

أثر الموانئ الأفريقية في تسهيل الحج خلال القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي عذاب وزيلع أنموذجاً

د. طه حسين عوض هُدِيل*

المقدمة:

لقد شكل البحر أحد أهم الطرق الرئيسة التي سلكها أهالي القارة الإفريقية في أثناء سفرهم وترحالهم إلى الجزيرة العربية وغيرها منذ عصور قديمة، وقد ظلت علاقة عرب الجزيرة بأفريقيا متبادلة، وزاد من توثيقها الهجرات التي خرجت منذ عهد النبي بتوجيه منه، لتؤكد لنا أن هناك معرفة سابقة للعرب بإفريقيا والعكس، وإذا ما تمعنا في الساحل الشرقي الطويل للقارة الأفريقية فسنلاحظ أن هناك موانئ ظهرت على ضفاف هذا الساحل كانت بمثابة همزة الوصل التي ربطت هذه القارة بغيرها، ومما لا شك فيه أن شهرة بعض هذه الموانئ جاءت لما توافر فيها من مميزات طبيعية واقتصادية كانت سبباً في انتعاشها، وكان الحج إلى بيت الله الحرام من بين الأسباب التي زادت من شهرة هذه الموانئ، إذ كانت من أهم الطرق التي سلكها الحجاج في مثل هذه المواسم، وبحكم مساحة أفريقيا، وانتشار الإسلام فيها، وكثافة عدد المسلمين في مناطقها الواسعة فقد تطلب ذلك زيادة المنافذ البحرية التي يخرج منها الناس لتأدية فريضة الحج، وهو الأمر الذي أدى إلى ظهور عدد من الموانئ والمنافذ البحرية في شمال ووسط القارة الأفريقية وجنوبها، وهذا الأمر هو ما دفعنا إلى دراسة تاريخ هذه الموانئ، لاسيما ميناءي عذاب، وزيلع.

ومن هذا المنطلق جاءت فكرة كتابة هذا البحث؛ ليكون إضافة علمية جديدة لطريق قافلة الحج الأفريقية، لاسيما خلال القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، ولتحقيق الهدف المنشود قمنا بتقسيم هذا الدراسة إلى مقدمة ومبحثين

* أستاذ التاريخ والحضارة الإسلامية المشارك جامعة عدن (اليمن)

رئيسين، درسنا في المبحث الأول: علاقة السواحل الشرقية لأفريقيا بالجزيرة العربية، ودور الحج في زيادة شهرة بعض الموانئ الأفريقية، وأسباب ذلك، وتناولنا في المبحث الثاني: أهم موانئ الحج الأفريقية، وخصصناه لدراسة ميناء عيذاب وزيلع، لما لهما من أهمية تاريخية خلال مدة الدراسة، وأنهينا هذا البحث بخاتمة لخصنا فيها أهم النتائج والاستنتاجات التي توصلنا لها.

أولاً: علاقة السواحل الشرقية الأفريقية بالجزيرة العربية:

إن المتطلع للعلاقة التي ربطت السواحل الشرقية الأفريقية المحاذية للجزيرة العربية الممتدة من أراضي بلاد مصر شمالاً حتى السواحل الجنوبية لهذه القارة، والجزيرة العربية وسواحلها الغربية التهامية سيلاحظ أن هناك روابط تاريخية عميقة جمعت بينهما، وقد يعتقد بعضهم أن تلك الروابط ظهرت مع بزوغ فجر الإسلام وخاصة مع تلك الهجرات التي وجه بها نبينا الكريم محمد p إلى إحدى المناطق الساحلية للقارة الأفريقية (الحبشة)، إلا أن المصادر القديمة تؤكد لنا أزلية العلاقة التي سبقت ظهور الإسلام بحقب تاريخية طويلة، وهو ما يصفه لنا أحد التجار أو الرحالة^(١) الذين مروا عبر مياه القارة الأفريقية الشرقية، فراح بوصفها، وذكر أسماء سواحلها المختلفة، وموانئها بما يثبت لنا قدم تاريخ تلك الموانئ، ومهمتها التجارية، وخضوع بعضها لحكم بعض ممالك جنوب الجزيرة العربية، وتسميتها باسم تلك الممالك، مثل الساحل الأوساني المحاذي للسواحل اليمنية، فهو ينسب لمملكة أوسان في جنوب اليمن، التي يعود تاريخها إلى القرن السابع قبل الميلاد^(٢).

وقد ظلت السواحل الأفريقية مواقع لخروج العديد من الأقوام منها، فضلاً عن تمثيلها مراكز لانطلاق الحملات المتلاحقة لغزوات الأحباش التي كانت تنزل إلى سواحل الجزيرة العربية الجنوبية لاحتلالها، ومن أشهر حملات الأحباش التي أرسلت إلى جنوب الجزيرة العربية الحملة التي وصلت اليمن سنة ٥١٨م، وأخرى في سنة ٥٢٥م، وقد زاد ذلك من أواصر التواصل بين العرب وسكان السواحل الشرقية لأفريقيا بحكم الانعكاسات المختلفة التي جاءت أثر تلك الحملات^(٣).

ووصلت إلى أفريقيا - في الوقت نفسه - هجرات أخرى متتالية، لاسيما من جهة باب المندب الذي خرج عبر مياهه العديد من الموجات البشرية العربية إلى

السواحل الشرقية لأفريقيا، وكان لاستقرار بعض سكان الجزيرة العربية الجنوبية هناك أثر عميق على أكثر من عنصر حضاري في الجانب الأفريقي، حيث كَوّن عرب الجنوب نظاماً تجارياً، وعلاقات اقتصادية مع سواحل شرق أفريقيا، لدرجة أنهم يجدون الشاطئ الأفريقي قريب الشبة بموطنهم، وهو ما وفر لهم مجالاً أوسع لتجاريتهم، ومناخاً أفضل لمقامهم، وقد ظل الساحل الأفريقي للبحر الأحمر يحمل أسماء من الجنوب العربي، لاسيما في مناطق مصوّع^(٤) وعصب - في أرتيريا اليوم - وما وراءهما في الداخل، وكذلك وجدت تسميات في أرتيريا والسودان لأودية وأنهار ومناطق عربية مثل مأرب وغيرها، مما يؤكد لنا أن هؤلاء المهاجرين هم من أطلق تلك التسميات، فضلاً عن إدخالهم بعض الزراعات إلى بلاد الحبشة وغيرها من مناطق الساحل الشرقي^(٥).

مما لا شك فيه، أن أهالي الجزيرة العربية في الحجاز أيضاً كانوا على معرفة بالمنطقة الساحلية المطلة على البحر الأحمر في أفريقيا، وأقوامها وحكامها منذ اللحظات المبكرة لظهور الإسلام، ومما يؤكد ذلك إشارة النبي ﷺ لأصحابه بالخروج من مكة عبر البحر الأحمر إلى سواحل الحبشة للجوء بحاكمها الذي - على ما يبدو - كان على علم تام به، وبمملكته ونظام حكمه وعدله، وقد اختلفت الروايات حول الميناء الذي نزلت فيه سفن المهاجرين المسلمين، ويتوقع أحد المؤرخين^(٦) أن يكون ذلك الميناء هو ميناء مصوع، بينما يذكر الدكتور الشجاع^(٧) نقلاً عن الدكتور عبد الله الشيبية أن ميناء عدوليس الواقع جنوب ميناء مصوّع على بعد حوالي (٥٠ كيلو متراً) كان هو الميناء الحبشي المستخدم حينئذ، بينما تبعد عاصمة الأحباش أكسوم عن الميناء في الداخل بحوالي (٢٠٠ كيلو متر)، وجاء في الفلوكلور الشعبي الصومالي أن المهاجرين المسلمين أبحروا عبر البحر الأحمر ورسوا على ساحل الصومال قرب رأس " جوارد أفو "، وفي هذا المكان قامت إحدى مجموعاتهم بإنشاء مستوطنة، وأقاموا العلاقات التجارية مع الحبش وساحل حضرموت، ثم تزوجوا زوجات عربيات، وأصبحوا أسلاف الصوماليين الحاليين^(٨).

على الرغم من حالة الاستقرار التي شهدتها المنطقة إلا أن ذلك لم يستمر طويلاً لاسيما بعد أن أخذت بعض سفن القراصنة الأحباش تهدد التجارة العربية في

البحر الأحمر والسواحل الشرقية لأفريقيا، مما دفع الخليفة عمر بن الخطاب ع إلى إيفاد حملة بحرية سنة ٢٠هـ / ٦٤١م لتأديبهم، ولكنها لم تكلل بالنجاح، واستمر نشاط هؤلاء القراصنة إلى درجة اضطرت المسلمين في سنة ٨٥هـ / ٧٠٤م إلى اتخاذ خطوة حاسمة لوضع حد لحمات القراصنة، فجهزوا حملة بحرية اتخذت مركزاً حريباً على الشاطئ الغربي موقعاً لها، فاحتلت مجموعة جزر دهلج المجاورة لميناء عدول " مصوع فيما بعد "، وكان احتلال المسلمين لهذا المركز الممتاز بداية لاستيلائهم على باقي المراكز التجارية البحرية على الشاطئ الإفريقي وبداية للانتشار التدريجي للإسلام في شرق أفريقيا^(٩).

واستمراراً لحركة النزوح والهجرة والتواصل بين الساحلين فقد كان للمنازعات الدينية والسياسية التي تعرض لها المسلمون لاسيما في عصر الدولتين الأموية والعباسية أثره في دفع العديد من العرب إلى الهجرة إلى سواحل شرق أفريقيا والاستقرار فيها، بحكم معرفة بعضهم بالمنطقة وأهلها من التجار العرب الذين كانوا على علم بتلك السواحل وطابعها وطريقها، علماً بأنه خلال استقرارهم هناك لم تشهد مناطق شرق أفريقيا أي بؤار صراع أو عنف، خاصة وأن التاريخ الأفريقي لم يدون حروباً أو معارك وقعت بين المهاجرين العرب والسكان الأصليين للمنطقة في العصر الإسلامي^(١٠)، لذلك شهد الساحل الشرقي لأفريقيا قيام كثير من المدن والإمارات العربية الإسلامية التي كانت تمتد في صورة سلسلة لا تكاد تنقطع من ساحل البنادر في الصومال شمالاً إلى ساحل موزمبيق حتى مصب نهر الزمبيزي جنوباً، بالإضافة إلى الجزر المواجهة لهذا الساحل من سقطرى في الشمال إلى مدغشقر في الجنوب^(١١).

وفي الوقت نفسه، كانت السواحل الشرقية لأفريقيا منطقة لانطلاق العديد من الهجرات التي خرجت من هناك إلى البلاد الإسلامية في العصر الإسلامي لأغراض مختلفة منها العلمية أو التجارية أو العسكرية، ولعبت تجارة الرقيق دورها في استجلاب العديد من سكان أفريقيا إلى الجزيرة العربية ليكون لهم دور كبير في تاريخ الخلافة الإسلامية، بعد أن تم الاستعانة بهم في العديد من الأحداث التي شهدتها الدولة الإسلامية في عصر الخلافة العباسية، ومما يؤكد ذلك الثورة التي عرفت في التاريخ

باسم ثورة الزنج بين عامي ٢٥٥هـ/ ٨٦٨م و ٢٥٨هـ/ ٨٧١م، وفيها سيطر الزنج على مدينة البصرة وبعض المناطق المحيطة بها^(١٢)، وهو ما يدل على قوة التواصل الذي كان قائماً بين سواحل أفريقيا وسواحل الجزيرة العربية الغربية، والأعداد الكبيرة للأفارقة الذين استجلبوا عن طريق البحر ليكون لهم مشاركة مؤثرة في مصير الدولة الإسلامية.

لقد ظل التواصل بين سواحل الجزيرة العربية الغربية وأفريقيا عبر البحر الأحمر مستمراً خلال مدة التاريخ الإسلامي، وكانت العلاقات التجارية هي الطاقية في ذلك التواصل، فضلاً عن انتعاش حركة الطريق البحري في المواسم الأخرى التي كان يخرج الناس فيها إلى الحج عبر موانئ القارة الأفريقية، وقد سعت الدويلات التي حكمت المنطقة في المدة موضوع الدراسة إلى تأمين حركة السفن، وحماية ركابها من الحجاج والتجار في أثناء رحلة سفرهم، من خلال إقرار الأمن في البحر، وذلك بإرسال السفن الحربية في دوريات مستمرة، لاسيما في مداخل البحر الأحمر وباب المنذب، ويُعد حكام الدولة الأيوبية الذين حكموا اليمن (٥٦٩ - ٦٢٦هـ/ ١١٧٣ - ١٢٢٩م) من أكثر الذين حاولوا تأمين سواحل البحر الأحمر وأفريقيا من أي هجمات قد تتعرض لها سفن التجار والحجاج من القراصنة الذين كانوا يجوبون البحر لنهب السفن وزعزعة الأمن البحري هناك، كما أسهمت الدولة الرسولية (٦٢٦ - ٨٥٨هـ/ ١٢٢٩ - ١٤٥٤م) التي قامت على أنقاض الدولة الأيوبية في اليمن بدور كبير وعظيم في هذا المجال، ونشر حكامها خلال القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلاد السفن الحربية المعروفة بالشواني في البحر الأحمر والخليج العربي لأجل هذا الغرض، ولإرساء الأمن والاستقرار في باب المنذب وخليج عدن وساحل تهامة الممتدة إلى سواحل الحجاز التي كانت في أحيان كثيرة تخضع لسيطرتهم من أيدي حكام المماليك في مصر، وقد زاد من حالة الأمن في السواحل الشرقية لأفريقيا بعد أن أصبحت معظمها تحكم من قبل والي مدينة زبيد في الساحل التهامي المكلف من قبل الرسولين، مما سهل من حركة التواصل بين موانئ أفريقيا الشرقية لاسيما سواحل الحبشة والصومال وسواحل اليمن والحجاز^(١٣).

لقد عرفت القارة الأفريقية عبر التاريخ بكبر مساحتها الجغرافية، وطول سواحلها الشرقية الممتد من الأراضي المصرية في الشمال وحتى جنوب القارة الأفريقية، وقد كان لزيادة عدد المسلمين فيها أثره في زيادة ارتباط هؤلاء بالأراضي المقدسة بالحجاز، لضرورة زيارتها لتلقي العلم أو للحج والعمرة أو غير ذلك، ومما لا شك فيه أن البحر كان عائقاً أمام وصول مسلمي هذه القارة إلى مكة أو المدينة، في حين كان هو طريقهم الوحيد إليها وخاصة سكان وسط وجنوب أفريقيا؛ لبعد الطريق البري الذي يأتي عن طريق مصر وشبه جزيرة سيناء، مما تطلب ضرورة إيجاد منافذ بحرية وموانئ آمنة تمكنهم من العبور إليها، ومن الملاحظ أن الحاجة إلى فتح مراكز تجارية مع القارات الأخرى كانت سبباً في وجود تلك المنافذ التي أصبحت أيضاً طريقاً لمسلمي القارة الأفريقية إلى سواحل الحجاز، وقد شهد العصر الإسلامي وجود العديد من تلك الموانئ التي ربطت أفريقيا بالحجاز، ومع زيادة أهمية تلك الموانئ البحرية لدورها التجاري جاءت فريضة الحج والعمرة لتزيد من مكانة تلك الموانئ ودورها بالنسبة للمسلمين الذين وجدوا فيها المنفذ الوحيد لخروجهم إلى الحجاز وتأدية ما فرضه الله تعالى عليهم من فوق سبع سماوات، وعلى الرغم من تعدد تلك المنافذ إلا أن منها ما اشتهر وذكرته كتب التاريخ، ومنها ما لم يدعُ صيته بسبب خفة الحركة عليه، ومع ذلك كان له دور كبير في تسهيل حركة الحج، بالرغم من عدم إشارة المصادر التاريخية إلى ذلك صراحة في العصر الإسلامي، ويُعد ميناء عيذاب الواقع على الشريط الساحلي الشرقي للقارة الأفريقية منفذ حجاج مسلمي شمال أفريقيا ووسطها، وميناء زيلع منفذ حجاج مسلمي وسط وجنوب القارة الأفريقية؛ من أهم تلك الموانئ التي أدت دوراً كبيراً في حركة الحج في العصر الإسلامي عامة، والقرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي خاصة، وعلى ما يبدو أن مواسم الحج أنعشت هذه الموانئ، وزادت من أهميتها بالنسبة لمسلمي القارة الأفريقية بعد أن أصبحت طريقهم الرئيس إلى أراضي الحجاز في أثناء الحج^(١٤).

فضلاً عن ذلك، أدت موانئ وجزر إفريقية أخرى وجدت على الساحل الشرقي لإفريقيا دوراً عظيماً في ربط مسلمي هذه القارة بسواحل بلاد الحجاز في المدة موضوع الدراسة، وتُعد جزيرة دهلك العامرة بالسكان ومينائها القريب من بحر الحبش^(١٥)،

والواقعة أمام ميناء مصوّح الإرتيري بين بلاد اليمن والحبشة^(١٦) من أهم تلك المرافئ التي شكلت حلقة وصل بين مسلمي أفريقيا وبلاد الحجاز ومناطق الجزيرة العربية الأخرى مثل اليمن التي كانت دهلك خاضعة لحكمها من قبل بني رسول خلال مدة الدراسة^(١٧)، وعلى الرغم من عدم إشارة المصادر التاريخية إلى دور دهلك في تسهيل أمر الحج الأفريقي إلا أن الإشارات المختلفة التي وردت لدى بعض مؤرخي القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، أمثال المؤرخ والجغرافي أبو الحسن المغربي تؤكد لنا أن دهلك كانت مرفأ للسفن القادمة من كثير من البلاد المحيطة بها مثل اليمن والحجاز التي عادة ما تكون سفن الحجاج من بينها، إذ يقول عن دهلك: " وفي غربيها في البحر جزيرة دهلك المشهورة على ألسن التجار، وطولها نحو ثمانين ميلاً، وبينها وبين بر اليمن نحو ثلاثين ميلاً، وهي للحبشة المسلمين، وصاحبها يداري صاحب اليمن، وله ضرائب على المراكب... وإنما تعدل المراكب إليه من بر العرب والحجاز واليمن لأن ذلك أرفق لها "^(١٨).

كما أشتهر من مدن الساحل الشرقي لإفريقيا في المدة موضوع الدراسة مدينة سواكن الواقعة على الساحل الغربي للبحر الأحمر، وهي من بلاد السودان، وتقع إلى الجنوب من مدينة بور سودان^(١٩)، وكانت من أهم الموانئ التي أدت دوراً كبيراً في عملية التواصل بين سواحل إفريقيا وسواحل الجزيرة العربية، ويقول عنها ياقوت الحموي^(٢٠): " بلد مشهور على ساحل بحر الجار، قرب عيذاب، ترفأ إليه سفن الذين يقدمون من جدّة، وأهله بجاه سود نصارى ". ومن هنا يتضح أن سواكن كانت تقوم بدور الوسيط، وعلى الرغم من أن أهلها نصارى إلا أن رسو السفن القادمة من ميناء جدّة في مرفئها دليل على أنها كانت محطة لحجاج إفريقيا ينطلقون منها أو ينزلون بها بعد عودتهم من موسم الحج.

ومما لا شك فيه، أن هناك مرفئ أخرى على الساحل الشرقي لأفريقيا أكسبها الحج والتجارة شهرة عظيمة، خلال العصر الإسلامي، لاسيما أنها كانت من المنافذ المهمة التي كانت بمثابة طريق عبروا عن طريقه إلى بلاد الحجاز وغيرها، مع أننا لم نجد أي معلومات تؤكد ذلك خاصة خلال مدة الدراسة، ومن تلك الموانئ؛ ميناء " مصوع " و " عصب " الواقعان على السواحل الشرقية الإرتيرية، ومما يذهبنا إلى ذلك

الدور الذي أدته تلك الموانئ خلال فترات تاريخية قديمة ومختلفة مع اختلاف المسميات لهذه الموانئ، التي تعامل معها المسلمون قبل مدة الدراسة؛ لمعرفة المسبقة بها^(٢١).

ومن خلال كل ذلك نجد السواحل الشرقية لإفريقيا في العصور الإسلامية ارتبطت بعلاقات وطيدة بمناطق الجزيرة العربية وسواحلها الغربية، وقد تنوعت الأسباب والعوامل التي أدت إلى زيادة تلك العلاقة، وكانت التجارة هي الأساس الأول لها، ثم جاء الإسلام ليعمقها، بعد أن انتشر في مختلف مناطق أفريقيا، إذ تطلب ضرورة إيجاد منافذ بحرية ومحطات يستطيع من خلالها أهل أفريقيا ومسلموها من الوصول إلى الأراضي المقدسة في الحجاز، للزيارة أو لتلقي العلم، أو لتأدية فريضة الحج أو العمرة، وقد أعطت مواسم الحج بعض المناطق والمنافذ البحرية أهمية خاصة لمسلمي أفريقيا في المناطق الساحلية، ومن يأتون من العمق الأفريقي، مما أدى إلى اشتهاار العديد من المرافئ هناك، ومع تعدد تلك المرافئ إلا أن منها ما اشتهر وذاع صيته بشكل كبير، وهو ما سنتناوله في المبحث القادم.

ثانياً: أهم موانئ الحج الأفريقية:

من المعروف لدينا أنه كان للقارة الأفريقية العديد من المنافذ البحرية التي أطلت بها على العالم الخارجي والبلاد القريبة منها، وقد أدت تلك المنافذ عبر التاريخ دوراً عظيماً في جعل هذه المنطقة معروفة، وبالنسبة للمسلمين فقد كانت مهمة لهم منذ ظهور الإسلام، وعلى الرغم من كثرة تلك المنافذ إلا أن منها ما كان له أثر واضح وكبير في ربط أفريقيا مباشرة بسواحل الحجاز في الجزيرة العربية وموانئها الرئيسية التي كانت تعدّ أهم المداخل البحرية للمناطق الحجازية المقدسة (مكة والمدينة)، وطريق لقوافل الحج المتجهة لتأدية فريضة الحج أو العمرة، إضافة إلى وظيفة تلك الموانئ الأساسية بوصفها منافذ أو موانئ للتجارة والتبادل التجاري بين السواحل الشرقية لأفريقيا والسواحل الغربية للجزيرة العربية، وبعد القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي من القرون التي برز فيها نجم هذه الموانئ لتزيد أهميتها الاقتصادية والدينية بين غيرها من الموانئ الأخرى، ومن أبرز هذه الموانئ خلال مدة الدراسة:

١- عيذاب:

يُعد ميناء عيذاب من أهم موانئ الحج في القارة الأفريقية التي ارتبطت بشكل كبير ببعض الموانئ التاريخية المهمة في الجزيرة العربية مثل ميناء ينبع والجار وجدة المقابلات له على سواحل بلاد الحجاز الغربية المطلّة على البحر الأحمر، أو ميناء عدن في خليج عدن، ويقع ميناء عيذاب في أقصى الساحل الجنوبي لمصر المطل على البحر الأحمر على مقربة من الحدود المصرية السودانية حالياً^(٢٢)، ونتيجة لما كان لهذا الميناء من أهمية في التاريخ الإسلامي فقد حظي باهتمام بعض المؤرخين والرحالة والجغرافيين المسلمين الذين زاروه، أو مروا به، أو سمعوا عنه من غيرهم من الرحالة والزوار، ويعد المؤرخ والجغرافي اليعقوبي من المؤرخين الذين ذكروا عيذاب وتحدثوا عنه في القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي، واصفاً أهميته بالنسبة لتجارة وحجاج سكان مناطق القارة الأفريقية الذين كانوا ينطلقون منه للتجارة، محملين بأنواع بضائع مناطقهم، أو للحج والزيارة للأراضي المقدسة، ويقول اليعقوبي^(٢٣) في عيذاب: "ساحل البحر المالح يركب الناس منه إلى مكة والحجاز واليمن، ويأتيه التجار فيحملون التبر والعاج وغير ذلك في المراكب".

ويعطي لنا المؤرخ والرحالة ناصر خسرو^(٢٤) الذي عاش في القرن الخامس الهجري/ الثاني عشر الميلادي وصفاً دقيقاً لعيذاب المدينة والميناء، مظهراً لنا بعض معالمها الداخلية، وعدد سكانها، والجهة التي كانت تشرف عليها، مشيراً إلى حركتها التجارية الداخلية والخارجية، وما يؤخذ عليها من ضرائب مختلفة، وما يحيط بها من مناطق وصحاري، وقبائل مثل البجة وصفاتهم، وذلك حينما يقول: "ومدينة عيذاب هَذِهِ تَقَعُ عَلَى شَاطِئِ الْبَحْرِ، وَبِهَا مَسْجِدٌ جُمُعَةٌ، وَسُكَّانُهَا حَمَسَمَاءَةٌ، وَهِيَ تَابِعَةٌ لِسُلْطَانِ مِصْرَ، وَفِيهَا تَحْصُلُ الْمَكُوسُ عَلَى مَا فِي السَّفِينِ الْوَافِدَةِ مِنَ الْحَبَشَةِ وَزَنْجِبَارِ وَالْيَمَنِ، وَمِنْهَا تَنْتَقِلُ الْبُضَائِعُ عَلَى الْإِبِلِ إِلَى أَسْوَانَ فِي هَذِهِ الصَّحَرَاءِ الَّتِي اجْتَزَنَاهَا، وَمِنْ هُنَاكَ تَنْتَقِلُ بِالسَّفِينِ إِلَى مِصْرَ فِي النَّيْلِ، وَعَلَى يَمِينِ عِيَذَابِ نَاحِيَةِ الْقُبْلَةِ جَبَلٌ مِنْ خَلْفِهِ صَحَرَاءٌ عَظِيمَةٌ بِهَا مَرَاغٌ وَاسِعَةٌ وَخَلَقَ كَثِيرُونَ يَسْمُونُ الْبَجَةَ، وَهُمْ قَوْمٌ لَا دِينَ لَهُمْ وَلَا مِلَّةَ، لَا يُؤْمِنُونَ بِنَبِيِّ وَإِمَامٍ وَذَلِكَ لِبَعْدِهِمْ عَنِ الْعُمَرَاءِ، وَهُمْ يَسْكُنُونَ الصَّحَرَاءَ طَوْلَهَا أَكْثَرَ مِنْ أَلْفِ فَرَسَخٍ وَعَرْضُهَا ثَلَاثُمِائَةَ فَرَسَخٍ، وَلَيْسَ فِي هَذِهِ الْمَسَافَةِ الشَّاسِعَةِ

سوى مدينتين صغيرتين، تسمى الأولى بحر النعام، والثانية عيذاب، وتمتد هذه الصحراء من مصر إلى الحبشة وذلك من الشمال إلى الجنوب، وعرضها من بلاد النوبة حتى بحر القلزم، وذلك من الغرب إلى الشرق، ويُقيم بها البجة وهم ليسوا أشراراً، فهم لا يسرقون ولا يغيرون بل يشتغلون بتربية ماشيتهم، ويسرق المسلمون وغيرهم أبناءهم، ويحملونهم إلى المدن الإسلامية لبييعوهم فيها ".

ويمدنا، في موضع آخر المؤرخ ناصر خسرو^(٢٥) بمعلومات لا تقل أهمية عن سابقتها حول مصادر مياه هذه المدينة، وثروتها الحيوانية النادرة، ويقول في ذلك: "في مدينة عيذاب الصغيرة غير ماء المطر فلا ينزل فيها ولا عين، فإذا لم تمطر السماء أحضر البجة الماء وياعوه، وقد بقينا هناك ثلاثة أشهر وكُنّا نشترى قرية الماء بدرهم وبدرهمين... ويُقال إن الجمال النجبية لا توجد في مكان آخر غير هذه الصحراء، وهي تنقل منها إلى مصر والحجاز"، وتأتي أهمية المعلومات التي قدمها لنا ناصر خسرو عن عيذاب كونه زار هذه المدينة، وبقي فيها مدة ثلاثة أشهر، وشاهد معالمها، وتعامل مع من فيها، في أثناء سفره عبرها إلى سواحل الحجاز.

ويصف لنا المؤرخ البكري^(٢٦) أيضاً موقع عيذاب، موضحاً أهميتها بوصفه محطة لحجاج أفريقيا في القرن الخامس الهجري/ الثاني عشر الميلادي، والمسافرين عبرها إلى اليمن وغيرها، مشيراً إلى أهم قبائلها، وجذورهم التاريخية رغم اختلافها، فيقول: "وعيذاب مدينة على ضفة البحر الغربي، وهي مرفأ الحجاج ومن سلك إلى اليمن وغيرها. ويسكنها قوم يعرفون ببني يولس، ويقال إنهم من البجاة، ويقول آخرون إنهم من العرب وإنهم فزارة، قومن نفاهم أبو بكر الصديق ".

وقد شكل هذا الميناء في تلك المدة مرسى للسفن القادمة من موانئ البحر الأحمر، مثل ميناء الجار وغيره من موانئ الحجاز المقابلة له^(٢٧)، وظل يستقبل سفن الحجاز واليمن والهند وغيرها من البلاد خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي^(٢٨)، في حين يمدنا بعض المؤرخين الذين عاصروا الحدث في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي بمعلومات قيمة عن مدينة عيذاب ومينائها لا تقل عن سابقتها من حيث الموقع وأهميته على ساحل بحر القلزم (البحر الأحمر)، وعلاقاته بموانئ المناطق المجاورة، وسواحل الحجاز^(٢٩)، لاسيما جدة في مواسم الحج^(٣٠)،

وسكان المنطقة والبلاد المحيطة بها من قبائل البجاة، وصفاتهم وأماكن تواجدهم^(٣١)، وثرواتهم النفيسة ومعادنها التي اشتهرت بها مناطقهم^(٣٢).

كما تقدم لنا بعض المصادر التاريخية صورة لحال عيذاب في المدة موضوع الدراسة، وتصفها بالمدينة التي ليست بالكبيرة القطر، ولا بالآهلة العامرة بالخلق، لاسيما وأنها بقيت محاطة بجزء كبير من الصحاري الخالية من السكان، إلا من أفراد قبيلة البجة المعروفين ببشرتهم السمراء، وبحكم خضوع هذه المنطقة لهم فقد كانوا يتحركون بحرية بين المدينة والصحراء، وظل حكم عيذاب يتقاسمه زعيم هذه القبيلة عن طريق أحد عماله فيها، ومندوب مكلف من ملك مصر في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي، ويتولى هؤلاء جباية التجار والمسافرين، وأهالي هذه المدينة، ويتم اقتسام دخل هذه الضرائب فيما بينهم^(٣٣)، وهو ما يؤكد الرحالة ابن جبیر^(٣٤) الذي زار مدينة عيذاب في رحلة حجة في مطلع القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي والذي تطرق إلى سكان هذه المدينة من قبيلة البجة والصحاري المحيطة بها، وزعيمها الذي كان يقيم في الجبال، وما كان يربطه من علاقات واسعة مع حكام الأسرة الأيوبية التي وصفهم بالغز^(٣٥)، واليهيم على المدينة، المسير لأموورها وأمور الحج فيها^(٣٦).

وعلى ما يبدو أن هذه المدينة شهدت حالة من الاستقرار السياسي والأمني، لما كان فيها من تنظيم للمهام في إدارة شؤونها الداخلية، التي يتولاها عامل سلطان مصر على عيذاب وزعيم قبيلة البجة، فقد كان عامل السلطان المسؤول الأول عن توفير ما يحتاجه سكان المدينة من مواد غذائية ومعيشية وغيرها، في حين يتولى زعيم البجة حمايتها من بعض قبائل الحبشة وغيرهم، وقد أعطت حالة الاستقرار السياسي والأمني فرصة لأهالي عيذاب وزوارها من التجار والحجاج للتحرك والخروج والدخول للمدينة بأمان، وساعد ذلك على انتعاش الحركة التجارية فيها، وبلغ الأمر إلى أن يتجول أهالي المدينة في كل نواحي أرض البجة يشترون ويبيعون، ويجلبون ما هنالك من السمن والعسل واللبن، في الوقت الذي زاول بعضهم مهنة صيد الأسماك، وامتلكوا زوارق لأجل العمل في البحر، وكانوا يصطادون أجود أنواع الأسماك وأشهاها التي اشتهرت بها سواحل عيذاب والمنطقة، وقد شكلت الضرائب واحدة من بين أهم

مصادر الدخل لدى حكام هذه المدينة الذين فرضوا على قوافل حجاج المغرب العربي التي تصل إلى عيذاب وغيرهم مبالغ مالية يلتزمون بدفعها، محددين في ذلك ما يؤخذ على كل حاج منهم بمبلغ ثمانية دنانير من الذهب، دون السماح لهم بمغادرة الميناء إلى جدة للحج في حالة عجز أحدهم عن تسديدها^(٣٧)، وعلى ما يبدو أن هذه الضرائب أسهمت بشكل أو بآخر في بناء البنية التحتية لهذه المدينة، لتكون مركزاً يليق بموقعها كسوق تجاري، ومحطة لتجمع حجاج بيت الله الحرام القادمين من مختلف مناطق القارة الأفريقية الداخلية والخارجية.

ومن خلال كل ذلك، نجد أن جميع المصادر التاريخية التي كتبت عن عيذاب في العصر الإسلامي تجمع على أن هذا الميناء كان من أهم المنافذ البحرية لقافلة الحج الأفريقية القادمة من مصر والمغرب العربي الإسلامي والأندلس والسودان ومناطق أفريقيا الداخلية، أي الجزء الأعلى من القارة الأفريقية، وقد ظل هذا الميناء يقدم العديد من الخدمات للمسافرين من حجاج تلك القارة خلال موسم الحج، إلا أن أهميته زادت بشكل كبير في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي لما شهدته من انتعاش حركة التجارة وغيرها، ويقدم لنا بعض مؤرخي القرن المذكور معلومات قيمة ونافعة عن عيذاب، وموقعها، وبيوتها، وما شهدته من تطور في العمران والبناء في ذلك الوقت، لما كان يفد إليها من سفن تجارية من الهند واليمن، فضلاً عن حركة السفن الصادرة والواردة للحجاج، وما لذلك من فائدة ساعدت في انتعاش حركة المدينة والميناء الاقتصادية والاجتماعية، وما ترتب على ذلك من جمع للأموال التي كانت تفرض عليهم كمكوس (ضرائب) سنتها عليهم السلطات الأيوبية الحاكمة في مصر، لاسيما وأنه كان يخضع لها إدارياً، فضلاً عما فُرض على السفن الراسية القادمة والمغادرة له من مكوس مختلفة، ويقدم لنا ابن جبير^(٣٨) معلومات تفصيلية عن رحلته إلى عيذاب، وما شاهده من حركة ونشاط تعيشه المدينة في موسم الحج، ويقول في ذلك: " دخلنا عيذاب، وهي مدينة على ساحل بحر جدّة غير مسورة، أكثر بيوتها الأخصاص، وفيها الآن بناء مستحدث بالجص، وهي من أحفل مراسي الدنيا بسبب أن مراكب الهند واليمن تحط فيها وتقلع منها زائداً إلى مراكب الحجاج الصادرة والواردة، وهي في صحراء لا نبات فيها ولا يؤكل فيها شيء إلا مجلوب، لكن أهلها

بسبب الحجاج تحت مرفق كثير، ولاسيما مع الحاج، لأن لهم على كل حمل طعاماً يحملونه ضريبة معلومة خفيفة المؤونة، بالإضافة إلى الوظائف المكوسية التي كانت قبل اليوم التي ذكرنا رفع صلاح الدين لها، ولهم أيضاً من المرافق من الحجاج إكراء الجلاب منهم وهي المراكب، فيجتمع لهم من ذلك مال كثير فيحملهم إلى جدة ووردهم وقتان فضاضمهم من أداء الفريضة، وما من أهلها ذوي اليسار إلا من له الجلبة والجلبتان، فهي تعود عليهم برزق واسع."

ومن الملاحظ، أن حجاج بيت الله الحرام وجدوا في عيذاب بعض سبل الراحة المختلفة خلال القرن المذكور، من أماكن للمبيت، ومصادر الشرب من المياه وغير ذلك، فضلاً عما جذبهم من مشاهدات ومناظر خيرات بحر هذه المدينة والميناء الذي كان مصدراً للحصول على أنواع الجواهر النفيسة من اللؤلؤ وغيره التي كانت تستخرج من سواحل هذا الميناء وبعض الجزر المحيطة به، وكانت تُعد من أهم مصادر الدخل بالنسبة للعديد من أهالي عيذاب الذين اشتغلوا في الغوص لأجل هذا الأمر، في حين كان لانتشار وسائل النقل من الجمال أثره الكبير في تسهيل حركة الحجاج القادمين والمغادرين عبر صحراء هذا الميناء في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي^(٣٩)، كما تؤكد لنا الإشارة التي أوردها أحد زوار مدينة عيذاب أنه كان بها خطيب، وأنه كان على تواصل مع السلطات الحاكمة من البيت الأيوبي في مصر، ومما لا شك فيه أن وجود خطيب لهذه المدينة دليل على أنه كان بها مساجد أو مسجداً جامع، وكان لوجوده أثر كبير في تسهيل كثير من أمور العبادة والخطبة والنصح والإرشاد بالنسبة للحجاج القادمين إلى المدينة لتأدية هذه الفريضة^(٤٠).

وفي الوقت نفسه، تعاملت مدينة عيذاب وزوارها من الحجاج والتجار في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي بعملات مالية مختلفة كان أشهرها ما عرف بالدرهم الكاملية التي كانت منتشرة في كثير من البلاد الإسلامية^(٤١)، مما سهل على تجار وحجاج القارة الأفريقية القادمين من مصر وبلاد المغرب الإسلامي والسودان والمناطق الأفريقية المجاورة لها أمور التعامل النقدي في عيذاب وفي

الأراضي المقدسة من بلاد الحجاز لاسيما التي كانت تتعامل بالعملة النقدية نفسها^(٤٢).

وعلى الرغم من ذلك، واجه حجاج أفريقيا وتجارهم خلال القرن المذكور العديد من المتاعب والصعاب التي كانوا يتعرضون لها في أثناء رحلة سفرهم أو عودتهم^(٤٣)، قبل وبعد رحلة الحج عبر ميناء عيذاب، وكانت أصعب مراحل السفر هي المسافة التي يقطعها الحجاج إلى ميناء عيذاب بسبب طول الطريق، وقلة المياه في بعض المحاط، وضعف وسائل النقل وهزلها من الجمال وغيرها، وزحمة الناس، وشحة الزاد معهم^(٤٤)، وشكلت المكوس وجبايتها من أكثر ما عانى منه حجاج أفريقيا المسافرون عبر هذا الميناء، فأصبحت تمثل عبئاً كبيراً على جميع الحجاج القادمين من كل مناطق القارة الشمالية، في حين عانى كثير منهم من قوة الرياح التي كانت تواجههم سفنهم في أثناء رحلة سفرها بين عيذاب وميناء جدة أو ينبع على الضفة المقابلة على شواطئ الحجاز^(٤٥)، التي تستغرق ثمانية أيام، وذلك عندما تكون الرياح مواتية^(٤٦)، في حين قد تؤدي الرياح في أحيان كثيرة إلى دفع السفن - نتيجة لقوتها - إلى أماكن وصحارٍ في الجنوب، بعيدة عن الموانئ المفروض الرسو فيها، فتستقل قبائل المناطق الجبلية من البجاة هؤلاء الحجاج، وينقلونهم بالجمال مرة أخرى إلى عيذاب بمقابل مالي، يضطرون إلى دفعه لأجل سلامتهم وعودتهم إلى الميناء لمعاودة رحلة السفر مرة أخرى، ويضطر بعضهم إلى السير على الأقدام، لعجزه عن توفير المال لكراء الجمال، مما قد يؤدي إلى هلاك بعضهم بسبب العطش، ومن وصل منهم سالماً كان في حالة يرثى لها من الإرهاق والتعب^(٤٧).

كما كانت رحلة الحج بين عيذاب وشواطئ الحجاز في الجزيرة العربية معروفة بالمشقة والعذاب، لتزاحم الحجاج المسافرين على متن السفن الناقلة لهم المعروفة بالجلاب، ويصف ابن جبير^(٤٨) حال هؤلاء وكأنهم في أقفاص الدجاج المملوءة، كما يصف أصحاب تلك السفن من أهل عيذاب بالطواغيت، الذين ليس لهم هم إلا استغلال هذه المواسم لجمع المال، من دون مراعاة لما كان يتعرض له الحجاج من تدافع وتزاحم، وقد بلغ ببعضهم أن يستوفي سعر جلبته في رحلة واحدة من رحلات الحج، من دون مراعاة لحالها أو حال أرواح من فيها من حجاج، حتى أصبح

يضرِب بهم المثل القائل: " علينا بالألواح، وعلى الحجاج بالأرواح " ^(٤٩)، في حين عانى حجاج القارة الأفريقية في ذلك الوقت من حملات الفرنج الصليبيين، وسفَنهم الحربية التي كانوا كثيراً ما يهاجمون بها موانئ الجزيرة العربية وسواحل ميناء عيذاب، ويعيثون فيها فساداً، لدرجة انقطاع سفن الحجاج خلال بعض الفترات خوفاً ورهبةً من هؤلاء ^(٥٠)، وكانت أشهر تلك الحملات التي قامت في سنة ٦٧١هـ / ١٢٧٢م، ودمرت فيها عيذاب، وقتل قاضيها وحاكمها، وأسر عدداً كبيراً من سكانها ^(٥١).

لقد شكلت كل تلك المعلومات التي تناولت ميناء عيذاب خلال العصر الإسلامي عامة والقرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي خاصة مادة نستطيع أن نستخلص منها أن هذا الميناء الواقع على السواحل الشرقية للقارة الأفريقية كان من أهم المحطات التي يتم نقل حجاج أفريقيا عبرها إلى الأراضي الحجازية لتأدية فريضة الحج والعودة منه، بعد أن توافرت فيه كل مقومات الموانئ الشهيرة التي يحتاجها الحجاج في ذلك الوقت، ومما يدل على ذلك أن هناك العديد من الشخصيات البارزة التي سافرت عبره للحج في المدة موضوع الدراسة، من سلاطين وملوك وحكام وعلماء وتجار وغيرهم ^(٥٢)، ومن الملاحظ أن من أسباب خروجهم عبره إلى الحجاز ترجع إلى أنه كان من المنافذ البحرية الشهيرة تاريخياً، وأقربها إلى موانئ الحجاز كميناء جدة وينبع، وأقصرها مدة في السفر مقارنةً ببقية الطرق التي تسلكها قافلة الحج الأفريقية القادمة من مناطق أفريقيا الشمالية من مصر والمغرب الإسلامي والأندلس والسودان والمناطق المحيطة بها عبر صحراء سيناء أو غيرها، إضافة إلى ما توافر في هذا الميناء من تسهيلات لسفر الحجاج، تتمثل في البنية التحتية، المساجد والمياه والغذاء، ولهذا رغم متاعب الطريق، وتكلفته المادية والجسدية التي كانت ترهق الحجاج وتتعبهم في أثناء رحلة السفر، فضلاً عما شهده الطريق من أمن واستقرار، لعب سلاطين الدولة الأيوبية دوراً كبيراً فيه، بهدف الحفاظ عليه وحمايته من سفن القراصنة والفرنج الذين كانوا كثيراً ما ينشرون الرعب والخوف فيه، إثر بعض حملاتهم التي كانوا يرسلونها إلى البحر الأحمر وسواحل الحجاز وعيذاب ^(٥٣).

كما سعى سلاطين الدولة المملوكية (٦٤٨ - ٩٢٣هـ / ١٢٥٨ - ١٧١٥م) إلى تأمين الطريق التي تمر به قافلة الحج الأفريقية المنطلقة من بلاد مصر

والمغرب العربي، ومن ينظم لها من بلاد السودان والمناطق الساحلية التي تمر عبرها هذه القافلة وصولاً إلى عيذاب في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، وزودوا ذلك الطريق بحراسة قوية لحمايته وحماية الحجاج، وتأمين أنفسهم وأموالهم، وبنوا القلاع والحصون، لتصبح محطات لراحة قوافلهم، ومراكز لتخزين مؤنهم، للحفاظ عليهم من هجمات بعض القبائل المتربصة بتلك الطرق^(٥٤)، وهو ما يبدو أن الدولة المملوكية سعت له في عيذاب أيضاً لحماية المدينة والميناء وأهله وضيوفه من الحجاج خلال مواسم الحج.

وخلاصة القول، أن هذا الميناء لم يكن إلا أحد الموانئ التي اشتهرت بها أفريقيا، إذ فرض انتشار الإسلام في كثير من المناطق الأفريقية الأخرى في العصر الإسلامي لاسيما الوسطى والجنوبية وفي السواحل الشرقية ضرورة وجود منافذ بحرية أخرى ومحطات ينطلق منها مسلمو تلك المناطق إلى الحجاز لتأدية فريضة الحج، وهو ما دفع أهل الساحل الأفريقي إلى استقلال بعض تلك المناطق التي توافرت فيها مقومات الموانئ وتجهيزها لهذا الغرض في مثل تلك المواسم، إضافة إلى الاستفادة من تلك المنافذ البحرية والموانئ في التعاملات التجارية وتصريف البضائع، واستيراد الواصل منها، ويُعد ميناء زيلع من أشهر تلك الموانئ، وهو ما سوف نتناوله في المبحث القادم.

٢ - ميناء زيلع:

كان ميناء زيلع من موانئ أفريقيا الشهيرة عبر التاريخ، ونقطة انطلاق لجهة كبيرة من مسلمي القارة الأفريقية خلال العصر الإسلامي، ومركز تجمع مهم من مراكز الحج لأهالي تلك المناطق، وقد احتل هذا الميناء مكانة كبيرة عبر مراحل التاريخ الإسلامي المبكرة بحكم موقعه الاستراتيجي على الساحل الصومالي الذي يبعد مسافة - اختلفت فيها الروايات -، يقال إنها تتراوح بين ٥٠ (٥٥) و ٧٩ ميلاً^(٥٦) عن مضيق باب المندب، لاسيما وأنه كان يُعد من المنافذ البحرية والمنتصفات التي انفتح من خلالها جزء كبير من القارة الأفريقية الوسطى والجنوبية على العالم، وتحديدًا على المحيط الهندي والبحر الأحمر وبعض مناطق جنوب الجزيرة العربية، ومن الملاحظ من خلال بعض الإشارات التي توردها بعض المصادر التاريخية القديمة أن تاريخ

زيلع يعود لمدة زمنية سابقة لمدة الدراسة بقرون عديدة، فقد كان منفذاً لتصدير العديد من بضائع هذه القارة ومنتجاتها التي اشتهرت بها عبر التاريخ، مثل: العاج، والعبيد، والجلود، والعسل، والاصماغ، والمرجان، واللؤلؤ صغير الأحجام^(٥٧)، وقد استمر ميناء زيلع في نشاطه التجاري في العصر الإسلامي كواحد من بين أهم موانئ القارة الأفريقية، وذلك لما جاء عنه في مؤلفات علماء المسلمين من المؤرخين والرحالة والجغرافيين الذين مروا به، أو تم وصفه لهم من قبل من زاروه من التجار والمسافرين، إذ يقول الأصطخري^(٥٨) عن زيلع وأهله في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي: " وهم أهل سلم، ليسوا بدار حرب، ولهم على الشطّ موضع يقال له زيلع فرضة للعبور إلى الحجاز واليمن "، وهو ما يؤكده لنا ابن حوقل^(٥٩). كما كان المؤرخ والجغرافي أبو الحسن الهمداني^(٦٠) الذي عاش في القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي من بين الجغرافيين العرب المسلمين الذين تطرقوا إلى ذكر زيلع، وأشاروا إلى أهميته بالنسبة لأهل أفريقيا والمنطقة، وذلك بقوله: " زيلع وفيها سوق، يجلب إليه المعزى من بلاد الحبش، فتشتريها بها ويرمى بأكثر مسالخيها في البحر ".

ويقول ياقوت الحموي^(٦١) أحد أبرز مؤرخي القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي عن زيلع أنها: "قرية على ساحل البحر من ناحية الحبش فيها طوائف منهم ومن غيرهم ". في حين تؤكد مصادر تاريخية أخرى كتبت أيضاً عن زيلع في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي؛ مدى أهمية هذا الميناء في تسهيل حركة الحج وتنقل الحجاج من أفريقيا إلى الحجاز مشيرةً إلى موانئ تاريخية أخرى كانت بمثابة محطات لعبور الحجاج عبرها إلى الحجاز مثل ميناء عدن وزبيد، ويُعد المؤرخ والجغرافي أبو الحسن المغربي^(٦٢) من أبرز هؤلاء الجغرافيين الذين تطرقوا إلى زيلع كأبرز مدن الحبشة كما يذكر، إذ يقول عنها: " من مدن الحبشة المشهورة بلاد الزيلع، وأهلها مسلمون يكثرون الحج والتردد إلى ساحل عدن وزبيد، وهي محل حطّ وإقلاع، ومنها يتوزع رقيق الحبشة على بلاد الإسلام الساحلية، وموضوعها على ركن من البحر ينتهي إليه عرض طرفه الغربي والشمالي، حيث الطول ست وستون درجة، والعرض إحدى عشرة درجة غير دقائق ". وتُعد هذه المعلومة من أبرز الإشارات التي تؤكد لنا أن ميناء زيلع كان من بين أهم الموانئ التي انطلقت منها قوافل الحج

الأفريقية عبر بحر العرب والبحر الأحمر وباب المنذب إلى سواحل الجزيرة العربية، وتحديداً إلى سواحل مدينة عدن المطلّة على بحر العرب وسواحل مدينة زبيد المطلّة على البحر الأحمر خلال مدة الدراسة، وهو ما يؤكده لنا المؤرخ الجندي^(٦٣) الذي يفسر التسمية التي كانت تطلق على أهل زيلع الذين استقروا في مدن اليمن المختلفة، موضحاً موقع هذه المدينة وأهميتها بالنسبة للساحل الأفريقي، حيث يقول: " الزيلعي لقباً على عادة خطابه اعتادها أهل اليمن، يلقبون بها غالب السودان الخارجين إليهم من بلاد الحبشة، لاسيما من لم يكن رقيقاً، إذ يسمونه حبشياً، ومن عداه يسمونه زيلعياً نسبة إلى قرية هي بندر الحبشة، يركب منها إلى غالب سواحل اليمن، لاسيما ساحل عدن، وهي بفتح الزاي وسكون الياء المثناة من تحت، وفتح اللام ثم عين مهملة ساكنة، ويخرج منها في قوافل إلى حيث يريد القاصد من جميع نواحي الحبشة وما يسامتها ".

ويلاحظ، أن الموقع الاستراتيجي المهم لزيلع على الساحل الصومالي كان له دورٌ في أن يتبوأ مكانة بارزة في العصر الإسلامي، ويلعب دوراً في ربط تجارة الداخل الأفريقي بعالم المحيط الهندي وغيره، لاسيما وأنه يُعد من أهم منافذ بلاد الحبشة إلى المحيط الهندي والبحر الأحمر وإلى بلاد الحجاز وغيرها، وقد اتسع اسم زيلع في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي فأُطلق على ما كان يُعرف بمدن الطراز الإسلامي (بلاد زيلع)، وهي عدد من الإمارات تكونت نتيجة توافد المهاجرين إلى الحبشة منذ أيام النبي محمد P، وانتشار الإسلام في الحبشة، وتوغله إلى سواحل الصومال ودهلك ومقديشو، وخاصة إلى العناصر الوثنية من الحبشة، فنشأت في هضبة الحبشة دويلات إسلامية صغيرة، ربما تكون من هجرات عربية سُميت باسم الطراز الإسلامي، حيث إنها تمتد على جانب البحر الأحمر من الساحل الأفريقي كالطراز له من داخل الهضبة الحبشية مقابلة لليمن والفاصل بين البحر الأحمر والمناطق الداخلية، فهي على شكل طراز إسلامي تتوسطه مدينة زيلع، ويتكون إقليم الطراز الإسلامي من سبعة ممالك هي: - أوفات أو جبرت، ومن مدنها زيلع ودوارد وتقع إلى الجنوب من أوفات، وأرابيني وتقع إلى الشمال الشرقي من بحيرة صانا، وشُرحا وتقع إلى الغرب من أوفات، وبالي وهي لا تقل قوة عن أوفات، وهديّة، ودارة

وتقع إلى الجنوب الغربي من بحيرة صانا (وهي المعروفة اليوم بأرتيريا)^(٦٤)، وقد كان لكل تلك التطورات أثرها في زيادة أهمية زيلع كميناء تجاري ومنفذ بحري لحجاج منطقة القرن الأفريقي وبعض مناطق العمق الأفريقي^(٦٥).

لقد ظلت مدينة زيلع وميناؤها وما جاورها من مناطق الطراز على تواصل دائم مع بعض مناطق الساحل الشرقي للجزيرة العربية خلال القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، كما ظل ملوكها على تواصل دائم مع ملوك اليمن من بني رسول، ومما يؤكد ذلك الرسالة التي توجه بها ملكها " يكونو أملاك " للسلطان المظفر يوسف بن نور الدين عمر بن رسول (٦٤٧ - ٦٩٤هـ / ١٢٤٩ - ١٢٩٤م) للتوسط لدى السلطان الظاهر بيبرس (٦٢٥ - ٦٧٦هـ / ١٢٢٨ - ١٢٧٧ م) ليرسل لهم مطراناً مصرياً، إلا أن السلطان الظاهر بيبرس تجاهل طلب ملك الحبشة " يكونو أملاك " الذي أعتلى عرش الحبشة سنة ٦٧٣هـ / ١٢٧٤م؛ لأنه اضطهد مسلمي الحبشة وبلاد الزيلع (إمارات الطراز)، ولم يكل " يكونو أملاك " من مطالبة الظاهر بيبرس بإيفاد مطران لبلاده، حتى أنه أرسل بكتاب إلى الملك المظفر يوسف الرسولي في اليمن يوسطه في قضاء هذا الأمر، وبالفعل لعب المظفر هذا الدور وأرسل بكتاب إلى الظاهر بيبرس يحمل في طياته رغبة ملك الحبشة، فأزعج هذا الأمر سلطان مصر؛ لأن ملك الحبشة لم يكانته مباشرة، ولكنه أذعن للأمر وأرسل مطراناً تلبية لرغبة صاحب اليمن سنة ٦٧٣هـ / ١٢٧٤م^(٦٦)، ونتيجة لذلك وثقت علاقات إمارات الطراز الإسلامي (زيلع) باليمن نظراً لتلك العلاقات، وللقرب الجغرافي والجنسي، لدرجة اتخذ مسلمو الحبشة من اليمن ملجأ لهم في حالة اضطهاد ملوكهم لهم^(٦٧).

ويتبين من خلال كل ذلك، أن هناك علاقة وثيقة كانت قائمة بين السواحل الشرقية لأفريقيا وسواحل الجزيرة العربية والحجاز، وأن سواحل مدينتي عدن وزبيد التي ورد ذكرها لدى مؤرخي القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي كانت من أقرب المناطق لزيلع بالنسبة للحجاج والتجار القادمين من أفريقيا عبر هذا الميناء، كما تعد هي المحطات الأولى لرحلة الحج لمن يصلها من أهالي القارة الأفريقية القادمين من ميناء زيلع في طريقهم للحجاز، كما يؤكد ذلك أبو الحسن المغربي^(٦٨)، وعلى ما يبدو أن اختيارهم للنزول في عدن أو زبيد جاء لأسباب مختلفة منها:

أ- قرب سواحل عدن وزبيد من زيلع من الناحية الجغرافية، وسهولة المرور بالمنطقة البحرية التي تفصل بينهما، وأمنها من ناحية الرياح والشعاب المرجانية، ومن ثم الالتحاق بالقوافل التي كانت تخرج من عدن أو من زبيد عبر الطرق البرية الآمنة المعروفة لدى أهالي المناطق اليمنية التي تمر بها هذه القوافل^(٦٩).

ب- الصلات الاجتماعية التي ربطت عدن وزبيد وغيرها من المناطق اليمنية بزيلع ومناطق الساحل الشرقي الأفريقي الأخرى، وهو ما تشير له المصادر التي أرخت لهذه المدة الزمنية والتي تؤكد كثرة الهجرات التي كانت قائمة بين الساحلين بسبب الصراعات والفتن، أو بسبب الأزمات الاقتصادية التي دفعت بخروج العديد من القبائل أو الأسر أو الأفراد منها إلى السواحل الأفريقية كزيلع ومقاديشو والحبشة وغيرها^(٧٠) والعكس، وقد بلغ الأمر بالعديد من الأسر الأفريقية إلى النزول بالسواحل اليمنية لغرض الحج أو لغرض آخر كالتجارة أو العلم وإلى الاستقرار والبقاء في عدد من المدن اليمنية، وبرزت من بينهم العديد من الشخصيات التي عرفت بعلمها وصلاحتها، مع حفاظها على انتمائها الأسري أو القبلي، ومن أبرز هؤلاء - على سبيل المثال لا الحصر - : الفقيه أبو القاسم بن علي الروائي الزيلعي (ت: ٧٠٢هـ / ١٣٠٢م)^(٧١)، والفقيه أبو إسحاق إبراهيم بن عثمان الجبرتي (ت: ٧٠٤هـ / ١٣٠٤م)^(٧٢)، والفقيه أحمد بن عبد الله الجبرتي (ت: ٧٠٧هـ / ١٣٠٧م)^(٧٣)، والفقيه عبد الرزاق بن محمد الجبرتي الزيلعي (ت: ٧١٠هـ / ١٣١٠م)^(٧٤)، والفقيه العالم أبو الحسن علي بن عبد الله الزيلعي (ت: ٧١٤هـ / ١٣١٤م) الذي اشتهر في مدينة زبيد بعلم الفرائض والحساب وبعض العلوم الدينية^(٧٥) وغيرهم.

ج- شهرة عدن وزبيد التاريخية لدى أهالي أفريقيا وغيرهم على اعتبار أنها منطقة اشتهرت بعلمائها، ومساجدها المعروفة ومدارسها العتيقة التي كانت مركزاً للعلم ولتجمع الحجاج الذين كانوا يتوافدون عليها من مناطق اليمن المختلفة ومن غيرها من البلاد المجاورة والأفريقية.

د- المعرفة السابقة لأهالي وتجار زيلع وغيرها من المناطق الأفريقية الساحلية والداخلية بمدينة عدن وزبيد التي كانت تشكل لهم محطات تجارية تنقل إليها بضائع إفريقيا والعكس، علماً بأن النشاط التجاري بين زيلع وعدن ازدهر بشكل ملحوظ

خلال مدة القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، ويؤكد ذلك ما أوردته بعض المصادر التاريخية عن حجم ذلك النشاط الذي شهدته المنطقة في ذلك الوقت، والتبادل التجاري الذي اشتهرت بسببه عدن في معظم مناطق الساحل الشرقي لأفريقيا^(٧٦)، فضلاً عن بقية الموانئ اليمنية الأخرى^(٧٧).

وكيفما كان الحال، فقد ارتبط ميناء عدن بميناء زيلع ارتباطاً وثيقاً بحكم العلاقات التجارية والاجتماعية التي جمعت بينهما عبر التاريخ، وصارت عدن محطة لبعض رحلات حج أهالي القارة الأفريقية وزيلع، إذ إنه بمجرد وصولهم إلى مدينة عدن أو زبيد يحتكمون لحركة قوافل حجاج المدينة وسيرها إلى أراضي الحجاز، ويبدو أن تلك القوافل عادة ما تسلك طريق القوافل التجارية المتجهة للشمال عبر طريقين بريين من عدن، حيث يخرج الطريق الأول من عدن عبر الساحل التهامي مروراً بمدينة زبيد وغلافة إلى الحجاز، ويخرج الطريق الثاني من عدن إلى مدينة الجند، ومنها إلى منطقة ذي أشرق ثم نقيل سمارة وصولاً إلى صنعاء ثم صعدة وبلاد همدان ونجران والطائف وينتهي إلى مكة المكرمة^(٧٨).

وعلى الرغم من فرق المسافة بين الطريقين إلا أن أكثر تلك القوافل كانت تسلك الطريق الأطول الذي كان يأتي عبر عدن صنعاء لما يتميز به من اعتدال في الهواء، وقلة الأوبئة والأمراض، مقارنة بالطريق الساحلي الذي يسير عبر المناطق التهامية الساحلية مروراً بزبيد ثم إلى مكة، ورغم قصره إلا أنه كان أكثر حراً وتعباً وأمراضاً وأوبئة^(٧٩).

زبدة القول، إن ميناء زيلع حظي بالعديد من الصفات التي كانت سبباً في أن يصبح أحد أبرز موانئ الساحل الشرقي الأوسط لأفريقيا، ومركزاً لتجمع وانطلاق الحجاج في رحلة سفرهم إلى الحجاز في العصر الإسلامي، وقد يكون من بين أبرز هذه الصفات: موقع زيلع الاستراتيجي في وسط القارة الأفريقية على السواحل الشرقية لها، وهي منطقة قريبة من السواحل الجنوبية للجزيرة العربية، ويُعد من المناطق الآهلة بالسكان المسلمين، إضافة إلى أن زيلع كمدينة برزت عبر التاريخ بمينائها التجاري ووجدت فيها كل مقومات الحياة من مساكن وأسواق ومياه وغير ذلك من الأمور الحياتية التي ساعدت أن تكون محطة سفر وترحال عبر البحر، لاسيما إلى المناطق

القريبة منها مثل عدن وزبيد التي لم يفصل بينهما سوى مسافة بسيطة عبر البحر، ليكونا طريق الحجاج إلى الأراضي المقدسة في الحجاز.

الخاتمة:

لقد توصلنا في بحثنا هذا المعنون بـ: " أثر الموانئ الإفريقية في تسهيل الحج خلال القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي عيذاب وزيلع أنموذجاً "، إلى عدد من النتائج والاستنتاجات التي يمكن تلخيصها في الآتي:

١- أن هناك علاقات تاريخية قديمة ووثيقة ربطت السواحل الشرقية لأفريقيا بسواحل الجزيرة العربية الغربية، وكانت التجارة والتبادل التجاري أساس تلك العلاقة، ثم جاء الإسلام ليوثق تلك العلاقة من خلال مواسم الحج التي كانت تنتعش فيها المدن الساحلية الأفريقية وموانئها التي يغادر عبرها الحجاج إلى الحجاز.

٢- أنه كان للإسلام أثره في إقامة العديد من الممالك الإسلامية على طول الشريط الساحلي بعد أن امتزج العرب المسلمين بالأفارقة الذين اعتنقوا الإسلام، وكان إسلامهم سبباً في ضرورة تأديتهم لفريضة الحج التي فرضها ديننا الإسلامي الحنيف.

٣- أن هناك كثيراً من الموانئ والجزر التي وجدت على السواحل الشرقية لأفريقيا، وكان لها دور في تسهيل حركة سير قوافل الحج عبرها إلى الأراضي الحجازية، وتوفير كل ما يحتاجه حجاج المنطقة من لوازم السفر والراحة المختلفة.

٤- أن ميناءي عيذاب وزيلع كانا من أشهر الموانئ الإفريقية التي أدت دوراً كبيراً وعظيماً في تسهيل حركة الحج في العصر الإسلامي بحكم موقعيهما الاستراتيجي المهم، وقربهما من سواحل الحجاز، وتوافر المقومات فيهما التي لا بد أن تتوافر في أي ميناء عالمي خصص للأعمال التجارية، وتسهيل سفر الناس والحجاج عبرهما.

٥- أنه على الرغم من بعد المسافة الجغرافية بين مينائي عيذاب وزيلع إلا هناك العديد من العوامل المشتركة التي جمعت بينهما، كأهمية الموقع، والطبيعة

الجغرافية التي ساعدت على استقبال السفن وتسهيل مغادرتها، وشهرتها عند مسلمي السواحل والعمق الأفريقي الذين يتجهون إليهما مع بداية كل موسم حج لترتيب أمر السفر، والتجهيز له، والحجز في السفن وغيرها من الأمور التي أسهمت مدينتا عيذاب وزيلع في تسهيلها للحجاج مع كل موسم.

٦- أن قافلة الحج الأفريقية واجهت خلال سفرها عبر هذه الموانئ العديد من المشاق والمتاعب التي كان سببها قوة الرياح، واختلاف حركتها، وطبيعة المنطقة المناخية الحارة وصعوبتها قبل الوصول إلى عيذاب أو زيلع، وحركات القراصنة والسرقة والغزاة التي كانت تهاجم سفن الحجاج أو تقطع الطريق عليها وغير ذلك، ومع هذا وذاك ورغم كل المخاطر التي تم ذكرها فقد ظل ميناء عيذاب وزيلع من أهم المنافذ البحرية لحجاج القارة الأفريقية، ومن أكثرها حركةً وانتعاشاً خلال هذه المواسم الدينية التي تكتظ بها المدينتان، وسفن الحجاج المغادرة عبرها، مما يؤكد لنا على أن هذه الموانئ قدمت العديد من التسهيلات لحجاج أفريقيا خلال مدة الدراسة.

الهوامش والتعليقات:

- (١) انظر: الطواف في البحر الأحمر ودور اليمن البحري، ترجمة وتعليق: حسين علي الحبشي ونجيب عبد الرحمن شميري، إصدارات جامعة عدن، عدن، ٢٠٠٤م، ص ١٩ - ٢٠، ٥٠.
- (٢) مملكة أوسان من الدول القديمة التي قامت في اليمن على مساحة جغرافية واسعة، وكان مركزها الرئيس والأساس (وادي مرحة) الواقع إلى الجنوب الشرقي من وادي ببحان، وكان لطبيعة أوسان الجغرافية شأن عظيم في انتعاشها الاقتصادي، وازدهارها الحضاري؛ وذلك بسبب ما هيأته لها هذه الظروف الطبيعية من أرض خصبة، وموقع استراتيجي حساس، جعلها تسيطر على جملة من الطرق التجارية في المنطقة براً وبحراً، فكان لابد لها أن تنشط في شؤون الاقتصاد، وعالم التجارة القديم، فامتد نشاطها التجاري بعيداً عنها حتى وصل إلى سواحل أفريقيا التي سميت باسم هذه الدولة، مما يؤكد على عمق الروابط، وأواصر الصلات، وقوة التأثير المتبادل بين شبه الجزيرة العربية وشرق أفريقيا. عن تاريخ هذه الدولة أو المملكة انظر: الجرو، أسهمان سعيد، موجز التاريخ السياسي القديم لجنوب شبه الجزيرة العربية (اليمن القديم)، دار جامعة عدن، عدن، ٢٠٠٢م، ص ١٤٣ - ١٥٩.
- (٣) انظر: الجرو، موجز التاريخ السياسي، ص ٢٤٩ - ٢٥٧.
- (٤) مصوغ: مدينة تاريخية عريقة، وتعد من أشهر موانئ الأحباش منذ القدم، بل هي الميناء الرئيس لهم، وتعد اليوم الميناء البحري لأريتريا. الشمري، أبو معاوية هزاع بن عيد، المعجم الجغرافي لدول العالم، مطبعة التقدم، ١٤٠١هـ / ١٩٨١م، ص ٣٥.
- (٥) عبد العزيز كامل، جغرافية الإسلام في أفريقيا، معهد الدراسات الإسلامية، القاهرة، د. ت، ص ٢٢.
- (٦) محمود شاكر، مع الهجرة إلى الحبشة، المكتب الإسلامي، ط ١، بيروت ودمشق، ١٤٠٧هـ / ١٩٨٧م، ص ٥٤ - ٥٥.
- (٧) عبد الرحمن عبد الواحد، دراسات في عهد النبوة والخلافة الراشدة " رؤية جديدة لتاريخ صدر الإسلام"، الإحسان نت، ط ٧، صنعاء، ١٤٣٠هـ / ٢٠٠٩م، ص ٨٠.

(^٨) الفيتوري، عطية مخزوم، دراسات في تاريخ شرق أفريقيا وجنوب الصحراء (مرحلة انتشار الإسلام)، منشورات جامعة قاريونس، ط١، بنغازي، ١٩٩٨م، ص ١٨٨ - ١٨٩.

(^٩) الفيتوري، المرجع نفسه، ص ١٥١ - ١٥٢.

(^{١٠}) شوقي الجمل، تاريخ كشف أفريقيا واستعمارها، مكتبة الأنجلو، القاهرة، د. ت، ص ٣٧.

(^{١١}) كوثر عبد الرسول، دراسات في الهجرات الحديثة إلى أفريقيا العرب في شرق أفريقيا، حوليات كلية الآداب، جامعة عين شمس، العدد (١٢)، ١٩٧٣م، ص ٢٥٠ - ٢٥١.

(^{١٢}) الذهبي، أبو عبدالله محمد بن أحمد بن عثمان بن قايماز، العبر في خبر من غير، تحقيق: أبو هاجر محمد السعيد بن بسيوني زغلول، دار الكتب العلمية، بيروت، د. ت، ص ٣٦٤، ٣٩٩.

(^{١٣}) هديل، طه حسين عوض، القرصنة البحرية في اليمن في العصر الإسلامي من القرن السادس إلى القرن العاشر الهجري/ القرن الثاني عشر إلى القرن السادس عشر الميلادي، مجلة جامعة زمار للدراسات والبحوث، العدد (١٤)، محرم ١٤٣٣هـ/ يناير ٢٠١٢م، ص ٢٣١ - ٢٥٢.

(^{١٤}) سوف يتم الحديث بالتفصيل عن تلك الموانئ ودورها في تسهيل حركة الحج في خلال مدة الدراسة في المبحث القادم.

(^{١٥}) المقرئزي، تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر (ت: ٨٤٥هـ / ١٤٤١م)، المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، تحقيق: أيمن فؤاد سيد، مؤسسة الفرقان للتراث الإسلامي، لندن، ١٩٩٥م، ج١، ص ٢٠.

(^{١٦}) ياقوت الحموي، أبو عبد الله شهاب الدين ياقوت بن عبد الله الرومي الحموي (ت: ٦٢٦هـ)، معجم البلدان، دار صادر، ط٢، بيروت، ١٩٩٥م، ج١، ٣٤٤؛ ج٤، ص ١٧١، ٣٨٨، ح٥، ١٣٩.

(^{١٧}) انظر: نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، ج١، تحقيق: محمد عبد الرحيم جازم، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، ٢٠٠٣م، ص ١٠٧، هامش (٨٦٦).

- (١٨) المغربي، أبو الحسن علي بن موسى بن سعيد (ت: ٦٨٥هـ)، كتاب الجغرافيا، حققه ووضع مقدمته وعلق عليه: إسماعيل العربي، المكتب التجاري للطباعة والنشر والتوزيع، ط١، بيروت، ١٩٧٠م، ص 22.
- (١٩) نور المعارف، ج١، ص ١٠٧، هامش (٨٦٥).
- (٢٠) معجم البلدان، ج٣، ص ٢٧٦. وانظر: المقرئ، المواعظ والاعتبار، ج١، ص ٢٨٤.
- (٢١) جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الساقى، ط٤، د. ب، ١٤٢٢هـ / ٢٠٠١م، ج١٨، ص ٣٣٢.
- (٢٢) السيد عبد العزيز سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، ١٩٩٣م، ص ٤١.
- (٢٣) أحمد بن إسحاق بن جعفر بن وهب بن واضح (ت بعد: ٢٩٢هـ)، البلدان، دار الكتب العلمية، ط١، بيروت، ١٤٢٢هـ، ص ١٧٣.
- (٢٤) أبو معين الدين ناصر خسرو الحكيم القبادياني المروزي (ت: ٤٨١هـ)، سفرنامه، تحقيق: د. يحيى الخشاب، دار الكتاب الجديد، ط٣، بيروت، ١٩٨٣م، ص ١١٨.
- (٢٥) المصدر نفسه، ص ١١٩.
- (٢٦) أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن محمد (ت: ٤٨٧هـ)، المسالك والممالك، دار الغرب الإسلامي، ١٩٩٢م، ٢ / ٦١٩ - ٦٢٠.
- (٢٧) الزمخشري، جار الله أبو القاسم محمود بن عمرو بن أحمد، (ت: ٥٣٨هـ)، الجبال والأمكنة والمياه، تحقيق: د. أحمد عبد التواب عوض، دار الفضيلة للنشر والتوزيع، القاهرة، ١٣١٩هـ / ١٩٩٩م، ص ١٨٦.
- (٢٨) مؤلف مراكشي مجهول (ت: ق ٦هـ)، الاستبصار في عجائب الأمصار، دار الشؤون الثقافية، بغداد، ١٩٨٦م، ص ٨، ٨٧.
- (٢٩) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج١، ٣٤٤؛ ج٤، ص ١٧١، ٣٨٨، ح٥، ١٣٩.
- (٣٠) الحنبلي، صفى الدين عبد المؤمن بن عبد الحق (ت: ٧٣٩هـ)، مرصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، ج٢، دار الجيل، ط١، بيروت، ١٤١٢هـ، ص ٩٧٤.
- (٣١) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج٤، ص ٣٨٨.
- (٣٢) القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (ت: ٦٨٢هـ)، آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، د. ت، ص ١٨.

(٣٣) الأدريسي، محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحسني الطالبي (ت: ٥٦٠هـ)،
نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ج ١، عالم الكتب، ط ١، بيروت، ١٤٠٩هـ،
ص ١٣٤.

(٣٤) أبو الحسين محمد بن أحمد (ت: ٦١٤هـ)، رحلة ابن جبير، دار ومكتبة الهلال،
بيروت، د. ت، ص ٤٣.

(٣٥) العُز: جنس من الترك. ابن منظور، جمال الدين أبو الفضل محمد بن مكرم (ت:
٧١١هـ / ١٣١١م)، لسان العرب، ج ١٠، اعتنى بتصحيحه: أمين محمد عبد
الوهاب ومحمد الصاوي العبيدي، ط ٢، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ١٩٩٧م،
ص ٦٥.

(٣٦) ابن جبير، رحلة ابن جبير، ص ٤٣.

(٣٧) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١، ص ١٣٥.

(٣٨) رحلة ابن جبير، ص ٤١.

(٣٩) المصدر نفسه، ص ٤١ - ٤٢.

(٤٠) الشارعي، موفق الدين أبو محمد بن عبد الرحمن الشافعي (ت: ٦١٥هـ)، مرشد
الزوار إلى قبور الأبرار، الدار المصرية اللبنانية، ط ١، القاهرة، ١٤١٥هـ، ص ٦٢٦.

(٤١) انظر: نور المعارف، ج ١، ص ٢٧٠.

(٤٢) هُدِيل، طه حسين، مكة في المصادر اليمنية في القرن السابع الهجري، مجلة
حوليات كلية الآداب (علمية محكمة) جامعة تعز، العدد (٥)، مايو ٢٠١٥م،
ص ٩٢.

(٤٣) حسنين ربيع، وثائق الجنييزة وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي بموانئ الحجاز
واليمن في العصور الوسطى، الندوة الأولى لمصادر شبه الجزيرة العربية، جامعة
الرياض، ١٩٧٧م، ص ١٣٨.

(٤٤) أبو شامة، أبو القاسم شهاب الدين عبد الرحمن بن إسماعيل بن إبراهيم المقدسي
الدمشقي (ت: ٦٦٥هـ)، عيون الروضتين في أخبار الدولتين النورية
والصلاحية، ج ٣، تحقيق: إبراهيم الزبيق، مؤسسة الرسالة، ط ١، بيروت، ١٤١٨هـ/
١٩٩٧م، ص ٤٧.

(٤٥) ابن جبير، رحلة ابن جبير، ص ٤٢.

(٤٦) العبدلي، عائشة مانع عبید، إمارة الحج في عصر الدولة المملوكية وأثرها على الأوضاع الداخلية بمكة المكرمة ٦٤٨ - ٩٢٣هـ / ١٢٥٨ - ١٧١٥م دراسة تاريخية تحليلية، رسالة ماجستير، جامعة أم القرى، مكة، ١٤١٩هـ / ١٩٩٩م، ص ٨١.

(٤٧) ابن جبیر، رحلة ابن جبیر، ص ٤٢.

(٤٨) المصدر نفسه، ص ٤٣.

(٤٩) نفسه والصفحة. وانظر: أبو شامة، عيون الروضتين، ج ٣، ص ٤٧.

(٥٠) أبو شامة، عيون الروضتين، ج ٣، ص ١٣٣ - ١٣٦.

(٥١) Lane - poole. : A History of Egypt in the Middle Ages, P. 271.

(٥٢) ابن الأبار، محمد بن عبد الله بن أبي بكر القضاعي البلنسي (ت: ٦٥٨هـ)، التكملة لكتاب الصلة، ج ٢، تحقيق: عبد السلام الهراس، دار الفكر للطباعة، بيروت، ١٤١٥هـ / ١٩٩٥م، ص ١٣٧.

(٥٣) أبو شامة، عيون الروضتين، ج ٣، ص ١٣٣ - ١٣٦.

(٥٤) عيسى، هيام علي، الحج إلى الحجاز في العصر المملوكي ٦٤٨ - ٩٢٣هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧م، رسالة دكتوراه، جامعة القديس يوسف، معهد الآداب الشرقية، بيروت ١٤٣١هـ / ١٠١٠م، ص ١٤١ - ١٤٢.

(٥٥) السراج، زين العابدين عبد الحميد، الحياة الاجتماعية في مدن الساحل الصومالي فيما بين القرنين ٦ - ٨هـ / ١٢ - ١٤م، رسالة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٩٣م، ص ٢٦.

(٥٦) الطواف، ص ٥٠.

(٥٧) المصدر نفسه والصفحة.

(٥٨) أبو اسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت: ٣٤٦هـ)، المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، ٢٠٠٤م، ص ٣٦.

(٥٩) أبو القاسم محمد البغدادي (ت: بعد ٣٦٧هـ)، صورة الأرض، دار صادر، أفسس، لندن، بيروت، ١٩٣٨م، ص ٢١، ٤٣، ٥٦.

(٦٠) أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب بن يوسف بن داود (ت: ٣٣٤هـ)، صفة جزيرة العرب، مطبعة بريل، لندن، ١٨٨٤م، ص ٥٢.

- (٦١) معجم البلدان، ج٣، ص١٦٤.
- (٦٢) كتاب الجغرافيا، ص٩٩.
- (٦٣) أبو عبد الله بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب، السلوك في طبقات العلماء والملوك، ج٢، تحقيق: محمد بن علي الأكوغ، مكتبة الإرشاد، ط٢، صنعاء، ١٤١٦هـ / ١٩٩٥م، ص١١١.
- (٦٤) انظر: القلقشندي، أبو العباس أحمد بن علي، صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، ج٥، شرحه وعلق عليه وقابل نصوصه: نبيل خالد الخطيب، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤٠٧هـ / ١٩٨٧م، ص٣١٠، ٣٢٥ - ٣٢٩؛ المقرئ، تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر، الإمام بأخبار من بأرض الحبشة من ملوك الإسلام، مطبعة التأليف، القاهرة ١٩٨٥م، ص٦، ٧.
- (٦٥) عمر المشري محمد، بلاد القرن الأفريقي - نصوص ووثائق من المصادر العربية، شعبة التنقيف والإعلام والتعبئة، طرابلس، ١٩٩٨م، ص١٧١.
- (٦٦) ابن عبد الظاهر، محيي الدين أبو الفضل عبد الله (ت ٦٩٢هـ / ١٢٩٣م)، تشریف الأيام والعصور في سيرة الملك المنصور، تحقيق مراد كامل، القاهرة ١٩٦١م، ص٢٦٧ - ٢٦٨؛ ابن الفرات، ناصر الدين محمد بن عبد الرحيم بن علي الحنفي (ت ٨٠٧هـ / ١٤٠٤م)، تاريخ ابن الفرات، تحقيق: قسطنطين زريق، بيروت، ١٩٤٥م، ج٧، ص٢٣، ٢٤، ٢٥؛ رجب محمد عبد الحليم، العلاقات السياسية بين مسلمي الزيلع ونصارى الحبشة في العصور الوسطى، القاهرة، ١٩٨٥م، ص٤٠.
- (٦٧) عبد المجيد عابدين، بين الحبشة والعرب، الهيئة العامة لقصور الثقافة المصرية، القاهرة، د. ت، ص١٦١.
- (٦٨) كتاب الجغرافيا، ص٩٩.
- (٦٩) سوف يتم الحديث عن هذه الطرق بالتفصيل لاحقاً.
- (٧٠) ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد (ت: ٦٩٠هـ / ١٢٩١م)، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، اعتنى بتصحيحه: أوسكر لوفقرين، ط٢، دار التنوير، بيروت، ١٤٠٧هـ / ١٩٨٦م، ص٩٧ - ٩٩.

(٧١) الخزرجي، علي بن الحسن، العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، ج ١، عنى بتصحيحه: محمد بسيوني عسل، مطبعة: الهلال، القاهرة، ١٣٢٩ هـ / ١٩١١ م، ص ٣٤٣.

(٧٢) المصدر نفسه والجزء، ص ٣٦٣.

(٧٣) نفسه والجزء، ص ٣٧٤ - ٣٧٥.

(٧٤) نفسه والجزء، ص ٣٩٥.

(٧٥) الجندي، السلوك، ج ٢، ص ٤٥. وانظر: هُذيل، طه حسين عوض، الصلات العلمية بين اليمن والأقطار الإسلامية الأخرى ودورها في إثراء الحضارة الإسلامية بالإنجازات المعرفية المختلفة من القرن السابع إلى منتصف القرن التاسع الهجري/ القرن الثالث عشر إلى منتصف القرن الخامس عشر الميلادي، مجلة التواصل، العدد (٢٧)، جامعة عدن، يوليو ٢٠١١ م، ص ٢٧٣ - ٣١٢.

(٧٦) انظر: نور المعارف، ج ١، ص ٥، ٨، ٣٥٩، ٣٦٠، ٣٦٢، ٣٦٣، ٣٦٥، ٣٦٦، ٣٦٧، ٤٢٩، ٤٤٥، ٤٦٤، ٤٧٠، ٤٧١، ٤٨٣، ٤٨٨، ٥٢٢.

(٧٧) ارتفاع الدولة المؤيدية، جباية بلاد اليمن في عهد السلطان المؤيد داود بن يوسف الرسولي المتوفى سنة ٧٢١ هـ، تحقيق: محمد عبد الرحيم جازم، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، المعهد الألماني للآثار، ط ١، صنعاء، ٢٠٠٨ م، ص ١٣٦.

(٧٨) محمد حسين عبد الكريم، التجارة وطرقها في الجزيرة العربية بعد الإسلام في القرن الرابع الهجري، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، كلية الآداب، ١٩٨٤ م، ص ١٠٣. وللمزيد من المعلومات والتفاصيل عن طريق قافلة الحج اليمني انظر: العبدلي، إمارة الحج في عصر الدولة المملوكية، ص ٩٤ - ١٠٠.

(٧٩) محمد حسين عبد الكريم، التجارة وطرقها في الجزيرة العربية، ص ١٠٣.