

طريق الحج المصري عبر عيذاب من القرن الخامس إلى نهاية القرن الثامن الهجري

أ. محمد بن نوح بن ثامر العصامي

مستخلص

هدف البحث إلى التعريف بالحجاج المسلمين القادمين من كل حذب وصوب للوصول لمكة المكرمة بشتى الطرق والوسائل، وكان من الحجاج القادمين إليها حجاج المغرب الإسلامي، وأفريقية، والأندلس، فعبروا الصعاب وتكبدوا المشاق في سبيل رؤية الكعبة المشرفة، وكانت الطرق التي تشق أفريقية برغم صعوبة تضاريسها، ووعورة مسالكها، وخطورة السير فيها معبراً للحجاج الذين يخرجون من بلادهم بعد أن يودعوا أحببتهم وداع غير العائد؛ لأن الرحلة محفوفة بالمخاطر التي تكتنفها من كل جانب، فعبّر حجاج الأندلس، والمغرب الطرق البحرية للبحر الأبيض المتوسط، والطرق البرية المحاذية له، ومن ثم تصل هذه القوافل إلى ميناء الإسكندرية ثم الفسطاط ومنها إلى جب عميرة مروراً بمحطات عديدة حتى تصل إلى القلزم ومنها يتفرع إلى طريقين: الأول: بري والآخر: بحري، فالبري يتجه إلى أيلة ويلتقي بطريق الشام متجهاً إلى الحجاز ويتفرع هذا الطريق إلى طريقين: الأول: يسير باتجاه المدينة المنورة ومنها إلى مكة، والثاني: يسير بمحاذاة الساحل الشرقي للبحر الأحمر دون المرور بالمدينة متجهاً إلى مكة، وأما الطريق البحري فيبدأ من السويس على البحر الأحمر حتى ميناء الجار، ومنها براً إلى المدينة ومنها إلى مكة.

أما الطريق الثاني: فعندما يصل الحجاج إلى الفسطاط يتجهون عبر النيل إلى أسيوط مروراً بمحطات ومراكز على ضفتي النيل حتى قوص، ثم يتجهون إلى الصحراء الشرقية، ومنها إلى عيذاب على الساحل الغربي للبحر الأحمر، وهذا الطريق فيه طريقان: الطريق الأول: من إخميم إلى عيذاب، والثاني: يسير عبر النيل إلى أسوان ومنها يخرج عبر الصحراء إلى عيذاب، ومن ثم يبدأ الجميع في ركوب البحر الأحمر إلى جدة عبر رحلة تتتابها المشاق، وكان لاستخدام الطريق الجنوبي المعروف "بطريق عيذاب" أسباب منها؛ الشدة العظمى في زمن المستنصر الفاطمي، ولوجود الصليبيين في الشام وقطعهم طريق الشام، وكان طريق الحج طريقاً للتجارة. كان لهذه الطرق التي تخرج من مصر مراكز ومحطات يستقر فيها الحجاج والتجار للراحة والتزود، ومن ثم التحرك نحو محطة أخرى حتى يصلوا إلى عيذاب، ويتخلل هذه التوقفات: أعمال تجارية، وعلمية، واجتماعية، وحلقات علم، وإجازات علمية. وكانت تُقدّم خدمات للحجاج من قبل الدول التي تحكم مصر، وقدم المحسنون خدمات أيضاً، وقد كان لصلاح الدين الأيوبي أثر في ذلك العمل الخيري، حدث في بعض السنين أن توقف الحج لأسباب داخلية وخارجية؛ وأبرزها القحط الذي ضرب الحجاز. ويتعرض الحجاج في هذا الطريق - وأقصد طريق عيذاب - إلى مشكلات أمنية تتعلق بقطاع الطريق مما يتطلب من الدولة أن تجهز حملات تأديبية، وحماية على الطريق بل ومحاولة ترضية مالية، أو عينية لبعض القبائل المستقرة على الطريق، مقابل عدم الاعتداء والحماية للحجاج والتجار، وقد قام الصليبيون بالهجوم على عيذاب والسيطرة عليها وقتل

أعداد غفيرة من الحجاج والتجار وتخريب البلاد؛ لأن التجار والحجاج تركوا طريق الشام خلال الفترة تقريباً من ٤٥٠هـ-٦٦٦هـ وضعف المردود الاقتصادي لقطاعان النصارى في الشام، فعندما ترك الحجاج المغاربة، والأندلسيين، والأفارقة، والمصريون طريق الشام، وسلخوا الطريق الجنوبي عبر عيذاب شعر الصليبيون أن خطوط التجارة ستمتتع عن الوصول إلى أيلة، ولذا قاموا بالهجوم على عيذاب أملاً في إثنا التجار عن سلوك هذا الطريق، وكان الحجاج قد استعملوا وسائل التنقل في مصر تحديداً والبحر الأحمر ومنهم من يستخدم السفن النهرية في النيل للوصول إلى أقرب محطة لجهة عيذاب، ومنهم من يسير على الطريق المحاذية للنيل على الإبل، ومنها إلى عيذاب، ومن ثم يتجمعون في ركوب الجلاب في البحر الأحمر. وكان للحجاج آثار إيجابية سواء أكانت ثقافية، أو دينية، أو سياسية، أو اقتصادية على مصر عموماً وطريق الحج خصوصاً، وقد نشأت علاقات اجتماعية بين الحجاج القادمين والمصريين وحدثت بينهم حالات مصاهرة نتج عنها امتزاج للعناصر الإسلامية، واستقر أناس من الحجاج في مصر وأفادوا كثيراً.

مفاتيح: حجاج المغرب الإسلامي - رحلة حج - طرق - مشكلات أمنية - خدمات - وسائل نقل - آثار الحجاج

Abstract

Muslims Pilgrims Who Come From all over the World Aimed to Reach Makkah by all Mean. Those Pilgrims Were Coming From Islamic Occident, Africa, Andalus (Spain) and they Faced Difficulties to Watch the Holy Kaaba. The Roads in Africa Which Were the Pilgrims Way Were So Mountainous and Sharp. They Were Dangerous for the Pilgrims Who leave their Countries After they Farewell their Relatives and Lovers as if they Wouldn't Return. The Journey is Full of dangers from all Sides. The Pilgrims from Andalus (Spain) and Morocco Crossed the Mediterranean and its Coasts. Then These Caravans Reach Alexandria then Pavilion and then to Omaira. Until they Reach Red Sea Then it Forks in to two Ways One by Land and the Other by Sea. The Overland Way trends to Elah City. and Meets Levant Way and then to Hejaz. This Road Forks into two ways. The First Goes Towards Madinah and then to Makkah. The Second Goes Past the Eastern Coast of the Red Sea Without Passing through Madinah and Directly to Makkah. The Sea Way Begins from Suez on the Red Sea to Jar Port and then by Land to Madinah and then to Makkah. The Second Road; When Pilgrims Reach Pavilion, they trend Across the Nile River to Asyut Passing Many Cities on the Nile Coast Until Qaws. Then They head to the Eastern Desert. After That, they go to (Aithab) on the Western Coast of the Red Sea. This Road has two ways: The First From Ekhmim to Aithab, The Second Goes Across the Nile to Aswan and then to Aithab Through the Desert. Next, They All go to the Red Sea to Jedda in an exhausting journey. There Were Some Reasons For Using The Southern Road (Aithab Road) Suchas; The Hard Era of Al-Mustanser Al- Fatimiand The Crusaders in Al-Sham and They Waylaid The Roads and the Pilgrimageroad was the Trade road. The roads which began from Egypt Centers and Stations Where Pilgrims and Traders Stopped There to Rest and got Their Needs. Then They Moved to the Next

Centre or Station until Aithab. During These Stops, There Were Trading, Scientific, Social and Discussion Chances. The Governments in Egypt Used to introduce Aids and in Services to the Pilgrims. Also Benefactors Introduced Services. Salahuddinhelped a lot in this Charity. Sometimes the Pilgrimage Stopped According to Inner and Outer Problems Which Poverty in Hejaz Was one of These Problems. Pilgrims Faced Security Problems on this Road (Aithab) and this Required Raiding and Some Times Giving Money to The TribesSettlingalong The Road in Order Not to Attack and to Protect the Pilgrims and Traders. The Crusaders Attacked (Aithab), Controlled it and Killed Great Numbers of Destroyed The Countries. Because The Pilgrims and Traders Quit Sham Road Between (450-699),The Income Decreased. When the Moroccan, Spanish, African and Egyptian Pilgrims Quit This Road and They Took The Southern Road Across (Aithab). The Crusaders Thought That The Trade Wouldn't Reach Ealh City, so They Attacked Aithab Hoping to Prevent Pilgrims From Taking This Road. Pilgrims Had Used The Means of Transport Especially in Egypt and The Red Sea. Some Used The Ships in The Nile to Reach The Nearest Station to Aithab. Some Rode Camels and Walked The Land on The Nile Coast and to Aithab. Then They All Gather in The Red Sea. Pilgrims Affected Positive on Culture, Politics, Religion, and Economics in Egypt in General and The Pilgrimage Road Specifically, There Were Social Relation Ship Between Pilgrims and The Egyptians and Affinity Which Resulted Mixture For Islamic Elements, Some, Pilgrims Settled in Egypt and They Benefited alot.

المقدمة:

الحمد لله والصلاة والسلام على رسول الله وعلى آله وأهل بيته الطيبين الطاهرين وصحابته أجمعين وأتباعه على الحق والحقيقة إلى يوم الدين أما بعد:

فإن مكة المكرمة بقعة مقدسة للمسلمين أجمعين، وهي أظهر أرض وأشرف مكان، وعندما خرج النبي صلى الله عليه وسلم مهاجراً إلى المدينة وقف ينظر لمكة ويقول: " علمت أنك خير أرض الله، وأحب الأرض إلى الله عز وجل، ولولا أن أهلك أخرجوني منك ما خرجت"^(١)، ومن مكة بُعث خير البشر بالنور المبين داعياً إلى الله ومنذراً للناس.

وقد عرف المسلمون قاطبة في مشارق الأرض ومغاربها فضل هذه البقعة فضربوا أكباد الإبل إليها لأداء فريضة الحج التي افترضها الله عليهم كما أخبر به النبي صل الله عليه وسلم في قوله: " إن الإسلام بني على خمس: شهادة أن لا إله إلا الله، وإقام الصلاة، وإيتاء الزكاة، وصيام رمضان، وحج البيت " ^(٢).

(١) الإمام أحمد: أبو عبد الله أحمد بن محمد بن حنبل الشيباني (٢٤١هـ)، مسند الإمام أحمد بن حنبل، تحقيق: شعيب الأرنؤوط و عادل مرشد، وآخرون، إشراف: د عبد الله بن عبد المحسن التركي، مؤسسة الرسالة، ط١، ١٤٢١ هـ / ٢٠٠١ م، ج٣١، ص ١٣، حديث رقم ١٨٧١٧.

(٢) الإمام مسلم: مسلم بن الحجاج أبو الحسن القشيري النيسابوري (٢٦١هـ)، المسند الصحيح المختصر بنقل العدل عن العدل إلى رسول الله صلى الله عليه وسلم، تحقيق: محمد فؤاد عبد الباقي، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ج١، ص ٤٥، حديث رقم ١٦.

وقد عرف المسلمون الطرق المؤدية إلى الديار المقدسة من أماكن سكنهم وأخذوا في سلوكها ذهاباً وإياباً، وقد تسببت بعض الأحداث على هذه الطرق من إيقاف رحلة الحج على هذا الطريق أو ذلك.

وتأتي أهمية هذا البحث من كونه يتناول بالدراسة الأحداث التي أدت إلى ترك الطريق الشمالي وسلوك الطريق الجنوبي على الرغم من المصاعب التي تواجههم، كما يتناول ذكر المحطات والمدن والقرى والمنازل، ووسائل نقلهم، لاسيما أن بلاد مصر بموقعها الجغرافي فيها مناطق يمكن ركوب نهر النيل، ومناطق تستخدم الدواب في النقل، وكذلك تنوع التنظيمات الإدارية من خلال تعاقب ثلاث دول على حكم مصر خلال فترة البحث، وكذا التنظيمات التي سنها أهل عيذاب من البجاة.

أمل أن يكون هذه البحث مساهمة جادة في إكمال دراسة طرق الحج، حيث قام عددٌ من الباحثين بدراسة طريق الحج الشامي والعراقي واليميني بفروعها المتعددة، وأمل أن يكون هذا البحث مكملًا لدراسة طرق الحج.

التمهيد وفيه ثلاث مباحث:

لقد ارتبطت كافة الأقطار والأمصار الإسلامية بمكة المكرمة والمدينة المنورة، لأداء فريضة الحج، والعمرة وزيارة المشاعر والأماكن المقدسة، وذلك بأربعة طرق رئيسية: طريق العراق وما إليه من ناحية الشرق، وطريق الشام، وطريق اليمن، وطريق مصر وما إليها من أفريقية جنوباً وغرباً، وبلاد الأندلس^(٣).

والطرق بطبيعة الحال، حسب الطبيعة الجغرافية والتضاريسية التي تمرّ بها، فمنها: البرية، والبحرية، والنهرية، وطرق الحجّ تشتمل على هذه الأنواع من الطرق جميعاً، وإن اختلفت في ذلك من إقليم إلى آخر.

ومنذ فجر الإسلام نالت الطرق عامّةً وطرق الحجّ خاصّةً اهتمام الخلفاء والولاة، والعلماء والأعيان، من ذوي الشأن واليسار، فاعتنوا بها، ولاسيما الطرق البرية، فهي الغالبة في البلاد العربية والإسلامية، وذلك بإقامة الجسور والقناطر على الأودية والأنهار التي تعترض الطرق، وبحفر الآبار لتأمين المياه، وإقامة مراكز ومحطات استراحة، أنشئ فيها منازل ومنشآت ومساجد، إضافةً إلى تأمين حراسة مواكب الحجّ، بحيث يرافقها فرسان لحمايتها من اللصوص وقطاع الطرق وأحياناً يجرد الحكام حملاتٍ عسكرية لملاحقتهم والإيقاع بهم، وفي هذا الجانب كثيراً ما كانت السلطة الحاكمة تكلف القبائل التي يمرّ طريق الحجّ في ديارها بحماية قافلة الحجّ، أو يؤخذ عليها تعهّد بتأمين سلامة الحجّاج، وعدم التعرض لهم بسوء، وأحياناً كانت السلطة تدفع مبالغ ماليةً لزعماء تلك القبائل مقابل ذلك، وقد يضطر

(٣) الجزيري: عبدالقادر بن محمد بن عبدالقادر بن محمد (١٢٩٥هـ)، الدرر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المكرمة المعظمة، المطبعة السلفية، القاهرة، ١٣٨٤هـ، ص ٤٤٧، وما بعدها.

الحجاج لدفع ما يطلبه هؤلاء الزعماء وقبائلهم مقابل الأمان، وكان لكل قافلة أمير - أمير الحج - يُكَلَّفُ بالقيام بأمرها وتدبير شؤونها، والمهم في ذلك سلامة الطريق^(٤).

وكذلك نالت الطرق البحرية والنهرية الاهتمام اللازم، ببناء السفن، والمراكب وإنشاء الفرض (الموانئ) وحراسة سفن الحج من القراصنة، فبعض طرق الحج كانت مراحلها تشتمل على أنواع الطرق الثلاثة، البرية والبحرية والنهرية، ولاسيما طريق الحج المصري الجنوبي عبر عيذاب. وطرق الحج كانت - في الوقت نفسه - طرقاً للبريد، والقوافل التجارية، التي كثيراً ما كانت ترافق قوافل الحج، ممّا ساعد على ازدهار هذه الطرق، حيث نشأت عليها المحطات والمراكز التجارية، كما نشأ إلى جانبها قرى ومدن أهلة بالسكان، ومنها ما كان على شواطئ البحار والأنهار^(٥).

ومن أهمية طرق الحج وأثرها في حياة الأمة الإسلامية؛ ما كان من آثار الرحالة والعلماء الذين رافقوا قوافل الحج، فيما كتبوا عن طرق الحج والبلدان والأماكن التي تمرّ بها، فوصفوها وصفاً حياً في مشاهداتهم، وتحديثوا بالتفصيل عن أحوالها وظروفها، في كتب رحلاتهم، فكان ذلك جانباً مهماً في الحركة العلمية، كما كان لقوافل الحج دورٌ مهمٌّ في هجرات الأفراد والجماعات بين الأمصار الإسلامية، لأسباب متعدّدة، وكان منها هجرات كثيرٍ من العلماء وطلبة العلم، الذين كانوا يهاجرون مع قوافل الحج.

ولكن طرق الحج لم تكن على هذه الصورة أو الحالة من الأمان في كلّ العصور والعهود، فقد شهدت ظروفًا وأحوالاً خلاف ذلك، من ضياع الأمن وكثرة المخاطر، والمصاعب، وفقدان الماء في المفازل البعيدة، وانتشار اللصوص وقطاع الطرق وقراصنة البحار، بل ظهرت عصابات وجماعات صارت تفرض ضرائب وإتاوات على السلطات الحاكمة وترغمها على ذلك سنوياً، وأحياناً تأخذها من الحجّاج مباشرة، بالإضافة إلى غلاء الأسعار، وجشع أصحاب المراكب البحرية^(٦)، وسوى ذلك، ومنذ أن بدأت الخلافة العباسية تضعف في عهدها الأخيرة، تقسّمت الدولة الإسلامية وأصبحت دويلات وإمارات عديدة، ودخلت في صراعات وحروب مرّقت الأمة الإسلامية، فكانت تظهر دول وتزول دول، وتزامنت تلك الظروف والمتغيّرات السياسية مع هجمات الصليبيين على بلاد الشام، وكان بعد ذلك اجتياح المغول للبلاد الإسلامية، أيام المماليك فتصدّوا لهم، وبعد ذلك سيطر العثمانيون على العالم الإسلامي، بما فيه البلاد العربية^(٧).

(٤) آدم منتز: الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة: محمد عبد الهادي أبو ريدة، لجنة التأليف والنشر والترجمة، القاهرة، ١٣٦٠ هـ، ١٩٤١م، ج ٢، ص ٧٠ - ٧٣، الجزيري: الدرر الفرائد المنظمة، ص ٨٧ - ٨٩، سعيد عبدالله القحطاني: تجارة الجزيرة العربية خلال القرنين الثالث والرابع للهجرة، التاسع والعاشر للميلاد، دار الملك عبدالعزيز، الرياض، ١٤٢٤ هـ، ص ٩٤ - ١٠٠.

(٥) آدم منتز: الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ج ٢، ص ٣٤٢، أبو زيد شلبي: تاريخ الحضارة الإسلامية والفكر الإسلامي، مكتبة وهبة، القاهرة، ط ١، ١٤٢١ هـ ٢٠٠٠م، ص ١٣٨ - ١٤٦ وما بعدها.

(٦) القلقشندي: أحمد بن علي (٨٢١ هـ)، صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، دار الكتب العلمية، بيروت، د.ت، ج ٣، ص ٣٨٥ - ٣٨٦.

(٧) محمد أحمد محمد: تاريخ الأيوبيين والمماليك، مكتبة الرشد، الرياض، ط ١، ١٤٢٥ هـ ٢٠٠٤م، ص ٢٤٢.

كان لتلك الأحداث والظروف السياسيّة تأثيرٌ مباشرٌ على طرق الحجّ فقد شهدت أحوالاً مختلفة بين الأمن حيناً، والخطر حيناً آخر، تبعاً للأوضاع السياسيّة وصراعات الدول والجماعات المختلفة في البلاد الإسلاميّة، وتضارب أطماعها وأهدافها، وكان الحجاز هدفاً رئيساً لها، لوجود الحرمين الشريفين لما لهما من شأنٍ في حياة المسلمين جميعاً.

والهدف هنا إلقاء الضوء على طريق الحجّ من مصر إلى الحجاز وخاصة الطريق الجنوبي عبر عيذاب، والعوامل المؤثرة فيه، قبل القرن الخامس الهجري.

المبحث الأول: طرق الحجّ من مصر إلى الحجاز قبل القرن الخامس الهجري:

تميزت مصر بموقعها الجغرافي بين قارات العالم القديم، أفريقية وآسية وأوربا، بحدودها المعروفة فمن الشرق يحدها البحر الأحمر، ويصلها بالجزيرة العربيّة، كما أنها تتصل بها وبلاد الشام براً عبر شبه جزيرة سيناء، وبذلك فهي تتصل بالشرق الإسلامي عامّةً، وعبر خليج عدن وبحر العرب والمحيط الهندي ببلاد الهند والسند والصين، وجنوب شرق آسية، ويحدها شمالاً البحر الأبيض المتوسط وعبره تتصل ببلاد الشام، وأوربا، والمغرب العربي ومن ثم بالأندلس عبر موانئها، على ساحل البحر الأبيض المتوسط، وتتصل مصر من جهة الغرب؛ بشمال وغرب أفريقيّة، وتتصل بتلك الجهات بحراً من ميناء الإسكندريّة إلى موانئ المغرب على المحيط الأطلسي، ومن ثمّ إلى بلاد الأندلس، ذلك ما جعل مصر ترتبط بالحجاز وبكّل الأقطار الإسلاميّة، منذ أن فتحها المسلمون على يد عمرو بن العاص ٢ سنة (٢٠هـ)

على الأرجح^(٨)، في عهد الخليفة الراشدي عمر بن الخطّاب ٢ فكانت أهم الولايات الإسلاميّة، نظراً لأهميّة موقعها الجغرافي، فهي همزة الوصل بين قارات العالم القديم آسية وأفريقية وأوربا، وبحكم موقعها الجغرافي، وتضاريسها، فهي تتمتع بشبكةٍ من طرق المواصلات، البريّة والبحريّة والنهرية، تصلها بمختلف البلدان من كلّ الجهات، وبطبيعة الحال قامت على هذه الطرق العديد من المدن والموانئ والمحطّات والمراكز التجاريّة، على شواطئ البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، ونهر النيل، وعلى الطرق البريّة، وذلك ممّا أدى إلى ازدهار التجارة في مصر داخلياً وخارجياً، بل وسيطرتها على طرق التجارة ما بين الشرق والغرب، وبخاصّة طرق التجارة العالميّة، من آسية إلى أوروبا، ولاسيما في عصر المماليك^(٩).

أمّا طرق الحجّ من مصر إلى الحجاز فقد بدأت منذ أصبحت مصر ولايةً إسلاميّة، وفي العصور التالية كان هناك طريقان رئيسان لقوافل الحجّ والتجارة من مصر وما إليها في أفريقية والأندلس، إلى الحجاز: الطريق الأوّل^(١٠): من داخل مصر، حيث تنطلق القوافل من مدينة الفُسَطَاط^(١١)، باتجاه الشرق وأوّل منزلٍ على هذا الطريق يُعرف باسم جُبِّ عُمَيْرَة^(١٢)، وفي هذا المنزل يتجمّع الحجّاج بعد خروجهم

(٨) البلاذري: أبو الحسن أحمد بن يحيى بن جابر (٢٩٧هـ) فتوح البلدان، دار ومكتبة الهلال، بيروت، ١٩٨٨م، ص ٢١٤.

(٩) محمد أحمد محمد: تاريخ الأيوبيين والمماليك، ص ٢٩١.

(١٠) ناصر خسرو: أبو معين الدين ناصر خسرو الحكيم القبادياني المروزي (٤٤٨هـ)، سفر نامه، نقلها إلى العربيّة يحيى الخشاب، دار الكتاب الجديد، بيروت، ٣، ١٩٨٣م، ص ٨٦، الجزيري: الدرر الفراندي المنظمة، ص ٤٤٩ - ٤٥١.

(١١) الفُسَطَاط: بضم الفاء وكسرهما وتسكين السين، مدينة في مصر، وتُعرف أيضاً بمدينة (مصر) اختطها عمرو بن العاص ٢ بعد فتح مصر، وموقعها بين النيل وجبل المقطم. (ياقوت الحموي: شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي الحموي (٦٢٦هـ)، معجم

من الفسطاط، وبعده القَرَقَرَةُ، وَعَجْرُودٌ، ومن ثمَّ إلى القُلْزُم^(١٣)، وهي أهمُّ محطَّةٍ على هذا الطريق، ومنها يتفرَّع إلى طريقين: الأولُ برِّي، والآخر بحري.

١. الطريق البرِّي يتجه إلى أَيْلَةَ^(١٤)، وهناك يلتقي بطريق الشام إلى الحجاز، ويتفرَّع إلى طريقين: الأول: يسير باتجاه المدينة المنورة ومنها إلى مكَّة المكرمة.

والثاني: يسير بمحاذاة الساحل الشرقي للبحر الأحمر، دون المرور بالمدينة المنورة، فيمرُّ بالجُحْفَةَ، وَعُسْفَانَ، إلى بطن مَرِّ، ومنه إلى مكَّة المكرمة.

٢. الطريق البحري، يبدأ من القلزم عبر البحر الأحمر بدءاً من خليج السويس، حتى ميناء الجار^(١٥)، على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، ومن ثمَّ برّاً إلى المدينة المنورة ومكَّة المكرمة، وقد تسلك السفن إلى ميناء جدَّة ومنه إلى مكَّة المكرمة.

والطريق الثاني: في الجهة الجنوبيَّة من مصر، ويبدأ من القاهرة أو الفسطاط عبر النَّيْل فأسُيُوط، مروراً ببعض المراكز على ضفَّتَي النَّيْل، أهمُّها إخميم، وإلى قوص، ومنها يبدأ الطريق إلى عيذاب على الساحل الغربي للبحر الأحمر .

وهناك طريقان أيضاً، يتفرعان من النَّيْل إلى عيذاب:

الأول: يخرج من إخميم إلى عيذاب.

والثاني: يستمر عبر النَّيْل إلى أسوان^(١٦)، ومنها يخرج عبر الصحراء إلى عيذاب، ويبدأ القطاع البحري من ميناء عيذاب عبر البحر الأحمر إلى ميناء جدَّة.

لقد كان الطريق الأوَّل من شمال مصر عبر القلزم وأيَّلة، هو طريق الحجِّ المصري، منذ أن أصبحت مصر ولايةً إسلاميَّة، وقد اهتمَّ الخلفاء والولاة - في مختلف العهود - بسلامة قوافل الحجِّ إلى

البلدان، دار إحياء التراث العربي، بيروت، د. ت، ج ٦، ص ٤٣٤-٤٣٧، المقرئ: تقي الدين أحمد بن علي بن عبدالقادر (٨٤٥هـ)، المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤١٨هـ، ج ١، ص ٢٨).

(١١) جُبُّ عُمَيْرَةَ: نسبةٌ إلى عُمَيْرَةَ بن تيم بن جزء التميمي، يتجمَّع فيه الحجاج لينطلقوا بعده باتجاه الحجاز، وتعرف اليوم باسم البركة بمحافظة المنوفية في الشمال الشرقي من القاهرة. (ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٢، ص ٢٨).

(١٢) القُلْزُم: مدينة قديمة من أعمال مصر، عند رأس خليج السويس، وهي ميناء مهم، وكان البحر الأحمر يحمل اسمها (بحر القُلْزُم). (ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٧، ص ٨٠ - ٨١).

(١٤) أَيْلَةَ: عند رأس خليج العقبة ممَّا يلي الشام، وقيل: هي آخر الحجاز وأوَّل الشام، ويلتقي فيها حجَّاج الشام ومصر. (المصدر السابق: ج ١، ص ٢٣٢ - ٢٣٣).

(١٥) الجار: ميناء كان على الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر، ترفأً إليه السفن من أرض الحبشة ومصر، ومن البحرين والصين، وفي الجار منبر، وهي قرية كبيرة أهلة بالسكان، وأهلها تجار، وفيها قصور كثيرة، ونصف الجار في جزيرة من البحر ونصفها في الساحل، بحذاها جزيرة في البحر وهي ميل في ميل، لا يُعبر إليها إلا بالسفن، وهي مرفأً للحبشة خاصة يُقال لها قراف. (السلمى: عزَّام بن الأصبع (مات في القرن الثاني الهجري)، كتاب أسماء جبال تهامة وسكانها، ص ٤٢٨ - ٤٢٩ هـ من: نوازل المخطوطات، تحقيق: عبدالسلام محمد هارون، دار الجيل، ط ١، بيروت، ١٤١١ هـ ١٩٩١ م، مج ٢، ص ٤١٩-٤٢٢، ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٣، ص ٢٢).

(١٦) أسوان: بضم الهمزة وسكون السين، مدينة على الضفة الشرقية للنَّيْل في آخر صعيد مصر، وأوَّل بلاد النوبة، يُذكر أنَّها كانت محصنة، ويقابلها وسط النَّيْل جزيرة فيها مياه وأشجار، كأنَّها حديقة. (ناصر خسرو: سفر نامه، ص ١١٦-١١٧، ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ١، ص ١٥٦-١٥٧، المقرئ: المواعظ والاعتبار، ج ١، ص ٣٦٥).

الحجاز، فعملوا على توفير ما يلزم، من إنشاء محطات ومنشآت يتوقّر فيها الماء، كما قام حكام مصر بحفر الآبار، وبناء المساجد، والمنشآت العمرانية المناسبة لإقامة الحجاج في فترات الاستراحة والتروّد بالماء، وكان ذلك محلّ اهتمامهم.

على أنّ الجانب الأهم الذي عني به حكام مصر هو أمن الطريق، فكان من إجراءاتهم الأمنية تجريد حملاتٍ عسكرية لملاحقة اللصوص وقطّاع الطرق، الذين كانوا يترصدون قوافل الحجّ، وكثيراً ما كانت ترافق قافلة الحجّ قوّة عسكرية لحمايتها، إضافة إلى دفع مبالغ مالية للقائيل التي يمرّ بها طريق الحجّ، وأحياناً لشخصيات أو جماعات معينة، بسبب بعض الظروف والأحوال.

أما الطريق الثاني: في جنوب مصر - طريق عيذاب - فقد كان قبل القرن الخامس الهجري طريقاً تجارياً نشطاً، حيث كانت عيذاب ميناءً تجارياً مهماً لمصر على البحر الأحمر، ولاسيما بعد أن توطّد حكم الفاطميين في مصر^(١٧).

وقد أخذت قوافل الحجّ المصري تسلكه، منذ أواخر القرن الرابع الهجري، بسبب اضطراب الأمن على الطريق الشمالي، فأخذ شأن القلزم يضمحل، حتى أنّ الحاكم الفاطمي الحاكم بأمر الله (٣٨٦هـ - ٤١١هـ) ألقى أهل القلزم وأصحاب المراكب من المكوس والضرائب، تشجيعاً لارتدادها، في محاولة لاستعادة نشاطها^(١٨).

وعلى ذلك فإنّ قوافل الحجّ - في هذه الفترة - كانت تسلك الطريقين، حسب الظروف والأحوال الأمنية، وذلك حتّى منتصف القرن الخامس الهجري، حيث تحوّلت قوافل الحجّ، وقوافل التجارة إلى طريق عيذاب جنوباً، بصورة نهائية، وهجر الطريق الشمالي لمدّة قرنين من الزمان^(١٩)، على ما سيبيّن لاحقاً.

المبحث الثاني: موقع عيذاب الجغرافي وأحوالها السياسيّة قبل القرن الخامس الهجري:

تقع مدينة عيذاب على الساحل الغربي للبحر الأحمر، بين ميناء القصير وسواكن، وهي من أشهر الموانئ على البحر الأحمر وتقع قبالة جدة، وقد اختلف الباحثون في تحديد موقعها، فبعضهم يحدّدها قرب دائرة عرض ٢١-٢٢ شمالاً، وخط طول ٢٨ - ٣٦ شرقاً^(٢٠)، بينما يحدّدها آخرون - على وجه التقريب - إلى الجنوب من خرائب (برانس) القديمة، وهذه " تقع على خط عرض ٢٤ أو ٢٢.٥ قريباً من رأس بيناس الحالية "^(٢١).

وعلى ذلك فإنّ موقع عيذاب على ساحل البحر الأحمر في الجهة الشرقية الجنوبية من الصحراء الشرقية بمصر، فالمنطقة التي خلفها غرباً إلى النيل وإلى الجنوب والجنوب الغربي منها كلّها

(١٧) اليعقوبي: البلدان، ص ٩٤.

(١٨) المقرئزي: المواعظ والاعتبار، ج ١، ص ٣٩٣.

(١٩) المقرئزي: المواعظ والاعتبار، ج ١، ص ٣٧٤، ابن إياس: محمد بن أحمد بن إياس الحنفي (ت ٩٣٠هـ)، بدائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق: محمد مصطفى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٤٠٢هـ - ١٩٨٢م، ج ١، ص ٢٠.

(٢٠) سيد عبدالمجيد بكر: الملامح الجغرافية لدروب الحج، دار تهامة، ط ١، جدة، ١٤٠١هـ - ١٩٨١م، ص ١٥٩.

(٢١) أحمد دراج: عيذاب من الثغور العربية المندثرة، مقال بمجلة نهضة أفريقيا، العدد التاسع والعاشر، يوليو وأغسطس، ١٩٥٨م، ص

صحراوية، و بها مراعي واسعة، وخلق كثيرون يُسمون البجة^(٢٢)، وأما البجة، سكان هذه المنطقة، فقد عرفوا منذ القدم بهذا الاسم، واختلف المؤرخون في أصولهم، ولعلّ أرجح الآراء أنهم من القبائل الحامية، وأنهم من السودان، وامتزجوا بأعراق أخرى، عربية، ومصرية قديمة، وحبشية، ونوبية^(٢٣).

والبجة قبيلة بدائية، بعيدون عن العمران والحضارة، والحياة المدنية، وهم يعتمدون على تربية المواشي، والذين كانوا في المنطقة حول عيذاب إلى سواكن كانوا يعملون في البحر، وعرفت سفنهم بالجلاب، وذلك حين أصبحت عيذاب ميناءً تجارياً هاماً، وكان لعيذاب - من حيث موقعها - أهمية كبيرة في عصري الأيوبيين، والمماليك، فقد ظلّ طريق الحجّ عبرها قرنين من الزمان، وكان طريقاً للتجارة بين الشرق والغرب، والشريان الوحيد بين مصر والحجاز.

المبحث الثالث: أسباب تحوّل حجاج مصر والمغرب وأفريقية والأندلس إلى الطريق الجنوبي عبر عيذاب:

كان طريق الحجّ المصري - على نحو ما سبق وصفه - في شمال مصر، وكان مزدهراً خلال القرون الهجرية الأربعة الأولى، وكانت مدينة القلزم بمينائها على رأس خليج السويس أهم محطة على هذا الطريق، ولكن شأن هذا الطريق بدأ يضعف منذ أواخر القرن الرابع الهجري، بما فيه محطة القلزم، وذلك لأسباب تعود جميعها إلى ضعف سلطة الدولة الفاطمية، عسكرياً واقتصادياً، فلم يعد بإمكانها تسيير قوات لحماية قافلة الحجّ، لعجزها عن دفع تكاليفها، فأصبح طريق الحجّ من شمال مصر إلى القلزم محفوفاً بالمخاطر، ممّا أدّى في النهاية إلى التحول عنه إلى جنوب مصر عبر عيذاب، وكان من أبرز الأسباب الفعلية المباشرة:

١- الغارات المتكررة التي أخذ يشنها الأعراب على قوافل الحجّ، سواء في عرض الطريق أو في بعض المحطات والمراكز حينما تسنح لهم الفرصة، ومن ذلك ما كان في عهد الحاكم بأمر الله (٣٨٦ - ٤١١هـ) حيث قامت جماعة من الأعراب بمهاجمة قافلة الحجّ داخل مصر، ونهبت منها كسوة الكعبة، كما تعرّضت قافلة الحجّ المغربية لخطر هؤلاء الأعراب عدّة مرات، كما تسلّط الأعراب، على القلزم بالنهب والسلب والتخريب، فأخذ يتجنبها الحجاج والتجار، فلما بدأ شأنها يضعف أعلن الحاكم بأمر الله

(٢٢) البجة: قبائل تسكن الصحراء الشرقية جنوبي مصر، وهم من السكان الضاربين في القدم في هذه المنطقة، وقد اختلف المؤرخون في نسبتهم فبعضهم نسبهم إلى حام بن نوح، وآخرون قالوا إنهم صنف من الحبشة، وقال آخرون إنهم من بني فزارة، وقيل إنهم هم البقة المدونون على الآثار المصرية، ويمكن الترجيح أنهم يرجعون إلى حام أو إلى كوش بن كنعان. (ابن خرداذبة: أبو القاسم عبيدالله بن عبدالله (حوالي ٢٨٠هـ) المسالك والممالك، دار إحياء التراث العربي، ط١، بيروت، ١٤٠٨هـ/١٩٨٨م، ص ٩٢، التجيبي: القاسم بن يوسف التجيبي السبتي (٧٣٠هـ)، مسنفاً الرحلة والاعتراب، تحقيق: عبدالحفيظ منصور، الدار العربية للكتاب، القاهرة، ١٩٦٥م، ص ٢٠٨).

(٢٣) اليعقوبي: أحمد بن إسحاق بن جعفر بن وهيب بن واضح (توفي بعد ٢٩٢هـ)، البلدان، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤٢٢هـ، ج ١، ص ١٩٢.

الفاطمي عن إلغاء الضرائب والمكوس التجارية فيها، لتشجيع الحجاج والتجار على ارتيادها^(٢٤)، ولكن دون تأمين وسائل الحماية اللازمة، فكان ذلك من الأسباب الرئيسة لتحويله إلى الجنوب عبر عيذاب^(٢٥).
 ٢- الوجود الصليبي في بلاد الشام، وقربه من القلزم وأيلة، فقد كان يشكل خطراً كبيراً ومباشراً على أمن طريق الحج المصري، وكان الصليبيون قد بدؤوا اعتداءهم على ميناء الفرما سنة (٥٤٦هـ - ١١٥٠م)،
 فذلك من أسباب التحول إلى طريق عيذاب، وظلّ الخطر الصليبي قائماً في عهد الدولة الأيوبيّة (٥٦٤ - ٦٤٨هـ) على ما سيذكر من اعتداء الأمير الصليبي أرناط، صاحب حصن الكرك، ومما تقدّم يتبيّن أن طريق الحجّ من مصر إلى الحجاز، قد تحوّل من شمال مصر إلى جنوبها عبر ميناء عيذاب، لأسباب عدّة، ولكنها جميعاً تعود إلى سبب واحد هو فقدان الأمن، لضعف سلطة الدولة الفاطميّة.

الفصل الأول: العوامل المؤثرة في طريق الحجّ عبر عيذاب:

ظلّ طريق عيذاب مزدهراً ما يزيد على قرنين من الزمان، من بضع وخمسين وأربعمئة، على اختلاف بين المؤرخين^(٢٦)، ثم كان التحوّل إلى الطريق الشمالي، بعد أن زالت أسباب التحوّل عنه في العصر المملوكي، في عهد السلطان الظاهر بيبرس^(٢٧).

إن الفترة التاريخيّة لطريق عيذاب (موضوع البحث) قد جاءت في إطار تاريخ ثلاث دول تعاقبت على حكم مصر، الدولة الفاطميّة، والدولة الأيوبيّة، والدولة المملوكيّة، بمعنى أن طريق عيذاب قد عاصر هذه الدول الثلاث، وفي الوقت نفسه قد واجهت هذه الدول موجات العدوان الصليبي على البلاد العربيّة الإسلاميّة، وخاصة بلاد الشام، أيام الفاطميين والأيوبيين، وموجات المغول أيام المماليك، ذلك بالإضافة إلى جماعات ودول أو قوى عربيّة إسلامية في المنطقة، وأشير هنا إلى الأشراف من أمراء مكّة المكرمة والمدينة، وإلى الرسولين في اليمن^(٢٨).

وهذه الدول والقوى السياسيّة، المحليّة في المنطقة، والخارجيّة العدوانيّة الطارئة، كانت جميعاً في حالاتٍ من الصراع السياسي والعسكري فيما بين بعضها البعض، وجميعها كانت تهدف إلى السيطرة

(٢٤) الإدريسي: أبو عبدالله محمد بن محمد بن عبدالله (٥٦٠هـ)، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، مكتبة الثقافة الدينية، بورسعيد، د.ت، ج ١، ص ٢٤٨، ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٤، ص ٣٨٨، المقرئزي: المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، ج ١، ص ٣٩٣.

(٢٥) سبط ابن الجوزي: يوسف بن عبدالله، (٦٥٤هـ) مرآة الزمان في تاريخ الأعيان، د.ت، ج ١، ص ٣٦٩.

(٢٦) المقرئزي: المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، ج ١، ص ٣٧٤، القلقشندي: صبح الأعشى، ج ٣، ص ٤٦٥.

(٢٧) الملك الظاهر بيبرس الصالحي البندقاري، رابع ملوك الترك في مصر، كان في جيش المظفر سيف الدين قطز، حينما انتصر على المغول في معركة عين جالوت سنة ٦٥٨هـ / ١٢٦٠م، ولما عادوا منتصرين قُتل قطز وتولى الظاهر بيبرس الحكم سنة ٦٥٨هـ واستمرت سلطنته حتى وفاته سنة ٦٧٦هـ / ١٢٧٧م. (القلقشندي: صبح الأعشى، ج ٥، ص ٤٥٨، ابن تغري بردي: أبو المحاسن جمال الدين يوسف (٨٧٤هـ)، النجوم الزاهرة في ملك مصر والقاهرة، طبعة مصورة عن طبعة دار الكتب الوطنية، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، القاهرة، د.ت، ج ٧، ص ٩٤).

(٢٨) الرسوليون: نسبة إلى عمر بن علي بن رسول مؤسس الدولة الرسولية في اليمن، كان نائباً على اليمن ثم تغلب عليها سنة ٦٢٦هـ على أرجح الأقوال، حارب الأيوبيين للسيطرة على مكة المكرمة، توفي سنة ٦٤٧هـ / ١٢٤٩م. (الأشرف الرسولي: إسماعيل بن عباس الرسولي (٨٠٣هـ) طرفة الأصحاب في معرفة الأنساب، تحقيق: ك. و. ستروستين، دار الكلمة، صنعاء، ط ٢، ١٤٠٦هـ / ١٩٨٥م، ص ١٠٠).

على منطقة الحجاز والبحر الأحمر، لأهميتها الإستراتيجية من الناحية العسكرية والاقتصادية، إضافة إلى أهميتها الدينية لوجود الحرمين الشريفين في الحجاز .

وخلال مراحل الصراع كان هناك جملة من (العوامل المؤثرة في طريق الحج عبر عيذاب)، وهذه العوامل منها الإيجابية، ومنها السلبية.

والمقصود بالعوامل الإيجابية ما دفع إلى التحوّل إلى هذا الطريق واستعماله وساعد على ازدهاره، والعوامل السلبية خلاف ذلك، أي أن مفهوم الإيجابية والسلبية - في هذا الفصل - هو بالنسبة لطريق عيذاب، فليس المقصود به العوامل المؤثرة في أوضاع المنطقة، وذلك واضح من العوامل التي تسببت بالتحوّل إلى هذا الطريق، فهي عوامل إيجابية في ذلك، ولكنّها في الحقيقة عوامل سلبية في أحوال المنطقة، فهي أحداث وأعمال تخريبية وعدوانية، وبالمقابل فإنّ العوامل التي دعت إلى التحوّل عن طريق عيذاب إلى الطريق الشمالي، هي عوامل إيجابية، تتمثل بزوال خطر جماعات الأعراب، والخطر الصليبي، ولكنّها بالنسبة لطريق عيذاب تُعتبر عوامل سلبية، من حيث تسببت بتركه، ثم هُجرت عيذاب. وفيما بين التحوّل إلى طريق عيذاب، والتحوّل عنه إلى الطريق الشمالي، هناك عوامل عديدة مختلفة، مؤثرة في ذلك، منها ما يعود إلى ظروف الصراع فيما بين القوى السياسية والدول في المنطقة، والمتغيّرات السياسية، بشكلٍ عام، ومنها ما يعود إلى طريق عيذاب نفسه، من حيث طبيعته الجغرافية والتضاريسية، وظروفه وأحواله الأخرى.

المبحث الأول: العوامل الإيجابية:

تتمثل العوامل الإيجابية، والمؤثرة في طريق الحج عبر عيذاب، بما نتج عن سياسات الدول التي تعاقبت على حكم مصر، في فترة التحوّل إليه، حيث شهدت هذه الدول صراعاتٍ وأحداثاً ومتغيّراتٍ سياسية مختلفة، في شمال مصر إلى طريق عيذاب جنوباً، وهذه العوامل - بصفة عامّة - هي عوامل أمنية، فقد أصبح هذا الطريق القديم شمال مصر خطيراً، يتعدّر أن تسلكه قوافل الحجّ والتجّار، ومن ثمّ برزت أهميّة طريق عيذاب بين مصر والحجاز، وكلّ الدول التي تعاقبت على حكم مصر بعد ذلك أولته الاهتمام اللازم، فكان دائماً في حسابات سياساتها الداخلية والخارجية، لأنّه المظهر المهم للاهتمام بشؤون الحجّ، وشؤون الحرمين، وصولاً إلى السيطرة على منطقة الحجاز والبحر الأحمر، لتحقيق أهداف (دينية واقتصادية وسياسية) ومن ثمّ زعامة العالم الإسلامي، فذلك هدفٌ سعت كلّ الدول التي حكمت مصر إلى تحقيقه.

ذلك بالإضافة إلى العوامل الإيجابية المتعلقة بميناء عيذاب نفسه، الموقع الجغرافي والتضاريس، فذلك من عوامل تحول طريق الحجّ المصري إليه.

١- سياسات الدولتين الفاطمية والأيوبيّة:

تتصل الدولتان الفاطمية والأيوبيّة، كلّ منهما بالأخرى تاريخياً، من خلال شخصية صلاح الدين الأيوبي، وكلّ من الدولتين، الفاطمية والأيوبيّة، كان لها في حكمها لمصر - بطبيعة الحال - سياسةً لتثبيت أركانها، ومدّ سلطانها في العالم الإسلامي، لتولّي زعامته، فاقتضى ذلك إظهار الاهتمام بشؤون الحجّ، والحرمين الشريفين، ومن ثمّ تحقيق هدف السيطرة على منطقة الحجاز والبحر الأحمر،

ومن هنا كان الاهتمام بطريق الحجّ من مصر إلى الحجاز، والموضوع هنا حول العوامل الإيجابية المؤثرة في طريق الحجّ عبر عيذاب، في سياسة كلّ من الدولتين الفاطمية والأيوبيّة، لقد بلغت الدولة الفاطمية أوج قوتها واتساعها، في عهد المعزّ لدين الله، حيث تم له فتح الشام ومدّ نفوذه إلى الحجاز، وبدأت الدولة الفاطمية تضعف في القرن الخامس الهجري، منذ سنوات الشدة العظمى في عهد المستنصر بالله (٤٢٧ - ٤٨٧ هـ)، ولا نصل إلى منتصف القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي إلّا وقد انحسر سلطانها عن الشام أمام الغزو الصليبي، وظهور السلاجقة، فقد احتل الصليبيون معظم سواحل الشام، وفي عام ٤٩٢ هـ احتلوا بيت المقدس وإزاء هذا الوضع كتب العاضد إلى نورالدين لينقذ مصر من الصليبيين، وجعل له ثلث خراج مصر، فسير نور الدين حملة إلى مصر بقيادة شيركوه ومعه ابن أخيه صلاح الدين، الذي اختير لمنصب الوزارة خلفاً لعمه^(٢٩)، ظلّ صلاح الدين يدبّر أمور مصر بصفته وزيراً للحاكم الفاطمي العاضد، وفي الوقت نفسه هو تابع لنور الدين ملك الشام، حتى عام ٥٦٧ هـ حيث خلع العاضد وقطع الخطبة للفاطميين، وجعلها للعباسيين في عهد الخليفة العباسي المستضيء بأمر الله.

أما أحوال طريق الحجّ المصري في هذا العصر فإن الفاطميين سعوا إلى ازدهار الطريق ويعود ذلك إلى حالة الأمن التي تحققت، بحماية قوافل الحجّاج والتجار، حتى أنّهم خصّصوا أسطولاً يتكوّن من خمس سفن خُفّضت فيما بعد إلى ثلاث في البحر الأحمر، وبشكل دائم لحماية ميناء عيذاب والسفن القادمة إليه، وكانت هذه السفن تلتقي سفن تجار الكارم^(٣٠)، بين عيذاب وسواكن، لحمايتها من القراصنة، وقد وصف الرحالة والمؤرخون حالة الأمان لطريق عيذاب ومينائها، على نحو ما يصفها المقرئزي بقوله: "إن أحمال البهار والقرفة لتوجد ملقاةً بها - أي بصحراء عيذاب - والفقول صاعدةً وهابطة، لا يعترض لها أحد إلى أن يأخذها صاحبها"^(٣١).

أما الدولة الأيوبيّة فقد حرص صلاح الدين على استقرار وضع مصر، وذلك هدف أساس، ومن طبيعة الأمور أن يعمل صلاح الدين على تحقيقه، والجانب الآخر في ذلك، هو سياسة صلاح الدين الداخليّة، ومن هنا كان موقفه من إمارة الكنز، وهي إمارة إسلامية قامت في جنوب مصر، في ظلّ الدولة الفاطمية، وقد استهدف صلاح الدين القضاء عليها خشية تمرد الكنز عليه، ولا شك أن لذلك

(٢٩) أحمد فؤاد سيد: تاريخ مصر الإسلامية زمن سلاطين بني أيوب، ٥٦٧-٦٤٨ هـ، مكتبة مديولي ط١، القاهرة، ٢٠٠٢م، ص ٧٧.

(٣٠) تجار الكارم: كان أول ظهور لتجار الكارم في العهد الفاطمي، وهؤلاء التجار ينتسبون إلى بلاد الكانم في أفريقية، وهم مسلمون لا يقبلون غير المسلم في منظومتهم الاقتصادية، وكان محل نشاطهم أغلب بلاد البحر الأحمر والهند وشرق أفريقية، واستمروا لعدة قرون يمارسون التجارة في عملية الاستيراد والتصدير من وإلى البلاد الواقعة في محيط البحر الأحمر والمحيط الهندي، فبرز نشاطهم بشكل جعل حكام مصر يهتمون بهذه الفئة، وعلى ذلك كان نشاطهم سبباً في الاهتمام بهم بشكل كبير وذلك لأسباب عديدة منها أنهم ساعدوا الدولة في مواجهة بعض التعثرات الاقتصادية، وأن سلاطين المماليك شاركهم في أنواع من التجارة وبخاصة التي تأتي من الهند، لذا تبوأ بعض هؤلاء التجار مراتب عليا في المجتمع المصري، فأقرضوا الدولة والسلاطين وبعض من السكان وكانهم مخازن للأموال، وهم كذلك في كثير من الأوقات، وعُرف عن هذه الطائفة دقة التنظيم بينهم. (عبدالعزيز بن راشد العبيدي: العلاقات الخارجية لدولة المماليك الأولى في عهد السلطان الناصر محمد بن قلاوون، ٦٩٣-٧٤١هـ/١٢٩٣-١٣٤٠م)، رسالة دكتوراه في التاريخ الإسلامي، ١٤٠٥ هـ، ص ٣٥).

(٣١) المقرئزي: المواعظ والاعتبار، ج ١، ص ٣٧٣-٣٧٤.

تأثيراً إيجابياً على طريق الحجّ عبر عيذاب من أفريقية وجنوب مصر باستقراره، وذلك بما للكنز من تأثير في البلاد بحكم علاقاتهم، وكذلك الإصلاحات السياسية والدينيّة لصالح الدّين الأيوبي، وتمثلت باهتمامه بشؤون الحرمين الشريفين، وبمعاناة الحجّاج من دفع الضرائب وما يلاقونه جزاء ذلك من عنت وظلم، فقد كان يُؤخذ من الحجّاج ضرائب ومكوس، في ميناء الإسكندريّة، وفي ميناء عيذاب كان على الحجّاج دفع مبلغ (٧,٥ أو ٨) دنانير، وكذلك يترتّب على الحجّاج مكوس في ميناء جدّة، وفي مكّة المكرمة، وكان من يعجز عن الدفع في جدّة يُسجن حتى يفوته موسم الحجّ، عدا سوء المعاملة والضغوطات المختلفة، فقام صلاح الدّين بإسقاط تلك المكوس والضرائب عن الحجّاج، وعوّض أمير مكّة المكرمة عنها، كما خصّص أوقافاً للحرمين الشريفين في مصر والشام، وكذلك عني صلاح الدّين بكسوة الكعبة المشرفة، ولا ننسى أهميّة طريق عيذاب في سياسة صلاح الدّين الاقتصاديّة، وأيضاً العامل الإستراتيجي لموقع عيذاب، فقد كانت أهم ثغور مصر على البحر الأحمر بعد أن خربت القلزم وتعطلّ طريقها، فاستهدف الصليبيّون عيذاب، وخاصّةً أرناط (Renaud de chatillon) صاحب حصن الكرك في شرق الأردن، فقد كان يتحّين الفرصة للإغارة عليها وتخريبها، وتعطيل طريق الحجّ والتجارة عبر مصر، وظلّ يحاول ذلك إلى أن وافته الفرصة عام (٥٧٨هـ - ١١٨٢م) فجهّز حملة بحريّة أغارت على ميناء عيذاب.

٢- التنظيمات المملوكيّة:

المماليك لغةً: جمع مملوك، وهو العبد الذي يُباع ويُشترى، ويُطلق على العبيد المملوكين اسم الرقيق، من الرّق، والرق العبوديّة والملك، والرقيق يُطلق على المفرد والجمع، من العبيد المملوكين^(٣٢). وعُرِف المماليك - بهذا المعنى - في مصر، وهم من الرقيق الأبيض، من غير العبيد السود، وكانوا يجلبون إلى مصر عن طريق التجار من أسواق النخاسة، وهم من الأطفال من أسرى الحروب، من جنسيّات مختلفة، من العرق الأبيض، لكنهم أكثر ما كانوا من الأتراك، والشراكسة، وكان المماليك يُربّون تربيّة خاصّة، تقوم على التأديب، والتعليم الديني، والتربية العسكريّة والفروسيّة، كان آخر سلاطين الأيوبيين توران شاه، قد قُتل على يد المماليك عام (٦٤٨هـ - ١٢٥٠م)، بعد معركة المنصورة ضد قوات الحملة الصليبيّة السابعة عام ٦٤٨هـ - ١٢٥٠م، وذلك لسوء تدبيره وتصرفه معهم، فتولّت السلطنة زوجة أبيه (شجرة الدر)، ثم تزوجت أتابك الجيش^(٣٣)، عزالدّين أيبك المملوكي، عام ٦٤٨هـ^(٣٤)، وأرسل

^(٣٢) ابن منظور: أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم (٧١١هـ)، لسان العرب، دار صادر، ط ١، بيروت، ١٤٠١هـ - ١٩٩٠م، (رقق).

^(٣٣) أتابك العسكر: الأتابك أو الأطابك معناها الولد أو الأمير باللغة التركية والمراد به أبو الأمراء وهو أكبر الأمراء، وتتألف كلمة أتابك من (أتا) بمعنى الأب أو الشيخ المحترم لكبر سنه و (بك) بمعنى أمير، وفي الاصطلاح مربي الأمير، ويطلق على أمير الجيش. (إبراهيم علي السيد: تاريخ الأيوبيين والمماليك، ص ٣٧٦).

^(٣٤) عز الدين أيبك التركماني، تركي الأصل والجنس، انتقل إلى ملك الملوك الصالح نجم الدين أيوب، فعرف بين البحرية بأبيك التركماني، وترقى حتى صار أحد الأمراء الصالحية وعمله جاشنكير، وبعد مقتل الملك توران، صار أيبك أتابك العسكر مع شجرة الدر، تزوجها في ٢٩/٤/٦٤٨هـ وخلعت نفسها بعد حكم دام ثمانين يوماً، وحكم عز الدين الدولة من (٦٤٨-٦٥٥هـ / ١٢٥٠-١٢٥٧م). (المقرزي: السلوك، ج ١، ص ٤٦٣).

زعماء المماليك إلى الخليفة العباسي يطلبون منه الاعتراف بشجرة الدرّ سلطانةً على مصر، فأنكر عليهم ذلك، إذ إنّ تولية المرأة لا يقرّها الشرع^(٣٥).

وأما العوامل الإيجابية المؤثرة في طريق الحجّ المصري عبر عيذاب فإنّها تعود إلى سياسة المماليك الخارجيّة، وخاصّةً في الصراع على منطقة الحجاز والبحر الأحمر، لأهميتها الإستراتيجية والاقتصاديّة، وهذا العامل كان له الدور الأساس في التأثير على سياسة جميع الدول التي قامت في مصر، إلّا أن هذا العامل كان يتمظهر بالعامل الديني، وعلى ضوء ذلك فإنّ هناك عدّة عوامل لها تأثير إيجابي على طريق الحجّ المصري عبر عيذاب، وأهمها:

العامل الأمني؛ والمقصود الأخطار التي تسببت بالتحول إلى طريق عيذاب، وخاصّةً الخطر الصليبي في بلاد الشام، كان طريق عيذاب لا يزال الشريان الحيوي لمصر، والطريق الوحيد للحجّ المصري إلى الحجاز، وقد اهتم سلاطين المماليك بأمن طريق عيذاب، منذ بداية قيام دولتهم، نظراً لأهميته البالغة، وكان للعامل الاقتصادي أثر إيجابي كبير من حيث الاهتمام بطريق عيذاب، خاصّةً وأنّه أصبح الشريان الوحيد لمصر، ورأينا أنّه كان طريقاً للتجارة العالميّة من أوربا إلى الهند، فكان سبباً لازدهار التجارة المصريّة، بل لازدهار اقتصاد مصر عامة.

ويرتبط العامل الاقتصادي بالعامل السياسي، وكان ذلك واضحاً في سياسة الدولة المملوكيّة منذ بداية قيامها، ولاسيما في عهد السلطان الظاهر بيبرس، وكان من أهمّ هذه العوامل، العامل الديني، وكان له أثر كبير أيضاً في سياسة المماليك؛ حيث تطلّعوا إلى زعامة العالم الإسلامي، باعتبار أنّ دولتهم هي الراعية لشؤون المسلمين، وقد أخذت على عاتقها الدفاع عن ديار الإسلام، ورأينا أنّهم تصدّوا لهجمات المغول.

٣- خصائص ميناء عيذاب:

من أهمّ العوامل الإيجابية المؤثرة في طريق الحجّ المصري عبر عيذاب، خصائص مينائها الجغرافية، والتضاريسية، والديموغرافية. أما من الناحية الجغرافية، فإنّ ميناء عيذاب يتميز بموقعه الجغرافي الإستراتيجي، فهو بالنسبة لمصر يقع في الزاوية الشرقيّة الجنوبيّة منها، على الساحل الغربي للبحر الأحمر، ومما يزيد من أهميّة موقع عيذاب كونه بين سواكن جنوباً، والقصير شمالاً، وإذا كان ميناء القصير شهد نشاطاً ملحوظاً أحياناً، فإنّ ذلك لا يقلل من أهميّة عيذاب، على طريق الملاحة البحريّة، وكذلك بالنسبة للقوافل القادمة من البرّ المصري.

وأما من الناحية التضاريسية، فإنّ ميناء عيذاب يقع في مكان يصلح للملاحة ومرسى السفن، وميزته الرئيسيّة أن مياهه عميقة، ويخلو من الشعب المرجانيّة التي تكثّر في البحر الأحمر، وصلاحيّة

^(٣٥) انظر تفصيل ذلك عند (عبدالعزیز بن عبد اللہ بن باز: ١٤٢٠هـ)، التبرج وخطر مشاركة المرأة للرجل في ميدان عمله، وزارة الشؤون الإسلامية والأوقاف والدعوة والإرشاد - المملكة العربية السعودية، ط ١، ١٤٢٣هـ، ص ٣٤، سلمان بن فهد العودة: حوار هادي مع محمد الغزالي، صدر الإذن بطباعته من الرئاسة العامة لإدارات البحوث العلمية والإفتاء والدعوة والإرشاد، ط ١، ١٤٠٩هـ، ص ٥٦.

المرسى شرطاً أساساً لعمل الميناء، وأما من الناحية الديموغرافية فإنّ سكّان عيذاب والمنطقة المحيطة بها حتى سواكن، هم من قبائل البجّة.

المبحث الثاني: العوامل السلبية:

كان انتقال طريق الحجّ من شمال مصر إلى الجنوب عبر عيذاب لأسباب أمنية بالدرجة الأولى، ولكن ثمة عوامل سلبية، أظهرت أن سلوك القوافل لهذا الطريق كان لظروف اضطرارية^(٣٦)، ومما يؤيد ذلك أنّه لمّا زال الخطر الصليبي عاود طريق الحجّ الشمالي نشاطه عبر القلزم وأيلة.

وتتمثل هذه العوامل السلبية بعدة أمور، أبرزها تنافس الدول والقوى السياسية في المنطقة على البحر الأحمر ومنافذه، ثم الاعتداءات على الحجّاج، وهي متنوّعة، منها ما كان من اللصوص وقطاع الطرق، ومنها ما كان من القوى السياسية في المنطقة، من الصليبيين، وأحياناً من أمراء مكّة المكرمة، ويضاف إلى ذلك طبيعة طريق عيذاب، عبر صحراء واسعة، وأكبر مشكلة كانت تواجه الحجّاج هي ندرة المياه، وقلة الزاد في كثير من الأحيان، والمشكلة في هذا قلة العمران، وذلك ممّا كان سبباً أيضاً في تشجيع اللصوص وقطّاع الطرق على الاعتداء على قوافل الحجّ، وذلك رغم اهتمام حكام مصر - عبر العصور - بطريق عيذاب، فلا تُتكر عنابتهم به، ولكن كان هناك عوامل مختلفة خارج نطاق مسؤوليتهم، أو فوق طاقة الإمكانيات المتوفرة.

١ - تنافس الدول على المنطقة:

ظلت المنطقة المحيطة بالبحر الأحمر - بخاصّة الحجاز - لقرون عديدة محلّ تنافس بين الدول والقوى السياسية في منطقة الشرق، وقد تركّز الصراع على البحر الأحمر، لأهميّة موقعه الإستراتيجي، فمن يستطيع السيطرة على البحر الأحمر عسكرياً يستطيع أن يتحكم بالحجاز بل بالمنطقة برمتها، فضلاً عن ارتباط طريق الحجّ به من مصر وما إليها ارتباطاً مصيرياً، وأمّا أطراف التنافس والنزاع على المنطقة فهم متعدّدون، من دول المنطقة، من حكام مصر والحجاز واليمن وبلاد الشام، والصليبيين والمغول، أي أن هذا التنافس كان على المستوى الخارجي، والإقليمي، وأحياناً كان على المستوى المحلي في مصر وفي الحجاز، وكان الصراع مع الصليبيين السبب الرئيس المباشر في تحوّل طريق الحجّ المصري نحو عيذاب جنوب مصر، وأمّا في مصر فقد كان لإمارة الكنز - في جنوب مصر - تحكّم بطريق الحجّ حيث يمرّ بنطاق إمارتهم، وكانوا قد أعلنوا استقلال إمارتهم منذ أيام الشدّة في عهد المستنصر الفاطمي، مستغلّين ضعف الدولة الفاطمية، ولمّا قامت الدولة الأيوبية، وغير صلاح الدين نظام الإقطاع، أبدوا ردّ فعلٍ تجاهه، إذ سلبهم كلّ امتيازاتهم، بل قاموا بثورةٍ ضدّه^(٣٧)، ومن أحداث النزاع الداخلي في مصر، في العصر المملوكي؛ تمرّد البجّة بزعامة الحدري على سلطة الدولة، مما

(٣٦) خالد بن عبدالكريم حمود البكر: الرحلة الأندلسية إلى الجزيرة العربية من القرن الثاني الهجري إلى القرن السادس الهجري، الرياض، ط١، ١٤٢٣هـ، ص ١٨٣.

(٣٧) عطية القوصي: تاريخ دولة الكنز الإسلامية، دار المعارف المصرية، ط٢، د.ت.، ص ٧٥.

تسبب بتعطيل طريق الحجّ عبر عيذاب، وذلك في سنة (٧٢٦هـ)، فسير المماليك حملة عسكرية إلى عيذاب ف وقعت في حربٍ معهم، وتعذر الحجّ المصري عبر عيذاب في تلك السنة^(٣٨).

وأما في الحجاز فكانت الإمارة للأشرف من الأسرة الحسنية، فكانوا يتولون شؤون الحرمين والحجّ، وكان الأمراء الأشرف في المدينة من الفرع الحسيني، وكان ذلك على تعاقب الدول التي بسطت سيطرتها على الحجاز، وفي سنة (٦١٧هـ / ١٢٢٠م) توفي قتادة، وبدأ النزاع بين ولديه الحسن وراجح^(٣٩)، وكان الرسوليون في اليمن قد أخذ شأنهم يتعاضم، وخاصة بعد وفاة الملك المسعود بن الكامل الأيوبي سنة (٦٢٦هـ)^(٤٠)، فدخلوا طرفاً في النزاع حول إمارة مكة المكرمة وولاية شؤون الحرمين الشريفين، فكانوا هم والأيوبيون الطرفين الإقليميين الأقوى في النزاع الدائر في مكة المكرمة، وفي ظلّ هذا النزاع على المستوى الإقليمي كان النزاع المحلي قائماً بين الأمراء الأشرف ولاسيما أمراء مكة المكرمة، فكان بعضهم يوالي هذا الطرف وبعضهم يوالي ذلك، وكانت القوة وحدها هي التي تشدّ الحسنيين والحسينيين بمكة المكرمة والمدينة إلى الرسوليين أو الأيوبيين، أو المماليك فيما بعد^(٤١).

والخلاصة أنّ تنافس الدول على منطقة الحجاز والبحر الأحمر كان له تأثيراتٌ سلبية، تتلخّص في

الآتي:

- ١- النزاعات والأحداث الداخليّة في مصر، بين الأيوبيين وإمارة الكنز، وبين المماليك والبيجة في منطقة عيذاب، وذلك ممّا كان له أثرٌ سلبي على طريق الحجّ المصري عبر عيذاب.
- ٢- الاعتداء الخارجي، وتحديدًا اعتداء الصليبيين المباشر على عيذاب، وكان بهدف تعطيل طريق الحجّ، والاعتداء على المقدّسات الإسلاميّة في الحجاز، وكان من ذلك محاولات أرناط الصليبي صاحب حصن الكرك، واعتداؤه المباشر على عيذاب بحملة عبر البحر الأحمر، ومحاولته الوصول إلى المدينة المنورة.
- ٣- ومن الخطر المباشر على طريق عيذاب ؛ اعتداء أمير مكة المكرمة على عيذاب أواخر العصر الفاطمي.
- ٤- وهناك النزاع الدائم على الحجاز، بهدف تولّي شؤون الحرمين الشريفين، وأمور الحجّ، لأهداف دينية واقتصادية وسياسية، وكان النزاع بين مختلف القوى والدول الإقليمية والمحلية، من حكام مصر، والرسوليين في اليمن، وأشرف الحجاز، فكان لهذا النزاع أثر سلبي على الحجّ بشكل عام، بما في ذلك طريق الحجّ عبر عيذاب.
- ٥- ومن العوامل المؤثرة سلباً على طريق الحجّ عبر عيذاب ؛ تعرّض الحجاج لخطر اللصوص، بالإضافة إلى الصعوبات والمخاطر الطبيعيّة.

^(٣٨) ابن بطوطة: الرحلة، ص ٥٢.

^(٣٩) راجح بن قتادة بن إدريس بن مطاعن بن عبدالكريم الحسني، تولى إمارة مكة المكرمة أكثر من مرة، وكان بينه وبين أخيه حسن نزاع عليها، توفي ٦٥٤هـ/١٢٥٦م. (الفاسي: العقد الثمين، ج ٤، ص ٧٨).

^(٤٠) ابن تغري بردي: النجوم الزاهرة، ج ٦ و ٧، ص ٢٧٢، الخرجي: علي بن حسن (٧٣٢هـ)، العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، مطبعة الهلال بالفجالة بمصر، ١٣٢٩هـ/١٩١١م، ج ١، ص ٤١-٤٤.

^(٤١) علي السليمان: العلاقات الحجازية المصرية، ص ١٢.

ونظراً لما سبق فإنّ الطريق الشمالي عبر القلزم وأيلة، كان هو الأفضل، بدليل أنه لما زال الخطر الصليبي عن بلاد الشام، ووحد المماليك الشام ومصر أعادوا قوافل الحجّ إليه، وكان ذلك عندما حجّ الظاهر بيبرس فأخرج قافلة الحجّ براً إلى الحجاز عبر الطريق السابق عبر سيناء.

٢- الاعتداءات على الحجّاج:

كانت الاعتداءات على الحجّاج في مقدّمة العوامل المؤثرة سلباً على طريق الحجّ المصري عبر عيذاب، وتتوّع هذه الاعتداءات على الحجّاج، من سوء المعاملة، والتعسف بحق الحجّاج في فرض الضرائب والمكوس الجائرة، بالإضافة إلى الاعتداء على أرواحهم ونهب وسلب أموالهم وأمتعتهم، وسوى ذلك. وفيما يلي أبرز وقائع الاعتداءات على الحجّاج:

أما الضرائب فكانت تفرض على الحجّاج، بدون مقابل، فليس ثمة وجه حق لها، وذلك في موانئ الإسكندرية، وعيذاب وجدة بالإضافة إلى مكة المكرمة، وأكثر ما كان يعاني من ذلك حجّاج المغرب والأندلس.

أمّا في ميناء الإسكندرية فكان القائمون على أمر الميناء يأخذون من الحجّاج زكاة كلّ ما معهم، دون تبصر، ودون تقيد بشروط استحقاقها، ومنها الحول والنصاب، وكانوا يفتشون الحجّاج، ثم يستحلّفونهم إذا كان عندهم غير ما وجدوه عندهم، وذلك كان في العصر الفاطمي وأول الدولة الأيوبية، إلاّ أنّه لا علم لصلاح الدين الأيوبي بهذه الإجراءات التعسّفية، "ولو علم بذلك على ما يُؤثر عنه من العدل وإيثار الرفق لازال ذلك" (٤٢)، ولما علم بذلك فعلاً أبطل جميع الضرائب والمكوس على الحجّاج كافة.

وكذلك كان الحجّاج يلاقون في صعيد مصر من التجاوز على كرامتهم والتعسف بهم مثلما جرى لهم في الإسكندرية، وذلك بحجة أخذ الزكاة أيضاً.

وأما في ميناء عيذاب، فتذكر المصادر أنه منذ العصر الفاطمي كانت تجبي الزكاة من الحجّاج، ومن عموم المسافرين والضرائب والمكوس، من سبعة إلى ثمانية دنانير عن كل فرد، مع سوء المعاملة التي يلاقيها الحجّاج من القائمين على أمر الميناء، بالإضافة إلى المكوس التي كان أمراء مكة المكرمة الأشرف يفرضونها على الحجّاج في ميناء جدة، ومن لا يدفع من الحجّاج مكسه كان يُسجن حتى يفوته موسم الحجّ، ولذلك نصح ابن جبير بترك هذا الطريق، وسلوك الطريق من قرطاجنة إلى جزر البليار (٤٣) ثم إلى صقلية، ومنها إلى عكا ثم بغداد فالحجاز.

ومن الاعتداءات على الحجّاج عبر طريق عيذاب، ما كان من سوء معاملة البجّة لهم، في الميناء، وفي عمليّة نقلهم في سفن الجلاب، بطريقة تعسّفية، حتى لكأن الحجّاج مجرد أشياء لا قيمة لها، فضلاً عن خطورة تحميل السفن فوق طاقتها مع ضعفها وعدم صلاحيتها للملاحة في البحر

(٤٢) ابن جبير: أبو الحسين محمد (٦١٤هـ)، رحلة ابن جبير، المسماة تذكرة بالأخبار عن اتفاقات الأسفار، المكتبة العصرية، ط١، بيروت، ١٤٣١هـ - ٢٠١٠م، ص ١٢.

(٤٣) البليار: هي عدة جزر تقع أمام الساحل الشرقي لأسبانيا وأهمها ثلاث جزر هي: ميورقة، ومنورقة، وبابسة، وتسمى في المصادر العربية بالجزر الشرقية. (ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٥، ص ٢٤٦).

الأحمر، مع فحش ارتفاع الأجور، وقد عبروا عن استهانتهم واستهتارهم بالحجاج بمقولتهم المشهورة " علينا بالألواح، وعلى الحجاج بالأرواح"^(٤٤)، والأخطر من ذلك عندما تعبر المراكب البحر الأحمر من جدة، فتلقي بها الرياح على الساحل الأفريقي بعيداً، فتكون الفرصة للتجار من أصحاب القوافل، والبدو، فيحملون الحجاج على الجمال إلى عيذاب، بالأجور التي يريدونها، والخطر أنهم كثيراً ما يذهبون بهم بعيداً في الصحراء حتى يهلكوا فيغنم أصحاب الجمال ما معهم، " وأما الذي يسلم بعد كل هذا فيدخل إلى عيذاب كأثمة نُشر من كفن"^(٤٥).

وطريق الحجّ عبر عيذاب كان مطمئناً للصوص والقراصنة، فيعتدون على الحجاج وعلى التجار على حدٍ سواء، فهدفهم السلب والنهب، بل يأخذون من يستولون عليهم فيبيعونهم في أسواق الرقيق والنخاسة^(٤٦).

٣- ندرة المياه والطعام:

ندرة المياه والطعام من العوامل الرئيسية التي كان لها تأثير سلبي كبير على طريق الحجّ المصري عبر عيذاب، وتحديدًا في المرحلة البرية من النيل إلى عيذاب أو القصير، وكانت الصعوبة التي تواجه الحجاج على طريق عيذاب في هذه المرحلة؛ هي ندرة المياه والطعام، وبخاصة المياه، فالمسافة طويلة، والمراكز العمرانية شبه معدومة أو معدومة، وأخطر ما يكون في الصيف، والآبار الموجودة على الطريق قليلة، والمسافات بينها متباعدة، قد تبلغ مسيرة خمسة أيام وربما أكثر، وأغلب مياهها مالحة، وكذلك لا يوجد ماء في عيذاب نفسها، سوى ماء المطر، فإذا احتجبت السماء يجلب الجبة الماء، ويبيعونه على الحجاج، والمسافرين عموماً، ويبلغ ثمن قربة الماء درهماً وأحياناً درهماين^(٤٧).

الفصل الثاني: محطات طريق الحج المصري:

ينقسم طريق الحج المصري عبر عيذاب إلى ثلاثة قطاعات، حسب الطبيعة الجغرافية والتضاريسية للأماكن التي يمرّ بها من ميناء الفسطاط على الضفة الشرقية للنيل جنوب القاهرة؛ إلى ميناء جدة على الساحل الشرقي للبحر الأحمر وهذه القطاعات هي:

١- القطاع النهري عبر النيل، بدءاً من الفسطاط إلى بعض المواضع على الضفة الشرقية لنهر النيل.

٢- القطاع البري، ويبدأ من بعض المواقع على الضفة الشرقية لنهر النيل إلى ميناء عيذاب على الساحل الغربي للبحر الأحمر، وأحياناً إلى ميناء القصير على مسافة قريبة شمال ميناء عيذاب.

٣- القطاع البحري، ويبدأ من ميناء عيذاب عبر البحر الأحمر إلى ميناء جدة على شاطئه الشرقي.

(٤٤) المقرئزي: المواعظ والاعتبار، ج ١، ص ٣٧٥.

(٤٥) ابن جبير: الرحلة، ص ٣٧، المقرئزي: المواعظ والاعتبار، ج ١، ص ٣٧٥، الحميري: محمد بن عبدالمنعم (٩٠٠هـ) الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: إحسان عباس، مؤسسة ناصر للثقافة، بيروت، ط ٢، ١٩٨٠م، ص ٤٢٤.

(٤٦) عطية القوصي: تجارة مصر، ص ١٠-١٢.

(٤٧) ناصر خسرو: سفر نامه، ص ١١٧-١١٩.

وقد سلك هذا الطريق عددًا من الرحالة، بقصد الحج من أشهرهم:

- ١- ناصر خسرو، وقد حج سنة (٤٤٢هـ / ١٠٥٠م).
- ٢- ابن جبیر، وحج سنة (٥٧٩هـ / ١١٨٣م).
- ٣- القاسم بن يوسف التجيبي، وحج سنة (٦٩٦هـ / ١٢٩٦م).

وكان ابن بطوطة قد أراد الحج سنة (٧٢٧هـ / ١٣٢٦م) ولكنه رجع من عيذاب لأسباب أمنية، إذ لم يجد مركباً يحمله إلى جدة، وكل من هؤلاء الرحالة قد عاصر طريق عيذاب في مرحلة من مراحلها.

المبحث الأول: المحطات عبر نهر النيل:

أول ما يبدأ طريق عيذاب بالقطاع النهري، أي عبر النيل، بدءًا من الفسطاط إلى مواضع على الضفة الشرقية منه، وأهمها: إخميم وقنا وقوص وأسوان وهذه المدن محطات على الطريق، ويتفرع من كلٍ منها طريق بري عبر الصحراء الشرقية إلى عيذاب، وفي بعض الأحيان إلى ميناء القصير قريباً من عيذاب شمالاً، ولاسيما بعدما تضاءلت أهمية عيذاب^(٤٨).

وأما محطات مراكب الحجيج فهي كثيرة على ضفتي النيل، وأهمها:

أسكر: وهي أول محطة بعد الفسطاط على طريق عيذاب، وتقع على الضفة الشرقية لنهر النيل.

المنيا: تقع هذه المدينة على الضفة الغربية لنهر النيل.

جبل المُقلّة: يقع على الطريق بعد المنية، وذكُرُ هنا لكونه من أبرز معالم طريق الحج عبر النيل، وتصله مراكب الحجاج بعد بدء مسيرها من مدينة مصر بحدود تسعة أيام، ويقع على الضفة الشرقية للنيل، وهو في منتصف المسافة بين مصر وقوص ومقدارها ثلاثة عشر بريدًا^(٤٩)، ومنه مثلها إلى قوص^(٥٠).

منقُوط: وهي بلدة في صعيد مصر على مقربة من الضفة الغربية للنيل، ويؤمها التجار، وفيها أسواق، وذلك مما جعلها محطة لمراكب الحجاج في الطريق^(٥١).

أسيوط: من أهم مدن الصعيد في مصر، مدينة غربي النيل على بعد ثلاثة أميال منه وهي من أهم محطات الحجاج^(٥٢).

^(٤٨) علي السليمان: العلاقات الحجازية المصرية زمن سلاطين المماليك، ص ٦٢.

^(٤٩) البريد: فرسخان، والفرسخ: ثلاثة أميال (ابن منظور: لسان العرب، ج ٣، ص ٨٦، (برد)).

^(٥٠) ابن جبیر: الرحلة، ص ٢٧. وذكر سيد عبدالمجيد بكر هذا الموضع باسم (مرسى جبل المقلا) وأن به مرسى وأسواقها عامرة. الملاح الجغرافية لدروب الحج، ص ١٥٠، ذلك عن ابن جبیر، ولكن لم أجد أن ابن جبیر يذكر أن به أسواقاً.

^(٥١) ابن جبیر: الرحلة، ص ٢٨، ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٨، ص ٣٣٣ (منقُوط)، الحنبلي: عبدالمؤمن بن عبدالحق بن شمائل القطيعي البغدادي الحنبلي (٧٣٩هـ)، مرصد الإطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، دار الجيل، بيروت، ط ١، ١٤١٢هـ، ج ٣، ص ١٣٢٣، ابن بطوطة: الرحلة، ج ١، ص ٤٩.

^(٥٢) ابن جبیر: الرحلة، ص ٢٨.

إخميم: تقع إخميم على الضفة الشرقية لنهر النيل، وهي من أهم محطات الحجاج، مدينة قديمة كثيرة العمران وفيها معالم حضارية قديمة، ومرافقها وافرة، وفيها مصانع للجلود الإخميمية^(٥٣)، ويتفرع من إخميم طريق برّي عبر الصحراء الشرقية بمصر إلى عيذاب.

قَنَا: مدينة بالصعيد لطيفة بينها وبين قوص يومٌ واحد، وقنا تقع على الضفة النيل الشرقية وهي مدينة حسنة فيها أسواق ومرافق، والمسافة بينها وبين قوص بريد واحد.

قَفْط: مدينة بشرقي النيل ذكر ابن جبير أنها على بعد ثلاثة أميال منه، وذكر ياقوت الحموي أنها على بعد ميل، ويبدو أنها على ثلاثة أميال لأن ابن جبير قد سلك طريقها^(٥٤)، وعلى أية حال هي مدينة جميلة حولها بساتين ومزارع كثيرة.

قُوص: تقع قوص على الضفة الشرقية لنهر النيل وهي بعد قفط بميل واحد، مدينة كبيرة وهي قسبة صعيد مصر ويصلها الحاج بعد مسير اثني عشر يوماً من الفسطاط، وهي أهم محطة على طريق الحاج^(٥٥)، عامرة وواسعة يقد إليها التجار من بلاد الهند والسند والحبشة واليمن ويلتقي فيها حجاج مصر والمغرب وأفريقية، وفيها فندق لتجار الكارم وهي آخر محطة على النيل، وبداية الطريق البري عبر الصحراء إلى عيذاب^(٥٦)، وهذا أحد الطرق البرية التي تنفرع من النيل إلى عيذاب، في حين يستمر الطريق النهري عبر النيل نحو الجنوب إلى أسوان مروراً بعدة محطات منها:

الأقصر: وهي مدينة صغيرة حسنة وعامرة تقع على الضفة الشرقية لنهر النيل، وهي مدينة قديمة. وعلى أية حال كان القطاع النهري - عبر النيل - أفضل قطاعات طريق عيذاب، وأكثرها ازدهاراً، والعامل في ذلك سهولة الملاحة عبر النيل ذهاباً وإياباً، ثم حالة الأمان في مصر وبخاصة طريق الحج عبر النيل، وتوافر الأماكن (المحطات) للاستراحة، وتأمين كل ما يحتاجه الحجاج، فضلاً عن الماء أهم متطلبات قوافل الحجاج والتجار للآدميين ورواحلهم.

المبحث الثاني: المحطات عبر الصحراء:

القطاع البرّي من طريق الحج عبر عيذاب يبدأ من النيل إلى عيذاب على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر، وهذا القطاع ليس طريقاً واحداً، بل فيه عدة طرق تنفرع من مواضع على الضفة الشرقية لنهر النيل باتجاه عيذاب عبر الصحراء الشرقية بمصر.

ومما ينبغي ذكره - بداية - أن هناك تبايناً في وصف الرحالة للمحطات الواقعة على هذه الطرق ومعالمها، والسبب في ذلك تباعد الفترات الزمنية التاريخية بين رحلاتهم، وما طرأ عليها من تغيرات وتطورات عبر الزمن.

والهدف هنا بيان هذه الطرق والمحطات الواقعة عليها في هذا القطاع وأهمها طريقان^(٥٧):

(٥٣) اليعقوبي: البلدان، ج ١، ص ١٧٠، البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ٦١٧، القزويني: آثار البلاد وأخبار العباد، ج ١، ص ١٣٩.

(٥٤) ابن جبير: الرحلة، ص ٣٢.

(٥٥) كاتب مراكشي: (توفي في القرن السادس الهجري)، الاستبصار في عجائب الأمصار، دار الشؤون الثقافية، بغداد، ١٩٨٦م، ص

٨٥.

(٥٦) ابن جبير: الرحلة، ص ٣٢، ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٧، ص ١٠١.

(٥٧) روعي في تناولهما الناحية التاريخية.

الأول يتفرع من أسوان، والثاني؛ يتفرع من قوص، وثمة طرق أخرى، كما سيأتي.
أما طريق أسوان - عيذاب فإنه يتفرع من مدينة أسوان، وهي آخر مدن الصعيد جنوباً، على الضفة الشرقية لنهر النيل، وأول من وصفه من الرحالة ناصر خسرو سنة ٤٤٢ هـ / ١٠٥٠ م في رحلته إلى الحج، وذلك في بدايات تحول طريق الحج المصري من الطريق الشمالي عبر القلزم - أيلة إلى جنوب مصر عبر عيذاب.

ويبدأ هذا الطريق من (أسوان) عبر الصحراء الشرقية بمصر إلى عيذاب، حيث تسير قافلة الحج من أسوان فتتجه جنوباً مسافة ثمانية فراسخ فتصل إلى:

ضيقة: وهذا الموضع على طريق الحج البري، وقد حفر فيه بئر يخرج منه ماء كثير، ولكنه ليس عذباً^(٥٨)، فهذا الموضع أول محطة على طريق الحاج لوجود الماء وللاسترحة.

الحوض: وهو جبل يوجد فيه عينا ماء عذب، يتزود منه الحجاج ويسقون الإبل، والضيقية والحوض كمحطتين رئيسيتين على طريق أسوان- عيذاب، أما طريق قوص - عيذاب، فإنه يتفرع من مدينة قوص فهي آخر محطة على الطريق النهري ابتداءً من الفسطاط وبداية الطريق البري عبر الصحراء إلى عيذاب.

الأحساء: وهذا الموضع تنزله قوافل الحج، وهو في أرض سهليّة من السهول الساحلية المحاذية لشاطئ البحر الأحمر الذي يعرف باسم بحر القلزم، وفي هذا الموضع ماءٌ يحفر عليه قدر قامته تقريباً ولكن بذلك خطورة، فقد ينهار الرمل على الذي يحفر، فالأرض بطبيعتها رملية رخوة، وماؤها مالحة^(٥٩).

طريق قنا- عيذاب: وهو طريقٌ يتفرّع من النيل دون قنا، وهي قرية على الضفة الشرقية للنيل - كما سبق - ويتجه عبر الصحراء إلى عيذاب، وهو بنفس اتجاه الطريق السابق (طريق العبدین) وهما يجتمعان مرتين، مرّة على مقربة من ماء دنقاش على طريق العبدین، ومرّة ثانية عند ماء شاغب^(٦٠)، وسبب اجتماعهما في كلا الموضعين وجود الماء.

وطريق إخميم - عيذاب: وهذا الطريق يتفرّع من إخميم ويتجه إلى عيذاب عبر الصحراء، وهو بنفس اتجاه الطريقين السابقين.

الطريق البري: الفسطاط - عيذاب: يبدأ هذا الطريق من الفسطاط براً، فتسير فيه قوافل الحج - وكذلك قوافل التجارة - نحو الجنوب بمحاذاة الضفة الشرقية لنهر النيل مروراً بعدد من المدن في الصعيد، أهمها: إخميم، قنا، فقط، قوص، أسوان، ومنها إلى عيذاب^(٦١).

وتتفرع من هذا الطريق قبل أسوان الطرق المذكورة آنفاً من دون قنا ومن إخميم، ومن قوص، وذلك حسب ظروف المسافرين من الحجاج والتجار وغيرهم.

(٥٨) ناصر خسرو: سفر نامه، ص ١١٧.

(٥٩) التجيبي: مستفاد الرحلة والاعتراب، ص ٢٠٤.

(٦٠) ابن جبير: الرحلة، ص ٣٤.

(٦١) البكر: الرحلة الأندلسية، ص ١٨٣.

وهذا الطريق - كما سلكه ابن بطوطة برحلته للحج - يبدأ من مصر بعبور النيل إلى البر على الضفة الغربية، فيبدأ براً في الصعيد نحو الجنوب.

على ضوء ما تقدم، يتبين أن طريق عيذاب بدءاً من الفسطاط أو مصر كان على الشكل التالي:

- ١- القطاع النهري: من الفسطاط أو مصر إلى أسوان في جنوب الصعيد بمصر.
- ٢- يتفرع من هذا القطاع طرق بريّة إلى عيذاب:
- من دون قنا، ومن إخميم، ومن قوص، ومن أسوان.
- ٣- القطاع البري: من الفسطاط أو إلى عيذاب، وهناك طريقان: بمحاذاة النيل:
- طريق بري بمحاذاة الضفة الغربية للنيل إلى أدفو ومنها عبر النيل إلى العطواني، ومنها إلى عيذاب عبر الصحراء الشرقية بمصر.
- طريق بري محاذاة الضفة الشرقية للنيل إلى أسوان جنوب الصعيد، ومنها إلى ميناء عيذاب.
- ويتفرع من هذا الطريق البري طرق إلى عيذاب، من دون قنا، وإخميم وقوص، وهي نفس الطرق المتفرعة من الطريق النهري.

٤- الطريقان البريان بمحاذاة النيل، يُقدّر أنهما كانا سالكين وعلى قدر من الأهمية لا تقل عن القطاع النهري عبر النيل، وربما كانا أكثر أهمية، لأن النيل بطبيعة الحال لا يمكن سلوكه صعوداً باتجاه الجنوب في كل أيام السنة، وخاصة في فصل الشتاء، وفي فترة الأمطار الموسميّة في السودان، حيث يفيض النيل ويصبح من المتعذر صعود المراكب فيه إلى الجنوب، وبهذه الحال لا مناص لقوافل الحجاج والتجار والمسافرين عموماً من سلوك أحد الطريقين البريين، شرق النيل وغربه، وربما كانت هناك فوارق بينهما من حيث الأفضلية، بتأثير من العوامل الطبيعية من فصل إلى آخر، من التضاريس والأمطار والفيضانات.

ويظل الطريق البري المتفرع من قوص يتميز بقصر المسافة بينها وبين عيذاب، ولذلك كانت القوافل تسلكه أكثر من غيره، وخاصة في الصعود من عيذاب إلى قوص.

الفصل الثالث: التنظيمات الإدارية في الطريق:

المبحث الأول: الاستعداد للحج

احتلت مصر مركزاً قيادياً في العالم الإسلامي، وذلك للدور الذي اضطلعت به في شؤون المسلمين، وأبرز مظاهر هذا الدور الاهتمام بشؤون الحج وخدمة الحرمين الشريفين، فأصبحت قافلة الحج المصري هي القافلة الرئيسة إلى الديار المقدسة لأداء فريضة الحج، وكانت تضم حجاج المغرب الإسلامي عامّةً، من الأندلس وأفريقية، وجزر البحر الأبيض المتوسط وغيرها، والاستعداد للحج يبدأ بتعيين أمير الحج، وإعداد كسوة الكعبة، وغيرها من الهدايا التي اعتاد الخلفاء والولاة المسلمون إهداءها إلى الكعبة، وإعداد ما يلزم لقافلة الحج من الظهر والزاد، والعساكر لحراستها.

أمّا أمير الحجّ في عهد الفاطميين فقد كان يُعيّن من قبل الحاكم الفاطمي رسمياً، بموجب خطابٍ خطّي، يبين فيه واجبات أمير الحج في قيادة القافلة، وعظم مهمّته، وكان يُعلن عن جاهزية قافلة الحج في شهر رمضان، ببناء سلطاني، وذلك ليتأهّب الحجاج، ويعدّون للسفر لأداء الحج، وبعد أن

يجتمع الحجاج ويستكملون استعدادهم في القاهرة، تخرج القافلة إلى بركة الحاج، أو بركة جب عميرة- كما تسمى بذلك^(٦٢)، وقد شهدت قافلة الحج فيما بعد العصر الفاطمي تنظيماً أكثر، ولاسيما في عهد الدولة المملوكية فقد كان يتم الإعداد لتنظيم القافلة، بتعيين أمير الحج- أمير القافلة- والقضاة، والموظفين التابعين لأمير الحج، وتجهيز المحمل، وبعد أن يتم الإعداد لتجهيز القافلة كان المحمل يدور في القاهرة دورتين في حفل مهيب، وذلك حيث يجلس السلطان بالميدان فتُعرض عليه كسوة الكعبة المشرفة، ثم ينطلق المحمل في القاهرة، وكانت الشوارع والطرق التي يمر بها تزدهي بمظاهر الزينة والاحتفال البهيج، وكان يتقدم المحمل الأفيال والطبول والمزامير، واللاعبون بالرماح، وكان يتقدم الموكب أمير الحج والقضاة الأربعة، والأعيان من الحجاج^(٦٣)، ومن الاستعداد للحج، إعداد حامية عسكرية مجهزة بالسلاح والخيول لحراسة القافلة، من حيث مسيرها إلى الديار المقدسة إلى أن تعود بسلام.

وبذلك فإن قافلة الحج المصري لا تقتصر على حجاج مصر فحسب، بل كانت تضم حجاج المغرب الإسلامي كله، وحجاج العديد من بلدان المشرق الإسلامي، فقد كانت هي قافلة الحج الرئيسية، وذلك بحكم الموقع، والظروف والأحوال الأمنية في المنطقة، إضافة إلى تنظيم القافلة وحراستها، وتوفير الأشياء الأساسية، وفي مقدمتها المياه ومحطات الاستراحة على طول الطريق.

المبحث الثاني: إمارة القوافل، وحراستها:

إمارة قوافل الحج، هي أن يتولّى أمر الحج بالناس شخصٌ يُعيّن أميراً من قبل ولي الأمر، الحاكم أو السلطان، ذلك في حال عدم خروج ولي الأمر بنفسه للحج بالناس، وذلك إتباعاً للسنة، والمقصد من إمارة الحج؛ تيسير أمور الحجيج بتنظيم أمورهم في مسيرهم إلى المشاعر المقدسة، وأداء المناسك ولذلك يُشترط في أمير الحج أن يكون مؤهلاً لهذه المهمة، من حيث القدرة على إدارة أمور الحجاج، والفقّه بأمور الحج لأداء المناسك على الوجه الصحيح، وأن ينظم جموع الحجيج، وأن يرفق بهم، ويراعي بهم أيسر الطرق ويحسن حراسة القافلة، وأن يتفقد أحوال الحجاج، ويتعيّن عليه أن يشرف على الحجاج في أداء المناسك، بل أن يؤمّمهم في ذلك، بترتيب أعمال الحج وفق الأحكام الشرعية، ولذلك يجب أن يكون عالماً بفقّه الحج^(٦٤)، وألاً يستعجل الحجاج بعد أداء مناسكهم، فيمهلهم لزيارة الحرم النبوي، وقضاء حوائجهم^(٦٥).

ومما تقدّم فإن إمارة الحج جانبين، إداري يتمثل بقيادة القافلة وإدارة شؤونها ورعايتها، وجانب آخر ديني، يتمثل بإقامة الحج في أداء المناسك، ولعظم مهمّة إمارة الحج كان الكثير ممّن يكفّون بها يعتذر خشية الفشل^(٦٦).

(٦٢) علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، المطبعة الكبرى الأميرية، ١٣٠٦هـ، ج ٩، ص ١٦.

(٦٣) القلقشندي: صبح الأعشى، ج ٤، ص ٥٩.

(٦٤) الماوردي: الأحكام السلطانية والولايات الدينية، ص ١١٠.

(٦٥) المصدر السابق: ص ١٠٩-١١٠.

(٦٦) الجزيري: الدرر الفرائد المنظمة، ص ٣٥٣.

المبحث الثالث: استقبال الحجاج في الموانئ المصرية:

تتميّز موانئ مصر بأهميّة مواقعها الإستراتيجية على البحر الأبيض المتوسط، أما في مجال الحج؛ فذلك ممّا زاد من أهميّة موانئ مصر في العالم الإسلامي، وكذلك على المستوى الإقليمي والعالمي، وذلك أن طرق الحج في نطاق طرق التجارة العالميّة، ولموسم الحج أثر كبير في النشاط التجاري، بالإضافة إلى أهميّة الحج من الناحية الدينية.

كانت الإسكندرية نقطة تجمع لقوافل الحجاج القادمة من الأندلس والمغرب برّاً، عبر طريقين: الأول؛ محاذٍ للساحل، والآخر إلى الجنوب منه في الداخل، ويُعرف بطريق السكّة، وكانت الرحلة على هذا الطريق شاقة لقلّة العمران وندرة الماء، وكان غالبية الحجاج يسلكون الطريق الساحلي^(٦٧)، ويلتقي الطريقان في الإسكندرية^(٦٨)، ومنها إلى الفسطاط، لينتظم حجاج الأندلس والمغرب في قافلة الحج المصري.

ولا نجد من خلال ما تقدّم أيّ هنةٍ أو سلبية بحق الحجاج في الموانئ المصرية، بل على العكس من ذلك، فقد رأينا مبلغ اهتمام حكام مصر بشؤون الحجاج، وخاصةً بالجانب الأمني، ومع هذا الاهتمام إلا أننا رأينا بعد فترة من تحول طريق الحج جنوباً عبر عيذاب أمراً وقد يكون هذا من بقايا النظام الفاطمي المتبع في الموانئ، حيث يطالعا بعض الرحالة بصورة مزريّة باستقبال حجاج المغرب والأندلس في ميناء الإسكندرية، في عصر الدولة الأيوبية، وهذه مفارقة كبيرة مع عدالة صلاح الدين الأيوبي، فأول ما يواجهه الحجاج صعود العاملين في الميناء إلى المراكب، فيسجلون كلّ ما فيها، ثم يستدعون الحجاج فرداً فرداً، ويسجلون أسماءهم وأسماء بلدانهم والجهات القادمين منها، وصفاتهم، والغاية التي جاؤوا من أجلها، وما لدى كل واحدٍ منهم من المال والمتاع والأشياء بدقّة، ثم يُحمل كلّ ذلك إلى ديوان الميناء، ولا يكتفي القائمون على أمر الميناء وعمالهم بذلك، بل يأخذون بتفتيش الحجاج رجالاً ونساءً، فيمدّون أيديهم إلى أجسادهم، بلا ورع ولا حشمة ولا حرمة، وكأن لا رادع لهم من وازع ديني، ويزيدون على ذلك باستحلافهم إذا ما كان عندهم غير ما ظهر وقُيّد^(٦٩)، والأمر نفسه يتكرّر وينفس الصورة من الإساءة والإيذاء في الصعيد، في مدن أخميم وقوص ومنية ابن الخصيب وغيرها، ذلك لأخذ زكاة ما يحمله الحجاج من المال والمتاع، ولم يكن للسلطان صلاح الدين علمٌ بهذه التجاوزات بحق الحجاج فلما علم بها منعها في الحال.

وأما في ميناء عيذاب فكذلك كان الحجاج في العصر الفاطمي يلقون عنناً من القائمين على الميناء الذين لم يراعوا في استقبالهم قواعد الأخلاق الإسلامية، ولا حرمة الغاية التي جاء الحجاج من أجلها (أداء فريضة الحج)، بل كأن موسم الحج - بالنسبة لهؤلاء - موردٌ اقتصادي فحسب، فأول ما يستقبلون الحجاج بطلب المكس، ضريبة على كل حاجٍ سبعة دنائير ونصف أو ثمانية.

(٦٧) ابن جعفر: قدامة، الخراج وصناعة الكتابة، تحقيق: محمد حسين الزبيدي، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨١م، ص ١٢٠-١٢١.

(٦٨) المصدر السابق: ص ١١٩، ١٢٣.

(٦٩) العبدري: أبو عبدالله محمد بن محمد العبدري الحلي (٧٣٧هـ)، رحلة العبدري المسماة الرحلة المغربية، تحقيق: محمد الفاسي، جامعة محمد الخامس، الرباط، ١٩٦٨م، ص ٩٣-٩٤.

لقد عني حكام مصر بالموائئ عنايةً كبيرة، فوضعوا لها نظاماً دقيقاً لضبط حركة الدخول إلى البلاد والخروج منها، بالإضافة إلى حركة المرور، وتمثّل ذلك بنظام أوراق السفر، وذلك نظام قد عرفته الدولة الإسلامية منذ قرونها الأولى^(٧٠)، وقد تطوّر هذا النظام حتى بلغ ذروة تطوره في العصر المملوكي، وقد ذكر الفلقشندي، أن نظام أوراق السفر جرى تطبيقه من قبل عصره أيام دولة المماليك، وأنه كان يُستخدم لهذا النظام أوراق خاصة، كانت تُعرف في عصره بأوراق الطريق^(٧١).

وورقة الطريق لها نموذج معين، وهي عبارة ثلاث أوصال، كحقوق؛ يُكتب في القسم الأول أعلى الورقة: "ورقة طريق على يد فلان بن فلان الفلاني"، أي اسم الشخص الذي جرى على يده منح الورقة، والي البلد أو القائم بأمر الميناء، وفق تعليمات وشروط، ويتم ذلك باسم السلطان حيث يُكتب في القسم الثاني من الورقة ما يفيد أنها رسم سلطاني، فيذكر اسم السلطان، واسم الشخص الممنوح له الورقة، ومضمون الرسم من منحة مائيّة أو ظهرٍ أو زادٍ أو مساعدةٍ ما، والجهة القاصد إليها وعودته، وفق النموذج التالي: "رسم بالأمر الشريف العالي المولوي السلطاني الملكي الفلاني... ثم يذكر: " أن يُمكن فلان الفلاني - وتذكر ألقابه - من التوجّه إلى جهة قصده والعود " ^(٧٢).

وورقة الطريق هذه تمنح للمعتبرين من الناس فيظهرونها للحراس والمسؤولين حيثما يتوجهون أو يقصدون حسب المرسوم لهم، وأما غيرهم من عامة الناس فإنّه يُطبع بخاتم أو نحوه على ذراعه، وذلك ما عاينه ابن بطوطة في دمياط، حيث يقول: "وإذا دخلها أحد لم يكن له سبيل إلى الخروج عنها إلا بطابع الوالي، فمن كان من الناس معتبراً طبع له في قطعة كاغد - ورق - يتظهر به لحراس بابها، وغيرهم يطبع على ذراعه فيستظهر به " ^(٧٣).

كان نظام أوراق الطريق مطبقاً في العصر المملوكي بدقة، كما أنها دُعيت بـ(البراءة) فكانت تُطلب من عموم المسافرين، القادمين إلى مصر والمغادرين منها، سواءً في البر أو في البحر على نحو ما يذكر ابن بطوطة إجراءات السفر والمرور قطياً، فقد كانت مركزاً جمركيّاً لمصر على حدودها الشرقية، على الطريق إلى الشام، فلا يُسمح لأحد بمغادرتها إلى الشام بدون براءة، وكذلك لا يجاوزها قادم من الشام إلا ببراءة، بمعنى موافقة من السلطات الرسمية، والهدف من هذا الإجراء المحافظة على أمن البلاد من خطر الجواسيس^(٧٤).

وإلى جانب هذا النظام، كان القائمون على الموائئ المصرية ينظّمون كشوفاً بأسماء القادمين عبرها، فيسجّلون أسماءهم وأسماء بلدانهم والغاية التي جاؤوا من أجلها، والجهات القاصدين إليها.

^(٧٠) الطبري: تاريخ الأمم والملوك، ج ٤، ص ٣٦.

^(٧١) صبح الأعشى، ج ٧، ص ٢٥١.

^(٧٢) المصدر السابق: ج ٧، ص ٢٥١-٢٥٢.

^(٧٣) الرحلة: ج ١، ص ٣٥.

^(٧٤) ابن بطوطة: الرحلة، ج ١، ص ٥٢-٥٣.

المبحث الرابع: الضرائب والمكوس المفروضة:

الضرائب: جمع ضريبة، وهي مبلغ من المال نقداً أو عيناً تُؤخذ على أمور، أو أشياء معينة، والضريبة ما يُؤديه العبد لسيده من المال المقرر عليه، ويقول الزبيدي: المكوس هي الضرائب التي كانت يأخذها العشارون^(٧٥)، والضرائب التي تفرض تساوي بين الغني والفقير^(٧٦)، والدين الإسلامي حرم الضريبة، والمكس، وأحل الزكاة، والخراج والحزبية، واعتبرها رزقاً للمسلمين. ومعنى المكس هو البخس لقول الله تعالى: "وَلَا تَبْخَسُوا النَّاسَ أَشْيَاءَهُمْ وَلَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا" الأعراف آية ٨٥، وهو محرّم شرعاً، لقول النبي صلى الله عليه وسلم: "إنها تابت توبة لو تابها صاحب مكس لقبلت منه"^(٧٧).

وقد مارست الدولة الفاطمية المكوس على التجار، والحجاج والمسافرين العابرين أراضيها إلى الديار المقدسة، وقد كان للبجة وزعيمهم في عيذاب، وما حولها طرائق في أخذ أموال الحجاج، إما بالكراء الغالي الثمن، أو الضرائب التي تفرض عليهم للمرور ولذلك كان الحديري يأخذ الثلثين والثلث الباقي يذهب إلى السلطان في مصر، أيام الدولة الفاطمية^(٧٨).

الفصل الرابع: وسائل النقل عبر الطريق:

المبحث الأول: وسائل النقل في النيل:

استخدم أهل مصر نهر النيل في أعمالهم، فهو الشريان الحيوي للتنقل بين البلدان الواقعة على ضفافه، ولنقل التجارة سواء كان للداخل المصري، أو لخارج مصر إلى أوروبا، فسيروا المراكب الكبيرة والصغيرة التي تحمل المنتجات الزراعية^(٧٩)، وارتبطت حياتهم فيه ارتباطاً وثيقاً، فهو الطريق الرئيس لنقل البضائع، والمسافرين من بلد إلى آخر، بل ونقل التجارة من الموانئ التي في أعلاه إلى الموانئ في الجنوب أو العكس^(٨٠)، واشتهرت الفسطاط بوجود دار للصناعة السفن والتي يستخدم فيها الأخشاب المتوفرة لديهم في الأحراش والمزارع، من القصب، أو جذوع النخيل أو السعف، وكذلك الأثل والسدر

^(٧٥) الزبيدي: محمد بن محمد بن عبدالرازق الزبيدي (١٢٠٥هـ)، تاج العروس في جواهر القاموس، دار الهداية، الرياض، د.ت، ج١٦، ص٥١٥.

^(٧٦) من العلماء من أجاز الضرائب بشروط أربعة أن تكون هناك حاجة حقيقية بالدولة للمال، وأن توزع أعباء الضرائب بالعدل بحيث لا يرهق فريق من الرعية لحساب الآخر، وأن تصرف في المصالح العامة للأمة، وأن يوافق أهل الشورى والرأي في الأمة لأن الأصل في أموال الأفراد الحرمة، والأصل أيضاً براءة الذمة من الأعباء والتكاليف، ويقابل هذا الرأي رأي آخر يقرر تحريم فرض الضرائب لأنه لا حق في المال سوى الزكاة وأن الإسلام احترم الملكية وحرّم الأموال كما حرم الدماء والأعراض. (الزحيلي: وهبة بن مصطفى، الفقه الإسلامي وأدلته، دار الفكر، دمشق، ط٤، د.ت، ج٧، ص٥٠٢)، وقد أجاز الشيخ عز الدين عبدالعزيز بن عبدالسلام (١٦٦٠هـ) للسلطان قنطز أنه إذا طرق العدو البلاد وجب على العالم كله قتالهم، وجاز أن يؤخذ من الرعية ما يستعان به على جهادهم، بشرط أن لا يبقى في بيت المال شيء. (الذهبي: تاريخ الإسلام، ج٤٨، ص٤٥).

^(٧٧) الإمام البخاري: صحيح البخاري، ج٥، ص٣٦٠، حديث رقم ١٧٧.

^(٧٨) عطية القوصي: دولة الكونوز، ص١١٨.

^(٧٩) المقرئزي: المواعظ والاعتبار، ج٢، ص١٩٠.

^(٨٠) محمد حمدي المناوي: نهر النيل في المكتبة العربية، دار القومية للطباعة، القاهرة، ١٣٨٦هـ / ١٩٦٦م، ص٩٠.

وشجر السنط، والذي يصنع منه الحصير لبعض الأشرعة للمراكب الصغيرة^(٨١)، بل واستخدموا القرب المنفوخة بالهواء في بعض تنقلاتهم، وأهم ما يصنع في هذه الدار سفن الشواني^(٨٢)، ولقد امتازت مصر بموقعها الجغرافي المميز بين القارات الثلاث آسية وأفريقية وأوروبية، وكانت الملاحة البحرية هي السبيل لربط شعوب هذه القارات، لذا اتخذت مصر سياسة خاصة لكل جهة، فكل بحر من البحار التي تطل عليها مصر له سفنه الخاصة به، وله الموانئ المناسبة كذلك^(٨٣)، وكان نهر النيل يزخر بالسفن الصاعدة والمنحدرة، كما عرف نهر النيل حركة دائبة للسفن المتنوعة في أشكالها، وأحجامها، وزخارفها، وسرعتها، وجودة الصناعة المكتسبة من الخبرات القديمة في تصنيع السفن الصغيرة^(٨٤)، وتبعاً للأغراض التي هيأت لأجلها، سواء أكانت أعدت للحروب، أو لحمل البضائع، أو لنقل المسافرين، أو لنزهة الحكام وكبار رجالات الدولة^(٨٥)، أو لنزهة عامة الناس^(٨٦).

ويلاحظ أن السفن المستخدمة في نهر النيل تتطور بشكل دائم تلبية لحاجة عابري هذا الطريق النهري، في سد الاحتياجات الاقتصادية، والزراعية.

ومن أشهر السفن والمراكب التي تصلح للنقل في نهر النيل ما يلي:

الحراقة: أو الحرايق^(٨٧)، وهي سفينة انتشر صيتها في كثير من بحار العالم لما تتميز به من قيامها بمهام متعددة.

اعزاري: وهذه السفينة مخصصة لنقل المؤن والأزواد، وهي من توابع الأسطول^(٨٨)، الحربي التي تنتقل بين النيل والبحر الأبيض المتوسط^(٨٩).

البركوش: وتعرف أيضاً بالمركوشي، وهذه السفينة يستعملها المصريون كسفينة الأعزاري، لأنها تقدم خدمة للأسطول الحربي، وذلك بنقل المؤن وتحديد الماء الصالحة للشرب، وهي من المراكب المرنة التي تستطيع الدخول في الأحراش أو الأماكن الضيقة التي يصعب على السفن الحربية الدخول إليها^(٩٠).

الحمام: من السفن النيلية الصغيرة، ولصغرها سميت بالحمامة، وقد استخدمها أهالي النيل، وغالباً كانت تسير بجوار السفن الكبيرة لتقديم لها الخدمات الشاطئية^(٩١).

(٨١) حسن صالح شهاب: المراكب العربية تاريخها وأنواعها، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، د.ت، ص ٢٥.

(٨٢) المقريري: السلوك، ج ١، ص ٤٣٧، المواعظ والاعتبار، ج ٢، ص ١٩٦.

(٨٣) العبادي وسالم: تاريخ البحرية الإسلامية، في مصر والشام، ص ٢٠١.

(٨٤) الفريد لو كاس: المواد والصناعات عند قدماء المصريين، ترجمة زكي اسكندر، دن، القاهرة، ١٩٤٥م، ص ٧٠٧.

(٨٥) المقريري: السلوك، ج ٦، ص ٥٠٤، ابن تغري بردي: النجوم الزاهرة، ج ١٤، ص ٨٦.

(٨٦) قاسم عبده قاسم: بعض مظاهر الحياة اليومية في عصر سلاطين المماليك، دار المعرفة، سوسة، تونس، د.ت، ص ٢٩.

(٨٧) درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، جامعة الإسكندرية، ١٩٧٤، ص ٣٢.

(٨٨) الأسطول: كلمة يونانية (stoles)، وتعني مجموعة من السفن. (الخربوطلي: الحضارة، ص ٦٠).

(٨٩) ابن مماتي: قوانين الدواوين، ص ٣٤٠.

(٩٠) سعاد ماهر: البحرية في مصر، ١٢٣.

(٩١) المقدسي: أحسن التقاسيم، ص ٣٢، درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، ص ٤١.

الشيبي: عرفت هذه السفينة بطولها البين، ولطولها كان الجدافون يتجاوز عددهم المئة والأربعين رجلاً، وبهذه السفن مخازن لحفظ القمح، وصهاريج لخزن المياه العذبة^(٩٢).

شبيق: وهي أشبه ما تكون بالسمك النهري الشبيق، وهي صغيرة الحجم سريعة تستطيع الدخول في الأحراش والأماكن الضيقة، وهي بمثابة سفينة لنقل البضائع أو لتقريب حمولة سفينة كبيرة بتوزيع البضائع على الموانئ المجاورة، ويشبهها سفينة تقدم نفس الدور وهي خدمة السفن الكبيرة وتعرف أيضاً بالشموط^(٩٣).

الطراد: سفينة صغيرة سريعة؛ لأن أخشابها رقيقة وصلبة، تستخدم في نهر النيل بشكل واسع^(٩٤)، وتختلف مسمياتها بحسب المنطقة على نهر النيل، فمنهم من يسميها (الطريدة)، ومنهم من يقول (تطريدة).

العشاري: ويقال لها العشير، وتجمع بعشاريات، من أكثر السفن شهرةً وتستعمل في نهر النيل^(٩٥)، ويعمل عليها عشرون جدافاً، كانت ذات استخدامات متنوعة فهي سفينة حربية وقت الحروب، وسفينة نقل للمقاتلين والعتاد والمؤن إلى ضفاف النهر، أو إلى الموانيء.

المعادي: وهذه السفينة عرفت في مصر ونهر النيل تحديداً، وكانت تتخذ لتعدية الناس النهر إلى الضفاف المقابلة، واشتهر استخدامها في عهد دولة المماليك^(٩٦).

الملوحة: وهي من السفن التي تحتكر استخدامها الدولة في مصر سواء كانت الدولة الفاطمية أو الأيوبية، أو المملوكية، فكانت تعطى للعمال والقادة لاستخدامها، ثم تعاد إلى دار الديوان في الدولة^(٩٧)، وتميز بها نهر النيل، وهي سفينة صغيرة تسير بالأشعة^(٩٨)، ولا يستبعد أن تكون هذه السفن من وسائل نقل الحجاج من شمال مصر إلى جنوبها.

المبحث الثاني: وسائل النقل في الصحراء:

كانت طرق الحج والمسافرين في الصحراء، وتحديداً في وادي العلاقي وفي الطرق البرية المقفرة شديدة ووعرة المسلك وطويلة المسافة، لذا كانت الوسيلة الرئيسة في النقل الجمال التي تحمل المسافرين من حجاج، أو تجار، وتحمل الأحمال التجارية التي كانت تزدهر بها عيذاب في تلك الفترة، لأنها أكثر الدواب تحملاً للظروف المناخية، حيث تقطع مسافات طويلة ولا يمكن لأي دابة أن تتحمل مثل هذه الظروف^(٩٩).

^(٩٢) حسين مؤنس: تاريخ المسلمين في البحر الأبيض المتوسط والأوضاع الاقتصادية والاجتماعية، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ط١، ١٤١١هـ/١٩٩١م، ص ٨٢.

^(٩٣) المقدسي: أحسن التقاسيم، ص ٣٢.

^(٩٤) درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، ص ٨٩-٩١.

^(٩٥) نفس المرجع السابق: ص ٩٥-١٠٠.

^(٩٦) المقرئ: الموعظ والاعتبار، ج ٢، ٤٣٣، درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، ص ١٤٣-١٤٦.

^(٩٧) درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، ص ١٣٩.

^(٩٨) ابن ممتي: القوانين والدواوين، ص ٣٤٨.

^(٩٩) ابن جبير: الرحلة، ص ٣٣.

وهناك جمال تعرف بالجمال البختية، والتي عُرفت بهذا الاسم نسبة لبلدة بخته^(١٠٠)، وهي من أسرع الدواب، وأصبرها على الأحمال، وقد وصفها الحميري بقوله: "والجمال البختية ليس يوجد على وجه الأرض جمال أحسن منها، ولا أصبر على السير، ولا أسرع خطى، وهي بديار مصر معروفة بذلك"^(١٠١).

ومتلما تميزت الجمال في جهات عديدة في مصر، كان للخيل دور ظاهر في اتخاذها وسيلة للتنقل، فقد اعتمد عليها المماليك بشكل كبير في التنقل وكثير من مناسباتهم^(١٠٢)، حتى إن السلاطين يقدمون الهدايا السلطانية لضيوف الدولة، وقد استعملت الخيل في البريد، وقد تميزت بعض الدواب المصرية عن مثيلاتها في البلاد العربية، حتى غدت سلعة تجلب، حيث يقول الاصطخري: "و بمصر بغال وحمير لا يعرف شيء من بلاد الإسلام أحسن ولا أثنى منها"^(١٠٣)، ويقول القلقشندي: "... والبالغ النفيسة، والحرر الفارحة مما ليس له نظير في إقليم من الأقاليم، ولا مصر من الأمصار"^(١٠٤).

وقد انتشرت في القاهرة تحديداً مهنة تأجير الحمير للرجال، والنساء على السواء، وقد وجد جماعة من الناس اتخذوا من تأجير الحمير وسيلة لكسب العيش.

المبحث الثالث: وسائل النقل عبر البحر الأحمر:

اشتهر البحر الأحمر بتعدد السفن التي تخوض عبابه، سواء كانت حربية، أو تجارية أو سفن مواصلات، أو سفن إرشاد للسفن التجارية.

وكان البحر الأحمر محفوفاً بالمخاطر لما فيه من شعاب بارزة ورياح موسمية، لذا كان البحارة لا يسرون فيه إلا نهاراً لشدة الخطورة ليلاً بسبب كثرة الشعاب المرجانية في البحر. ومن أشهر السفن المستخدمة كوسائل نقل في البحر الأحمر:

الجلاب: كانت شهرة الجلبة^(١٠٥)، في البحر الأحمر دون غيره من البحار - برغم من وجود ذكرها في بعض البحار - وهذه السفينة مصنوعة من الخشب الهندي الذي يجلب إلى عيذاب، وتصنع أيضاً من أخشاب اللبخ أو غيرها مما يتوفر لسكان الموانئ، ومشدودة إلى بعضها بأمراس - خيط - ومدهونة لتقاوم ملوحة المياه البحرية، وهي من السفن القوية التي تدوم سنين عديدة، إلا أن بعضاً من ملاك هذه السفن ولطمعه يقوم بتحميلها أكثر من طاقتها، مما يعرض الركاب وممتلكاتهم لخطورة بالغة تصل في

(١٠٠) بخته: مدينة من بلاد البجة، في جنوب وادي العلاقي، وقد اشتهرت بعمل أهلها بنقل المسافرين على جمالهم التي اشتهروا بها. (الإدريسي: نزهة المشتاق في اختراق الأفاق، ج ١، ص ٤٧).

(١٠١) الحميري: الروض المعطار في خبر الأقطار، ص ٨٤.

(١٠٢) حياة بنت ناصر الحجي: أنماط من الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية في سلطنة المماليك في القرن الثامن والتاسع الهجريين، جامعة الكويت، ١٩٩٥م، ص ٢١١.

(١٠٣) المسالك والممالك، ص ٥٥.

(١٠٤) صبح الأعشى، ج ٣، ص ٣٤٦.

(١٠٥) درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، ص ٢٧-٢٨.

بعض الأحيان، وبخاصة أثناء هبوب الرياح إلى جنوح هذه المراكب إلى غير وجهتها المخطط لها، بل إن بعضها يُفقد في عرض البحر، لذا نجد المقرئ يقول: "والذي يسلم كأنه نشر من كفن" (١٠٦).

الشلنديات: ومفردها شلندي (١٠٧)، ومن ثم عدل إلى صندل، وهذه السفن كبيرة عظيمة الجرم وتشتهر باتساع جنباؤها، وقد أهتم بها الجيش الفاطمي.

العيكار: أو العكري، وهو من أخف المراكب، وتتميز بالسرعة لكثرة الجدافين عليها (١٠٨)، وهو خفيف يستطيع مقاومة الأمواج التي تضرب البحر والسفر في أوقات مختلفة، بل ويستخدم طيلة العام بغض النظر عن اتجاه هبوب الرياح، وهي من المراكب التي يعتمد عليها السفار لتوفرها وكثرتها في البحر الأحمر (١٠٩).

السنبوق: عُرف هذا المركب بالصنبوق القنباري (١١٠)، وهو قارب صغير يكثر في البحر الأحمر، وتحديداً في ميناء عيذاب.

الطراد: وهذا المركب أشبه ما يكون بالبرميل، ويستخدم في الحروب ولنقل الخيول إلى الضفة الأخرى، أو إلى ميناء مجاور على نفس الضفة.

الزوارق: يستخدم هذا النوع من المراكب الصغيرة في الصيد، واستخراج اللؤلؤ في جزر البحر الأحمر وهو من المراكب السريعة لخفته وقلة مواد تصنيعه (١١١).

الغراب: وهذا النوع من المراكب يستخدم في البحر الأحمر، وهو صغير الحجم وعليه أشعة وجدافين، وهو من الأنواع السريعة الذي يستخدم في القتال، ويحرص على استخدامه للصوص في البحر لتقنهم بالنجاة عندما يحاط بهم (١١٢).

الفصل الخامس: الآثار الحضارية للحجاج عبر طريق عيذاب:

المبحث الأول: الآثار الدينية والثقافية.

تهدف الرحلة التي يقوم بها الحجاج من بلاد الأندلس والمغرب الإسلامي، وأفريقية في المبدأ من أجل أداء فريضة الحج، ومن ثم الاستفادة من الفرصة المتاحة بلقاء العلماء والتزود بالعلوم الشرعية، وغيرها من العلوم، ولذا أصبح هؤلاء علماء في بلادهم فنقلوا الثقافة الدينية الموجودة في الحواضر الإسلامية، وبخاصة المدينة المنورة، لذا انتشر مذهب الإمام مالك في تلك البقاع، استمر الحجاج في

(١٠٦) المقرئ: المواظ والاعتبار، ج ١، ص ٣٧٥.

(١٠٧) درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، ص ٧٨.

(١٠٨) ابن بطوطة: محمد بن عبدالله بن محمد بن إبراهيم اللواتي الطنجي (٧٧٩هـ)، رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، المطبعة العصرية، صيدا لبنان، ١٤٣٢هـ ٢٠١١م ج ٢، ص ١٠٨، النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، ص ١٠٢.

(١٠٩) ابن ماجد: أحمد بن ماجد بن محمد السعدي، (٩٠٦هـ)، الفوائد في أصول علم البحر والقواعد والأراجيز والقوائد، تحقيق: حسن صالح شهاب، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، ٢٠١٤م، ص ٣١٠، ٣١٣.

(١١٠) درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، ص ٧٠، ٨٦.

(١١١) ابن جبير: الرحلة، ص ٥٦.

(١١٢) المقرئ: السلوك، ج ٥، ص ١٠٨، درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، ص ١٠٤.

رحلاتهم، فأصبحوا يتعرفون على كل جديد في مصر والحجاز، وبعضهم يجاور في المدينتين المقدستين، أو يستقر في مصر للتدريس^(١١٣).

وقد فضل كثير من المغاربة الذين أرادوا الحج البقاء في مصر، بل والانتماء إليها حتى غدت مصر بلدهم الثاني، لذا نجد في تراجم بعض العلماء من يُنعت بمصري الإقامة مغربي النسب، أو مصري المولد لمن ولد منهم على أرض مصر من أبوين مغربيين، وقد أثروا في الحياة الدينية والثقافية في المدن والأرياف المصرية بشكل خاص.

وكان للدولة الفاطمية وبحسب سياستها الدينية اهتمام بنشر الثقافة المذهبية التي تتصل بالدعوة الإسماعيلية، كالفقه والتفسير، وكذلك الثقافة العلمية والأدبية.

لقد كان للحجاج أثر في الحياة الدينية والثقافية في مصر، سواء كانت في العلوم العقلية الشرعية، أو العلوم العقلية أو الدنيوية، فنجد أن الحجاج العلماء عندما يصلون إلى مصر يتفرغون لتدريس ما لديهم من علوم دينية، وبخاصة علوم القرآن الكريم، قراءاته، وإعرايه وتفسيره، ومعرفة أحكامه^(١١٤)، فيختلف إليهم الطلاب لمعرفة القراءات التي كانوا يتقنونها، وكثر طلابهم وأثروا على المجتمع المصري بشكل كبير، كما فعل الفقيه القيرواني الذي ذاع صيته في مصر قاطبة لسعة علمه وكثرة محفوظاته وإتقانه لعلوم مختلفة^(١١٥).

ولقد تعددت العلوم الشرعية التي ترأس مشاهير علماء المغرب الإسلامي تدريسها في مصر أثناء عبورهم لها إلى مكة المكرمة، حتى أصبحوا منارة في سماء معارضة الفاطميين وقبولاً من فئة الشعب المصري، الذي التف حول هؤلاء العلماء وفتح لهم مجال التعليم، وقد كان لهؤلاء العلماء نتائجاً شرعياً على اختلاف الفروع، وإجازات أجازوا بها طلابهم^(١١٦)، وكذلك نشر للثقافة بشكل شامل في مجالات متعددة، وحينما قامت الدولة الأيوبية على يد صلاح الدين الأيوبي، أخذ على عاتقه تغيير وتصحيح عقيدة أهل البلاد وتحويلها إلى المذهب السني فأنشأ المدارس العامة ودور الحديث، وأخذ في استدعاء العلماء، والفقهاء من الأقطار الإسلامية، وأغراهم بالحضور إلى مصر وأعطاهم الجوائز المجزية، وسار على نهجه من خلفه في حكم الدولة من بني أيوب في حكم مصر، فأصبحت مصر ملتقى العلماء من داخل البلاد، ومن العلماء العابرين إلى الديار المقدسة، سواء كانوا علماء مشاركة أو مغاربة، قدموا ما لديهم من علوم، والتي كانت أساساً تدور حول القرآن الكريم وعلومه، وكذلك علوم الحديث والآداب

(١١٣) محمود علي مكي: أثر الحج في الثقافة الأندلسية ورحلة أبي مروان الباجي، مجلة الحج والعمرة، السنة السابعة والخمسون، والعدد الخامس، رجب، سنة ١٤٢٣هـ، سبتمبر - أكتوبر، ٢٠٠٢م، ص ٦٥.

(١١٤) ابن بشكوال: أبو القاسم خلف بن عبد الملك بن مسعود (٥٧٨هـ)، الصلة في تاريخ أئمة الأندلس وعلمائهم ومحدثيهم وفقهائهم وأدبائهم، مكتبة الخانجي، ط ٢، القاهرة، ١٤١٤هـ / ١٩٩٤م ج ١، ص ٢٠٢.

(١١٥) القيرواني: أبو عمران موسى بن عيسى بن أبي حجاج الفاسي القيرواني (٤٣٠هـ)، الفقيه الزاهد العالم بالفقه والحديث والمنقن للقراءات القرآنية، سكن مصر سنة ٣٩٩هـ ودرّس فيها، واصطدم كثيراً مع علماء الفاطميين. (الدباغ: أبو زيد عبدالرحمن بن محمد الأنصاري الدباغ (٦٩٦هـ)، معالم الإيمان في معرفة أهل القيروان، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٧١م، ج ٢، ص ١٩٩-٢٠٤).

(١١٦) البلوي: خالد بن عيسى (بعد ٧٦٧هـ)، تاج المفرق في تحلية علماء المشرق، تحقيق: الحسن السائح، اللجنة المشتركة لنشر التراث الإسلامي بين المملكة المغربية ودولة الإمارات العربية، دت، ج ١، ص ٢٥.

الدينية، وأيضاً علوم اللغة العربية والحساب، وقد تسابق الحكام من بني أيوب في بناء المدارس ودور العلم المختلفة، والخانقات والأربطة والزوايا^(١١٧)، وكان من أقدم المدارس الإسلامية في مصر جامع عمرو بن العاص τ في القاهرة، والذي حرص سلاطين الدولة الأيوبية على الاهتمام به وتوفير احتياجاته، وجلب العلماء الكبار إليه، وكذلك المدرسة الفاضلية.

وإذا عبرنا إلى العهد المملوكي الذي استفاد كثيراً من الحجاج القادمين إلى مكة المكرمة عبر طريق عيذاب، نجد أن حكام الدولة المملوكية ساروا على نهج من سبقهم في استقطاب العلماء، وإجازتهم بجوائز قيمة للبقاء في مصر للتدريس والاستفادة مما لديهم من علوم شرعية، وعُني سلاطين المماليك وأمراؤهم عناية فائقة بالناحيتين الدينية والعلمية، فأظهروا كل إجلال وتعظيم للعلماء، ونشطوا في تشييد المؤسسات العلمية والدينية، إرضاءً لهم، وتقرباً إلى الشعب، فكسبوا فئة العامة، ويظهر ذلك عندما نجح الظاهر بيبرس (٦٥٨ - ٦٧٦هـ / ١٢٦٠ - ١٢٧٧م)، في اجتذاب أفراد من البيت العباسي إلى القاهرة، ليجعل من مصر داراً للخلافة وحامية للخليفة، لذا ارتفعت مكانة سلاطينها عن بقية حكام البلاد الإسلامية الأخرى، وأصبحت مصر بعد سقوط الخلافة العباسية في بغداد مقصداً لعلماء كثر حملوا معهم ما استطاعوا أن يحملوه من مؤلفاتهم، وكذلك قدم إلى مصر علماء من الأندلس نتيجة لما تعرض له المسلمون هناك من هجمات صليبية، وأيضاً قدم من المغرب علماء أرادوا الاستفادة مما توفره الإدارة المملوكية، وكذلك العلماء المغاربة الذين يزورون مصر لفترات قصيرة وهم في طريق ذهابهم أو إيابهم للحج^(١١٨)، و عندما تأثرت الشام بالاحتلال الصليبي رحلت مجموعة من العلماء، فنزلوا مصر وزادت الثقافة الدينية بمصر بوجود هذا الخليط الناضج من العلماء والذين قصدوها من شتى الأقطار الإسلامية، مما ساعد مصر لتكون ملتقى للعلماء، سواء كانوا مقيمين فيها بشكل دائم، أو زواراً في طريقهم إلى الحج، وقد كانت مصر حافلة بأماكن العلم ومجالس العلماء، وحرص سلاطين المماليك على بناء المدارس لاستقطاب أكبر عدد ممكن من العلماء الزائرين لمصر، وقد أسهم هؤلاء العلماء في النهضة الدينية، والثقافية في مصر، وأثروا تأثيراً إيجابياً.

وعندما حج السلطان منسا موسى سنة ٧٢٤هـ، كان معه أعداداً كبيرة من الحجاج، وبعد عودته من حجه نزل في مصر، وقابل فيها علماء ودعاهم إلى مملكته، وابتاع كتباً دينية شرعية، وكان هدفه من هذه الكتب أن يوفر الكتب الدينية والثقافة الإسلامية لأكبر عدد من أهل بلاده؛ لإتاحة الفرصة لهم للتعلم من هذه الكتب، وشجع عدداً من أبناء بلاده للاستقرار في مصر؛ لينهلوا من العلوم الشرعية

(١١٧) الخانقات: لفظة فارسية وتعني البيت الذي ينزل فيه الصوفية، والرباط: هو أصلاً بناء مخصص على حدود الدولة الإسلامية، وهو مكان تجتمع فيه الحياة الجهادية والدينية، ومن ثم اتخذ بعد ذلك مكان يجلس فيه أرباب الطرائق الصوفية، والزوايا: هي مسجد صغير أو بناء صغير يجلس فيه شيخ للطريقة الصوفية، ويختلف إليه مريدوه وجميع هذه الأماكن مسجلة لفضل الخير!. (ابن العمري: أحمد بن إبراهيم بن محمد بن خليل ٨٨٤هـ)، كنوز الذهب في تاريخ حلب، دار القلم، حلب، ط١، ١٤١٧هـ، ج١، ص ٣٨٤)، وقد نشطت الطرائق الصوفية بعد قدوم أبو الحسن علي بن عبدالله بن عبدالجبار الشاذلي المغربي (٦٥٦هـ)، إلى مصر واختلاف الطلاب إليه حتى توفي بصحراء عيذاب. (الذهبي: العبر في خبر من غير، ج٣، ص ٢٨٢، تاريخ الإسلام، ج٤٨، ص ٢٧٣، المقرئ: السلوك، ج١، ص ٥٠٤).

(١١٨) العبدري: رحلة العبدري، ص ١٣٨-١٤٣، ابن رشيد: ملء العيبة، ج٣، ص ١٣.

المتاحة فيها، والتي يحتاجها سكان بلاده للتفقه في الدين^(١١٩)، وكانت الدعوة أيضاً للعلماء، بحيث شجعهم للسفر إلى بلاده لإقراء الناس القرآن الكريم والعلوم الشرعية الأخرى^(١٢٠).

ولم يقتصر أثر الحجاج الديني والثقافي على بلدان مصر الرئيسة مثل الإسكندرية والقاهرة، بل امتد إلى البلاد الواقعة على طريق الحج الجنوبي إلى عيذاب، حيث كان الحجاج يؤثرون على الأجراء الذين يحرسونهم، وذلك لأنهم يخالطونهم فترة من الوقت تمتد إلى خمسة عشر يوماً بين المحطات^(١٢١).

وخلاصة القول إن الآثار الدينية والثقافية للحجاج عبر طريق عيذاب سارت بخطى واسعة طوال العهود الثلاثة - فترة البحث - نحو الارتقاء بالموروث الديني، والثقافي للأمة الإسلامية العربية، وتميزت بنشاطها الواسع في فنون عديدة، وكان للحجاج آثارٌ ظاهرةٌ على طول الطريق، بل لم تتوقف الآثار في مصر فحسب، بل امتدت إلى الحجاز، وبعض من هؤلاء الحجاج استوطن الحجاز، وبعضهم عاد إلى مصر.

المبحث الثاني: الآثار السياسية:

عرف الحجاج مصر من خلال مرورهم بها عبر طريق عيذاب، وخبروا سياساتها وتمكن الفاطميون حكام المغرب من استغلال حالة الضعف التي تمر بها مصر من الناحية الاقتصادية نتيجة للمجاعة التي عصفت بمصر بين سني (٣٥١-٣٦٠هـ)، أيام حكم الإخشيديين، فنشط الفاطميون لبث دعوتهم فيها وتحقيق مطامعهم، في المقابل كان أهل مصر متطلعين لقوة حكمهم، وتحقيق لهم الأمن، والرخاء، والحماية من العدو الخارجي، بل إن بعض أهل الحل والعقد في مصر كاتبوا الحاكم الفاطمي المعز بالله كي يأتي لمصر^(١٢٢)، الذي عزم على إرسال مولاة جوهر الصقلي بجيش كبير، فدخل مصر سنة ٣٨٥هـ دون قتال، وشرع في أعمال توطيد الحكم للفاطميين فبنى مدينة القاهرة^(١٢٣).

وقد كان للحجاج أثر سياسي، وذلك عندما أدرك العلماء منهم ما للفاطميين من أطماع لتغيير دين أهل مصر إلى ما يعتقده الفاطميون، فتصدى هؤلاء العلماء بعدما بادروهم الفاطميون بأعمال منها إتلاف مصنفااتهم، ومنع العلماء منهم من التدريس، والتصديق عليهم، فقام العلماء بإجراءات منها الحوار، ثم الجدل الذي أوضح بعض معتقدات الشيعة، مما أثار عليهم حفيظة بعض السكان، وعندما لم يجد هذا العمل نفعاً، أخذ العلماء وبخاصة منهم من حج ورأى أن وحدة المسلمين معرضة للتقسيم بوجود هذه الدولة في هذا المكان تحديداً، بادر في المقاومة المسلحة، وبعضهم أخذ جانب التأليف^(١٢٤)، فكان لهم أثر بارز في الحراك السياسي، أيام الدولة الفاطمية، حتى إنها ضعفت بعد أن كثُر العلماء الذين أخذوا يتصدون للفاطميين ودعاتهم، وبالرغم من ميل الفاطميين إلى التسامح من الناحية الدينية في أيامهم الأخيرة، إلا إن العلماء واصلوا السير حتى شاركوا في إسقاط الدولة على يد صلاح الدين سنة ٥٦٧هـ،

(١١٩) ابن حجر: الدرر الكامنة، ج ٢، ص ٣٦٢.

(١٢٠) العبيدي: العلاقات الخارجية لدولة المماليك، ص ٢٤٤.

(١٢١) ابن جبير: الرحلة، ص ٣٢.

(١٢٢) المقرئزي: اتعاض الحنفاء بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفاء، ج ١، ص ٩٦.

(١٢٣) المقرئزي: المواعظ والاعتبار، ج ٢، ص ٢٠٤-٢٠٥.

(١٢٤) المقرئزي: المواعظ والاعتبار، ج ٢، ص ٢٩٠.

بل إن بعض العلماء القادمين إلى مصر والذين استقروا فيها قد اتهموا الفاطميين بالتحالف مع النصارى في احتلالهم للشام^(١٢٥).

وكان الحجاج وتحديداً العلماء منهم يمثلون المعارضة الفاعلة لمواقف الدولة، فنجد أن هذه المعارضة تزداد قوة في كل ما يمس الدين، وكانت تقاس قوة هذه المعارضة بمدى قوة الدولة وقوة السلطان.

وقد أدرك سلاطين المماليك أنه لا بد من الاعتماد في حكمهم الرسمي للبلاد على وجهاء البلاد، سواء أكانوا من السكان الأصليين، أو من السكان المستوطنين الذين قدموا للحج وفضلوا الاستقرار في البلاد، وأصبحوا مقصداً لطلاب العلم، فاعتمد عليهم المماليك في المحافظة على قيم المجتمع المسلم^(١٢٦)، لذا نجد أن المماليك قد تحالفوا مع علماء الدين الإسلامي، وتحديداً العلماء المؤثرين بشكل كبير في الطلاب والمجتمع، حيث أظهروا لهم تمسكهم بالدين، والاهتمام بالأماكن المقدسة بمكة المكرمة^(١٢٧).

المبحث الثالث: الآثار الاقتصادية والاجتماعية:

كان للعامل الجغرافي لموقع مصر بوقوعها على طريق الحجاج أثر بارز في الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية للحجاج القادمين من الأندلس وأفريقية عموماً، وفيما يتعلق بالنواحي الاقتصادية فقد تعددت المهن، ووسائل الارتزاق التي امتتها الحجاج المتجهون لمكة المكرمة عبر مصر، ومن المعلوم أن الحركة الاقتصادية دائماً تنشط في البلاد المستقرة سياسياً، ويؤكد ذلك ابن بطوطة بقوله: " والأسواق متصلة من الإسكندرية إلى مصر، ومن مصر إلى مدينة أسوان من الصعيد "^(١٢٨).

ويمكننا القول إن مصر منطقة جاذبة، لوقوعها على طريق حجاج المغرب الإسلامي، ويعود ذلك إلى عوامل عديدة ومن أهمها:

العامل الجغرافي وذلك لقرب مصر من الحجاز، العامل التجاري حيث إن المغاربة ينضمون إلى الأماكن التي توجد بها عائلات من بلادهم، ويتعايشون معهم.

وقد بلغ الوضع الاقتصادي في مصر مبلغاً مزدهراً في القرن الثامن الهجري، وانتشرت البضائع المطلية بالذهب والفضة^(١٢٩).

وكان للزراعة نشاط كبير حيث تعتبر مصر من المناطق الزراعية لتوافر الأراضي الصالحة للزراعة والمياه المتدفقة من نهر النيل بشكل مستمر، والتي اعتمد عليها الزراع في الري لمزروعاتهم،

^(١٢٥) أبو شامة: الروضتين، ج ٢، ص ١٩١.

^(١٢٦) السير وليم موير: تاريخ دولة المماليك في مصر، ترجمة: محمود عايدين وسليم حسن، مكتبة مدبولي، القاهرة، ط ١، ١٩٩٥م، ص ٣٨-٣٩.

^(١٢٧) سعيد عبدالفتاح عاشور: أضواء جديدة على الحروب الصليبية، الدار المصرية للتأليف، القاهرة، ١٩٦٤م، ج ١، ص ٨٤.

^(١٢٨) الرحلة، ج ١، ص ٣٧.

^(١٢٩) حياة الحجي: أنماط من الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية في سلطنة المماليك، ص ٢٠٠، ٢٠٣.

في حال استمرار منسوب مياه نهر النيل^(١٣٠)، والزراعة لا تحتاج إلى تخصص في الأيدي العاملة، فبإمكان أي شخص زائر إلى مصر أن يعمل في هذا النشاط الحيوي.

وفيما يتعلق بالحياة الاجتماعية للحجاج الذين يعبرون طريق الحج المصري عبر عيذاب فقد كان لهم آثارٌ اجتماعية عديدة، فمن الحجاج من يفضل البقاء في مصر لأسباب كثيرة فيشارك المصريين في حياتهم الاجتماعية، وهذه المشاركة حظيت بقبول وتقدير المجتمع، وتحديداً في المدن فشاركوا في والأنشطة التجارية، والحرف اليدوية بأنواعها وأشكالها المختلفة، فأثروا تأثيراً إيجابياً في الحياة الاجتماعية^(١٣١)، وازدادت أنشطتهم سواء كانت علمية أو تجارية، وهذا القبول للحجاج المستقرين في المدن المصرية، كان له أثر في الانصهار، والاندماج مع فئات المجتمع، فنشأت علاقات اجتماعية كثيرة، منها التزاوج والمصاهرة، فانفتح أهل المدن المصرية على هؤلاء القادمين، فزوجهم، وتزوجوا منهم، وازدادت وشائج العلاقة واطمئن القادمون لمصر، فأصبحوا من أفراد الشعب لهم ما للشعب، وعليهم ما عليهم^(١٣٢).

وخلاصة القول إن أثر الحجاج القادمين والمستقرين في بعض الأحيان في مصر، كان أثراً بارزاً وفاعلاً في الحياة الاقتصادية والاجتماعية، لدرجة أنهم استطاعوا أن يغيروا في بعض المفاهيم الاجتماعية والعلمية والاقتصادية، بل نجح بعضهم في إقناع بعض رجالات الدولة وبخاصة الفاطمية بالسماح له في عرض دروسه التي تختلف مع مذهب هذه الدولة التي حكمت مصر رداً من الزمان^(١٣٣).

(١٣٠) للاستزادة حول قصور نهر النيل وزيادة، وأثر ذلك على الزراعة. أنظر القلقشندي: صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، ج ٣، ص ٣٢٣، ج ٨، ص ٣٣٥، ٣٣٣.

(١٣١) الذهبي: الذهبي: شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أحمد بن عثمان بن قايماز الذهبي (٧٤٨هـ)، تذكرة الحفاظ، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤١٩هـ/١٩٩٨م، ج ٤، ص ٦٦.

(١٣٢) ابن حجر: إنباء الغمر بأبناء العمر، ج ٤، ص ٢٤٢.

(١٣٣) ابن الزيات: الكواكب السيارة في ترتيب الزيارة في القرافتين الكبرى والصغرى، ص ٢٣٦-٢٣٧، المقري: نفع الطيب، ج ٢، ص ٢٩٠-٢٩٣.

الخاتمة:

الحمد لله الذي منَّ عليَّ بإتمام هذا البحث المعنون: (طريق الحج المصري عبر عيذاب من القرن الخامس إلى نهاية القرن الثامن الهجري)، فقد جرت عادة كثيرٍ من الباحثين أن يجعل خاتمة بحثه مكاناً لعرض أهم النتائج التي توصل إليها من خلال بحثه، وما أنا أسير على خُطى من سبقني في هذه الطريقة، وسوف أعرض أهم النتائج التي خَلَصْتُ إليها من هذا البحث، ويمكن أن أقدمها في نقاط موجزة، منها:

- تعاقب الدول على حكم مصر أثر تأثيراً كبيراً على طريق الحج.
- اعتلاء السلطان صلاح الدين الأيوبي لسدة الحكم في مصر والقضاء على الدولة الفاطمية سنة ٥٦٧هـ، قد ساهم في سلامة طريق الحج من خلال إلغاء المكوس والضرائب التي كانت الدولة الفاطمية تفرضها على الحجاج، بل وعوّض أشرف مكة المكرمة عن الضرائب والمكوس التي قد فرضوها تأسياً بالدولة الفاطمية التي مدت نفوذها ولو اسماً على الحجاز في فترات زمنية محددة.
- حقبة الدولة الأيوبية تعد من أزهى الفترات التاريخية، فيما يتعلق بطريق الحج، وما يقدم للحجاج من خدمات وتسهيلات.
- اهتمام حكام بني أيوب وعلى رأسهم السلطان صلاح الدين الأيوبي بالحجاج وإصلاح الطرق التي يسلكها الحجاج.
- كشفت الدراسة في هذا البحث عن شدة التنافس من قبل الدول سواء كانت تصف نفسها بإسلامية أو غير ذلك للسيطرة على مصر والشام، وذلك لموقعها الاستراتيجي، وأنها حلقة وصل بين القارات أو بين المناطق المهمة للمسلمين.
- كشفت أيضاً عن الأسباب الرئيسية التي أدت إلى ترك الطريق الشمالي وتحول الحجاج والتجار إلى الطريق الجنوبي عبر عيذاب.
- تميز موقع عيذاب البحري، وأنه صالح للملاحة واستقبال السفن ورسوها فيه على اختلاف أنواعها، وأحجامها، ومقابلته إلى حد ما لميناء جدة في الجزيرة العربية، والذي يعد مقصداً لكثير من ركاب السفن، لذا كانت عيذاب هدفاً لكل القوى المحيطة بها.
- كشف البحث عن معاناة الحجاج على هذا الطريق سواء معاناةً جسدية أو مالية أو أمنية.
- طريق الحج قد كان هدفاً استراتيجياً للصمصام من العريانيين المترصدين لقوافل الحجاج، وبعد القضاء على الخطر الصليبي ظل خطر العريانيين يهدد الطريق بشكل دائم وبخاصة عند ضعف الدولة.
- ولأهمية ميناء عيذاب أنشأت الدول المسيطرة على مصر أسطولاً لحماية سفن الحجاج العابرة إلى البحر الأحمر.

قائمة المصادر والمراجع

- ابن إياس: محمد بن أحمد بن إياس الحنفي (ت ٩٣٠هـ)، بدائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق: محمد مصطفى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٤٠٢هـ / ١٩٨٢م
- ابن بشكوال: أبو القاسم خلف بن عبد الملك بن مسعود (٥٧٨هـ)، الصلة في تاريخ أئمة الأندلس وعلمائهم ومحدثيهم وفقهائهم وأدبائهم، مكتبة الخانجي، ط٢، القاهرة، ١٤١٤هـ / ١٩٩٤م.
- ابن بطوطة: محمد بن عبدالله بن محمد بن إبراهيم اللواتي الطنجي (٧٧٩هـ)، رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، المطبعة العصرية، صيدا لبنان، ١٤٣٢هـ / ٢٠١١م.
- ابن تغري بردي: أبو المحاسن جمال الدين يوسف (٨٧٤هـ)، النجوم الزاهرة في ملك مصر والقاهرة، طبعة مصورة عن طبعة دار الكتب الوطنية، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، القاهرة، د.ت.
- ابن جبير: أبو الحسين محمد (٦١٤هـ)، رحلة ابن جبير، المسماة تذكرة بالأخبار عن اتفاقات الأسفار، المكتبة العصرية، ط١، بيروت، ١٤٣١هـ / ٢٠١٠م.
- ابن خرداذبة: أبو القاسم عبيد الله بن عبدالله (حوالي ٢٨٠هـ) المسالك والممالك، دار إحياء التراث العربي، ط١، بيروت، ١٤٠٨هـ / ١٩٨٨م.
- ابن منظور: أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم (٧١١هـ)، لسان العرب، دار صادر، ط١، بيروت، ١٤٠١هـ - ١٩٩٠م.
- أحمد دزاج: عذاب من الثغور العربية المنذرة، مقال بمجلة نهضة أفريقيا، العدد التاسع والعاشر، يوليو وأغسطس، ١٩٥٨م.
- الإدريسي: أبو عبدالله محمد بن عبدالله (٥٦٠هـ)، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، مكتبة الثقافة الدينية، بورسعيد، د.ت.
- آدم منتر: الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة: محمد عبد الهادي أبو ريده، لجنة التأليف والنشر والترجمة، القاهرة، ١٣٦٠هـ، ١٩٤١م.
- الأشرف الرسولي: إسماعيل بن عباس الرسولي (٨٠٣هـ) طرفة الأصحاب في معرفة الأنساب، تحقيق: ك.و.ستروستين، دار الكلمة، صنعاء، ط٢، ١٤٠٦هـ / ١٩٨٥م.
- الإمام أحمد: أبو عبد الله أحمد بن محمد بن حنبل الشيباني (٢٤١هـ)، مسند الإمام أحمد بن حنبل، تحقيق: شعيب الأرنؤوط و عادل مرشد، وآخرون، إشراف: د عبد الله بن عبد المحسن التركي، مؤسسة الرسالة، ط١، ١٤٢١هـ / ٢٠٠١م.
- الإمام مسلم: مسلم بن الحجاج أبو الحسن القشيري النيسابوري (٢٦١هـ)، المسند الصحيح المختصر بنقل العدل عن العدل إلى رسول الله صل الله عليه وسلم، تحقيق: محمد فؤاد عبد الباقي، دار إحياء التراث العربي، بيروت، د.ت.
- البلاذري: أبو الحسن أحمد بن يحيى بن جابر (٢٩٧هـ) فتوح البلدان، دار ومكتبة الهلال، بيروت، ١٩٨٨م.
- التجيبي: القاسم بن يوسف التجيبي السبتي (٧٣٠هـ)، مستفاد الرحلة والاعتراب، تحقيق: عبد الحفيظ منصور، دار العربية للكتاب، القاهرة، ١٩٦٥م.
- الجزيري: عبدالقادر بن محمد بن عبدالقادر بن محمد (١٢٩٥هـ)، الدرر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المكرمة المعظمة، المطبعة السلفية، القاهرة، ١٣٨٤هـ.
- حسن صالح شهاب: المراكب العربية تاريخها وأنواعها، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، د.ت.
- حسين مؤنس: تاريخ المسلمين في البحر الأبيض المتوسط والأوضاع الاقتصادية والاجتماعية، دار المصرية اللبنانية، القاهرة، ط١، ١٤١١هـ / ١٩٩١م.

- حياة بنت ناصر الحجري: أنماط من الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية في سلطنة المماليك في القرن الثامن والتاسع الهجريين، جامعة الكويت، ١٩٩٥م.
- درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، جامعة الإسكندرية، ١٩٧٤م.
- الذهبي: الذهبي: شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أحمد بن عثمان بن قايماز الذهبي (٧٤٨هـ)، تذكرة الحفاظ، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤١٩هـ/١٩٩٨م.
- الزبيدي: محمد بن محمد بن عبدالرازق الزبيدي (١٢٠٥هـ)، تاج العروس في جواهر القاموس، دار الهداية، الرياض، د.ت.
- سبط ابن الجوزي: يوسف بن عبدالله، (٦٥٤هـ) مرآة الزمان في تاريخ الأعيان، د.ت.
- سعد ماهر: البحرية في مصر الإسلامية وأثارها الباقية، الكتاب العربي، القاهرة، د.ت.
- السلمي: عزام بن الأصبع (مات في القرن الثاني الهجري)، كتاب أسماء جبال تهامة وسكانها، من: نوادر المخطوطات، تحقيق: عبدالسلام محمد هارون، دار الجيل، ط١، بيروت، ١٤١١هـ ١٩٩١م.
- سيد عبدالمجيد بكر: الملاح الجغرافية لدروب الحج، دار تهامة، ط١، جدة، ١٤٠١هـ ١٩٨١م.
- السير وليم مورير: تاريخ دولة المماليك في مصر، ترجمة: محمود عابدين وسليم حسن، مكتبة مدبولي، القاهرة، ط١، ١٩٩٥م.
- عبدالعزيز بن راشد العبيدي: العلاقات الخارجية لدولة المماليك الأولى في عهد السلطان الناصر محمد بن قلاوون، (٦٩٣-١٧٤١هـ/١٢٩٣-١٣٤٠م)، رسالة دكتوراه في التاريخ الإسلامي، ١١٤٠٥هـ.
- عبدالعزيز بن عبدالله بن باز: (١٤٢٠هـ)، التبرج وخطر مشاركة المرأة للرجل في ميدان عمله، وزارة الشؤون الإسلامية والأوقاف والدعوة والإرشاد - المملكة العربية السعودية، ط١، ١٤٢٣هـ.
- العبدري: أبو عبدالله محمد بن محمد العبدري الحيجي (٧٣٧هـ)، رحلة العبدري المسماة الرحلة المغربية، تحقيق: محمد الفاسي، جامعة محمد الخامس، الرباط، ١٩٦٨م.
- عطية القوصي: تاريخ دولة الكنز الإسلامية، دار المعارف المصرية، ط٢، د.ت.
- علي بن حسين السليمان: العلاقات الحجازية المصرية زمن سلاطين المماليك، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، ١٣٩٣هـ / ١٩٧٣م.
- الفاسي: تقي الدين محمد بن أحمد المكي (٨٣٢هـ) العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين، مؤسسة الرسالة، بيروت، ط٢، ١٤٠٦هـ/١٩٨٦م.
- الفريد لوكاس: المواد والصناعات عند قدماء المصريين، ترجمة زكي اسكندر، دن، القاهرة، ١٩٤٥م.
- القلقشندي: أحمد بن علي (٨٢١هـ)، صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، دار الكتب العلمية، بيروت، د.ت.
- محمد حمدي المناوي: نهر النيل في المكتبة العربية، الدار القومية للطباعة، القاهرة، ١٣٨٦هـ / ١٩٦٦م.
- محمود علي مكي: أثر الحج في الثقافة الأندلسية ورحلة أبي مروان الباجي، مجلة الحج والعمرة، السنة السابعة والخمسون، والعدد الخامس، رجب، سنة ١٤٢٣هـ، سبتمبر - أكتوبر، ٢٠٠٢م.
- المقدسي: شمس الدين أبو عبدالله محمد بن أحمد بن أبي بكر البنا الحنفي (٣٧٥هـ)، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، طبعة ليدن، مطبعة بريل، ١٩٠٩م.
- المقرئ: تقي الدين أحمد بن علي بن عبدالقادر (٨٤٥هـ)، المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤١٨هـ.
- ناصر خسرو: أبو معين الدين ناصر خسرو الحكيم القبادياني المروزي (٤٨١هـ)، سفر نامة، نقلها إلى العربية يحيى الخشاب، دار الكتاب الجديد، بيروت، ط٣، ١٩٨٣م.
- ياقوت الحموي: شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي الحموي (٦٢٦هـ)، معجم البلدان، دار إحياء التراث العربي، بيروت، د.ت.
- اليعقوبي: أحمد بن إسحاق بن جعفر بن وهيب بن واضح (توفي بعد ٢٩٢هـ)، البلدان، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤٢٢هـ.