



الجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة
ISLAMIC UNIVERSITY OF MADINAH

مجلة الجامعة الإسلامية للعلوم التربوية والاجتماعية

مجلة علمية دورية محكمة

العدد السادس - الجزء الثاني
ذو الحجة 1442 هـ - يوليو 2021 م

معلومات الإيداع في مكتبة الملك فهد الوطنية

النسخة الورقية :

رقم الإيداع: 1441/7131

تاريخ الإيداع: 1441/06/18

رقم ردمد : 1658-8509

النسخة الإلكترونية :

رقم الإيداع: 1441/7129

تاريخ الإيداع: 1441/06/18

رقم ردمد : 1658-8495

الموقع الإلكتروني للمجلة :

<https://journals.iu.edu.sa/ESS>



البريد الإلكتروني للمجلة :

ترسل البحوث باسم رئيس تحرير المجلة

iujourna14@iu.edu.sa

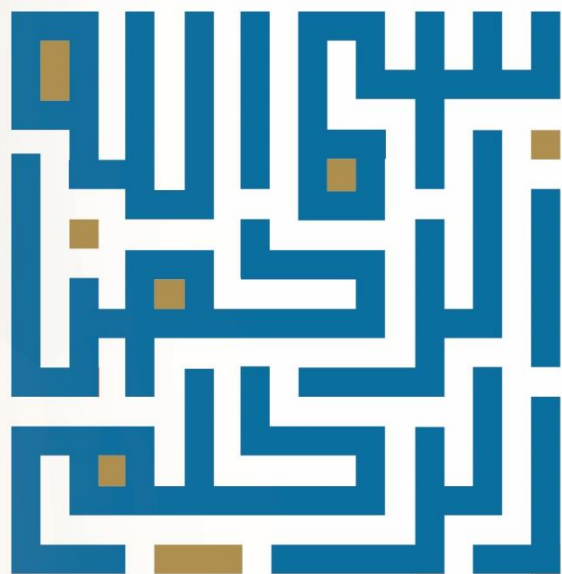




الجامعة الإسلامية بمكة المكرمة
ISLAMIC UNIVERSITY OF MADINAH

البحوث المنشورة في المجلة
تعبر عن آراء الباحثين ولا تعبر
بالضرورة عن رأي المجلة

جميع حقوق الطبع محفوظة
للجامعة الإسلامية



قواعد وضوابط النشر في المجلة

- أن يتسم البحث بالأمانة والجدية والإبتكار والإضافة المعرفية في التخصص.
- لم يسبق للباحث نشر بحثه.
- أن لا يكون مستلاً من بحوث سبق نشرها للباحث.
- أن يلتزم الباحث بالأمانة العلمية.
- أن تراعى فيه منهجية البحث العلمي وقواعده.
- أن لا تتجاوز نسبة الاقتباس في البحث المقدم (25%) .
- أن لا يتجاوز مجموع كلمات البحث (12000) كلمة بما في ذلك الملخصين العربي والإنجليزي وقائمة المراجع.
- لا يحق للباحث إعادة نشر بحثه المقبول للنشر في المجلة إلا بعد إذن كتابي من رئيس هيئة تحرير المجلة.
- أسلوب التوثيق المعتمد في المجلة هو نظام جمعية علم النفس الأمريكية (APA) الإصدار السادس، وفي الدراسات التاريخية نظام شيكاغو.
- أن يشتمل البحث على : صفحة عنوان البحث ، ومستخلص باللغتين العربية والإنجليزية، ومقدمة ، وصلب البحث ، وخاتمة تتضمن النتائج والتوصيات ، وثبت المصادر والمراجع ، والملاحق اللازمة (إن وجدت).
- يلتزم الباحث بترجمة المصادر العربية إلى اللغة الإنجليزية.
- يرسل الباحث بحثه إلى المجلة إلكترونياً ، بصيغة (WORD) وبصيغة (PDF) ويرفق تعهداً خطياً بأن البحث لم يسبق نشره ، وأنه غير مقدم للنشر. ولن يقدم للنشر في جهة أخرى حتى تنتهي إجراءات تحكيمه في المجلة



الهيئة الاستشارية :

معالي أ.د : محمد بن عبدالله آل ناجي

مدير جامعة حفر الباطن سابقاً

معالي أ.د : سعيد بن عمر آل عمر

مدير جامعة الحدود الشمالية

معالي د : حسام بن عبدالوهاب زمان

رئيس هيئة تقويم التعليم والتدريب سابقاً

أ. د : سليمان بن محمد البلوشي

عميد كلية التربية بجامعة السلطان قابوس سابقاً

أ. د : خالد بن حامد الحازمي

أستاذ التربية الإسلامية بالجامعة الإسلامية سابقاً

أ. د : سعيد بن فالح المغامسي

أستاذ الإدارة التربوية بالجامعة الإسلامية

أ. د : عبدالله بن ناصر الوليعي

أستاذ الجغرافيا بجامعة الملك سعود



هيئة التحرير :

رئيس التحرير :

أ.د : عبد الرحمن بن علي الجهني

أستاذ أصول التربية بالجامعة الإسلامية

أعضاء التحرير :

معالي أ.د : راتب بن سلامة السعود

وزير التعليم العالي الأردني سابقا
وأستاذ السياسات والقيادة التربوية بالجامعة الأردنية

أ.د : إبراهيم بن عبدالرافع السمدوني

وكيل كلية التربية للدراسات العليا بجامعة الأزهر
وأستاذ أصول التربية بجامعة الأزهر

أ.د : بندر بن عبدالله الشريف

أستاذ علم النفس بالجامعة الإسلامية

أ.د : عبدالرحمن بن يوسف شاهين

أستاذ المناهج وطرق التدريس بالجامعة الإسلامية

أ.د : عبدالعزيز بن سليمان السلومي

أستاذ التاريخ الإسلامي بالجامعة الإسلامية

أ.د : عبدالله بن علي التمام

أستاذ الإدارة التربوية بالجامعة الإسلامية

أ.د : محمد بن إبراهيم الدغيري

وكيل جامعة شقراء للدراسات العليا والبحث العلمي
وأستاذ الجغرافيا الاقتصادية بجامعة القصيم

د : رجاء بن عتيق المعيلي الحربي

عميد عمادة التعلم الإلكتروني والتعليم عن بعد سابقاً
وأستاذ التاريخ الحديث والمعاصر المشارك بالجامعة الإسلامية

سكرتير التحرير :

أ. مجتبي الصادق المنا

الإخراج والتنفيذ الفني :

م. محمد حسن الشريف

فهرس المحتويات :

م	عنوان البحث	الصفحة
1	تقويم محتوى كتب العلوم بالمرحلة المتوسطة في المملكة العربية السعودية في ضوء المتطلبات المعرفية للبرنامج الدولي لتقييم الطلبة بيزا (PISA,2018) د. هذال بن عبيد عياد الفهيدى	1
55	النموذج البنائي للعلاقة بين الوصم والخوف من التعاطف والعلاقات الاجتماعية لدى المراهقين المصابين بمرض السكري من النوع الأول بمنطقة عسير د. علي سعيد العمري	2
113	واقع استخدام طلبة المرحلة المتوسطة بمدينة الرياض لتقنية رمز الاستجابة السريعة QR Code في المناهج الدراسية "دراسة استطلاعية" د. منال محمد العنزي / أ.حصة محمد الضويان	3
157	توظيف بوابة المستقبل التعليمية والتحديات التي تواجه المعلمين والمعلمات ودرجة رضاهم عنها د. عمر بن سالم بن محمد الصعدي	4
203	واقع العلاقة الأكاديمية بين طلاب الدراسات العليا ومشرفيهم من وجهة نظر الطلاب في الجامعات السعودية د. طلال عقيل عطاس الخيري	5
247	فاعلية برنامج إثرائي قائم على نظرية الذكاء الناجح لتنمية المهارات التحليلية والإبداعية والعملية لدى طالبات المرحلة المتوسطة د. نوار بنت محمد سعد الحربي	6
299	تصورات المعلمين حول دمج التكنولوجيا في تعليم اللغة العربية كلغة ثانية (دراسة وصفية) د. سلطان بن عبد العزيز الملحس	7
331	اتجاهات القادة الأكاديميين نحو تمكين المرأة من المشاركة الفاعلة في اتخاذ القرار وفق رؤية المملكة "2030" جامعة حائل أتمودجاً د. ميسم فوزي مطير العزام	8
375	خريطة بحثية لأولويات البحث في الإدارة التربوية لمجالات التعليم العام بالمملكة العربية السعودية أ.د. عبد المحسن بن محمد السميح / د. مشاعل بنت علي الغامدي	9
421	جهود الملك عبد العزيز -رحمه الله- في تطوير وتحسين ميناء جدة 1373-1344هـ / 1925-1953م د. عبد الله زاهر الثقفي	10

* ترتيب الأبحاث حسب تاريخ ورودها للمجلة مع مراعاة تنوع التخصصات

جهود الملك عبد العزيز - رحمه الله -
في تطوير وتحسين ميناء جدة
١٣٤٤-١٣٧٣هـ / ١٩٢٥-١٩٥٣م

إعداد

د. عبد الله زاهر الشقفي
أستاذ التاريخ والحضارة الإسلامية المساعد
بجامعة الباحة



المستخلص

يعد ميناء جدة من المعالم الأثرية والاقتصادية المهمة، وقد وجد الميناء عناية كبيرة من قبل الملك عبد العزيز - رحمه الله -، واهتم به اهتمامًا بالغًا، وسعى لتطويره وتحسينه، لكي يصبح قادرًا على استقبال سفن الحجاج القادمة مباشرة دون التوقف بعيدًا عن المرفأ. ويهدف هذا البحث إلى إجراء دراسة تاريخية للأحداث التي مرت على الميناء تحت حكم الملك عبدالعزيز - رحمه الله - مع إجراء وصفٍ معماريٍّ له، وذكر ما مر به من إجراءات تنظيمية، وأعمال تطويرية وتحسينية، على ضوء المصادر المتوفرة، وإبراز أهم مميزات المعمارية بالتحليل والمقارنة. يتكون البحث من مبحثين: يتحدث الأول عن ميناء جدة في عهد الملك عبدالعزيز، بينما انفرد المبحث الثاني بالوصف المعماري للميناء، مهد لهما بوصفٍ لحالة الميناء قبل عهد الملك عبدالعزيز، وختمت الدراسة بذكر أهم النتائج والتوصيات.

الكلمات المفتاحية:

عهد الملك عبدالعزيز: تمتد فترة حكم الملك عبدالعزيز منذ توحيد البلاد تحت مسمى المملكة العربية السعودية في ٢١ جمادى الأولى ١٣٥١هـ، الموافق ٢٣ سبتمبر ١٩٣٢م، إلى وفاته (رحمه الله) عام ١٣٧٣هـ / ١٩٥٣م، إلا أن هذه الفترة سبقها اثنان وثلاثون عاماً من العمل المستمر لتوحيد البلاد وضم أطرافها الشاسعة. وعند ذكر عهد عبد الملك عبد العزيز في هذا البحث فالمقصود هي الفترة الممتدة منذ دخوله جدة وتوقيع اتفاقية تسليم جدة يوم الخميس الأول من جمادى الثاني عام ١٣٤٤/١٩٢٥م إلى وفاته عام ١٣٧٣هـ / ١٩٥٣م.

مبنى البنط: تعرف في اللاتينية باسم (البونت) ومعناها المرسى، وهو أول مبنى يدخله القادمون إلى جدة عن طريق الميناء من الحجاج، والمعتمرين، والزوار.

الأسكلة: هو الرصيف الذي كانت ترسو عليه المراكب، التي كانت تعمل بدور الوسيط في نقل الحجاج والمعتمرين والزوار، بين السفن الراسية في عرض البحر بعيدًا عن الميناء، بسبب الشعب المرجانية، وبين الميناء.

الكرنيتية: وهو المبنى الذي يتم فيه الكشف على القادمين إلى جدة عن طريق الميناء، للتأكد من خلوهم من الأمراض المعدية والمجربة قبل دخولهم إلى جدة.

المقدمة

يعدُّ البحر الأحمر واحداً من أهم البحار التي أثرت تأثيراً مباشراً في حركة التجارة العالمية، فهو ملتقى قارتين، وشريان حيوي يربط بين تجارة الشرق والغرب منذ القدم (الياني، ٢٠١٠م، ص ٥٣)، ويختصر المسافة والزمن مقارنة بطرق برية، أو بحرية أخرى، وقد كثرت الأسماء التي أطلقت عليه، مما يدل على أهميته لدى العديد من الشعوب والدول المتعاقبة، فعلى مر العصور حاولت الدول والإمبراطوريات المختلفة من رومانية وفارسية وغيرها السيطرة على البحر الأحمر، خاصة على موانئ الساحل الإفريقي (الناصرى، ١٩٨١م، ص ٩)؛ وذلك لأهميته السياسية والتجارية والدينية (أباطة، ١٩٧٩م، ص ١٩)، واشتهرت على ضفتي البحر الأحمر العديد من الموانئ والمدن، فعلى الساحل الأفريقي برز الدور الذي لعبته موانئ مصوع، وزيلع، وسواكن، على النشاط التجاري الداخلي (المعدي، ١٩٩٣م، ص ٦٩)، كما اشتهرت على الساحل الآسيوي الشرقي للبحر موانئ مثل عدن والمخا والشعبية وغيرها، وارتبط الميناء بعدد من الموانئ العربية كميناء السويس، وبور سودان، والبصرة، وبيروت، وغيرها، وبعدد من الموانئ في شرق آسيا كميناء كلكتا، وبومباي، وجاوا، والموانئ العالمية كميناء نيويورك، ولفربول، وأمستردام، وهامبورغ، وغيرها. (الخطيب، والعمري، ٢٠١٦م، ص ١٧٤)، وخلال العصور الوسطى أعتبر البحر الأحمر بحرًا إسلاميًا مغلقًا، وأصبحت الحركة التجارية فيه حكرًا على المسلمين دون سواهم (فهيمى، ١٩٧٣م، ص ١٤٤).

وقد عرف البحر الأحمر بصعوبة الملاحة فيه؛ لشدة رياحه الشمالية، والتيارات المائية، ولكثرة الشعب المرجانية، التي أدت إلى ضيق المجرى الصالح للملاحة، خصوصاً في مناطق الاختناق، كما تتسم سواحله بالصخور الناتئة التي تعترض مسيرة السفن، وتتسبب في عرقلتها (الخالدي، ٢٠١٨م، ص ٢٥).

ويذكر المؤرخون أن جدة لم تعرف كميناء إلا عندما اتخذها الخليفة الراشد عثمان ابن عفان رضي الله عنه في عام ٢٦ هـ، ٦٤٦م ميناء ملكة بدلاً من الشعبية (ابن فهد، ٢٠٠٥م، ج٢، ص٢٠). ويعد الطريق البحري الموصل إلى الأراضي المقدسة في مكة المكرمة، والمدينة المنورة (فهمي، ١٩٧٣م، ص١٤٥)، ومن أهم ثغور الحجاز (الغامدي، ٢٠٠٠م، ص٢١٥)، بل الجزيرة العربية، وله أهمية كبيرة في الحركة التجارية بين أوروبا وآسيا وأفريقيا (منسي، ٢٠١٥م، ص١١٧)، فهو يحتل موقعاً وسطاً على السهل الساحلي الشرقي للبحر الأحمر (السماري، ٢٠١٨م، ١/١٤٦).

ويقع الميناء في منطقة تلتقي عندها طرق المواصلات البرية والبحرية، فيقع ما بين خطي عرض (٢١) و(٢٨) درجة شمالاً، وخطي طول (١٠) و(٣٩) شرقاً، وهو بهذه الكيفية يمثل حلقة الوصل بين اليابسة والماء، فيبعد عن مكة المكرمة حوالي (٧٥ كم)، وعن المدينة المنورة حوالي (٤٢٥ كم)، وعن العقبة حوالي (٩٥٠ كم)، وعن جيزان حوالي (٨٢٠ كم) (الحمدان، ١٩٩٠م، ص٢٥؛ والرويثي، ١٩٨٤، ص٢١٤)، وقد كان لهذا الموقع أثره الكبير في تطور الميناء ونموه؛ فالموانئ الكبرى لا يمكن أن تتطور دون موقع متميز قابل للتغيير والنمو والتطوير (الرويثي، ١٩٨٤م، ص٢١٦).

هدف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى توثيق الأحداث والتطورات التاريخية الهامة التي مر بها الميناء، ووصفه وصفاً معمارياً وفق ما توفّر من معلومات، وما هو موجود على أرض الواقع، وذلك في فترة حكم الملك عبدالعزيز منذ أن ضم الحجاز إلى حكمه وحتى وفاته - رحمه الله - في الفترة الزمنية من عام ١٣٤٤-١٣٧٣هـ / ١٩٢٥-١٩٥٣م.

حدود الدراسة:

الحدود المكانية: الدراسة تختص بميناء مدينة جدة الواقعة إلى الغرب من مكة المكرمة، على ساحل البحر الأحمر.

الحدود الزمانية: الفترة التاريخية التي ضم فيها الملك عبدالعزيز آل سعود - رحمه الله - الحجاز إلى حكمه عام 1344/1925م، إلى وفاته عام 1373هـ/1953م.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية الدراسة في أنها تسلط الضوء على فترة مهمة جداً في تاريخ ميناء جدة، كانت بداية لفترة ذهبية من الازدهار الاقتصادي والاستقرار السياسي والنمو السكاني والحضاري، لعب فيها الميناء دوراً بارزاً؛ مما أسهم في توسع عمله، وزيادة نشاطه التجاري.

الدراسات السابقة

في ما يلي عرض لأهم الدراسات والمصادر التي استفاد منها البحث في توثيق موضوعاته.

- كتاب (موسوعة تاريخ مدينة جدة): (الأنصاري، 1982م) وفيه تحدث الأنصاري عن تاريخ وجغرافية مدينة جدة، وتطورها العمراني، والسكاني، بالإضافة إلى مساجدها، ومدارسها، وأسواقها، ولحمة موجزة عن مينائها، وذلك بدون تفصيل.

- كتاب (جدة في عهد الملك عبدالعزيز آل سعود): (الغامدي، 2000م) وفيه تحدث الباحث عن العديد من المواضيع منها: السور، أحياء وأبواب مدينة جدة، جدة تحت حكم الأشراف، والتعليم، والحرف، والحالة الصحية في مدينة جدة، ومكتب التعدين، والجمارك، والقضاء، والميناء، والاذاعة السعودية، ومديرية الشرطة، والصناعات، والحرف.

العمارة بمدينة جدة في العصر العثماني ٩٢٣-١٣٣٤هـ / ١٥١٧-١٩١٦م (الثقفي ٢٠١٥م):

تناول هذا الكتاب تاريخ العمران في مدينة جدة، مشتملاً على العمارة الدينية، والعسكرية، والمدنية، بما فيها الميناء، إبان العصر العثماني، بإجراء دراسة تحليلية مقارنة للعناصر المعمارية، والنقوش الخطية، والعناصر الزخرفية، ومواد البناء، والطرق المستخدمة في البناء في ذلك العهد.

التمهيد

ميناء جدة قبل عهد الملك عبدالعزيز:

واصل ميناء جدة - عبر الأزمنة المختلفة - القيام بدوره كمر اقتصادي مهم (الأنصاري، ١٩٨٢م، ص ١٧)؛ فعن طريقه تم توفير معظم الاحتياجات اللازمة لمدينة جدة والمناطق المجاورة لها، وخاصة مكة المكرمة والمدينة المنورة (اليعقوبي، ١٩٧٧م، ص ٣١٧).
فرغم أن جدة مدينة ساحلية إلا أنها تمتعت بحصانة طبيعية تمثلت في وجود الشعب المرجانية التي تجعل دخول السفن أمراً عسيراً إلى الميناء، بل ويستحيل دون دليل، وللوصول إلى الميناء لا يوجد غير ممر واحد من خلال الشعب المرجانية، يسمى بالباب الأوسط، لا يمكن للبواخر الكبيرة عبوره بأمان (جيلوت، ٢٠١٦م، ص ٣٣)، بل ويستحيل دون إرشاد من خبير من أهل جدة، ولا يمكن دخوله بعد العصر، حيث تبدأ المياه في الاسوداد، ويروى أن كثيراً من السفن تلقى مصيرها المحتوم نتيجة المغامرة من قبطانها (جيلوت، ٢٠١٦م، ص ٣٣).

وشهدت جدة في عام (٨٠٦هـ / ١٤٠١م) أهم حدث عمراني كان له أكبر الأثر في تعزيز دورها بوصفها ميناءً رئيساً ومهماً على البحر الأحمر، حيث أنشأ والي جدة جابر بن

عبدالله ميناءها ليضاهي به ميناء عدن (الفاسي ١٩٩٨م، ج٣، حاشية (٢)، ص ٢٥١)، فأصبحت الميناء التي تأتي منه المؤن والبضائع لمكة أو لاستقبال الحجاج. إلا أن أبرز موانئ البحر الأحمر كان ميناء عدن؛ الذي كان يمثل نقطة الوصول النهائية لسفن التجارة القادمة من الشرق، وفي العشرينيات من القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي بدأ يتلاشى أمره، فانصرفت السفن التجارية إلى جدة، حيث وجدوها أكثر أمناً، بخلاف ما كانوا يجدون من تسلط بعض ملوك اليمن، من فرض الضرائب الباهظة على ما يحملونه من بضائع، فازدهر ميناء جدة، وتطورت المدينة حتى وصفت "كأعظم مراسي الدنيا" (الجزيري، ١٩٨٣م، ص ٧١١).

ويعود أول ازدهار للتجارة الدولية في ميناء جدة إلى عام ٨٢٥هـ/ ١٤٢٢م؛ في عهد السلطان المملوكي برسباي (٨٢٥-٨٤١هـ/ ١٤٢٢-١٤٣٨م) حيث سمح للسفن القادمة من الهند أن تكمل رحلتها إلى جدة مباشرة دون الوقوف في ميناء عدن، حيث كان المعتاد إنزال البضائع في عدن وبعد ذلك نقلها إلى جدة إما برًا، وإما بحراً (المقريزي، ١٩٩٧م، ج٧، ص ٢٧٧-٢٧٨).

ويصف الظاهري أهمية الميناء في القرن التاسع الهجري الخامس عشر الميلادي بأنه ربما يرد إلى الميناء كل سنة ما يزيد على مائة مركب، ومن ذلك مركب بسبعة قلع، وتؤخذ الموجبات والرسوم وتُحمل إلى أمير مكة، ويشاركه فيها السلطان المملوكي الملك الأشرف أبو النصر برسباي (الزركلي، ١٩٩٩م، ص ٤٨)، وقد يصل متحصل جمرك جدة إلى مئتي ألف دينار في السنة (شاهين، ١٨٩٤، ص ١٦).



لوحة رقم (١): صورة جوية توضح موقع الميناء. صور (أرامكو).

وقابل هذا الازدهار رغبة عارمة عند البرتغاليين للسيطرة على الملاحة بالبحر الأحمر، بل والقضاء على كل نفوذ تجاري للتجار العرب في البحار الشرقية (ابن إياس، ٣١٦/٥)، فعملوا على تخريب ميناء جدة وتجارته؛ حيث قاموا بمنع السفن من الوصول إلى ميناء جدة عام (٩١٩هـ / ١٥١٣م)، وفرض رقابة شاملة على السفن في البحر الأحمر (شراب، ٢٠١٢، ص ١٧٧)، واستمرت التَّهديدات والاعتداءات حتى تم التصدي لها خلال الفترة الممتدة من (٩٥٧هـ / ١٥٥٠م) إلى (٩٨٨هـ / ١٥٨٠م)، وبدأت معالم الضعف تظهر لدى البرتغاليين، فتلاشت مراقبة السفن، وسنحت الفرصة بوصول كميات كبيرة من التوابل إلى ميناء جدة؛ لتعيد النشاط التجاري إلى الميناء في تلك الفترة (شراب، ص ٢٦)، فوصل عدد السفن التي تصل إلى ميناء جدة عام (٩٦٣هـ / ١٥٥٦م) إلى ثلاثين سفينة محملة بالسلع المختلفة (شراب، ص ٣١).

وكانت الدولة العثمانية تُعَدُّ متحصل جمرك جدة مصدرًا مهمًّا من مصادر دخل الولاية؛ حيث بلغت في بعض الأعوام أكثر من خمسة أو ستة ملايين قرش (صبري، ١٨٨٨م، ص ٣٣)، وشكلت نسبة (١٥%) تقريبًا من إجمالي الإيراد (الخالدي، ٢٠١٤م، ص ٣١٦)، وحرص الولاة في جدة على تشجيع الوضع الاقتصادي وتنشيطه عبر جمرك جدة؛ لكي تستفيد الولاية من عائدات الجمرك (المعبدي، ١٩٩٣م، ١٥٤)، مما جعلها تنشئ لها دائرة خاصة أطلقت عليها في عام ١٣٢٧هـ / ١٩٠٩م، (مديرية الرسوم والجمارك)، وقد بلغت واردات الجمارك في ميناء جدة عام (١٣٢٧هـ / ١٩٠٩م) (٨،٦١٥،٩١٣) قرشًا (المعبدي، ١٩٩٣م، ص ١٥٠-١٥١).

وتأثرت واردات الجمرك بالزيادة والنقص بحسب الظروف السياسية وقيام الحروب، وظهور الأوبئة في مختلف مناطق العالم، فقد قلت واردات الحجاز بشكل كبير بسبب الحملة الفرنسية على مصر، مما أدى إلى إغلاق جمرك جدة عام (١٢١٢هـ / ١٧٩٨م) (وثيقة رقم

(E,160/6664)، وكان لحرب بريطانيا مع اليونان مع عامي 1946م-1949م/1369هـ-1376هـ، أثر كبير في انخفاض مجمل عدد البواخر القادمة إلى ميناء جدة من (265) في عام 1896م إلى (195) في عام 1897م (الشعفي، 1428هـ، ص 60).

وعاد افتتاح قناة السويس في عام 1286هـ-1869م بأثار سلبية على واردات ميناء جدة وحركة التجارة به، ومما زاد في سوء الأحوال في حركة الميناء التجارية ظهور السفن البخارية، فلم تعد هناك حاجة لدور جدة كوسيط لتجارة الهند واليمن مع بلدان شمال أفريقيا وأوروبا، فانخفضت واردات الجمرك بشكل حاد، ولم تتحسن الواردات الجمركية إلا بعد ما يزيد عن ثلاثين عاماً ولفترة وجيزة فقط بسبب نشوب الحرب العالمية الأولى عام 1332هـ/1914م (الثقفي، 2015م، ص 129-130).

وقد كتب سويلمز أوغلي تقريراً موسعاً عن أحوال الحجاز إلى السلطان عبد الحميد الثاني (1310هـ/1892م)، خص فيه الميناء و وارداته بجزء من التقرير، حيث شدد على أهمية العناية به، وذلك ببناء بعض الأرصفة والفنارات داخل الميناء، خاصة -حسب قوله- أن الميناء واسع وعميق ولا يحتاج إلى عمليات تطهير مستمرة، إنما يحتاج إلى بعض المصروفات لإنشاء التحسينات اللازمة وتنفيذها، وأن الاهتمام بميناء جدة وموانئ السواحل الشرقية للبحر الأحمر سيضمن دخول ملايين الليرات إلى خزينة الدولة العثمانية، وأن من نتائج الإهمال أن تضعف سيطرة الدولة العثمانية على بلاد الحجاز واليمن (أوغلي، د.ت، ص 248-251).

وتؤكد أحد الوثائق ما ذهب إليه أوغلي من أن تنظيم إدارة الجمرك وبناء الأرصفة، سيوفر دخلاً كبيراً لخزينة الدولة، وأن الإهمال لميناء جدة قد حرم خزينة الدولة العثمانية من مبالغ طائلة كان من الممكن أن تعود عليها من مرور السفن التي تنقل التجارة بين الهند وأوروبا، وكان لقلة الموظفين وعدم اهتمام الدولة العثمانية بتحسين الميناء وتطوير مرافقه أثر

في قلة الواردات، بل إن الموانئ المماثلة له قد تفوقت عليه كميناء الحديدية (وثيقة رقم (Y.PRK.UM.5/93).

ومن خلال مشاهدات وتدوينات الرحالة الذين زاروا جدة قبل فترة حكم الملك عبدالعزيز لها، نستطيع رسم صورة ذهنية للميناء؛ فيصف بوركهات الذي زار جدة عام ١٢٢٩هـ/١٨١٤م الميناء بأن له رصيفين، تنزل عليهما قوارب صغيرة لنقل حمولة السفن الكبيرة التي يجب عليها أن ترسو في مكان قرب الشاطئ يبعد عنه نحو ميلين، ولا يقترب من الشاطئ غير المراكب الصغيرة حجمًا المسماة (سعي) - أي سواعي - وتُقلل أرصفتها الميناء كل مساء عند الغروب (بوركهات، ٢٠٠٥م، ص ١٨-١٩)، وبذلك يمنع الاتصال بين الميناء والمدينة عقب غروب الشمس من كل يوم، حسب أوامر موظفي الجمارك (مناع، ١٩٨١م، ص ١٢١).

ونلاحظ استمرار الوضع على ما هو عليه؛ فيشير الرحالة الفرنسي شارل ديديه الذي زار جدة عام ١٢٧٠هـ/١٨٥٤م، فقال عن الميناء: إنه مليء بالأرصفت الرملية، ومياهه ضحلة حتى إنه ينبغي على السفن أن ترسو على بعد ميلين إلى ثلاثة أميال عن الشاطئ، ويتم نقلهم إلى رصيف الجمارك عن طريق مراكب مسطحة يجب عليها القيام بالتفافات كبيرة؛ حتى لا تغوص في الرمال (ديديه، ٢٠٠١م، ص ١٦٨).

وبعد أن ضم الملك عبدالعزيز مكة لحكمه في عام ١٣٤٣هـ/١٩٢٤م، وتحصن الشريف بجدة وإغلاقه لميناء جدة ومنعه للحجاج من القدوم إلى الميناء، برز دور الميناء وأهميته بشكل كبير على مكة وحياة الأهالي فيها؛ فلم تستطع الموانئ القريبة من ميناء جدة كرابغ، والقنفذة، والليث التعويض عنه، فسبب انفصال مكة المكرمة عن جدة مشكلة اقتصادية كبيرة، لاعتمادها بشكل كبير على جدة في التموين والإمداد، وزادت الأمور سوءًا فانقطع توافد الحجاج (أم القرى، ١٩٢٥م، ص ١-٢)، وارتفعت الأسعار ارتفاعًا فاحشًا، كما شهدت العملة تراجعًا في قيمتها الشرائية (الحري، ٢٠٠٣م، ص ٤٣-٤٤).

إلا أن جهود الملك عبدالعزيز -رحمه الله- نجحت في إفشال الحصار، الذي لم تعترف به قنصل الدول الأوروبية، وأعلن الملك عبدالعزيز استمرار فريضة الحج لذلك العام وتعهد به باستقبال الحجاج وحمايتهم إلى وصولهم للديار المقدسة (أم القرى، ١٩٥٢م، ص ٣). وفي ٦ جمادى الثانية سنة ١٣٤٤هـ / ٢٢ ديسمبر ١٩٢٥م، أعلن الملك عبدالعزيز للناس عامة أن أزمة الحصار وإغلاق ميناء جدة انتهت وذلك بتنازل الملك علي بن الحسين عن الحجاز وتوقيع اتفاقية تسليم جدة ومن ثم مغادرته جدة، كما طمأن الناس بأن بإمكانهم السفر إلى جدة والتجارة منها، وأن من أراد إرسال بضائع إليها - على كافة أنواعها - أو تصديرها منها عليه أن يراجع مركز الحكومة في الحميدية ليحصل على الفسح في ذلك (أم القرى، ١٩٢٥م، ص ١).

المبحث الأول: ميناء جدة في عهد الملك عبد العزيز:

حظيت جدة - بشكل عام - برعاية الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود - رحمه الله -، وأولى ميناءها عناية خاصة، وسعى لتطويره، وحل مشكلاته وتحسينه؛ لكي يصبح قادرًا على استقبال سفن الحجاج والبضائع التي كانت يتزايد عددها سنويًا.



لوحة رقم (٣): صورة توضح تحرك الملك عبد العزيز من ميناء جدة إلى اليخت الملكي (المحروسة). أمانة محافظة جدة.

وقد أكتسب مبنى الميناء شهرته عندما غادره الملك عبدالعزيز - رحمه الله - مع عدد من أبنائه الأمراء: محمد، وخالد، وفهد، وعبدالله، وبندر، ومساعد، وعبدالمحسن، ومشعل،

وسلطان، ومتعب، وطلال، ونواف، وعدد من أصحاب المعالي والسعادة، يوم الاثنين ٨ صفر سنة ١٣٦٥هـ، الموافق ٧ يناير سنة ١٩٤٦م لوحة رقم (٣)، (مشخص، ٢٠١٨م، ص ٣٤، ٣٧)، متوجهاً إلى جمهورية مصر العربية في رحلته البحرية الشهيرة عبر البحر الأحمر للقاء الملك فاروق ملك مصر، وقد أقام سكان جدة أمام البنط احتفالاً كبيراً لوداع الملك، وعاد في المسار نفسه، كما أقاموا حفلاً مماثلاً فرحاً بعودته، وبهذه المناسبة قررت لجنة الاستقبال تسمية الساحة العامة الكائنة أمام الكرنيتية والجمارك والبريد في جدة باسم ميدان الملك عبدالعزيز، وما يتصل بها باسم شارع الملك عبدالعزيز.

واستمراراً للوضع في العهود السابقة، كانت السفن في بداية عهد الملك عبدالعزيز تقف بعيداً عن الميناء، في المكان الذي أنشئ فيه الميناء لاحقاً، وعرف بين المعادي بـ (الحفرة) (باطرفي، ١٤١٨هـ، ص ٥٤)، التي بلغ عمقها من الداخل ما بين (٣) أذرع إلى (١٧) ذراعاً (صبري، ١٨٨٨م، ص ١٨٥)، ثم ينزل الحجاج من السفن إلى زوارق صغيرة تسمى: (سنابيك) تقوم بنقلهم إلى الميناء، إضافة إلى المراكب الكبيرة والمعروفة (باللنشات) (باطرفي، ١٤١٨هـ، ص ٥٥)، ويتم نقل الحمولة من البضائع بشكل يدوي من الميناء إلى المستودعات.

زار جدة في هذه الفترة الرحالة العربي الأمير شكيب أرسلان في رحلته إلى الأراضي المقدسة عام (١٣٤٧هـ / ١٩٢٩م)؛ فوصف البواخر الكثيرة الراسية به أنها أشبه بالغابة، وقارن جدة بميناء هامبورغ ونيويورك؛ حيث تجتمع في مياهها ما بين الثلاثين إلى الخمسين باخرة (أرسلان، ٢٠٠٤م، ص ٢٨).

كما زارتها الرحالة الأسكتلندية أفلن (زينب) كوبولد - في عام (١٣٥١هـ / ١٩٣٣م)، في طريقها إلى مكة المكرمة لأداء فريضة الحج؛ فوصفت الميناء بأنه عجيبة من عجائب الزمان في جماله، وأن ليس هناك مياه بحر تشابه مياهه في البهاء واللمعان، ولكنه إلى ذلك كله كثير الصخور، كثير الجبال البحرية بحيث كان قائدو البواخر لا يتقدمون إلى

المرفأ إلا بمقدار، وممَّا زاد في عجبها براعة قائد الزورق، وهو صبي لم يتجاوز العاشرة من عمره، بحيث كان يرى الحفر تحت الماء فيدور حولها، ولا يقع عليها، وكان بارعًا في الروغان عنها، حتى أوصلهم إلى المرفأ سالمين (كوبولد، ١٩٣٤م، ص ٢٣).

مما سبق نلاحظ أن الميناء زادت فيه الحركة التجارية بشكل كبير إلا أن التطورات والتحسينات اللاحقة لم تظهر عليه بعد، وكانت أولى هذه التحسينات هي التي أمر بها الملك عبد العزيز - رحمه الله - بعد زيارته جدة في عام (١٣٦٥هـ / ١٩٤٦م) تلك الزيارة التي أشرنا إليها سابقًا لمقابلة الملك فاروق ملك مصر، فوجد أن المنطقة التي ينزل فيها الحجاج قبل دخولهم إلى البنط ترابية وسبخة، فأصدر أوامره إلى وزير المالية - آنذاك - عبدالله بن السلیمان بالاهتمام بتحسين أحوال الميناء، وتطويره (الزركلي، د.ت، ص ٢٢٧)، فكانت البداية بدم المنطقة الضحلة من البحر في مواجهة جزيرة سعد الواقعة جنوب الجمرک القديم (جميل، ص ٢٦٥). وتم ردم حوالي (٢٥٥٠٠م)، (الغامدي، ٢٠٠٠م، ص ٢١٥)، ونتج عن ذلك أن الحُق بجدة مساحات جديدة من الأراضي المتصلة بالبحر.

وفي عام (١٣٦٧هـ / ١٩٤٨م) تم إنشاء رصيف (مرسى) بحري كبير بواسطة شركة بكتل الأمريكية (Bechtel Corporation) (كحالة، ١٩٦٤م، ص ٢٠١)، داخل البحر يسمى بـ (الأسكلة) بطول (١٧٠م) وعرض (٣٠م)، ثم تم ربط المرسى بجزيرة سعد بواسطة جسر نُبِت على ركائز حديدية يبلغ طوله (٣٩٠م)، وعرضه (٨) أمتار، يمكنه استقبال سفينتين في وقت واحد (إمارة منطقة مكة المكرمة، ١٩٩٩م، ص ١١٦)، وكان له رصيفان جانبيين: خصص الرصيف الجانبي الذي يبلغ طوله (١٥٨م)، لرسو السفن الصغيرة، وأما الرصيف الآخر والبالغ طوله (٣٦٥م)، فخصص لرسو الصنادل التي كانت الحكومة تدعو المعادي لاستخدامها بدلا من السنابك (اقرأ، ص ١١٨)، وأنشئ الرصيف لترسو عليه السفن مباشرة، وتفرغ حمولتها من الحجاج ومن البضائع إلى البر مباشرة، كما تم توصيل الميناء بشارع يصل إلى طريق مكة المكرمة في نقطة تقاطع مع الشارع القادم من المطار. ومن

الملاحظ توظيف بعض الأجهزة الحديثة واستخدامها في الميناء؛ كالروافع التي تستطيع رفع حمولات تزن خمسة عشر طناً والجرارات (الغامدي، ٢٠٠٠م، ص ٢١٧).



أما بالنسبة لمكاتب ومباني الميناء ففي عام (١٣٥٤هـ / ١٩٣٥م)، بدأ بتجديد مباني الميناء بالكامل ليكون بمواصفات حديثة؛ فجمع بين الفرضة العثمانية التي أنشأها نوري باشا عام ١٢٨٣هـ / ١٨٦٦م، والجمرك الذي كان على باب البنط، والمحجر الصحي في مبنى واحد، وفصل الميناء بعد تجديده بسور خاص في المنطقة التي ردمت في العهد العثماني، ويعرف الآن بمتحف البنط بجوار مركز المحمل، لوحة رقم (٢)، وبه المرافق الحكومية اللازمة وبه مخازن الجمارك، وإدارة جمرك جدة، ومديرية الجمارك العامة، وترتبط إدارة الجمرك بالمديرية العامة للجمارك، وقد تولاهما منذ أول عهد الحكومة السعودية: قاسم إسماعيل لنظارة الرسوم، وهي الجهة المشرفة على جمرك جدة (الحربي، ٢٠٠٩م، ص ١٣٥)، ومحمد خليل لرئاسة الكتاب، وعبد القادر صادق لأمانة الصندوق (أم القرى، ١٩٢٥م، ص ٤)، ثم علي يحيى، ثم مصطفى بدر الدين، وبعده أحمد ناظر، فزكي عمر، فأحمد لاري، فمحمد نور رحيمي، ويعين برتبة وكيل وزارة نظراً لضخامة مسؤولياته، وله وكلاء ومعاونان (الأنصاري، ١٩٨٢م، ص ٥١١).

واحتلت مكاتب المديرية العامة بالمبنى الجديد الجانب الشرقي الشمالي؛ ليسهل عليها الإشراف على الصادرات والواردات من البضائع والركاب (الأنصاري، ١٩٨٢م، ص ٥١٢)، والإشراف على جميع الحجاج القادمين من الأقطار الإسلامية لأداء فريضة الحج وتدوين

أسمائهم وجنسياتهم (أم القرى، ١٩٢٦م، ص ٢)، وقد أسندت إدارة الميناء التجارية منذ إنشائه إلى بيت زينل الذي قام بتشغيل الميناء نيابة عن الحكومة تحت إشراف وزارة المالية، والإنفاق على ذلك من وارداته، في مقابل تقديم مبلغٍ معين للحكومة بموجب اتفاق عقد على ذلك مع الوزارة، وتجدر الإشارة إلى أنه في عام (١٣٨١هـ/١٩٦١م) تم نقل الإشراف على الميناء إلى الحكومة وربط بوزارة المواصلات (الأنصاري، ١٩٨٢م، ص ٥١٢).

وقد أشادت منظمة الصحة العالمية بالتحسينات والتطويرات التي طرأت على الخدمات الصحية المقدمة للحجاج من قبل حكومة المملكة العربية السعودية، أثر زيارة وفد لها لجدة والاطلاع على مبنى الحجر الصحي بعد الانتهاء من بنائه والخدمات الصحية المقدمة للحجاج، مما أدى إلى رفع القيود التي وضعتها المنظمة على السفر للحج فاستطاع الحجاج أداء حجهم بيسر وسهولة، وزادت أعداد بعثات الحج في السنوات اللاحقة (الجابري، ٢٠١٧م، ص ٥٣٨-٥٣٩).

وفي مرحلة ما قبل النفط، ساعدت واردات ميناء جدة الحكومة على سداد التزاماتها المالية، فقد كان الملك عبدالعزيز شديد الحرص على إعطاء الناس حقوقها، ذكر الشيخ أحمد توفيق اليافي شيئاً عن عدل الملك عبد العزيز وحرصه على ذلك فقال: " إن من المواقف العظيمة التي وفقها جلالته الملك عبدالعزيز مع شعبه في جدة، موقفه مع عمي الشيخ عمر عبد البديع اليافي، ووالدي الشيخ توفيق عبد البديع اليافي، حيث كان لهما حقوق على مالية جدة، ولم تتوفر وقتها المبالغ اللازمة للسداد، وعندما علم جلالته بعدم سداد المبالغ المستحقة لهما وفي حضور الشيخ عمر عبد البديع، نادى وزير المالية -آنذاك- الشيخ عبدالله السليمان وقال له، لماذا لم تدفعوا إلى الناس حقوقهم؟! ويلزم دفع المبلغ حالاً، فقال الشيخ عبدالله السليمان: سمعاً وطاعة. ثم أخذ عمي جانباً وقال له: يا شيخ عمر أنت ابن هذه البلاد وتعرف أنه لا يوجد في المالية هذا المبلغ لندفعه لك، ولكن عندي

طريقة تسدها لك وهي أنه كلما أدخلت بضاعة إلى البلاد تخصم من هذا المبلغ ويبقى لك في الجمارك حتى يسدد" (الرئاسة العامة لتعليم البنات، ١٤١٩هـ، ص ٩٣).

المبحث الثاني: الوصف العماري لمبنى الميناء (البنط)

تكون الميناء الجديد الذي استغرق بناؤه عشر سنوات (اقرأ، ١٩٨١م، ص ١١٨)، من ثلاثة مرافق حيوية وهي (الإسكلة)، والتي يعود إنشائها إلى عهد الملك عبدالعزيز - رحمه الله - كما ذكر ذلك سابقاً، و(الكرنتينة)، وجمرك الحجاج. وكانت الكرنيتينة مواجهة للميناء البحري قبل ردم المياه الضحلة التي أمامها لإنشاء ميناء جدة الإسلامي ومصفاة البترول، وتم تغيير اسمها إلى (مصلحة الصحة البحرية والكورنتينات) (بدره، ٢٠٢٠م)، لوحة رقم (٥)، لوحة رقم (٤)، وأطلق عليها بعض التجار (الطايبية) (طرابلسي، ٢٠٠٦م، ص ١٦٠)، وقد أزيل هذا المبنى فيما بعد لأغراض التوسع العمراني.



لوحة رقم (٤): صورة توضح مباني الميناء الثلاثة، وحركة المسافرين على رصيف الميناء بعد تحسينه. أمانة محافظة جدة.

ومصفاة البترول، وتم تغيير اسمها إلى (مصلحة الصحة البحرية والكورنتينات) (بدره، ٢٠٢٠م)، لوحة رقم (٥)، لوحة رقم (٤)، وأطلق عليها بعض التجار (الطايبية) (طرابلسي، ٢٠٠٦م، ص ١٦٠)، وقد أزيل هذا المبنى فيما بعد لأغراض التوسع العمراني.

أما القسم الثالث (جمرك الحجاج)، فكان يتم تجميع أمتعة الحجاج وحقائبهم فيه، حيث كان الحجاج يتوجهون إليه لاستلام أمتعتهم، ومن ثمَّ يتوجهون إلى خارج مبنى البنط، ومنها إلى مكة، لوحة رقم (٤)، وقد توقف مبنى البنط في منتصف الخمسينات عن العمل، حيث تم نقل جميع المرافق والمهام التي كان يقوم بها إلى إدارة ميناء جدة، كما كانت مستودعات الجمارك في موقع عمارة الأمير عبدالله الفيصل، بشارع الملك عبدالعزيز (طرابلسي، ٢٠٠٦، ص ١٥٩).



لوحة رقم (٥): صورة توضح تغيير مسمى الكرنيتينة في عهد الملك عبدالعزيز تم التقاطها في

١٩٤٢/٤/٣م. بدر بدرة [BadrBadrh@] ١٣ مايو ٢٠٢٠ (تغريدة) تم الاسترجاع من

<https://twitter.com/badrbadrah/status/1260318285834465287?s=21>

وبقي المبنى المكون من الطابقين لوحة رقم (٢) صامدًا محتفظًا بملامحه العمرانية، ويتكون تخطيطه من مسقط أفقي مستطيل الشكل، تبلغ مساحة الدور الأرضي ٢م١٢١٨ شكل رقم (١)، وبمساحة إجمالية تبلغ ٢م٢٧٢٦. بني بالحجر المنقبي، وسقف بالخشب، إلا أنه وبعد تآكل السقف عمل سقفه من الإسمنت المسلح، ويتكون الدور الأرضي من صالات فسيحة كانت تستخدم لاستكمال إجراءات وصول الحجاج، وعمل الكشوفات الطبية اللازمة لهم، لوحة رقم (٦)، وعلى جانبي الصالات توجد اثنتا عشرة غرفة مختلفة المساحات، كانت تستخدم للموظفين والأطباء، أما الدور الثاني فيمكن الصعود إليه عن

طريق درج واسعة تنفصل إلى سلمين عن اليمين وعن اليسار تعطي شكلاً رائعاً وفخامة للمبنى من الداخل، يتكون من ثماني عشرة غرفة مختلفة المساحات. وقد تم تحويل المبنى إلى متحف، لوحة رقم (٦)، لعرض كل ما يخص وسائل ونشاطات النقل البحري، ويعد المبنى من أقدم المباني القائمة بمدينة جدة، والذي لا يزال يحتفظ بالكثير من عناصره المعمارية، التي اشتهرت بها عمارة المباني التقليدية بمدينة جدة، كالحجر المنقبي، والزخارف الخشبية على الأبواب والشبابيك وغيرها، لكنه يعاني في الفترة الحالية -فترة البحث- من الإهمال، وخاصة جدران الخارجية، والفناء الخارجي الموجود بالجهة الغربية للمبنى.



لوحة رقم (٦): متحف باب البنط من الداخل. أمانة محافظة جدة

الختام

حمداً لله تعالى على المنتهى، وصلاة وسلاماً على رسوله المصطفى صلى الله عليه وسلم، وبعد:

نعرض هنا أهم ما توصل إليه البحث من نتائج وهي على النحو التالي:

١- مثل ميناء جدة عبر الزمن حلقة وصل مهمة لربط العالم الإسلامي بمقدساته في مكة والمدينة، كما أن متحصل الجمرك المالي شكل رافداً رئيساً من الروافد الاقتصادية القليلة لولاية الحجاز.

٢- بروز دور ميناء جدة الكبير في خدمة المدينة المقدسة أثناء حادثة منع الشريف وصول الحجاج والمؤن إلى مكة المكرمة، فعانى الناس من نقص حاد في المؤن ومن ارتفاع الأسعار.

٣- حرص الملك عبدالعزيز - رحمه الله - منذ ضم جدة إلى الدولة السعودية، على الاهتمام بجميع مرافقها ومنها مينائها، رغم ضيق الموارد المالية في عصر ما قبل النفط، فاهتم بالميناء، وسعى لتطويره، وتوسيعه وتحسينه؛ لكي يصبح قادراً على استقبال سفن الحجاج القادمة مباشرة وتسهيل الحركة التجارية.

٤- لم يعد الحجاج والبضائع بحاجة للانتقال من السفن الكبيرة إلى السفن الصغيرة للوصول للميناء، بل أصبح الوضع أكثر سهولة ويسر وذلك بنزولهم بشكل مباشر من سفنهم إلى الرصيف البحري الطويل الذي قام ببنائه الملك عبدالعزيز.

٥- أصبحت حركة الحجاج داخل مباني الميناء أكثر سهولة وتنظيماً، وذلك بعد تجديد المباني وإعادة تنظيمها في مبنى واحد، فما أن يصل الحاج ويدخل من باب البنت حتى يتم الكشف عليه من الأطباء في الحجر الطبي، ويستلم أمتعته من مبنى الجمرك.

وفي الختام تدعو الدراسة وزارة السياحة في المملكة العربية السعودية إلى الاستفادة الكاملة من مبنى متحف البنط وفتحه لزيارة السياح، ودمج التاريخ بالحدائثة؛ وذلك بعرض فيديوهات تصور رحلة الحج قديماً. كما تدعو الدراسة الباحثين إلى تتبع تطور ميناء جدة وذلك بدراسة التغيرات التي طرأت على الميناء في عهد أبناء الملك عبد العزيز الأوفياء الملوك سعود وفيصل وخالد وفهد وعبد الله -رحمهم الله جميعاً- إلى العهد الميمون عهد خادم الحرمين الشريفين الملك سلمان بن عبد العزيز حفظه الله ورعاه.

وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين، وصلوات الله وسلامه على المبعوث رحمة للعالمين وعلى صحابته ومن تبعهم بإحسان إلى يوم الدين.

المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق:

- وثيقة رقم L4L104C.D AH٣ . محفوظة بأرشيف رئاسة الوزراء العثماني بإستانبول.
- وثيقة رقم E,160/6664 . محفوظة بأرشيف رئاسة الوزراء العثماني بإستانبول.
- وثيقة رقم Y.PRK.UM.5/93 . محفوظة بأرشيف رئاسة الوزراء العثماني بإستانبول.

ثانياً: المصادر والمراجع:

- أباظة، فاروق عثمان. (١٩٧٩م). عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٨٣٩/١٩١٨م. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب.
- ابن إلياس، محمد بن أحمد. (د.ت). بدائع الزهور في وقائع الدهور. مج ٥. القاهرة.
- ابن فهد، النجم عمر بن فهد محمد بن محمد (٨١٢-١١٨٥هـ/١٤٠٩-١٤٨٠م). إتحاف الوري بأخبار أم القرى، تحقيق فهميم محمد شلتوت، مركز البحث العلمي دار إحياء التراث الإسلامي بجامعة أم القرى، مكة المكرمة، ط ٣، ١٤٢٦هـ/٢٠٠٥م.
- أرسلان، شكيب. (٢٠٠٤م). الإرتسامات اللطاف في خاطر الحاج إلى أقدس مطاف (تحقيق: أيمن حجازي). دار السويدي للنشر، أبو ظبي.
- إمارة منطقة مكة المكرمة: جدة تاريخ وحضارة. (١٤٢٠هـ/١٩٩٩م).
- أمانة محافظة جدة: جدة مائة عام إنجاز وتحدي. (د.ت) د. ط.
- الأنصاري، عبدالقدوس. (١٤٠٢هـ / ١٩٨٢م). تاريخ مدينة جدة. (ط ٣). القاهرة: دار مصر للطباعة.
- أوغلي، سويلمز (سليمان شفيق بن علي كمال باشا). (د.ت). حجاز سياحتنامه سيي. مخطوطات مكتبة جامعة إستانبول رقم ت ٤١٩٩. إستانبول.
- باطرني، خالد محمد. (١٤١٨هـ). جدة أم الرخا والشدة. دار البلاد للطباعة والنشر.

بوركهارت، جون لويس. (٢٠٠٥م). رحلات إلى شبه الجزيرة العربية (ترجمة: هتاف عبدالله). بيروت: الانتشار العربي.

الثقفي، عبدالله زاهر. (١٤٣٦هـ/٢٠١٥م). العمارة بمدينة جدة في العصر العثماني ٩٢٣-١٣٣٤هـ/١٥١٧-١٩١٦م، ط١، دار الملك عبد العزيز، مج ١.

الجابري، خليل حمود. (٢٠١٧م). خدمات الحجيج في المملكة العربية السعودية في ضوء الوثائق البريطانية ١٩٥١م-١٩٥٧م، الجامعة المستنصرية، مجلة كلية التربية، العدد الرابع.

الجزيري، عبدالقادر بن محمد بن عبدالقادر بن إبراهيم الأنصاري الحنبلي. (١٤٠٣-١٩٨٣). الدرر الفرائد المنظمة، أعده للنشر حمد الجاسر، منشورات دار اليمامة، الرياض، ط١.

جميل، وليد محمد أحمد. (د.ت). مرافق الحج وخدماتها المدنية في عهد الملك عبد العزيز ١٣٤٣هـ-١٣٧٣هـ / ١٩٢٤م-١٩٥٣م. المملكة العربية السعودية: جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية.

جليوت، بول. (٢٠١٦). رحلة حج الجزائريين إلى مكة عام ١٩٠٥م، نشره لوك شانتر، قسم العمل والتعاون الثقافي، القنصلية العامة الفرنسية بجدة، ط١.

الحربي، دلال مخلد. (١٤٢٣هـ/٢٠٠٣م). الملك عبدالعزيز واستراتيجية التعامل مع الأحداث (حالة جدة). مكتبة الملك عبدالعزيز العامة.

الحربي، دلال مخلد. (١٤٣٠ / ٢٠١٠). الأوضاع الداخلية في جدة في فترة الحصار ١٣٤٣ - ١٣٤٤ / ١٩٢٥م من خلال صحيفة بريد الحجاز. الدرعية، السنة ١٢، العددان السابع والثامن والأربعون.

الحمدان، فاطمة عبدالعزيز سليمان. (١٤٠١هـ/١٩٩٠م). مدينة جدة الموقع البيئي العمران السكان. دار المجتمع للنشر والتوزيع.

الخالدي، دايل علي. (١٤٣٥هـ / ٢٠١٤م). الإدارة العثمانية وأنظمتها في الحجاز في عهد السلطان عبد الحميد الثاني (١٢٩٣ - ١٣٢٧هـ / ١٨٧٦ - ١٩٠٩م). دار الملك عبدالعزيز.

الخالدي، شهلا سعد. (١٤٣٩هـ / ٢٠١٨م). الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر في العصر الأيوبي (٥٦٧ - ٦٤٨هـ / ١١٧١ - ١٢٥٠م). مركز تاريخ البحر الأحمر وغرب المملكة العربية السعودية.

الخطيب، جبر محمد. و العمري، ثابت غازي. (٢٠١٦). حركة التجارة والحجاج في ميناء جدة ١٣٤٠ - ١٣٤١هـ / ١٩٢٢ - ١٩٢٣م)، مجلة جامعة القدس المفتوحة للأبحاث والدراسات - العدد الثامن والثلاثون (٢).

الخليج العربي والبحر الأحمر من خلال وثائق برتغالية ١٥٠٨ - ١٥٦٨م. (١٤٣٣هـ / ٢٠١٢م). (ترجمة: أحمد شراب). كرسي الأمير سلمان بن عبدالعزيز للدراسات التاريخية والحضارية للجزيرة العربية.

ديديه، شارل. (١٤٢٢هـ -). رحلة إلى الحجاز (ترجمة: وتحقيق محمد البقاعي). الرياض: دار الفیصل الثقافية.

الرويثي، محمد أحمد. (١٤٠٤هـ / ١٩٨٤م). الموانئ السعودية على البحر الأحمر (ط ٢). مطبعة المدني.

الرئاسة العامة لتعليم البنات. (١٤١٩هـ). الملك عبد العزيز في جدة، إعداد وحدة الدراسات والبحوث التربوية (إشراف: هانم حامد يار كندي).

الزركلي، خير الدين. (١٩٩٩م). الأعلام (ط. ١٤). بيروت: دار العلم للملايين.

الزركلي، خير الدين. (د.ت). الوجيز في سيرة الملك عبدالعزيز. دار العلم للملايين.

السماري، فهد عبدالله؛ الوليبي، عبدالله ناصر. (١٤٣٩هـ / ٢٠١٨م). معجم الأماكن الجغرافية في البحر الأحمر. دار الملك عبدالعزيز.

شاهين، خليل. (١٨٩٤م). زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك (تحقيق: بولس راويس). باريس: المطبعة الجمهورية.

- الشعفي، محمد سعيد. (١٤٢٨هـ—). التجارة الخارجية لمدينة جدة في العهد العثماني
The Foreign Trade of Jeddah in the Ottoman Period 1840-1916. الرياض: مكتبة الملك فهد الوطنية.
صبري، أيوب. (١٣٠٦هـ/١٨٨٨م). مرآة الحرمين (مرآة جزيرة العرب). القسطنطينية.
طرابلسي، محمد يوسف محمد. (١٤٢٧هـ—/٢٠٠٦م). جدة حكاية مدينة (ط٢). جدة:
المدينة المنورة للطباعة والنشر.
الغامدي، محمد جمعان. (١٤٢١هـ—/٢٠٠٠م). جدة في عهد الملك عبدالعزيز آل سعود
١٩٢٥-١٩٥٣م. القاهرة: الوادي الجديد للطباعة.
الفاصي، تقي الدين محمد بن إبراهيم بن علي (ت ٨٣٢هـ / ١٤٢٨م): العقد الثمين في تاريخ
البلد الأمين، تحقيق محمد عبدالقادر أحمد عطاء، دار الكتب العلمية، ط١،
١٤١٩هـ / ١٩٩٨م.
فهيمي، نعيم زكي. (١٣٩٣هـ—/١٩٧٣م). طرق التجارة ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر
العصور الوسطى. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب.
كحالة، عمر رضا. (١٣٤٨م / ١٩٦٤م). جغرافية شبه جزيرة العرب. راجعه وعلق عليه:
أحمد محمد. (ط٢). مكتبة النهضة الحديثة.
كوبولد، إفلن. (١٣٥٣هـ / ١٩٣٤م). (زينب): إسلام نبيلة إنكليزية وحجها إلى مكة والمدينة
(تحقيق وترجمة: عم أبو النصر اليافي). بيروت: المكتبة الأهلية.
مشخص، عبدالحميد حامد. (١٤٣٩هـ—/٢٠١٨م). الرحلة الملكية السعودية إلى مصر صفر
١٣٦٥هـ—/يناير ١٩٤٦م. أعدته للنشر: فهد عبدالله السماري، محمد عبدالرحمن
الربيع. دار الملك عبدالعزيز.
المصعبي، حمدة عبدالله. (١٤٣٩هـ—/٢٠١٨م). السالنامة مصدر من مصادر تاريخ الحجاز.
مركز تاريخ مكة المكرمة.
المعدي، مبارك محمد. (١٤١٣هـ—/١٩٩٣). النشاط التجاري لميناء جدة. جدة: دار البلاد
للطباعة والنشر.

المقريري، تقي الدين أبي العباس (ت ٨٤٥هـ)، (١٤١٨هـ / ١٩٩٨م): السلوك لمعرفة دول الملوك، تحقيق: محمد عبدالقادر، ج ٧، دار الكتب العلمية، لبنان، ط ١.
 مناع، عبدالله. (١٠/٦/١٤٠١هـ، ١٤/٤/١٩٨١م). جدة في مطلع القرن الخامس عشر الهجري. مجلة اقرأ.
 منسي، عبدالله سراج. (١٤٣٦هـ/٢٠١٥م). جدة في التاريخ الحديث من ٩٢٣هـ إلى ١٣٤٤هـ/١٥١٧م إلى ١٩٢٦م.
 الناصري سيد أحمد علي. (ربيع أول، ١٤٠٠هـ/يناير ١٩٨١م). الرومان والبحر الأحمر. مجلة الدارة، السنة السادسة، (٢).
 اليافي، عدنان عبدالبديع. (١٤٣١هـ / ٢٠١٠م). جدة في شذرات الغزوي. جدة: مطابع جريدة المدينة المنورة.
 اليعقوبي، أحمد بن واضح الكاتب. (١٣٩٧هـ/١٩٧٧م). معجم البلدان. بيروت: دار صادر.

ثالثاً: الدوريات:

جريدة أم القرى، (١٥ رمضان ١٣٤٣هـ، ١٠ أبريل ١٩٢٥م)، السنة الأولى، (١٧).
 جريدة أم القرى، (٢٢ شوال، ١٣٤٣هـ، ١٥ مايو ١٩٢٥م)، السنة الأولى، (٢١).
 جريدة أم القرى، (٦ ذي القعدة ١٣٤٣هـ، ٢٩ مايو ١٩٢٥م)، السنة الأولى، (٢٣).
 جريدة أم القرى، (٢٠ ذي القعدة ١٣٤٣هـ، ١٢ يونيو ١٩٢٥م)، السنة الأولى، (٢٣).
 جريدة أم القرى، (١١ جماد ثانياً ١٣٤٤هـ، ٢٥ ديسمبر ١٩٢٥م)، السنة الأولى، (٥٢).
 جريدة أم القرى، (٦ محرم ١٣٤٥هـ، ١٦ يوليو ١٩٢٦م)، السنة الثانية، (٨٣).
 مجلة اقرأ، (الثلاثاء ١٠ جمادى الثانية ١٤٠١هـ / ١٤ أبريل ١٩٨١م)، مؤسسة البلاد للصحافة والنشر، المملكة العربية السعودية، (عدد خاص).

رابعاً: المواقع الإلكترونية:

- بدر بدر [BadrBadrh@] ١٣ مايو ٢٠٢٠ (تغريدة) تم الاسترجاع من:
<https://twitter.com/badrbadrah/status/1260318285834465287?s=21>

ترجمة المصادر والمراجع إلى اللغة الإنجليزية:

The Documents:

- A document no. 3L4L104C.D AH kept in the Ottoman Archive at Istanbul.
- A document no. E,160/6664 AH kept in the Ottoman Archive at Istanbul.
- A document no. Y.PRK.UM.5/9. AH kept in the Ottoman Archive at Istanbul.

References:

- Abaza, Farouq Othman. (1979). Aden and the British policy in the Red Sea 1839/ 1918 AD. Cairo. General Egyptian Book Organization .
- Ibn Eyas, Mohamed Ibn Ahmed (N. D.) The attractiveness of flowers throughout times. Volume 5. Cairo.
- Arsenal, Shakib. (2004). The Graceful memories in the mind of the pilgrim to the holiest place (Reviewed byAyman Hejazi) Alsuwedi Centre for publication. Abu Dhabi.
- Althagafi, Abdullah Zaher. The Architecture of Jeddah city under the Ottoman Era 923-1335/1517-1916 AD (2015) Volume 1. Riyadh: Dart Almalik Abdulaziz.
- Aljabri, Kalil Homood. (2017). The pilgrimages services in the Kingdom of Saudi Arabia on the light of the British documents 1951-1957. Almustanseryyah University. The Education College Magazine. The 4th edition.
- Makkah Region Governorate. (1420 AH/ 1999 AD). Jeddah history and civilization.

- Jeddah Governorate Municipality: Jeddah a hundred year of achievement and challenge. (D.T) D.T
- Alansary, Abdalqodos. (1402 AH/1982 AD). The history of Jeddah. Cairo: Dar Masr for printing.
- Oghli, Soylyms (Soliman Shafeeq Ibn Ali Kamal Pasha). (N. D.) Hejaz Siyahatnama Si. Manuscripts of the library of Istanbul University. No. T 4199. Istanbul.
- Batrefi, Mohammed Khaled. (1418 AH). Jeddah, the mother of wealth and poverty. Dar Albelad for printing & publication.
- Burkhardt, John Lewis. (2005). Trips to the Arabian Peninsula (Translated by Hataf Abdallah). Beirut: Alintshar Alarabia.
- Jameel, Waleed Muhammed Ahmed. (N. D.) The Hajj facilities and its civil services during the time of King Abdulaziz 1343-1373AH/1924 -1953 AD. KSA: The Islamic University of the Imam Mohammed Ibn Saud University.
- Alharbi, Dalal Makhlad. (1423 AH / 2003 AD). King Abdulaziz and his strategies in dealing with the events. (The Governorate of Jeddah) The public library of King Abdulaziz.
- Alharbi, Dalal Mukhlad. (1430-2010). The interior situations in Jeddah during the time 1343-1344- 1925 from Bareed Alhijaz Newspaper. Aldrayyah, the Fortieth Seven and eighth edition. The 12th year .
- Alhemdan, Fatma Abdulaziz Suliman. (1401 AH/1990 AD). The city of Jeddah: the location, the environment, the construction and the habitants. Dar Almojtama for publication and distribution.

- AlKhaledi, Dayl Ali. (1435 AH/2014 AD) Ottoman management and its organizations till the time of Sultan Abdulhameed the Second (1293_1327 AH.) / (1876_1909 AD). Darat Almalik Abdulaziz.
- Alkhaledi, Shahla Saad. (1439 AH/ 2018 AD). The Strategic importance for the Red Sea in Ayyubid Dynasty (567-648 AH /1171-1250 AD). The Centre of the history of the Red Sea and the West of Arabia.
- Alkhatib, Jabr Mohammed & Alomari, Thabit Ghazi. (2016). Trade and Hajj movement in Jeddah seaport during 1922-1923 documentary study. Alqudus Open University Magazine. The thirtieth eight Edition. (٢)
- The Arab Gulf and The Red Sea through the Portuguese documents (1508 /1568 AD). (1433 AH/2012 AD). (Translated by Ahmed Shrab). Prince Salman Ibn Abdulaziz's Chair for Historical & Cultural studies of Arabia .
- Dede, Charle. (1422 AH/2002 AD) Trips to Hejaz. (Translated & Reviewed by: Mohamed Albekaeri. Riyad: Alfaisal Cultural Centre .
- Arowithi, Mohamed Ahmed. (1404 AH/ 1984 AD) The Saudi ports on the Red Sea. The Madena Printing House.
- The General Presidency for Female's Education. (1419 AH/1999AD). King Abdulaziz in Jeddah. Prepared by the unity of educational studies & researches. (supervised by: Hanem Hamed Yar Kandy)
- Alzarkali, Khairalddin. (1999). The important figures. Beirut: The House of Science for Millions.
- Alzarkali, Khairalddin (N. D.) The Brief of King Abdulaziz's biography. The House of Science for Millions.

- Alsamari, Fahd Abdullah; Alweliey, Abdullah Naser. (1439 AH/2018 AD).
The lexicon of the geographic places in the Red Sea. Dart Almalik
Abduaziz .
- Shahin, Khalil. (1894). The summary of the uncovering of kingdoms and
the showing the roads and bypaths. (Reviewed by Poles Rawis). Paris.
- Alshafi, Muhammed Saeed. (1428 AH/2008AD). The foreign trade in the
Ottoman period 1840/1916 AD. Translated from the foreign trade in
the Ottoman period 1840/1916 AD. Riyadh: King Fahad National
Library.
- Sabry, Ayoub. (1306 AH/ 1888 AD). The mirror of the two holy mosques.
(The mirror of the Arabian Peninsula). Constantinople.
- Trabolsi, Mohamed Youssef Mohamed. (1427 AH/2006 AD). Jeddah the
story of a city (2nd edition). Jeddah: Almedina Almonawara for
Printing & Publication.
- Abdrabu, Seraj Omar. (1438 AH/ 2017 AD). Jeddah the descendant of Qudhaa.
Sibawayh for Publication.
- Alghamdi, Muhammed Juman. (1421 AH/2000 AD). Jeddah in the time of
King Abdulaziz Al Saud 1925-1953 AD. Cairo. The new wadi for
printing.
- Fahmi, Naeem Zaki. (1393 AH/ 1973AD). The roads of trade and its stations
between the East and the West at the end of the middle ages. Cairo.
General Egyptian Book Organization .
- Kahala, Omar Reda. (1348 AD/1964 AD). The geography of the Arabian
Peninsula. Revised and annotated by: Ahmed Mohamed. The Modern
Uprising Library.

- Cobbold, Evelyn. (1353 AH/1934 AD). (Zainab): An English lady converting to Islam and her pilgrimage to Makkah and Madina. (Reviewed and translated by Abo Al Nasr Alyafi). Beirut: Alahlia Library .
- Mushakhs, Abdalhamid Hamed. (1439 AH/ 2008 AD). The royal Saudi trips to Egypt. (Safar 365 AH/ Jan. 1946 AD). published by: Fahd Abdullah Al Samary, Mohamed Abdalrhman Alrabeey. Darat Almalik Abdulaziz .
- Almosabi, Hamada Abdallah. (1439 AH/2018 AD). Asalnama, a resource of the Hejaz history. Makkah Al Mukrama History Centre .
- Manaa, Abdullah. (10/6/1401 AH, 14/4/1981 AD). Jeddah in the beginning of the fifth hijra century. Eqra Magazine .
- Almabadi, Mubarak Muhammad. (1413Ah/1993). The commercial activity of Jeddah port. Jeddah: Dar Albelad for printing and publishing .
- Almagrizi, Ahmed. (1418/1997). The ways to know the Kings' States, (Reviewed by Mohammed Abdulqader). Lebanon, The House of Scientific Books .
- Alanaseri, Sayed Ahmed Ali. (Rabie 1st 1400/ January 1981) The Roman and the Red Sea. Aldara Magazine, (6th year). (٢) .
- Mansy, Abdullah Seraj. (1436 AH/ 2015 AD). Jeddah in the modern history from 923 to1344 AH/1517-1926 AD.
- Alyafee, Adnan Abdalbadeea. (1431 AH/ 2010 AD). Jeddah in the articles of Alghazawi. Jeddah: Almadina Almonawara newspaper printing house .
- Alyakobi, Ahmed Ibn Wadh Alkateb. (1397 AH/1977AD). Alboldan lexicon: Dar Alsader.

The Periodicals:

- Umm Al-Qura Newspaper,(15 Ramadan 1343,10 April 1925), the first year.(١٧)٤
- Umm Al-Qura Newspaper,(22 Shawwal 1343,15 May 1925), the first year.(٢١)٤
- Umm Al-Qura Newspaper,(6 Thulqaida 1343,29 May 1925), the first year.(٢٣)٤
- Umm Al-Qura Newspaper,(20 Thulqaida 1343, 12 June 1925), the first year.(٢٣)٤
- Umm Al-Qura Newspaper,(11 Jamad 2nd 1344, 25 December 1925), the first year.(٥٢)٤
- Umm Al-Qura Newspaper,(6 Muharram 1345, 16 July 1926), the second year.(٨٣)٤
- Iqra Magazine,(10 Jamada 2nd 1401, 14 April 1981) Albelad Foundation for Journalism and Publication, KSA. A Special Editions .

The Websites:

Badr Badrh [@BadrBadrh] 13 May 2020 (A tweet), retrieved from <https://twitter.com/badrbadrah/status/1260318285834465287?s=21>



Abstract ⁽¹⁰⁾

Jeddah port was considered as an important economical and architectural landmark. King Abdulaziz took great care to improve and expand the port, so that it could meet the demands of accommodating growing number of ships. Ships were coming from all parts of the world for both trade and transferring pilgrims Therefore, the current research aims at documenting the historical events that the port had witnessed and influenced its development, presenting an architectural description of the remaining buildings and mentioning the port's improvements and developments which had been issued by king Abdulaziz. The study is divided into two main parts: The first session describes the improvements and developments of the port under king Abdulaziz rule, the second part is allotted to architecturally describe the remaining buildings of the port. Those two sections are preceded by a preface which describes Jeddah port before the time of king Abdulaziz's rule. Finally, the research ends with a conclusion that mentions the most important results and some recommendation.

The Research Key Words

The Time of King Abdulaziz's Rule: Historically, the time of King Abdulaziz's rule extends from the time when he unified its regions under the name of the Kingdom of Saudi Arabia in 1351 AH/1932 till his death in 1373/1953. However, in this paper, the time of King Abdulaziz's rule goes further back in time to the year 1344/ 1925 when King Abdulaziz managed to enter Jeddah and to submit it to his rule till his death .

The Punt Building :

The word Punt comes originally from the Latin word ponton-, ponto which means the port. In the current paper, Alpunt was the building that pilgrims visitors and goods first entered when they came to Jeddah .

The Iskelah:

It is the marina which connects the big ships to the port.

The Quarantine Building:

It is the building where the new comers from pilgrimages or visitors were taken to be medically checked before allowing them to enter the city.

**King Abdulaziz's Efforts in Improving and Developing
Jeddah Port 1344-1373AH. 1925-1953**

Researcher

Dr. Abdullah Zaher Althagafi

Assistant Professor of Islamic History and Civilization

Albaha University- Arts and Human Sciences Faculty





الجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة
ISLAMIC UNIVERSITY OF MADINAH



ISLAMIC UNIVERSITY OF MADINAH

Journal of Islamic University

for Educational and Social Sciences

Refereed Periodic Scientific Journal

