

البحر الأحمر في الفترة الإسلامية (الموانئ الإسلامية وثغورها أنموذجاً) (ق1 - 9هـ / 7 - 15م)

باحثة- اليمن

د. ليما أنوركامل أحمد يعقوب

مستخلص:

تقدم هذه الورقة دراسة عن تاريخ البحر الأحمر في الحقبة الإسلامية الممتدة من القرن الأول الهجري / السابع الميلادي، حتى التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي، حيث أن المتأمل لأحوال البحر الأحمر وثغوره في هذه الحقبة؛ يسترعي نظره لأهميته في النشاط الحضاري، وهذا النشاط هو ما جعله جزءاً من الأحداث التاريخية التي يؤرخ لها. ولذلك ستتبع هذه الورقة التطبيق العملي لأهم ثغور وموانئ البحر الأحمر، التي ساهمت في تغيير الخارطة الجيوسياسية في الحقبة الإسلامية، وذلك من منطلق تصور تاريخي محدد، وهو التصور الذي يبحث في علاقة الموانئ والثغور بالبحر الأحمر؛ بما يتناسب مع موضوع الورقة، وليس هدفها دراسة كل مصر وسواحلها على حدة.

الكلمات المفتاحية: البحر الأحمر - حقبة - الرحالة والجغرافيين المسلمين، موانئ- ثغور.

Abstract:

This paper presents a study on the history of the Red Sea in the Islamic era, extending from the first century AH / seventh century AD, until the ninth AH / fifteenth century AD, it draws its attention to its importance in civilized activity, and this activity is what made it part of the historical events that it chronicles, and therefore this paper will follow the practical application of the most important Red Sea ports and ports, which contributed to changing the geopolitical map in the Islamic era, based on a specific historical perception , a concept that examines the relationship of ports and outposts to the Red Sea; In proportion to the topic of the paper, and its aim is not to study each of country and its coasts separately

KeyWords: The Red Sea_ The Historical Era_ Travelers and Geographers_ Ports _outposts

المقدمة:

يعود تاريخ بدء الاهتمام المسلمين بالبحر الأحمر منذ البعثة النبوية؛ وتحديدأ في السنة الخامسة منها؛ وذلك بعد ما راي الرسول عليه الصلاة والسلام ما كان يتعرض له المسلمين من أذى وتعذيب، فأراد التخفيف عنهم ونقل الثقل الأيديولوجي من مكة إلى منطقة آمنة؛ فأشار إليهم بالتوجه إلى الحبشة، التي ارتبطت بعلاقات تجارية مع مكة المكرمة منذ القدم، فتوجهوا إليها عبر جزيرة «دهلك»⁽¹⁾؛ وقد أورد ابن هشام(ت213هـ/828م)⁽²⁾؛ سبب اختيار النبي عليه الصلاة والسلام للحبشة دون غيرها، بقوله: «إن بها ملكاً لا يُظلم عنده أحد، وهي أرض صدق، حتى يجعل الله لهم فرجاً مما هم فيه». وتتذكر المؤلفات التاريخية استشهادات تؤكد طبيعة هذه المرحلة، ومفهومها العملي في بداية انتشار الإسلام في السواحل الشرقية من البحر الأحمر، والتي صنعت بدورها الحدث التاريخي في إسلام القارة الإفريقية، وبالتحديد في مراحلها التاريخية الأولى، وسنكتفي فيما يلي بتقديم نماذج يمكن بالانطلاق منها تبين الدلالات التاريخية لأهمية البحر الأحمر كنقطة اتصال بين الجزيرة العربية وإفريقيا في الفترة الإسلامية، وتتمثل تلك الدلالات في نظرة المؤرخين والجغرافيين والرحالة المسلمين بأهمية البحر الأحمر من الناحية الأيديولوجية والاقتصادية والسياسية.

فعلى سبيل المثال، كان لطريق البحر الأحمر تأثير كبير على أداء مناسك الحج وازدهار التجارة، حيث كان يستخدم كإحدى دروب الحج البحري، وكطريق رئيسي لنقل البضائع من جهة الغربية من البحر الأحمر إلى الشرق منه والعكس، وبات استخدامه منتظماً وميسوراً بدرجة كبيرة، إذا تحولت موانئه ومناذها إلى محطات تجارية رئيسية، وهذا ما ضاعف الملاحة في البحر الأحمر⁽³⁾. وبقدر ما ساهم الأمر في تسيير الجانب الديني والتجاري؛ بقدر ما أضحى منفذاً ومتنفساً لهجرة عدد من القبائل العربية، أثر النزاعات التي حدثت بين اليمنية والقيسية من ناحية، وبين بني أمية وآل البيت من ناحية أخرى، وهي النزاعات التي شكلت الملامح السياسية الغالبة للعهد الأموي. وعلى الرغم من تلك الملامح؛ إلا إنها كانت الآلية التي رسخت الموروث الديني والثقافي وسياسي للمنطقة أفريقية، والتي تشكلت على هيئة دول على الطراز الإسلامي، ومن أشهرها: مدينة «زيلع»⁽⁴⁾، التي ذكرت أنها أصبحت فرضة العبور إلى الحجاز واليمن⁽⁵⁾. وبناءً على ذلك، أصبح البحر الأحمر عن طريق

موانئه ومرافه الغربية منفذ وطريق إلى السواحل الشرقية، وعن طريقهما يمكننا تتبع التطبيق العملي لأهمية البحر الأحمر في تغيير الخارطة الأيديولوجية، والديموغرافية والسياسية لمناطق المطلة عليه.

البحر الأحمر في عيون الرحالة والجغرافيين المسلمين:

يُعد البحر الأحمر من أقدم البحار التي أبحر من خلاله الإنسان، حيث اتخذته الدول التجارية المطلة عليه من «اليمن» وبلاد بونت (الصومال) و«مصر» و«الحبشة»؛ معبراً مائياً لسفنهم ونقل البضائع الآتية إليها من «الهند» و«بلاد فارس» و«الصين»، و«شرق أفريقيا» عبر المحيط الهندي، مُتخذة من «باب المندب»⁽⁶⁾ معبراً مائياً لها نحو الثغور التجارية على سواحل البحر الأحمر، التي أنشئت منذ القدم؛ ولهذا تكمن أهميته في نقطة اتصالهم عالم حيط الهند يعبر مضيق «باب المندب» من ناحية والبحر الأبيض المتوسط عبر ميناء «القلزم» (السويس)⁽⁷⁾ من ناحية أخرى⁽⁸⁾. وفي جانب آخر، اكتسب البحر الأحمر بعداً استراتيجياً نظراً لمساحتها؛ حيث بلغت المساحة الإجمالية له 1604 ألف ميل مربع⁽⁹⁾، أما عمقه، فيصل متوسطه إلى 1600 قدم⁽¹⁰⁾، ويتراوح عرضه 250 ميلاً في أوسع أجزائه، أما طوله 1200 ميل⁽¹¹⁾. وفي سياق موقع البحر الأحمر في الحقبة الإسلامية، فقد حدده ابن رسته (ت 300/912م)⁽¹²⁾: أنه جزء من البحر الهندي الممتد من أرض «الحبش» يمر من ناحية البربر، وينتهي بين خليج «أيلة»⁽¹³⁾ و«خليج فارس»⁽¹⁴⁾، فيما قدر طوله بحوالي 500 ميل، وعرضه 100 ميل.

أما الهمداني (ت 360هـ/970م)⁽¹⁵⁾ فوصف البحر الأحمر وثغوره، بقوله: «ومال منه عنق إلى «حضر موت»⁽¹⁶⁾ وناحية «أبين»⁽¹⁷⁾ و«عدن» و«دهلك»، واستطال ذلك العنق فطعن في تهائم اليمن⁽¹⁸⁾ بلاد فرسان، وحكم، و«الأشعرين»، و«عك»⁽¹⁹⁾ ومضى إلى «جدة» ساحل «مكة»، و«الجار»⁽²⁰⁾ ساحل المدينة، وساحل «الطور»⁽²¹⁾ وخليج «أيلة»، وساحل «راية»⁽²²⁾ -كورة من كور مصر البحرية -حتى بلغ «القلزم» (السويس) وخالط بلادها وأقبل إلى النيل من غربي العنق من أعلى بلاد السودان»⁽²³⁾. فيما يقدر الاصطخري (ت 339هـ/950م)⁽²⁴⁾ طوله بقدر ثلاثين مرحلة⁽²⁵⁾، وعرضه مسير ثلاثة ليال. أما المسعودي (ت 346هـ/939م)⁽²⁶⁾، بعد وصفه بجزء من البحر الحبشي: «وينتهي إلى مدينة «القلزم» من أعمال «مصر»، وعليه مدينة «أيلة»

و«الحجاز» و«جدة» و«اليمن»، وطوله ألف وأربعمائة ميل، وبين طرفي، وفي الطرف المقابل بلاد «مصر» وأرض «البجة»⁽²⁷⁾ وأرض الحبشة». وفي جانب آخر، أكد ابن حوقل (ت366هـ/ 986م)⁽²⁸⁾: «جزئية البحر الأحمر الذي يطلق عليه ببحر «القلزم» ببحر «فارس»، وقد وصفه بأنه: الجزء الذي يحاذي بطن «اليمن»، ولا يزال يضيق حتى يرى بعض جنباته الجانب الآخر حتى ينتهي إلى مدينة «القلزم»، وهي في آخر عقم لسان هذا البحر، ثم يدور على الجانب الآخر، حتى إذا قابل بطن اليمن يسمى بحر «عدن». وفي سياق طوله، فقد ذكر ابن حوقل إنه بمقدار 30 مرحلة طولاً، وعرضه أوسع ما يكون ثلاثة ليال، وهذا ما أكد عليه الاصطخري⁽²⁹⁾.

أما الإدريسي (ت588هـ/ 1232م)⁽³⁰⁾: فقد ذهب إلى أن البحر الأحمر جزءاً من البحر الصيني، حيث يبدأ حدوده من باب المنذب صعوداً، فيمر في جهة الشمال مغرباً قليلاً، فيتصل بغربي اليمن ماراً بتهامة والحجاز، وعدداً من الثغور البحرية، حتى ينتهي إلى مدينة القلزم، ثم ينعطف راجعاً في جهة الجنوب ماراً بمصر وبلاد السودان مروراً بـ «عيزاب»⁽³¹⁾ و«سواكن»⁽³²⁾ و«الزليع» منهياً إلى بلاد «الحبشة».

نلاحظ مما سبق، أن هناك تباين في مسمى البحر الأحمر، ونقطة اتصاله مع البحار الأخرى، ويمكن أرجاع التباين على الأرجح، إلى أسباب سياسية اقتصادية، فعندما يذكر بأنه: جزء من البحر الحبشي أو الصيني أو الفارسي؛ فهذا راجع لقوة منطقة وثغورها، من الناحية الاقتصادية آنذاك. فمثلاً: يصبح تداول مسمى «بحر القلزم» عندما يكون المعبر الرئيسي للتجارة الشرقية ميناء القلزم، وعندما يفقد أهميته يتحول إلى مسمى آخر، ويتصل بحرياً بمنطقة أخرى. وهناك من يرى أن التباين ناشئ من تسمية الموانئ المطلة عليه، مثل: ميناء «القلزم»، و«جدة»، والبحر «اليماني»⁽³³⁾، و«الحبشي»⁽³⁴⁾. وعلى الرغم مما سبق وتم ذكره، فإن العمق الجيوسراتيجي للبحر الأحمر في الحقب الإسلامية جعل لتعلمفتها طرق البرية والملاحة البحرية، وهذا ما أكسبها أهمية علمية العصور.

الأهمية الدينية للبحر الأحمر :

اكتسب البحر الأحمر أهمية عند المسلمين، وبالتحديد في البعد الأيديولوجي الديني، كمسلك (درب) من مسالك الوصول إلى الأراضي المقدسة، وجسر تواصل بين الأمصار الإسلامية، حيث أصبح البحر الأحمر وموانئه وثغوره الممتدة على

طول سواحله محطات ومراكز مهمة تنطلق من خلالها الركب الحجيج. وزاد من أهلية هذه الدروب اتصالها ببعضها البعض في محطات رئيسية أو فرعية؛ ولهذا لقيت دروب الحج وثغوره عناية من قبل الخلفاء على مر العصور، وذلك من خلال حفر الآبار وإقامة الأسواق والمنشآت، وتعبيد الطرق، وغيرها⁽³⁵⁾. وقد تفرعت مسالك البحر الأحمر للوصول إلى الأراضي المقدسة في التاريخ الإسلامي، إلى فرعين: دربالحجاببحري والساحلي الغربي والشرقي منه، حيث كان الطريق الساحلي يمر محاذياً للبحر، ويطلق على الحجاج الذين يسلكون هذا الطريق بـ «حجاج الساحل»⁽³⁶⁾، بينما يطلق على حجاج الطريق البحري بحجاج البحر⁽³⁷⁾. **درب الحج الغربي للبحر الأحمر ومحطاته:**

تعددت الطرق التي سلكها الركب اليماني عبر الساحل البحر الأحمر، حيث كانت بعض مساراته تلتقي بعضها ببعض، ومنها من يواصل مسيرته عن طريق الساحل ومنها من يفترق ويسلك الطريق الداخلي، ومن أهم المحطات الرئيسية والفرعية للحجاج الساحل اليماني، والتي ارتبطت بمحطات الثغور الحجازية:

أولاً: طريق تهامة الوسطى «الجادة السلطانية-الداخلي التهامي»:

وهو طريق سلكه الحجاج اليمانيون منذ عهد الدولة الصليحية⁽³⁸⁾ حتى العهد العثماني الثاني⁽³⁹⁾، ويتوسط الطريق التهامي الوسطى طريق الساحلي، حيث يلتقي معه في عدد من المحطات والمنازل؛ فضلاً عن التقائه بمنطقة «المخلاف السليمانى»⁽⁴⁰⁾، حيث يمر بأكثر من محطة ومنزل حتى يلتقي بمنطقة «الحلي»⁽⁴¹⁾، وبعدها يسير ركب الحجيج بثبات وصولاً إلى مكة المكرمة، ومن أهم مناطق الطريق التهامي والذي يلتقي ببعض محطاته بالطريق الساحلي: «ذات الخيف»⁽⁴²⁾، «المعقر»⁽⁴³⁾ و«الكدراء»⁽⁴⁴⁾ و«العدين»⁽⁴⁵⁾. كما تُعد «عدن»⁽⁴⁶⁾ مساراً آخر من مسارات انطلاق الركب اليماني عن طرق تهامة الوسطى، وقد رصد هذا الدرب الهمداني (ت360هـ/970م)⁽⁴⁷⁾، حيث بدأه من «عدن»، ومنه إلى الغرب باتجاه «المخفق»⁽⁴⁸⁾، ويخترق عدة قرى، حتى يصل إلى «كهالة» «الماجلية» شمال شرق «المخا»⁽⁴⁹⁾، ومنها إلى «المقعدية» جنوب مدينة «زبيد»⁽⁵⁰⁾، ومن ثم الالتحاق بالطريق التهامي، وهذا الطريق رصده أيضاً ابن مجاور⁽⁵¹⁾، لكنه اطلق على «كهالة الماجلية» باسم: «الكديحا»، حيث يغادره الركب ماراً بأغلب المحطات الساحلية المذكورة عند الهمداني وصولاً

إلى «الخوذة» - الخوخة⁽⁵²⁾ و«المزحفة»⁽⁵³⁾، ومنها يتجه شرقاً وصولاً إلى «زبيد». ومن المحطات التي ذكرها ابن المجاور⁽⁵⁴⁾: «العارة»⁽⁵⁵⁾، «ف»⁽⁵⁶⁾، «السقيا» من «لحج»⁽⁵⁷⁾، ومنها إلى شرق «باب المندب»، بعدها يتجه مساره نحو الشمال محاذياً للساحل من جهة الشرق، فيمر على «المخا» و«السحاري»⁽⁵⁸⁾، ومنها إلى «الخوذة» - الخوخة -، بعدها يتجه مساره نحو الشرق شمال إلى «زبيد».

كما تعد «ضوران»⁽⁵⁹⁾ من محطات انطلاق الركب اليماني ومركز تجمع الحجاج الراغبين بالسير عبر الطريق الساحلي، إلا إذا أرادوا السير عبر الطريق «السري»⁽⁶⁰⁾.

ثانياً: الطريق الساحلي التهامي⁽⁶¹⁾:

يعرف الطريق الساحلي التهامي بالطريق السلطاني؛ نتيجة مرور عدد من سلاطين بني رسول⁽⁶²⁾ أثناء رحلتهم للحج عبر محطاته، والتي تتصل بعدها بمحطات وثغور ساحلية، مثل: باب «المنذب»، و«المخا»، «صنعاء» و«خولان»، و«عدن»، وتعد هذه المحطات مساراً آخر من روافد الطريق الساحلي للحجاج مناطق الشمال والجنوب، وحجاج عُمان⁽⁶³⁾. ومما سبق، يظهر لنا أن طريق «التهامي»، هو المسار الركب الرئيسي لكثيرين من الحجاج عند الدول التي تعاقبت على اليمن، حيث سعوا إلى إصلاحه وتأمينه، كما لاقى الطريق التهامي نصيباً من الاهتمام عند أئمة أعالي اليمن ذات الاتجاه المذهبي المخالف لمذهب أسفل اليمن، فمثلاً: كان طريق الجادة السلطانية، هو مسار القوافل الرسمية للصليحيين، وكان يلقي اهتماماً من قبلهم، حيث عملوا على تأمينه وإصلاحه. كما استخدم الطريق الساحلي التهامي بشكل كبير في العهد الرسولي⁽⁶⁴⁾.

طريق عدن:

تعد «عدن» إحدى روافد الطريق الساحلي، وقد رصد هذا الطريق عمارة اليمنى⁽⁶⁵⁾، فبدأه من المخنق من عدن، ثم إلى العبرة، ومنها إلى السقيا، ثم باب المندب فالمخا، ثم السحاري، ومنها يتجه نحو الخوخة، فالأهواب⁽⁶⁶⁾، فغلافقة⁽⁶⁷⁾، فالحرده⁽⁶⁸⁾، فالزرعة، ثم الشرجة⁽⁶⁹⁾، فالمفجر، فالقندير، ثم عثر، ثم بيض، ومنها إلى الدويمة، فحمضة⁽⁷⁰⁾، فضنكان - زهبان -، ثم حلي، ثم السرين، فجدة.

ولهذا كان لأبد للحجاج القادمين من عُمان اتباع الخط الساحلي المار بساحل «المهرة» و«حضر موت» وصولاً إلى «عدن»، وهذا ما ينطبق على حجاج «أسيا والهند»⁽⁷¹⁾.

ثالثاً - الطريق البحري:

يعود أول ذكر للطريق البحري كأحدى دروب الحج إلى عهد الدولة الصليحية، حيث ذكره عمارة اليمنى⁽⁷²⁾، لكن من غير المستبعد أنه تم استخدامه قبل هذه المدة. ويعد هذا الطريق المسار الثالث للحجاج الركب اليماني ومنجاء معهم الراغبين في أداء مناسك الحج من أهل عمان⁽⁷³⁾، وقد استخدم هذا الطريق بكثرة في القرن الثامن الهجري / الرابع عشر الميلادي⁽⁷⁴⁾. وفي سياق نفسه، يعد الطريق البحري بالرغم من ذكره كأحدى دروب الحج؛ إلا أنه لم يتم وصف مساراته؛ ولهذا اسقطنا عليه ما تم وصفه بعد ذلك من قبل مؤرخي العصر الحديث، حيث تعد محطاته من أهم الموانئ والثغور منذ القدم، على سبيل المثال: «كمران»، و «المخا» - موشا - التي جاء ذكرها في النقوش الحميرية كأحدى أهم موانئ اليمن⁽⁷⁵⁾. فيما ذكرت «الحديدة» في الكتابات التاريخية اليمنية منذ القرن الثامن الهجري / الثالث عشر الميلادي⁽⁷⁶⁾، وبعدها بقرن بدأ يشار إليها بكثرة⁽⁷⁷⁾، لكن انتعاشها كميناء ومدينة على الطريق الساحلي والبحر بزغ منذ القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي. ومن محطات نقطة انطلاق الركب اليماني من هذا المسار: بندر «المخا» ويليها «الخوخة»، ف«الحديدة»، ثم يستقلون السفن حتى ميناء «جدة»، ومعظم الحجاج الذين يسلكون هذا الطريق هم من أهل المناطق القريبة من الساحل، وقليل جداً من سكان المناطق الجبلية؛ لأن معظم سكان هذه المناطق يستخدمون الطريق «السراة»، ويطلق على هؤلاء الحجاج بحجاج البحر⁽⁷⁸⁾.

أما مسار الطريق البحري، فيبدأ باجتماع حجاج اليمن الراغبين في السير عبر هذا الطريق من مناطق تهامة وجبال اليمن، خاصة من حجاج صنعاء الذين كانوا يرتادون هذا الطريق كثيراً، وعلى الرغم من عدم وجود محطة رئيسية لنقطة انطلاق ركب الحجيج؛ فإن ذلك لم يشكل عائقاً، فقد كانت البنادر جميعها تعد من المحطات الرئيسية، ومنها: المخا إلى جزيرة «كمران»، ومنها إلى جزيرة «حمضة»⁽⁷⁹⁾، ف«القنفذة»⁽⁸⁰⁾، و«الليث»⁽⁸¹⁾، ومنها وصولاً إلى «جدة»، ثم يتخذ الطريق البري المتوجه إلى «مكة المكرمة»⁽⁸²⁾. ومن

ناحية أخرى، تعد محطة اللحية⁽⁸³⁾ من المحطات التي رصدت بين جزيرة «كمران» و«جدة»، حيث يذكر أن مسار البحري بعد «كمران» يمر على «اللحية»، وساحل «جيزان»⁽⁸⁴⁾ و«باحة جيزان»، و«جبل كتنبيل»⁽⁸⁵⁾ البحري، ومنه يتجه المسار إلى جبل «الفيران»⁽⁸⁶⁾، ومنها يسير إلى قرية «الخشعة»⁽⁸⁷⁾، ف«البرك»⁽⁸⁸⁾، ومنها إلى «حلي بني يعقوب»⁽⁸⁹⁾، و ثم إلى «السرين»⁽⁹⁰⁾، ومنها إلى «القنفذة»، ومنها يسير الركب في الطريق البري مخترقاً عدة محطات، حتى تصل إلى «السعدية» ميقات أهل اليمن، ومن ثم إلى وادي «أدام»⁽⁹¹⁾، و«البيضاء»⁽⁹²⁾، وصولاً إلى «مكة المكرمة»⁽⁹³⁾.

مما سبق نلاحظ، أن الطريق البحري تُعد طرقه ومحطاته قليلة قياساً بمحطات الطرق البرية، وذلك باعتباره أكثر ثبوتاً مقارنة بالطرق البرية؛ ولهذا كان أكثر طرق الركب اليماني ارتياداً، وهذا ما أشار إليه فضل الله العمري (ت 749هـ / 1542م)⁽⁹⁴⁾.

فضلاً عن العامل الأمني والمالي، حيث يعد مسلكاً آمناً، وذو ضريبة منخفضة مقارنة بضريبة الطرق البرية التي كانت تفرضها الدول القائمة آنذاك شريطة الحماية، كما أن المبالغ التي تدفع كراء السفن كانت أقل عما يدفع من أموال كرا الجمال والدواب، حيث وصل كراء الجمل الواحد في وقت من الأوقات لمائة درهم⁽⁹⁵⁾.

درب الحج الإفريقي البري الساحلي والبحري ومحطاته:

يعد درب الحج الإفريقي البري الساحلي والبحري بحقبة التاريخ الإسلامي؛ من طرق التي سلكها حجاج أفريقيا بمكوناته الأتنية المختلفة، فضلاً عن قوافل الحجيج التي كانت تنطلق من الأندلس عابرة محطات ومسالك شمال أفريقيا والبحر الأبيض المتوسط مروراً بالديار المصرية وانطلاقاً عبر ثغورها ومحطاتها نحو الأراضي المقدسة، وهذا ما سنلاحظه من خلال وصف الرحالة المسلمين رحلاتهم، والتي عرفت بالمصادر الإسلامية بـ «أدب الرحلات». وقد كان مسار ركب حجيج هذا الدرب منذ الفتح الإسلامي لـ «مصر» حتى منتصف القرن الخامس الهجري / الحادي عشر الميلادي، يتخذ طريقان، أولهما : بري ساحلي عبر ميناء القلزم، فبعد خروجه من «بركة الحاج» وقطعه عدد من المحطات ووصولاً إلى «أيلة» ومن بعدها يصل إلى «مدين»، حيث كان يتخذ منها⁽⁹⁶⁾، نقطة انطلاق إلى الجنوب الشرقي ماراً بعدة محطات حتى يصل

إلى «ينبع»⁽⁹⁷⁾، ثم «الجار»، ومنها إلى «مكة المكرمة»⁽⁹⁸⁾، وقد استمر استخدام الطريق الساحلي البري وميناء «ينبع» كمركز وصول⁽⁹⁹⁾، حتى منتصف القرن الخامس الهجري / الحادي عشر الميلادي، بينما استخدم ميناء «السويس» بدل «القلزم» نقطة انطلاق⁽¹⁰⁰⁾. بعدها تحولوا إلى الطريق البري عن طريق «سينا» والبحري عن طريق ميناء «عيزاب»؛ نتيجة الظروف التي شهدتها مصر آنذاك من عجز اقتصادي، وعدم قدرتها على تأمين الطريق ونفقاته؛ نتيجة احتلال الصليبيين لمنطقة «أيلة»⁽¹⁰¹⁾ المعبر الوحيد للطريق البري الساحلي، وملتقى ركب الحجيج من «مصر» و«المغرب» و«الشام» آبان العصر الإسلامي⁽¹⁰²⁾.

بعدها بقرنين عاد الطريق البري الساحلي لخدمة الحجاج، وذلك عام 667هـ / 1278م، وقد سلك ابن الرشيد السبتي الأندلسي⁽¹⁰³⁾ هذا الطريق أثناء حجه عام 685هـ / 1286م، وهو الطريق الذي وصف من قبل أبو عبد الله محمد بن محمد بن علي بن أحمد العبدري في حجه عام 688هـ / 1289م⁽¹⁰⁴⁾، وأن زادت وتغيرت مع مرور الوقت⁽¹⁰⁵⁾. وظل هذا الدرب معمولاً به طوال العهد المملوكي والعثماني حتى عام 1310هـ / 1892م، بعدها عاد الحجاج لاستخدام الطريق البحري متخذين من القلزم (السويس) نقطة انطلاق أو «عيزاب»، الذي اتخذ من «النيل» مسلكاً إلى للوصول إليه، ومن ثم إلى «قوص»، ومنها سلكون طريق الصحراء إلى ميناء «عيزاب» على الساحل، ومنها يبحرون إلى «جدة»، ومنها إلى الأراضي المقدسة براً⁽¹⁰⁶⁾. وفي سياق متصل، وصف ابن جبير (ت 614هـ / 1217م)⁽¹⁰⁷⁾ الطريق البحري عبر «عيزاب»، وذلك أثناء حجه سنة 579هـ / 1183م، والتي ابتدأها من «الفسطاط» ثم «مينة ابن الخصيب»، ثم مرسى «جبل مقلّة»، ومنها إلى «منفلوط»، ف«أسيوط»⁽¹⁰⁸⁾، ثم «أبي تيج»، ف«أخميم»⁽¹⁰⁹⁾، ف«بلينا»⁽¹¹⁰⁾، ثم «دشنا»⁽¹¹¹⁾، ثم «قنا»⁽¹¹²⁾، ف«قوص»⁽¹¹³⁾، ثم يصل إلى «عيزاب» على البحر الأحمر بعد مروره بمحطات أخرى، ومنها يبحر ركب الحجيج إلى «جدة»، ومنها إلى الأراضي المقدسة. وقد ذكر ابن المجاور (ت 690هـ / 1291م)⁽¹¹⁴⁾ في القرن السابع الهجري / الثالث عشر الميلادي، ميناء «جدة» كمحطة للعودة للحجيج والمراكب الراجعة إلى «مصر» وإلى «القلزم» أو «عيزاب».

كما استخدم هذا الطريق بأغلب محطاته عند الرحالة ابن بطوطة (ت 779هـ / 1377م) خلال عودته من أدائها لمناسك الحج⁽¹¹⁵⁾. لكن سرعان ما

تحول ركب الحجيج إلى الطريق البري؛ عبر طور «سينا» خلال الستينيات القرن الثامن الهجري/ الثالث عشر الميلادي⁽¹¹⁶⁾.

هذا ونستطيع القول: إن درب الحج الإفريقي عن طريق البحر الأحمر وسواحلها، اتخذ من «بركة الحاج» نقطة انطلاق ركب الحجيج الإفريقي والأندلسي⁽¹¹⁷⁾، ومنها يتجه نحو برأ نحو ميناء القلزم (السويس)، وبعدها يفترق أما مواصلة الطريق البري عبر «سينا»، أو محاذية الساحل عبر «مدين»، أو تبحر القوافل بحراً من «عيذاب».

الأهمية الديموغرافية للبحر الأحمر:

تزخر المؤلفات التاريخية بالعديد من روايات الهجرات العربية إلى إفريقيا عبر البحر الأحمر أو منافذه، منذ فجر الإسلام⁽¹¹⁸⁾، وقد تعددت دوافع تلك الهجرات، والنتيجة كانت واحدة؛ وهو أحداث تغيير في التركيبة الديموغرافية للمنطقة وما انجر عنها من سياقات: أيديولوجية، اقتصادية، جيوسياسية.

ففي السياق الديموغرافي والأيديولوجي في الحقبة الإسلامية، مرت الهجرات القبائل العربية إلى إفريقيا، عبر منفذين: المنفذ البري الساحلي عبر جزيرة سينا، فمنذ فتح مصر سنة 20هـ/ 640 م⁽¹¹⁹⁾، زاد تدفق الهجرات العربية، فأسهم هذا الفتح في جعل مصر نقطة انطلاق الإسلام نحو شمال أفريقيا وجنوبها (بلاد السودان).

كما يُعد مضيّق «باب المندب» و«البحر الأحمر» بمرافئه، مثل: «جدة»، و«سواكن»، و«عيذاب»، و«باضع»⁽¹²⁰⁾؛ منفذان للهجرات إلى الحجاز وما سواها من الجزيرة العربية، ومنها إلى «مصر» أو السواحل الشرقية لإفريقية، ونتيجة تلك الهجرات واستقرارها؛ اندمجت القبائل العربية مع السكان الأصليين، حتى غدت كأنها جنس ومكون ثقافي واحد، وهذا المكون كان له الفضل في إرساء الإسلام في القارة الإفريقية⁽¹²¹⁾. وفي السياق القبائل وبطونها، تعد قريش من القبائل العربية المهمة، التي هاجرت إلى مصر عن طريق المنفذ البري الساحل أو البحري، وبعد استقرارها، واختطاطها للفسطاط عام 20هـ/ 640 م⁽¹²²⁾، اتجهت نحو الجنوب، فاستقرت في عدد من مدنها، مثل: «حلوان»⁽¹²³⁾، و«أسوان»⁽¹²⁴⁾.

وابتداءً من القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي، شكلت تجمعات القبائل القرشية المستقرة في تلك المناطق، نقطة انطلاق نحو «السودان»⁽¹²⁵⁾ من بلاد «النوبة»⁽¹²⁶⁾ و«البحر» أو سواحل بلاد «السودان»⁽¹²⁷⁾، إن كان عن طريق البر أو

البحر⁽¹²⁸⁾، وهذا ما أكدّه المسعودي⁽¹²⁹⁾، بقوله: « وأكثرهم ناقلة من الحجاز وغيره». وعلى صعيد آخر، كانت للقبائل اليمنية التي هاجرت من جنوب شبه الجزيرة العربية خلال التاريخ الإسلامي، عن طريق «سيناء» أو مضيق «باب المندب» أو البحر الأحمر مباشرة؛ دور مهم في أن تكون جزءاً لا يتجزأ من التركيبة الديموغرافية في المناطق التي انتشرت فيها سواءً في «مصر» أو بلاد «البحجة» أو «السواحل الشرقية من البحر الأحمر»⁽¹³⁰⁾.

ونتيجة لذلك؛ أصبح العرب جزءاً من النسيج السكاني والاجتماعي والثقافي الإفريقي بإطار إسلامي؛ والذي عبر عن نفسه بظهوره في صورة ممالك إفريقية ذات أصول عربية، والتي نشأت نتيجة الهجرات التدريجية للقبائل القرشية منذ القرن الأول الهجري / السابع الميلادي⁽¹³¹⁾. ومن الممالك التي قامت وكانت ذات أصول عربية: مملكة شوا الإسلامية⁽¹³²⁾، وممالك الطراز الإسلامي (إيفات، ودوارو، وأربابيني، وهديّة، وشرخا، وبالي، وودارا)⁽¹³³⁾، وسلطنة الفوراوية (843-1335هـ / 1450-1916م)⁽¹³⁴⁾. كما تعد سلطنة الزرقاء الفونج» الذي يرجع أصول مؤسسها إلى بني أمية، أول سلطنة إسلامية عربية قامت في بلاد السودان عام 910هـ / 1504م⁽¹³⁵⁾.

في سياق متصل، ظهرت عدد من الأسر العربية، منها: «الجعيلون»، و «المسلمية»، و «الدنقاب»، و «الحسناّب»، «الشادليات»، و قبائل «البجاوية» التي يذكر أن زعمائها من بني أمية، و «الجعافرة»، و «العليقات» أو «العقيلات»، و «قبيلة البشارين»، و «الأمارار» أو أبناء «عمار»، ويدعو أنهم من سلالة بني الأسدي، وجدهم الزبير بن العوام، وغيرها⁽¹³⁶⁾.

ومن ناحية أخرى، هاجرت عدد من القبائل الحجازية في حقبة تاريخية متأخرة لأسباب سياسية، كهجرة بنو المجيد إلى منطقة «الزليع» و «مقديشو»⁽¹³⁷⁾. ومن جهة أخرى، ساهمت العلاقات التجارية أو السياسية عبر البحر الأحمر في العصر الإسلامي؛ إن تكونا المحرك الأساسي في الاندماج الديموغرافي بين اليمن على سبيل المثال ومكونات أثنية أخرى؛ والتي شكلت بدورها البنية الاجتماعية لليمن حتى الوقت الحالي، مثل: الأثنية الحبشية، والتي ارتبطت مع اليمن بعلاقات تجارية⁽¹³⁸⁾، والتركية (الغز)، والمملوكية، والمصرية والمغربية⁽¹³⁹⁾. ما يمكن قوله في الأخير، أن البحر الأحمر ومنافذه، عزز من ربط الجزيرة العربية والقارة الإفريقية والعكس؛ وهذا التعزيز جاء من خلال

الاندماج الديموغرافي بين الهجرات العربية والسكان الأصليين؛ والذي أدى بدوره إلى تغيير تدريجي لسياق الأيديولوجي، واللغوي، والأنثروبولوجي،⁽¹⁴⁰⁾ للمنطقة. **الأهمية السياسية والتجارية للبحر الأحمر:**

تعود جذور العلاقات التاريخية بين ضفتي البحر الأحمر في الحقبة الإسلامية، إلى القرن الأول الهجري/ السابع الميلادي، والتي تمثلت بالهجرة إلى الحبشة في السنة الخامسة للبعثة⁽¹⁴¹⁾، متخذة من مرفئ «الشعبية»⁽¹⁴²⁾ على ساحل الحجاز ممراً لها إلى جزيرة «دهلك»⁽¹⁴³⁾. وقد روت المصادر الإسلامية كيفية خروج المسلمون المستضعفين من مكة إلى «الحبشة»، ومن تلك الروايات، ما ذكره ابن سعد (ت250هـ/ 884م)⁽¹⁴⁴⁾ في طبقاته: «إن أول من هاجر منهم أحد عشر رجلاً وأربع نسوة، وأنهم انتهوا إلى البحر ما بين ماشي وراكب، فاستجروا سفينة بنصف دينار إلى الحبشة...»

ومن ناحية أخرى، ارتبطت جزيرة «القراف»، وهيمر سبلباد «الحبشة»، بعودة المهاجرين إلى «المدينة المنورة» في السنة 7هـ/ 628م⁽¹⁴⁵⁾؛ عبرها؛ باعتبارها أقرب الجزر الواقعة قبالة ثغر «الجار»، الذي يبعد عن «المدينة المنورة» مسافة يوم وليلة⁽¹⁴⁶⁾. ومن هذا الارتباط نقرب أكثر من دائرة أهمية البحر الأحمر في بداية الحقبة الإسلامية من الناحية الأمنية، فقد بعث الرسول - صلى الله عليه وسلم -، بعد تعرض جدة للقرصنة الحبشية، سرية بقيادة علقمة المدلجي (ت20هـ/ 640م)، في السنة 9هـ/ 630م، «فانتهى إلى جزيرة في البحر، فقد خاض إليهم البحر فهربوا منه»⁽¹⁴⁷⁾. وهذه الحادثة آخر ما تم تسجيله في العهد النبوي، ومنه ننطلق نحو العهد الراشدي الذي بدأ في ترسيخ هذا الارتباط، ففي عهد الخليفة عمر بن الخطاب (ت23هـ/ 644م) - رضي الله عنه -؛ وبالتحديد في السنة 16هـ/ 637م، تم تسجيل أول علاقة عسكرية بين المسلمين والبحر الأحمر، والتي أفضت إلى واقع عملي متمثل في الحد من هجمات القراصنة الأحباش في ميناء باضع «مصوع» بقيادة أبو محجن الثقفي (ت بعد 16هـ/ 637م)⁽¹⁴⁸⁾. وثاني ما يمكن تسجيله في العهد الراشدي، تكليف الخليفة عمر بن الخطاب - رضي الله عنه - بعد ما أصاب المسلمون في عام الرمادة 18هـ/ 639م، من قحط وجوع والي مصر عمر بن العاص (ت43هـ/ 664م) أن يحفر قناة تربط بين النيل والبحر الأحمر⁽¹⁴⁹⁾، وهي القناة التي تربط بين القسطنطينية إلى القلزم (السويس)؛ لنقل المؤن والطعام إلى الحجاز،

عبر ساحل» الجار»، فحمل الطعام إلى «القلزم» في عشرين مركباً حتى وافى «الجار»⁽¹⁵⁰⁾.

وعلى الرغم من ذلك؛ فإن سياسة الخليفة عمر بن الخطاب - رضي الله عنه - تجاه البحر الأحمر لم تستمر طويلاً، فقد اتسمت بطابع النهي عن ركوبه؛ وذلك بعد حادثة هلاك جيش علقمة المدلجي سنة 20هـ / 640م، أثناء صده لهجمات القراصنة الأحباش على ميناء «جدة»، لهذا كان يرى عمر بن الخطاب - رضي الله عنه - «إن أي ارتباط من شأنه أن يضع له موطئ قدم في البحر الأحمر يتطلب للخبرة، وهذا ما لم يتوفر لدى المسلمين آنذاك⁽¹⁵¹⁾؛ وهذا ما أكدته ابن خلدون (ت808هـ / 1405م)⁽¹⁵²⁾؛ بقوله: «إن سبب إحجام المسلمين عن القتال في البحر لبدواتهم، وأنهم لم يكونوا أول الأمر مهرة في ثقافته وركوبه»، لذلك باتت الفتوحات الإسلامية في عهد الخليفة عمر بن الخطاب - رضي الله عنه - -برية لا بحرية، وانقطع نتيجة ذلك أي اتصال بين المسلمين و البحر.

ومع ذلك، تجب الإشارة هنا: إلى إن البحر الأحمر أصبح بحيرة إسلامية منذ فتح مصر عام 20هـ / 640م، ومن ذلك الوقت عادت الواجهة التاريخية للعلاقات بين شبه الجزيرة العربية وأفريقيا، ولكن من منظور ديني تجاري سياسي، فقد كانت «مصر» و«الحجاز» منذ ذلك التاريخ على الواجهة السياسية، وبالتحديد في الصراع بين الأمويين وابن الزبير من جهة، وآل البيت من جهة أخرى. فقد شهدت الثغور الحجازية، مثل: «أيلة وعقبتها» أحداث سياسية، بين الأطراف المتصارعة آنذاك⁽¹⁵³⁾.

لكن من المفارقات الغريبة، أنه بعد نحو أثنين وأربعين سنة تقريباً من خلافة عمر بن الخطاب - رضي الله عنه - عادت علاقة المسلمين بالبحر الأحمر بشكل تطبيقي عملي مستديم؛ وفق نظرية استراتيجية عسكرية؛ تؤكد على الحضور الإسلامي في البحر الأحمر، وذلك بسيطرة الأسطول الأموي على جزيرة «دهلك»، التي كانت تشكل قاعدة للقرصنة الإفريقية، وذلك في خلافة عبد الملك بن مروان (ت86هـ / 705م). ومن جانب آخر، استغل الخليفة عبد الملك بن مروان هذه الحملة؛ لتفريق تجمعات أتباع الحسين بن علي (ت61هـ / 680م) الذين تجمعوا في هذه الجزيرة بعد موقعة «كربلاء»⁽¹⁵⁴⁾، حيث اتخذت منها ومن أرخبيلها ملجئاً للمناهضين للبيت الأموي، لكن بعد حملة الأمويين أضحت منطقة ذات نفوذ موالي لهم، وتم تأسيس إمارة إسلامية أموية فيها⁽¹⁵⁵⁾.

وبهذا الحدث، تحول البحر الأحمر وسواحل به شكل متسارع وغير مسبوق إلى إحدى أهم المراكز والممرات البحرية، حتى أضحت على قدر كبير من الأهمية الاستراتيجية في رسم العلاقات بين ساحليه الشرقي والغربي على جميع الأصعدة. فضلاً على دوره كوسيط تجاري بينه وبين التجارة الشرقية مع خليج «فارس»، و«الهند» و«الصين»، عن طريق معابر من موانئ: «القلزم» و«باب المندب» و«عدن». لكن سرعان ما فقد أهميته الرئيسية في العهد العباسي لصالح «الخليج الفارسي» و«بلاد الرافدين»، حيث استحوذت موانئ «البصرة» و«سیراف»⁽¹⁵⁶⁾ و«صحر»⁽¹⁵⁷⁾ و«قيس» - كيش⁽¹⁵⁸⁾، على أهم الطرق الملاحة التجارية آنذاك. واستمر هذا الوضع حتى عهد الدولة الفاطمية⁽¹⁵⁹⁾، التي أعادت للبحر الأحمر أهميته الجيوسياسية⁽¹⁶⁰⁾.

على الرغم من تحول طريق التجارة والملاحة إلى «خليج فارس»، إلا أن البحر الأحمر وموانئه ظل في حركة تجارية، فقد ظلت السلع التجارية الآتية من غرب العالم الإسلامي تسلك الطرق الساحلية والبحرية، متخذة من «القلزم» نقطة انطلاق ومركز تجمع تجاري، وذلك بعد عبورها «الفرما»⁽¹⁶¹⁾، ومنها تتجه نحو «القلزم»، ثم تعبر البحر الأحمر إلى «الشعبية» و«الجار» و«جدة» و«اليمن»، وعند عودتها من الجنوب كانت السفن ترسو لتفريغ شحناتها في «عذاب» أو «القصور» أو «القلزم»، كما كانت «سواكن» محطة تجار الفرس⁽¹⁶²⁾.

كما كانت تجارة عُمان تمر عبر الساحل مارة بعدة مرافئ وثغور حتى «باب المندب» ومنها إلى السواحل «اليمن» وصولاً إلى ثغور «الحجازية»⁽¹⁶³⁾. وفي موضع آخر، يذكر ابن خردادبة (ت300هـ / 912م)⁽¹⁶⁴⁾ «الفرما» كمحطة تجارية لليهود الراذنية، الذين يحملون تجارتهم، التي كانوا يتاجروا بها في «الغرب» إلى المشرق، بعد عبورهم البحر الأبيض المتوسط، فيخرجون بـ«الفرما»، ومنها إلى «القلزم»، ثم السواحل الشرقية للبحر الأحمر إلى «الجار» و«جدة»، ثم يمشون إلى «السند» و«الهند» و«الصين». مارين بـ «باب المندب» و«عدن». وفي السياق نفسه، وعلى وجه التحديد في منتصف القرن الثالث الهجري / التاسع الميلادي، وفي العهد الطولوني والاختشيدي؛ ازداد النشاط التجاري الملاحي للبحر الأحمر؛ نتيجة الأوضاع التي مرت بها الخلافة العباسية من ثورة الزنج سنة (255-270هـ / 868-883م)، والحركة القرمطية⁽¹⁶⁵⁾، هذا ما أثر سلباً

على طرق الملاحة في «الخليج الفارسي» وبموجبه أختلت التجارة الشرقية مع «الصين» و«الهند»، وبهذا الاختلال ظهرت على السطح مرة أخرى موانئ البحر الأحمر، وأهمها: «جدة» و«السرين» على الساحل الشرقي، و«عذاب» و«القصير» على الساحل الغربي، و«باب المندب» و«عدن» على مدخل الجنوبي للبحر الأحمر. ولذلك لم يأت القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي، حتى استعاد البحر الأحمر مكانته السابقة، ولهذا نجد اهتمام من قبل سلاطين الدولة الطولونية بالبحر الأحمر وتجارته، فقد اهتم السلطان أحمد بن طولون بحماية البحر الأحمر وتأمينه، وخصص عدداً من السفن لخدمة التجارة وسفنها، وقد اجتذب هذا الاهتمام تجار فارس ويهودها والعراق، فظهرت التجارات الفارسية والعراقية في أسواق «الفسطاط»، وكانت تمر تلك التجارات عبر الساحل الشرقي للبحر الأحمر مارة بمواني «الحجاز»⁽¹⁶⁶⁾.

كما اكتظت أسواق «الفسطاط» بالتجارة الشرقية والتجار اليهود، ولهذا لم يكد يحل منتصف القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي، حتى ظهرت عدد من الثغور التجارية على البحر الأحمر، وحلت مصر وموانئها تدريجياً محل العراق في التجارة الشرقية، لاسيما بعد انتقال الفاطميين إليها، فظهرت «عذاب» كأهم موانئ مصر التجارية، كما برزت «القصير» التي حلت محل «ليكوس ليمن»⁽¹⁶⁷⁾. وفي الجانب نفسه، كانت «عذاب» و«قوص» و«عدن»، خط سير السفارات الحبشية إلى «مصر» و«اليمن»⁽¹⁶⁸⁾، وإن دل هذا على شيء؛ فإنما يدل على الاهتمام السلاطين في تأمين الثغور والمرافئ وإصلاحه.

كما كانت «عدن» محطة لكل تجار المحيط الهندي، منذ القدم، فقد كانت ترسو في مينائها السفن المصرية الراغبة في التوجه إلى «الهند» أو الشرق - الصين -، فيما كانت السفن التجارية الهندية الراغبة في التوجه إلى «مصر» ترسو في ميناء «عدن» قبل عبورها «باب المندب»⁽¹⁶⁹⁾.

كما وصفها الواسعي⁽¹⁷⁰⁾، بقوله: لم تزل بلد التجارة منذ زمن التتابعه... ومنها تشحن السفن إلى البحر الأحمر، وأهم محطة بحري ترد إليها وتصدر منها السفن القادم من البحر الأحمر والحبشة وزنجبار والهند والصين، حتى أنه أطلق عليها بدهليز الصين⁽¹⁷¹⁾، وهذه الصدارة هي ما دفعت حاكم جزيرة قيس مهاجمة ثغر عدن سنة 530هـ / 1135م، واحكام الحصار عليها لإرغام تجار الهند تحول إلى جزيرته، لكن هذا الحصار انتهى

بفشل ذريع، بعد تعرض أسطول حاكم جزيرة «قيس» لهزيمة على سواحل «عدن»⁽¹⁷²⁾. وفي سياق ذكر «ثغر عدن» يذكر ابن المجاور (ت690هـ / 1291م)⁽¹⁷³⁾ الطرق التجارية التي تسلكها السفن بعد أن تجوب سواحل «عدن» و «عُمان» و «فارس» و «الهند»، و «الصين» ووصولها للبحر الأحمر، ومنها: الطريق المحاذي لساحل شرق أفريقيا مبتدأً من «عدن»، ثم «مقديشو»، ومنها إلى «لكوة»، ومن «لكوة» إلى «جزر القمر». وإلى «الزليع» أيضاً كانت تصل المراكب منها إلى ميناء «عدن»⁽¹⁷⁴⁾. أما ميناء «المخا» فقد كانت شهرتها تضاهي شهرة «عدن» قبل زمن الواسعي، الذي اشتهرت في زمنه إلى جانب «عدن» ميناء «الحديدة»⁽¹⁷⁵⁾.

كما نشطت التجارة البحرية لليمن، بعد قيام الدولة الصليحية، التي ارتبطت مذهبياً مع الدولة الفاطمية في مصر، وقد ساهم هذا الارتباط بحصول نوع من التبادل التجاري بشكل واسع، فقد رحل الكثير من التجار اليمنيون واستقروا في مصر والعكس، فقد كانت السفن التجارية المصرية ترسو أما في ميناء «زبيد» القريب من «عيذاب» أو «عدن». وقد توثقت تلك العلاقات بعد نجاح الأيوبيين في إخضاع اليمن لنفوذها، فارتبطت اليمن بمصر سياسياً واقتصادياً⁽¹⁷⁶⁾. ومن أهم الموانئ التي ارتبطت اسمها في العصر الأيوبي والمملوكي بعد ذلك ميناء «قوص»، حيث ذكرها ياقوت الحموي (ت626هـ / 1229م)⁽¹⁷⁷⁾، بقوله: «أهلها أرباب ثروة واسعة، وهي محط التجار القادمين من عدن». كما ظلت «القصور» و «عيذاب» محطة تجارية للقادمين من «عدن». وفي سياق التجارة اليمنية المصرية منذ العهد الفاطمي حتى العهد المملوكي، ظهر ما يعرف بتجارة الكارم، حيث استقر عدد كبير من تجار مصر والكارمية في مدن اليمن، وعلى الأخص في ثغر «عدن»، المركز الرئيسي لتجار الكارم والمقر الأول للكارمية في العصر الفاطمي، بينما «قوص» مركزهم في «مصر»⁽¹⁷⁸⁾. وترجع أول إشارة لمصطلح الكارم في العهد الفاطمي إلى سنة 456هـ / 1063م، ما ذكره ابن أبيك الدوادوي (ت بعد 736هـ / 1335م)⁽¹⁷⁹⁾: عن تأخر وصول التجار وانقطاع الكارم. كما يشير القلقشندي (ت821هـ / 1418م) في مصنفه⁽¹⁸⁰⁾: إن الفاطميين كان لهم أسطول عدته خمسة سفن خصصت في مياه عيذاب للتجار الكارم من أجل نقلهم ما بين «عيذاب» و «سواكن»، خوفاً عليهم من القرصنة البحرية. ويعود اهتمام الدولة الفاطمية بتجارة الكارم نابع من

إدراكهم لأهمية التجار الشرقية التي كانت تتركز بأيديهم⁽¹⁸¹⁾. وما يؤكد ذلك، ما رواه ابن بطوطة (ت 779هـ / 1377م)⁽¹⁸²⁾ عن حادثة وقعت في الإسكندرية سنة 727هـ / 1326م، بين التجار الكارم وتجار المسيحيين انتهت بتدخل أميران أرسلهم السلطان الطولوني الناصر محمد بن قلاوون، فقبضا على أعيان التجار المسيحيين؛ كأولاد الكويك وسواهم، وأخذ منهم الأموال ومن أهم تجارات تجار الكارم تجارة التوابل خاصة وسلعاً أخرى جلبوها من «عدن» لينقلوها إلى المدن الإيطالية، منها: الحاصلات الزراعية والملبوسات والرقيق، والسكر، والأسلحة، والجنزبيل، والراوند والعود الهندي والزعفران والمسك، وخشب الصندل، والحرير الخام، وبقيت التوابل تمثل الصدارة في تجارة الكارمية، وكان الفلفل أهم السلع رائجة في أوروبا. واستمر نشاط الكارمية في العهد الأيوبي (569-626هـ / 1173-1228م)، إلى أن اضطربت أوضاعهم، مع قيام دولة المماليك (-923 945هـ / 1517-1538م)⁽¹⁸³⁾ في مصر؛ بسبب المكوس التي فرضت عليهم؛ مما سبب في أنعدم تواجدهم فيها، بينما ظلوا في الحفاظ على مراكزهم التجارية في ثغر «عدن» والبحر الأحمر إلى أن جاء ركن الدين الظاهر بيبرس (ت 67هـ / 1277م) واستعادوا في عهده تجارتهم، وبرزت مرة أخرى مينائي «عذاب» و «قوص»⁽¹⁸⁴⁾. وفي موضع آخر، يصف القلقشندي (ت 821هـ / 1418م)⁽¹⁸⁵⁾ « ثغر عدن»، بقوله: « وهي أعظم مراسي اليمن وهي فرضة اليمن ومحط رحال التجار... عليه ترد المراكب الواصلة من الحجاز والسند والهند والصين والحبشة، ولا يخلو أسبوع من عدة السفن والتجار الواردين عليها وبضائع ومتاجر متنوعة». واستمر ثغر «عدن» من الأهمية حتى ازدهار ميناء «جدة» في القرن التاسع الهجري / الخمس عشر الميلادي، ويعزو ذلك إلى مقدار الضرائب التي كانت تفرض على السفن التجارية، فكانت كثيراً منها تتجاوز ثغر «عدن»، وهذا ما أضعفها⁽¹⁸⁶⁾. ومن المحطات التجارية اليمنية مدينة «زبيد» ومينائها «الأهواب» الواقع على البحر الأحمر⁽¹⁸⁷⁾، حيث كان يجتمع بها التجار من «مصر» و«الحبشة» و«الحجاز» و«العراق»؛ لهذا كان يتواجد بها فنادق لتجار الكارم. وازدهارها زمن الدولة الرسولية؛ ساعدها أن تكون محطة تجارية مهمة في القرن الثامن الهجري / الثالث عشر الميلادي، نتيجة الاصطلاحات الكثيرة التي أدخلت عليها، باعتبارها فرضة تستقبل الحجاج والتجار ومنها تغادر، ولذلك أصبحت «الأهواب» ميناء للمراكب الواصلة من «عدن»⁽¹⁸⁸⁾. والجدير بنا قبل

الانتقال للثغور الحجازية، ذكر الموانئ والثغور الساحل الشرقي للبحر الأحمر، ومنها: «القلزم» التي تعد من أهم الموانئ ذات نشاط ملاحى تجارى مهم، وذلك منذ بداية القرن الأول الهجري/ السابع الميلادي، حيث كنت السلع الهندية التي تتجمع في «عدن»، و«الجار» تحمل بحراً إلى «القلزم»، ثم تنقل إلى الإسكندرية، فضلاً على كونها دار صناعة بحرية للسفن، واستمرت في هذا النشاط إلى أن تحولت التجارة الشرقية إلى خليج فارس⁽¹⁸⁹⁾.

«عيزاب»، الذي يعد أهم ميناء في العهد الفاطمي والأيوبي، على الرغم من أن مكانته التجارية تعود إلى قبل هذه الحقبة، فقد أشار إليه اليعقوبي (ت284هـ/ 897م)⁽¹⁹⁰⁾، بقوله: أن من العلاقي إلى عيزاب أربع مراحل، وعيزاب ساحل البحر المالح، يركب الناس منه إلى مكة والحجاز واليمن، ويأتيه التجار التبر والعاج وغير ذلك من المراكب». كما وقد صفت «عيزاب»⁽¹⁹¹⁾، بأنها: «مدينة على الصحراء ولها مرسى عيزاب جزيرة على البحر الأحمر، وهي محطة سفن جدة والتجار، وهي تقابل من الصعيد الأعلى قوص وقفت». كذلك كانت «عيزاب» محطة تجارية في العهد الطولوني⁽¹⁹²⁾. وبلغ ازدهار «عيزاب» منذ منتصف القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي، بسبب تحول الطريق من «القلزم» و«سيناء» إلى طريق «قفط و» قوص و«أسوان»، وكان هذا التحول بحد ذاته سبباً في تدفق القوافل التجارية والحجاج إليها. كما كان موقعها قريب من ثغر «عدن»، وهذا ما جعلها محطة انظار تجار الكارم والحجاج. ولذلك حرص الفاطميون ومن بعدهم الأيوبيون على الاهتمام بـ «عيزاب» والطرق المؤدية إليها⁽¹⁹³⁾.

وقد ظل ميناء «عيزاب» من الأهمية، حتى أهمل في العصر المملوكي الثاني، بسبب ظهور ثغر «الطور» وبالتحديد في سنة 780-781هـ/ 1378-1379م، حيث يذكر القلقشندي (ت821هـ/ 1418م)⁽¹⁹⁴⁾: أن ثغر الطول ظل معطلاً لكثرة ما فيه من الشعب إلى حدود سنة 780هـ، عندما عمر فيه الأمير صلاح الدين خليل بن عرام نائب السلطنة بالإسكندرية مركباً وسفرها، ثم اتبعها بمركب آخر، فجسر الناس على السفر فيه، وعمر المراكب فيه، ووصلت إليه مراكب اليمن بالبضائع، ورفضت عيزاب والقصير». وبنشأت الحركة التجارية في «الطور» اخذت «عيزاب» في التدهور والاضمحلال، لصالح مينائي «جدة»⁽¹⁹⁵⁾. وثاني ما يمكن التحدث عنه عن أهم الموانئ في العصر

الفاطمي والأيوبي والملوكي⁽¹⁹⁶⁾، هو ثغر «القصير»، وهي فرضة «قوص»، حيث يعد الميناء الثاني لمصر ولتجارتها بعد «عيزاب»، حيث يتردد إليها التجار والحجاج، فيذكر ابن بطوطة (ت 779هـ / 1377م)⁽¹⁹⁷⁾: أن بعض الحجاج كانوا يركبون المراكب من «جدة» إلى «القصير».

كما ذكرت «سواكن»⁽¹⁹⁸⁾، بأنها: مدينة على ساحل البجة وبلاد السودان، بالقرب من عيزاب، ومنها تسيير السفن إلى سواكن، ومنها تسيير السفن إلى باضع، لكنها لم تستمر طويلاً فقد تدهورت سنة 843هـ / 1439م⁽¹⁹⁹⁾.

وبناء على ما تم ذكره، يعد القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي، مرحلة مهمة في تاريخ ثغور ومحطات الساحل الشرقي الأفريقي، فهي مرحلة ركود وتدهور، ومرحلة انتقال من دور رئيسي في التجارة الشرقية إلى دور ثانوي محلي، وهذا ينطبق أيضاً على «قوص»، و«أسوان»⁽²⁰⁰⁾.

أما بالنسبة للثغور الحجازية، كانت لها باع طويل من الناحية التجارة البحرية، منذ القدم، فقد ذكرت عدد من موانئ وثغور كمحطات ومراسي تجارية، فالشعبية: كانت مرسى «مكة» قبل «جدة» وكانت تقصده السفن⁽²⁰¹⁾ للتزويد بما تحتاج إليه، ولتفرغ فيه ما تأتي به من سلع من أفريقيا وسواحلها الشرقية إلى الحجاز⁽²⁰²⁾.

فيما ذكر المقدسي (ت 388هـ / 998م)⁽²⁰³⁾: إن «جدة» و«الجار» كانتا خزانتي مصر. كما يصف اليعقوبي (ت 284هـ / 897م)⁽²⁰⁴⁾ «الجار»، بقوله: الجار ساحل المدينة، واليه ترسى المراكب التجار والمراكب التي تحمل الطعام من مصر... وكثرة التجارة والأموال في القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي، بينما في القرن السابع الهجري / الرابع عشر الميلادي؛ فكانت المراكب الواردة من الديار المصرية ترسو فيها⁽²⁰⁵⁾، مما يبين استمرار دور هذا الميناء برز ميناء «ينبع» في القرن السابع الهجري / الرابع عشر الميلادي، وذلك في العهد الأيوبي، حيث اتخذ من قبلهم ميناءً رئيسياً للمدينة، بعد أن تدهور ميناء «الجار»، لكن سرعان ما تم تدميره وتخريبه سنة 639هـ / 1242م⁽²⁰⁶⁾ على يد الملك الرسولي نور الدين عمر بن علي بن رسول (ت 647هـ / 1249م)، وذلك لغرض منع الأيوبيين من الاستفادة منه في بسط نفوذهم على الحجاز واليمن. لكن في القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي⁽²⁰⁷⁾، وفي عصر المماليك (-923 945هـ / 1517 1538م) الجراسكة أزهـر ميناء «ينبع»؛ نتيجة

الاصلاحات التي قاموا بها على خط طريق الحج، فكثرت الركب الحج في ارتياد طريق «ينبع» البحري؛ فازدهرت التجارة المرافقة لركب الحجيج، فنشطت عملية البيع والشراء، وازدهرت «ينبع» مركز تجاري مهم وهذا ما ساهم في تجارة البحر الأحمر⁽²⁰⁸⁾.

أما «جدة» فكانت الميناء الأول لـ «مكة» وكانت الميرة تحمّل إليها من مصر، وقد ظلت كذلك حتى القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي، حيث وصفت من ابن جبير (ت 614هـ / 1217م)⁽²⁰⁹⁾: بأن أهلها يعيشون شظف لعيش، ويرجع ذلك إلى ما كان يمر به العالم الإسلامي من غزو صليبي، فكان من الطبيعي أن تتأثر بالأحداث السياسية.

فيما وصفها ابن الجاور (ت 690هـ / 1291م)⁽²¹⁰⁾ في القرن الثامن الهجري / الثالث عشر الميلادي، بأنها: «مدينة صغيرة على الساحل وهي فرضة مكة، وليس يمكن بها السكون لزدحام الخلق بها في أيام الموسم الحاج لأنه يلتام إليها من جميع أطراف بلاد العالم... من ديار مصر والمغرب والهند واليمن...»

أما في القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي، زادت أهمية ثغر «جدة»؛ حيث كانت تنتهي إليها مراكب «اليمن» و«مصر»⁽²¹¹⁾، بل أصبح مركزاً رئيسياً للتجارة الشرقية وقاعدة بحرية لنقل حجاج «مصر» و«المغرب» من بحر «القلزم» إلى «جدة»، فمثلاً: «عام 829هـ / 1425م، قدم إلى جدة حوالي أربعين مركباً هندياً محملاً بأصناف البضائع والسلع، فضلاً عن تجارة التوابل الهندية التي كانت تتدفق على ميناء «جدة» وتدفع عليها مكوس، ثم تقوم «جدة» بنقلها عبر البحر الأحمر إلى «الإسكندرية» ومنها إلى البحر الأبيض المتوسط⁽²¹²⁾.

أما بالنسبة لميناء «السرين»، الواقع جنوب مكة المكرمة، فقد ساهم في حركة التجارة في البحر الأحمر في نطاق «الحجاز» وسواحل البحر الأحمر الغربية، حيث عملت في توريد وتسويق منتجات السروات، وسهول تهامة من أنواع الحبوب والتمور والعسل والسمن والزيوت والجلود وغيرها، وكذا ما يأتي من موانئ الحبشة من الرقيق والمتاع. ولهذا نشاطها التجاري كان محلي ولم يصل لمرحلة أن تكون ميناء رئيسي، وهذا ما أكده ابن حوقل (ت 366هـ / 986م) (213)، بقوله: «وله على المراكب الصاعدة والنازلة من اليمن رسم يأخذه من الرقيق والمتاع الوارد من التجار».

لكن سرعان ما تمكن ميناء «السرين» أن يضع لها موضع قدم ضمن مواني الرئيسية للبحر الأحمر، وذلك في القرنين الخامس والسادس الهجريين / الحادي والثاني عشر الميلاديين، حيث يصفها الإدريسي (ت588هـ/1232م) (214) بأنها: «حصن حصين حسن موضعه، كثيرة مياهه ولوالبه، وجابيه شيء معلوم ورسم ملزوم على المراكب الصاعدة والنازلة من اليمن بالتجارات والمتاع والرقيق، وجباياته المحصلة يصل نصفها إلى صاحب تهامة، ونصفها الثاني إلى الهاشمي بمكة» (54)، بينما يذكرها الحميري (ت727هـ/1326م) (215): «بأنها مدينة عظيمة في طريق مكة من اليمن بمقربة من يللم، وفيها أسواق ومسجد جامع، وسورها في البحر... والميرة تجلب إليها من عثر والحرده...» إلا أن هذا الميناء بدأ بالاندثار ولم يعد له ذكر في الكتابات التاريخية منذ أواخر القرن الثامن الهجري / الثالث عشر الميلادي، بسبب الأوضاع السياسية التي رافقت الحجاز آنذاك (216).

الخاتمة:

لا شك أن البحر الأحمر له من الأهمية الجيوستراتيجية ما تؤهله أن يكون موازياً وقريباً من الخطوط الملاحية؛ حيث استمد هذه الأهمية من موقعه الاستراتيجي؛ وهذا ما سهل له أن يلعب دوراً مهماً على جميع الأصعدة، لا سيما من الناحية التجارية، حيث كانت السفن التجارية تعبر خلاله عبر الموانئ الواقعة على سواحه؛ للتفريغ فيه ما تأتي به من سلع «أفريقية» و«هندية» و«فارسية» و«صينية»؛ وهذا ما جعله محط انظار القوى الخارجية على مر لعصور. ولهذا شكل البحر الأحمر إضافة إلى موانئه ممرات مائية مهمة، ساهمت في النشاط الحضاري والتبادلات التجارية بين الحضارات الشرقية، حتى الأوروبية منها عن طريق ميناء «الإسكندرية». ولهذا حاز من الشهرة ما جعلته أن يتبوأ الصدارة في التجارة الشرقية.

كما بدأت تزداد أهمية البحر الأحمر بعد أن أصبح ممراً للعبور للأراضي المقدسة، وثغوره محطات الحجاج؛ لتزويدهم بما يحتاجون إليه من زاد وماء؛ لذلك نشطت محطات ركب الحجيج وازدهرت، وهذا بدوره أدى إلى تنشيط الحركة التجارية. ومع تحول التجارة الشرقية إلى خليج فارس في العهد «العباسي الأول»، ضعف شأن البحر الأحمر وثغوره نوعاً ما، من ناحية التجارية؛ لكنه استمر في نشاطه الديني.

ومع بداية القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي، استعاد البحر الأحمر مكانته السابقة؛ نتيجة تحول التجارة الشرقية إلى البحر الأحمر مرة أخرى، ولهذا نجد اهتمام من قبل سلاطين الدول المطلة عليه آنذاك، فعملوا على إنشاء دور صناعات السفن، وتأمين الطرق الساحلية والبحرية، وأقامه المنشآت وتعبيد الطرق، وغيرها.

يضاف إلى ما تم ذكره: أن مناطق عبور الحج هي ذاتها المناطق التجارية الرئيسية، وهذا أن دل؛ فإنما يدل هل أهمية مواسم الحج في تنشيط العملية الاقتصادية. كما كانت المناطق التجارية الرئيسية في فترتنا هي: البحر الأحمر، والمحيط الهندي وخليج فارس. فيما كانت تجارة البحر الأحمر تشمل سواحل الشرقية والغربية، ومنافذه الجنوبية والشمالية.

المصادر والمراجع:

- (1) دهلوك: جزيرة على البحر الأحمر، بينها وبين بلاد الحبشة نصف يوم في البحر. الحميري، محمد بن عبد المنعم (ت727هـ/1326م): الروضالمعطار في خبر الأقطار، تحقيق/إحسان عباس، مكتبة لبنان، بيروت-لبنان، ط2، 1406هـ/1985م، ص 244.
- (2) ابن هشام، أبو عبد الله بن هاشم الحميري المعافري (ت213هـ/828م): السيرة النبوية، تحقيق/سهيل زكار، دار الفكر، بيروت-لبنان، ط1، 1412هـ/1992م، 1/ 214، 343. ابن كثير، عماد الدين إسماعيل بن عمر (ت774هـ/1372م): البداية والنهاية، اعتنى بها/حسان عبد المنان، بيت الأفكار الدولية، بيروت - لبنان، 1424هـ/2004م، (د.ط.)، ص 393.
- (3) داجنت، روجيه جوانت: تاريخ البحر الأحمر من موسى حتى بونابرت، ترجمة/حسن نصر الدين، مرجعة وتقديم/محمد عفيفي، المركز القومي للترجمة، القاهرة - مصر، ط1، 1433هـ/2013م، ص221
- (4) زيلع: قرية على ساحل البحر من ناحية الحبش، تقع محاذية بين عدن وغلافقة. انظر: ابن حوقل، أبو القاسم ابن حوقل النصيبي (ت366هـ/986م): صورة الأرض، دارمكتبة الحياة، بيروت-لبنان، ط2، 1413هـ/1992م، 1/47. ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله بن عبد الله الرومي البغدادي (ت626هـ/1229م): معجم البلدان، بيروت - لبنان، دارصادر، 1397هـ/1977م، (د.ط.)، 3/ 164
- (5) ابن حوقل: صورة الأرض، 1/61.
- (6) باب المندب: يقع إلى جنوب من منطقة ذُباب الساحلية إلى الجنوب من المخا. المحقفي، إبراهيم أحمد: معجمالبلدانوقبائلاليمنية، صنعاء-اليمن، دارالكلمة، ط2، 1406هـ/1985م، ص 665.
- (7) القلزم: مدينة على شفير البحر الأحمر، بينها وبين مصر مرحلتين. ابن حوقل: صورة الأرض، 1/53.
- (8) انظر: السيد عبد العزيز سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية - مصر، 1414هـ/1993م، (د.ط.)، ص 5 - 11.
- (9) يقدر الميل: 1.608.620 كم.
- (10) يقدر القدم: 304.8 كم.
- (11) الشيب، قصي كامل: أهمية مضيق باب المندب في التاريخ الحديث والمعاصر، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء-اليمن، ط1، 1415هـ/1994م، ص15.
- (12) ابن رسته، أبو علي أحمد بن عمر (ت300/912م): الأعلاق النفيسة، ليدن، بريل، 1309هـ/1891م، 7/ 84.

(13) أيلة «العقبة»: مدينة جليلة على ساحل البحر الأحمر، وبه يجتمع الحجاج الشام ومصر والمغرب. اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب بن يعفر بن وهب بن واضح (ت 284هـ/ 897م)، البلدان، ليدن، مطبعة بريل، 1308هـ/ 1890م، ص 129. وتم إضافة لفظ العقبة لأيلة منذ العصر المملوكي، انظر: الحارثي، محمد بن حسين بن حامد: الثغور البحرية الحجازية من البعثة النبوية حتى نهاية العصر المملوكي (البعثة - 611هـ/ 923_1517م)، جامعة أم القرى - المملكة العربية السعودية، 1422هـ/ 2001م، رسالة ماجستير، ص 90

(14) يعرف خليج فارس حالياً بالخليج العربي، وكان يمتد حسب ما جاء عن ابن حوقل من بحر القلزم وساحله مما يلي المشرق، فإنه ينتهي إلى أيلة، ثم يطوف مجدداً بديار العرب ثم يقطع عرضه الدجلة، وينتهي على ساحل مهروبان ثم إلى جنابة، ثم يمر على سيف فارس إلى سيراف ثم يمتد إلى سواحل هرمز وسواحل الملتان وهو ساحل السند، ثم ينتهي إلى سواحل الهند ماضياً إلى سواحل التبت في الصين. صورة الأرض، 1/ 48

(15) الهمداني، أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب (تبن 350 — 360هـ/ 961 — 970م): صفة جزيرة العرب، تحقيق/ محمد بن علي الأكو، صنعاء - اليمن، مكتبة الإرشاد، 141هـ/ 1990م، (د.ط)، ص 84.

(16) حزموت: تقع شرقي عدن بالقرب من الساحل، تعرف بالأحقاف. ابن حوقل: صورة الأرض، 1/ 44.

(17) أبين: إحدى مخاليف اليمن، وهي مدينة قريبة من عدن. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 1/ 86.

(18) تهائم اليمن: عبارة عن جبال في اليمن متشابكة، أولها مشرف على بحر القلزم مما يلي غربها بناحية صعدة وجرش ونجران، وشمالها حدود مكة المكرمة، وفي جنوبها من صنعاء. الحميري، المصدر نفسه، ص 141.

(19) بلادفرسان، وبلد حكم، والأشعريين وعك، من مدن اليمن التهامية التي ذكرت عند الهمداني، انظر: الصفة، ص 84، 85، 95-98.

(20) الجار: مدينة على ساحل بحر القلزم، بينها وبين المدينة يوم وليلة، وبينها وبين أيلة عشرة مراحل، وتقع قبالتها جزيرة تسمى «القراف»، وهي مرسى لبلاد الحبشة. ياقوتالحموي: معجمالبلدان، 2/ 92، 93.

(21) ساحل طور: يقصد به طور سينا، بينها وبين أيلة يوم وليلة. الحميري: الروض المعطار، ص 398.

(22) ساحل راية: من مدن ساحل البحر الأحمر. ابن حوقل: صورة الأرض، 1/ 30.

(23) بلاد السودان: يشار إليها بالمنطقة الخضراء الواقعة مباشرة جنوب منطقة الساحل البحر الأحمر.

- (24) الاصطخري، أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارس (ت339هـ/950م): مسالك الممالك معمول على كتاب صور الأقاليم للشيخ أبي زايد أحمد بن سهل البلخي، دار صادر، بيروت - لبنان، مطبعة برييل، لندن، 1386هـ/1937م، (د.ط)، ص29-31.
- (25) تعادل المرحلة 5-6 فراسخ أو 9000 ذراعاً 28-33 كم مربعاً متوسطها 30.5 كم2.
- (26) المسعودي، أبو الحسن بن علي (ت346هـ/939م)، مروج الذهب ومعادن الجواهر، مراجعة/ كمال الحسن مرعي، صيدا-لبنان، المكتبة العصرية، ط1، 1425هـ/2005م، 1/86.
- (27) بلاد البجة: وصفت من قبل ابن حوقل، بأنها: «ديار صغيرة العرض تمر في الجنوب بين نهر النيل بحر القلزم، وهما فيما بين الحبشة والنوبة». صورة الأرض، 1/25.
- (28) ابن حوقل: صورة الأرض، 1/51-53.
- (29) انظر: الاصطخري: المسالك، ص29-31. ابن حوقل: صورة الأرض، 1/51.
- (30) الإدريسي، أبو عبد الله محمد بن محمد عبد الله إدريس الحميري (ت588هـ/1232م): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، عالم الكتب، بيروت - لبنان، ط1، 1409هـ/1989م، 1/10.
- (31) عيذاب: مدينة على الصحراء ولها مرسى عيذاب جزيرة على البحر الأحمر، وهي محطة سفن جدة والتجار، وهي تقابل من الصعيد الأعلى قوص وقفت. الحميري: الروض المعطار، ص423.
- (32) سواكن: مدينة على ساحل البجة وبلاد السودان، بالقرب من عيذاب، ومنها تسيير السفن إلى سواكن، ومنها تسيير السفن إلى باضع. المصدر نفسه، ص332.
- (33) انظر: الاصطخري: المسالك، ص29-31. الحميري: الروض المعطار، ص14، 36. ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص43. الحارثي: الثغور البحرية، ص63.
- (34) المسعودي: مروج الذهب، 1/86.
- (35) انظر: المقرئزي، تقي الدين أحمد بن علي (ت845هـ/1441م)، الذهب المسبوك في منحج من الخلفاء والملوك، تحقيق/ جمال الدين شيال، القاهرة - مصر، المكتبة الثقافية الدينية، 1420هـ/2000م، ص138. علي بن حسين السليمان: العلاقات الحجازية المصرية زمن سلاطين المماليك، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، القاهرة-مصر، (د.ط)، (د.ت)، ص190.
- (36) الحبشي، عبد الله محمد: الرحالة اليمنيون «رحلاتهم شرقاً وغرباً»، صنعاء-اليمن، مكتبة الإرشاد، 1409هـ/1989م، ص96.
- (37) ابن الدبيع، عبد الرحمن بن علي بن محمد بن عمر (ت944هـ/1537م): الفضل المزيّد على بغية المستفيد في أخبار مدينة زبيد،

تحقيق / يوسف شلح، صنعاء - اليمن، مركز الدراسات والبحوث اليمني، بيروت - لبنان، دار العودة، 1403هـ / 1983م، ص 264. السيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحر الأحمر، ص12.

(38) الدولة الصليحية: تأسست الدولة الصليحية على يد مؤسسها أبي الحسن علي بن محمد الصليحي، وذلك في عام 439هـ / 1047م، وهي إحدى الدول اليمنية في التاريخ الإسلامي ذات بعد مذهبي إسماعيلي؛ وبهذا تدين بالولاء للفاطميين في مصر، وقد دام حكم بنو صليح حتى عام 532هـ / 1138م. الخزرجي، علي بن الحسن (ت 812هـ / 1409م)، العسجد المسبوك في من ولي اليمن من الملوك، دمشق - سوريا، دار الفكر، ط2، 1401هـ / 1981م، ص 59-71. حول الطريق الساحلي في عهد الدولة الصليحية، انظر: ابن الجاور، جلال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد الشيباني الدمشقي (ت 690هـ / 1291م)، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز، المعروف بـ «تاريخ المستبصر»، راجع ووضع هوامشه / ممدوح حسن محمد، القاهرة - مصر، مكتبة الثقافة الدينية، 1416هـ / 1996م، (د. د)، 1، 90، 91.

(39) العثمانيون: إمبراطورية إسلامية أسسها عثمان الأول بن طغرل بك، واستمرت قائمة لما يقرب من ستمائة وإحدى وستين عام، وبالتحديد من 627هـ - 1229م حتى 1342هـ / 1924م.، وقد حكم العثمانيون اليمن مرتين؛ فالأولى (954-1045هـ / 1538-1635م)، والثانية (1264-1337هـ / 1848-1918م). البستاني، بطرس، المعارف، بيروت - لبنان، دار المعرفة، (د. ط)، (د. ت)، 11، 699-701. حول الحكم العثماني الأول والثاني في اليمن، أنظر: (النهر والي، محمد قطب الدين: البرق اليمني في الفتح العثماني، 917هـ / 990هـ، الرياض - المملكة العربية السعودية، دار اليمامة للنشر، 1387هـ / 1967م. أبو طالب، محسن بن الحسن بن القاسم مينا، محمد بن القاسم بن محمد: طيب أهل الكساء «ضمن كتاب المسمى تاريخ اليمن عصر الاستقلال عن الحكم العثماني الأول، تحقيق / محمد عبد الله الحبشي، صنعاء - اليمن، مطابع الأوفست، 1411هـ / 1990م.

(40) المخلاف السليماني: كان يسمى المخلاف السليماني بمخلاف حكم بن سعد العشيرة، وكان مركزها قديماً مدينة عثر بعدها أصبحت جيزان المركز الرئيسي لها. حول تاريخ المخلاف السليماني وحدوده، راجع: الأكوع، محمد بن علي، اليمن الخضراء مهد الحضارة، صنعاء - اليمن، مكتبة الجيل الجديدة، ط2، 1402هـ / 1982م، ص 41، 180-186.

(41) حلي: مدينة على ساحل البحر الأحمر في منتهى حدود اليمن، وتعرف بحلي بن يعقوب. (ياقوت الحموي، معجم البلدان، 2 / 297).

(42) ذات الخيف: إحدى مناطق زبيد على طريق تهامة الوسطى. انظر:

الأكوع، إسماعيل بن علي (ت1429هـ/2008م): دروبالحج «طريقالحج اليمني، ومنازل الحج اليمني إلى مكة»، صنعاء - اليمن، مكتبة الجيل الجديد، 1433هـ/2012م، (د.ط)، ص 106.

(43) المعقر: إحدى قرى تهامة التي تقع على مقربة من بيت الفقيه ابن عجيل. المحقفي: معجمالبلدان، ص 640.

(44) الكدراء: مدينة تهامية خربة، تقع على ضفاف وادي سهام، اختطها حسين بن سلامة الزيادي. ياقوت الحموي، معجم البلدان، 4/441.

(45) العُدين: إحدى المناطق الجبلية التي تقع غرب إب بمسافة 30 كم2. المحقفي، معجم البلدان، ص441.

(46) تعد عدن وطريقها من أهم محطات اجتماع حجاج منطقة الشحر. انظر: بامخرمة، محمد عبد الله الطيب بن عبد الله بن أحمد (ت947هـ/1540م): قلادة النحر في وفيات أعيان الدهر، تحقيق / محمد يسلم عبد النور، صنعاء - اليمن، إصدارات وزارة الثقافة والسياحة، 1425هـ/2004م، (د.ط)، 3/3391.

(47) الهمداني: صفة، ص 304.

(48) المخنق: تقع منطقته المخنق غرب عدن، وهي منها على ليلة، « وبها بئر على طولها ثلاثون باعا»، وما زالت تعرف بهذا الاسم، وقد بناها حسين بن سلامة الزيادي. انظر: الهمداني، صفة، ص304، هامش 4. عمارة اليمني، عمارة بن علي (ت569هـ/1173م)، تاريخ اليمن المسمى « المفيد في أخبار صنعاء وزبيد وشعراء ملوكها وأعيانها وأدبائها » تحقيق / محمد بن علي الأكوع، مطبعة العلم، ط3، 1399هـ/1979م، (د.م)، ص 76. ابن المجاور، المستبصر، 1/124.

(49) الهمداني، صفة، ص 304، هامش 4. المخا: المقصود بها المخا المعروفة الواقعة عليا البحر، وليس البلدة القريبة من الجوف، التي تقع في أسفل وادي خب من برط. انظر: الحداد، علوي بن طاهر بن عبد الله، الشامل في تاريخ حضرموت ومخاليفها، حضرموت-اليمن، تريم للدراسات، صنعاء - اليمن، مركز عبادي للدراسات والنشر، 1426هـ/2005م، (د.ط)، ص133. المحقفي، معجم البلدان، ص 217.

(50) انظر: الهمداني، صفة، ص 304. زبيد: إحدى مدن اليمن الواقعة في الشمال الغربي من تعز، حيث تبعد عنها مائة وأربعين كيلومتر، وإلى الجنوب من الحديدة على بعد مائة كيلومتر، وتتبع إداريا مدينة حيس. الويسي، حسين بن علي، اليمن الكبرى « كتاب جغرافي جيولوجي تاريخي»، صنعاء-اليمن، مكتبة الإرشاد، ط2، 1412هـ/1991م، 1/105، 106.

(51) المستبصر، 1/118.

- (52) الخوخة: إحدى قرى ساحل البحر الأحمر، حيث تقع بالغرب الجنوبي من حيس بمسافة 28 كم.2. المقحفى، معجم البلدان، ص227.
- (53) المزيحفة: إحدى قرى وادي زبيد. المرجع نفسه، ص617.
- (54) المستبصر، 1/ 118-120. الشنيف، النقيب محمد صغير: «قوافل الحج اليمني في العهد الدولة القاسمية (1045-12هـ/ 1635-1872م)»، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، صنعاء- اليمن، 1437هـ/ 2016م، ص 127، 128.
- (55) العارة: إحدى مديريات طور الباحة في لحج تقع غرب عدن. المقحفى، معجم البلدان، ص430.
- (56) العبر: تقع منطقة العبرة في شمال شبوة. المرجع نفسه، ص434.
- (57) السقيا: بلد في لحج من بلاد بني مجيد. المرجع نفسه، ص325.
- (58) السحاري: إحدى المناطق التهامية الساحلية تقع بالجنوب من حيس على ساحل البحر الأحمر. الهمداني، صفة، ص139. الحجري، مجموع بلدان، 1/ 416.
- (59) ضوران: إحدى المدن التابعة إدارياً لمحافظة ذمار، حيث تقع فيالجزء الشماليالغربيمنها. المقحفى، معجم البلدان، ص 408.
- (60) انظر: الحربي، إبراهيم بن إسحاق (ت285هـ/ 898م): المناسك وطرقالحجومعالمالجزيرة، تحقيق/ حمد الجاسر، الرياض-المملكة العربية السعودية منشورات، داراليمامةللبحوثوالترجمةوالنشر، 1389هـ/ 1969م، (د.ط)، ص644، 645. الثنيان، محمد بن عبد الرحمن: نقوش إسلامية مؤرخة عن طريق الحج اليمني الأعلى» (محافظة بيشه)، ع1، مجلة دار الملك عبد العزيز، الرياض - المملكة العربية السعودية، 1430هـ/ 2010م ص4
- (61) يعرف الطريق الساحلي التهامي بالطريق السلطاني؛ نتيجة مرور عدد منسلاطينبنيرسولأثناءرحلتهمللحجبعبرمحطاته. الثنيان: رحلة السلطان الملك المجاهد الرسولي من تعز إلى مكة مكرمة المكرمة للسلطان إسماعيل العباس، مجلة الدارة، العدد 1، الرياض - المملكة العربية السعودية، 1420هـ/ 2000م، ص117-120.
- (62) بنو رسول: ينسب بنو رسول إلى محمد بن هارون بن أبي الفتح يوحى ابن رستم الملقب برسول. أما مؤسس الدولة الرسولية في اليمن، فهو الملك المنصور نور الدين عمر الذي أعلن استقلاله عن الدولة الأيوبية في مصر، وأعلن نفسه ملكاً مستقلاً، حيث تمكن من توحيد اليمن من جديد، واستمر باتخاذ تعز عاصمة له. المصدر نفسه، ص201، 202.
- الخرجي: العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، تصحيح/ محمد بن علي الأكوع، صنعاء-اليمن، مركز الدراسات والبحوث اليمني، ط2، 1403هـ/ 1983م، 1/ 36، 37.

- (63) ابن حوقل: صورة الأرض، 1/ 47.
- (64) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، 2/ 35. الثنيان، رحلة السلطان، ص 117-120.
- (65) المفيد، ص 76-78.
- (66) الأهواب: فرضة زبيد مما يلي عدن، وفرضتها الأخرى التي تلي غلافقة، وتقع على ساحل البحر الأحمر. الحجري، مجموع بلدان، 1/ 99.
- (67) غلافقة: إحدى قرى ومراسي التهامية التي تقع شمالي غربي زبيد، تسمى حالياً غليفقة. ابن خرداذبة، المسالك، ص 141، 148. المحقفي، معجم البلدان، ص 489.
- (68) الحردة: إحدى موانئ تهامة على البحر الأحمر، وكانت تتبع منطقة المهجم، وقد ذكرت في المصادر الجغرافية. الهمداني، صفة، 304. ابن خرداذبة، المسالك، ص 148. المحقفي، معجم البلدان، ص 179.
- (69) الشرجة: إحدى قرى وادي زبيد من مخلاف المعاصلة. المرجع نفسه، ص 358.
- (70) حمضة: مدينة على الساحل البحر الأحمر، مازالت تعرف بهذا الاسم حتى وقتنا الحالي. الهمداني، صفة، هامش 1 ص 90، 92.
- (71) ابن خرداذبة، المسالك، ص 147، 148. الشنيف، القوافل، ص 121، 122.
- (72) المفيد، ص 210.
- (73) ابن حوقل: صورة الأرض، 1/ 47. الشامي، فواد عبد الوهاب: رحلات الحج أثناء الحكم العثماني الثاني لليمن 1264-1337هـ/ 1848-1918م، بحث غير منشور، ص 5.
- (74) ابن فضل الله العمري، شهاب الدين أحمد بن يحيى (ت 749هـ/ 1542م): مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، أشرف على التحقيق / كامل سليمان الجبوري، تحقيق هذا الجزء / مهدي نجم، دار الكتب العلمية، بيروت - لبنان، ط 1، 1432 هـ / 2010م، 2/ 339. وانظر: الجزيري، عبد القادر بن محمد بن عبد القادر بن محمد الأنصاري الحنبلي (ت 977هـ / 1569م)، درر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة، تحقيق / محمد حسن محمد حسن إسماعيل، بيروت-لبنان، دارالكتبة العلمية، 1422هـ / 2002م، 2/ 53.
- (75) الهمداني: صفة، ص 93، هامش 8، ص 169. دماج، ليبيبا عبدالله: المحاصيل الزراعية في اليمن القديم، دار النشر للجامعات، صنعاء- اليمن، ط 1، 1432 هـ / 2012م، ص 194، 195.
- (76) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، 2/ 273.
- (77) ابن الديبع، الفضل المزيدي، ص 119، 123.
- (78) الشامي، رحلات الحج، ص 5.

- (79) حمضة: مدينة على الساحل البحر الأحمر، مازالت تعرف بهذا الاسم حتى وقتنا الحالي. الهمداني، صفة، هامش 1 ص 90، 92.
- (80) قنفذة: بلدة صغيرة على شاطئ البحر الأحمر. الأكوع، اليمن الخضراء، ص 183.
- (81) الليث: إحدى البلدان والأودية الساحلية التي تقع أسفل السراة. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 5/ 28.
- (82) الحبشي، رحالة اليمنيون، ص 86-102، 195.
- (83) اللحية: إحدى مدن ساحل البحر الأحمر الواقعة بالشمال الغربي من الزيدية بمسافة 82 كم². المحقفي: معجم البلدان، ص 569.
- (84) جيزان: يقصد هنا بها بجيزان القديم التي تبعد عن البحر بحوالي 35 كم تقريباً شرقاً على ضفة وادي جيزان من الجنوب. الهمداني، صفة، ص 98، هامش 3.
- (85) جبل كنتبل: يقع جبل كنتبل على جزيرة بركانية في البحر الأحمر، بالقرب من حمضة ما بين بلد كنانة واليمن من جهة تهامة. الهمداني، صفة، ص 90.
- (86) جبل الفيران: جبل يقع في البر يقال له ساحل الشقيق. العقيلي، محمد بن أحمد: المعجم الجغرافي للبلاد العربية السعودية «مقاطعة جيزان»، الرياض - المملكة العربية السعودية، جيزان - المملكة العربية السعودية، دار اليمامة: منشورات النادي الأدبي، ط 2، 1399هـ/ 1979م، 1/ 80.
- (87) قرية الخسعة: إحدى القرى الصغيرة الداخلية من البحر. الثنيان، رحلة الحج «جغمان»، ص 26، 27، هامش 3.
- (88) البرك: إحدى البنادر التهامية القديمة التي تقع في خليج البحر الأحمر. الحبشي، الرحالة اليمنيون، ص 141.
- (89) حلي: مدينة على ساحل البحر الأحمر في منتهى حدود اليمن، وتعرف بحلي بن يعقوب. ياقوت الحموي، معجم البلدان، 2/ 297.
- (90) السرين: إحدى المناطق الواقعة جنوب مكة المكرمة، وكان يطلق عليها قديماً بالواديين، وهي محطة ساحلية، حيث تقع على البحر. ياقوت الحموي، المصدر نفسه، 3/ 219.
- (91) إدام: إحدى أودية مكة وأشهرها. ياقوت الحموي: المصدر نفسه، 1/ 125.
- (92) البيضاء: مدينة على ساحل البحر، وتعرف بسبخة الغراب، وتقع على يسارها المخنق. ابن الجاور، المستبصر، 1/ 124.
- (93) الحبشي: الرحالة اليمنيون، 139-146. الثنيان، رحلة الحج «جغمان»، ص 60-62.
- (94) المسالك، 2/ 340، 339.
- (95) انظر: العمري، مسالك، 2/ 340، 339. الحبشي، الرحالة اليمنيون، ص 111.

(96) مدين: من كور مصر القبلية، تقع بين أم القرى والشام، وقيل تقع تجاه تبوك بين المدينة والشام على ست مراحل. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 77 / 5

(97) ينبع: بالفتح ثم السكون وضم موحدة، وعين مهملة، بلفظ ينبع الماء، هي على يمين من الرضوى لمن كان منحدرًا من المدينة إلى البحر، وهي قريبة من طريق الحج الشامي. اقوت الحموي: معجم البلدان، 450، 449 / 5

(98) حول رحلة الحاج المصري، انظر: الحارثي: الثغور البحرية، ص 329-333.

(99) العبدري أبو عبد الله محمد بن محمد بن علي بن أحمد (توفي بعد سنة 700هـ / 1300م)، تحقيق / علي إبراهيم البروي، تقديم / شاكر الفحام، دار سعد الدين، دمشق-سوريا، ط2، 1426هـ / 2005م، ص345، 346.

(100) انظر: اليعقوبي: البلدان، ص340. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 5 / 450، 449

(101) الحارثي: الثغور البحرية، ص 333.

(102) اليعقوبي، البلدان، ص 129. انظر: طريق من مصر إلى مكة؛ ابن خرداذبة، أبو القاسم عبد الله بن عبد الله (ت300هـ / 912م): المسالك والممالك، دارصادر، بيروت - لبنان، (د.ت)، (د.ط)، ص149. ابن حوقل: صورة الأرض، 46/1.

(103) انظر: زويلخة بن رمضان، يحيى لطف العبالي: مكة المكرمة بعيون مغربية « الرحالة السبتيون » (نموذجاً) (ق6-8هـ / 12-14م)، مركز تاريخ مكة المكرمة، مكة المكرمة - المملكة العربية السعودية، ص15.

(104) حول خط سير الرحالة أبو عبد الله العبدري: أنظر مصنفة: رحلة العبدري: ص 334 369-.

(105) انظر: العمري، مسالك، 2 / 340-343. الجزيري: المناسك، 2 / 53، 57.

(106) ربيع، حسن: بحر الحجاز في العصور الوسطى، مجلة كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود، المملكة العربية السعودية، العدد الأول، 1977م، ص402.

(107) ابن جبير، أبو الحسين محمد بن أحمد بن جبير الكنانى الاندلسي الشاطبي (ت614هـ / 1217م): رحلة ابن جبير، دار صادر، بيروت - لبنان، (د.ط)، (د.ت)، ص 32-52. انظر: الحارثي: الثغور البحرية، ص334، 335

(108) أسيوط: تقع غربي النيل من نواحي صعيد مصر. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 1 / 193.

(109) تعد جميع المدن المذكورة في خط سير رحلة ابن جبير من مدن الصعيد الواقعة الساحل شرق النيل، وهي: «مينة ابنا الخصيب»، ومرسى «جبل مقلّة»، و«منفلوط»، و«أبي تيج»، و«أخميم». انظر: ابن حوقل: صورة الأرض، 1 / 127. ابن

- جبير: رحلة ابن جبير، ص35، 36. ابن بطوطة، أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي (ت 779هـ / 1377م): تحفة الأنظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار المعروف بـ «رحلة ابن بطوطة»، تحقيق/ محمد عبد المنعم العريان، مراجعة/ مصطفى القصاص، دار احياء العلوم، بيروت - لبنان، ط1، 1407هـ / 1987، ص289. الحميري: الروض لمعطار، ص15.
- (110) بلينا: مدينة على شاطئ النيل، من غربية صعيد مصر. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 1/ 493.
- (111) دشنا: وردت عند ياقوت الحموي باسم دشنى، بكسر الدال وسكون الشين، وفتح النون، وألف مقصورة، بلدة في صعيد مصر بشرقي النيل. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 5/ 456.
- (112) قنا: بكسر القاف، مدينة في الصعيد بينها وبين قوص يوم واحد. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 4/ 399. تقع جميع المدن المذكورة أعلاه في خط سير رحلة ابن جبير على ضفة النيل. انظر: ابن حوقل: صورة الأرض، 1/ 127. ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص289.
- (113) قوص: بضم ثم السكون، مدينة كبيرة قسبة الصعيد، بينها وبين الفسطاط اثنا عشر يوماً. المصدر نفسه، 4/ 413.
- (114) المستبصر، 1/ 62.
- (115) انظر: مسار رحلة ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص289، 290.
- (116) المقرئزي: المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، مؤسسة الحلبي وشركاه، القاهرة - مصر، (د.ت)، (د.ط)، 1/ 202. الحارثي، الثغور البحرية، ص327.
- (117) المقرئزي، الذهب المسبوك، ص45، 136. العبدري: رحلة العبدري، ص330.
- (118) عن الهجرات العربية واستقرارها في مصر وأفريقيا التي تمت على وجه التحديد في التاريخ الإسلامي، ومنازلها، أنظر: ابن حوقل: صورة الأرض، ص58. المقرئزي: بيان والإعراب، ص28، 44، 54، 149. أبو سديرة، السيد طه: القبائل اليمنية في مصر منذ الفتح العربي حتى نهاية العصر الأموي (20-132هـ/ 640-750م)، مكتبة الشعب، الفجالة - مصر، 1408هـ/ 1988م، (د.ط)، ص66، 67.
- (119) ابن كثير: البداية والنهاية، ص1071-1073. انظر: الحارثي: الثغور البحرية، ص284.
- (120) باضع: إحدى الجزر الواقعة في بحر اليمن (البحر الأحمر)، وهي بين ساحل البجة وبلاد السودان محاذية لمنطقة الحلي. ابن حوقل: صورة الأرض، 1/ 49. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 1/ 324. الحميري: الروض المعطار، ص332.

- (121) ابن حوقل: صورة الأرض، ص 55. ضرار، صالح ضرار: هجرة القبائل العربية إلى وادي النيل مصر والسودان، مكتبة التوبة، الرياض - المملكة العربية السعودية، ط1، 1418هـ / 1997م، ص 97
- (122) ابن كثير: البداية والنهاية، ص 1072.
- (123) حُلوان: قرية من أعمال مصر، بينها وبين الفسطاط فرسخين من جهة الصعيد مشرفة على النيل. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 2/ 293.
- (124) أسوان: إحدى كور مصر في آخر الصعيد أول ببلاد النوبة على النيل في شرقية. المصدر نفسه، 1/ 191.
- (125) المسعودي: مروج الذهب، 2/ 14، 15.
- (126) النوبة: بضم الباء، وسكون الواو، بلاد واسعة تقع جنوبي مصر، أول بلادها بعد أسوان. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 5/ 308، 309
- (127) ابن حوقل: صورة الأرض، ص 49. ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص 253. نهى عبد الحفيظ عبد العزيز: الأهمية التاريخية لميناء عيذاب الأثري، دراسات أفريقية، العدد 36، الخرطوم-السودان، 1427هـ / 2006م، ص 204.
- (128) المسعودي: مروج الذهب، 2/ 18، 19.
- (129) المصدر نفسه، 2/ 19.
- (130) المصدر نفسه، 2/ 18، 19.
- (131) شان، المطبعة الكبرى، بولاق - مصر، ط1، 1321هـ / 1903م، ص 15، 16.
- (132) القنائي الأزهرى، المصدر نفسه، ص 15، 16. الحارثي: الثغور البحرية، ص 298.
- (133) انظر: بشار أكرم جميل: ممالك المسلمين في الحبشة من خلال كتاب مسالك الأبصار في ممالك الأمصار لأبن فضل الله العمري، آداب الرافدين، العدد (56)، بغداد - العراق، 1413هـ / 2010م، ص 1-17.
- (134) انظر: سيد أحمد علي عثمان العقيد: العلاقات المكية السودانية عبر التاريخ، «ندوة» مكة المكرمة عاصمة الثقافة الإسلامية، 1426هـ / 2005م، مكة المكرمة - المملكة العربية السعودية، ص 263.
- (135) يوسف حسن فضل: مقدمة في تاريخ الممالك الإسلامية، دار جامعة الخرطوم، الخرطوم - السودان، 1419هـ / 1998م، (د.ط)، ص 23، 24
- (136) ضرار، صالح ضرار: هجرة القبائل العربية، ص 346، 347. الحارثي: الثغور البحرية، ص 286-289.
- (137) ابن الجاور: تاريخ المستبصر، ص 116، 117.
- (138) المسعودي: مروج الذهب، 2/ 15، 16.
- (139) عمارة اليمنى، المفيد، ص 65، 75، 110. الشيعبي، عبد الفتاح قاسم ناصريحي: الحياة الاجتماعية والاقتصادية في اليمن في عصر الدولة الأيوبية (569-626هـ / 1173-1228م)، كلية الآداب - جامعة صنعاء، 1430هـ / 2009م، رسالة دكتوراه غير منشورة، ص 54-57.

- (140) انظر: ابن حوقل، صورة الأرض، ص 61. ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص 253، 254، 262. حسن أحمد حمود: الإسلام والثقافة العربية في أفريقيا، دار الفكر العربي، القاهرة-مصر، (د.ط)، (د.ت)، ص 93-101. الحارثي، الثغور البحرية، ص 294-300.
- (141) ابن كثير: البداية، ص 393.
- (142) الشعبية: مرفئ على ساحل بحر الحجاز، كان مرفئ مكة وسفنها قبل جدة. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 3/350، 351.
- (143) الحميري: الروض المعطار، ص 244.
- (144) ابن سعد، محمد بن سعد بن منيع (ت250هـ/884م): الطبقات الكبرى، دار صادر، بيروت-لبنان، 1377هـ/1957م، (د.ط)، 1/204.
- (145) ابن كثير: البداية، ص 613، 614.
- (146) انظر، موقع الجار وجزيرة القراف: ياقوت الحموي: معجم البلدان، 2/92، 93.
- (147) ابن سعد: الطبقات، 2/163.
- (148) الطبري، أبو جعفر محمد بن جرير (ت310هـ/922م): تاريخ الرسل والملوك المعروف بتاريخ الطبري، دار الكتب العلمية، بيروت -لبنان، ط2، 1408هـ/1988، 2/475.
- (149) المقريزي، أحمد بن علي (ت845هـ/1441م): الذهب المسبوك فيمن حج من الخلفاء والملوك، تحقيق / جمال الدين شيال، المكتبة الثقافية الدينية، القاهرة -مصر، 1420هـ/2000م، (د.ط)، ص 44، 45.
- (150) ابن سعد: الطبقات، 3/311. اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب بن يعفر بن وهب بن واضح (ت284هـ/897م): تاريخ اليعقوبي، دار صادر، بيروت -لبنان، (د.ط)، (د.ت)، 2/154. ابن الأثير، عز الدين أبو الحسن علي بن محمد (ت630هـ/963): الكامل في التاريخ، دار الكتاب العربي، بيروت - لبنان، ط4، 1403هـ/1983، 2/388، 399. المقريزي، الذهب المسبوك، ص 44، 45.
- (151) ابن الأثير: الكامل، 2/398.
- (152) ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد (ت808هـ/1405م): تاريخ ابن خلدون المسمى العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، تحقيق / خليل شحادة، دار الفكر، بيروت-لبنان، ط1، 1401هـ/1981م، 1/211.
- (153) انظر: الحارثي: الثغور البحرية، ص 139.
- (154) كربلاء: موضع في طرف البرية من الكوفة. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 4/454. حول أحدث معركة كربلاء، انظر: ابن كثير، البداية، ص

1269-1284.

(155) الموسوعة التاريخية «، أعداد/ مجموعة من الباحثين، أشرف/ الشيخ علوي بن عبد القادر السقاف، موقع الدرر السنية، 1433هـ/ م 2011، 298/1.

(156) سيراف: قصبة من بلاد فارس إيران حالياً، وقيل سميت بشيراز إلى شيراز بن طهموث، وهي ذات مياه عذبة، وهواءً صحيح، وكثيرة الخيرات. (ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج3، ص380). وسيراف إحدى مدن شيراز، وهي من المدن التجارية الكبرى بينها وبين عُمان 160 فرسخاً وتبعد عن «البصرة» 140 فرسخاً. وقد ظلت سيراف من أهم المناطق التجارية التي احتفظت بعلاقاتها مع عُمان. (ابن خردادبة: المسالك، ص 49. حسن صالح شهاب: البعد الجغرافي في الملاحة العربية في المحيط الهندي قبل القرن السادس عشر الميلادي «دراسة وتحليل لنصوص من المؤلفات التجارية العرب، وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط - عُمان، ط1، 1415هـ/ 1994، ص324).

(157) صُحَار: مدينة ساحلية في سهل الباطنية الخصيب المدروزة بالأشجار النخيل، على خليج عُمان إلى شمال الشرقي من عُمان. وتعد صُحَار من أقدم مدن عُمان وكانت توأم قصبتها مما يلي الساحل. ياقوت الحموي: معجم البلدان، 3/ 393، 394.

(158) قيس: جزيرة وهي كيش في بحر عُمان، وهي مرفأً مراكب الهند وبر فارس، وكانت تابعة في زمن ياقوت الحموي لإمام عُمان. معجم البلدان، 422/4.

(159) الدولة الفاطمية (العبيدي): هي إحدى الدول الخلافة الإسلامية على المذهب الشيعي الإسماعيلي، اتخذت من مصر مقراً لها بعد المغرب، واستمرت من سنة -297/ 567هـ / 909-1171م. انظر: ابن الأبار، أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن أبي بكر القضاعي (ت658هـ/ 1260): الحلة السيرة، تحقيق/ حسين مؤنس، دار المعارف، القاهرة-مصر، ط2، 1395هـ/ 1985م، ج1، ص194.

(160) سيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحر الأحمر، ص11-14.

(161) الفرما: إحدى أودية تهامة، حيث يقع في جنوب وادي الدوقة بنحو 16.01 كم2، وفي جنوبه تقع قرية المضليف بنحو عشرين كم2. وقد ذكرت أيضاً باسم الرما، وبأنها من جبال المعافر، من ناحية القبيطة جنوب الدملؤه. الأكوع، دروب، هامش2، ص13. المحقفي، معجمالبلدان، ص281

(162) ابن حوقل: صورة الأرض، 1/ 49.

(163) ابن خردادبة: المسالك، ص137، 138.

- (164) المسالك، ص153، 154.
- (165) القرامطة: إحدى الحركات الهدامة في الإسلام، اتخذت من الدعوة الإسماعيلية قناعاً تتستر خلفه، وقد ظهرت دعوتهم في منتصف القرن الثالث الهجري / التاسع الميلادي، حيث امتدت دعوتهم إلى اليمن والشام والبحرين ومكة، وينسبون إلى حمدان بن قرمط، وقد نشأت في الكوفة في سواد العراق، وتستند في مبدئها الأساسي إلى إن لكل ظاهر باطناً، فأيات القرآن الكريم ظاهرها يعطي معني، وباطنها يعطي معني آخر، وقد انتشرت بشكل واسع في البحرين. ثابت بن سنان وابن العديم: تاريخ أخبار القرامطة، ترجمة/ الحسن الأعصم القرمطي، تحقيق / سهيل زكار، مؤسسة الرسالة، دار الامانة، بيروت - لبنان، 1391هـ / 1971م، (د. ط)، ص 113-13
- (166) سيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحر الأحمر، ص 17.
- (167) سيد عبد العزيز سالم، المرجع نفسه، ص 19.
- (168) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص66
- (169) دماج: المحاصيل الزراعية، ص 196.
- (170) الواسعي، عبد الواسع بن يحيى الواسعي اليماني: فرج الهموم والحزن في حوادث تاريخ اليمن، المطبعة السلفية، القاهرة-مصر، 1346هـ / 1927م، ص223.
- (171) المقدسي، محمد بن أحمد المقدسي (ت388هـ/ 998م): أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، بيروت -لبنان، دارصادر، (د. ط)، (د. ت)، ص 24.
- (172) سيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحر الأحمر، ص 25.
- (173) المستبصر، 1/ 135.
- (174) ابن خردادبة: المسالك، ص117.
- (175) الواسعي: تاريخ اليمن، ص223.
- (176) الشيعبي: الحياة الاجتماعية ص300.
- (177) معجم البلدان، 4 / 413.
- (178) سيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحر الأحمر، ص 32.
- (179) ابن أبيك الدواداري، أبو بكر بن عبد الله (ت بعد 736هـ / 1335م): الدرر المضية في أخبار الدولة الفاطمية، تحقيق / صلاح الدين المنجد، القاهرة - مصر، 1381هـ / 1961م، 6/ 380.
- (180) القلقشندي، أبو العباس أحمد بن علي بن احمد (ت 821هـ/ 1418م): صبح الأعشى في صناعة الإنشا، المطبعة الأميرية، القاهرة - مصر، 1334هـ / 1915م، 3/ 520-524.
- (181) سيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحر الأحمر، ص 28، 27.

- (182) انظر: رحلة بن بطوطة، ص45، 46.
- (183) دولة المماليك: إحدى الدولة الإسلامية التي قامت في مصر أواخر العصر العباسي الثالث، وامتدت حدودها لتشمل الشام والحجاز واليمن، ودامت سلطتها على اليمن حتى سقوطها بيد العثمانيين عام 923هـ - 1517م. العرشي، حسين بن أحمد: بلوغ المرام في شرح مسالك الختام في منتهى تولى ملك اليمن لكو إمام، مراجعة وتصحيح / محمد سالم شجاب، القاهرة- مصر، مكتبة الثقافة الدينية، (د.ط)، (د.ت)، ص54-59.
- (184) سيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحر الأحمر، ص 31، 32.
- (185) صبح الأعشى، 11/5.
- (186) ابن الجاور، المستبصر، 1/157، 158.
- (187) الحجري، مجموع بلدان، 1/99.
- (188) ابن الجاور: المستبصر، 2/275. الصافي، محمد حسين: العلاقات التجارية بين الشرق والغرب عبر البحر الأحمر (8هـ / 14م)، كلية الآداب، صنعاء - اليمن، 1429هـ / 2008م، رسالة دكتوراه غير منشورة، ص60.
- (189) جورج فاضلو حوراني: العرب والملاحاة في المحيط الهندي، ترجمة / السيد يعقوب بكر، مكتبة الانجلو، القاهرة - مصر، 1378هـ / 1958م، ص 189.
- (190) البلدان، ص353.
- (191) الحميري: الروض المعطار، ص423.
- (192) سيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحر الأحمر، ص 40.
- (193) سيد عبد العزيز سالم، المرجع نفسه، ص 45.
- (194) صبح الأعشى، 3/465.
- (195) سيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحر الأحمر، ص 100.
- (196) سيد عبد العزيز سالم، المرجع نفسه، ص 68.
- (197) رحلة ابن بطوطة، ص289.
- (198) الحميري: الروض المعطار، ص 332.
- (199) سيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحر الأحمر، ص 100.
- (200) المقرئزي، الخطط، 1/350.
- (201) ياقوت الحموي: معجم البلدان، 3/350، 351.
- (202) جواد علي: تاريخ العرب قبل الإسلام، بغداد- العراق، 1373هـ / 1953م، (د.ط)، (د.ت)، 8/98.
- (203) أحسن التقاسيم، ص 97.
- (204) البلدان، ص213، 317.
- (205) ابن الجاور: المستبصر، 1/63.

- (206) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، 1 / 70.
- (207) الصافي: التجارة، ص63.
- (208) الحارثي: الثغور البحرية، ص100، 101.
- (209) انظر: رحلة ابن جبير، ص 32-52.
- (210) المستبصر، 1/ 64.
- (211) القلقشندي: صبح الأعشى 4 / 285.
- (212) المقرئزي: السلوك لمعرفة الملوك، تحقيق / سعيد عبد الفتاح عاشور، القاهرة - مصر، 1970-1973، (د.ط)، 4 / 823، 824، 1028، 1030.
- (213) صورة الأرض، 1 / 19.
- (214) نزهة المشتاق، 1/ 138.
- (215) الروض المعطار، ص312.
- (216) الحارثي: الثغور البحرية، ص125.