مجلة العلوم العربية والإنسانية
جامعة *القصيم*، المجلد (11)، العدد (2)، ص ص 863 -900، (ربيع ثاني 1439هـ/ ديسمبر 2017)

دور الموانئ الأفريقية في تسهيل الحج إلى الحجاز من القرن السادس إلى الثامن الهجري / القرن الثاني عشر إلى الرابع عشر الميلادي "ميناء زيلع أنموذجاً"

د. طه حسين عوض هُديل
أستاذ التاريخ والحضارة الإسلامية المشارك
جامعة عدن

ملخص البحث. تتناول هذه الدراسة دور الموانئ الأفريقية في تسهيل الحج إلى الحجاز من القرن السادس إلى الثامن الهجري/ القرن الثاني عشر إلى الرابع عشر الميلادي، وتبرز أهميتها التاريخية كونها تتطرق إلى دور أحد أهم موانئ أفريقيا الشرقية هو ميناء زيلع كأبرز الموانئ لحجاج القارة الأفريقية إلى الساحل الغربي للجزيرة العربية في بلاد الحجاز عبر البحر الأحمر، إذ قدم ميناء زيلع العديد من التسهيلات للمسافرين عبره، ووفر 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.

المقدمة

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

لقد شكل البحر أحد أهم الطرق الرئيسة التي سلكها أهالي القارة الأفريقية 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 ε بتوجيه منه، لتؤكد لنا أن هناك معرفة سابقة للعرب بأفريقيا 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 جاء 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، مما دفعنا إلى دراسة تاريخ هذه الموانئ، لاسيما ميناء زيلع.

ومن هذا المنطلق جاءت فكرة كتابة هذا البحث؛ ليكون إضافة علمية جديدة لطريق قافلة الحج الأفريقية إلى الحجاز، خاصة من القرن السادس إلى الثامن الهجري/ القرن الثاني عشر إلى الرابع عشر الميلادي، لما شهدت فيه بعض موانئ أفريقيا لاسيما ميناء زيلع من نشاط كبير كان سبباً في زيادة أهميته في المنطقة الأفريقية، مقارنة بالفترات السابقة واللاحقة، ولتحقيق الهدف المنشود قمنا بتقسيم هذه الدراسة إلى مقدمة وثلاثة مباحث رئيسة، درسنا في المبحث الأول: علاقة السواحل الشرقية لأفريقيا بالجزيرة العربية، وخصصنا المبحث الثاني لمعرفة دور الحج في زيادة شهرة بعض الموانئ الأفريقية، وأسباب ذلك، وتناولنا في

المبحث الثالث: أهم موانئ الحج الأفريقية، وخصصناه لدراسة ميناء زيلع، لما له من أهمية تاريخية خلال مدة الدراسة، وأنهينا هذا البحث بخاتمة لخصنا فيها أهم النتائج التي توصلنا لها.

المبحث الأول: 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 ε إلى إحدى المناطق الساحلية للقارة الأفريقية (الحبشة)، إلا أن المصادر القديمة تؤكد لنا أزلية العلاقة التي سبقت ظهور الإسلام بحقب تاريخية طويلة، وهو ما وصفه لنا أحد التجار أو الرحالة[1] الذين مروا عبر مياه القارة الأفريقية الشرقية، فراح يوصفها، 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 للمملكة أوسان في جنوب اليمن، التي يعود تاريخها إلى القرن السابع قبل الميلاد[2].

---

(1) انظر: الطواف في البحر الأحمر ودور اليمن البحري، ترجمة وتعليق: حسين علي الحبيشي ونجيب عبد الرحمن شميري، إصدارات جامعة عدن، عدن، 2004م، ص ص19 - 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 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

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 518م، وأخرى في سنة 525م، وقد زاد ذلك من أواصر التواصل بين العرب وسكان السواحل الشرقية لأفريقيا بحكم الانعكاسات المختلفة التي جاءت أثر تلك الحملات[3].

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 كوّن عرب الجنوب نظاماً تجارياً، وعلاقات اقتصادية مع سواحل شرق أفريقيا، لدرجة أنهم يجدون الشاطئ الأفريقي قريب الشبه بموطنهم، وهو ما وفر لهم مجالاً أوسع لتجارتهم، ومناخاً أفضل لمقامهم، وقد ظل الساحل الأفريقي للبحر الأحمر يحمل أسماء من الجنوب العربي، لاسيما في مناطق مصوّع[4] 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

التأثير المتبادل بين شبه الجزيرة العربية وشرق أفريقيا. عن تاريخ هذه الدولة أو المملكة انظر: (الجرو، أسمهان سعيد، موجز التاريخ السياسي القديم لجنوب شبه الجزيرة العربية (اليمن القديم)، دار جامعة عدن، عدن، 2002م، ص ص143 – 159).

(3) انظر: الجرو، موجز التاريخ السياسي، ص ص249 - 257.

(4) مصوع: مدينة تاريخية عريقة، وتعد من أشهر موانئ الأحباش منذ القدم، بل هي الميناء الرئيس لهم، وتعد اليوم الميناء البحري لأريتريا. (الشمري، هزاع بن عيد، المعجم الجغرافي لدول العالم، مطبعة التقدم، د. ب، 1401هـ/ 1981م، ص35).

إدخالهم بعض الزراعات إلى بلاد الحبشة وغيرها من مناطق الساحل الشرقي[5].

ومما 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 ε لأصحابه بالخروج من مكة عبر البحر الأحمر إلى سواحل الحبشة للجوء إلى حاكمها الذي - على ما يبدو- كان على علم تام به، وبمملكته ونظام حكمه وعدله، 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 الله الشيبة أن ميناء عدوليس الواقع جنوب ميناء مصوّع على بعد حوالي (50 كيلو متراً) كان هو الميناء الحبشي المستخدم حينئذ، بينما تبعد عاصمة الأحباش أكسوم[8] عن الميناء في الداخل بحوالي (200 كيلو متراً)، وجاء في الفلولكلور 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،

(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، ص ص54 - 55.

(7) عبد الرحمن عبد الواحد، دراسات في عهد النبوة والخلافة الراشدة " رؤية جديدة لتاريخ صدر الإسلام "، الإحسان نت، ط7، صنعاء، 1430هـ/ 2009، ص80.

(8) أكسوم: مملكة تقع شمال الحبشة، ويعود تاريخها إلى القرن الأول ق. م، ويرجع تأسيسها إلى بعض القبائل العربية (اليمنية) التي هاجرت من جنوب الجزيرة العربية إلى أفريقيا، ويظهر ذلك من خلال التأثير اللغوي لبعض المسميات القريبة من العربية. (الفيتوري، عطية مخزوم، دراسات في تاريخ شرق أفريقيا وجنوب الصحراء (مرحلة انتشار الإسلام)، منشورات جامعة قاريونس، ط1، بنغازي، 1998م، ص ص78-80).

وأقاموا العلاقات التجارية مع الحبش وساحل حضرموت، ثم تزوجوا زوجات عربيات، وأصبح جزء منهم أسلاف الصوماليين الحاليين[9].

وعلى 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 بالخليفة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) (13 - 23هـ/ 634 - 643م) إلى إيفاد حملة بحرية سنة 20هـ/ 641م لتأديبهم، ولكنها لم تكلل بالنجاح، واستمر نشاط هؤلاء القراصنة إلى درجة اضطرت المسلمين في سنة 85هـ/ 704م إلى اتخاذ خطوة حاسمة لوضع حد لحملات القراصنة، فجهزوا حملة بحرية اتخذت مركزاً حربياً على الشاطئ الغربي موقعاً لها، فاحتلت مجموعة جزر دهلك المجاورة لميناء عدول " مصوّع فيما بعد "، وكان احتلال المسلمين لهذا المركز الممتاز بداية لاستيلائهم على باقي المراكز التجارية البحرية على الشاطئ الأفريقي وبداية للانتشار التدريجي للإسلام في شرق أفريقيا[10].

واستمراراً لحركة النزوح والهجرة والتواصل بين الساحلين فقد كان للمنازعات الدينية والسياسية التي تعرض لها المسلمون خلال فترات من عصر الدولتين الأموية (41 – 132هـ/ 662 – 750م)، والعباسية (132 – 656هـ/ 750 – 1258م) 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 بوادر صراع أو عنف، خاصة وأن التاريخ الأفريقي لم يدون حروباً أو معارك وقعت بين المهاجرين العرب والسكان الأصليين للمنطقة في العصر الإسلامي[11]، لذلك شهد الساحل الشرقي لأفريقيا قيام

(9) الفيتوري، دراسات في تاريخ شرق أفريقيا، ص ص188 – 189.

(10) الفيتوري، دراسات في تاريخ شرق أفريقيا، ص ص151 - 152.

(11) شوقي الجمل، تاريخ كشف أفريقيا واستعمارها، مكتبة الأنجلو، القاهرة، د. ت، ص37.

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[12].

وفي الوقت نفسه، كانت السواحل الشرقية لأفريقيا منطقةً لانطلاق العديد من الهجرات التي خرجت من هناك إلى البلاد الإسلامية في العصر الإسلامي لأغراض مختلفة منها: العلمية أو التجارية أو العسكرية، وكان لتجارة الرقيق 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 الثورة التي عرفت في التاريخ باسم ثورة الزنج (255 - 270هـ / 869 - 883م)، وفيها سيطر الزنج على مدينة البصرة وبعض المناطق المحيطة بها[13]، 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 الطاغية 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

(12) كوثر عبد الرسول، دراسات في الهجرات الحديثة إلى أفريقيا العرب في شرق أفريقيا، حوليات كلية الآداب، جامعة عين شمس، العدد(12)، 1973م، ص ص250 – 251.

(13) الذهبي، أبو عبدالله محمد بن أحمد بن عثمان بن قايماز، العبر في خبر من غبر، تحقيق: أبو هاجر محمد السعيد بن بسيوني زغلول، دار الكتب العلمية، بيروت، د. ت، ص ص364، 399.

في البحر، وذلك بإرسال السفن الحربية في دوريات مستمرة، لاسيما إلى البحر الأحمر وباب المندب، ويُعد حكام الدولة الأيوبية (569 – 626هـ/ 1173 – 1229م) الذين حكموا اليمن مِنْ 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 (626 – 858هـ/ 1229 – 1454م) التي قامت على أنقاض الدولة الأيوبية في اليمن بدورٍ كبيرٍ وعظيمٍ في هذا المجال، ونشر حكامها خلال القرنين السابع والثامن الهجريين/ الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين السفن الحربية المعروفة بالشواني في البحر الأحمر وبحر العرب لأجل هذا الغرض، ولإرساء الأمن والاستقرار في باب المندب وخليج عدن وساحل تهامة الممتدة إلى سواحل الحجاز التي كانت في أحيان كثيرة تخضع لسيطرتهم من أيدي حكام المماليك (648 – 923هـ/ 1250 – 1517م) 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 الرسوليين، مما سهل من حركة التواصل بين موانئ شرق أفريقيا لاسيما سواحل الحبشة والصومال وبين سواحل اليمن والحجاز[14].

المبحث الثاني: دور الحج في زيادة شهرة بعض الموانئ الأفريقية

لقد عرفت القارة الأفريقية عبر التاريخ بكبر مساحتها الجغرافية (30,234,000 كيلو متر مربع)، وطول سواحلها الشرقية الممتد من الأراضي المصرية في الشمال وحتى جنوب القارة الأفريقية، وقد كان لزيادة تعداد المسلمين فيها أثره في زيادة ارتباط هؤلاء بالأراضي

(14) هُديل، 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 ذمار للدراسات والبحوث، العدد(14)، محرم 1433هـ/ يناير 2012م، ص ص231 - 252.

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 يذعْ 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[15] الواقع على الشريط الساحلي

(15) وهو 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 المطلة على البحر الأحمر، أو ميناء عدن في خليج عدن، 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، وهى تعرف أيضاً باسم عيداب، ويقال إن عيذاب هو اسم نوع من الأعشاب باللغة البجاوية، ينمو بكثرة في منطقة عيذاب، 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، فراحوا يدونون مشاهداتهم عنه وعن أثره التجاري والديني، ودوره في تسهيل أمر الحج لحجاج القارة الأفريقية. للمزيد من التفاصيل عن ميناء عيذاب انظر:(اليعقوبي، أحمد بن إسحاق بن جعفر بن وهب بن واضح(ت بعد: 292هـ)، البلدان، دار الكتب العلمية، ط1، بيروت، 1422هـ، ص173؛ ناصر خسرو الحكيم القبادياني المروزي(ت: 481هـ)، سفر نامه، تحقيق: د. يحيى الخشاب، دار الكتاب الجديد، ط3، بيروت،

الشرقي للقارة الأفريقية منفذ حجاج مسلمي شمال أفريقيا ووسطها، من أهم تلك الموانئ التي أدت دوراً كبيراً في حركة الحج في العصر الإسلامي عامة، وفي الفترة من القرن السادس إلى الثامن الهجريين/ الثاني عشر إلى الرابع عشر الميلاديين خاصة، وعلى ما يبدو أن مواسم الحج أنعشت هذا الميناء، وزادت من أهميته بالنسبة لمسلمي القارة

1983م، ص118 – 119؛ البكري، أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن محمد(ت: 487هـ)، المسالك والممالك، دار الغرب الإسلامي، 1992م، 2/ 619 – 620؛ الزمخشري، جار الله أبو القاسم محمود بن عمرو بن أحمد،(ت: 538 هـ)، الجبال والأمكنة والمياه، تحقيق: د. أحمد عبد التواب عوض، دار الفضيلة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1319هـ/ 1999م، ص186؛ مؤلف مراكشي مجهول(ت: ق 6هـ)، الاستبصار في عجائب الأمصار، دار الشؤون الثقافية، بغداد، 1986م، ص ص8، 87؛ الأدريسي، محمد بن محمد بن عبد الله ابن إدريس الحسني الطالبي(ت: 560هـ)، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ج1، عالم الكتب، ط1، بيروت، 1409هـ، ص134؛ ابن جبير، أبو الحسين محمد بن أحمد(ت: 614هـ)، رحلة ابن جبير، دار ومكتبة الهلال، بيروت، د. ت، ص43؛ ياقوت الحموي، أبو عبد الله شهاب الدين ياقوت بن عبد الله الرومي(ت: 626هـ)، معجم البلدان، دار صادر، ط2، بيروت، 1995م، ج1، 344؛ج4، ص ص171 388،ح5، 139؛ أبو شامة، أبو القاسم شهاب الدين عبد الرحمن بن إسماعيل بن إبراهيم المقدسي الدمشقي(ت: 665هـ)، عيون الروضتين في أخبار الدولتين النورية والصلاحية،ج3، تحقيق: إبراهيم الزيبق،= =مؤسسة الرسالة، ط1، بيروت، 1418هـ/ 1997م، ص47؛ القزويني، زكريا بن محمد بن محمود

(ت: 682هـ)، آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، د. ت، ص18؛ الحنبلي، صفيّ الدين عبد المؤمن بن عبد الحق(ت: 739هـ)، مراصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، ج2، دار الجيل، ط1، بيروت، 1412 هـ، ص974؛ السيد عبد العزيز سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993م، ص41؛ عيسى، هيام علي، الحج إلى الحجاز في العصر المملوكي 648 – 923هـ/ 1250 – 1517م، رسالة دكتوراه، جامعة القديس يوسف، معهد الآداب الشرقية، بيروت 1431هـ/ 1010م، ص141 – 142؛ نهى عبد الحافظ عبد العزيز، الأهمية التاريخية لميناء عيذاب التاريخي، مجلة دراسات أفريقية، جامعة أفريقيا العالمية، د. ت، ص1).

الأفريقية بعد أن أصبح طريقهم الرئيس إلى أراضي الحجاز في أثناء الحج[16].

وفضلاً عن ذلك، أدت موانئ وجزر أفريقية أخرى وجدت على الساحل الشرقي لأفريقيا دوراً كبيراً في ربط مسلمي هذه القارة بسواحل بلاد الحجاز في المدة موضوع الدراسة، وتُعد جزر دهلك العامرة بالسكان وميناؤها القريب من بحر الحبش[17]، والواقعة أمام ميناء مصوّع الإرتيري بين بلاد اليمن والحبشة[18] 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[19]، 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 السادس إلى الثامن الهجري/ الثاني عشر إلى الرابع 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، وهى للحبشة المسلمين، وصاحبها يداري صاحب

(16) الحارثي، محمد بن حسين بن حامد، الثغور البحرية الحجازية من البعثة النبوية إلى نهاية العصر المملوكي(البعثة/ 611م – 923هـ/ 1517م)، رسالة ماجستير، جامعة أم القرى، مكة، 1422هـ، ص ص326 – 327؛ العمايره، خالد محمد السالم، موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك(648 – 923هـ/ 1250 – 1517م)، رسالة دكتوراه، جامعة اليرموك، 2004م، ص ص57 - 63.

(17) المقريزي، تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر(ت: 845هـ/ 1441م)، المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، تحقيق: أيمن فؤاد سيد، مؤسسة الفرقان للتراث الإسلامي، لندن، 1995م، ج1، ص20.

(18) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج1، 344؛ ج4، ص ص171 388،ح5، 139.

(19) انظر: نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، ج1، تحقيق: محمد عبد الرحيم جازم، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 2003م، ص107، هامش(866).

اليمن، وله ضرائب على المراكب... وإنما تعدل المراكب إليه من بر العرب والحجاز واليمن لأن ذلك أرفق لها "[20].

كما اشتهر من مدن الساحل الشرقي لأفريقيا في المدة موضوع الدراسة مدينة سَوَاكِن الواقعة على الساحل الغربي للبحر الأحمر، وهى من بلاد السودان، وتقع إلى الجنوب من مدينة بور سودان[21]، وتبعد جنوباً عن عيذاب بمسافة (349 ميلاً)[22]، وكانت من أهم الموانئ التي أدت دوراً كبيراً في عملية التواصل بين سواحل أفريقيا وسواحل الجزيرة العربية، ويقول عنها ياقوت الحموي[23]: " 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 جدة في مرفئها دليل على أنها كانت محطة لحجاج أفريقيا ينطلقون منها أو ينزلون بها بعد عودتهم من موسم الحج.

ومما لا شك فيه، أن هناك مرافئ 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 الإرتيرية، ومما يذهبنا إلى ذلك الدور الذي أدته تلك الموانئ خلال فترات تاريخية قديمة ومختلفة مع

---

(20) 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.

(21) نور المعارف، ج1، ص107، هامش(865).

(22) ضرار، محمد صالح، تاريخ سواكن والبحر الأحمر، الدار السودانية للكتب، ط1، 1401هـ/ 1981م، ص23.

(23) معجم البلدان، ج3، ص276. وانظر: المقريزي، المواعظ والاعتبار، ج1، 284.

اختلاف المسميات لهذه الموانئ، التي تعامل معها المسلمون قبل فترة الدراسة؛ لمعرفتهم المسبقة بها[24].

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 زيادة تلك العلاقة، وكانت التجارة 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 أهميةً خاصةً لمسلمي أفريقيا في المناطق الساحلية، ومَنْ يأتون من العمق الأفريقي، مما أدى إلى اشتهار العديد من المرافئ هناك، ومع تعدد تلك المرافئ إلا أن منها ما اشتهر وذاع صيته بشكلٍ كبيرٍ، وهو ما سنتناوله في المبحث القادم.

المبحث الثالث: أهم موانئ الحج الأفريقية "ميناء زيلع أنموذجاً"

من المعروف لدينا أنه كان للقارة الأفريقية العديد من المنافذ البحرية التي طلت بها على العالم الخارجي والبلاد القريبة منها، وقد أدت تلك المنافذ عبر التاريخ دوراً كبيراً 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 الرئيسة 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

(24) جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الساقي، ط4، د. ب، 1422هـ/ 2001م، ج18، ص332.

والتبادل التجاري بين السواحل الشرقية لأفريقيا والسواحل الغربية للجزيرة العربية، وتُعد الفترة من القرن السادس إلى الثامن الهجري/ الثاني عشر إلى الرابع عشر الميلادي من القرون التي برز فيها نجم هذه الموانئ لتزيد أهميتها الاقتصادية والدينية بين غيرها من الموانئ الأخرى، لاسيما ميناء زيلع الذي برز نجمه في تلك الفترة الزمنية.

ميناء زيلع

كان ميناء زيلع من موانئ أفريقيا الشهيرة عبر التاريخ، ونقطة انطلاق لجهة كبيرة من مسلمي القارة الأفريقية خلال العصور الإسلامية المتعاقبة، ومركز تجمع مهم من مراكز الحج لأهالي تلك المناطق، وقد احتل هذا الميناء مكانةً كبيرةً عبر مراحل التاريخ الإسلامي المبكرة بحكم موقعه الاستراتيجي على الساحل الصومالي - مثلما سوف نلاحظ-.

1- موقع ميناء زيلع:

يقع ميناء زيلع على خليج عدن في أقصى الشمال الغربي للصومال، بالقرب من جيبوتي الحالية، ويبعد عن بربرة بحوالي (170) ميلاً إلى الجنوب الشرقي من المدينة، بينما يبعد عن هرهر بحوالي (200) ميلاً إلى الغرب[25]، وميناء زيلع يبعد مسافة - اختلفت فيها الروايات-، قيل إنها تتراوح بين 50[26]، و 79 ميلاً[27] عن مضيق باب المندب، لاسيما وأنه كان يُعد من المنافذ البحرية والمتنفسات التي انفتح من خلالها جزء كبير من وسط القارة الأفريقية وجنوبها على العالم، وتحديداً على المحيط الهندي والبحر الأحمر وبعض مناطق جنوب

(25) عوالة سعيد أحمد، زيلع الحضارة المنسية " سلسلة الترحال في مدائن أرض الصومال "، http://somalilandtoday.org/2010/10/10/555، ص1.

(26) 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، ص26.

(27) الطواف، ص50.

الجزيرة العربية، وكانت زيلع ضمن إقليم (أدول) التاريخي المأخوذ من اسم إمارة عدل الإسلامية في العصور الوسطى[28].

2- تاريخ زيلع:

من الملاحظ من خلال بعض الإشارات التي أوردتها بعض المصادر التاريخية القديمة أن تاريخ زيلع يعود لفترة زمنية سابقة لفترة الدراسة بقرون عدة، فقد كان منفذاً لتصدير العديد من بضائع هذه القارة ومنتجاتها التي اشتهرت بها عبر التاريخ، مثل: العاج، والعبيد، والجلود، والعسل، والأصماغ، والمرجان، واللؤلؤ صغير الأحجام[29]، 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 الاصطخري[30] 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[31]. كما كان المؤرخ والجغرافي أبو الحسن الهمداني[32] 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

(28) عوالة سعيد أحمد، زيلع الحضارة المنسية، ص2.

(29) الطواف، ص50.

(30) أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي(ت: 346هـ)، المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، 2004م، ص36.

(31) أبو القاسم محمد البغدادي(ت: بعد 367هـ)، صورة الأرض، دار صادر، أفست ليدن، بيروت، 1938م، ص ص21، 43، 56.

(32) أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب بن يوسف بن داود(ت: 334هـ)، صفة جزيرة العرب، مطبعة بريل، ليدن، 1884م، ص52.

بقوله: " زيلع وفيها سوق، يجلب إليه المعز من بلاد الحبش، فتشترياه بها ويرمى بأكثر مسالخيها في البحر ".

ويقول ياقوت الحموي[33] أحد أبرز بلداني ومؤرخي القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي عن زيلع أنها: "قرية على ساحل البحر من ناحية الحبش فيها طوائف منهم ومن غيرهم "، مما يؤكد لنا الأهمية التاريخية لهذا الميناء كمركز وطريق انطلقت منه العديد من القوافل إلى الأراضي المقدسة مروراً بالعديد من المناطق في الجزيرة العربية وغيرها من المناطق التي كانت محطات توقف لحجاج وسط القارة الأفريقية.

3- أهمية ميناء زيلع كمنفذ للحج:

تؤكد بعض المصادر التاريخية التي كتبت عن زيلع خلال مدة الدراسة؛ 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[34] من أبرز المؤرخين الجغرافيين الذين تطرقوا إلى زيلع كأبرز مدن الحبشة كما يذكر، إذ قال عنها: " من مدن الحبشة المشهورة بلاد الزيلع، وأهلها مسلمون يكثرون الحج والتردد إلى ساحل عدن وزبيد، وهى محل حطّ وإقلاع، ومنها يتوزع رقيق الحبشة على بلاد الإسلام الساحلية، وموضوعها على ركن من البحر ينتهى 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 المندب إلى سواحل الجزيرة العربية، وتحديداً إلى سواحل

---

(33) معجم البلدان، ج3، ص164.

(34) كتاب الجغرافيا، ص99.

مدينة عدن المطلة على بحر العرب وسواحل مدينة زبيد المطلة على البحر الأحمر خلال فترة الدراسة.

وفي الوقت نفسه، يؤكد لنا المؤرخ والرحالة ابن بطوطة[35] الذي زار زيلع في القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي أهمية هذا الميناء والمدينة كمحطة ومنفذ لسكان وسط القارة الأفريقية، بعد قدومه إليها من مدينة عدن عبر البحر الأحمر وباب المندب، موضحاً طبيعتها، وأهم سكانها، وصفاتهم، ومذاهبهم الدينية، ومصادرهم الاقتصادية، وأسواقهم، فيقول في ذلك: " وسافرت من مدينة عدن في البحر أربعة أيام، ووصلت إلى مدينة زيلع وهي مدينة البرابرة، وهم طائفة من السودان شافعية المذهب، وبلادهم صحراء مسيرة شهرين، أولها زيلع، وآخرها مَقْدَشُو، ومواشيهم الجمال، وهي أغنام مشهورة السمن، وأهل زيلع سود الألوان، وأكثرهم رافضة، وهي مدينة كبيرة لها سوق عظيمة، إلا أنها أقذر مدينة في المعمور وأوحشها وأكثرها نتناً، وسبب نتنها كثرة سمكها ودماء الإبل التي ينحرونها في الأزقة، ولما وصلنا إليها اخترنا المبيت بالبحر على شدة هوله، ولم نبت بها لقذرها ". ومن الملاحظ أن وصفة لطبيعة المدينة، وما بها من أسواق ونتانة يدلل لنا أن هناك حركة تجارية وسكانية نشطة كانت تشهدها المدينة والميناء، بفعل نشاط تجاري كبير أو حركة بشرية فاعلة لعناصر كانت تفد إلى المدينة لغرض التجارة أو العمل أو السفر عبر مينائها إلى الحجاز أو اليمن أو غيرها، مما يؤكد لنا أن مدينة زيلع انتعشت خلال مراحل من القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي بفعل موقعها كمنفذ تجاري أو محطة تجمّع للمسافرين إلى الحج أو غيره من الأغراض التجارية والعلمية وما إلى ذلك.

4- المخاطر البحرية في طريق الحج عبر ميناء زيلع:

(35) ابن بطوطة، أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي(ت: 779هـ / 1377م)، تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار المعروفة برحلة ابن بطوطة، ج1، قدم له وحققه: محمد عبد المنعم العريان، راجعه وأعدّ فهارسه: مصطفى القصاص، ط1، دار إحياء العلوم، بيروت، 1407هـ / 1987م، ص261.

شهد طريق قافلة الحج الأفريقية التي كانت تنطلق عبر ميناء زيلع بحراً إلى الحجاز أو السواحل اليمنية العديد من المخاطر والأهوال المختلفة، ومن خلال ما أوردته بعض المصادر التي أرخت لمرحلة الدراسة نستطيع أن نستنتج أن أكثر أسباب تلك المخاطر كان نتيجة لعوامل طبيعية وبيئية تمثلت بالعواصف والرياح الشديدة التي كان تتعرض لها السفن في أثناء رحلة سفرها[36]، أو بسبب وجود سفن القراصنة التي كانت تنتشر في السواحل اليمنية والأفريقية، على الرغم من الجهود التي كان يبذلها حكام اليمن للحد من هؤلاء الذين كانوا يسطون على سفن التجار والمسافرين عبر باب المندب وخليج عدن وينهبونها[37]، ومع ذلك ظلت حركة السفن نشطة بين سواحل أفريقيا من جانب والحجاز واليمن من جانب آخر خلال تلك المدة الزمنية.

5- خط سير قافلة الحج عبر ميناء زيلع:

من المسلم به أن ميناء زيلع كان مركز الانطلاق الأول لقافلة الحج الأفريقية لحجاج وسط أفريقيا، وكانت المدينة تشهد حالة انتعاش كبيرة – على ما يبدو - مع توافد هؤلاء الحجاج من مناطق أفريقيا المختلفة استعداداً للسفر بحراً إلى سواحل اليمن ثم الحجاز، علماً بأن المصادر التاريخية التي أرخت لهذه الفترة الزمنية لم توضح طبيعة سفر هؤلاء الحجاج، وكيفية تنقلهم بصورة فردية أو جماعية، والمناطق الأفريقية المختلفة التي كانوا يتوافدون منها إلى زيلع، إلا أننا من خلال بعض الإشارات التي وردت في بعض هذه المصادر التي تتحدث عن عدد من الشخصيات التي كانت مستقرة في مناطق مختلفة في اليمن وغيرها من بلاد الحجاز يتضح لنا أن أكثر من خرجوا من زيلع للحج أو التجارة أو لتلقي العلوم المختلفة كانوا من مناطق محددة من بلاد أفريقيا الوسطى وتحديداً من مدينة زيلع وما جاورها، أو من مدينة مقديشو، أو من مناطق

(36) ابن بطوطة، تحفة النظار، ج1، ص261.

(37) هُديل، القرصنة البحرية في اليمن في العصر الإسلامي، ص ص231 - 252.

الحبشة المختلفة[38]، والتي يقصد بها - كما يشير- المحقق محمد عبد الرحيم جازم كلٌ من أرتيريا وأثيوبيا وأجزاء من بلاد الصومال[39]، ومن منطقة جداية (صقع من الحبشة)، وجبرت (من مناطق الحبشة)، وبطة (أحد قرى الحبشة) وغيرها[40]. علماً بأن خروج أكثرهم للحج – على ما يبدو - كان بشكل فردي وليس جماعياً حسب ما تبينه المعطيات التاريخية التي تحدثت عن شخصيات محددة دون أن تشير إلى جماعات من أسرة أو قبيلة معينة.

مما لا شك فيه، أن السواحل اليمنية لاسيما سواحل مدينة عدن وزبيد كانت هي المحطات الأولى لتجار زيلع وأهل أفريقيا من الحجاج والمسافرين وغيرهم، وهو ما أكده لنا المؤرخ الجندي[41] الذي فسر التسمية التي كانت تطلق على أهل زيلع الذين استقروا في مدن اليمن المختلفة، موضحاً موقع هذه المدينة وأهميتها بالنسبة للساحل الأفريقي،

---

(38) ابن سمرة الجعدي، عمر بن علي(ت: 586هـ/ 1190م)، طبقات فقهاء اليمن، تحقيق: فؤاد سيد، دار القلم، بيروت، 1957م، ص209؛ ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد(ت: 690هـ / 1291م)، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمَّاة تاريخ المستبصِر، اعتنى بتصحيحه: أوسكر لوفقرين، ط2، دار التنوير، بيروت، 1407هـ / 1986م، ص ص97 - 99.

(39) نور المعارف، ج1، ص50، حاشية رقم(36) للمحقق.

(40) الخزرجي، علي بن الحسن، العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، عنى بتصحيحه: محمد بسيوني عسل، مطبعة: الهلال، القاهرة، 1329هـ / 1911م، ج1، ص ص374 – 375، 395؛ ج2، ص ص14، 54؛ السخاوي، محمد بن عبد الرحمن بن محمد، التحفة اللطيفة في تاريخ المدينة الشريفة، بيروت، ط1، الكتب العلمية، 1414هـ/1993م، ج1، ص ص74، 124، 221، 240، 270، 331، 338، 445، ج2، ص63؛ هُديل، طه حسين، الحياة الاجتماعية في اليمن في عصر الدولة الرسولية (626-858هـ/1229-1454م)، ط1، دار جامعة عدن، عدن، 2010م، ص ص77 - 79.

(41) أبو عبد الله بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب(ت: 732هـ / 1331م)، السلوك في طبقات العلماء والملوك، ج2، تحقيق: محمد بن علي الأكوع، مكتبة الإرشاد، ط2، صنعاء، 1416هـ / 1995م، ص111.

حيث قال: " 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، وهى 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 العصور الإسلامية المتعاقبة، 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 القرنين السابع والثامن الهجريين/ الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين فأُطْلِق على ما كان يُعْرَف بمدن الطراز الإسلامي (بلاد زيلع)، وهى عدد من الإمارات تكونت نتيجة توافد المهاجرين إلى الحبشة منذ أيام النبي محمد ε، 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 سُمّيت 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 هى: - أوفات أو جبرت، ومن مدنها زيلع ودوارد وتقع إلى الجنوب من أوفات، وأرابينى وتقع إلى الشمال الشرقي من بحيرة صانا، وشُرحا وتقع إلى الغرب من أوفات، وبالي وهى لا تقل قوة عن أوفات، وهدية، ودارة وتقع إلى الجنوب الغربي من بحيرة صانا (وهى

المعروفة اليوم بإرتريا)[42]، وقد كان لكل تلك التطورات أثرها في زيادة أهمية زيلع كميناء تجاري ومنفذ بحري لحجاج منطقة القرن الأفريقي وبعض مناطق العمق الأفريقي[43].

لقد ظلت مدينة زيلع وميناؤها وما جاورها من مناطق الطراز على تواصل دائم مع بعض مناطق الساحل الشرقي للجزيرة العربية في الفترة من القرن السادس إلى الثامن الهجري/ الثاني عشر إلى الرابع عشر الميلادي، كما ظل ملوكها على تواصل دائم مع ملوك اليمن لاسيما من بني رسول، ومما يؤكد ذلك الرسالة التي توجه بها ملكها " يكونو أملاك " للسلطان المظفر يوسف بن نور الدين عمر بن رسول (647 – 694هـ/ 1249 – 1294م) للتوسط لدى السلطان الظاهر بيبرس (658 - 676هـ/ 1260 - 1277 م) ليرسل لهم مطراناً مصرياً، إلا أن السلطان الظاهر بيبرس تجاهل طلب ملك الحبشة " يكونو أملاك " الذي اعتلى عرش الحبشة سنة 673هـ/ 1274م؛ لأنه اضطهد مسلمي الحبشة وبلاد الزيلع (إمارات الطراز)، ولم يمل " 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 يكاتبه مباشرة، ولكنه أذعن للأمر وأرسل مطراناً تلبية لرغبة صاحب

(42) انظر: القلقشندي، أبو العباس أحمد بن علي، صبح الأعشى في صناعة الإنشا، ج5، شرحه وعلق عليه وقابل نصوصه: نبيل خالد الخطيب، دار الكتب العلمية، بيروت، 1407هـ / 1987م، ص ص310، 325 – 329؛ المقريزي، تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر، الإلمام بأخبار من بأرض الحبشة من ملوك الإسلام، مطبعة التأليف، القاهرة 1985م، ص ص6، 7.

(43) عمر المشري محمد، بلاد القرن الأفريقي – نصوص ووثائق من المصادر العربية، شعبة التثقيف الإعلام والتعبئة، طرابلس، 1998م، ص171.

اليمن سنة 673هـ/ 1274م[44]، 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[45].

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 فترة الدراسة كانت من أقرب المناطق لزيلع بالنسبة للحجاج والتجار القادمين من أفريقيا عبر هذا الميناء، كما تُعد هي المحطات الأولى لرحلة الحج لمن يصلها من أهالي القارة الأفريقية القادمين من ميناء زيلع في طريقهم للحجاز أو العكس، كما يؤكد ذلك أبو الحسن المغربي[46]، وغيره[47]، 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[48].

---

(44) ابن عبد الظاهر، محيي الدين أبو الفضل عبد الله(ت 692هـ/ 1293م)، تشريف الأيام والعصور في سيرة الملك المنصور، تحقيق مراد كامل، القاهرة، 1961م، ص267 – 268؛ ابن الفرات، ناصر الدين محمد بن عبد الرحيم بن علي الحنفي(ت 807هـ / 1404م)، تاريخ ابن الفرات، تحقيق: قسطنطين زريق، بيروت، 1945م، ج7، ص ص23، 24، 25؛ رجب محمد عبد الحليم، العلاقات السياسية بين مسلمي الزيلع ونصارى الحبشة في العصور الوسطى، القاهرة، 1985م، ص40.

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

(46) كتاب الجغرافيا، ص99.

(47) ابن بطوطة، تحفة النظار، ج1، ص261.

(48) سوف يتم الحديث عن هذه الطرق بالتفصيل لاحقاً.

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 ومقديشو والحبشة وغيرها[49] والعكس، وقد بلغ الأمر بالعديد من الأسر الأفريقية أو الأفراد 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 وصلاحها، مع حفاظها على انتمائها الأسري أو القبلي، ومن أبرز هؤلاء - على سبيل المثال لا الحصر - في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي من أهل زيلع ومقديشو: ذكي بن عبد الله الحبشي وإبراهيم بن محمد المثنى، وعبد الله بن عبده، وأحمد بن المزكبان[50]، والفقيه أبو القاسم بن علي الروائي الزيلعي (ت: 702هـ/ 1302م)[51]، والفقيه أبو إسحاق إبراهيم بن عثمان الجبرتي (ت: 704هـ/ 1304م)[52]، والفقيه أحمد بن عبد الله الجبرتي (ت: 707هـ/ 1307م)[53]، والفقيه عبد الرزاق بن محمد الجبرتي الزيلعي (ت: 710هـ/ 1310م)[54]، والفقيه العالم أبو الحسن علي بن عبد الله الزيلعي (ت: 714هـ/ 1314م) الذي اشتهر في

(49) ابن سمرة الجعدي، طبقات فقهاء اليمن، ص209؛ ابن المجاور،، تاريخ المستبصِر، ص ص97 - 99.

(50) ابن سمرة الجعدي، طبقات فقهاء اليمن، ص209.

(51) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج1، ص343.

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

(53) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج1، ص ص374 - 375.

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

مدينة زبيد بعلم الفرائض والحساب وبعض العلوم الدينية[55]، وأبو عبد الله محمد بن أبي بكر الجدائي (ت: 723هـ/ 1323م)، والفقيه أبو الحسن علي بن أبي بكر الزيلعي (ت: 729هـ/ 1328م) وغيرهم[56].

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 أفريقيا 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[57]، فضلاً عن بقية الموانئ اليمنية الأخرى[58].

---

(55) الجندي، السلوك، ج2، ص45. وانظر: هُديل، 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 (27)، جامعة عدن، يوليو 2011م، ص ص273 - 312.

(56) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج2، ص ص 14، 54.

(57) انظر: نور المعارف، ج1، ص ص5، 8، 359، 360، 362، 363، 365، 366، 367. 429، 445، 464، 470، 471، 483، 488، 522.

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

وكيفما كان الحال، فقد ارتبط ميناء عدن بميناء زيلع ارتباطاً وثيقاً بحكم العلاقات التجارية والاجتماعية التي جمعتها عبر التاريخ، وصارت عدن محطةً 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 وغلافقة 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 وينتهى إلى مكة المكرمة[59].

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 وأوبئةً[60].

وعلى ما يبدو، أنه كان لطول المسافة بين زيلع ومناطق بلاد الحجاز لاسيما مكة والمدينة، وصعوبة العودة إلى أفريقيا ومتاعبها وأخطارها أثره في استقرار العديد من أهالي زيلع والمناطق المحيطة بها في بلاد الحرمين، وتورد لنا بعض المصادر التاريخية أسماء لبعض هؤلاء الذين فضلوا البقاء للمجاورة أو لتلقي العلم أو للعمل في خدمة أحد الحرمين أو لتولي منصب معين خلال مدة الدراسة أمثال: الفقيه سعيد بن مبارك بن إبراهيم الزيلعي، الذي شرح كتاب الحاوي للقنوي، وأرخ كتابته في بعضه بها سنة 741هـ/ 1352م، والفقيه محمد بن أحمد بن عبد

(59) محمد 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، ص ص94 - 100.

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

العزيز الجبرتي الزيلعي الذي ولي نظر الحرم النبوي (ت: 765هـ/ 1363م)، والشهاب أبو العباس بن الجمال أحمد بن عبد الله بن أحمد الزيلعي، والعز بن الشمس عبد العزيز بن محمد بن عبد العزيز الجبرتي وغيرهم الكثير ممن استقروا في بلاد الحرمين في الفترة من القرن السادس إلى القرن الثامن/ الثاني عشر إلى الرابع عشر الميلادي[61].

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 الوسط من الساحل الشرقي للقارة الأفريقية، وهى 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: " دور الموانئ الأفريقية في تسهيل الحج إلى الحجاز من القرن السادس إلى الثامن الهجري/ القرن الثاني عشر إلى الرابع عشر الميلادي ميناء زيلع أنموذجاً "، إلى عدد من النتائج والاستنتاجات التي يمكن تلخيصها في الآتي:

1- إن هناك علاقات تاريخية قديمة ووثيقة ربطت السواحل الشرقية لأفريقيا بسواحل الجزيرة العربية الغربية، وكانت التجارة

(61) السخاوي، التحفة اللطيفة، ج1، ص ص74، 106، 121، 124، 133، 240، 270، 331، 427، 440، 445، 455، 448، 454، 490؛ ج2، ص ص102، 138.

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.

2- إنه 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 حرصهم على تأديتهم لفريضة الحج التي فرضها ديننا الإسلامي الحنيف.

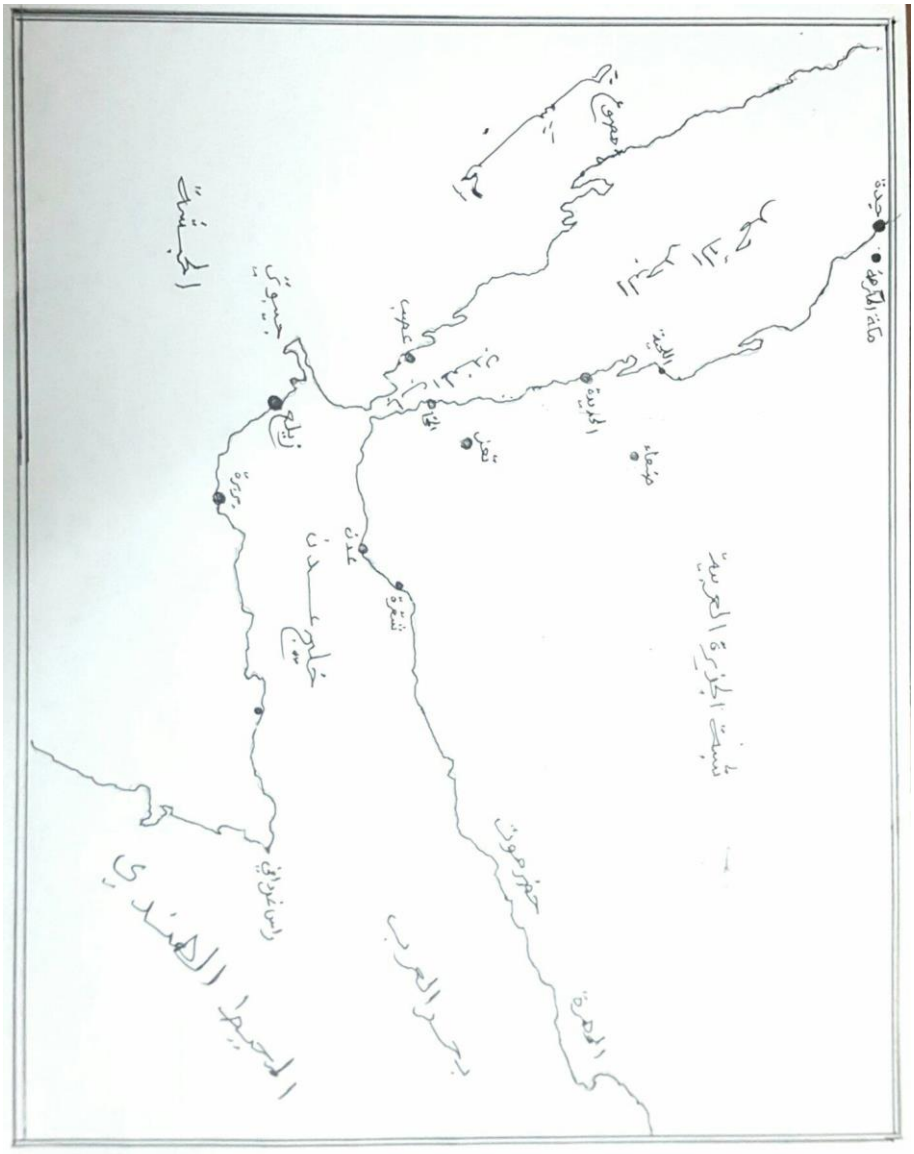
3- إن هناك كثيراً من الموانئ والجزر التي وجدت على السواحل الشرقية لأفريقيا، وكان لها دور في تسهيل حركة سير قوافل الحج عبرها إلى الأراضي الحجازية، وتوفير كل ما يحتاجه حجاج المنطقة من لوازم السفر والراحة المختلفة.

4- إن ميناء زيلع كان من الموانئ الأفريقية الشهيرة التي أدت دوراً كبيراً في تسهيل حركة الحج في العصر الإسلامي بحكم موقعه الاستراتيجي المهم، وقربه من سواحل الحجاز، وتوافر المقومات فيه التي لابد أن تتوافر في أي ميناء عالمي خصص للأعمال التجارية، وتسهيل سفر الناس والحجاج عبره في ذلك الحين.

5- إنه على الرغم من بعد المسافة الجغرافية بين ميناء زيلع وبقية موانئ أفريقيا الأخرى التي كان لها دور كبير في تسهيل أمور الحج إلا أن هناك العديد من العوامل المشتركة التي جمعت بينهم، 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 مدن أفريقيا وموانئها في تسهيلها للحجاج مع كل موسم.

6- إن قافلة الحج الأفريقية واجهت خلال سفرها عبر هذا الميناء العديد من المشاق والمتاعب التي كان من أسبابها قوة الرياح، واختلاف حركتها، وطبيعة المنطقة المناخية الحارة وصعوبتها عند الوصول إليها أو الخروج منها، ومحاولات القراصنة السلب والنهب التي كانت تهاجم سفن الحجاج أو تقطع الطريق عليها وغير ذلك، ومع هذا وذاك ورغم

كل المخاطر التي تم ذكرها فقد ظل ميناء زيلع من أهم المنافذ البحرية لحجاج القارة الأفريقية، ومن أكثرها حركةً وانتعاشاً خلال هذه المواسم الدينية التي تكتظ بها المدينة، وسفن الحجاج المغادرة عبرها، مما يؤكد لنا على أن هذه الميناء قدم العديد من التسهيلات لحجاج أفريقيا خلال مدة الدراسة.



خريطة توضيحية لموقع ميناء زيلع التاريخي

المصادر والمراجع

[1] الأدريسي، محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحسني الطالبي (ت: 560هـ)، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ج1، عالم الكتب، ط1، بيروت، 1409هـ.
[2] ارتفاع الدولة المؤيدية، جباية بلاد اليمن في عهد السلطان المؤيد داؤد بن يوسف الرسولي المتوفى سنة 721هـ، تحقيق: محمد عبد الرحيم جازم، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، المعهد الألماني للآثار، ط1، صنعاء، 2008م.
[3] الاصطخري، أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت: 346هـ)، المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، 2004م.
[4] ابن بطوطة، أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي (ت: 779هـ / 1377م)، تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار المعروفة برحلة ابن بطوطة، ج1، قدم له وحققه: محمد عبد المنعم العريان، راجعه وأعدّ فهارسه: مصطفى القصاص، ط1، دار إحياء العلوم، بيروت، 1407هـ / 1987م.
[5] البكري، أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن محمد (ت: 487هـ)، المسالك والممالك، دار الغرب الإسلامي، 1992م.
[6] ابن جبير، أبو الحسين محمد بن أحمد (ت: 614هـ)، رحلة ابن جبير، دار ومكتبة الهلال، بيروت، د. ت.
[7] الجرو، أسمهان سعيد، موجز التاريخ السياسي القديم لجنوب شبه الجزيرة العربية (اليمن القديم)، دار جامعة عدن، عدن، 2002م.
[8] الجمل، شوقي، تاريخ كشف أفريقيا واستعمارها، مكتبة الأنجلو، القاهرة،
د. ت.
[9] الجندي، أبو عبد الله بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب، السلوك في طبقات العلماء والملوك، ج2، تحقيق: محمد بن علي الأكوع، مكتبة الإرشاد، ط2، صنعاء، 1416هـ/ 1995م.
[10] جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الساقي، ط4، د. ب، 1422هـ/ 2001م.

[11] الحارثي، محمد بن حسين بن حامد، الثغور البحرية الحجازية من البعثة النبوية إلى نهاية العصر المملوكي (البعثة/ 611م – 923هـ/ 1517م)، رسالة ماجستير، جامعة أم القرى، مكة، 1422هـ.
[12] الحنبلي، صفيّ الدين عبد المؤمن بن عبد الحق (ت: 739هـ)، مراصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، ج2، دار الجيل، ط1، بيروت، 1412هـ.
[13] ابن حوقل، أبو القاسم محمد البغدادي (ت: بعد 367هـ)، صورة الأرض، دار صادر، أفست ليدن، بيروت، 1938م.
[14] الخزرجي، علي بن الحسن، العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، ج1، عنى بتصحيحه: محمد بسيوني عسل، مطبعة: الهلال، القاهرة، 1329هـ / 1911م.
[15] خسرو، ناصر خسرو الحكيم القبادياني المروزي (ت: 481هـ)، سفر نامه، تحقيق: د. يحيى الخشاب، دار الكتاب الجديد، ط3، بيروت، 1983م.
[16] الذهبي، أبو عبدالله محمد بن أحمد بن عثمان بن قايماز، العبر في خبر من غبر، تحقيق: أبو هاجر محمد السعيد بن بسيوني زغلول، دار الكتب العلمية، بيروت، د. ت.
[17] رجب محمد عبد الحليم، العلاقات السياسية بين مسلمي الزيلع ونصارى الحبشة في العصور الوسطى، القاهرة، 1985م.
[18] الزمخشري، جار الله أبو القاسم محمود بن عمرو بن أحمد، (ت: 538 هـ)، الجبال والأمكنة والمياه، تحقيق: د. أحمد عبد التواب عوض، دار الفضيلة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1319هـ/ 1999م.
[19] السخاوي، محمد بن عبد الرحمن بن محمد، التحفة اللطيفة في تاريخ المدينة الشريفة، بيروت، ط1، الكتب العلمية، 1414هـ/1993م.
[20] 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.

[21] ابن سمرة الجعدي، عمر بن علي (ت: 586هـ/ 1190م)، طبقات فقهاء اليمن، تحقيق: فؤاد سيد، دار القلم، بيروت، 1957م.
[22] الشجاع، عبد الرحمن عبد الواحد، دراسات في عهد النبوة والخلافة الراشدة " رؤية جديدة لتاريخ صدر الإسلام "، الإحسان نت، ط7، صنعاء، 1430هـ/ 2009م.
[23] الشمري، أبو معاوية هزاع بن عيد، المعجم الجغرافي لدول العالم، مطبعة التقدم، د. ب، 1401هـ/ 1981م.
[24] ضرار، محمد صالح، تاريخ سواكن والبحر الأحمر، الدار السودانية للكتب، ط1، 1401هـ/ 1981م.
[25] عابدين، عبد المجيد، بين الحبشة والعرب، الهيئة العامة لقصور الثقافة المصرية، القاهرة، د. ت.
[26] ابن عبد الظاهر، محيى الدين أبو الفضل عبد الله (ت 692هـ/ 1293م)، تشريف الأيام والعصور في سيرة الملك المنصور، تحقيق مراد كامل، القاهرة، 1961م.
[27] العمايره، خالد محمد السالم، موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك (648 – 923هـ/ 1250 – 1517م)، رسالة دكتوراه، جامعة اليرموك، 2004م.
[28] عمر المشري محمد، بلاد القرن الأفريقي - نصوص ووثائق من المصادر العربية، شعبة التثقيف الإعلام والتعبئة، طرابلس، 1998م.
[29] عوالة سعيد أحمد، زيلع الحضارة المنسية " سلسلة الترحال في مدائن أرض الصومال "، http://somalilandtoday.org/2010/10/10/555
[30] ابن الفرات، ناصر الدين محمد بن عبد الرحيم بن علي الحنفي (ت 807هـ / 1404م)، تاريخ ابن الفرات، تحقيق: قسطنطين زريق، بيروت، 1945م.
[31] الفيتوري، عطية مخزوم، دراسات في تاريخ شرق أفريقيا وجنوب الصحراء (مرحلة انتشار الإسلام)، منشورات جامعة قاريونس، ط1، بنغازي، 1998م.

[32] القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (ت: 682هـ)، آثار البلاد وأخبار العباد،دار صادر، بيروت، د. ت.
[33] القلقشندي، أبو العباس أحمد بن علي، صبح الأعشى في صناعة الإنشا، ج5، شرحه وعلق عليه وقابل نصوصه: نبيل خالد الخطيب، دار الكتب العلمية، بيروت، 1407هـ / 1987م.
[34] كامل، عبد العزيز، جغرافية الإسلام في أفريقيا، معهد الدراسات الإسلامية، القاهرة، د. ت.
[35] كوثر عبد الرسول، دراسات في الهجرات الحديثة إلى أفريقيا العرب في شرق أفريقيا، حوليات كلية الآداب، جامعة عين شمس، العدد (12)، 1973م.
[36] ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد (ت: 690هـ / 1291م)، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمَّاة تاريخ المستبصِر، اعتنى بتصحيحه: أوسكر لوفقرين، ط2، دار التنوير، بيروت، 1407هـ / 1986م.
[37] مجهول، الطواف في البحر الأحمر ودور اليمن البحري، ترجمة وتعليق: حسين علي الحبيشي ونجيب عبد الرحمن شميري، إصدارات جامعة عدن، عدن، 2004م.
[38] محمد حسين عبد الكريم، التجارة وطرقها في الجزيرة العربية بعد الإسلام في القرن الرابع الهجري، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، كلية الآداب، 1984م.
[39] محمود شاكر، مع الهجرة إلى الحبشة، المكتب الإسلامي، ط1، بيروت ودمشق، 1407هـ/ 1987م.
[40] 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.
[41] المقريزي، تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر (ت: 845هـ/ 1441م)، الإلمام بأخبار من بأرض الحبشة من ملوك الإسلام، مطبعة التأليف، القاهرة 1985م.

[42] المقريزي، المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، تحقيق: أيمن فؤاد سيد، مؤسسة الفرقان للتراث الإسلامي، لندن، 1995م.
[43] مؤلف مراكشي مجهول (ت: ق 6هـ)، الاستبصار في عجائب الأمصار،
دار الشؤون الثقافية، بغداد، 1986م.
[44] نهى عبد الحافظ عبد العزيز، الأهمية التاريخية لميناء عيذاب التاريخي، مجلة دراسات أفريقية، جامعة أفريقيا العالمية، د. ت.
[45] نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، ج1، تحقيق: محمد عبد الرحيم جازم، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 2003م.
[46] هُديل، طه حسين عوض، الحياة الاجتماعية في اليمن في عصر الدولة الرسولية (626 – 858هـ/ 1229 – 1454م)، ط1، دار جامعة عدن، عدن، 2010م.
[47] هُديل، 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 (27)، جامعة عدن، يوليو 2011م.
[48] هُديل، القرصنة البحرية في اليمن في العصر الإسلامي من القرن السادس إلى القرن العاشر الهجري/ القرن الثاني عشر إلى القرن السادس عشر الميلادي، مجلة جامعة ذمار للدراسات والبحوث، العدد (14)، محرم 1433هـ/ يناير 2012م.
[49] الهمداني، أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب بن يوسف بن داود (ت: 334هـ)، صفة جزيرة العرب، مطبعة بريل، ليدن، 1884م.
[50] ياقوت الحموي، أبو عبد الله شهاب الدين ياقوت بن عبد الله الرومي (ت: 626هـ)، معجم البلدان، دار صادر، ط2، بيروت، 1995م.
[51] اليعقوبي، أحمد بن إسحاق بن جعفر بن وهب بن واضح (ت بعد: 292هـ)، البلدان، دار الكتب العلمية، ط1، بيروت، 1422هـ.

The Role of African Ports to Facilitate the Pilgrimage to the Hijaz in the Sixth and Eighth Centuries AD - Twelfth and Fourteenth Centuries.Zeila Port as a Model

Dr. Taha Hussein Awad Hadeel
Professor of Co-History and Islamic Civilization
University of Aden

Abstract. This study discusses the impact of African ports in facilitating pilgrimages' matters to the Hijaz in the sixth and eighth centuries AD / twelfth and fourteenth 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. Zeila port has many facilities for travelers through it. Zeila port presented many facilities for travelers through it, 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.