

دور الموانئ الأفريقية في تسهيل حركة الحج إلى الحجاز في القرنين 06 و 07هـ/ 12 و 13م عيذاب وزيلع أنموذجاً



الدكتور: طه حسين عوض هُدَيْل
كلية التربية عدن - جامعة عدن (اليمن)

- الملخص: تتناول هذه الدراسة دور الموانئ الأفريقية في تسهيل حركة الحج إلى الحجاز في القرنين السادس والسابع الهجريين/ الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين، وتبرز أهميتها التاريخية كونها تنطرق إلى دور اثنين من أهم موانئ أفريقيا الشرقية هما مينائي عيذاب وزيلع كأبرز منافذ الحج الأفريقية لحجاج هذه القارة إلى الساحل الغربي للجزيرة العربية في بلاد الحجاز عبر البحر الأحمر، إذ قدم مينائي عيذاب وزيلع العديد من التسهيلات للمسافرين عبرهما، ووفروا لهم بعض المتطلبات التي يحتاجها الحجاج في رحلة سفرهم، مثل الحماية خلال رحلة الطريق، ووسائل النقل، والغذاء وغير ذلك من الأمور الضرورية لأي مسافر كان براً أو بحراً، مع الإشارة إلى بعض المتاعب والمشاق التي كان يتعرض لها الحجاج أثناء رحلة سفرهم في البحر، من سوء للأحوال الجوية، والعواصف الشديدة، واستيلاء سفن القراصنة واللصوص في البحر وغير ذلك من الأمور التي أرهقت الحجاج وأتعبتهم خلال هذه الرحلة.

لقد توصلنا في دراستنا هذه من خلال ما ورد في المصادر التاريخية إلى بعض النتائج المهمة التي تؤكد أن هناك علاقة تاريخية قديمة ربطت السواحل الشرقية لأفريقيا بسواحل بلاد الحجاز، وأن الإسلام جاء ليرسخ من تلك العلاقة ويوثقها من خلال انتقال بعض المسلمين إلى تلك السواحل، ونشر الإسلام فيها، وإقامة الإمارات الإسلامية المختلفة هناك، مما زاد من مسألة الاهتمام بهذه الموانئ التي أصبحت المنفذ الوحيد الذي يربطهم بالأراضي المقدسة في الحجاز، كما أنها تعد المحطة الأولى لرحلة حجاجهم إليها، فضلاً عن نتائج أخرى سوف يتم استعراضها في نهاية الدراسة.

Research Summary:

This study discusses the impact of African ports in facilitating pilgrimages matters to the Hijaz in the sixth and seventh centuries AD / twelfth and thirteenth centuries, and highlights the historical significance of being addressed to the role of the two most important East African ports are ports Aidab and Zeila as they are considered the leading African pilgrimage outlets for pilgrims of this continent to the west coast of the Arabian peninsula in the land of Hijaz across the Red Sea, ports Aivab and Zeila many facilities for travelers through them, Aidab and Zeila ports presented many facilities for travelers through them, and provided them with some of the requirements needed by the

pilgrims in their travel trip, such as protection during the road trip, means of transport, food and other necessary things for any traveler who traveled through land or sea, with reference to some trouble and hardships that were exposed to the pilgrims as they traveled in the sea journey such as , bad weather, severe storms, pirates 'cutting off and thieves ships at sea, and other things that exhausted pilgrims and tired them through trip.

We have reached in this study through what is mentioned in historical sources to some important results which confirm that there is an old historical relationship linked the east coast of Africa coasts of Hijaz, and that Islam came to entrench relationship and documented through the transmission of some Muslims to the coast, and the spread of Islam ,and the establishment of various Islamic Emirates, all of these were the reasons of interest in these ports, which have become the only port that binds them to the Holy land in the Hijaz, as it is the first leg of the journey to pilgrimage, as well as other results will be reviewed at the end of the study.

الأسباب التي زادت من شهرة هذه للموانئ، 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 زدة المنفذ البحرية التي يخرج منها للناس لتأدية فريضة الحج، وهو الأمر الذي أدى إلى ظهور عدد من للموانئ والمنفذ البحرية في شمال ووسط القارة الأفريقية وجنوبها، مما دفعنا إلى دراسة بيخ هذه للموانئ، لاسيما مينائي عيذاب، وزيلع.

ومن هذا المنطلق جاءت فكرة كتابة هذا البحث؛ ليكون إضافة علمية جديدة لطريق قافلة الحج الأفريقية إلى الحجاز، لاسيما خلال القرنين السادس والسابع الهجريين/لثاني عشر والثالث عشر الميلاديين، الذي شهدت فيهما للموانئ المذكورة نشاطاً كبيراً كان سبباً في زدة أهميتهما في المنطقة الأفريقية، مقلنة لفترات السابقة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين سيد وعلى آله وصحبه أجمعين، أما بعد:

لمقد شكل البحر أحد أهم الطرق الرئيسة التي سلكها أهالي القارة الأفريقية في أثناء سفرهم وتحالهم إلى الجزيرة العربية وغيرها منذ عصور قديمة، وقد ظلت علاقة عرب الجزيرة فريقيا متبادلة، وزاد من توثيقها المحركات التي خرجت منذ عهد النبي ﷺ بتوجيه منه، لتؤكد لنا أن هناك معرفة سابقة للعرب فريقيا 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 للقارة بغيرها، وما لا شك فيه أن شهرة بعض هذه الموانئ جاء لما توافر فيها من مميزات طبيعية واقتصادية كانت سبباً في انتعاشها، وكان الحج إلى بيت الحرام من بين

واللاحقة، ولتحقيق الهدف المنشود قمنا بتقسيم هذه الدراسة إلى مقلمة وأربعة مباحث رئيسة، درسنا في المبحث الأول: علاقة السواحل الشرقية لأفريقيا لجزيرة العربية، وخصصنا المبحث الثاني لمعونة دور الحج في زدة شهرة بعض اللوائى الأفريقية، وأسباب ذلك، وتناولنا في المبحث الثالث: أهم موانئ الحج الأفريقية، وخصصناه لدراسة ميناء عيذاب، وألفرد المبحث الرابع لدراسة ميناء وزيلع ودوره في تسهيل حركة الحج، لما كان له من أهمية ريحية خلال مدة الدراسة، وأهمنا هذا البحث بخاتمة لخصنا فيها أهم النتائج التي توصلنا لها.

1- 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 روليط ريحية عميقة جمعت بينهما، وقد يعتقد بعضهم أن تلك الروابط ظهرت مع بزوغ فجر الإسلام وخاصة مع تلك المهرات التي وجهها نبينا الكريم ﷺ إلى إحدى للمناطق الساحلية للقارة الأفريقية (الحبشة)، إلا أن المصادر القديمة تؤكد لنا أزلية العلاقة التي سبقت ظهور الإسلام بحقب ريحية طويلة، وهو ما وصفه لنا أحد التجار أو الرحالة⁽¹⁾ للذين مروا عبر مياه للقارة الأفريقية الشرقية، فراح يوصفها، وذكر أسماء سواحلها المختلفة، وموانئها كما يشبت لنا لقدم سيخ تلك اللوائى، ومهمتها التحليلية، وخضوع بعضها لحكم بعض ممالك جنوب الجزيرة العربية، وتسميتها سم تلك المملك، مثل الساحل

الأوساني المحاذي للسواحل اليمنية، فهو ينسب للمملكة أوسان في جنوب اليمن، التي يعود ريجها إلى القرن السابع قبل الميلاد⁽²⁾.

وقد ظلت السواحل الأفريقية موقع لخروج العديد من الأقوام منها، فضلاً عن تمثيلها مركز لانطلاق الحملات المتلاحقة لغزوات الأحباش التي كلنت تنزل إلى سواحل الجزيرة العربية الجنوبية لاحتلالها، ومن أشهر حملات الأحباش التي أرسلت إلى جنوب الجزيرة العربية الحملة التي وصلت لليمن سنة 518م، وأخرى في سنة 525م، وقد زاد ذلك من أواصر التواصل بين العرب وسكان السواحل الشرقية لأفريقيا بحكم الانعكسات المختلفة التي جاءت لأثر تلك الحملات⁽³⁾.

ووصلت إلى أفريقيا - في الوقت نفسه - هجرات أخرى متتالية، لاسيما من جهة ب المندب الذي خرج عبر ميله العليد من الموحات البشرية العربية إلى السواحل الشرقية لأفريقيا، وكان لاستقرار بعض سكان الجزيرة العربية الجنوبية هناك لأثر عميق على أكثر من عنصر حضاري في الجانب الأفريقي، حيث شكّون عرب الجنوب نظماً تجاراً، وعلاقات اقتصادية مع سواحل شرق أفريقيا، لدوحة أنهم يجدون الشاطئ الأفريقي قريب الشبة عوطنهم، وهو ما وفر لهم مجالاً أوسع لتجارهم، ومنحاً أفضل لمقامهم، وقد ظل الساحل الأفريقي للبحر الأحمر يحمل أسماء من الجنوب العربي، لاسيما في مناطق مصوع⁽⁴⁾ وعصب - في لوتير لليوم - وما وراءها في الداخل، وكذلك وحدت تسميات في أرتير والسودان لأودية ولنهار ومناطق عربية مثل مأرب وغيرها، مما يؤكد لنا أن هؤلاء المهاجرين هم من أطلق تلك التسميات، فضلاً عن

() (13-23هـ/634-643م) إلى إيفاد حملة بحرية سنة 20هـ/641م لتأديبهم، ولكنها لم تكمل لنجاح، ولستمر نشاط هؤلاء القراصنة إلى دحلة اضطرت المسلمون في سنة 85هـ/704م إلى اتخاذ خطوة حاسمة لوضع حد لحملات القراصنة، فجهزوا حملة بحرية لتخذت مركزاً حيوياً على الشاطئ الغربي لموقعها، فاحتلت مجموعة جزر دهلك المجاورة لميناء عدول "مصوّع فيما بعد"، وكان احتلال المسلمين لهذا المركز الممتاز بليلية لاستيلائهم على قبي المركز التحلية البحرية على الشاطئ الأفريقي وبليلية للانتشار التدريجي للإسلام في شرق أفريقيا⁽¹⁰⁾. ولستمراراً لحركة للنزوح والمجرة والتواصل بين الساحلين فقد كان للمنازعات الدينية والسيلسية التي تعرض لها المسلمون خلال فترات من عصر الدولتين الأموية (41-32هـ/662-750م)، والعباسية (132-656هـ/750-1258م) أثره في دفع العديد من العرب إلى الهجرة إلى سواحل شرق أفريقيا والاستقرار فيها، بحكم معرفة بعضهم لمنطقة وأهلها من التجار العرب اللذين كانوا على علم بتلك السواحل وطابعها وطريقها، علماً أنه خلال استقرارهم هناك لم تشهد مناطق شرق أفريقيا أي بوادر صراع أو عنف، خاصة وأن التاريخ الأفريقي لم يدون حرواً أو معارك وقعت بين المهاجرين العرب والسكان الأصليين للمنطقة في العصر الإسلامي⁽¹¹⁾، 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، إضافة إلى الجزر المواجهة لهذا الساحل من سقطرى في الشمال إلى مدغشقر

إدخالهم بعض الزرعات إلى البلاد الحبشة وغيرها من مناطق الساحل الشرقي⁽⁵⁾. وما لا شك فيه، أن أهالي الجزيرة العربية في الحجاز أيضاً كانوا على معرفة لمنطقة الساحلية المطلة على البحر الأحمر في أفريقيا، وأقوامها وحكامها منذ اللحظات المبكرة لظهور الإسلام، وما يؤكد ذلك إشارة النبي ﷺ لأصحابه لخروج من مكة عبر البحر الأحمر إلى سواحل الحبشة للجوء إلى حاكمها الذي - على ما يبدو - كان على علم م به، ومملكته ونظام حكمه وعلته، وقد اختلفت الروايات حول الميناء الذي نزلت فيه سفن المهاجرين المسلمين، ويرى أحد المؤرخين⁽⁶⁾ أن يكون ذلك الميناء هو ميناء مصوع، بينما يذكر الدكتور الشجاع⁽⁷⁾ نقلاً عن الدكتور عبد الشيبه أن ميناء عدوليس الواقع جنوب ميناء مصوّع على بعد حوالي (50 كيلو متراً) كان هو الميناء الحشبي المستخدم حينئذ، بينما تبعد عاصمة الأحباش أكسوم⁽⁸⁾ عن الميناء في الداخل حوالي (200 كيلومتراً)، وحاء في الفولكلور الشعبي الصومالي أن المهاجرين المسلمين أبحروا عبر البحر الأحمر ويسوا على ساحل الصومال قرب رأس "حواردلفو"، وفي هذا المكان قلمت إحدى مجموعاتهم نشاء مستوطنة، وأقاموا العلاقات التجارية مع الحبش وساحل حضرموت، ثم تزوجوا زوجات عبيات، وأصبح حوزة منهم أسلاف الصوماليين الحاليين⁽⁹⁾.

وعلى الرغم من حلة 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 لخليفة عمر بن الخطاب

في الجنوب⁽¹²⁾.

وفي الوقت نفسه، كلنت السواحل الشرقية لأفريقيا منطقةً لانطلاق العديد من المهجرات التي خرجت من هناك إلى البلاد الإسلامية في العصر الإسلامي لأغراض مختلفة منها: العلمية أو التجلية أو العسكرية، وكان لتجارة القيق التي تنامت في العصر العباسي أثر في جلب عدد كبير من الأفارقة إلى العراق من سواحل شرق أفريقيا مروراً بالجزيرة العربية، ولعل ما يؤكد ذلك للثورة التي عرفت في للتاريخ سمثورة الزنج (255-270هـ/869-883م)، وفيها سيطر الزنج على مدينة البصرة وبعض المناطق المحيطة بها⁽¹³⁾، وهو مليدل على قوة التواصل للذي كان قائمًا بين سواحل أفريقيا وسواحل الجزيرة العربية الغربية، والأعداد الكبيرة للأفارقة للذين لستجلبوا 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 للتاريخ الإسلامي، وكلنت العلاقات التجلية هي الطاغية في ذلك التواصل، فضلاً عن انتعاش حركة الطيق البحري في المواسم الأخرى التي كان يخرج للناس فيها إلى الحج عبر موانئ القارة الأفريقية، وقد سعت للدويلات التي حكمت المنطقة في للمدة موضوع الدراسة إلى مين حركة السفن، وحملة ركلها من الحج والتجار في أثناء رحلة سفرهم، من خلال إقرار الأمن في البحر، وذلك رسال السفن الحربية في دور ت مستمرة، لاسيما إلى البحر الأحمر و ب المنذب، ويُعد حكام الدولة الأيوبية (569-626هـ/1173-1229م) الذين حكموا لليمن من أكثر للذين حاولوا مين سواحل البحر

الأحمر وأفريقيا من أي هجمات قد تتعرض لها سفن التجار والحجاج من القراصنة للذين كانوا يجوبون البحر لنهب السفن وزعزت الأمن البحري هناك، كما أسهمت الدولة الرسولية (626-858هـ/1229-1454م) التي قامت على لنقاض الدولة الأيوبية في لليمن بدور كبير وعظيم في هذا الحال، ونشر حكامها خلال القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلاد السفن الحربية المعروفة لشواني في البحر الأحمر وبحر العرب لأحل هذا الغرض، ولإسء الأمن والاستقرار في ب المنذب وخليج عدن وساحل تلمة الممتدة إلى سواحل الحجاز التي كلنت في أحيان كثيرة تخضع لسيطرهم من ليدي حكام المملك (648-923هـ/1250-1517م) في مصر، وقد زامن حلة الأمن في السواحل الشرقية لأفريقيا بعد أن أصبحت معظمها تحكم من قبل والي مدينة نييد في الساحل التهامي المكلف من قبل الرسولين، مما سهل من حركة التواصل بين موانئ شرق أفريقيا لاسيما سواحل الحبشة والصومال وبين سواحل لليمن والحجاز⁽¹⁴⁾.

2- دور الحج في زيادة شهرة بعض الموانئ

الأفريقية

لقد عرفت للقارة الأفريقية عبر للتاريخ بكمبر مساحتها الجغرافية (30,234,000 كيلومتر مربع)، وطول سواحلها الشرقية المتضمن الأراضي المصرية في الشمال وحتى جنوب للقارة الأفريقية، وقد كان لزيادة تعداد المسلمين فيها أثره في زدة ابتباط هؤلاء لأراضي المقدسة لحجاز، لضرورة زتها لتلقي العلم أو للحج والعمرة أو غير ذلك، مما لاشك فيه أن البحر كان علئقاً أمام وصول مسلمي هذه للقارة إلى

أثناء الحج.

وفضلاً عن ذلك، أدت موانئ وحزر أفريقية أخرى وجدت على الساحل الشرقي لأفريقيا دوراً كبيراً في تبيط مسلمي هذه للقارة بسواحل بلاد الحجاز في المدة موضوع الدراسة، وتُعد حزر دهلك العامرة لسكان ومينائها القريب من بحر الحبش⁽¹⁵⁾، والوقعة أمام ميناء مصوِّع الإيتيري بين بلاد اليمن والحبشة⁽¹⁶⁾ من أهم تلك المرفئ 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⁽¹⁷⁾، وعلى الرغم من عدم إشارة المصادر التاريخية إلى دور دهلك في تسهيل لمر الحج الأفريقي إلا أن الإشارات المختلفة التي وردت لدى بعض مؤرخي القرنين السادس والسابع الهجريين/لثاني عشر والثالث عشر الميلاديين، لأمثال المؤرخ والجغرافي أبو الحسن المغربي تؤكد لنا أن دهلك كانت موقفاً 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 برل اليمن نحو ثلاثين ميلاً، وهي للحبشة المسلمين، وصاحبها يداري صاحب اليمن، وله ضرائب على المراكب... وإنما تعدل المراكب إليه من بر للعرب والحجاز واليمن لأن ذلك أرفق لها"⁽¹⁸⁾.

كما اشتهر من مدن الساحل الشرقي لأفريقيا في المدة موضوع الدراسة مدينة سَوَاكِن الواقعة على الساحل الغربي للبحر الأحمر، وهي من بلاد السودان، وتقع إلى الجنوب من مدينة بور سودان⁽¹⁹⁾، وكانت من أهم الموانئ التي أدت

مكة أو المدينة، في حين كان هو طريقهم الوحيد إليها وخاصة سكان وسط و جنوب أفريقيا؛ لبعد الطيق للبري للذي تي عن طريق مصر وشبه جزيرة سيناء، مما تطلب ضرورة إيجاد منفذ بحرية وموانئ آمنة تمكنهم من العبور إليها، ومن الملاحظ أن الحاجة إلى فتح مركز تجلية مع للقارات الأخرى كلنت سبباً في و حدود تلك المنفذ التي أصبحت أيضاً طريق لمسلمي للقارة الأفريقية إلى سواحل الحجاز، وقد شهد العصر الإسلامي و حدود العليد من تلك للموانئ التي ربطت أفريقيا لحجاز، ومع زدة أهمية تلك للموانئ البحرية لدورها التجاري حاءت فريضة الحج والعمرة لتزيد من مكانة تلك للموانئ ودورها نسبة للمسلمين للذين وحدوا فيها المنفذ الوحيد لخروجهم إلى الحجاز و حيةما فرضه

تعالى عليهم من فوق سبع سماوات، وعلى الرغم من تعدد تلك المنفذ إلا أن منها ما لشتهر وذكوته كتب للتاريخ، ومنها ما لميدغ صيته بسبب خفة الحركة عليه، ومع ذلك كان له دور كبير في تسهيل حركة الحج، على الرغم 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 نيلع منفذ حجاج مسلمي وسط و جنوب للقارة الأفريقية؛ من أهم تلك للموانئ التي أدت دوراً كبيراً في حركة الحج في العصر الإسلامي علمة، وللقنرين السادس والسابع الهجريين/لثاني عشر والثالث عشر الميلاديين خاصة، وعلى ما يبدو أن مواسم الحج أنعشت هذه للموانئ، وزادت من أهميتها لنسبة لمسلمي للقارة الأفريقية بعد أن أصبحت طريقهم للرئيس إلى أراضي الحجاز في

أهل أفريقيا ومسلموه لمن الوصول إلى الأراضي المقدسة في الحجاز، للزرة أو لتلقي العلم، أو لتأدية فريضة الحج أو العمرة، وقد أعطت موسم الحج بعض المناطق والمنفذ البحرية أهمية خاصةً لمسلمي أفريقيا في المناطق الساحلية، وقصن تون من العمق الأفريقي، مما أدى إلى لشتهار العديد من المرفئ هنا، ومع تعدد تلك المرفئ إلا أن منهلما لشتهر وذاع صيته بشكل كبير، وهو ما سنتناوله في المبحث القادم.

3- أهم موانئ الحج الأفريقية - ميناء

عذاب

من المعروف لدينا أنه كان للقارة الأفريقية العديد من المنافذ البحرية التي طلتها على العالم الخارجي وللبلاد القريبة منها، وقد أدت تلك المنافذ عبر التاريخ دوراً كبيراً في جعل هذه المنطقة معروفة، و لنسبة للمسلمين فقد كانت مهمة لهم منذ ظهور الإسلام، وعلى الرغم من كثرة تلك المنافذ إلا أن منهلما كان له أثر واضح وكبير في ربط أفريقيا ببلشرة بسواحل الحجاز في الجزيرة العربية وموانئها الرئيسية التي كانت تعدّ لهم للمداخل البحرية للمناطق الحجازية المقدسة (مكة والمدينة)، وطريق لقوافل الحج المتجهة لتأدية فريضة الحج أو العمرة، إضافة إلى وظيفة تلك الموانئ الأسلسية بوصفها منفذ أو موانئ للتجارة والتبادل التجاري بين السواحل الشرقية لأفريقيا والسواحل الغربية للجزيرة العربية، وبعد القرن السابع الهجري/ الثالث عشر للميلادي من للقرون التي برز فيها نجم هذه الموانئ لتزيد أهميتها الاقتصادية والدينية بين غيرها من الموانئ الأخرى.

ويُعد ميناء عذاب من أهم موانئ الحج في القارة الأفريقية التي ارتبطت بشكل كبير ببعض

دوراً كبيراً في عملية التواصل بين سواحل أفريقيا وسواحل الجزيرة العربية، ويقول عنها قوت الحموي⁽²⁰⁾: "بلد مشهور على ساحل بحر الحار، يقرب عذاب، ترفأ إليه سفن للذين يقدمون من حدّة، وأهله يجاه سود نصارى". ومن هنا يتضح أن سواكن كانت تقوم بدور الوسيط، وعلى الرغم من أن أهلها نصارى إلا أن رسو السفن القادمة من ميناء حدّة في مرفأها دليل على أنها كانت محطة لحجاج أفريقيا ينطلقون منها أو ينزلون لها بعد عودتهم من موسم الحج.

ومما لا شك فيه، أن هناك مرفئ أخرى على الساحل الشرقي لأفريقيا أكسبها الحج والتجارة شهرة كبيرة، خلال العصر الإسلامي، لاسيما أنها كانت من المنافذ المهمة التي كانت بمثابة مراكز عبروا عن طريقها إلى بلاد الحجاز وغيرها، مع أننا لم نجد أي معلومات تؤكد ذلك خاصة خلال فترة الدراسة، ومن تلك الموانئ؛ مينائي "مصوع" و"عصب" الواقعان على السواحل الشرقية الإرتيبيية، ومليذهبنا إلى ذلك للدور الذي أدته تلك الموانئ خلال فترات ربحية قديمة ومختلفة مع اختلاف المسميات لهذه الموانئ، التي تعامل معها المسلمون قبل فترة الدراسة؛ لمعرفة المسبقة بها⁽²¹⁾.

ومن خلال كل ذلك نجد السواحل الشرقية لأفريقيا في العصور الإسلامية ارتبطت بعلاقات وطيدة بمناطق الجزيرة العربية وسواحلها الغربية، وقد تنوعت الأسباب والعوامل التي أدت إلى زدة تلك العلاقة، وكانت التجارة الأساس الأول لها، ثم حياء الإسلام ليعمقها، بعد أن انتشر في مختلف مناطق أفريقيا، إذ تطلب ضرورة إيجاد منافذ بحرية ومحطات يستطيع من خلالها

وذلك حينما قال: "ومدينة عيذاب هذه تقع على شاطئ البحر، وبها مسجد جمعة، وسكانها خمسمائة، وهي بعة لسطان مصر، وفيها تحصل المكوس على ما في السفن الالفلدتمن الحبشة وزنجبار واليمن، وفنها تنقل البضائع على الإبل إلى أسوان في هذه الصحراء التي اجتريها، ومن هنا تنقل لسفن إلى مصر في الليل، وعلى يمين عيذاب حية القبلة جبل من خلفه صحراء عظيمة بالمرع والسعة وخلق كثير من يسمون البجة، وهم قوم لا حين لهم ولا حلة، لا يؤمنون نبياً وإقام وذلك لبعدهم عن العمران، وهم يسكنون الصحراء طولها أكثر من ألف فرسخ وعرضها ثلاثمائة فرسخ، وليس في هذه المسافة الشلسعة سوى مدينتين صغيرتين، تسمى الأولى بحر النعام، والثانية عيذاب، وتقد هذه الصحراء من مصر إلى الحبشة وذلك من الشمال إلى الجنوب، وعرضها من بلاد التوبة حتى بحر القلزم، وذلك من الغرب إلى الشرق، وتقيم بها البجة وهم ليسوا أشرار، فهم لا يسرقون ولا يغيرون سبل يشغلون بتببية ملشيتهم، ويسرق المسلمون وغيرهم ألبناءهم، ويحملونهم إلى المدن الإسلامية لبيعوهم فيها".

وعند ، في موضع آخر للمؤرخ صر خسرو⁽²⁶⁾ بمعلومات لا تنقل أهمية عن سابقتها حول مصادر مياه هذه المدينة، وثروتها الحيولنية للنادرة، ويقول في ذلك: "في مدينة عيذاب الصغيرة غير ماء المطر فلا يثر فيها ولا عين، فإذا لم تطر السماء أحضر البجة للماء وعوه، وقد بقينا هنا ثلاث أشهر وكنا نشترى قبة للماء بدرهماً ويدرهمين... ويُقال إن الجمال النحبية لا تُوجد في مكان آخر غير هذه الصحراء، وهي تنقل منها إلى مصر والحجاز".

الموانئ التاريخية المهمة في الجزيرة العربية مثل ميناء ينبع والجار وجدة المقابلات له على سواحل بلاد الحجاز الغربية المطلة على البحر الأحمر، أو ميناء عدن في خليج عدن⁽²²⁾، ويقع ميناء عيذاب على بعد (23 كم) شمال مدينة حلايب في أقصى الساحل الجنوبي لمصر المطل على البحر الأحمر على مقربة من الحدود المصرية السودانية حالياً، وهي تعرف أيضاً سم عيذاب، ويقال إن عيذاب هو لسمنوع من الأعشاب اللغة البجلوية، ينمو بكثرة في منطقة عيذاب⁽²³⁾، ونتيجة لما كان لهذا الميناء من أهمية في التاريخ الإسلامي فقد حظي اهتمام بعض المؤرخين والرحالة والجغرافيين المسلمين الذين زاروه، أو مروا به، أو سمعوا عنه من غيرهم من الرحلة والزوار، ويعد المؤرخ والجغرافي اليعقوبي من المؤرخين الذين ذكروا عيذاب وتحدثوا عنه في القرن الثالث الهجري/ التسع للميلادي، واصفاً أهميته لنسبة لتجار وحجاج سكان مناطق للقارة الأفريقية للذين كانوا ينطلقون منه للتجارة، محملين بنواع بضائع مناطقهم، أو للحج وللزرة للأراضي المقدسة، ويقول اليعقوبي⁽²⁴⁾ في عيذاب: "ساحل البحر للمالح يكب للناس منه إلى مكة والحجاز واليمن، وتيه التجار فيحملون للتبر والعاج وغير ذلك في المراكب".

ويعطي لنا للمؤرخ والرحلة صر خسرو⁽²⁵⁾ الذي عاش في القرن الخامس الهجري/ الثاني عشر للميلادي وصفاً دقيقاً لعيذاب المدينة والميناء، مظهراً لنا بعض معالمها الداخلية، وتعداد سكانها، والجهة التي كلنت تشرف عليها، مشيراً إلى حركتها التحولية الداخلية والخارجية، وما يؤخذ عليها من ضرائب مختلفة، وما يحيط بها من مناطق وصحاري، وقبائل مثل البجة وصفاتهم،

كما تقدم لنا بعض المصادر التاريخية صورة لحال عيذاب في المدة موضوع الدراسة، وتصفها لمدينة التي ليست لكبيرة القطر، ولا لأهله العامرة لخلق، لاسيما ولأنها بقيت محطة حجز 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 والي مصر في القرن السادس الهجري/لثاني عشر للميلادي، ويتولى هؤلاء جلية التحار والمسافرين، ولأهالي هذه المدينة، ويتم اقتسام دخل هذه الضرائب فيما بينهم⁽³⁴⁾، وهو ما يؤكد الرحلة بين جبير⁽³⁵⁾ الذي زار مدينة عيذاب في رحلة حجة في أواخر القرن السادس الهجري/لثاني 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 ولسعة مع حكام الدولة الأيوبية التي وصفهم لغز⁽³⁶⁾، وولاهم على المدينة، السير لأمرها وأمور الحج فيها⁽³⁷⁾.

وعلى ما يبدو أن هذه المدينة شهدت حلة من الاستقرار السياسي والأمني، لما كان فيها من تنظيم للمهام في إدارة شؤونها الداخلية، التي يتولاها عمل سلطان مصر على عيذاب ونعيم قبيلة البجة، فقد كان عمل سلطان مصر المسؤول الأول عن توفير ما يحتاجه سكان المدينة من مواد غذائية ومعيشية وغيرها، في حين تتولى نعيم البجة حمايتها من بعض قبائل الحبشة وغيرهم، وقد أعطت حلة الاستقرار السيلسي والأمني فرصة لأهالي عيذاب وزوراهل من التحار

و في أهمية المعلومات التي قدمها لنا صر خسرو عن عيذاب كونه زار هذه المدينة، وبقي فيها لمدة ثلاثة أشهر، وشاهد معالمها، وتعلم مع من فيها، في أثناء سفره إليها إلى سواحل الحجاز.

ويصف لنا المؤرخ البكري⁽²⁷⁾ أيضاً موقع عيذاب، موضحاً أهميتها بوصفه محطة لحجاج أفريقيا في القرن الخامس الهجري/لثاني عشر للميلادي، والمسافرين عبرها إلى اليمن وغيرها، مشيراً إلى أهم قبائلها، وحذورهم التاريخية رغم اختلافها، فيقول: "وعيذاب مدينة على ضفة البحر الغربي، وهي مرفأ الحجاج ومن سلك إلى اليمن وغيرها. ويسكنها قوم يعرفون ببني يونس، ويقال لهم من البجة، ويقول آخرون لهم من العرب وإهم فزارة، يقوم نفاهم أبو بكر الصديق" (11-13هـ/632-634م).

وقد شكل هذا الميناء في تلك المدة مرسى للسفن القادمة من موانئ البحر الأحمر، مثل ميناء الحار وغيره من موانئ الحجاز المقلبة له⁽²⁸⁾، وظل يستقبل سفن الحجاز واليمن والهند وغيرها من البلاد خلال القرن السادس الهجري/لثاني عشر للميلادي⁽²⁹⁾، في حين نجد بعض المؤرخين للذين عاصروا الحدث في القرن السابع الهجري/الثالث عشر للميلادي بمعلومات قيمة عن مدينة عيذاب ومينائها لا تقل عن سابقتها من حيث الموقع وأهميته على ساحل بحر القلزم (البحر الأحمر)، وعلاقتهم بموانئ المناطق المحاورة، وسواحل الحجاز⁽³⁰⁾، لاسيما حدة في موسم الحج⁽³¹⁾، وسكان المنطقة والبلاد المحيطة بها من قبائل البجة، وصفاهم ولما كن تولد لهم⁽³²⁾، وثوراتهم النفيسة ومعادتهم التي لشتهرت بها مناطقهم⁽³³⁾.

تلك للقارة خلال موسم الحج، إلا أن أهميته زادت بشكل كبير في القرنين السادس والسابع الهجريين/ الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين لما شهد من انتعاش حركة التجارة وغيرها، ويقدم لنا بعض مؤرخي القرن المذكور معلومات قيمة وفعلة عن عيذاب، وموقعها، وبيوتها، وما شهدته من تطور في العمران والبناء في ذلك الوقت، لما كان يفد إليها من سفن تجلوية من الهند واليمن، فضلاً عن حركة السفن الصادرة والواردة للحجاج، وما لذلك من فائدة ساعدت في انتعاش حركة المدينة والبناء 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 إداراً، فضلاً عما لفرض على السفن الرلسية القادمة والمغادرة له من مكوس مختلفة، ويقدم لنا ابن حبير⁽³⁹⁾ معلومات تفصيلية عن رحلته إلى عيذاب، وما شاهد من حركة ونشاط تعيشه المدينة في موسم الحج، ويقول في ذلك: "دخلنا عيذاب، وهي مدينة على ساحل بحر حدة غير مسورة، أكثر بيوتها الأخصاص، وفيها الآن بناء مستحدث للجص، وهي من أحفل مراسي الدنيا بسبب أن مراكب الهند واليمن تحط فيها وتقلع منها نلئداً إلى مراكب الحجاج الصادرة والواردة، وهي في صحراء لا نبات فيها ولا يؤكل فيها شيء إلا مخلوب، لكن أهلها بسبب الحجاج تحت مرفق كثير، ولا سيما مع الحجاج، لأنهم على كل حمل طلعاً يحملونه ضريبة معلومة خفيفة المؤونة، لإضافة إلى الوظائف المكوسية التي كانت قبل اليوم التي ذكر رفع صلاح للدين لها، وهم أيضاً من المرافق من الحجاج لكراء

والحجاج للتحرك والخروج والدخول للمدينة مان، وساعد ذلك على انتعاش الحركة التجلوية فيها، وبلغ الأمر إلى أن يتحول أهالي المدينة في كل نواحي أرض البحة يشترتون ويبيعون، ويحلبون ما هنالك من السمن والعسل واللبن، في الوقت الذي زاول بعضهم مهنة صيد الأسماك، وامتلكوا زوارق لأجل العمل في البحر، وكانوا يصطادون أحوذ أنواع الأسماك وأشهاها التي لشتهرت بها سواحل عيذاب والمنطقة، وقد شكلت الضرائب ولحد من بين أهم مصادر للدخل لدى حكام هذه المدينة للذين فرضوا على قوفل حجاج المغرب العربي التي كانت تصل إلى عيذاب وغيرهم مبالغ مالية يلتزمون بدفعها، محدد في ذلك ما يؤخذ على كل حاج منهم بمبلغ ثمانية د نير من الذهب، دون السماح لهم بمغادرة الميناء إلى حدة للحج في حلة عزز أخدمهم عن تسديدها⁽³⁸⁾، وعلى ما يبدو أن هذه الضرائب أسهمت بشكل أو خر في بناء البنية التحتية لهذه المدينة، ملتن مركزاً يليق بموقعها كسوق تجاري، ومحطة لتجمع حجاج بيت الحرام القادمين من مختلف مناطق للقارة الأفريقية الداخلية والخارجية.

ومن خلال كل ذلك، نجد أن جميع المصادر التاريخية والجغرافية 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 للقارة الأفريقية، وقد بلغ هذا الميناء شهرة كبيرة أهله لأن يكون من أفضل مرسى للدنيا كما وصفه الرحلة للعرب، وظل يقدم العديد من الخدمات للمسافرين من حجاج

الميلاديين بعملات مالية مختلفة كان أشهرها ما عرف لدرهم الكاملة التي كلنت منتشرة في كثير من البلاد الإسلامية⁽⁴²⁾، مما سهل على تجار وحجاج للقارة الأفريقية للقادمين من مصر وبلاد المغرب الإسلامي والسودان وللناطق الأفريقية المحاورة لها لمؤمرا العمل النقدي في عيذاب وفي الأراضي المقلمة من بلاد الحجاز لاسيما التي كلنت تعمل عمل لعملة النقدية نفسها⁽⁴³⁾.

وعلى الرغم من ذلك، ولحه حجاج أفريقيا وتجارهم خلال فترة الدراسة العديدة المتلعب والصعاب التي كانوا يتعرضون لها في أثناء رحلة سفرهم أو عودتهم⁽⁴⁴⁾، 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 المناطق، وضعف وسائل النقل وهزلها من الجمال وغيرها، وزحمة للناس، ومشحة للزاد معهم⁽⁴⁵⁾، وشكلت المكوس وجبايتها من أكثر ما عانى منه حجاج أفريقيا المسافرون عبر هذا الميناء، فأصبحت تمثل عبء كبير على جميع الحجاج القادمين من كل مناطق شمال القارة، في حين عانى كثير منهم من قوتل رح التي كلنت تواجهها سفنهم في أثناء رحلة سفرهم لبلين عيذاب وميناء حدة أو ينبع على الضفة المقابلة على شواطئ الحجاز⁽⁴⁶⁾، التي تستغرق ثلثية أم، وذلك عندما تكون للرح مولية⁽⁴⁷⁾، في حين قلد تؤدي للرح في أحياء كثيرة إلى دفع السفن -نتيجة لقوتها- إلى أماكن وصحار في الجنوب، بعيدة عن اللوانئ المفروض الرسو فيها، فتستقل قبائل المناطق الجبلية من البحاة هؤلاء الحجاج، وينقلونهم لجمال مرة أخرى إلى عيذاب بمقابل مالي،

للحلاب منهم وهي المركب، فيجتمع لهم من ذلك مال كثير في حملهم إلى حدة ودهم وقنان فضاظهم من أداء الفريضة، وملمن أهلها ذوي اليسار لإلمنله الجلبة والجلبتان، فهي تعود عليهم برزق واسع".

ومن الملاحظ، أن حجاج بيت الحرام وحدوا في عيذاب بعض سبل الرحلة المختلفة خلال للقرن المذكور، من أماكن للميت، ومصادر الشرب من المياه وغير ذلك، فضلاً عن ما حذبهم من مشاهدات ومناظر خيرات بحر هذه المدينة والميناء الذي كان مصدراً للحصول على أنواع الجواهر النفيسة من اللؤلؤ وغيره التي كلنت تستخرج من سواحل هذا الميناء وبعض الجزر المحيط به، وكلنت تُعلمن أهم مصادر للدخل لنسبة للعديد من أهالي عيذاب الذين لشتغلوا في الغوص لأحل هذا الأمر، في حين كان لا تتشار وسائل النقل من الجمال أثره الكبير في تسهيل حركة الحجاج للقادمين والمغادرين عبر صحراء هذا الميناء في القرنين السادس والسابع الهجريين/للثاني عشر والثالث عشر الميلاديين⁽⁴⁰⁾، كما تؤكد لنا الإشارة للتي أوردها أحد زوار مدينة عيذاب لأنه كان لها 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 لها مساجد أو مسجداً جامع، وكان لوجوده أثر كبير في تسهيل كثير من لمؤمرا العبادة والخطبة والنصح والإرشاد لنسبة للحجاج القادمين إلى المدينة لتأدية هذه الفريضة⁽⁴¹⁾.

وفي الوقت نفسه، تعلمت مدينة عيذاب وزوارها من الحجاج والتجار في القرنين السادس والسابع الهجريين/للثاني عشر والثالث عشر

وللقرين السادس والسابع المحجرين/الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين خاصة فمادة نستطيع أن نستخلص منها أن هذا الميناء الواقع على السواحل الشرقية للقارة الأفريقية كان من أهم المخططات التي تم نقل حجاج أفريقيا عبرها إلى الأراضي الحجازية لتأدية فريضة الحج والعودة منه، بعد أن توافرت فيه كل مقومات اللوانئ الشهر رقتي يحتاجها الحجاج في ذلك الوقت، ومليدلل على ذلك أن هناك العليدمن الشخصيات البارز التي سافرت عبره للحج في المدة موضوع الدراسة من سلاطين وملوك وحكام وعلماء وتجار وغيرهم⁽⁵³⁾، ومن الملاحظ أن من أسباب خروجهم عبره إلى الحجاز ترجع إلى أنه كان من المنافذ البحرية الشهيرة ربحياً، وأقربها إلى موانئ الحجاز كمينائي حدة وينبع، وأقصرها مدة في السفر مقلونة بقية الطرق التي كانت تسلكها قافلة الحج الأفريقية القادمة من مناطق شمال أفريقيا من مصر والمغرب الإسلامي والاندلس والسودان والمناطق المحيطة بها عبر صحراء سيناء أو غيرها، إضافة إلى ملتوافر في هذا الميناء من تسهيلات لسفر الحجاج، تمثلت في البنية التحتية، المساجد والمياه والغذاء، ولهذا رغم متاعب الطريق، وتكلفته المادية والجسدية التي كانت تهق الحجاج وتعبهم في أثناء رحلة السفر، فضلاً عن ما شهدته الطريق من أمن واستقرار، لعب سلاطين الدولة الأيوبية دوراً كبيراً فيه، بهدف الحفاظ عليه وحملته من سفن القراصنة والفرنجة الذين كانوا كثيراً ما ينشرون الرعب والخوف فيه، أثر بعض حملاتهم التي كانوا يسلمونها إلى البحر الأحمر وسواحل الحجاز وعيذاب⁽⁵⁴⁾.

كما سعى سلاطين الدولة المملوكية (648-

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 يؤدي إلى هلاك بعضهم بسبب العطش، ومن وصل منهم سالماً كان في حالة يرثى لها من الإرهاق والتعب⁽⁴⁸⁾.

كما كانت رحلة الحج بين عيذاب وشواطئ الحجاز في الجزيرة العربية معروفة لمشقة والعذاب، لتزاحم الحجاج المسافرين على متن السفن الناقلة لهم المعروفة لحلاب، ويصف لبن جبير⁽⁴⁹⁾ حال هؤلاء وكأنهم في أقباص للدجاج الملوثة، كما يصف أصحاب تلك السفن من أهل عيذاب لطواغيت، للذين ليس لهم هم إلا لاستغلال هذه الموسم لجمع المال، من دون مرعاة لكان يتعرض له الحجاج من تدافع وتزاحم، وقد بلغ ببعضهم أن يستوفي سعر جلبته في رحلة واحد من رحلات الحج، من دون مرعاة لخلها أو حال أرواح من فيها من حجاج، حتى أصبح يضربهم للثل القليل: "علينا لألواح، وعلى الحجاج لأرواح"⁽⁵⁰⁾، في حين عانى حجاج القارة الأفريقية في ذلك الوقت من حملات للفرنجة الصليبيين، وسفنهم الحربية التي كانوا كثيراً ما يهاجمون بها موانئ الجزيرة العربية وسواحل ميناء عيذاب، ويعيشون فيها فساداً، لدرجة انقطاع سفن الحجاج خلال بعض الفترات خوفاً ورهبةً من هؤلاء⁽⁵¹⁾، وكانت أشهر تلك الحملات التي قلمت في سنة 671هـ/1272م، ودمرت فيها عيذاب، وقتل قاضيها وحاكمها، وأسرع عددًا كبيراً من سكانها⁽⁵²⁾.

لقد شكلت كل تلك المعلومات التي تناولت ميناء عيذاب خلال العصر الإسلامي عملة

ومركز تجمع مهم من مركز الحج لأهالي تلك المناطق، وقد احتل هذا الميناء مكنة كبيرة عبر مراحل للتاريخ الإسلامي المبكرة بحكم موقعه الاستراتيجي على الساحل الصومالي، إذ يقع على خليج عدن في أقصى الشمال الغربي للصومال، لقرب من جيبوتي الحالية، ويبعد عن بريرة بحوالي (170) ميلاً إلى الجنوب الشرقي من المدينة، بينما يبعد عن هرهر بحوالي (200) ميلاً إلى الغرب⁽⁵⁶⁾، وميناء نيلع يبعد مسافة - اختلفت فيها الروايات -، قيل إن ملتزاوحين 50⁽⁵⁷⁾، و79 ميلاً⁽⁵⁸⁾ عن مضيق ب المندب، لاسيما وأنه كان يُعلن المنفذ البحرية والمتنفسات التي لفتحت من خلالها جزء كبير من وسط القارة الأفريقية وجنوبها على العالم، وتحديدًا على المحيط الهندي والبحر الأحمر وبعض مناطق جنوب الجزيرة العربية، وكلنت نيلع ضمن إقليم أدول للتاريخي للأخون من اسم إمارة عدل الإسلامية في العصور الوسطى⁽⁵⁹⁾، ومن الملاحظ من خلال بعض الإشارات التي أوردها بعض المصادر التاريخية القليلة أن ربيخ نيلع يعود لفترة زمنية سابقة لفترة الدراسة بقرون عدة، فقد كان منفذاً لتصدير العليد من بضائع هذه القارة ومنتجتها التي اشتهرت بها عبر التاريخ، مثل: للعاج، والعييد، والجلود، والعسل، والاصماغ، والمرجان، واللؤلؤ صغير الأحجام⁽⁶⁰⁾ وقد لستمر ميناء نيلع في نشاطه التجاري في العصر الإسلامي كواحد من بين أهم موانئ للقارة 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 الأصبخري⁽⁶¹⁾ عن نيلع وأهله في القرن الرابع الهجري/العهشر

923هـ/1250-1517م) إلى مين الطريق التي تمر به قافلة الحج الأفريقية المنطلقة من مصر وببلاد المغرب العربي، ومن ينضم لها من بلاد السودان والمناطق الساحلية التي ترعها هذه القافلة وصولاً إلى عيذاب في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر للميلادي، وزودوا ذلك الطريق بمرسة قوية حملته وحملية الحجاج، و مين أنفسهم وأموالهم، وبنوا للقلاع والحصون، لتصبح محطات لراحة قوافلهم، ومركز لتخزين مؤتمهم، للحفاظ عليهم من هجمات بعض القبائل المتربصة بتلك الطرق⁽⁵⁵⁾، وهو على ما يبدو أن الدولة المملوكية سعت له في عيذاب أيضاً لحملة المدينة والميناء وأهله وضيوفهم من الحجاج خلال مواسم الحج.

وخلاصة القول، إن 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 منفذ 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 للموانئ وتجهيزها لهذا الغرض في مثل تلك المواسم، إضافة إلى الاستفادة من تلك المنفذ البحرية للموانئ في التعاملات التجارية وتصريف البضائع، ولستيراد الواصل منها، ويُعد ميناء نيلع من أشهر تلك الموانئ، وهو ما سوف نتناوله في النقطة القادمة.

4- ميناء نيلع:

كان ميناء نيلع من موانئ أفريقيا الشهيرة عبر التاريخ، ونقطة انطلاق لجهة كبيرة من مسلمي القارة الأفريقية خلال العصور الإسلامية المتعاقبة،

الإشارات التي تؤكد لنا أن ميناء نيلع كان من بين أهم الموانئ التي انطلقت منها قوافل الحج الأفريقية عبر بحر العرب والبحر الأحمر و ب للمندب إلى سواحل الجزيرة العربية، وتحليداً إلى سواحل مدينة عدن المطلّة على بحر العرب وسواحل مدينة نبيد المطلّة على البحر الأحمر خلال فترة الدراسة، وهو ما أكدته لنا المؤرخ الجندي⁽⁶⁶⁾ الذي فسّر التسمية التي كانت تطلق على أهل نيلع الذين استقروا في مدن اليمن المختلفة، موضحاً موقع هذه المدينة وأهميتها لنسبة للساحل الأفريقي، حيث قال: "الزيلي لقباً على عادة خطبه اعتادها أهل اليمن، يلقبون بها غالب السودان الخارجين إليهم من بلاد الحبشة، لاسيما لمن 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 المثاقم تحت، وفتح اللام ثم عين مهملة ساكنة، ومخرج منها في قوافل إلى حيث يريد الفاصل من جميع نواحي الحبشة وما يسامتها".

ويلاحظ، أن الموقع الاستراتيجي المهم لنيلع على الساحل الصومالي كان له دورٌ في أن يتبوأ مكانة رزة في العصور الإسلامية المتعلقة، ويلعب دوراً في ربط تجارة الداخل الأفريقي بعالم المحيط الهندي وغيره، لاسيما وأنه يُعلم من أهم منافذ بلاد الحبشة إلى المحيط الهندي والبحر الأحمر وإلى بلاد الحجاز وغيرها، وقد اتسع اسم نيلع في القرن السابع الهجري/الثالث عشر الميلادي فأطلق على ما كان يُعرف بـ عدن الطراز الإسلامي (بلاد نيلع)، وهي عدد من الإمارات تكونت نتيجة تولد المهاجرين إلى الحبشة منذ

للميلادي: "وهم أهل سلم، ليسولبدار حرب، ولهم على الشطّ موضع يقال له زيلع فرضة للعبور إلى الحجاز ولليمن"، وهو ما يؤكد لنا ابن حوقل⁽⁶²⁾. كما كان للمؤرخ والجغرافي أبو الحسن الهمداني⁽⁶³⁾ للذي عاش في القرن الرابع الهجري/العاشر للميلادي من بين الجغرافيين للعرب المسلمين الذين تطرقوا إلى ذكر نيلع، وأشاروا إلى أهميته لنسبة لأهل أفريقيا والمنطقة، وذلك بقوله: "زيلع وفيها سوق، يجلب إليه المعز من بلاد الحبش، فتشتت ههنا ويهي كثير مسالخيتها في البحر".

ويقول قوت الحموي⁽⁶⁴⁾ أحد أبرز بلداني ومؤرخي القرن السابع الهجري/الثالث عشر الميلادي عن نيلع أنها: "قرية على ساحل البحر من حية الحبش فيها طوائف منهم ومن غيرهم". في حين تؤكد مصادر ربحية أخرى كتبت أيضاً عن نيلع في القرن السابع الهجري/الثالث عشر للميلادي بمدى أهمية هذا الميناء في تسهيل حركة الحج وتنقل الحجاج من أفريقيا إلى الحجاز مشيرةً إلى موانئ ربحية أخرى كانت بمثابة محطات لعبور الحجاج عبرها إلى الحجاز مثل ميناء عدن ونبيد، ويُعد للمؤرخ والجغرافي أبو الحسن المغربي⁽⁶⁵⁾ من أبرز هؤلاء الجغرافيين الذين تطرقوا إلى زيلع كأبرز مدن الحبشة كما يذكر، إذ قال عنها: "من مدن الحبشة المشهور ببلاد الزيلع، وأهلها مسلمون يكثرون الحج ولتزدد إلى ساحل عدن ونبيد، وهي محل حطّ وإقلاع، ومنها يتوزع بقيق الحبشة على بلاد الإسلام الساحلية، وموضوعها على ركن من البحر ينتهي إليه عرض طرفة للغربي والشمالي، حيث الطول ست وستون درجة، والعرض إحدى عشرة درجة غير دقائق". وتُعد هذه المعلومة من أبرز

السلطان الظاهرييبرس تجاهل طلب ملك الحبشة "يكونو أملاك" الذي اعتلى عرش الحبشة سنة 673هـ/1274م؛ لأنه اضطهد مسلمي الحبشة وبلاد النيلع (إمارات الطراز)، ولم يحل "يكونو أملاك" من مطلبة الظاهرييبرس يفاد مطران بلبلاده، حتى أنه أرسل بكتاب إلى الملك المظفر يوسف الرسولي في اليمن يوسطه في قضاء هذا الأمر، و لفعل لعب المظفر هذا الدور وأرسل بكتاب إلى الظاهرييبرس يحمل في طيلته رغبة ملك الحبشة، فأزعج هذا الأمر سلطان مصر؛ لأن ملك الحبشة لم يكاتبه مبلشرة، ولكنه أذن للأمر وأرسل مطراً تلبية لرغبة صاحب اليمن سنة 673هـ/1274م⁽⁶⁹⁾، ونتيجة لذلك وثقت علاقات إمارات الطراز الإسلامي (نيلع) ليمن نظراً لتلك العلاقات، وللقرب الجغرافي والجنسي، لدرجة اتخذ مسلمو الحبشة من اليمن ملجأ لهم في حالة اضطهاد ملوكهم لهم⁽⁷⁰⁾.

ويتبين من خلال كل ذلك، أن هناك علاقة وثيقة كانت قائمة بين السواحل الشرقية لأفريقيا وسواحل الجزيرة العربية والحجاز، وأن سواحل مدينتي عدن ونيبالتي ورد ذكرهما لدى مؤرخي القرنين السادس والسابع الهجري/الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين كلنت من أقرب للمناطق لنيلع لنسبة للحجاج والتجار القادمين من أفريقيا عبر هذا الميناء، كما تعدهي المحطات الأولى لرحلة الحج لمن يصلها من أهالي للقارة الأفريقية القادمين من ميناء نيلع في طريقهم للحجاز، كما يؤكد ذلك أبو الحسن المغربي⁽⁷¹⁾، وعلى ما يبدو أن اختيارهم للنزول في عدن أو زبيد جاء لأسباب مختلفة منها:

أ- قرب سواحل عدن ونيبال من نيلع من الناحية الجغرافية، وسهولة المرور لمنطقة البحرية

أم للنبي ﷺ، وانتشار الإسلام في الحبشة، وتوغله إلى سواحل الصومال ودهلك ومقديشو، وخاصة إلى العناصر الوثنية من الحبشة، فنشأت في هضبة الحبشة دويلات إسلامية صغيرة، وما تكون من هجرات عربية سُميت سم الطراز الإسلامي، حيث إنها اتعد على جنب البحر الأحمر من الساحل الأفريقي كالطراز لهم من داخل الهضبة الحبشية مقابلة لليمن والفاصل بين البحر الأحمر والمناطق الداخلية، فهي على شكل طراز إسلامي تتوسطه مدينة نيلع، ويتكون إقليم الطراز الإسلامي من سبعة ممالك هي: - أوفات أو حيرت، ومن مدنها نيلع ودوارد وتقع إلى الجنوب من أوفات، وأريبي وتقع إلى الشمال الشرقي من بحيرة صا، وشرحا وتقع إلى الغرب من أوفات، ولي وهي لا تقبل قوة عن أوفات، وهلية، ودارة وتقع إلى الجنوب الغربي من بحيرة صا (وهي المعروفة لليوم بتر) ⁽⁶⁷⁾، وفلسكان لكل تلك التطورات أثرا في زدة أهمية نيلع كميناء تجاري ومنفذ بحري لحجاج منطقة للقرن الأفريقي وبعض مناطق العمق الأفريقي⁽⁶⁸⁾.

لقد ظلت مدينة نيلع ومينائها وما جاووها من مناطق الطراز على تواصل دئهم مع بعض مناطق الساحل الشرقي للجزيرة العربية خلال القرنين السادس والسابع الهجريين/الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين، كما ظل ملوكها على تواصل دئهم مع ملوك اليمن لاسيما من بني رسول، وما يؤكد ذلك الرسالة التي توجهها ملكها "يكونو أملاك" للسلطان المظفر يوسف بن نور الدين عمر بن رسول (647-694هـ/1249-1294م) للتوسط لدى السلطان الظاهرييبرس (658-676هـ/1260-1277م) ليرسل لهم مطراً مصر، إلا أن

على بن عبد الزيلعي (ت: 714هـ/1314م) الذي لشتهر في مدينة نبيد بعلم للفرائض والحساب وبعض العلوم الدينية⁽⁷⁹⁾ وغيرهم.

ج- شهرة عدن ونبيد التاريخي قلدي لأهالي أفريقيا وغيرهم على اعتبار أنها منطقة لشتهرت بعلمائها، ومساجدها المعروفة ومدارسها العتيقة التي كلنت مركزاً للعلم وتجمع الحجاج للذين كانوا يتولفدون 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 كلنت تشكل لهم محطات تجلية تنقل إليها بضائع أفريقيا والعكس، علماً أن النشاط التجاري بين زيلع وعدن ازدهر بشكل ملحوظ خلال مدة القرن السابع الهجري/الثالث عشر للميلادي، ويؤكد ذلك ما أورخته بعض المصادر التاريخية عن حجم ذلك النشاط الذي شهدته المنطقة في ذلك الوقت، والتبادل التجاري الذي لشتهرت بسببه عدن في معظم مناطق الساحل الشرقي لأفريقيا⁽⁸⁰⁾، فضلاً عن بقية الموانئ اليمنية الأخرى⁽⁸¹⁾.

وكيفما كان الحال، فقد لم يتبطن ميناء عدن بميناء زيلع ارتباطاً وثيقاً بحكم العلاقات التجارية والاجتماعية التي جمعتها عبر التاريخ، وصارت عدن محطة لبعض رحلات حج أهالي للقارة الأفريقية وزيلع، إذ إنه بمجرد وصولهم إلى مدينة عدن أو نبيد يحتكمون لحركة قوافل حجاج المدينة وسيرها إلى أراضي الحجاز، ويبدو أن تلك القوافل عادت ما تسلك طيق القوافل التجارية المتجهة للشمال عبر طريقين بريين من عدن، حيث يخرج الطريق الأول من عدن عبر الساحل

التي تفصل بينهما، وأمنها من حيلة لرح والشعاب المرجانية، ومن ثم الالتحاق لقوافل التي كانت تخرج من عدن أو من زبيد عبر الطرق البعيدة الآمنة المعروفة قلدي لأهالي للمناطق اليمنية التي تمر بها هذه القوافل⁽⁷²⁾.

ب- الصلات الاجتماعية التي ربطت عدن ونبيد وغيرها من المناطق اليمنية بزيلع ومناطق الساحل الشرقي الأفريقي الأخرى، وهو ما تشير له المصادر التي أرخت لهذه المدة الزمنية والتي تؤكد كثرة المحركات التي كلنت قائمة بمسبب الساحلين بسبب الصراعات والفتن، أو بسبب الأزمات الاقتصادية التي دفعت بخروج العديد من القبائل أو الأسر أو الأفراد منها إلى السواحل الأفريقية كزيلع ومقديشو والحبشة وغيرها⁽⁷³⁾ والعكس، وقد بلغ الأمر لعدي من الأسر الأفريقية إلى النزول لسواحل 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 للمثال لا الحصر - في القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي من أهل زيلع ومقديشو: ذكي بن عبد الحبشي وإبراهيم بن المثني، وعبد بن عبده، وأحمد بن المكبان⁽⁷⁴⁾، والفقير أبو القاسم بن علي الروائي الزيلعي (ت: 702هـ/1302م)⁽⁷⁵⁾، والفقير أبو إسحاق إبراهيم بن عثمان الحبري (ت: 704هـ/1304م)⁽⁷⁶⁾، والفقير أحمد بن عبد الحبري (ت: 707هـ/1307م)⁽⁷⁷⁾، والفقير عبدالرزاق بن الحبري الزيلعي (ت: 710هـ/1310م)⁽⁷⁸⁾، والفقير للعالم أبو الحسن

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 نيلع الاستراتيجي في المسطمن الساحل الشرقي للقارة الأفريقية، وهي منطقة قبيصة من السواحل الجنوبية للجزيرة العربية، ويُعد من المناطق الأهلة لسكان المسلمين، إضافة إلى أن نيلع كمدينة قبرت عبر للتاريخ بمينائها التجاري ووحدت 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، ليكو طريق الحجاج إلى الأراضي المقدسة في الحجاز.

الخاتمة

لقد توصلنا في بحثنا هذا المعنون بـ: "دور الموانئ الإفريقية في تسهيل حركة الحج إلى الحجاز في القرنين السادس والسابع الهجريين/الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين عيذاب ونيلع أمونحاً"، إلى عدد من النتائج والاستنتاجات التي يمكن تلخيصها في الآتي:

- 1- إن هناك علاقات ربحية قيصة وثيقة ربطت السواحل الشرقية لأفريقيا بسواحل الجزيرة العربية الغربية، وكلنت التجارة والتبادل التجاري أساس تلك العلاقة، ثم جاء الإسلام ليوثق تلك العلاقة من خلال موسم الحج التي كلنت تنتعش فيها المدن الساحلية الأفريقية وموانئها التي يغادر عبرها الحجاج إلى الحجاز.
- 2- إنه كان للإسلام أثره في إقلمة العيد من المملك الإسلامية على طول الشريط

التهامي مروراً بمدينة نبيد وغلافقة إلى الحجاز، ويخرج الطريق للثاني من عدن إلى مدينة الحند، ومنها إلى منطقة ذي أشرق ثم نقييل بتمارة وصولاً إلى صنعاء ثم صعدة وبلاد همدان وخران والطائف وينتهي إلى مكة المكرمة⁽⁸²⁾.

وعلى الرغم من فرق المسافقين الطريقين إلا أن أكثر تلك القوفل كلنت تسلك الطريق الأطول الذي كان يعبّر عدن صنعاء لما يتميز بمن اعتدال في الهواء، وقلة الأوبئة والأمراض، مقارنة لطريق الساحلي الذي يسير عبر للمناطق التهلمية الساحلية مروراً بنبيد ثم إلى مكة، ورغم قصره إلا أنه كان أكثر حرراً وتعباً وأمراضاً وأوبئة⁽⁸³⁾.

وعلى ما يبدو، أنه كان لطول المسافقين زيلع ومناطق بلاد الحجاز لاسيما مكة والمدينة، وصعوبة العودة إلى أفريقيا ومتاعبها وأخطارها أثّره في استقرار العليد من أهالي نيلع والمناطق المحيطة بها في بلاد الحرمين، وتورد لنا بعض المصادر التاريخية أسماء لبعض هؤلاء الذين فضلوا البقاء للمحاورة أو لتلقي العلم أو للعمل في خدمة أحد الحرمين أو لتولي منصب معين خلال مدة الدراسة أمثال: الفقيه سعيد بن مبارك بن إبراهيم الزيلعي، والذي شرح كتاب الحاوي للقنوي، والفقيه بن أحمد بن عبد العزيز الحبري الزيلعي الذي ولي نظر الحرم للنبي، والشهاب أبو العباس بن الجمال أحمد بن عبد بن أحمد الزيلعي، وللعز بن الشمس عبد العزيز بن بن عبد العزيز الحبري وغيرهم الكثير ممن استقروا في بلاد الحرمين في فترة القرنين السادس والسابع الهجريين/الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين⁽⁸⁴⁾.

زبدة القول، إن ميناء زيلع حظي لعليد من

تهاجم سفن الحجاج أو تقطع الطريق عليها وغير ذلك، ومع هذا وذاك ورغم كل المخاطر التي تم ذكرها فقد ظل مينا عيذاب وزيلع من أهم المنفذ البحرية لحجاج للقارة الأفريقية، ومن أكثرها حركةً وانتعاشاً خلال هذه المولسم الدينية التي تكتظ بها المدينتان، وسفن الحجاج المغادرة عبرها، مما يؤكد لنا على أن هذه للموانئ قدمت العديد من التسهيلات لحجاج أفريقيا خلال مدة الدراسة.

- الهوامش:

(1) انظر: الطواف في البحر الأحمر ودور اليمن البحري، ترجمة وتعليق: حسين علي الحبشي ونجيب عبد الرحمن شميري، إصدارات جامعة عدن، عدن، 2004م، ص 19-20، 50.

(2) 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 بيحان، 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 لا بد لها أن تنشط في شؤون الاقتصاد، وعالم التجارة القديم، فامتد نشاطها التجاري بعيداً عنها حتى وصل إلى سواحل أفريقيا التي سميت سم هذه الدولة، مما يؤكد على عمق الروابط، وأواصر الصلات، وقوة التأثير المتبادل بين شبه الجزيرة العربية وشرق أفريقيا. عن ربح هذه الدولة أو المملكة انظر: الجرو، أسمهان سعيد، موجز التاريخ السياسي القديم لجنوب شبه الجزيرة العربية (اليمن القديم)، دار جامعة عدن، عدن، 2002م، ص 143-159.

(3) انظر: الجرو، موجز التاريخ السياسي، ص 249-257.

(4) مصوع: مدينة ربحية عريقة، وتعد من أشهر موانئ الأحباش منذ القدم، بل هي الميناء الرئيس لهم، وتعد اليوم الميناء البحري

الساحلي بعد أن امتزج العرب المسلمين لأفريقية للذين اعتنقوا الإسلام، وكان إسلامهم سبباً في حرصهم على حديتهم لفريضة الحج التي فرضها ديننا الإسلامي الحنيف.

3- إن هناك كثير من الموانئ والخزير 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.

4- إن مينائي عيذاب وزيلع كما من أشهر للموانئ الأفريقية التي أدت دوراً كبيراً في تسهيل حركة الحج في العصر الإسلامي بحكم موقعيهما الاستراتيجي المهم، وقربهما من سواحل الحجاز، وتوافر المقومات فيهما التي لا بد أن تتوفر في أي ميناء عالمي خصص للأعمال التجارية، وتسهيل سفر الناس والحجاج عبرهما.

5- إنه على الرغم من بعد المسافة الجغرافية بين مينائي عيذاب وزيلع إلا أن 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 للذين يتجهون إليهما مع بلدية كل موسم حج لتزيتب لمر السفن، والتجهيز له، والحجز في السفن وغيرها من الأمور التي أسهمت مدينتنا عيذاب وزيلع في تسهيلها للحجاج مع كل موسم.

6- إن قفلة الحج الأفريقية واجهت خلال سفرها عبر هذه للموانئ العديد من المشاق والمتاعب التي كان من أسبابها لوقوتلرح، واختلاف حركتها، وطبيعة المنطقة المناخية الحارة وصعوبتها قبل الوصول إلى عيذاب أو زيلع، ومحاولات القراصنة والسلب والنهب التي كلنت

- لأريت. الشمري، هزاع بن عيد، المعجم الجغرافي لدول العالم، مطبعة التقدم، د. ب، 1401هـ/ 1981م، ص35.
- (5) عبد العزيز كامل، جغرافية الإسلام في أفريقيا، معهد الدراسات الإسلامية، القاهرة، د. ت، ص22.
- (6) محمود شاكر، مع الهجرة إلى الحبشة، المكتب الإسلامي، ط1، بيروت ودمشق، 1407هـ/ 1987م، ص54-55.
- (7) عبد الرحمن عبد الواحد، دراسات في عهد النبوة والخلافة الراشدة "رؤية جديدة لتاريخ صدر الإسلام"، الإحسان نت، ط7، صنعاء، 1430هـ/ 2009م، ص80.
- (8) أكسوم: مملكة تقع شمال الحبشة، ويعود ريجها إلى القرن الأول ق. م، ويرجع سببها إلى بعض القبائل العربية (اليمينية) التي هاجرت من جنوب الجزيرة العربية إلى أفريقيا، ويظهر ذلك من خلال التأثير اللغوي لبعض المسميات القريبة من العربية. الفيتوري، عطية مخزوم، دراسات في ريج شرق أفريقيا وجنوب الصحراء (مرحلة انتشار الإسلام)، منشورات جامعة قاريونس، ط1، بنغازي، 1998م، ص78-80.
- (9) الفيتوري، دراسات في ريج شرق أفريقيا، ص188-189.
- (10) الفيتوري، دراسات في ريج شرق أفريقيا، ص151-152.
- (11) شوقي الجمل، ريج كشف أفريقيا واستعمارها، مكتبة الأنجلو، القاهرة، د. ت، ص37.
- (12) كوثر عبد الرسول، دراسات في الهجرات الحديثة إلى أفريقيا العرب في شرق أفريقيا، حوليات كلية الآداب، جامعة عين شمس، العدد (12)، 1973م، ص250-251.
- (13) الذهبي، أبو عبد بن أحمد بن عثمان بن قايماز، العبر في خبر من غير، تحقيق: أبو هاجر السعيد بن بسويون زغلول، دار الكتب العلمية، بيروت، د. ت، ص364، 399.
- (14) 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 دمار للدراسات والبحوث، العدد (14)، محرم 1433هـ/ يناير 2012م، صص 231-252.
- (15) المقرئزي، تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر (ت: 845هـ/ 1441م)، المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآر، تحقيق: أيمن فؤاد سيد، مؤسسة الفرقان للتراث الإسلامي، لندن، 1995م، ج1، ص20.
- (16) قوت الحموي، أبو عبد شهاب الدين قوت بن عبد (ت: 626هـ)، معجم البلدان، دار صادر، ط2، بيروت، 1995م، ج1، ص344؛ ج4، ص171-388، ج5، ص139.
- (17) انظر: نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، ج1، تحقيق: عبد الرحيم حازم، المعهد الفرنسي للآر والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 2003م، ص107، هامش (866).
- (18) المغربي، أبو الحسن علي بن موسى بن سعيد (ت: 685هـ)، كتاب الجغرافيا، حققه ووضع مقدمته وعلق عليه: إسماعيل العربي، المكتب التجاري للطباعة والنشر والتوزيع، ط1، بيروت، 1970م، ص22.
- (19) نور المعارف، ج1، ص107، هامش (865).
- (20) معجم البلدان، ج3، ص276. وانظر: المقرئزي، المواعظ والاعتبار، ج1، ص284.
- (21) جواد علي، المفصل في ريج العرب قبل الإسلام، دار الساقى، ط4، د. ب، 1422هـ/ 2001م، ج18، ص332.
- (22) السيد عبد العزيز سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993م، ص41.
- (23) فمي عبد الحافظ عبد العزيز، الأهمية التاريخية لميناء عيذاب التاريخي، مجلة دراسات أفريقية، جامعة أفريقيا العالمية، د ت، ص1.
- (24) أحمد بن إسحاق بن جعفر بن وهب بن واضح (ت بعد: 292هـ)، البلدان، دار الكتب العلمية، ط1، بيروت، 1422هـ، ص173.

وكان هذا الجنس من للترك يسكن مغوليا في القرن السادس الميلادي، بعد أن أقامت قبائله للتي يقدر بعضهم عددها ربعة وعشرين قبيلة بتكوين دولة لهم هناك، إلا أن سقوط دولتهم فيما بعد أجبرهم على النزوح غرباً إلى الأراضي الواقعة شرقي بحر قزوين، وهناك عاشوا بشكل جماعات توسعت كل واحدة منها في اتجاه، ونشطت حركة الهجرة بينهم إلى بلاد عديدة في القرنين الثالث والرابع الهجريين (التاسع والعاشر الميلاديين)، فكان منهم فيما بعد السلاجقة والأتراك العثمانيون، وشكلوا لاحقاً جنداً مرتزقة يستعين بهم الحكام والملوك في الحروب وغيرها، لما تميزوا به من قوة وشجاعة وخبرة في قيادة الجيوش وتحريكها. انظر: رتولد، ف. ف، ريخ الترك في آسيا الوسطى، ترجمة: أحمد سعيد سليمان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1966م، ص 46 وما بعدها.

(37) ابن جببر، رحلة ابن جببر، ص 43.

(38) الأدرسي، نزهة المشتاق، ج 1، ص 135.

(39) رحلة ابن جببر، ص 41.

(40) رحلة ابن جببر، ص 41 - 42.

(41) الشارعي، موفق الدين أبو بن عبد الرحمن الشافعي (ت: 615هـ)، مرشد الزوار إلى قبور الأبرار، الدار المصرية اللبنانية، ط 1، القاهرة، 1415 هـ، ص 626.

(42) انظر: نور المعارف، ج 1، ص 270.

(43) هديل، طه حسين، مكة في المصادر اليمنية في القرن السابع الهجري، مجلة حوليات كلية الآداب (علمية محكمة) جامعة تعز، العدد (5)، مايو 2015م، ص 92.

(44) حسنين بييع، وثائق الجزيرة وأهميتها للدراسة للتاريخ الاقتصادي-عنواني الحجاز وللمين في العصور الوسطى، للندوة الأولى لمصادر شبه الجزيرة العربية، جامعة قطر، ص 1977م، ص 138.

(45) أبو شامة، أبو القاسم شهاب الدين عبد الرحمن بن إسماعيل بن إبراهيم المقدسي الدمشقي (ت: 665هـ)، عيون الروضتين في أخبار الدولتين النورية والصلاحية، ج 3، تحقيق: إبراهيم الزبيق،

(25) صر خسرو الحكيم القباد في المروزي (ت: 481هـ)، سفر مه، تحقيق: د. يحيى الخشاب، دار الكتاب الجديد، ط 3، بيروت، 1983م، ص 118.

(26) خسرو، سفر مه، ص 119.

(27) أبو عبيد عبد بن عبد العزيز بن (ت: 487هـ)، المسالك والممالك، دار الغرب الإسلامي، 1992م، 2/ 619 - 620.

(28) الزمخشري، جار أبو القاسم محمود بن عمرو بن أحمد، (ت: 538هـ)، الجبال والأمكنة والمياه، تحقيق: د. أحمد عبد التواب عوض، دار الفضيلة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1319هـ/ 1999م، ص 186.

(29) مؤلف مراكشي مجهول (ت: ق 6هـ)، الاستبصار في عجائب الأمصار، دار الشؤون الثقافية، بغداد، 1986م، ص 8، 87.

(30) قوت الحموي، معجم البلدان، ج 1، 344؛ ج 4، ص 171، 388، ج 5، 139.

(31) الحنبلي، صفى الدين عبد المؤمن بن عبد الحق (ت: 739هـ)، مرصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، ج 2، دار الخليل، ط 1، بيروت، 1412هـ، ص 974.

(32) قوت الحموي، معجم البلدان، ج 4، ص 388.

(33) القزويني، زكر بن بن محمود (ت: 682هـ)، آ ر البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، د. ت، ص 18.

(34) الأدرسي، بن بن عبد بن إدريس الحسيني الطالبي (ت: 560هـ)، نزهة المشتاق في احتراق الآفاق، ج 1، عالم الكتب، ط 1، بيروت، 1409هـ، ص 134.

(35) أبو الحسين بن أحمد (ت: 614هـ)، رحلة ابن جببر، دار ومكتبة الهلال، بيروت، د. ت، ص 43.

(36) العز: جنس من الترك. ابن منظور، جمال الدين أبو الفضل بن مكرم (ت: 711هـ/1311م)، لسان العرب، ج 10، اعتنى بتصحيحه: أمين عبد الوهاب و الصاوي العبيدي، ط 2، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1997م، ص 65.

- (58) الطواف، ص 50.
- (59) عوالة سعيد أحمد، زيلع الحضارة المنسية، ص 2.
- (60) الطواف، ص 50.
- (61) أبو إسحاق إبراهيم بن الفارسي (ت: 346هـ)، المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، 2004م، ص 36.
- (62) أبو القاسم البغدادي (ت: بعد 367هـ)، صورة الأرض، دار صادر، أفست ليدن، بيروت، 1938م، ص 21، 43، 56.
- (63) أبو الحسن بن أحمد بن يعقوب بن يوسف بن داود (ت: 334هـ)، صفة جزيرة العرب، مطبعة بريل، ليدن، 1884م، ص 52.
- (64) معجم البلدان، ج 3، ص 164.
- (65) كتاب الجغرافيا، ص 99.
- (66) أبو عبد بهاء الدين بن يوسف بن يعقوب، السلوك في طبقات العلماء والملوك، ج 2، تحقيق: بن علي الأكوغ، مكتبة الإرشاد، ط 2، صنعاء، 1416هـ / 1995م، ص 111.
- (67) انظر: القلقشندي، أبو العباس أحمد بن علي، صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، ج 5، شرحه وعلق عليه وقلبل نصوصه: نبيل خللد الخطيب، دار الكتب العلمية، بيروت، 1407هـ / 1987م، ص 310، 325-329؛ المقيزي، تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر، الإلمام بخبار من رض الحبشة من ملوك الإسلام، مطبعة للتأليف، للقاهرة 1985م، ص 6، 7.
- (68) عمر المشري، بلاد القرن الأفريقي - نصوص ووثق من المصادر العربية، شعبة التثقيف الإعلام والتعبئة، طرابلس، 1998م، ص 171.
- (69) لبن عبد الظاهر، محيي الدين أبو الفضل عبد (ت: 692هـ/1293م)، تشریف الأم والعصور في سيرة الملك المنصور، تحقيق مراد كلغل، للقاهرة 1961م، ص 267 - 268؛ لبن للفرات، صرللدين بن عبدالرحيم بن علي مؤسسة الرسالة، ط 1، بيروت، 1418هـ / 1997م، ص 47.
- (46) ابن جبیر، رحلة ابن جبیر، ص 42.
- (47) العبدلی، عائشة مانع عبید، إمارة الحج في عصر الدولة المملوكية وأثرها على الأوضاع الداخلية بمكة المكرمة 648 - 923هـ / 1258 - 1715م دراسة ربحية تحليلية، رسالة ماجستير، جامعة أم القرى، مكة، 1419هـ / 1999م، ص 81.
- (48) ابن جبیر، رحلة ابن جبیر، ص 42.
- (49) ابن جبیر، رحلة ابن جبیر، ص 43.
- (50) ابن جبیر، رحلة ابن جبیر، ص 43. وانظر: أبو شامة، عيون الروضتين، ج 3، ص 47.
- (51) أبو شامة، عيون الروضتين، ج 3، ص 133 - 136.
- (52) Lane - poole . : A History of Egypt in the Middle Ages, P. 271.
- (53) ابن الأبرار، بن عبد بن أبي بكر القضاعي البلنسي (ت: 658هـ)، التكملة لكتاب الصلة، ج 2، تحقيق: عبد السلام الهراس، دار الفكر للطباعة، بيروت، 1415هـ / 1995م، ص 137.
- (54) أبو شامة، عيون الروضتين، ج 3، ص 133 - 136.
- (55) عيسى، هيام علي، الحج إلى الحجاز في العصر المملوكي 648 - 923هـ / 1250 - 1517م، رسالة دكتوراه، جامعة القديس يوسف، معهد الآداب الشرقية، بيروت 1431هـ / 1010م، ص 141 - 142.
- (56) عوالة سعيد أحمد، زيلع الحضارة المنسية "سلسلة التحال في مدائن أرض الصومال".
<http://somalilandtoday.org/2010/10/10/5>
- 55 ، ص 1.
- (57) السراج، زين العابدين عبد الحميد، الحياة الاجتماعية في مدن الساحل الصومالي فيما بين القرنين 6 - 8هـ / 12 - 14م، رسالة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1993م، ص 26.

464، 470، 471، 483، 488، 522.

(81) ارتفاع الدولة المؤيدية، جباية بلاد اليمن في عهد السلطان المؤيد داؤد بن يوسف الرسولي المتوفى سنة 721هـ، تحقيق: عبد الرحيم جازم، المعهد الفرنسي للآر والعلوم الاجتماعية، صنعاء، ط1، صنعاء، 2008م، ص136.

(82) حسين عبد الكريم، التجارة وطرقها في الجزيرة العربية بعد الإسلام في القرن الرابع الهجري، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، كلية الآداب، 1984م، ص103. وللمزيد من المعلومات والتفاصيل عن طريق قافلة الحج اليمني انظر: العبدلي، إمارة الحج في عصر الدولة المملوكية، ص94 - 100.

(83) حسين عبد الكريم، التجارة وطرقها في الجزيرة العربية، ص103.

(84) السخاوي، التحفة اللطيفة في ربح المدينة الشريفة، دار الكتب العلمية، ط1، بيروت، 1993م، ج1، ص74، 106، 121، 124، 133، 240، 270، 331، 427، 440، 445، 455، 448، 454، 490؛ ج2، ص102، 138.

الحنفي (ت: 807هـ / 1404م)، شيخ بلن للفرات، تحقيق: قسطنطين زبيقي، بيروت، 1945م، ج7، ص23، 24، 25؛ وحب عبد الحليم، العلاقات السيلسيقيبين مسلمي النيلع ونصاري الحبشة في العصور الوسطى، للقاهرة، 1985م، ص40.

(70) عبد المجيد عابدين، بين الحبشة والعرب، الهيئة العامة لقصور الثقافة المصرية، القاهرة، د. ت، ص161.

(71) كتاب الجغرافيا، ص99.

(72) سوف يتم الحديث عن هذه الطرق لتفصيل لاحقاً.

(73) ابن سمره الجعدي، عمر بن علي (ت: 586هـ/1190م)، طبقات فقهاء اليمن، تحقيق: فؤاد سيد، دار القلم، بيروت، 1957م، ص209؛ ابن الجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن (ت: 690هـ/1291م)، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة ربح المستبصر، اعتنى بتصحيحه: أوسكر لوفقرين، ط2، دار التنوير، بيروت، 1407هـ/1986م، ص97-99.

(74) ابن سمره الجعدي، طبقات فقهاء اليمن، ص209.

(75) الخزرجي، علي بن الحسن، العقود اللؤلؤية في ربح الدولة الرسولية، ج1، عني بتصحيحه: بسيوني عسل، مطبعة: الهلال، القاهرة، 1329هـ / 1911م، ص343.

(76) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج1، ص363.

(77) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج1، ص374 - 375.

(78) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج1، ص395.

(79) الجندي، السلوك، ج2، ص45. وانظر: هُدِيل، طه حسين عوض، الصلات العلمية بين اليمن والأقطار الإسلامية الأخرى ودورها في إثراء الحضارة الإسلامية لإنجازات المعرفية المختلفة من القرن السابع إلى منتصف القرن التاسع الهجري/ القرن الثالث عشر إلى منتصف القرن الخامس عشر الميلادي، مجلة التواصل، العدد (27)، جامعة عدن، يوليو 2011م، ص273-312.

(80) انظر: نور المعارف، ج1، ص5، 8، 359، 360، 362، 363، 365، 366، 367، 429، 445.