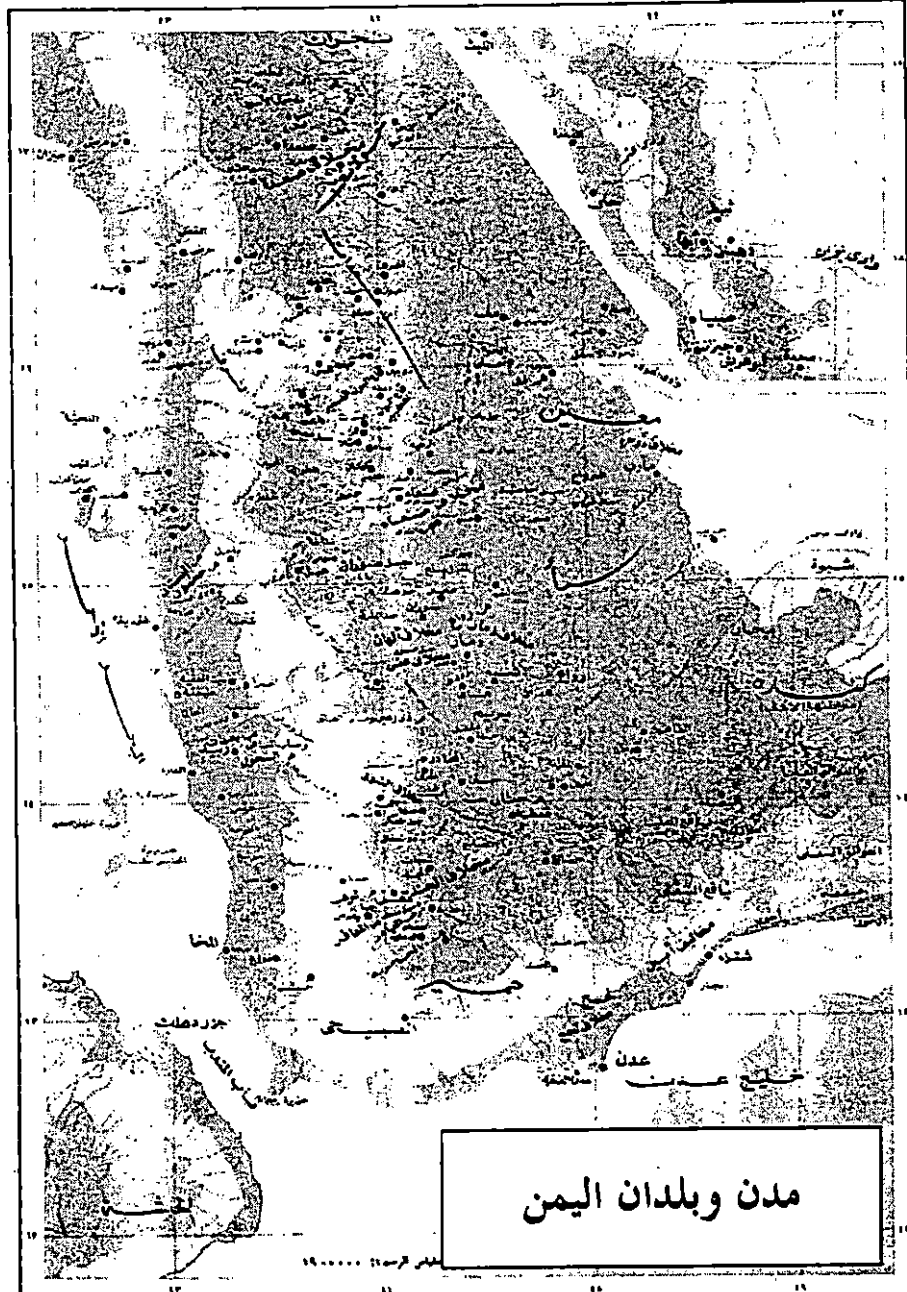
كما بين البحث كيف كانت السلطات الحاكمة فى اليمن فى عهد الدولتين الأيوبية والرسولية تدرك أهمية الرسوم الجمركية للدولة كدخل لها، ومدى حرصها على تنشيط الحركة التجارية بالموائى اليمنية وإنعاشها بطرق عدة سواء بتخفيض أعباء الرسوم المفروضة على التجار أو بتأمين الطرق التى تمر بها السفن التجارية من مخاطر القراصنة وذلك بإرسال الشوانى لتأمينها.

كذلك أبرز البحث مدى التدهور الذى أصاب متحصلات الدولة من الرسوم الجمركية عبر الموائى اليمنية فى أواخر عهد الدولة الرسولية والذى كان نتيجة واضحة لما عرف باسم التجوير، وهو امتناع السفن التجارية من أن ترسو فى الموائى اليمنية واتجاهها لموائى أخرى كميناء جدة، وبين البحث الأسباب التى أدت إلى هذا التدهور والتى كان من أهمها التشدد الذى شهده التجار الوافدون إلى الموائى اليمنية من عمال الجمارك وفق الأوامر الصادرة لهم من الدولة فى أواخر عهد بنى رسول، كما بين البحث مدى الأضرار التى لحقت بالدولة ونقص دخل الخزانة من متحصلات الرسوم الجمركية.

وفى النهاية أوضح البحث محاولات سلاطين الدولة الرسولية فى أواخر عهدهم فى إعادة دخل الدولة من الرسوم الجمركية، والعمل على تشجيع السفن التجارية للعودة

د. مدوح محمد حسن

للرسو فى الموائى اليمنىة وإعفائهم من بعض الرسوم، غير أن محاولاتهم تلك لم تفلح، وخسرت الدولة فى أواخر عهدها ما كانت تتمتع به من دخل من الرسوم الجمركية فى عهد الدولة الأيوبية وبداية عهد بنى رسول.



انظر: حسين مؤنس، أطلس تاريخ الإسلام، طبعة القاهرة ١٩٨٧ ص ١٩٥

المصادر والمراجع

أولاً: المصادر:

- الإدريسي: أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن إدريس الحمودي المعروف بالشريف الإدريسي (ت ٥٦٠ هـ / ١١٦٤ م) ..
- نزهة المشتاق في اختراق الآفاق.
مكتبة الثقافة الدينية- القاهرة- د.ت، جزءان.
- الاصطخرى: ابن إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي الأصبخري (ت ٣٣٤ هـ / ٩٤٥ م)
- مسالك الممالك.
- تحقيق محمد جابر عبد العال الحيني، مراجعة محمد شفيق غربال،
طبعة الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة سنة ٢٠٠٤ م.
- الأهدل: أبو عبد الرحمن الحسين بن عبد الرحمن (ت ٨٨٥ هـ / ١٤٨٠ م)
- تحفة الزمن في تاريخ اليمن.
- تحقيق عبد الله الحبشي طبعة بيروت، ١٤٠٧ هـ / ١٩٨٦ م.
- بامخرمة: أبو محمد عبد الله الطيب بن عبد الله (ت ٩٤٧ هـ / ١٥٤٠ م)
- تاريخ ثغر عدن.
- طبعة مدبولي سنة ١٩٩١ م، القاهرة.
- ابن بطوطة: أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن محمد اللواتي الطنجي (ت ٧٧٩ هـ / ١٣٧٧ م)
- "رحلة ابن بطوطة" تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار"
طبعة بيروت، سنة ١٤١٢ هـ / ١٩٩٢ م.
- الجاحظ: عمرو بن بحر الجاحظ (ت ٢٥٥ هـ / ٨٦٨ م)
- التبصر بالتجارة- تحقيق حسن حسنى عبد الوهاب
طبعة بيروت، سنة ١٤٠٣ هـ / ١٩٨٣ م
- الحميري: محمد بن عبد المنعم الحميري (ت ٧٢٧ هـ / ١٣٢٦ م)
- الروض المعطار في خبر الأقطار.
- تحقيق إحسان عباس، طبعة مؤسسة ناصر للثقافة بيروت، طبعة
١٩٨٠ م.

- ابن حوقل: أبو القاسم محمد بن حوقل (ت ٥٣٨٠هـ/٩٩٠م)
- صورة الأرض.
- طبعة دار صادر، بيروت، د.ت.
- ابن خرداذبة: أبو القاسم عبيد لله بن عبد الله (ت ٣٠٠هـ/٩١٢م)
- المسالك والممالك.
تحقيق محمد مخزوم - طبعة بيروت سنة ١٤٠٨هـ/١٩٨٨م.
- ابن الديبع: وجيه الدين عبد الرحمن بن على الشيباتى (ت ٩٤٣هـ/١٥٣٦م)
- قرّة العيون فى أخبار اليمن الميمون.
تحقيق محمد بن على الأكوخ الحوالى طبعة مصر د.ت - الجزء الأول.
_____ : بغية المستفيد فى تاريخ مدينة زيد
تحقيق عبد الله الحبشى - طبعة مركز الدراسات اليمنية - صنعاء سنة
١٩٧٩م.
- الرازى: أبو العباس أحمد بن عبد الله (ت ٤٦٠هـ/١٠٦٧م)
- تاريخ مدينة صنعاء
تحقيق عبد الجبار زكار وحسين العمرى - طبعة دمشق ١٩٩١م.
- ابن شاهين: غرس الدين خليل بن شاهين الظاهرى (ت ٨٩٣هـ/١٤٨٧م)
- زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك.
اعتنى بتصحيحه بولس راويس - طبعة دار العرب للبستان، القاهرة،
١٩٨٩م.
- ابن عبد المجيد: تاج الدين عبد الباقي بن عبد المجيد (ت ٧٤٤هـ/١٣٤٣م)
- بهجة الزمن فى تاريخ اليمن.
تحقيق مصطفى حجازى - قدم له إبراهيم الحضراتى طبعة بيروت، سنة
١٩٨٥م.
- العرشى: حسين بن أحمد العرشى
- بلوغ المرام فى شرح مسك الختام فى من تولى ملك اليمن من ملك
وإمام.
عنى بنشره الأب أنستاس مارى الكرملى، طبعة مصر، ١٩٣٩م.

- عمارة اليمنى: نجم الدين أبو محمد عمارة بن أبي الحسن علي الحكيم
(ت ٥٦٩هـ/١١٧٣م)
- تاريخ اليمن.
تحقيق محمد بن علي الأكوغ، طبعة صنعاء ١٩٨٥م.
- العمري: ابن فضل الله العمري (ت ٧٤٩هـ/١٣٤٨م)
- مسالك الأبصار في ممالك الأمصار.
تحقيق محمد عبد القادر دريسات وآخرون، طبعة الإمارات ٢٠٠١م،
الجزء الرابع.
- فارتيماس: لود فيكودي.
- رحلات فارتيماس،
ترجمة وتعليق عبد الرحمن عبد الله الشيخ، طبعة الهيئة المصرية
العامة للكتاب، القاهرة، سنة ١٩٩٤م.
- أبو الفداء: عماد الدين إسماعيل بن محمد (ت ٧٣٢هـ/١٣٣١م).
- تقويم البلدان.
طبعة دار الطباعة، السلطانية، باريس سنة ١٨٥٠م.
- القزويني: زكريا بن محمد بن محمود القزويني (ت ٦٨٢هـ/١٢٨٣م)
- آثار البلاد وأخبار العباد.
طبعة بيروت، د.ت.
- القلقشندي: أحمد بن علي بن أحمد القزواي (ت ٨٢١هـ/١٤١٨م)
- صبح الأعشى في صناعة الإنشا
نسخة مصورة عن الطبعة الأميرية د.ت.
- ابن المجاور: جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب محمد الدمشقي
(ت ٦٩٠هـ/١٢٩١م)
- صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المعروف بتاريخ المستبصر.
تحقيق أوسكار لوفجرين، طبعة ليدن سنة ١٩٥١م.

- المظفر الرسولى: يوسف بن عمر الرسولى (ت ٦٩٤ هـ / ١٢٩٤م)
- المعتمد فى الأدوية المفردة.
- طبعة مصر، سنة ١٩٣٢م.
- المقدسى: شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أحمد البشارى (ت ٣٨٠ هـ / ٩٩٠م)
- أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم.
- تحقيق محمد مخزوم - طبعة بيروت سنة ١٤٠٨ هـ / ١٩٨٧م.
- ابن منظور: أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم (ت ٧٧١ هـ / ١٣١١م)
- لسان العرب
- طبعة دار المعارف، مصر د.ت.
- مؤلف مجهول: (عاش فى القرن التاسع الهجرى / الخامس عشر الميلادى)
- تاريخ الدولة الرسولية فى اليمن.
- تحقيق عبد الله محمد الحيشى طبعة صنعاء ١٩٨٤م.
- الهمدانى: أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب (ت ٣٦٠ هـ / ٩٧٠م)
- صفة جزيرة العرب.
- تحقيق محمد بن على الأكوغ، طبعة صنعاء، سنة ١٤١٠ هـ / ١٩٩٠م.
- ياقوت: ياقوت بن عبد الله الرومى الحموى (ت ٦٢٦ هـ / ١٢٢٨م)
- معجم البلدان.
- طبعة بيروت سنة ١٩٨٦م.
- اليعقوبى: أحمد بن أبى يعقوب (ت ٥٢٨ هـ / ٨٩٧م)
- كتاب البلدان.
- طبعة بيروت سنة ١٤٠٨ هـ / ١٩٨٨م.
- ثانياً: المراجع العربية والمترجمة:
- أحمد فضل بن على العبدلى:
- هدية الزمن فى أخبار ملوك لحج و عدن، طبعة دار العودة بيروت،
الطبعة الثانية، ١٤٠٠ هـ / ١٩٨٠م.

- أيوب صبرة باشا:
- مرآة جزيرة العرب، ترجمة أحمد فؤاد متولى- الصنصناف أحمد المرسي، طبعة الرياض، ١٩٨٣م.
- جميل حرب محمود حسين:
- الحجاز واليمن في العصر الأيوبي، طبعة جدة سنة ١٩٨٥م.
- حسن صالح شهاب:
- أضواء على تاريخ اليمن البحري، طبعة بيروت، دار العودة سنة ١٩٨١م.
- عدن فرضة اليمن، مركز الدراسات والبحوث اليمن، صنعاء، الطبعة الأولى سنة ١٤٠١هـ/١٩٩٠م.
- خالد محمد سالم:
- موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك ٦٤٨-٩٢٣هـ/١٢٥٠-١٥١٧م، طبعة الرياض، سنة ١٤٢٨هـ.
- راشد البراوي:
- حالة مصر الاقتصادية في العصر الفاطمي، الطبعة الأولى، مكتبة النهضة المصرية، سنة ١٩٤٨م.
- سعاد ماهر:
- البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، طبعة القاهرة، ١٩٦٧م.
- سعيد عوض باوزير:
- معالم تاريخ الجزيرة العربية، طبعة ١٩٦٦م، بيروت.
- عبد الله الحبشي:
- جوانب من الحياة الاقتصادية في التاريخ اليمني، مجلة الكلمة اليمنية، العدد ٥١، ٥٢، فبراير سنة ١٩٧٩م.
- فاروق عثمان أباظة:
- عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر، منشورات الهيئة المصرية العامة للكتاب، سنة ١٩٧٦م.
- فضل على أحمد:
- القبيلة والدولة في اليمن، طبعة دار المنار، سنة ١٩٩٠م.

الإجراءات والرسوم الجمركية فى الموانئ اليمنية فى عهد الدولتين الأيوبية والرسولية

- محمد بن أحمد العقيلي:
- تاريخ المخلاف السليماني، الطبعة الثانية، الرياض، د.ت. الجزء الأول.
- محمد جمال الدين سرور:
- تاريخ الحضارة الإسلامية فى الشرق، طبعة دار الفكر العربى، الطبعة الثالثة، د.ت.
- محمد ضياء الدين الرئيس:
- الخراج والنظم المالية للدولة الإسلامية، طبعة مكتبة دار التراث، القاهرة، سنة ١٩٨٥م.
- محمد عبد العال أحمد:
- بنو رسول وبنو طاهر وعلاقات اليمن الخارجية فى عهدهما (٦٢٨-٩٢٣هـ/١٢٣١-١٥١٧م)، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب، فرع الإسكندرية، ١٩٨٠م.
- الأيوبيون فى اليمن، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب، الإسكندرية، سنة ١٩٨٠م.
- محمد عبد الغنى الأشقر:
- تجار التوابل فى مصر فى العصر المملوكى، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب، سنة ١٩٩٩م.
- محمد عبده السرورى:
- مظاهر الحضارة فى الدول المستقلة باليمن (٤٣٩-٦٢٦هـ/١١٤٧-١٢٢٨م)، رسالة دكتوراة، آداب القاهرة، ١٩٩٠م.
- محمد كريم إبراهيم:
- إنجازات الأيوبيين فى تشجيع وحماية التجارة والتجار فى ميناء عدن (٥٦٩-٦٣١هـ/١١٧٣-١٢٢٨م)، مجلة التراث اليمنى، العدد الرابع يناير- مارس، ١٩٩٢م، رجب من رمضان ١٤١٢هـ.
- محمد يحيى الحداد:
- التاريخ العام لليمن، طبعة بيروت، سنة ١٩٨٦م.

- نايف عبد الله الشمروخ:

- النظم التجارية في ميناء عدن في عهد السلطان المظفر الرسولى
على ضوء الدفتر السلطاني، مجلة دراسات تاريخية، السنة الخامسة
والعشرون، العددان ٨٧-٨٨ أيلول- كانون الأول، لعام ٢٠٠٤م.

- نصارى فهمى محمد غزالى:

- العلاقات المصرية اليمنية على عهد الدولتين الفاطمية والأيوبية-
دكتوراة سنة ١٩٨٤م، كلية دار العلوم، القاهرة (غير منشورة).

- نعيم زكى فهمى:

- طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور
الوسطى، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب، سنة ١٩٧٣م.

ثالثاً: المراجع الأجنبية:

- Gavin, R. J: Aden Under British Rule, (London, 1975)
- Miles, S. B: The Countries and Tribes of Persian Gulf, Frankness, 1960.
- Serjeant R.B: The Ports of Aden and Shihr (Medieval Period, Recueils Societe Jean Bodin 32, (1974).
- The New Encyclopaedia Britannica, Yemen, Aden, Volume 19, (London, 1974).

هوامش البحث

- (١) تأسست الدولة الأيوبية فى اليمن سنة ٥٦٩ هـ/١١٧٣م عندما بعث صلاح الدين الأيوبي أخاه توران شاه إلى اليمن سنة ٥٦٩ هـ/١١٧٣م، واستطاع تورانشاه أن يرسى أسس الدولة الأيوبية فى اليمن، بعد أن اقتلع دولة بنى همدان فى صنعاء ودولة بنى مهدي فى زبيد ودولة بنى زريع فى عدن، وأصبحت اليمن تابعة لتوران شاه حتى وفاته فى سنة ٥٧٦ هـ/١١٨٠م، وأرسل صلاح الدين إلى اليمن أخاه الآخر طغتكين فى ٥٧٧ هـ/١١٨١م، واستمرت الدولة الأيوبية فى اليمن إلى سنة ٦٢١ هـ/١٢٢٤م، وكان آخر حكامهم الملك المسعود الذى توفى فى سنة ٦٢٦ هـ/١٢٢٨م وخلفهم فى حكم اليمن بنو رسول. (أحمد فضل على العبدلى: هدية الزمن فى أخبار ملوك لحج وعدن، طبعة بيروت، سنة ١٩٨٠م، ص ٦٥-٧٥؛ أحمد السعيد سليمان: تاريخ الدولة الإسلامية ومعجم الأسر الحاكمة، طبعة دار المعارف بمصر، سنة ١٩٧٢م، ج ١، ص ٢٠٥؛ وللمزيد عن الدولة الأيوبية فى اليمن انظر: محمد عبد العال أحمد: الأيوبيون فى اليمن، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب، سنة ١٩٨٠م، ص ٧١ وما بعدها).
- (٢) تنسب الدولة الرسولية إلى جدهم الذى يدعى محمد بن هارون الذى قدم إلى اليمن مع توران شاه مؤسس الدولة الأيوبية فى اليمن سنة ٥٦٩ هـ/١١٧٣م، وكان مع محمد بن هارون ولده وأحفاده، وكان يتولى بعض المهام الدبلوماسية بين حكام الدولة الأيوبية وحكام الدول المعاصرة لهم، لذلك لقب محمد بن هارون (رسول) ثم صار هذا اللقب علماً على أسرته، وتدرج أولاد رسول فى كثير من الوظائف فى العصر الأيوبي باليمن إلى أن استطاع نور الدين عمرو بن رسول أن ينفرد بالحكم فى اليمن بعد وفاة الملك المسعود الأيوبي سنة ٦٢٦ هـ/١٢٢٨م، وأعلن استقلاله وأسس دولة بنى رسول التى استمرت فى حكم البلاد إلى عام ٨٥٨ هـ/١٤٥٤م. (انظر: مجهول: تاريخ الدولة الرسولية فى اليمن، تحقيق عبد الله محمد الحبشى، مكتبة الجيل اليمنى، سنة ١٩٨٤م، ص ١٩-٢٧ وما بعدها؛ محمد عبد العال أحمد: بنو رسول وبنو ظاهر فى اليمن، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٠م، ص ٣٨٣؛ أحمد السعيد سليمان، المرجع السابق، نفس الجزء، ص ٢٠٦).
- (٣) المقدسى: أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم، تقديم محمد مخزوم، طبعة بيروت، سنة ١٩٨٧م، ص ٨٤-٨٧؛ الرازى: تاريخ مدينة صنعاء، تحقيق عبد الجبار زكار وحسين العمري، طبعة دمشق، ١٩٩١م، ص ٩٦.

- (٤) صنعاء: من أكبر المدن اليمنية. تتميز باعتدال هوائها وكثافت مقرر ملوك اليمن فدينا، وذكرها المقدسي بأنها قصبه نجد اليمن، وأنها كانت أعبر وأكبر من مدينة زبيد، كذيرة القواكه رخيصة الأسعار، (الأصطخري: المسالك والممالك، تحقيق محمد جابر عبد العال، طبعة الهيئة العامة لقصور الثقافة، سنة ٢٠٠٤م، ص ٢٦؛ أحسن التقاسيم، ص ٨٥-٨٦)؛ القزويني: آثار البلاد وأخبار العباد، طبعة بيروت، د.ت، ص ٥٠-٥١).
- (٥) الرازي: المصدر السابق، ص ٩٦، ص ١١٢.
- (٦) زبيد: اسم والد به مدينة يقال لها الحصيب، ثم غلب عليها اسم الوادي، فلا تعرف إلا به. وهي مدينة مشهورة باليمن أحدثت في أيام الخليفة المأمون العباسي، وينسب إليها كثير من العلماء. (ياقوت: معجم البلدان، طبعة بيروت، سنة ١٩٨٦م، ج ٣، ص ١٣١).
- (٧) المقدسي: أحسن التقاسيم، ص ٨٤.
- (٨) عدن: ذكرها الهمداني بأنها بلد جنوبية تهامية وهي أقدم أسواق العرب، وهي ساحل يحيط به جبل (صفا جزيرة العرب، تحقيق محمد بن علي الأكوخ، طبعة صنعاء سنة ١٩٩٠م، ص ٩٤).
- (٩) صنعاء: بالفتح ثم السكون، مدينة باليمن بينها وبين صنعاء ستون فرسخاً (١٨٠ ميلاً)، وهي عامرة كثيرة الخيرات، أهله يقصدها التجار من كل بلد، وكانت تسمى في الجاهلية جماع، وينسب إليها الكثير من العلماء والمشهورين. (ابن حوقل: صورة الأرض، طبعة دار صادر بيروت، د.ت، ص ٤٣؛ الهمداني: المصدر السابق، ص ١١٦؛ ياقوت: معجم البلدان، ج ٣، ص ٤٠٦).
- (١٠) المقدسي: المصدر السابق، ص ٨٥، ص ٨٦؛ وانظر: إيمان محمد عوض بيضاتي: الوضع الاقتصادي والحياة الاجتماعية في اليمن في صدر الإسلام، طبعة ٢٠٠٤م، القاهرة، ص ١٢٨-١٣٢.
- (١١) العري: مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، تحقيق محمد عبد القادر خريسات وآخرون. طبعة الإمارات، ٢٠٠١م، ج ٤، ص ٢٦.
- (١٢) راشد البراوي: حالة مصر الاقتصادية في عهد الفاطميين، طبعة القاهرة، ١٩٤٨م، ص ٢٦٧.
- (١٣) القلقشندي: صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، طبعة وزارة الثقافة مصر، د.ت. ج ٥، ص ٣٥؛ عبد الله الحبشي: جوانب من الحياة الاقتصادية في التاريخ اليمني، مجلة الكلمة اليمنية، العدد (٥١، ٥٢)، فبراير ١٩٧٩م، ص ١٠٦.

- (١٤) نصارى فهمى محمد: اتصالات المصرية اليمنية في عهد الدولتين الفاطمية والأيوبية، رسالة دكتوراة، كلية دار العلوم، جامعة القاهرة ١٩٨٤م، ص ٢٣٠.
- (١٥) الفرضة: فرضة النهر تلمنة التي يستقى منها، وفرضة البحر: هي محط السفن، والفرضة بصفة عامة هي المكان الذي تفحص فيه البضائع الواردة، وتقدر الرسوم عليها. (ابن منظور: لسان العرب، طبعة دار المعارف مصر، ج ٥، ص ٣٣٨٩؛ بامخرمة: تاريخ ثغر عدن، طبعة مكتبة مديولى القاهرة، ١٩٩١م، ج ١، ص ٤٨).
- (١٦) بامخرمة: المصدر السابق، ج ١، ص ١٤؛ فضل على أحمد: القبيلة والدولة في اليمن، طبعة دار المنار، سنة ١٩٩٠م، ص ١١٧؛ فاروق عثمان أباطة: عدن والسياسة البريطانية فى البحر الأحمر، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٦م، ص ٢٨.
- (١٧) بامخرمة: المصدر السابق، ج ١، ص ٦٤.
- (١٨) كانت الرسوم الجمركية تعد من الضرائب الشرعية، لأن الخليفة عمر بن الخطاب كان أول من أمر بتحصيلها على أساس نصف العشر من تجار أهل الذمة، وربع العشر من التجار المسلمين، مع إعفاء كل من تقدر بضاعته بمائتى درهم فأقل من دفعها، وكانت تعرف بضريبة العشور. (انظر: محمد ضياء الدين الرئيس: الخراج والنظم المالية للدولة الإسلامية، طبعة القاهرة سنة ١٩٨٥م، ص ١٢٧، ص ١٢٨).
- (١٩) راشد البراوى: المرجع السابق، ص ٢٦٧.
- (٢٠) جدة: فرضة أهل مكة، عامرة كثيرة التجارات والأموال وليس بالحجاز بعد مكة أكثر مالا وتجارة منها، فهي من أهم موانئ الحجاز على البحر الأحمر، وكانت ذات أهمية كبيرة فى النشاط التجارى، وكانت تأتي إليها السفن التجارية بالبضائع المختلفة (انظر: الاصطخرى: المسالك والممالك، ص ٢٣؛ الحميرى: الروضى المعطار فى خبر الأقطار، تحقيق إحسان عباس، طبعة بيروت، سنة ١٩٨٠م، ص ٤٠٨؛ ابن شاهين: زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك، أعتنى بتصحيحه بولس راويسى، طبعة القاهرة، سنة ١٩٨٩م، ص ١٤).
- (٢١) الطور: يقع ميناء الطور جنوبى غربى شبه جزيرة سيناء بين فرعى بحر القلزم (البحر الأحمر) وذكر أبو القدا الطور بأنها مكان حط وإقلاع بين ذراعين من البحر. (تقويم البلدان، طبعة باريس، سنة ١٨٥٠م، ص ٢٥؛ نعيم زكى فهمى: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب، سنة ١٩٧٣م، ص ١٣٤).

(٢٢) دمياط: تقع على الضفة الشرقية لفرع النيل المسمى بفرع دمياط، ويصنفها الاصطخري بأنها كانت من مشاهير المدن، وتعد مدينتي دمياط وتنيس من أجل المدن المصرية ووصفهما ياقوت بأنها حاضرتا البحر. (انظر: الاصطخري: المصدر السابق، ج٥٢؛ ابن حوقل: صورة الأرض، ص١٥٢؛ ياقوت: معجم البلدان، ج٤، ص٨٦).

(٢٣) نعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، ص٣١٨.

(٢٤) أحسن التقاسيم، ص٩٨.

(٢٥) ينسب الزريعيون إلى همدان، وهم من جشم بن يام بن أصبى من حاشد، وهم من بيت شرف ورناسة، وكان ظهور الزريعيون في عدن في أواخر القرن الخامس الهجري (الحادي عشر الميلادي) حيث تولوا أمر عدن من قبل الملك المكرم الصليحي وكان بداية دولة بنى زريع في عدن عام ١٠٨٣/٥٤٧٦م وظل حكم بنى زريع في عدن إلى سنة ١١٧٣/٥٦٩م حتى قضى عليهم توران شاه الأيوبي في هذه السنة واسقط دولتهم (انظر: عمارة: تاريخ اليمن، ص٤٥، ٨١، ص٨٢؛ ابن عبد المجيد: بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تحقيق مصطفى حجازي طبعة بيروت ١٩٨٥م، ص٦٠؛ ابن الديبع الشيباني: قرة العيون، ج١، ص٣٠٤؛ العبدلي: هدية الزمن في ملوك لحج وعدن، ص٥٤، ص٥٥، ص٦٣).

(٢٦) بامخرمة: تاريخ ثغر عدن، ج١، ص٥٨؛ عبد الله الحبشي: جوانب من الحياة الاقتصادية في التاريخ اليمني، ص١٠٨.

(٢٧) الهمداني: صفة جزيرة العرب، ص٩٠-٩٢؛ ياقوت: المصدر السابق، ج٥، ص٤٤٧-٤٤٨؛ انظر أيضاً: أهمية موقع بلاد اليمن:

The New Encyclopaedia Britannica, Yemen, Aden, Volume 19, p. 1079-1080, (London, 1974).

وتقع بلاد اليمن بين خطي الطول ٤٣°٤٥ شرقاً و١٢° خط عرض شمالاً، (أيوب صبره باشا: مرآة جزيرة العرب، ترجمة أحمد فؤاد متولى- الصقفاقي أحمد المرسى، طبعة ١٩٨٣م، الرياض، ج٢، ص٢٨٧).

(٢٨) ابن خرداذبة: المسالك والممالك، تقديم محمد مخزوم، طبعة بيروت، ١٩٨٨م، ص٦١؛ الاصطخري: المصدر السابق، ص٢٦.

(٢٩) أحسن التقاسيم، ص٨٤.

(٣٠) اليعقوبي: البلدان، ص٣١٩.

(٣١) معجم البلدان، ج٤، ص٨٩، وانظر: القزويني: آثار البلاد، ص١٠١.

الإجراءات والرسوم الجمركية في الموانئ اليمنية في عهد الدولتين الأيوبية والرسولية

- (٣٢) رحلة ابن بطوطة، طبعة دار صادر بيروت، سنة ١٩٩٢م، ص ٢٥١.
- (٣٣) محمد يحيى الحداد: التاريخ العام لليمن، طبعة بيروت، سنة ١٩٨٦م، ج ٣، ص ٢٠٧، وعن أهمية عدن التجارية، انظر:
- Gavin, R. J: Aden Under British Rule, (London, 1975), p. 7, 10-12.
- (٣٤) الإدريسي: نزهة المشتاق، م ١، ص ٥٤؛ الحميري: الروض المعطار في خبر الأقطار، ص ٤٠٨.
- (٣٥) محمد جمال الدين سرور: تاريخ الحضارة الإسلامية في الشرق، طبعة دار الفكر العربي، د.ت، ص ١٥١.
- (٣٦) النأخوذة: هو ربان السفينة. (بامخرمة: تاريخ نجر عدن، ج ٢، ص ١٧٣).
- (٣٧) رنك: جمعه رنوك، وهو الشعار. (انظر: القلقشندى: صبح الأعشى، ج ٤، ص ٦١).
- (٣٨) العمري: مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، ج ٤، ص ٢٦؛ وانظر القلقشندى: صبح الأعشى، ج ٥، ص ١١.
- (٣٩) الإدريسي: المصدر السابق، ج ١، ص ٥٤؛ العمري: المصدر السابق، ج ٤، ص ٢٦ - ٢٨؛ القلقشندى: المصدر السابق، ج ٥، ص ١١.
- (٤٠) بامخرمة: تاريخ نجر عدن، ج ١، ص ١٤، ص ٥٨، ص ٥٩.
- (٤١) نعيم زكي: طرق التجارة الدولية، ص ١٣٧.
- (٤٢) ابن المجاور: تاريخ المستبصر، تحقيق أوسكار لوفجرين، طبعة لندن، ١٩٥١م، القسم الأول، ص ١٤٤، ص ١٤٥؛ محمد عبد العال أحمد، بنو رسول وبنو طاهر وعلاقات اليمن الخارجية في عهدهما، ص ٣٨٩.
- (٤٣) هو عز الدين عثمان بن علي الزنجيلي نسبة إلى زنجيلة، قرية من قرى دمشق، قدم إلى اليمن في صحبة الملك المعظم توران شاه الأيوبي، وكان أحد نوابه على عدن ولما رجع توارن شاه إلى مصر سنة ٥٧١ هـ / ١١٧٥م وطالت غيبته خرج عليه بعض نوابه ومنهم الزنجيلي الذي غزا التهائم والجبال وحضرموت وقتل من فقهاؤها وعلمائها عدد كبير، ومع ذلك فقد ترك الزنجيلي في عدن أثراً وأوقافاً جليلاً، وعندما دخل اليمن سيف الإسلام طغتكين هرب الزنجيلي من عدن وسكن دمشق ومات فيها سنة ٥٨٣ هـ / ١١٨٧م، ودفن في مدرسته التي بناها خارج سور دمشق. (بامخرمة: المصدر السابق، ج ٢، ص ١٣١).
- (٤٤) بامخرمة: المصدر السابق، ج ١، ص ١٤.

- (٤٥) عِيَابُ: بالفتح ثم السكون، وذال معجمة وآخره باء موحدة، بلدة تقع على ساحل بحر القلزم (البحر الأحمر) وهي مرسى المراكب التي تأتي من عدن إلى الصعيد وكانت تستغرق الرحلة من عدن إلى عيذاب عشرين يوماً. (ياقوت: المصدر السابق، ج٤، ص ١٧١؛ الحميري: المصدر السابق، ص ٤٢٣).
- (٤٦) Miles, S. B: The Countries and Tribes of Persian Gulf, Frankness, 1960, p.35.
- (٤٧) الإدريسي: المصدر السابق، ج١، ص ٥٢، ص ٥٣؛ ياقوت: المصدر السابق، ج٤، ص ٢٨؛ ابن الديبع: بغية المستفيد في تاريخ مدينة زبيد، تحقيق عبد الله الحبشي، طبعة اليمن، ١٩٧٩م، ص ٣.
- (٤٨) القلقشندي: صبح الأعشى، ج٥، ص ١٠.
- (٤٩) عمارة اليمنى: تاريخ اليمن، ص ٦٢.
- (٥٠) معجم البلدان، ج٤، ص ٢٠٨.
- (٥١) نعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها، ص ١٤١.
- (٥٢) ابن المجاور: تاريخ المستبصر، القسم الثاني، ص ٢٤٧؛ بامخرمة: تاريخ نجر عدن، ج ١، ص ٩.
- (٥٣) ابن المجاور: المصدر السابق، نفس الصفحة؛ خالد محمد سالم: موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك، طبعة الرياض، سنة ١٤٢٨هـ، ص ٤٣.
- (٥٤) الإدريسي: نزهة المشتاق، ج١، ص ٥٢، ص ٥٣؛ ياقوت: المصدر السابق، ج٣، ص ١٦٤، ج٤ ص ٧٨، ٢٥٠.
- (٥٥) ابن المجاور: المصدر السابق، القسم الثاني، ص ٢٤٣، ٢٤٧، ٢٤٨.
- (٥٦) نسبة إلى زَيْلَعُ: بفتح أوله وسكون ثانيه، وفتح اللام، وآخره عين مهملة، وهم جيل من السودان في طرف أرض الحبشة، وهم مسلمون وأرضهم تعرف بالزَيْلَعُ، (ياقوت: معجم البلدان، ج٣، ص ١٦٤) ويذكر فارتيماء أن ميناء زيلع يعج بالنشاط التجاري خاصة من الذهب وأسنان الفيلة ويبيع به عدد كبير من العبيد، ويشحن هؤلاء العبيد منها إلى فارس وجنوب الجزيرة العربية ومكة والقاهرة والهند. (رحلات فارتيماء، ترجمة عبد الرحمن عبد الله الشيخ، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، سنة ١٩٩٤م، ص ٨٢).
- (٥٧) ابن المجاور: المصدر السابق، القسم الثاني، ص ٢٤٧؛ خالد محمد سالم: المرجع السابق، ص ٤٣.

- (٥٨) ياقوت: المصدر السابق، ج٥، ص٦٧. كان ميناء المخا ذو أهمية إستراتيجية حيث استخدم في الصراع بين المماليك الجراكسة في مصر وبين بني طاهر في اليمن. (محمد عبد العال: بنو رسول وبنو طاهر، ص٥٣٦).
- (٥٩) تاريخ المستبصر، القسم الأول، ص١٠٠.
- (٦٠) حسن صالح شهاب: أضواء على تاريخ اليمن البحري، طبعة بيروت، سنة ١٩٨١م، ص٢٥٣.
- (٦١) الأهدل: تحفة الزمن في تاريخ اليمن، تحقيق عبد الله الحبشى، طبعة بيروت، سنة ١٩٨٦م، ص٣٤٣؛ ابن الجاور: المصدر السابق، القسم الأول، ص١٠٠.
- (٦٢) سعيد عوض باوزير: معالم التاريخ الجزيرة العربية، ص١٨١.
- (٦٣) العرشى: بلوغ المرام في شرم مسك الختام في من تولى اليمن من ملك وإمام، نشره أنستاس مارى، الكرملى، طبعة مصر، ١٩٣٩م، ص١٤٥.
- (٦٤) القلقشندى: المصدر السابق، ج٥، ص١٥.
- (٦٥) صورة الأرض، ج١، ص٣٥.
- (٦٦) نزهة المشتاق، ج١، ص١٣٨.
- (٦٧) ياقوت: المصدر السابق، ج٢، ص٢٩٧. وكانت حلى تعرف بحلى بن يعقوب. (أبو الفدا: تقويم البلدان، ص٩٢؛ القلقشندى: المصدر السابق، نفس الجزء، ص١٣).
- (٦٨) نزهة المشتاق، ج١، ص١٣٨.
- (٦٩) القزوينى: آثار البلاد وأخبار العباد، ص٦١، ظفار: هي مدينة تقع على ساحر بحر الهند، من أعمال الشحر وقرية من صحار بينها وبين رباط، وكانت من المدن المشهورة في عهد ياقوت في القرن السابع الهجرى (ياقوت: معجم البلدان، ج٤، ص٦٠؛ وانظر: القلقشندى: صبح الأعشى، ج٥، ص١٢).
- (٧٠) معجم البلدان، ج٥، ص٩٧.
- (٧١) الجندى: السلوك في طبقات العلماء والملوك، ج١، ص٥٣١.
- (٧٢) لا يفوتنا هنا أن نشير إلى أن هناك بجانب الموانئ الرئيسية في اليمن كانت توجد موانئ أخرى ولكنها كانت أقل شهرة من ميناء عدن وغلافة والأهواب والمخا والسرين وحلى ومرابط، ومن هذه الموانئ الصغيرة ميناء عثر، الشرجة، الحردة، ميناء مندب، ودهلك، وغيرها من الموانئ التي كانت تمثل محطة لاستراحة السفن التجارية عند مواجهتها بعض المخاطر الملاحية في البحر، كما أنها لم تكن ذات تأثير على الرسوم الجمركية آنذاك، (وعن

هذه الموائى انظر: ابن خرداذبة: المسالك والممالك، ص ١٤٢؛ ياقوت: المصدر السابق، ج ٢، ص ٢٤٠، ج ٣، ص ٢٠٨؛ أبو الفدا: تقويم البلدان، ص ٩٠، ٩١؛ القلقشندي: المصدر السابق، ج ٥، ص ١٢-١٦).

(٧٣) ابن الجاور: تاريخ المستبصر، القسم الثاني، ص ٣٥٤.

(٧٤) القلقشندي: المصدر السابق، ج ٥، ص ١٠، ص ١١.

(٧٥) عبد الله الحبشى: جواتب من الحياة الاقتصادية فى التاريخ اليمنى، ص ١٠٦.

(٧٦) الصنابيق: مفردا صنوبق وهو مركب صغير يتبع المراكب الكبيرة وتطلق اليوم على

السفن الشراعية المتوسطة الحجم ذات القلعين. (سعاد ماهر: البحرية فى مصر الإسلامية وآثارها الباقية، طبعة القاهرة، سنة ١٩٦٧م، ص ٣٤٨، ٣٤٩؛ وانظر أيضاً: حسن صالح

شهاب: أضواء على تاريخ اليمن البحرى، ص ٣٤٠، ص ٣٤٤).

(٧٧) ابن الجاور: المصدر السابق، القسم الأول، ص ١٣٨، ص ١٣٩.

(٧٨) بامخرمة: تاريخ نجر عدن، ج ١، ص ٥٧، ص ٥٨.

(٧٩) المصدر السابق، ج ١، ص ٥٨.

(٨٠) كما كانت الغاية من التفتيش ضبط عمليات التهريب لكثير من المواد الصغيرة الحجم

الخفيفة الوزن، الغالية الثمن كالذهب مثلاً وبعض الأحجار الثمينة والمجوهرات مثل الدر

والياقوت وغيرهما والتي بالإمكان إخفاؤها بين طيات الملابس وفى الجسم، كما يستفاد من

التفتيش الدقيق فى ضبط الرسائل السرية، التي يحملها بعضهم ويخفيها بين ملابسه، بهدف

التجسس أو التأمر أو القيام بأعمال تخريبية، وتلك كانت أمور غير مستبعدة، لذلك يجرى

التفتيش الدقيق للكشف عن مثل هذه المحاولات، خاصة فى ظروف الحرب وعدم الاستقرار

(محمد كريم إبراهيم: إنجازات الأيوبيين فى تشجيع وحماية التجارة والتجار فى ميناء عدن،

مجلة التراث، العدد الرابع، يناير، مارس ١٩٩٢م، ص ٤١).

(٨١) ابن الجاور: تاريخ المستبصر، القسم الأول، ص ١٣٩، القبان: ميزان كبير يوزن به

السلع. (ابن منظور: لسان العرب، ج ٥، ص ٣٥٢٢)

(٨٢) بامخرمة: تاريخ نجر عدن، ج ١، ص ٥٨.

(٨٣) ومما يذكر أن الصفقات التجارية بعد عملية التفتيش وتحديد الرسوم الجمركية، كانت تتم

بين البائع والمشتري على يد الدلال الذى يقوم بالوساطة فيما بينهما وذلك نظير أجر يحددا،

عليه يعرف بالدلالة (ابن الجاور: تاريخ المستبصر، القسم الأول، ص ١٤٣).

(٨٤) Serjeant R.B: The Ports of Aden and Shihir (Medieval Period, Recueils Societe Jean Bodin 32, (1974), p. 210.

- (٨٥) بامخرمة: المصدر السابق، ج١، ص٥٨.
- (٨٦) ابن المجاور: المصدر السابق، القسم الأول، ص١٣٨، ١٣٩؛ فارتيماء: رحلات فارتيماء، ص٦٨.
- (٨٧) بامخرمة: المصدر السابق، نفس الجزء، ص٦٧؛ نعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية، ص١٣٧، ١٣٨؛ خالد محمد سالم، موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة المماليك، ص١٧٠.
- (٨٨) ابن المجاور: المصدر السابق، نفس القسم، ص١٢٨، ١٣٠؛ وانظر أيضاً: بامخرمة: المصدر السابق، ج١، ص٤٨.
- (٨٩) هو السلطان المنصور عمر بن علي بن رسول مؤسس الدولة الرسولية في اليمن سنة ٦٢٦ هـ/١٢٢٨م، وكانت وفاته في قصر الجند في يوم السبت ٩ من ذي القعدة سنة ٦٤٧ هـ/١٢٤٩م، (وللمزيد عن أخباره وأهم أعماله انظر: مجهول: تاريخ الدولة الرسولية في اليمن، تحقيق عبد الله محمد الحبشي، طبعة اليمن سنة ١٩٨٤م، ص١٩-٢٦؛ محمد عبد العال: بنو رسول وبنو طاهر، ص٣٩-١١٦).
- (٩٠) دار الوكالة: تم تأسيسها في عدن سنة ٦٢٥ هـ/١٢٢٧م، واستمرت بعد ذلك، وكانت عشور دار الوكالة تبلغ من الدينار قيراط (بامخرمة: المصدر السابق، ج١، ص٦٣).
- (٩١) ابن المجاور: المصدر السابق، نفس القسم، ص١٤٣، ابن عبد المجيد، بهجة الزمن، ص١٣١. وضرية دار الزكاة: كانت تحصل على كل بضاعة لم يؤخذ عليها عشور (ابن المجاور: المصدر السابق، ص١٤٣).
- (٩٢) الشوانى: تسمى الشونة وهي المركب المعد للجهاد في البحر، والجمع الشوانى، وتعد الشوانى من أقدم أنواع السفن، وكانت في العصور الإسلامية من أهم قطع الأسطول الإسلامى، لأنها أكبر السفن وأكثرها استعمالاً لحمل المقاتلة للجهاد (سعاد ماهر: البحرية في مصر الإسلامية، ص٣٥٢).
- (٩٣) ذكر أن الدائق يساوى ثمانى حبات وخمسا حبة، من حبات الشعير المتوسطة التسي لم تقشر، وكان الدرهم يساوى ستة دوائق (انظر: محمد ضياء الدين الرئيس، الخراج والنظم المالية للدولة الإسلامية، ص٣٤٢، ٣٤٨، ص٣٥٥).
- (٩٤) تاريخ المستبصر، القسم الأول، ص١٤٤؛ وانظر أيضاً: بامخرمة: المصدر السابق، ج١، ص٦٤.

- (٩٥) ابن المجاور: المصدر السابق، نفس القسم، ص ١٣٨؛ بامخرمة: المصدر السابق، ج ١، ص ٥٧.
- (٩٦) ابن المجاور: المصدر السابق، نفس القسم، ص ١٣٩؛ بامخرمة: المصدر السابق، ج ١، ص ٥٧.
- (٩٧) نايف عبد الله الشمروخ: النظم التجارية في ميناء عدن في عهد السلطان المظفر الرسولي على ضوء دفتر السلطاني، مجلة دراسات تاريخية، العددان ٨٧-٨٨- أيلول- كانون الأول، لعام ٢٠٠٤م، ص ٣٣٧.
- (٩٨) ابن المجاور: تاريخ المستبصر، القسم الأول، ص ١٣٩، والقسم الثاني ص ٢٥٤؛ محمد كريم إبراهيم: إنجازات الأيوبيين في تشجيع وحماية التجارة والتجار في ميناء عدن، ص ٣٦. وجدير بالذكر أنه كان إلى جانب موظفي الجمرک يوجد بعض الموظفين الآخرين الممثلين للدولة لإدارة حركة الموانئ والإشراف عليها فقد كان في عدن وزبيد موظفون منهم الناظر والمشد والنائب وعمال الديوان السلطاني. (بامخرمة: تاريخ نجر عدن، ج ١، ص ١١، ٢، ص ٦٢؛ ابن الديبع الشيباني: بغية المستفيد، ص ١٤٦؛ خالد محمد سالم: موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة الممالئك، ص ١٥٨).
- (٩٩) محمد عبد الغنى الأشقر، تجار التوابل في مصر في العصر المملوكي، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب، سنة ١٩٩٩م، ص ٢٣٨.
- (١٠٠) نايف عبد الله الشمروخ: المرجع السابق، ص ٣٣٤-٣٣٥.
- (١٠١) ابن المجاور: المصدر السابق، نفس القسم، ص ١٤٢.
- (١٠٢) ابن خرداذبة: المسالك والممالك، ص ٧١؛ الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ١، ص ٥٤.
- (١٠٣) حسن صالح شهاب: أضواء على تاريخ اليمن البحري، ص ٧٠.
- (١٠٤) الجاحظ: التبصر بالتجارة، تحقيق حسن حسنى عبد الوهاب، طبعة بيروت، ١٩٨٣م، ص ٢٢.
- (١٠٥) الورس: نبات أصفر تنتشر زراعته في اليمن ويستخدم في الصباغة. (ابن منظور: لسان العرب، ج ٦، ص ٤٨١٢).
- (١٠٦) عبارة اليمنى: تاريخ اليمن، ص ٣٨، ص ٣٩؛ وانظر أيضاً: الأضطخري: المسالك والممالك، ص ٢٦.
- (١٠٧) البهار: وحدة وزن لكثير من السلع والتوابل، ويساوي ثلاثمائة رطل (المقدسي: أحسن التقاسيم، ص ٩٤؛ ابن المجاور: المصدر السابق، نفس القسم، ص ١٤٠).

- (١٠٨) سبق أن أشرنا إلى أن الرسوم الجمركية كان يطلق عليها مال الفرضة وهي تمثل ما تحصل عليه الدولة من الواردات والصادرات.
- (١٠٩) النيل: هي مادة زرقاء اللون تستخدم في الصباغة (المظفر الرسولي: المعتمد في الأدوية المفردة، طبعة مصر سنة ١٩٣٢م، ص ٥٣١).
- (١١٠) الطباشير: مادة طيبة يكثر وجودها في ساحل بلاد الهند (المظفر الرسولي: المصدر السابق، ص ٣٠١).
- (١١١) بامخرمة: المصدر السابق، ج ١، ص ٥٩، واندفواء: الشجرة العظيمة، ربما يراد بها هنا عود الشجر. (ابن منظور: المصدر السابق، ج ٢، ص ١٣٩٩)
- (١١٢) فرسلة: هي وحدة للوزن في اليمن يزن بها بعض السلع (ابن الجاور: تاريخ المستبصر، القسم الأول، ص ١٤٠).
- (١١٣) بامخرمة: المصدر السابق، ج ١، ص ٥٩.
- (١١٤) بامخرمة: المصدر السابق، نفس الجزء والصفحة.
- (١١٥) الفوة: نكرها ابن منظور بأنها عروق نبات يستخرج من الأرض يصبغ بها الثياب، يقال لها بالفارسية (روين) وقال أبو حنيفة: الفوة عروق لها نبات ينمو دقيقاً، في رأسه حب أحمر شديد الحمرة، كثير الماء، يكتب بمائة وينقش. (لسان العرب، ج ٥، ص ٣٤٩٥؛ المظفر الرسولي: المعتمد، ص ٣٧١)، ويذكر فارتيماء أنه في كل عام كان يتم تحميل خمس وعشرين سفينة من نبات الفوة من ميناء عدن (رحلات فارتيماء: ص ٨١).
- (١١٦) الحمر: هو التمر الهندي. (حسن صالح شهاب: عدن فرضة اليمن، ط صنعاء سنة ١٩٩٠م، ص ١٢٥).
- (١١٧) أشار بامخرمة إلى أن الدينار المعمول به في اليمن هو الدينار الملكي وكان يساوي الدينار المصري منه أربعة دناتير ونصف، وكان يحسب الدينار أربعة أرباع كل ربع ثلاثة جوز، وكل جانز ثمانية فلوس، وكل فلس بيضتين، ويقال أن أول من ضرب الدينار الملكي أحمد بن علي الصليحي بصنعاء (تاريخ ثغر عدن، ج ١، ص ٦٥).
- (١١٨) ابن الجاور: تاريخ المستبصر، القسم الأول، ص ١٤٠.
- (١١٩) بامخرمة: المصدر السابق، ج ١، ص ٦٠.
- (١٢٠) الجانز: كانت تبلغ قيمة كل جانز ثلاثة دراهم، والدرهم كانت قيمته كل أربعة دراهم بدينار (عبد الله الحبشي: جوانب من الحياة الاقتصادية في التاريخ اليمني، ص ١١٢؛ محمد بن أحمد العقيلي: تاريخ المخلاف السليماني، طبعة الرياض، ج ١، ص ١٨٩).

- (١٢١) الكورجة: تساوى ٢٠ قطعة (حسن صالح شهاب، المرجع السابق، ص ١٢٦).
- (١٢٢) بامخرمة: المصدر السابق، نفس الجزء ص ٦٠، ص ٦١.
- (١٢٣) المصدر السابق، نفس الجزء، ص ٥٩.
- (١٢٤) الأثنان: مادة من الحمض معروفة يُغسل بها، وتستخدم فى غسيل الأيدي. (ابن منظور: لسان العرب، ج ١، ص ٨٦).
- (١٢٥) ابن المجاور: المصدر السابق، نفس القسم، ص ١٤٢. ويذكر أن التجار كانوا يدفعون ضرائب على تلك السلع القاصدة إلى اليمن فى القاهرة فقط آنذاك. (نعيم زكى فهمى: طرق التجارة الدولية، ص ٣٥٥).
- (١٢٦) الهليلج: مادة تستعمل كمسهل يوجد منها النوع الأسود ويأتى به من الهند، أما النوع الأصفر منها يأتى به من الصين (المظفر الرسولى: المعتمد، ص ٥٣٦).
- (١٢٧) الماش: حب صغير أخضر اللون ذو بريق (المظفر الرسولى: المصدر السابق، ص ٤٧١).
- (١٢٨) ابن المجاور: المصدر السابق والقسم، ص ١٤٢، ص ١٤٣؛ بامخرمة: المصدر السابق، ج ١، ص ٦٢، ٦٣.
- (١٢٩) الديبول: (الديبل، بفتح أوله، وسكون ثانيه، وباء موحدة مضمومة، ولام، هى مدينة مشهورة تقع على ساحل بحر الهند، وهى فرضة البلاد القريبة منها ومحط لكثير من السفن التجارية، وينسب إليها الكثير من الرواة (ياقوت: معجم البلدان، ج ٢، ص ٤٩٥؛ القلقشندى: صبح الأعشى، ج ٥، ص ٦٤).
- (١٣٠) بامخرمة: المصدر السابق، ج ١، ص ٦٣؛ جميل حرب محمود: الحجاز واليمن فى العصر الأيوبي، طبعة جدة ١٩٨٥م، ص ١٥٤-١٥٥؛ وانظر أيضاً: محمد العقيل: المرجع السابق، ج ١، ص ١٩٥).
- (١٣١) بامخرمة: المصدر السابق، نفس الجزء، ص ٥٨.
- (١٣٢) العمري: مسالك الأبحار، ج ٤، ص ٢٨؛ القلقشندى: صبح الأعشى، ج ٥، ص ١٠، ١١، ١٥.
- (١٣٣) تعز: بالفتح ثم الكسر، والزاي مشددة، ذكرها ياقوت: بأنها قلعة عظيمة من قلاع الديرز المشهورات، وكانت مقر ملوك اليمن من بنى رسول (معجم البلدان، ج ٢، ص ٣٤؛ القلقشندى: صبح الأعشى، ج ٥، ص ٨؛ فارتيم: رحلات فارتيم، ص ٨٠).

(١٣٤) يلاحظ أن الصادرات كانت أكثر من الواردات، فالصادرات كانت ثلاثة خزائن بينما الواردات خزانة واحدة، وقد تكون خزانة سفر المراكب إلى الهند من بضائع بلدان مختلفة، ولكن مما لا شك فيه أن لليمن خزانتين هي: خزانة دخول الفوة عدن وهي زراعة يمنية تستخدم في صبغ الملابس، وخزانة الخيل من عدن إلى الهند وهي من خيول اليمن، وكانت تصدر إلى الهند. (محمد عبده سروري: مظاهر الحضارة في الدول المستقلة في اليمن، ص ١٩٧).

(١٣٥) ابن الجاور: تاريخ المستبصر، القسم الأول، ص ١٤٤، ١٤٥؛ بامخرمة: تاريخ نجر عدن، ج ١، ص ٦٥.

(١٣٦) Serjeant, RB. The Ports of Aden and Shihr Medieval Period, p. 213.

(١٣٧) الشمواني: سبق التعريف بها من قبل.

(١٣٨) ابن الجاور: المصدر السابق، نفس القسم، ص ١٤١-١٤٢؛ بامخرمة: المصدر السابق، ج ١، ص ٦١.

(١٣٩) كاتبت الطريق التجارية بين عدن والهند عرضة لهجمات القراصنة الهنود الذين اتخذوا من جزيرة سقطرة مخبأ لهم، وعرضوا طريق التجارة للأخطار والمخاوف المستمرة، وذلك مما دفع السلطات الحاكمة في اليمن إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة للتصدي لهجمات القراصنة وتأمين السفن التجارية. (انظر: محمد كريم إبراهيم: إنجازات الأيوبيين في تشجيع وحماية التجارة والتجار في ميناء عدن، ص ٤٠، ٤١).

(١٤٠) محمد عبد العال أحمد، بنو رسول وبنو طاهر، ص ١٣٤.

(١٤١) خالد محمد سالم: موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة المماليك، ص ٢٩٦.

(١٤٢) هو السلطان المؤيد داود يوسف بن عمر بن علي بن رسول الغساني الملقب هزير الدين، كان ملكاً همأماً فارساً مقداماً جواداً كريماً، كان مولده في شهر صفر سنة ٥٦٦٢/١٢٦٣م بالجنبد، وتولى حكم الدولة الرسولية في سنة ٥٦٩٦/١٢٩٦م (انظر: بامخرمة: المصدر السابق، ج ٢، ص ٧٢-٧٤؛ أحمد العبدلي: هدية الزمن، ص ٧٨).

(١٤٣) بامخرمة: المصدر السابق، ج ٢، ص ٧٤، ٧٦؛ أحمد العبدلي: المصدر السابق، ص ٧٨.

(١٤٤) هو السلطان الأشرف أبو العباس إسماعيل بن أفضل العباسي بن المجاهد علي بن المؤيد داود بن المظفر يوسف بن المنصور عمر بن علي بن رسول الغساني الجفني، ولد في سنة ٥٧٦١/١٣٥٩م وألى إليه حكم الدولة الرسولية بعد وفاة أبيه وذلك في ١١ شعبان سنة

- ١٣٧٦/٥٧٧٨م وكان حسن السيرة في الرعية (بامخرمة: المصدر السابق، ج٢، ص ٢٠؛
وانظر أيضاً: أحمد فضل العبدلي: المصدر السابق، ص ٨٥).
- (١٤٥) بامخرمة: المصدر السابق، ج٢، ص ٢٠، ٢١؛ محمد عبد العال أحمد: بنو رسول وبنو
ظاهر، ص ٤٤٥؛ خالد محمد سالم: موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة الممالك،
ص ٢٩٤.
- (١٤٦) مجهول: تاريخ الدولة الرسولية في اليمن، تحقيق عبد الله محمد الحبشي، طبعة دار
الجيل صنعاء، ١٩٨٤م، ص ١٦٧.
- (١٤٧) مجهول: تاريخ الدولة الرسولية في اليمن، ص ١٦٧.
- (١٤٨) ابن الديبع الشيباني: قرّة العيون، ج١، ص ٣٨٩، ٣٩٠. وانظر العبدلي: هدية الزمن في
أخبار ملوك لحج وعدن، ص ٨٦؛ خالد محمد سالم: المرجع السابق، ص ٢٩٥.
- (١٤٩) لسان العرب، ج٢، ص ٤١٣-٤١٤.
- (١٥٠) حسن صالح شهاب: عدن فرضة اليمن، ص ١٧٩.
- (١٥١) ينبع: مدينة حسنة كثيرة العمانر والأسواق والنخل وهي من أرض الحجاز، ذكرها ابن
شاهين برسم (ينبوع)، كانت ترد إليها المراكب بالغلال من سواحل الطور ويؤخذ عليها
المكوس لصالح ينبع في كل سنة حوالي ثلاثين ألف دينار. (زبدة كشف الممالك، ص ١٦).
وذكرها ياقوت في معجمه بأنها تقع بين مكة والمدينة وأنها تشتهر بكثرة عيون الماء العذب
(معجم البلدان، ج٥، ص ٤٤٩-٤٥٠).
- (١٥٢) حسن صالح شهاب: المرجع السابق، نفس الصفحة؛ محمد عبد الفتى الأشقر: تجار
التوابل، ص ٢٢٤.
- (١٥٣) نعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية، ص ١٤١.
- (١٥٤) ابن الديبع الشيباني: المصدر السابق، ج١، ص ٢١١.
- (١٥٥) تاريخ نجر عدن، ج١، ص ١٢.
- (١٥٦) قاليقوط: مدينة على ساحل بلاد المليبار، كان يقصدها التجار من أهل الصين والجاوة
وسيلان، واليمن وفارس، ويجتمع بها تجار الآفاق ومرساها من أعظم مراسي الدنيا (ابن
بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص ٥٦٤).
- (١٥٧) يذكر أن ميناء جدة كان يرد إليها في كل سنة ما يزيد عن مائة مركب، تحصل من
الرسوم الجمركية التي كانت تحمل إلى صاحب مكة، وكان الملك الأشرف أبو النصر برسياب
صاحبه مصر شاركه في أخذ نصيب من ذلك ويذكر أن مقدار المتحصل من ميناء جدة مائتان

- ألف دينار في كل سنة، وربما يزيد وينقص. (انظر: ابن شاهين: زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك، ص ١٤).
- (١٥٨) باخرمة: المصدر السابق، نفس الجزء والصفحة.
- (١٥٩) خالد محمد سالم: موانئ البحر الأحمر، ص ١٤١، ص ١٤٢.
- (١٦٠) محمد عبد الغنى الأشقر: تجار التوابل، ص ٢٤٤.
- (١٦١) هو السلطان الظاهر يحيى بن الملك الأشرف إسماعيل بن العباس بن علي بن داود بن يوسف بن عمر بن علي بن رسول، تولى حكم الدولة الرسولية في سنة ٨٣١ هـ/١٤٢٧ م، ويعد آخر ملوك الدولة الرسولية الكبار، وكانت وفاته سنة ٨٤٢ هـ/١٤٣٨ م. (مجهول: تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٠٩؛ ابن الديبع الشيباني: بغية المستفيد، ص ١٠٦).
- (١٦٢) مجهول: تاريخ الدولة السولية في اليمن، ص ٢٢٣، ص ٢٢٤، ص ٢٢٥؛ محمد عبد العال: بنو رسول وبنو طاهر، ص ٤٥٨.
- (١٦٣) نعيم زكى فهمى: طرق التجارة الدولية، ص ١٣٩.
- (١٦٤) لكوك: مفردا لك، وهو قدر معروف من الذهب والفضة، ويدل معناه على الكثرة، ولعله من اللغة الهندية، (انظر: ابن الديبع الشيباني: قرة العيون، ج ١، ص ٣٨٤؛ بغية المستفيد في تاريخ مدينة زبيد، ص ١٠٤).
- (١٦٥) مجهول: تاريخ الدولة الرسولية، ص ١٣٠، ص ١٦٠، ص ١٧٢، وأشار صاحب تاريخ الدولة الرسولية إلى أن دخل الخزينة من عدن في سنة ٨٠٢ هـ كانت قدر سبعة عشر لكاً ومن الأصناف والأقمشة قدر ثلاثة لكوك، وفي سنة ٨١٣ هـ كان دخل الخزانة من عدن قدر عشر لكوك غير التحف والهدايا، أما في سنة ٨١٧ هـ كان دخل الخزانة من ثغر عدن يقدر بعشر لكوك (مجهول: المصدر السابق، ص ١٣٠، ص ١٦٠، ص ١٧٢).
- (١٦٦) مجهول: المصدر السابق، ص ٢٥٩، ص ٢٧٠.
- (١٦٧) مجهول: المصدر السابق، ص ٢١٦.
- (١٦٨) مجهول: المصدر السابق، ص ٢٨٠.
- (١٦٩) كانت الدولة الرسولية في اليمن تتعرض لمنافسة قوية من حكام مصر المماليك آنذاك الذين حرصوا على ازدهار النشاط التجارى في ميناء جدة وغيره من الموانئ التابعة للمماليك على البحر الأحمر. (انظر: ابن شاهين: زبدة كشف الممالك، ص ١٤، ص ١٣٧). وكانت سياسة الدولة المملوكية قائمة على تحطيم المركز التجارى لعدن وإحلال جدة محله، لذلك حذروا السفن التجارية من الرسو في عدن وحرموا على تجار مصر والشام دخول

الميناء، كما خفضوا الرسوم الجمركية في موانئ جدة، وينبع وفرضوا رسوماً عالية على السفن التي يثبت أنها تمر بعدن أو ترسوا به، فالضريبة على السلع الواردة من الشرق لجدة رأساً كانت ١٠%، وضعفها إذا مرت بعدن أولاً وغيرها من الموانئ اليمنية بل كانوا يصادرونها أحياناً (نعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية، ص ١٣٨، ص ١٣٩).

(١٧٠) مجهول: المصدر السابق، ص ٢٩٠، ص ٢٩١.