

البحر الأحمر ودوره في خدمة حجاج المغرب العربي

أ. محاضر-قسم التاريخ- جامعة طرابلس-ليبيا

د.ربيعة أحمد المداح

المستخلص:

سلكت ركاب الحجاج المغاربة بعد وصولها للديار المصرية إلى الحرمين الشريفين مسارين رئيسين فرضتهما الظروف السياسية والأمنية داخل مصر وفي بلاد الحجاز، أحدهما بري يتجه شمالاً ويقطع سيناء وبلاد الحجاز وصولاً إلى الحرمين، والثاني يتجه جنوباً نحو موانئ البحر الأحمر الجنوبية في القصير وعيذاب، ومنه يعبر المجاز الفاصل بين ضفتيه الشرقية والغربية. كما عبرت سفن الحجاج المغاربة البحر الأحمر من شواطئه الشمالية عبر مينائي الطور والسويس باتجاه الجنوب لترسو في موانئ الحجاز في ينبع وجدة. وبذلك نرى الدور المحوري الذي لعبه البحر الأحمر في شبكة طرق الحج بالمنطقة وربط بلاد الحجاز مع الجناح الغربي من العالم الإسلامي. ومن خلال المعلومات التي أوردتها كتب الرحلات و التاريخ نستطيع رسم ملامح من الترتيبات الخاصة بعبور الحجاج للبحر الأحمر، ولعل أهمها توفير وسائل النقل البحرية المختلفة، وإنشاء مراكز لتجمع الحجاج في المراسي والموانئ المطلّة على ضفتي البحر الأحمر، وبناء دور للجمارك، ومراكز للكشف الصحي، والنظام البريدي. هذا إلى جانب الحاميات المتمركزة في هذه المراكز. هذه التجهيزات كانت تحد من فاعليتها الظروف الأمنية والسياسية بالمنطقة خاصة بعد تزايد وتيرة الحملات الصليبية، إلى جانب تأثير التحولات الدولية على طرق التجارة مع بداية العصر الحديث وتحول حركة التجارة من البحر الأحمر إلى رأس الرجاء الصالح.

Summary:

After arriving in Egyptian land, Moroccan pilgrims followed two main roads imposed by political and security conditions inside Egypt and in the Hejaz. One, which heads north and crosses Sinai and al-Hijaz, the other is heading towards the southern Red Sea ports. Moroccan pilgrims also crossed the Red Sea from its north through the ports of El Taur and Suez in a southerly direction to

dock in the ports of Hejaz in Yanbu and Jeddah. We therefore see the central role played by the Red Sea in the network of pilgrimages to the region and the link of the Hejaz country to the western of the Islamic world. Through the information provided in history books, we are able to map out some of the arrangements for pilgrims to cross the Red Sea. The most important of these are the provision of various means of maritime transport, the establishment of pilgrims' gathering centres at anchors and ports bordering the Red Sea, the construction of customs houses, health centres and the postal system. These facilities were limited in their effectiveness by the security and political conditions in the region, especially after the increase in crusades, as well as the impact of international shifts in trade routes with the beginning of the modern era and the shift of trade from the Red Sea to the Cape of Good Hope.

المقدمة:

يعرض البحث الدور الذي لعبه البحر الأحمر في حركة تنقل الحجاج المغاربة والإجراءات المتبعة لتيسير رحلاتهم ، وتتبع الدراسة أهم المعابر على ضفتي البحر والمرافق المتوفرة بها، والتي من أبرزها دور الجمارك، والرعاية الصحية، إضافة إلى البريد. ويعرض البحث وسائل النقل البحري والبري مبرزاً انطباعات الحجاج عن الخدمات المقدمة لهم. والجانب الثاني الذي تناقشه الدراسة يتعلق بالترتيبات الأمنية المصاحبة لرحلات الحجاج . والمشاكل التي واجهت الدول والحجاج خلال رحلاتهم. للخوض في هذه المحاور استلزم اتباع المنهج الاستقرائي التحليلي للمصادر الجغرافية والتاريخية والرحلية.

طرق الحج المغربي:

سلك الحجاج المغاربة إلى الحرمين الشريفين دروباً امتدت على رقعة جغرافية كبيرة من القارة الإفريقية يمكن تحديدها في الطرق الآتية:

1. الطريق الساحلي، وهو ما يعرف بطريق الجادة، الذي يمتد من طنجة حتى الإسكندرية، وكانت تتصل به كل الطرق المنطلقة من المراكز الداخلية عند المدن الساحلية؛ كالجزائر، وتونس، وقابس، وطرابلس⁽¹⁾، وقد سلكه الرحالة ابن بطوطة عام 725هـ / 1325م⁽²⁾.
2. طريق الهضاب الوسطى، الممتد من مناطق بلاد السوس الأدنى متخللاً منطقة التلّ والهضاب في بلاد المغرب الأوسط، ثم يتصل بالطريق الساحلي عند قابس أو بالقرب من طرابلس، وقد سلكه عدد من الحجاج منهم العبدري عام 688هـ /

1286م،⁽³⁾ واليوسي -1101 1102هـ / -1690 1691م⁽⁴⁾، وابن الطيب عام 1170هـ / 1756م⁽⁵⁾، والورثيلاني 1179هـ / 1756م⁽⁶⁾.

3. الطريق المنطلق من شمال وادي درعة باتجاه الشمال الشرقي مخترقاً بلاد توات ومنها يتجه شمالاً ليرتبط مع الطريق الساحلي، وهو ما عرف بطريق الحج السجلماسي وقد سلكه عدد من الحجاج المغاربة منهم: العياشي بين عامي 1069-1071هـ / 1661-1663م.⁽⁷⁾ وأحمد بن ناصر الدرعي بين عامي 1191-1192 / 1609-1710م⁽⁸⁾، وعبد السلام الناصري عام 1196هـ / 1782م⁽⁹⁾. والحضيكي عام 1152هـ / 1793م⁽¹⁰⁾.

4. الطريق الصحراوي، وهو الذي يتجه من مدينة مراكش إلى بلاد توات شرقاً، ثم إلى فزان ومنها إلى سيوه بالبلاد المصرية، وهو ما عرف بطريق الحج المراكشي، وما وصلنا من رحلات اجتازت هذه المناطق تعود إلى القرن الحادي عشر الهجري / السابع عشر الميلادي منها رحلة ابن مليح القيسي بين عامي 1040-1042هـ / 1630-1633م⁽¹¹⁾، ورحلة المصعبي عام 1197هـ / 1782م⁽¹²⁾، ورحلة البرثلي عام 1204هـ / 1789م⁽¹³⁾.

5- الطريق البحري:

عند تتبع خطوط طرق الرحلات البحرية إلى بلاد المشرق نجدها تسير في طريقين: أحدهما يقطع عرض المتوسط متتبعا جزر المتوسط، والآخر يسير في موازاة سواحل المغرب الشمالية متوقفاً عند بعض الموانئ المهمة.

الطريق عبر جزر البحر الأبيض المتوسط:

يخرج هذا الطريق من موانئ بلاد الأندلس أو المغرب الإسلامي، كميناء مدينة سبتة⁽¹⁴⁾ على ساحل بلاد المغرب الأقصى، أو ميناء مدينة وهران،⁽¹⁵⁾ أو هنين⁽¹⁶⁾، أو ميناء رادس ميناء⁽¹⁷⁾ وكانت السفن تخرج من هذه الموانئ نحو أقرب جزيرة بالنسبة إليها وتبحر حتى تصل إلى جزيرة قبرص ومنها تتجه جنوباً إلى ميناء الإسكندرية. ومن بين الرحلات التي ابهرت عبر هذا الطريق رحلة ابن جبير الذي خرج من غرناطة ببلاد الأندلس 578هـ / 1182م، قاصداً الحج، حيث عبر مضيق جبل طارق إلى سبتة في المغرب، ومنها ركب البحر إلى جزيرة صقلية ثم الإسكندرية، ورحلة ابن رشيد السبتي الذي وصل مصر سنة 696هـ / 1296م، ورحلة البلوي الذي غادر المرية ببلاد الأندلس سنة 736هـ / 1335م، كان خط السير بعد خروجه من ميناء المهديّة بإفريقية سنة 737هـ / 1336م عبر جزر: مالطا، كريت، أشقرباطة، ومنها إلى جزيرة قبرص، ثم ميناء الإسكندرية⁽¹⁸⁾.

الطريق عبر موانئ بلاد المغرب الإسلامي:

لقد ورد ذكر ما ينيف عن المائة موضع من الموانئ و المراسي موزعة على الساحل الشمالي لبلاد المغرب الإسلامي، وهي تتفاوت في أحجامها و إمكاناتها، و من حيث قدرتها على استيعاب رسو السفن من حيث الحجم و العدد،⁽¹⁹⁾ عرفت من بينها بعض المراسي التي شكلت نقاط انطلاق لرحلات سفن الحجاج باتجاه بلاد المشرق و من أهمها ميناء سبتة، وهران، و تونس، و طرابلس، أما المراسي الواقعة على ساحل بلاد برقة كانت ملجأً لمراكب الحجاج القادمة من الإسكندرية باتجاه الغرب في حال تعرضها للعواصف البحرية.⁽²⁰⁾

وأحياناً كانت الرحلات تتبدى برية ثم تكمل طريقها عبر البحر كرحلة البلوي عام 737هـ / 1336م الذي قطع الطريق من وهران إلى تونس عن طريق البر، ثم واصل طريقه بحراً إلى الإسكندرية.⁽²¹⁾

ورحلة القلصادي التي خرج فيها من مدينة غرناطة ببلاد الأندلس ثم توجه إلى سواحل بلاد المغرب ليخرج من ميناء مدينة وهران قاصداً مدينة تونس، ثم أبحر من مينائها قاصداً بلاد المشرق غير أن خط رحلته توقف عند مدينة طرابلس لمدة تقارب من ثمانية أشهر قبل مواصلته لطريقه، ثم أبحر من ميناء طرابلس إلى الإسكندرية سنة 542هـ / 1447م.⁽²²⁾

كما وردت إشارات في رحلة الوريثلاني سنة 1179هـ / 1765م عن وجود مركباً كان يتجه عادة في شهر رمضان إلى ميناء الإسكندرية لنقل على متاع الحجاج من ميناء طرابلس إلى ميناء الإسكندرية، و ممن لا يستطيع قطع الطريق البري من الحجاج، لأسباب صحية أو مادية و ذكر أن المركب وصل الإسكندرية بعد ثلاثة عشر يوماً فقط من خروجه من ميناء طرابلس.⁽²³⁾

بعد وصول السفن إلى البلاد المصرية كانت ترسو عند ميناء الإسكندرية و بعد الاستراحة، يخرج الحجاج المغاربة عبر النيل أو الطريق البري قاصدين القاهرة، و منها كانت أمام الحجاج المغاربة طريقين: إما الاتجاه شمالاً عبر سيناء و مواصلة الطريق براً عبر طريق الحجاز و هي تمتد لمسافة أربعين يوماً.⁽²⁴⁾

أو الاتجاه جنوباً عبر نهر النيل حتى يصل إلى مدينة قوص، و الرحلة في الغالب تستغرق قرابة ثمانية عشر يوماً حتى تصل إلى قوص التي تعد من المراكز التجارية النشطة في الجنوب، و ملتقى الحجاج المغاربة و المصريين، فمنها كان الحجاج يكملون طريقهم براً عبر صحراء عيذاب حتى يصلوا إلى الساحل الغربي للبحر الأحمر، و هو خط رحلة التجيبي إلى الحج سنة

694-696هـ/1297م - 1295م، التي امتدت لسنتين، أدى فيهما فريضة الحج ودونها تحت اسم (مستفاد الرحلة والاعتراب)⁽²⁵⁾.

ويصف خديوي مصر عباس حلمي في رحلته طريق الحج ويحدد المسافة من القاهرة إلى قوص عبر نهر النيل ب 640 كيلومترا وكانت تقطع في نحو عشرين يوما، ثم تسافر القوافل عبر صحراء عيذاب مدة خمسة عشر يوما لتقطع مسافة 130 كيلومترا حتى تصل إلى ميناء القصير على البحر الأحمر وكانت عملية النقل تتم بواسطة قبايل البجاة⁽²⁶⁾. وهذه المرحلة وصفت بأنها من المراحل الصعبة لقلّة وجود المياه بالطريق وتقطع عادة في حوالي الشهر⁽²⁷⁾. ثم يبحر الحجاج من ميناء عيذاب، أو من القصير اللذين يرتبطان بطريق بحري مع ميناء جدة⁽²⁸⁾.

أو الإبحار عبر البحر الأحمر من ميناء طور والاتجاه جنوباً حتى تصل المراكب إلى موانئ بلاد الحجاز⁽²⁹⁾، وهذا الطريق هو الذي سلكه ابن خلدون في رحلته للحج سنة 789هـ/1387م⁽³⁰⁾. وفي القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي صار ميناء السويس المركز الرئيسي لخروج مراكب الحجاج، وهذا الطريق الذي سلكه جوزيف بتس (الحاج يوسف) في رحلته إلى الحج سنة 1091هـ/1680م⁽³¹⁾، وأبو القاسم الزياني الذي خرج فيه بصحبة والده عام 1169هـ/1755م إلى الحج⁽³²⁾.

طرق الحج في حوض البحر الأحمر:

مثل البحر الأحمر أهمية خاصة للحجاج المغاربة، فهو المرحلة الأخيرة في طريقهم إلى الحرمين الشريقين، ووصف في كتابات الحجاج المغاربة بأنه متفرع من المحيط الهندي، ويسير شمالاً حتى مدينة القلزم الصغيرة، ويسمى هذا البحر بكل مدينة تقع عليه، فيسمى القلزم، وعيذاب، وبحر النعام، وقيل أن به أكثر من ثلاثمائة جزيرة⁽³³⁾.

كما عكست لنا مشاهداتهم حجم التغير الذي طرأ على نفوذ القوى المسيطرة على حركة الملاحة العالمية آنذاك، وتأثر حركة النقل الإسلامي للحجاج المغاربة تبعاً لذلك، ولعل في رحلتي ابن جبير والبلوي خير مثال على هذا التحول في حركة النقل البحري خلال العصر الإسلامي⁽³⁴⁾. وتبعاً لهذه التحولات تأثرت حركة نقل الحجاج المغاربة في حوض البحر الأحمر فقد تعرضت موانئ البحر لعدد من الهجمات الصليبية بهدف السيطرة على حركة الملاحة بالبحر الأحمر، والهجوم على المدينة المنورة، من بينها الحملة المعروفة لحاكم أمانة الكرك، ففي عام 577هـ/1181م هاجم أحد القادة الصليبيين ويدعى رينو الشاتيونى (Re-naud de Chatillon) المعروف في المصادر الإسلامية بالبرنس «أرناط» الصليبي حاكم أمانة الكرك الواقعة شرقي البحر الميت، مدينة عيذاب، ودمر 16 سفينة كانت في الميناء، وفي هذه الواقعة طارد قائد الأسطول «حسام الدين لؤلؤ» وهزم القوات الصليبية وهم في طريقهم لتخريب المدينة المنورة⁽³⁵⁾. والجدير بالذكر أن طريق حجاج المغرب الإسلامي عبر البحر الأحمر قد ظل مستخدماً لفترة تقارب المائتي سنة حتى عهد السلطان الملوكي

الظاهر بيبرس⁽³⁶⁾ (658 – 676هـ / 1259-1277م) عندما خرج للحج عبر طريق سيناء عقب انتصاره على الصليبيين في بلاد الشام سنة 666هـ / 1267م، وبعد هذا التاريخ قل عبور الحجاج للطريق، وصارت القوافل تتجه شمالاً عبر سيناء سالكة طريق الحج الشامي المار ببلاد الحجاز.⁽³⁷⁾ وفي العصر الحديث بعد ظهور البواخر بدأ الحجاج في ارتياد الطريق البحري الممتد من السويس إلى ميناء جدة.

تتبع حركة النقل البحري للحجاج في حوض البحر الأحمر عدة مسارات بحرية، وهي:

الطريق البحري من الشمال إلى جنوب البحر الأحمر ويخرج من موانئ الطور والسويس وهي مراكز تجمع حجاج مصر وبلاد المغرب الإسلامي، وقد سلك طريق في فترة مبكرة من التاريخ الإسلامي كما في رحلة ابن خلدون 789هـ / 1337م إلا أن السفر عبره كانت تحفه مخاطر العواصف والصخور، وفي العصر الحديث نال هذا الطريق اهتماماً خاصاً من قبل الحكومات المصرية، فأُنشئت به مراكز خاصة لخدمة الحجاج كتخصيص محاجر صحية، وإدارة جمركية، إضافة إلى المراكز البريدية.

الطريق الرابط بين ضفتي البحر الأحمر الغربية والشرقية وهو يرتبط مع طريق الحجاج العابر لنهر النيل والمتجه من القاهرة إلى مدينة قوص ، وبعد أن يعبر الحجاج الطريق الصحراوي الواصل إلى موانئ عيذاب والقصير تقطع المجاز الفاصل بين ضفتي البحر الأحمر ، وكانت مراكب الحجاج تشحن من موانئ عيذاب والقصير وتحط في مينائي ينبع ميناء المدينة المنورة، وميناء جدة فرضة مكة المكرمة، وعملية النقل تتم بواسطة سفن ومراكب بإشراف السلطات في مصر والنوبة.

معايير الحجاج المغاربة في حوض البحر الأحمر:

استغلت العديد من الموانئ و المراسي لخروج مراكب الحجاج المغاربة ، لاستكمال مراحل رحلتهم إلى الحرمين الشريفين، ومن أهم هذه المعابر:

ميناء الطور:

وصفت بإنها مدينة صغيرة تجلب إليها الفواكه والغلال من سيناء⁽³⁸⁾، يتميز مينائها بكثرة مراسيه البرية، مما جعله مقصداً للسفن المحملة بسلع بلاد الشرق الأقصى، ومثلت في ذات مركز لتجمع الحجاج من بلاد المغرب الإسلامي، ومنه ابتداءً ابن خلدون رحلته إلى الحرمين الشريفين، ولكن بعد الهجوم البرتغالي على الميناء سنة 948هـ / 1541م بقيادة القائد إستيفان دي جاما Stephan de Gama، أمر السلطان العثماني سليمان القانوني سنة 951هـ / 1544م بنقل النشاط التجاري إلى ميناء السويس⁽³⁹⁾.

ميناء السويس:

برز دور الميناء التجاري بعد انهيار ميناء الطور في منتصف القرن الخامس الهجري / الحادي عشر الميلادي، وكان مركزا للتبادل التجاري بين مصر و الجزيرة العربية، كما استغل ليكون قاعدة حربية بحرية في العهد المملوكي والعثماني لمواجهة تغلغل النفوذ البرتغالي في المنطقة، ولذلك فقد كانت عادة تنقل التجارة إلى ميناء الطور، ولكن بعد هجوم البرتغاليين عام 948هـ / 1541م على الطور وتخريبه انتقلت الحركة التجارية إلى ميناء السويس، وأضحى الميناء مقصد السفن التجارية الآتية من بلاد الحجاز في مواسم الحج. وللدور البارز للميناء في نقل الحجاج فقد انشئت به قلعة كبيرة لمراقبة الحدود الشرقية لمصر ولتكون الميناء مركزا لتجمع قوافل الحجاج من مصر وبلاد المغرب⁽⁴⁰⁾، وكان الميناء يقدم خدمة تزويد الحجاج بالسلع والمؤن والماء، كما كان أمير الحاج يرسل ذخائره ومؤنه على ظهور الإبل من القاهرة إلى السويس ثم بالسفن الحربية إلى جدة⁽⁴¹⁾.

ميناء القصير:

يقع ميناء القصير شمال ميناء عيذاب وهو يعد أقرب موانئ البحر الأحمر إلى بر الحجاز، يبعد عن قوص مسافة أربعة أو خمسة أيام⁽⁴²⁾، كانت للميناء أهمية اقتصادية كبيرة، فقد توافدت عليه السفن التجارية القادمة من مينائي عدن، وجدة، وبعد دخول العثمانيين للمنطقة ارتبط القصير بميناء الطور، ولكن قلت حركة النقل البحري بعد استغلال ميناء السويس في النصف الثاني من القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي، ثم عادت الحركة داخل القصير مرة أخرى في أواخر القرن الثاني عشر الهجري / الثامن عشر الميلادي عندما سيطر الأمراء المماليك على جمرك السويس، وكان القصير مركزا لتجمع الحجاج المغاربة والمصريين حتى تحول الطريق على السويس-العقبة، الذي استخدم كطريق رئيسي بعد حملات السلطان الظاهر بيبرس على بلاد الشام وزوال الخطر الصليبي من المنطقة سنة 666هـ / 1267م. ومن ميناء القصير خرج المغربي ابن عابد الفاسي سنة 991هـ / 1583م في رحلته إلى الحج وبلاد حزموت⁽⁴³⁾

ميناء عيذاب

تقع جبال عيذاب في أقصى جنوب الصحراء الشرقية لجمهورية مصر العربية على البحر الأحمر، وعلى بُعد 24 كيلو متراً شمالي مدينة حلايب، وهي تعرف أيضاً باسم عيذاب، ويقال إن عيذاب هو اسم نوع من الأعشاب باللغة البجاوية ينمو بكثرة في منطقة عيذاب، كان أهم ميناء مزدهر يربط مصر

بموانئ اليمن مع الهند والبحر الأبيض المتوسط، وظل أهم موانئ الحجاج إلى مكة لمدة أربعة قرون من القرن العاشر إلى القرن الرابع عشر الميلادي، وخاصة بعد أن أغلق الصليبيون الحج عن طريق الشام⁽⁴⁴⁾.

كان ميناء عيذاب ابتداء من القرن الخامس الهجري إلى القرن الثامن الميناء الأخير الذي يربط مع اليمن وبلاد الهند، وكان يمثل أهمية كبرى، لكنه لم يلبث أن حُرِّب عام 829هـ/1426م وتولى مكانته ميناء سواكن. وكان على عامل مصر القيام بطلب الأرزاق، وعلى عامل البجا حمايتها من الحبشة.

ويتم فيها تحصل المكوس على ما في السفن الوافدة من الحبشة وزنجبار واليمن، ومنها تنقل البضاعة على الإبل إلى أسوان، ومن هنالك تنقل بالسفن إلى مصر في النيل، وعلى يمين عيذاب ناحية القبلة جبل من خلفه صحراء عظيمة، بها مراعي واسعة وخلق كثيرون يسمون البجا، يشتغلون بتربية ماشيتهم، ليس في مدينة عيذاب الصغيرة غير ماء المطر، فلا يتر فيها ولا عين، فإذا لم تمطر السماء، أحضر البجا الماء وباعوه.

وقال التجيبي الذي مرّ بعيذاب قبل ابن بطوطة بنحو ثلاثين سنة: «إنها ليست مدينة كبيرة وأهلها من قوم اللجة، وأكثر بيوتها مبنية بالأخصاص، وفيها بيوت مبنية بالجص خاصة بتجار المدينة المدعوون بالأكارم⁽⁴⁵⁾.

وفي عهده لم يتصل بالمدينة عمران من جهة الصحراء حيث قال: «وإنما سكنت من أجل مرساها الجيد الذي يكن من الأرياح، وهو مرسى كثير الحط والإقلاع، يقصده أرباب السفن من عدن وغيرها بالبضائع الهندية»⁽⁴⁶⁾. وبهذه البلدة عامل من قبل ملك الديار المصرية والشامية وآخر من قبل ملك البجاة الساكن بجزيرة سواكن يقسمان جبايتها نصفين⁽⁴⁷⁾.

وفي رحلة ابن بطوطة على طريق الصعيد لم يتيسر الحج منها بسبب الحرب القائمة في المنطقة بين المماليك والبجاة، حيث اضطر للعودة وسلك درب حجاج الشام..

فبعد خروجه من مدينة العطوانى بصعيد مصر في 737هـ/ 1377م قال: «سرتنا خمسة عشر يوماً وصلنا إلى مدينة عيذاب، وهي مدينة كبيرة كثيرة الحوت واللبن، ويحمل إليها الزرع والتمر من صعيد مصر. وأهلها البجاة، وهم سود الألوان يلتحفون بملاحف صفراء، ويشدون على رؤوسهم عصائب يكون عرض العصابة أصعباً وهم لا يورثون البنات. وطعامهم ألبان الإبل ويركبون المهاري، ويسمونها الصهب. وثالث المدينة الملك الناصر وثلاثها الملك البجاة، وهو يعرف بالحدربي»⁽⁴⁸⁾.

وعندما وصل إلى عيذاب «وجدنا الحدربي سلطان البجاة يحارب الأتراك، وقد خرق المراكب، وهرب الترك أمامه فتعذر سفرنا في البحر، فبعنا ما كنا أعدناه من الزاد، وعدنا مع العرب الذين اكترينا الجمال منهم إلى صعيد مصر»⁽⁴⁹⁾.

وبعد خروجه من رأس دواير في أقصى الساحل الجنوبي لمصر قادماً من جدة: وبعد مسيرة تسعة أيام من رأس دواير، وصلنا إلى عيذاب وكان قد تقدم إليها بعض الرفقة، فتلقانا أهلها بالخبز والتمر والماء وأقمنا بها أياماً واكترينا الجمال وخرجنا صحبة طائفة من عرب دغيم⁽⁵⁰⁾. وفي حجة ناصر خسرو عام 440هـ / 1048م، مر بمدينة عيذاب وذكر أن تعداد سكانها يبلغ 500، وبها مسجد جامع وفيها تحصل المكوس على ما في السفن الوافدة من الحبشة وزنجبار واليمن، ومنها تنقل البضائع على الإبل إلى أسوان⁽⁵¹⁾.

طيلة قرون عديدة تعرضت عيذاب للكثير من الهجمات، وخاصة من مستوطني الصحراء الشرقية قبائل البدو «البجا»، فكانوا يغيرون علي المدينة ويسلبون بضائعها ويسرقون أهلها، ففي عام 521هـ / 1118م هاجم «قاسم بن أبي هاشم» حاكم مكة المدينة، واستولي على البضائع المخزونة به، وقد هدد «الأفضل» حاكم مصر الأيوبي بالانتقام بهجمة تبدأ قواتها من عيذاب وتنتهي في جدة.

وفي عام 671هـ / 1272م قام الملك النوبي «داود» بحملة ضخمة علي المدينة وقتل واليها وقاضيها قبل أن يعود إلى دنقلا مصطحباً معه عدداً كبيراً من الأسرى، وكان من نتيجتها قيام الظاهر «بيبرس» بحملة علي بلاد النوبة. وفي عام 829هـ / 1426م قام السلطان «برسباي» بتدمير عيذاب، والغريب أن هذه الحادثة لم تُسجل في أي كتاب كتبه مؤرخ عربي باستثناء ما كتبه الحسن الوزان «ليو الإفريقي»⁽⁵²⁾.

. أقام ابن جبير بالاسكندرية مدة ثم ذهب للقاهرة، وتجول بمصر مسافراً إلى الجنوب عبر نهر النيل حتى مدينة قوص بمحافظة المنيا الحالية، ومنها رحل شرقاً إلى ميناء عيذاب على ساحل البحر الأحمر، ومنه عبر منه البحر الأحمر حتى مدينة جدة، وكتب عن أهوال البحر الأحمر الذي كاد يعصف بسفينته، ومكث في جدة أسبوعاً، اشتكى من أميرها مكث بن عيسى، الذي يطلب المكوس رغم تحذيرات صلاح الدين الأيوبي وتعويضاته. ومن جدة، ركب قافلة حملته إلى مكة، فوصل إليها بعد قرابة 6 أشهر من خروجه من الأندلس.

وذكر المقرئزي في كتابه «المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار» 849هـ / 1445 م أن: «عيذاب مدينة على ساحل بحر جدة، وهي غير مسورة، أكثر بيوتها أخصاص، وفيها مستحدث بالحصى، كانت عيذاب من أحفل مراسي الدنيا، بسبب أن مراكب الهند واليمن تحط فيها البضائع، وتقلع مع مراكب الحجاج الصادرة والواردة، ولما انقطع ورود مراكب الهند واليمن إليها، صارت المرسى العظيمة عدن من بلاد اليمن، وعيذاب صحراء لا نبات فيها، وكل ما يؤكل بها مجلوب إليها حتى الماء، وكان لأهلها على الحجاج والتجار فوائد لا تحصى، وكان لهم على كل حمل دقيق يحمل الحجاج ضريبة مقررة، في بحر عيذاب مغاص على اللؤلؤ في جزائر على مقربة منها، وأكثر هلاك الحجاج بهذا المرسى، ومنهم من تساعده الريح فتحطه بمرسى عيذاب»، كما ذكر أن حجاج مصر والمغرب أقاموا زيادة عن مائتي سنة لا يتجهون إلى مكة إلا من صحراء عيذاب، وأن هذا في الفترة ما بين 450 هـ وحتى 660 هـ الموافق 1058 م حتى 1261 م.⁽⁵³⁾

لمدينة عيذاب أهمية دينية أخرى، تتمثل في نقل كسوة الكعبة، ففي عهد الفاطميين، كانت تمر كسوة الكعبة من خلال مراكب من القاهرة في نهر النيل، وصولاً إلى مدينة قوص جنوب مدينة قنا، ثم يتم حمل كسوة الكعبة على هودج الجمال، وتسلك طريقها في الصحراء متوجهة لميناء عيذاب، ثم يتم تحميلها على المراكب وتسلك طريقها في البحر متوجهة إلى بلاد الحرم المكي، واستمر ذلك الوضع حتى عهد المماليك، إلا أنها كانت تبخر للأراضي المقدسة من ميناء القصير القديم⁽⁵⁴⁾. إلا أنها تعرضت لهجمات صليبية من قبل حاكم مدينة الكرك (أرناط).

ميناء سواكن:

حاليا هي مدينة سودانية فيها ميناء وجزيرة تطل على البحر الأحمر وتبعد عن العاصمة الخرطوم 560 كيلومترا ومساحتها 20 كيلومترا مربعا وترتفع عن سطح البحر 66 مترا، وهي على بعد 12 ميلاً شمال حلايب، بين درجة 22-20 شمالاً و 32-36 شرقاً.

كان اسم سواكن، يطلق في البداية على الجزيرة فقط وتوسع ليشمل مدينة سواكن الحالية، وتعتبر في وقتنا المعاصر الميناء الثاني في السودان تتمتع بأهمية استراتيجية فهي أقرب موانئ السودان لميناء جدة السعودي، واستخدمها الحجاج قديماً في طريقهم إلى مكة.

ورد ذكر جزيرة سواكن في مؤلفات الرحالة العرب مثل ابن بطوطة، ووصفها بأنها «جزيرة كبيرة تقع على نحو ستة أميال من البر، ولا ماء بها

ولا زرع ولا شجر، والماء يجلب إليها في القوارب، وفيها صهاريج يجتمع بها ماء المطر». (55) وتنتج الجزيرة اللحم و الألبان ومشتقاتها، إلى جانب زراعة نوع من الذرة يسمى عندهم (الجرجور) ، وذكر أن هذه السلع كانت تصدر إلى مدينة مكة المكرمة. (56)

موانئ الضفة الشرقية / الحجاز: ميناء ينبع:

يعد ميناء ينبع الميناء الرئيسي المدينة المنورة، يبعد عنها قرابة مئتين وثمانين كيلومترا، وقد عرفت ينبع كميناء مهم منذ عهد الإغريق حيث كانت تمون السفن الشراعية المارة بالبحر الأحمر وقد اشتهرت بموقعها على طريق القوافل المتجهة إلى الشام، وبرزت أهميته بعد تحول حركة الملاحة إليه من ميناء الجار، في العصر الأيوبي، ففي سنة 621هـ / 1223م، أضحى ميناء المدينة المنورة، بعد أن أشتري السلطان الكامل الأيوبي (615- 635هـ / 1218-1237م) قلعة ينبع على ساحل المدينة المنورة من الحسينيين بأربعة آلاف مثقال، ثم استردها الأشراف منه سنة 638هـ / 1240م. (57)

واستمر هذا الدور حتى عهد الدولة العثمانية حين جرى توسيع الميناء وبناء مخازن الحبوب والتي تعرف بـ «الشونة» لاستقبال مخصصات المدينة المنورة من الحبوب، إلى أن غدت ينبع في بداية القرن الثالث عشر الهجري ميناء تجاريا نشطا يعج بعشرات الوكالات التجارية لاستقبال وتصدير البضائع. وقد زارها الرحالة الإيطالي باديا في سنة 1807 وذكر أن ميناءها جيد لأن الفرقطات الكبيرة تستطيع الإبحار فيه، إلا أن مدخله صعب نتيجة وجود صخور (58)

ميناء جدة:

اكتسبت جدة أهمية تجارية كبيرة فهي أحد الموانئ الرئيسة لحركة التجارة البحرية، ومعبر لوفود الحجاج القادمين من الديار المصرية وبلاد المغرب الإسلامي. وذكر الحموي: « بينها وبين مكة ثلاث ليال»، قدرها البعض بيوم (59)، وقدرت بالفراسخ اثنا عشر فرسخا، (60) ولهذا فهي مرفأ مكة الطبيعي استقرت بها قبيلة قضاة التي تنسب إلى ولد جدة بن حزم بن الحاف بن قضاة فسمي المكان بجدة (61). وذكر العياشي الذي زارها في القرن الحادي عشر الهجري بأنها مدينة كبيرة ممتدة مع ساحل البحر نحو ميلين في كلا طرفيها حصار (حصن) متقن البناء فيه مدافع كثيرة وعسكره لايفارقه...وفي مرساها سفن كثيرة كبارا وصغارا (62). وصف ميناءها بأنه مملوء بالمراكب البحرية التي أتت إلى هذا الثغر حتى أسود وجه البحر لكثرتها، ويحيط بجدة سور.. وهي مركز تجاري لعموم الحجاز منها صادراتها، وإليها

وارداتها، وتجارتها الرئيسية في الحبوب خصوصا ووصف في نفس الوقت نظافة شوارعها، وحرص ساكنيها على ” كنسها وتنظيفها، وفي الطريق بينها وبين مكة المكرمة، تنتشر المرافق المختلفة، من مقاهي وحانات وغيرها، اعتمدت استراحات للحجاج المارين عبر هذه المسالك. وفي القرن التاسع عشر الميلادي زار الرحالة الأسباني دومينجو باديا⁽⁶³⁾ في عام 1807م ميناء جدة متخفيا في صورة حاج مسلم تحت اسم (على باي العباسي)، وبعد رحلة انطلقت من ميناء السويس في 23 / ديسمبر / 1806م، وصل جدة في 13 / يناير / 1807م، ووصفها بقوله « جدة مدينة جميلة، شوارعها نظيفة، ومنازلها مستحسنة مكونة من طابقين، ومبينة كلها بالحجر بطريقة متينة... والمدينة محاطة بسور جميل، توجد به أبراج متفاوتة وغير منتظمة...»⁽⁶⁴⁾

ميناء الجار:

هو ميناء المدينة المنورة يقع شمال ميناء جدة بالقرب من ينبع الحالية وكانت ترسو به السفن القادمة من مصر⁽⁶⁵⁾. وهو من الموانئ التاريخية والأثرية يقع على البحر الأحمر على بعد حوالي 10 كم شمال بلدة الرايس بالقرب من ينبع شمال غرب المملكة، ويعود تاريخ ميناء الجار لفترة تسبق العصر الإسلامي، وكان الخليفة الثاني عمر بن الخطاب - رضي الله عنه - أول من اتخذ الجار ميناء رسمياً للمدينة، وكان الميناء يستقبل المواد الغذائية المرسلة من مصر الى المدينة المنورة، لذلك عد الجار أهم موانئ البحر الأحمر خلال القرون الخمسة الأولى من الهجرة.

المويلح:

كان من مراسي الحجاج المغاربة، وقد شاهد العياشي في رحلته الحركة بميناء المويلح الذي كان ينزل به الحجاج العابرين بين مصر والحجاز عبر بحر القلزم (البحر الأحمر)، وذكر في وصفه هذا سعر السفر للراكب الواحد بسبعة قروش ونصف من مصر إلى المويلح⁽⁶⁶⁾.

خدمات الحجاج المغاربة :

تمتعت قوافل الحجاج بالعديد من الخدمات اللازمة لمواصلة الرحلة إلى الحرمين الشريفين ومن بين هذه الخدمات، توفير وسائل النقل سواء البرية أو البحرية، وعمليات شحن الأمتعة والإجراءات الجمركية المرافقة لها، إضافة إلى الخدمات الصحية المتخذة في حال انتشار الأوبئة، وتوفير خدمة البريد إلى جانب متابعة الحالة الأمنية للطرق والموانئ، وإرسال حملات عسكرية لمراقبة

الطرق وحراسة الموانئ، والتصدي لأي حملات تهدد أمن لحجاج. وقد نال ركاب الحجاج المغاربة حظا وافرا من الاهتمام ، وتتمثل هذه التسهيلات في تزويد قوافل الحجاج بالمؤونة ، وتجهيز قوات مرافقة حركة تنقل الحجاج عبر الدروب البرية والبحرية، كما كانت تراقب بصورة مباشرة ودورية المشاكل التي يتعرض لها الحجاج المغاربة في المنافذ البرية والبحرية. وانعكس ذلك جليا في أخبار وحوادث موسم الحج وطريق الحجاج في كتب الحوليات⁽⁶⁷⁾.

وسائل النقل:

وفي هذا الجانب نجد كتب الرحلات المغربية تسجل لنا تفاصيل دقيقة عن عملية النقل، والمراكب المستعملة ، كما أنها زودتنا بمعلومات وافية عن تقنية صناعة المراكب التي تستخدم لنقل الحاج بين ضفتي البحر الأحمر، فقد وصفت بأنها مراكب صغيرة غير محكمة الصنعة وشراعتها في الغالب مصنوع من الحصير⁽⁶⁸⁾.

وذكر ابن جبير أن الخشب المستخدم في صناعة المراكب مستورد من الهند أو اليمن، ومما استدعى دهشة الحجاج المغاربة أنه لم تستعمل المسامير في بناء المراكب، بل كانت تخطط أخشاب الجلاب بحبال مصنوعة من قشور جوز النارجيل ويسمى (القنبار).

أما مراحل عملية البناء فوصفت على لسان ابن جبير، في قوله: « والجلاب التي يُصرفونها في هذا البحر الفرعوني ملفقة الإنشاء لا يُستعمل فيها مسمار البتة، إنما هي مخططة بأمراس من القنبار، وهو قشر جوز النارجيل يدرسونه إلى أن يتخيط، ويفتلون منه أمراسا يخطون بها المراكب، ويخللونها بدُسر من عيدان النخل، فإذا فرغوا من إنشاء الجلبة على هذه الصفة سقوها بالسمن، أو بدهن الخروع، أو بدهن القرش وهو أحسنها ومقصدهم في دهان هذه الجلبة ليلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة في هذا البحر، ولذلك لا يصرفون فيه المركب المسماري»⁽⁶⁹⁾ و الأشرعة تصنع من خوص شجر المقل،⁽⁷⁰⁾

أما التجيبي فيصف عملية صناعة المراكب بإستفاضة ويقول في رحلته: « ومراكب هذا البحر بجملتها غاية من ضعف البنية، وصورة إنشائها أنهم يركبون الألواح بعضها على بعض، ويصلون بينها بالجزر الماسكة لذلك على صورة القرقوز، ثم يخرزونها بالقتبار، وهو ليف يكون على الرانج، وهو الجوز الهندي، يذبح ذلك الليف إلى أن يتخيط ثم يدرس، فتقتل منه حبال فالخشن منها للمراسي ونحوها يدعونها بالطوانس،... والرقاق من الحبال المذكورة لشد ألواح المراكب المذكورة دون مسمار، وإنما يخللونها

بدر من عيدان النخيل، وهو القنبار يصلح في الماء المالح، فإذا أصابه الماء الحلو أفسده، فإذا أكمل ذلك بأسره جلطوها بدهن متخذ من بعض حيتان البحر ودقاق اللبان. وقيعان المراكب عراض يصنعونها من قطعة واحدة، ثم ينشئون عليها تمام المراكب كما ذكرت، وشرع هذه المراكب كلها من حصر منسوجة من خوص شجر المقل، وإذا أشجنها الربان زاد على ألواحها نحو من ثلاثة أشبار في الارتفاع من حصر ترد الموج بزعمه... وربما يكون الدفل وهو عود الشراع المدعو بالصاري في بعض مراكبهم الصغار من قصبه من قصب الهند.. وبالجملة فلا ينبغي لأحد أن يركب في مركب من هذه المراكب مختاراً لما يلقى من غررها وخطرها لضعف بنيتها، وكثرة الازدحام بها.⁷¹ وعندما زار العياشي ميناء جدة في حجته عام 1069هـ / 1661م، تعجب من صناعة المراكب ووصفها بقوله «وفي مرساها سفن كثيرة كبارا وصغارا، وغالبها معمول بالشريط صنعة عجيبة ليس فيها مسمار وهي مع ذلك كبيرة المقدار، متباينة الأقطار، واسعة النحاء تحمل أضعاف ما يحمل غيرها من السفن»⁽⁷²⁾.

شحن أمتعة الحجاج:

رافقت رحلات الحجاج عمليات لشحن أمتعتهم، وهي تخضع لترتيبات خاصة حال وصولهم للقاهرة حتى دخولهم للحرمين الشريفين، ولأجل ذلك أنشئت نقابات خاصة للحمالين انتشرت في القاهرة يتعاقد فيها الحاج المغربي على أجرة نقل أمتعته من القاهرة إلى مدينة قوص في أولى مراحل رحلته براً أو بحراً عبر نهر النيل، وبعد وصولهم إلى صحراء عيذاب كانت قبائل البدو من الأعراب تتولى هذه المهمة، وتنقل الأمتعة من قوص إلى ميناء عيذاب، وقد شاهد الرحالة المغاربة العدد الكبير من الحمالين الموجودين في هذه المناطق⁽⁷³⁾، وبعد وصولهم إلى ميناء عيذاب كانت عملية الشحن تتم على متن المراكب لعبور المجاز الفاصل بين ضفتي البحر الأحمر.

واجه الحجاج المغاربة صعوبات أثناء عمليات الشحن والنقل بين الموانئ، ففي ميناء عيذاب كان الحجاج يحملون في المراكب بطريقة غير مقبولة، وصفها ابن جبير في رحلته سنة 579هـ / 1183م، فقد كان أصحاب المراكب والسفن في ميناء عيذاب منهم يتحكمون به في رقاب الحجيج في البحر، فقد كانوا يكسبونهم في المراكب تكديسا طلبا للربح السريع والوفير على حساب راحة الحجاج، ويقول ابن جبير في ذلك: «ولأهل عيذاب في الحجاج أحكام الطواغيت، وذلك أنهم يشحنون بهم الجلاب (المراكب) حتى يجلس بعضهم على بعض وتعود بهم كأنها أقفاص الدجاج المملوءة، يحمل أهلها على ذلك

الحرص والرغبة في الكراء حتى يستوفي صاحب الجلبة منهم ثمنها في طريق واحدة»⁽⁷⁴⁾. وفي رحلة ابن عابد الفاسي سنة 991هـ/1583م يصف رحلتهم من ميناء القصير «اجتمعنا من كل فج عميق نحو سبعين وركبنا في خمسة مراكب صغار فرقونا بينهم أهل المراكب للتبرك، وكل واحد من الحجاج والذين ركبوا معنا من غير الحجاج زادهم معهم إلا أنا فإن زادي على صاحب المركب للتبرك بي وحسن ظنه»⁽⁷⁵⁾.

المعاملات الجمركية:

كانت الإجراءات الجمركية من أبرز مظاهر الخدمات المقدمة لحجاج المغرب، ففي هذه المكاتب كان يتم تسجيل أسماء الحجاج، والمعلومات الخاصة بمرافقيهم، والمتاع الخاصة بهم في سجلات خاصة، وبناء عليه كانت تحدد قيمة المكوس المفروضة، والتي تتفاوت بين فترة وأخرى تبعا للعديد من العوامل السياسية، والاقتصادية الخاصة بمعابر الحجاج، والجدير بالتنويه هنا أن هذه المعاملات كانت سببا في تدمير أغلب الحجاج المارين بهذه المعابر.

أما رسوم دخول الحجاج لبلاد الحرمين فقد نالت قدرا من اهتمام ملوك الدول الإسلامية، فخصصت مبالغ مالية ومساعدات مادية سنويا، كانت تصل إلى ولاية الحرمين قبل موسم الحج، هذه الهبات كانت تفقد من مصر، وبلاد المغرب، واليمن، أما في حال تأخر وصول هذه المساعدات كانت تفرض مكوس باهضة على الحجاج في الموانئ لكي يسمح لهم بالعبور، وقد تتخذ ضدهم إجراءات قاسية في حال عدم امتلاكهم القيمة المفروضة⁽⁷⁶⁾.

وذكر المقرئزي واصفا قيمة المساعدات السنوية المخصصة من مصر أنه في كل سنة «تسافر فيها القافلة مائة ألف وعشرين ألف دينار، ومنها ثمن الطيب، والحلواء، والشمع راتباً في كل سنة عشرة آلاف دينار، ومنها نفقة الوفد الواصلين إلى الحضرة أربعون ألف دينار ومنها في ثمن الحميات والصدقات وأجرة الجمال، ومعونة من يسير من العسكرية وكبير الموسم وخدم القافلة وحفر الآبار وغير ذلك ستون ألفا»⁽⁷⁷⁾.

ولعل من أهم الإصلاحات الملحة التخفيف من قيمة المكوس المفروضة على الحجاج، بما فيهم حجاج بلاد المغرب الإسلامي، وفي حجة ابن جبير وعند وصوله إلى جدة أشار إلى شدة وطأة المكوس المفروضة على الحجاج المغاربة، وذكر أنه لم يسمح لهم بالخروج من المدينة بسبب تأخر وصول الأموال والمعونات المخصصة لهم من والي مصر والشام السلطان صلاح الدين الأيوبي، «فمتى أبطأت عنهم تلك الوظيفة المترتبة لهم عاد هذا الأمير إلى

ترويع الحاج وإظهار تثقيفهم بسبب المكوس، وأتفق لنا من ذلك أن وصلنا جُدة، فأمسكنا بها خلال ما خوطب مكثراً الأمير المذكور فوراً أمره أن يضمن الحاج بعضهم بعضاً ويدخلوا إلى حرم الله، فإن ورد المال والطعام اللذان برسمه من قبل صلاح الدين، وإلا فهو لا يترك ماله قبل الحاج»⁽⁷⁸⁾.

« كان الرسم بمكة أن يؤخذ من حجاج المغرب على عدد الرؤوس، بما ينسب إلى الضرائب والمكوس، ومن دخل منهم ولم يفعل ذلك حُبس (مُنِع) حتى يفوته الوقوف بعرفة، ولو كان فقيراً لا يملك شيئاً»⁽⁷⁹⁾. وبعد معاناة استمرت عشرات السنوات بفرض هذه الضريبة على الحجاج، ومعاناة الفقراء منهم «رأى السلطان صلاح الدين يوسف بن أيوب إسقاط ذلك، ويعوض عنه أمير مكة، فقرّر معه أن يحمل إليه في كل عام مبلغ ثمانية آلاف أردب قمح إلى ساحل جدة، ووقف على ذلك وقوفاً، وخلّد بها إلى قيام الساعة معروفاً، فانبسطت لذلك النفوس، وزاد السرور، وزال البؤس، وصار يرسل أيضاً للمجاورين بالحرمين من الفقهاء والشرفاء»⁽⁸⁰⁾.

الخدمات الصحية:

عند الحديث عن الخدمات الصحية فهي تتركز فيما يتخذ من تدابير صحية في مراكز تجمع الحجاج المغاربة في حوض البحر الأحمر، وهي تتمثل في إجراءات الكشف الصحي للحجاج، والحجر الصحي في مراكز خاصة عرفت باسم (الكرنتينه) الكرنطينة⁽⁸¹⁾ هي محاجر صحية وقائية مغلقة ينزل بها ركاب السفن التجارية خاصة الحجاج لمدة أربعين يوماً، يخضعون أثناءها إلى مراقبة وفحص الأطباء وذلك بعزل الموبوءين إن وجدوا من بينهم، منعاً لتفشي العدوى بين الركاب أو سكان المدن المراسي.

ومن أهم مراكز الحجر الصحي في حوض البحر الأحمر محجر الطور الذي أسس في عام 1275م / 1858م أثناء حكم والي مصر محمد سعيد باشا واستكمل في عهد الخديوي محمد توفيق باشا (-1296 1309هـ / 1879-1892م) لكنه لم يجهز بالنظام الحديث والمعدات الطبية إلا في عام 1311هـ / 1893م من حكم خديوي مصر عباس حلمي الثاني بأشراف الدكتور روفز رئيس مجلس الصحة البحرية والكورنتيات بمصر، وقيل أنه منذ عام 1866م ألزمت جميع السفن التي كانت تحمل الحجاج بالذهاب إلى ميناء الطور في القيام بوظيفة الحجر الصحي حتى النصف الأول من القرن التاسع الهجري. تحول مركز الصدقة المصرية للحجاز إلى مكان للحجر للوافدين من وإلى القصير. بعد أن كان مخصصاً لجمع الغلال التابعة. ويقول: أن الغلال كانت تُنقل للشونة -مكان متسع لجمع وتخزين المحاصيل الزراعية- من الصعيد لتحملها السفن إلى الحجاز، كما كانت تُجمع فيها المواد الغذائية التي

تحتاجها جيوش إبراهيم باشا التي هاجمت الحركة الوهابية في عصر محمد علي. وقد فقدت الشونة وظيفتها بسبب تحوّل طريق الحج للسويس وإنشاء خط سكة حديد القاهرة - السويس نهاية القرن التاسع عشر، لتتحول إلى محجر صحي لعدة أسباب، منها مساحتها الواسعة وحمائتها بالأسوار، وكان المبنى الخارجي للشونة غير منتظم الأضلاع، يبلغ طول ضلعه 73 متراً وتحيطه أسوار ارتفاعها ستة أمتار وسماكتها 80 سنتيمتراً، واستُخدمت مساحته المكشوفة لعزل المرضى.. وفي عصر والي مصر سعيد باشا كان مبنى الكرنيتين التابع للشونة ملحقاً بحوش صغير فيه حجرتان إحداهما صغيرة والأخرى كبيرة تطل على الحوش، ويغطيها سقف من أفلاق النخيل وعروق خشبية مبلطة بطبقة من الإسمنت القديمة، وكان مبنى لإدارة المحجر والكشف على المرضى وإعطائهم الأمصال، وملحق به مسجد تم تأسيسه في مطلع كانون الثاني / يناير عام 1935، ويتميز بلوحة منبره التي تحمل أسماء مؤسسيه كالعمدة وأمور البلد وخمسة مشايخ. وتكشف وثيقة تعود لعام 1858، أن المحجر خُصص لاستقبال 87 مريضاً من الفقراء الذين كانوا يسمون بلغة ذلك العصر "المقاطيع"، وتوفير ما تتطلبه إقامتهم من مؤن واحتياجات، وعند خروجهم كانت تُصرف لهم من المؤن والبقسمات، بينما عينت الحكومة حراساً لحماية الأطباء والمرضى والمرضى من اعتداءات اللصوص ولتوصيل الحجاج إلى بئر عنبر.⁽⁸²⁾

كما أشار كبير الآثاريين في وزارة الآثار مجدي شاكرا بإنشاء المحجر الصحي في القصير، مبيناً أن محمد علي أصدر أمراً بعد ظهوره لوكيل الجهادية، وهو ما يعادل وكيل وزارة الدفاع حالياً، بإيفاد متخصصين بـ"الكرنيتين" لوقاية أهل القصير، وأقام حجراً على الحجاج خوفاً من انتقال العدوى عبرهم.

وقد خضع الحجاج المغاربة لإجراءات المحاجر الصحية في أوقات انتشار الأوبئة وكشفت لنا تدويناتهم ومشاهداتهم لنا الخطوات المتبعة في الكشف الصحي، ووسائل التعقيم وشروط الحجر وظروفه، إلا إنهم هاجموا المحاجر

ونعتها البعض بأنها بدعة غريبة عن التقاليد الإسلامية حسب تصورهم، ولم يدلوا بأي نص يزكي موقفهم هذا، بما فيهم المؤرخ العلامة أحمد الناصري السلوي الذي أصدر في نهاية القرن التاسع عشر فتوى مطولة بتحريم الكرنيتية وعلاقة الموت بالقضاء والقدر، وجاء في كتابه الاستقصاء أن مصالح الكرنيتية غير محققة عكس مفاستها⁽⁸³⁾.

وكمثال على ذلك نذكر الحادثة التي وقعت في كرنيتية بجبل الطور رواها الحاج أحمد معنينو في رحلته الحجازية، ومفادها أن الحجاج بعد أن علموا وهم في الباخرة التي نقلتهم من مرسى جدة إلى بيروت بوفاة حاجين من جراء مرض الوباء «دخلنا الرعب وبقينا ننتظر ماذا سيقع، ولما بلغت الباخرة جبل الطور الشهير، وهو عبارة عن جزيرة صغيرة داخل المياه المصرية طلع الأطباء المكلفون بالمحجر الصحي، وأمرنا بالنزول للإقامة بهذه الجزيرة ثلاثة أيام تحت الرقابة الصحية الوقائية، أنزلنا جماعات ببيوت صحية نظيفة لكنها بدون فراش ولا غطاء، مع تبخير الحقائب والاعتسال بمياه ممزوجة بأدوية كريهة الرائحة خانقة لا تحتمل، لكن ماذا عسانا أن نفعل ليس لنا إلا الامتثال والطاعة، أخذت منا الجوازات، وفي المساء أحضر بعض الأعوان طاسات مرقمة مع الأسماء الشخصية لكل واحد منا، وطلب منا ونحن في اندهاش واستغراب أن يضع كل واحد في طاسته شيئاً من البراز حالاً وبدون حشمة وحياء! لم نقبل هذه المعاملة الوحشية وطلبنا من أصدقائنا عدم الامتثال وألقينا بالطاسات وسط الفناء فتبعنا القوم وحصلت شبه مظاهرات انزعج منها الأعوان، حضر على إثرها الأطباء إلى غرفتنا التي انطلقت منها المعارضة لهذه المعاملة البعيدة عن أبسط قواعد الإنسانية، وبعد أخذ ورد... اعتذر الأطباء وقبل الجميع إجراء الفحص بطريقة محتشمة مراعاة لشعور الحجاج إلى انتهت مدة المحجر بسلام بما لها وما عليها»⁽⁸⁴⁾.

مصاعب الحجاج المغاربة في عبور البحر الأحمر:

واجهت الحجاج العديد من المصاعب عند الإبحار في البحر الأحمر سواء في الرحلة الآتية من الشمال من مينائي الطور والسويس أو تلك التي تقطع البحر عبوراً من شواطئ البحر الأحمر الغربية إلى سواحل بلاد الحجاز، فقد وصفت الرحلة بالمهلكة بسبب صعوبة الملاحة البحرية به، والسبب الرئيسي هو كثرة الشعاب المرجانية، والصخور وهذا العائق كان يجبر البحارة على السفر نهار والرسو ليلاً عند أقرب يابسة يصلون إليها، كما إنهم يحتاطون بالإبحار بمحاذاة الشواطئ حتى يتفادوا هلاك المسافرين في حالة تحطم المراكب⁽⁸⁵⁾.

ففي رحلة الذهب للحج لابن خلدون سنة 789هـ/1387م، استغرقت شهرا من ميناء الطور إلى ينبع، وفي طريق العودة اضطر للبقاء مقيما بينبع خمسين يوما بسبب سوء حالة الأنواء البحرية، وأثناء رحلتهم في البحر اعترضتهم العواصف ولذلك غيروا مسار المركب باتجاه الساحل الغربي، ونزلوا بميناء القصير، وأكملوا السفر عن طريق البر إلى مدينة قوص، ومنها عبر نهر النيل إلى مدينة القاهرة⁽⁸⁶⁾.

كما أن قطع المجاز بين مينائي عيذاب وجدة كانت تعترضه أخطار حركة الأنواء البحرية، فقد ذكر التجيبي سنة 695هـ/1298م أنهم فشلوا في الوصول إلى ميناء جدة الواقع على الضفة المقابلة لثلاث مرات متتالية⁽⁸⁷⁾، وقطعوا مسافة مائتي ميل التي تفصل عيذاب عن جدة في أربعة وعشرين يوما⁽⁸⁸⁾. وعند حديثه عن مرسى الجدير القريب من عيذاب أشار التجيبي إلى مغبة الإحرام منه كما يفعل بعض الحجاج لأن الرحلة البحرية غير مأمونة وروى أن بعض الحجاج ظل محرما منه لمدة عام لأنه لم يتمكن من الإبحار.⁸⁹ أما ابن جبير سنة 579هـ/1183م فقد قضى ثمانية أيام لعبور المجاز وعلل ذلك بسبب سوء حالة المركب، وكثرة الشعب المرجانية. وتقلب حركة الأنواء البحرية واضطروا للرسو بإحدى الجزر القريبة من ميناء جدة، حتى وصلوا إلى البر، وبعد الإستراحة انتظارا لهدوء العواصف أكملوا طريقهم نحو جدة⁽⁹⁰⁾. وقد لخص ابن جبير الصعوبات في رحلتهم من عيذاب إلى جدة في قوله: «... من هول ما عايناه في تلك الثمانية الأيام طول مقامنا على البحر، وكانت أهولا شتى... فمنها ما كان يطرأ من البحر، واختلاف رياحه وكثرة شعابه المعترضة فيه، ومنها ما كان يطرأ من ضعف عدة المركب واختلالها واقتصامها المرة بعد المرة عند رفع الشراع أو حطه، أو جذب مرساة من مراسيه، وربما سنحت الجلبة بأسفلها على شعب من تلك الشعب أثناء تخللها فتمسح هذا يؤذن باليأس فكنا فيها نموت مرارا ونحيا مرارا»⁽⁹¹⁾. وفي رحلة ابن عابد الفاسي من مكة إلى اليمن سنة 992هـ/1584م ذكر أن المركب بعد خروجه من جدة واجه طوفان كبير وأشرف الركاب على الهلاك، فاضطر المركب إلى الرسو بجازان⁽⁹²⁾.

وأشار جوزيف بتس (الحاج يوسف) سنة 1091هـ/1680م أن رحلتهم من ميناء السويس إلى ميناء جدة قد استغرقت شهرا، منبه إلى مخاطر الصخور على المراكب بقوله: « والإبحار في البحر الأحمر غير آمن ليلا... وذلك بسبب كثرة الصخور التي ما نكاد ننتهي من رؤية بعضها حتى نرى بعضها الآخر وأحيانا تكون قريبة من السطح حتى يمكنك إلقاء حصاة

عليها وبعض هذه الصخور أضخم من غيرها ، وبعضها يبدو كجزيرة، وبعضها يبرز بالفعل فوق سطح الماء، وبعضها تحت سطح الماء بقليل ولذا كنا نرسو كل مساء باتجاه الريح لصخرة أو أخرى»⁽⁹³⁾.

كما عانت المراكب من خطر الدومات البحرية فقد أشار جوزيف بتس (الحاج يوسف) إلى كثرتها بعد مجاوزة ميناء الطور، « ويقولون أنه مكان خطر جدا حتى إذا لم تهب عواصف هوجاء وذلك لوجود نوع من الدومات البحرية تبتلع السفن»⁽⁹⁴⁾.

وفي رحلة الزياني سنة 1169هـ/1756م ذكر أن المركب بعد خروجه من ميناء السويس تحطم بالقرب من ميناء ينبع، وضاعت كل حمولتهم وممتلكاتهم في البحر⁽⁹⁵⁾.

ومن بين المصاعب التي واجهت حجاج المغرب الإسلامي هو خوفهم من السفر بحرا، لم يألفوا السفر عبر البحر، فكان أغلبهم يختار الطريق البري، حتى حجاج بلاد الأندلس كانوا يعبرون مجازا جبل طارق ثم يكملون طريقهم برا،⁽⁹⁶⁾ قال ابن بطوطة سنة 725هـ / 1325م في رحلته للعودة من الحجاز إلى الديار المصرية عن طريق البحر الأحمر» ثم ركبنا البحر من جدة في مركب يسمونه الجلبة، وكان لرشيد الدين الألفي اليمني الحبشي الأصل، وركب الشريف ابن أبي نمي في جلبة أخرى، ورغب مني أن أكون معه فلم أفعل لكونه كان معه في جلبته الجمال فخفت من ذلك، ولم أكن ركبنا البحر قبلها وكان هنالك جملة من أهل اليمن قد جعلوا زوادتهم وأمتعتهم في الجلب وهم متأهبون للسفر»⁽⁹⁷⁾.

وأخيرا، مما سبق نرى أن الدور الذي لعبه البحر الأحمر لخدمة حجاج بلاد المغرب الإسلامي دعمته المكانة التي مثلها البحر الأحمر في حركة التجارة الدولية، وساهمت كذلك الأحداث السياسية في المنطقة إلى اختيار طريق البحر الأحمر لأنه كان الخيار الآمن للحجاج، بيد أن للظروف الطبيعية المتمثلة في مخاطر حركة الملاحة في البحر، إضافة إلى المشاكل الأمنية المتكررة وعجز السلطات عن القضاء عليها نهائيا، قد دفع بسلاطين مصر إلى العمل على استعادة سيطرتهم على الطريق البري عبر سيناء، وبذلك ضعف دور البحر الأحمر، واندثرت موانئ ومدن كانت في مرحلة ما من مراكز العبور الدولية.

المصادر والمراجع

- (1) أبو الحسن محمد بن أحمد الكنانى البلنسى المعروف بابن جبير (614هـ/1217م): رحلة ابن جبير المعروفة بـ رسالة اعتبار الناسك في ذكر الآثار الكريمة والمناسك، دار مكتبة الهلال، بيروت 1981م، ص 40؛ القاسم بن يوسف السبتي التيجبي: مستفاد الرحلة والاعتراب، تحقيق واعداد عبد الحفيظ منصور، الدار العربية للكتاب، ليبيا- تونس، 1395هـ/ 1975م، ص 173.
- (2) للمزيد أنظر: أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي: تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، تحقيق محمد عبد المنعم العريان، راجعه وعدّ فهراسه مصطفى القصاص، دار إحياء العلوم، بيروت، 1407هـ/ 1987م، ص 34-38.
- (3) حمد العيَّاش بن الحسن اليوسي، رحلة اليوسي، تحقيق أحمد الباهي، بيت الحكمة، قرطاج، 2018م، ص 68.
- (4) عبد الله محمد بن محمد العبدري الحياحي (ت 700هـ/1300م): الرحلة المغربية، تحقيق محمد الفاسي، جامعة محمد الخامس، الرباط 1968م. ص 22.
- (5) محمد العيَّاش بن الحسن اليوسي، رحلة اليوسي، تحقيق أحمد الباهي، بيت الحكمة، قرطاج، 2018م، ص 68.
- (6) بن الطيب: الرحلة الحجازية، حققها وقدم لها نور الدين شوبد، دار السويدي للنشر والتوزيع، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 2014م، ص 203، 298.
- (7) الحسين بن محمد الورثيلاني: الرحلة الورثيلانية الموسومة بنزهة الأنظار في فضل علم التاريخ والأخبار، ج1، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، 1429هـ/ 2008م، ص 21.
- (8) عبد الله بن محمد العياشي: الرحلة العياشية، تحقيق سعيد الفاضلي، سليمان القرشي، دار السويدي للنشر والتوزيع، 2006م. ج1، ص 30.
- (9) أحمد أبو ناصر الدرعي : الرحلة الناصرية، حققها وقدم لها عبد الحفيظ ملوكي، دار سويدي النشر والتوزيع، أبو ظبي، 2001، ص 83.
- (10) محمد بن عبد السلام الناصري: الرحلة الناصرية الكبرى، جزآن، دراسة وتحقيق المهدي الغالي، أبي الرقراق للطباعة والنشر، 2013م، ص 73.
- (11) أبي عبد الله محمد بن أحمد الحضيكي السوسي، الرحلة الحجازية، ضبط وتعليق عبد الهادي لمدر، دار المن، الرباط، 1432هـ/ 2011م، ص 76.
- (12) محمد بن أحمد القيسي المعروف بابن مليح السراج: أنس الساري والسارب من أقطار المغرب إلى منتهى الآمال و المآرب سيد الأعاجم و الأعارب، حققه محمد الفاسي، 1388ع/ 1938م، ص 29.

- (13) عدد المصعبي مراحل الطريق في رحلته في قصيدة ألفية مكونة من 221 بيتاً. المصعبي: رحلة المصعبي، تحقيق، يحيى بن بهوان حاج امحمد، وزارة الثقافة، الجزائر، 2007م، ص 69-106.
- (14) عمرو عبد العزيز منير، آخر مخطوط لرحلة البشير البرثلي إلى الحرمين الشريفين رحلة فريدة في مسارها وقيمتها العلمية، مجلة الحج والعمرة، ع 853، وزارة الحج والعمرة، رجب 1437، ص 70-92.
- (15) تقع على ضفة البحر، وهو بحر الزقاق الداخل من المحيط، وهي طرف من الأرض داخل إلى الشرق ضيق جداً والبحر محيط بها شرقاً وشمالاً وقبلة. البكري: المسالك، ج2، ص 779.
- (16) بنيت على يد جماعة من التجار الأندلسيين سنة 290هـ / 903م لملائمة طبيعة ساحلها لتكون مرسى، وهو من المراسي الكبيرة، تحيط به الجبال ولهذا فإن دخول السفن إليه، ورسوها غالباً ما يكون آمن من العواصف. البكري: المسالك، ج2، ص 738؛ ابن حوقل: صورة الأرض، ص 79؛ الحميري: الروض المعطار، ص 932.
- (17) هنين مدينة بحرية محصنة بها مرسى جيد. البكري: المصدر السابق، ج2، ص 750.
- (18) البكري: المسالك، ج2، ص 738.
- (19) البلوي: تاج المفرق، ص 194-200.
- (20) البكري، المسالك، ج2، ص 254-261.
- (21) روى البلوي قصة اضطراب مركبه للرسو بمرسي على ساحل برقة لمرتين، ورجوعه براً لمدينة الإسكندرية، تاج البلوي، ص 173، 174؛ وقد اعطى الإدريسي بيانات عن مقدار المسافة من الإسكندرية إلى سرت بحراً. للمزيد أنظر: الأدرسي نزهة المشتاق، ص 318 - 319.
- (22) ربعة المداح، تنظيمات طرق الحج المغربي منذ نهاية دولة الموحدين وحتى سقوط دولة بني مرين، رسالة دكتوراه غير منشورة، تحت إشراف د. محمد عيسى الحريري، جامعة المنصورة، جمهورية مصر العربية، 2018م.
- (23) الرحلة، ص 95.
- (24) الورثيلاني: الرحلة، ج1، ص 209.
- (25) بين ابن العطار منازل الحج الشريف، ص 3-13؛ للمزيد أنظر سامي عبد المالك: درب الحاج المصري همزة وصل غرب العالم الإسلامي بالحرمين الشريفين، ص 1-400.
- (26) هو: القاسم بن يوسف بن محمد بن علي التجيبي السبتي، ولد سنة 670هـ / 1271م ونشأ بها، وتعلم القرآن، قام برحلته إلى بلاد المشرق. مخلوف: شجرة النور، ج1، ص 208.

- (27) عباس حلمي، الرحلة الحجازية، تحقيق محمد لبيب البيتوني، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، 1437هـ / 2006م، ص 105.
- (28) التجيبي. المصدر السابق، ص 206، 208.
- (29) العمامرة. خالد محمد سالم: موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة الممالك، دار الملك فهد بن عبد العزيز، الرياض، 1427هـ، ص 62-68.
- (30) طور وصفت بإنها مدينة صغيرة ذات ميناء، جوزيف بتس، رحلة الحاج يوسف، ص 41.
- (31) ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد الحضرمي: رحلة ابن خلدون، عارضها محمد بن تاويت الطنجي، دار الكتب العلمية، بيروت، 1425هـ، 2004م، ص 209، 210.
- (32) جوزيف بتس، رحلة الحاج يوسف، ص 44.
- (33) أبو القاسم الزياتي، الترجمانة الكبرى في أخبار المعمور براً وبحراً، حققه وعلق عليه عبد الكريم الفيلاي، دار نشر المعرفة، الرباط، 1412هـ / 1991م، ص 58.
- (34) العمري، مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، ج3، ص 179.
- (35) ربيعة المداح، الرحلة الأندلسية إلى بلاد المشرق: رحلتا ابن جبير والبلوي نموذجاً، أبحاث المؤتمر الدولي الحضارة الإسلامية في الأندلس، ج1، مركز دراسات الحضارة الإسلامية، مكتبة الأسكندرية، 2020م، ص 493.
- (36) ابن الأثير، الكامل في التاريخ، القاهرة، 1303هـ ج2، ص 11-184.
- (37) هو: السلطان الظاهر ركن الدين أبو الفتح بيبرس الصالحي، تولى حكم مصر في سنة 658 هـ / 1259م، وتوفي سنة 676هـ / 1277م. ابن تغري بردي الأتابكي: النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، تحقيق، د. إبراهيم طرخان، القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1383هـ / 1963م، ج7، ص 94 - 200.
- (38) العمامرة: موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة الممالك، ص 357. الدوسري، حمساء بنت حبيش: العلاقات بين مصر والحجاز 923-1003هـ / 1517-1594م، دار الملك فهد بن عبد العزيز، الرياض، 1431هـ، ص 111 - 122.
- (39) رحلة الحاج يوسف، ص 41.
- (40) عبد القادر بن محمد بن عبد القادر الأنصاري الجيزي، الدرر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة، تحقيق محمد حسن إسماعيل، دار الكتب العلمية، بيروت، 1422هـ / 2002م، ج1، ص 358-359.
- (41) سافر الحاج يوسف من ميناء السويس ووصل لميناء الطور بعد رحلة يومين أو ثلاثة، للمزيد أنظر رحلة الحاج يوسف، ص 41.

- (42) حمساء الدوسري، العلاقات بين مصر و الحجاز ، داره الملك عبد العزيز، الرياض، 1431هـ، ص 89.
- (43) ابن سعيد: بسط الأرض، ص 163؛ أبو الفداء: تقويم البلدان، ص 23، 111؛ القلقشندي: صبح الأعشى، ج3، ص536.
- (44) يوسف بن عابد بن محمد الحسيني الفاسي المغربي، رحلة ابن عابد الفاسي من المغرب إلى حضر موت، تحقيق إبراهيم السامرائي، عبد الله محمد الحبشي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1993م، ص 101.
- (45) أحمد بن علي المقرئزي، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقرئزية، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ج2، 1987م، ص 252.
- (46) التجيبي، مستفاد الرحلة والإغتراب، ص 205.
- (47) التجيبي، مستفاد الرحلة و الإغتراب، ص 206
- (48) التجيبي، مستفاد الرحلة والإغتراب، ص 206.
- (49) ابن بطوطة ، تحفة النظار في غرائب الأمصار، ص 43.
- (50) ابن بطوطة ، تحفة النظار في غرائب الأمصار، ص 43
- (51) ابن بطوطة، تحفة النظار في غرائب الامصار، ص 191.
- (52) ناصر خسرو، سفرنامه، ص133.
- (53) الحسن الوزان، وصف أفريقيا، تحقيق محمد حجي، محمد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ط2، 1938م، ج2، ص 569
- (54) المقرئزي، الخطط المقرئزية، ج2، ص 252.
- (55) المصدر نفسه.
- (56) ابن بطوطة، الرحلة، ص 191.
- (57) ابن بطوطة، الرحلة، ص 191.
- (58) المقرئزي، المواعظ، ج2، ص 252.
- (59) عبدالحفيظ حمان، الحجاز في مطلع القرن التاسع عشر، ندوة الرحلة بين الشرق والغرب، ص 256.
- (60) رحلة الحاج يوسف، ص 44.
- (61) ناصر خسرو علوي، سفر نامه، ترجمة يحيى الخشاب، الهيئة المصرية للكتاب ، القاهرة، ط2، 1993م، ص 137.
- (62) أنظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، مج2، دار صادر، بيروت، لبنان، د.ت، ص 114، 115.

- (63) العياشي: ماء الموائد، ج2، ص 154.
- (64) بدأت أوروبا في اكتشاف الجزيرة العربية بواسطة العديد من المسكتشفين في مقدمتهم الرحالة الإيطالي لودوفيكو دي فارطيمما Ludovico di Varthema ، له رحلات في مصر وسوريا و الجزيرة العربية وإيران والهند وأثيوبيا ابتداءً من سنة 1503م وزار مكة المكرمة والمدينة المنورة، وطبع كتابه في أيطاليا بروما سنة 1510م، و1517 وفي البندقية سنوات 1518م، 1535م، 1563م، وترجم للغة الفرنسية ونشر سنة 1556م، على يد لويس طونبرال Louis Temporal، تحت عنوان Voyages de Loys Vaartherma. أما الترجمة الإنجليزية ظهرت سنة 1576-1577م، ومن بين الرحالة كذلك، جوزيف بتس J.Pitts الذي كان أول رحالة إنجليزي يزور الحرمين ونشر كتابه في القرن الثامن عشر تحت عنوان
- (65) A. faithful Account Of the Religion and Manners of Mahometans وفي القرن السابع عشر أرسل ملك الدنمارك فرديريك الخامس بعثة إلى الجزيرة العربية مكونة من سبعة أشخاص، من كارستن نيبور Karsten Niebuhr ، ونشره باللمانية سنة 1772م، وبالفرنسية سنة 1724م، 1780م وبالإجليزية سنة 1792م.
- (66) أنظر H.R Kiernan: Napoleon et le Maroc , dans Revue Hebdoma- .daira,n,16-8, Avril 1908
- (67) عبد الحفيظ حمان، الحجاز في مطلع القرن التاسع عشر، من خلال رحلة دومينجو باديا (على باي العباسي)، ندوة الرحلة بين الشرق والغرب، دار النجاح الجديدة، الدار البيضاء، 2003، ص -272 231.
- (68) أبو عبيد الله، المسالك والممالك، 139، العمري، مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، ج3، ص 179.
- (69) أبو سالم عبد الله العياشي، الرحلة العياشية، حققها وقدم لها سعد الفاضلي وسليمان القرشي، دار السويدي للنشر والتوزيع، الامارات العربية المتحدة، ط2006، ص 323 .
- (70) عبد الرحمن بن حسن الجبرتي، عجائب الآثار في التراجم والأخبار، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة، 1997م، ص 89.
- (71) عباس حلمي، الرحلة الحجازية، ص 106.
- (72) ابن جبير، الرحلة، ص 49.
- (73) المصدر نفسه، ص 49.
- (74) التجيبي، مستفاد الرحلة و الاغتراب، ص 207-208.
- (75) العياشي، ماء الموائد، ج2 / 154.

- (76) التيجبي، مستفاد الرحلة والاغتراب، 159.
- (77) ابن جبير، الرحلة، ص 50
- (78) يوسف بن عابد، رحلة ابن عابد الفاسي من المغرب إلى حضرموت، ص 101.
- (79) المقرئ، أبو العباس أحمد المقرئ، رحلة المقرئ إلى المغرب و المشرق، تحقيق محمد بن معمر، مكتبة الرشاد للطباعة والنشر، الجزائر، 1425هـ / 2004م، ص 233-234.
- (80) الجبرتي، عجائب الآثار، ج2، ص 49
- (81) ابن جبير، الرحلة، ص45
- (82) عبدالرحمن بن إسماعيل بن إبراهيم المقدسي المعروف بأبي شامة، الروضتين في أخبار الدولتين النورية والصلاحية تحقيق إبراهيم شمس الدين، دار الكتب العلمية، بيروت، 1422هـ / 2002م، ص357.
- (83) ابن جبير، الرحلة، ص 45.
- (84) اشتقت كلمة محجر صحي "كرانتينا"، أخذت من كلمة 40 يوماً بالإيطالية، وهي المدة التي استخدمتها إيطاليا للحجر في البندقية حين انتشر وباء عام 1348.
- (85) سيد مصطفى: كيف استحدثت المحاجر العربية في القرن التاسع عشر،
- (86) <http://awajelpress.com/%D9%83%D9%8A%D9%81-%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D9%8F%D8%AD%D8%AF%D8%AB%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AD%D8%A7%D8%AC%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%B5%D8%AD%D9%8A-%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A8%D9%8A%D8%A9-%D9%81>
- (87) السلاوي، أحمد بن خالد الناصري السلاوي، الاستقصاء لأخبار دول المغرب الأقصى، تحقيق وتعليق جعفر الناصري، محمد الناصري، دار الكتاب، الدار البيضاء، 1418هـ / 1997م، ج1، ص 544.
- (88) نشرت الرحلة في اعداد من جريدة السعادة في عام 1930 .
- (89) جوزيف بتس، الرحلة ص44 .
- (90) ابن خلدون، الرحلة، ص -209 210.
- (91) الرحلة، ص 208.
- (92) التيجبي: الرحلة، ص 218.
- (93) المصدر نفسه،

- (94) ابن جبير، الرحلة، ص 52.
 (95) ابن جبير، الرحلة، ص 50.
 (96) يوسف بن عابد، رحلة ابن عابد الفاسي من المغرب إلى حضرموت، ص 102.
 (97) رحلة الحاج يوسف، ص 43.
 (98) رحلة الحاج يوسف، ص 42.
 (99) الزياتي، الترجمانة الكبرى، ص 59.
 (100) إبراهيم حركات، المغاربة والبحر، Conception, Compogravure et Flashage،
 .Quadrichromie, Imprimerie, OKAD 1998
 (101) ابن بطوطة، تحفة النظار، ص 190.

المصادر و المراجع:

أولاً- المخطوطات:

- (1) ابن العطار. محب الدين محمد بن شمس الدين محمد بن أحمد البكري الوفاي (ت حوالي 840هـ/1437م): منازل الحج الشريف، جامعة الملك سعود، قسم المخطوطات، جغرافية المملكة العربية السعودية، الرياض، رقم 5602.
 (2) اليوسي. أبو الحسن (ت 1102هـ/1690م): رحلة اليوسي، الخزانة الملكية بالرباط، رقم مخ خ ح 2393 <http://rihlamaroc.blogspot.com.eg>

ثانيا المصادر:

- (1) الأخطري. أبو اسحاق ابراهيم بن محمد الفارسي (ت في النصف الأول من القرن الرابع الهجري): المسالك والممالك، تحقيق محمد جابر، مراجعة محمد شفيق غربال، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، الجمهورية العربية المتحدة 1961م.
 (2) الإدريسي. أبو عبد الله محمد بن محمد الحمودي الحسني (ت 548 هـ/1153م): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، 1422هـ/ 2002م.
 (3) ابن إياس. محمد بن أحمد (ت 930هـ/ 1523م): بدائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق محمد مصطفى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1404هـ/ 1984م.
 (4) ابن بطوطة. أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي (ت 770هـ/ 1368م): تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، تحقيق محمد عبد المنعم العريان، راجعه وعدّ فهراسه مصطفى القصاص، دار إحياء العلوم، بيروت، 1407هـ/ 1987م.
 (5) البكري. أبو عبيد الله عبد العزيز بن محمد (ت 487هـ/ 1094م): المسالك والممالك، حققه وقدم له ادريان فان ليوفن، اندري فيري، الدار العربية للكتاب، المؤسسة الوطنية للترجمة وللتحقيق التراث، بيت الحكمة، تونس 1992م.
 (6) البلوي. خالد بن عيسى (ت قبل 680هـ/ 1281م): تاج المفرق في تحلية علماء المشرق، حققه وقدم له محمد السائح، جزآن، مطبعة محمد الخامس الثقافية والجامعية، المغرب، 1970م.

- (7) التيجبي. القاسم بن يوسف السبتى (ت 730هـ / 1392م): مستفاد الرحلة والاغتراب، تحقيق واعداد عبد الحفيظ منصور، دار العربية للكتاب، ليبيا-تونس، 1395هـ / 1975م.
- (8) الجبرتي. عبد الرحمن بن حسن (1237هـ / 1825م): عجائب الآثار في التراجم والأخبار، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة، 1997م.
- (9) الجزيري. عبد القادر بن محمد بن عبد القادر الأنصاري (ت 977هـ): الدرر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة، تحقيق محمد حسن إسماعيل، دار الكتب العلمية، بيروت، 1422هـ / 2002م.
- (10) ابن جبير. أبو الحسن محمد بن أحمد الكنانى البلنسي (614هـ / 1217م): رحلة ابن جبير المعروفة بـ رسالة اعتبار الناسك في ذكر الآثار الكريمة والمناسك، دار مكتبة الهلال، بيروت 1981م.
- (11) الحضيكي. أبو عبد الله محمد بن أحمد الحضيكي السوسي (ت 1189هـ / 1775م): الرحلة الحجازية، ضبط وتعليق عبد العالي لمدير، مركز الدراسات والأبحاث وإحياء التراث، الرباط، 1432هـ / 2011م.
- (12) الحموي. شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله (ت 626هـ / 1228م): معجم البلدان، سبعة أجزاء، تحقيق فريد عبد العزيز الجلدي، دار الكتب العلمية، بيروت 1410هـ / 1995م.
- (13) الحميري. محمد عبد المنعم (727هـ / 1327م): الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق إحسان عباس، ط2، مكتبة لبنان، بيروت، 1948م.
- (14) ابن حوقل. أبو القاسم محمد النصيبي (ت تقريبا بعد عام 379هـ / 989م): صورة الأرض، دار مكتبة الحياة، بيروت 1992م.
- (15) ابن خلدون. عبد الرحمن بن محمد (ت 808هـ / 1406م): رحلة ابن خلدون، مراجعة محمد بن تاويت الطنجي، دار الكتب العلمية، بيروت، 2004م.
- (16) ابن رشيد السبتى. أبو عبد الله محمد بن عمر بن رشيد الفهري (ت 721هـ / 1321م): ملء العيبة بما جمع بطول الغيبة في الوجهة الوجيهة إلى الحرمين مكة وطيبة، ج2، تحقيق وتقديم محمد الحبيب بالخوجة، دار التونسية للنشر، تونس، 1982م.
- (17) -----: ملء العيبة بما جمع بطول الغيبة في الوجهة الوجيهة إلى الحرمين مكة وطيبة، ج3، تحقيق وتقديم محمد الحبيب بالخوجة، الشركة التونسية للتوزيع، 1981م.
- (18) -----: ملء العيبة بما جمع بطول الغيبة في الوجهة الوجيهة إلى

- الحرمين مكة وطيبة، ج5، تحقيق وتقديم محمد الحبيب بالخوجة، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1988م.
- (19) ----- : ملء العيبة بما جمع بطول الغيبة في الوجهة الوجهية إلى الحرمين مكة وطيبة، ج7، تقديم وتعليق أحمد حدادي، مطبعة الجسور، وجدة، 2012م.
- (20) . الزهري. أبو عبد الله محمد بن أحمد (ت حوالي عام 550هـ/1155م): كتاب الجغرافيا، تحقيق إسماعيل العربي، منشورات المكتب التجاري للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1970م.
- (21) السراج. محمد بن أحمد القيسي ابن مليح الشهير بالسراج الملقب بين مليح: أنس الساري والسارب من أقطار المغاربي إلى منى الأمل والمأرب سيد الأعاجم والأعارب، فاس 1968م.
- (22) ابن سعيد المغربي. أبو الحسن علي بن موسى (ت 685هـ/1286م): بسط الأرض في الطول والعرض، تحقيق خوان قرنيط خنيس، معهد مولاي الحسن، تطوان، 1958م.
- (23) السلوي. أبو العباس أحمد بن خالد الناصري: الاستقصاء في الأخبار دول المغرب الأقصى، تحقيق جعفر الناصري، محمد الناصري، دار الكتاب، الدار البيضاء، 1418هـ/1993م.
- (24) أبو شامة. عبدالرحمن بن إسماعيل بن إبراهيم المقدسي المعروف بأبي شامة (ت 665هـ)، الروضتين في أخبار الدولتين النورية والصلاحية تحقيق إبراهيم شمس الدين، دار الكتب العلمية، بيروت، 1422هـ/2002م.
- (25) العبدري. أبو محمد عبد الله محمد بن محمد الحيحي (ت 700هـ/1300م): الرحلة المغربية، تحقيق محمد الفاسي، جامعة محمد الخامس، الرباط 1968م.
- (26) ---: رحلة العبدري، حققها وقدم لها علي إبراهيم كردي، دار سعد الدين، دمشق، ط2، 2005م.
- (27) ابن العتيق. ماء العينين: الرحلة المعينية (1938م)، تحقيق محمد الظريف، دار سويدي للنشر والتوزيع-المؤسسة العربية للدراسات والنشر، أبو ظبي-بيروت، 2004م.
- (28) العمري. ابن فضل الله شهاب الدين أحمد بن يحيى (ت 749هـ/1348م): مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، تحقيق حمزة أحمد عباس وآخرون، المجمع الثقافي، أبو ظبي 1423هـ/2002م.
- (29) العياشي. عبد الله بن محمد (ت 1090هـ/1679م): الرحلة العياشية، جزآن، حققها وقدم لها، سعيد الفاضلي، سليمان القرشي، دار السويدي للنشر والتوزيع، أبو

- ظبي، 2006م.
- (30) الغرناطي. أبو حامد محمد بن عبد الرحيم الأندلسي (ت 565هـ/1169م): تحفة الألباب ونخبة الأعجاب، تحقيق إسماعيل العربي، منشورات دار الآفاق الجديدة، المملكة المغربية 1413هـ/1993م.
- (31) الفاسي. أبو عبد الله محمد بن الطيب الشرقي (ت 1110هـ/1170م) الرحلة الحجازية، حققها وقدم لها نور الدين شوبد، دار السويدي للنشر والتوزيع، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 2014م.
- (32) أبو الفداء. عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر (ت 732هـ/1331م): تقويم البلدان، دار صادر، طبعة صادرة عن نسخة باريس التي صدرت عام 1815م، بيروت (د-ت).
- (33) القلصادي. أبي الحسن الأندلسي (ت 891هـ/1486م) رحلة القلصادي، دراسة وتحقيق ممد أبو الأجفان، الشركة التونسية للتوزيع، تونس، 1978م.
- (34) مؤلف مجهول (كان حياً عام 588هـ/1192م): الاستبصار في عجائب الأمصار، نشر وتعليق سعد زغلول عبد الحميد، مطبعة جامعة الإسكندرية 1958م.
- (35) مخلوف. محمد بن محمد بن عمر بن قاسم (ت 1360هـ/1914م): شجرة النور الزكية في طبقات المالكية، خرج حواشيه وعلق عليه عبد المجيد خيالي، دار الكتب العلمية بيروت، 1424هـ/2002م.
- (36) المصعبي. إبراهيم بن بحمان بن أبي محمد بن عبد الله ابن عبد العزيز الثميني اليسجني (ت 1232هـ/1817م): رحلة المصعبي، تحقيق، يحيى بن بهوان حاج امحمد، وزارة الثقافة، الجزائر 2007م.
- (37) المقدسي. شمس الدين أبو عبد الله محمد المعروف بالبشاري (ت 370هـ/990م) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط3، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1991م.
- (38) ابن ناصر. أبو العباس أحمد الدرعي (ت 1129هـ/1717م): الرحلة الناصرية، حققها وقدم لها عبد الحفيظ ملوكي، دار سويدي النشر والتوزيع، أبو ظبي، 2001م.
- (39) الناصري. أبو عبد الله محمد بن عبد السلام (ت 1239هـ/1820م): الرحلة الناصرية الكبرى، جزآن، دراسة وتحقيق المهدي الغالي، أبي الرقراق للطباعة والنشر، 2013م.
- (40) الورثيلاني. الحسين بن محمد (ت 1193هـ/1779م): الرحلة الورثيلانية الموسومة بنزهة الأنظار في فضل علم التاريخ والأخبار، مجلدان، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، 1429هـ/2008م.
- (41) الوزان. الحسن بن محمد الفاسي (ت 960هـ/1552م): وصف إفريقيا، ترجمة

- محمد حجي، محمد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ط2، 1983م.
(42) الولاتي. محمد بن يحيى بن محمد المختار (ت 1330هـ/1912م): الرحلة الحجازية، تحقيق محمد حجي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1990م.
(43) اليوسي، محمد العياش بن الحسن، رحلة اليوسي، تحقيق أحمد الباهي، بيت الحكمة، قرطاج، 2018م.

ثالثاً: المراجع العربية والمعرّبة:

- (1) التازي. عبدالهادي: رحلة الرحلات مكة في مائة رحلة مغربية ورحلة، جزآن، مراجعة عباس صالح طاشكندي، مؤسسة الفرقان للتراث الإسلامي، الرياض، 1426هـ/2005م.
(2) الجعماطي. عبد السلام: تاريخ الملاحة البحرية وعلوم البحار بالغرب الإسلامي، دار الكتب العلمية، بيروت، 2012م.
(3) حدادي. أحمد: رحلة ابن رشيد السبتي أبي عبد الله محمد بن عمر دراسة وتحليل، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، المملكة المغربية، 1424هـ/2003م.
(4) حركات. إبراهيم: المغاربة والبحر Conception, Compogravure et Flashage ..Quadrichromie Imprimerie, OKAD 1998
(5) حمام. محمد وآخرون: الرحلة بين الشرق والغرب، تنسيق محمد حمام، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، 2003م.
(6) الدوسري. حمساء بنت حبيش: العلاقات بين مصر والحجاز 923-1003هـ/1517-1594م، دار الملك فهد بن عبد العزيز، الرياض، 1431هـ.
(7) العمامرة. خالد سالم: موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك (648-927هـ/1250-1517م)، دار الملك عبد العزيز، الرياض، 1327هـ.

خامساً- المؤتمرات والندوات العلمية:

- (1) الجحمة. نايف عبد العزيز: صورة ديوان الجمرک المصري من خلال الرحلات المغربية والأندلسية، ندوة الرحلة بين الشرق والغرب اتصال أم انفصال، تنسيق محمد حمام، مطبعة النجاح الأولى، الدار البيضاء، 2003م.
- (2) حمام. عبد الحفيظ: الحجاز في مطلع القرن التاسع عشر من خلال رحلة دمينجو باديا (على باي العباسي)، ندوة الرحلة بين الشرق والغرب اتصال أم انفصال، تنسيق محمد حمام، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، 2003م.
- (3) مالك. سامي: درب الحاج المصري همزة وصل غرب العالم الإسلامي بالحرمين الشريفين - دراسة أثرية تاريخية، جامعة أم القرى، وزارة التعليم العالي المملكة العربية السعودية، الندوة العلمية الكبرى بمناسبة اختيار مكة المكرمة عاصمة للثقافة الإسلامية لعام 1426هـ / 2005م، جامعة أم القرى 13-15 / 5 / 1426هـ الموافق 17-19 / 9 / 2005م.
- (4) المداح. ربيعة: الرحلة الأندلسية إلى المشرق رحلتا ابن جبير والبلوي نموذجاً، أبحاث مؤتمر حضارة بلاد الأندلس، مركز دراسات الحضارة الإسلامية، مكتبة الإسكندرية، 2020م.