رحلة الحج البحرية بين مينائي عيذاب وجدة

في الفترة ما بين (٥٧٧هـ -٧٦٠هـ) الموافق (١١٨١م – ١٣٥٩م)

دراسة تاريخية حضارية

مقدم لمؤتمر طرق الحج في إفريقيا

بتاريخ: ٢٨-٢٩/١١/٢٠١٦م

جامعة إفريقيا العالمية

مركز البحوث والدراسات الإفريقية

الخرطوم

إعداد: د. محمد بن حسين الحارثي الشريف

مكة المكرمة

بسم الله الرحمن الرحيم

أهمية البحر الأحمر الدينية:

كان ومازال وسيبقى البحر الأحمر . بإذن الله عز وجل . طريقاً ومعبراً من معابر الدعوة الإسلامية، فمنذ انبثاق نور الإسلام بمبعث المصطفى محمد رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم: استخدم البحر الأحمر طريقاً للدعوة الإسلامية فانطلقت عبره أول هجرة في الإسلام إلى بلاد الحبشة، كما انطلقت عبره هجرات القبائل العربية إلى البلاد الإفريقية لنشر الدعوة والاستقرار في تلك المناطق.

وسارت قوافل الحجيج ومراكبه تمخر عباب البحر الأحمر عبر موانئه الشرقية والغربية ذهاباً وإياباً مشتملة على حجاج افريقية وأوروبا "الأندلس" ملبية لنداء ربها "وأذن في الناس بالحج يأتوك رجالاً وعلى كل ضامرٍ يأتين من كل فجٍ عميق"[١]. ولم يقتصر دور البحر الأحمر على نقل الحجاج بل نقلت مراكبه وسفنه واستقبلت موانئه الحجازية مؤن عمارة الحرمين الشريفين وكسوة الكعبة الشريفة من فترات مبكرة في التاريخ الإسلامي.

. أهوال البحر الأحمر والحجاج:

ومما تناقلته بعض كتب الرحلات عن الأهوال التي يتعرض لها الحجاج أثناء عبورهم البحر إلى الديار المقدسة، منها ما ورد في رحلة ابن جبير (ت٦١٤هـ) بتاريخ ربيع الاول من عام ٥٧٩هـ حيث وصف هذه الرحلة عبر البحر الاحمر بأنها آفة عظيمة للحجاج قل من يسلم منها إلا من سلمه الله، فالرياح تُلقيهم في مراسٍ بصحاري تبعد بهم عن جُدة أو عن عيذاب على الشاطئ المقابل، ويرى أن أكثر هلاك الحجاج بهذه المراسي، فمنهم من تساعده الريح إلى أن ينزل بمرسى عيذاب وهم الأقل عدداً، ومنهم من يرسوا على غير عيذاب فيتعرض لأهوال متعددة واصفاً مراكب أهل عيذاب التي تنقل الحجاج إلى جُدة بأنها ملفقة الإنشاء. وتحوم حولهم في

---

(١) سورة الحج: آية رقم (٢٧).

البحر حوت القرش ليبتلع الغرقى فيه، ويزداد الأمر صعوبةً سوء معاملة أهل عيذاب للحجاج لشحنهم اعداداً كبيرة في مراكب صغيرة، كأنها أقفاص الدجاج المملوءة[١].

ويصف سيرهم في البحر بريح فاترة المهب بقوله: ".. فلما جن الليل أرسينا على مقربة من جُدة وهي بمرأى العين منا. وحالت الريح صبيحة يوم الثلاثاء بيننا وبين دخول مرساها، ودخول هذه المراسي صعب المرام بسبب كثرة الشعاب والتفافها. وأبصرنا من صنعته هؤلاء الرؤساء والنواتية في التصرف بالجلبة أثناءها أمراً ضخماً، يدخلونها على مضايق ويعرفونها خلالها تصريف الفارس للجواد الرطب العنان السلس القياد، ويأتون في ذلك بعجب يفوق الوصف عنه. وفي ظهر يوم الثلاثاء .... كان نزولنا بجُدة حامدين الله عز وجل وشاكرين على السلامة والنجاة من هول ما عايناه في تلك الثمانية الايام طول مقامنا على البحر، وكانت أهوالاً شتى، عصمنا الله منها بفضله وكرمه، فمنها ما كان يطرأ من البحر واختلاف رياحه وكثرة شعابه المعترضة فيه. ومنها ما كان يطرأ من ضعف عدة المراكب واختلالها واقتصامها المرة بعد المرة عند رفع الشراع أو حطه أو جذب مرساة من مراسية، وربما سنحت الجلبة بأسفها على شعب من تلك الشعاب أثناء تخللها فنسمع لها هدّاً يُؤذن باليأس فكنا نموت مراراً ونحيا مراراً" [٢]

ويتحدث الرحالة التجيبي السبتي (ت٧٣٠هـ) عن مخاطر وعقبات البحر الأحمر ومراكبه الضعيفة البنية واصفاً سير الرحلة من عيذاب إلى جُدة بقوله:

" ثم كان انفصالنا من عيذاب المذكورة في يوم الأربعاء الثالث عشر لشعبان المكرم من سنة ست المذكورة[٣] .... في مركب من مراكبها يدعونه بالسنبوق،

---

(١) محمد بن أحمد بن جبير الكناني الأندلسي (ت ٦١٤هـ): رحلة ابن جبير، دار صادر، بيروت، ص٤٦-٤٨.

(٢) رحلة ابن جبير: ص٥٠-٥٢.

(٣) أي في عام ٦٩٦هـ. (في عهد سلاطين المماليك البحرية . العادل زين الدين كتبغا، والمنصور حسام الدين لاجين).

مضطرين لركوبه متوكلين على الله تعالى في أن يسلمنا ويبلغنا المقصد الأسني بمنه وفضله .. فدخلنا بعد مضي نحو ساعة من يومنا مرسى بمقربة من عيذاب المذكورة يدعى بالجدير، ومن هذا المرسى يحرم الآن أكثر القاصدين إلى الحجاز الشريف من هذا الطريق[1]. وفي الإحرام منه غرر عظيم وخطر، لما يتوقع من عدم مساعدة الريح لمن يحرم منها، فيطول زمان إحرامه، فيلحقه الحرج بذلك ولقد بلغني أن بعض المحرمين منه أقام محرماً نحو سنة. وليس هذا الموضع بميقات محقق، ولا أعلم من أهل العلم نص على أنه ميقات، ولا هو محاذ لميقات من المواقيت المعلومة، والله أعلم .... ثم لججنا من الجدير المذكور في عشي يوم الأربعاء المذكور صحبة مركب آخر لأحد عظماء التجار من ذوي اليسار .... فجرينا متقاربين في الجري متقاربين في السير بريح فاترة مساعدة لنا جميعا. فلما قاربنا التوسط بين بر الحجاز الشريف، وبر عيذاب الوحش عصفت الريح وجاء منها ما أشفينا به على التلف، وعظم الموج حتى حال بيننا وبين المركب المذكور، فلم نعلم من حيث ذهب، وأظلم البحر، وأشتد سواده وأرانا أهواله الفرعونية سلط الله عليه اليبس، وأخافنا ماشاهدنا من الحال. وأجمع رأي الملاحين وربانهم على أن الرجوع إلى بر عيذاب الوحش أرجأ لسلامتنا، فكررنا راجعين طائعين وجلين فيسر الله تعالى علينا، ودخلنا مرسى من مراسي بر عيذاب يعرف بالواسعة، فلم ينتفع بفال اسمه، وضاقت علينا الأرض بما رحبت، ولم يكن به ماء ولا ظل ولا أنس ولا وحش ولا إنش، فأقمنا فيه يوماً وبعض آخر ثم أقلعنا منه ملحجين أيضاً فلما توسطنا الطريق مال أيضاً علينا البحر أشد من المرة الأولى، وعصفت الريح عصوفاً شديداً، وجاء منها مالا قبل لأحدبه، وعاينا الموت عياناً، وأيقنا بالتلف لا محالة، وبهت الملاحون من شدة الهول .... وهموا بإسلام المركب، وإن يلقوا بأيديهم إلى التهلكة، وأجمع رأي الجميع على أن الرجوع إلى بر عيذاب الوحش أرجاء لنا أيضاً، فكررنا راجعين عوداً على بدء خائفين وعلى الله في سلامتنا متوكلين، وقد بلغت القلوب الحناجر، وأحاط بنا الموج من كل جهة ومكان. ثم تداركنا

---

(١) أي في زمن المؤلف، وعيذاب أو الجدير ليستا من مواقيت الحج، وإحرامهم هذا قبل الميقات، كما أجاب الرحالة نفسه في سياق الحديث.

الله تعالى بلطفه، ودخلنا مرسى من مراسي بر عيذاب المذكورة على مقربة من جزيرة سواكن يدعى بالمربوطة وبعد استقرارنا فيه، وذكر لنا ربان مركبنا وكان مقدما في صناعته ماهراً فيها إن سلامتنا كانت مما يعد من النادر، وأن المركب قد اختلت الواحة ودسره، بما طرأ علينا من النوء، وأن السفر لايمكن فيه البتة، فأرسينا بهذا المرسى، ولم نرى قط مرسى أشد توحشاً منه كان قريب القعر، بعيداً عن البر، بقي بين المركب وبين البر نحو نصف ميل، وكان قعره طيناً. فكان أحد إذا نزل إلى البر كابد مشقة في نزوله، وساخت رجلاه في الطين إلى قرب ركبتيه، ولا يكاد يصل إلى البر إلا بشق النفس، فإذا وصل إلى البر لم يجد ماء ولا ظلاً ولا عمارة ولا حيواناً يدب على وجه الارض فأقمنا بها أيامنا أعظم الله بها الأجر، ونفذ أكثر مياه المركب ولم يبق لنا في خاصتنا إلا شيء نزر فجعلناه تحت نظر من وثقناه من أصحابنا، وقدمناه على حفظه، وعلى أن يسوي بيننا فيه ففعل ذلك، وكان يدفع لأحدنا منه جرعة بكرة وجرعة عشية، واستمر حالنا على ذلك، والخوف في كل يوم في ازدياد إلى أن أجمع رأي أصحابنا على أن استأجرنا أحد ملاحي المركب المذكور من البجة بعد أن قرر عندنا الربان أنه خبير بالطريق وما هو فيها، فكان كذلك عارف بطريق هذه الصحراء صبوراً على رمضائها، فبعثناه إلى عيذاب، وكان بيننا وبينها جملة أيام على ما ذكر البجة، وأصحبناه كتاباً إلى بعض أصحابنا ممن خلفناه بعيذاب على بعض أسبابنا وذكرنا له أن يكتري لنا مركباً، ويبعثه إلينا. وكتبنا كتاباً آخر لقاضي عيذاب حفظه الله، وكان من أهل الدين والفضل ... ثم بلغنا مرسى المربوطة في المركب الواصل مستبشرين بالتيسير والتسهيل بفضل الله ورحمته، فكان الأمر كذلك، وأعطانا الله ريحاً رخاء طيبة .... ولم تزل الحال كذلك إلى أن دخلنا مرسى من مراسي الحجاز الشريف يعرف بابحر ولله الحمد والشكر .... وبين هذا المرسى وبين جُدة نحو ساعتين من نهار، فبتنا فيه ليلتنا تلك وقد استبشرنا ببلوغ المقصد الأسنى بفضل الله ورحمته، لأن السفر لايمكنهم في هذا البحر ليلاً إذا قاربوا البر لكثرة شعبه وترشه، وهو أعجب العجب في ذلك، ولو لاتردد الملاحين فيه وخبرتهم به ماسلكه أحد، فتراهم إذا قاربوا البر أجلسوا أحدهم في مقدم المركب، يبصر مالاح أمامه من الترش، ويقول

للذي يمسك الخيرزانة جر إليك وادفع عنك. ولولا ذلك ما عبر أحد هذا البحر، وآفاته كثيرة، والأمر فيه فوق ما وصفنا وبسبب كثرة ترشه لا يسافر فيه خوفاً من معاطبة، يرسون به نهاراً، ويقلعون منه نهاراً ... ثم أقلعنا من مرسى أبحر غدوة يوم السبت الثامن لشهر رمضان المعظم ... فدخلنا ضحى اليوم المذكور جُدة حرسها الله عن عهد أربعة وعشرين يوماً من عيذاب" (١)

سفن البحر الأحمر:

تميزت سفن البحر الأحمر بأنها سفن خيطية تخاط بالليف، ولا تستخدم فيها المسامير (حتى نهاية القرن التاسع الهجري-الخامس عشر الميلادي-)، ونقل الرحالة المسلمون أوصافاً لهذه السفن تبين طرق وأساليب بناء هذه السفن في موانئ البحر الأحمر، وخاصة ميناء عيذاب على الساحل الإفريقي للبحر الأحمر. فيقول الإدريسي (ت٥٦١ أو ٥٦٢) (ومراكب هذا البحر كلها مؤلفة بالدسر(٢) ومخروزة بحبال الليف مجلفطة بدقيق اللبان ودهن كلاب البحر المعد لذلك)(٣)

ويصف هذه السفن ابن جبير وصفاً أكثر وضوحاً : " والجلاب التي يصرفونها في هذا البحر الفرعوني(٤) ملفقة الإنشاء لا يُستعمل فيها مسمار البتة إنما هي مخيطة بأمراس من القنبار وهو قشر جوز النارجيل يدرسونه إلى أن يتخيط ويفتلون منه

---

(١) مستفاد الرحلة والاغتراب: تحقيق عبدالحفيظ منصور، الدار العربية للكتاب، ليبيا . تونس، ١٩٧٥م، ص٢٠٧ . ٢١٧.

(٢) الدُّسُرِ: خيوط تُشد بها ألواح السفينة، وقيل هي المسامير. قال الله تعإلى: {وحملناه على ذات ألواح ودسر} ونقل لها ابن كثير في تفسيره عدة معاني منها المسامير وأضلاع السفينة. والدسر الدفع بقوة. انظر مختار الصحاح للرازي، ص٨٦؛ وتفسير ابن كثير، ج٤، ص٢٦٥.

(٣) أبي عبدالله محمد بن عبدالله بن إدريس الحموي الحسني المعروف (بالشريف الإدريسي): (ت ٥٦٠هـ)، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، الطبعة الأولى، ١٤٠٩هـ . ١٩٨٩م، عالم الكتب، بيروت، ج١، ص١٣٦-١٣٧.

(٤) البحر الفرعوني: الذي ورد في وصف ابن جبير والتجيبي يُقصد به البحر الأحمر.

أمراساً يخيطون بها المراكب ويخللونها بدسر من عيدان النخل، فإذا فرغوا من إنشاء الجلبة على هذه الصفة سقوها بالسمن أو بدهن الخروع أو بدهن القرش، وهو أحسنها وهذا القرش حوت عظيم في البحر يبتلع الغرقى فيه، ومقصدهم في دهان الجلبة ليلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة في هذا البحر ولذلك لا يصرفون فيه المركب المسماري. وعود هذا الجلاب مجلوب من الهند واليمن، وكذلك القنبار المذكور، ومن أعجب أمر هذه الجلاب أن شُرعها منسوجة من خوص شجر المقل، فمجموعها متناسب في اختلال البنية ووهنها، فسبحان مسخرها على تلك الحال والمُسلّم فيها لا إله سواه"(١).

ورغم الوهن الذي يشير إليه ابن جبير إلا أن هذه السفن كانت تحمل أعداداً ليست بالقليلة من الحجاج، وكانت تحمل أيضاً الجمال لتباع في أسواق مكة والمدينة خاصة لأشراف مكة فيذكر ابن بطوطة (ت ٧٧١ أو ٧٧٩) أنه ركب من جدة في مركب يسمى الجلبة، وركب الشريف منصور بن أبي نمي في جلبة أخرى وطلب من ابن بطوطة ان يرافقه لكنه رفض لأن معه في جلبته جمالاً محمولة خاف منها(٢). ويوافق المقريزي في وصفه لسفن البحر الأحمر وصف ابن جبير قائلاً: " وجلباتهم التي تحمل الحجاج في البحر لا يستعمل فيها مسمار البتة إنما يخيط خشبها بالقنبار وهو متخذ من شجر النارجيل ويخللونها بدسر من عيدان النخل ثم يسقونها بسمن أو دهن الخروع أو دهن القرش وهو حوت عظيم في البحر يبتلع الغرقى، وقلاع هذه الجلاب من خوص شجر المقل"(٣).

---

(١) رحلة ابن جبير، ص٤٦.٤٧.

(٢) تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار (رحلة ابن بطوطة): تحقيق عبدالهادي التازي، ج٢، ص٩٨.

(٣) المقريزي: تقي الدين أحمد بن علي: (ت ٨٤٦هـ)، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، مؤسسة الحلبي وشركاه، القاهرة، ج١، ص٢٠٣.

وقد حاول عدد من المؤرخين القدامى والمحدثين إيجاد تفسير لاستعمال الخيط بدل المسمار في هذه السفن، فهناك من يذكر أن هذه الطريقة الخيطية في بناء السفن مستفادة من الهند التي يستورد منها أخشاب الساج واستخدام الحبال والخشب أكثر من المسامير لأن المسامير لم تكن قد صنعت بكثرة بعد، ورغم الضعف الذي أشار إليه عدد من المؤرخين والرحالة في هذه السفن إلا أنها عاشت فترة طويلة من الزمن تمخر عباب البحر الأحمر والمحيط الهندي، وظهر سبب تغلب عليه المبالغة نقله عدد من المؤرخين عن كاتب هندي يزعم فيه أن سبب الابتعاد عن المسامير في صناعة السفن في البحر الأحمر هو وجود صخور من المغناطيس تجذب السفن المثبتة بالحديد وتغرقها[١]، وحاول المسعودي تقديم سبب آخر بدعوى أن مراكب البحر الحبشي "الأحمر" لا يثبت فيها مسامير الحديد لأن ماء البحر يذيب الحديد، فترق المسامير في البحر فتضعف، لذا اتخذ أهلها الخياطة بالليف بدلا عن المسامير[٢]، ورغم ما يبدو من منطقيته إلا أنه علمياً غير مقبول لأن البحرين المتوسط والأحمر لا يختلفان في درجة الملوحة أو غيرها من الخصائص الكيميائية إلا بنسبة محدودة جداً، كما عُرف أن ألواح خشب الساج الهندي لا تتلف الحديد كما تتلفه ألواح البلوط في البحر المتوسط[٣].

ويستمر البحث عن الأسباب لهذه الطريقة من بناء السفن فينفرد ابن جبير بأن هذه السفن يتم جلفطتها أي سد ما بين ألواحها بدسر من عيدان النخل، والآخرون

---

(١) حوراني: جورج فضلو: العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة الدكتور السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية، ص٢٥٢-٢٥٥؛ وانظر سعاد: البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، الطبعة الثانية، ١٣٩٩هـ . ١٩٧٩م، دار المجمع العلمي، جُدة، ص١٩٤-١٩٥.

(٢) انظر تفاصيل عن البحر الحبشي: المسعودي: علي بن الحسين بن علي المسعودي: (ت ٣٤٦هـ)، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق: قاسم الشماعي الرفاعي، الطبعة الأولى، ١٤٠٨هـ . ١٩٨٩م، دار القلم، بيروت، ج١، ص١٠٥-١١٠؛ حوراني: المرجع السابق، ص٢٥٦؛ وسعاد: المرجع السابق، ص١٩٦،

(٣) حوراني: المرجع السابق، ص٢٥٧، وسعاد: المرجع السابق، ص١٩٦.

يذكرون فقط أن هذه السفن كانت تسد بالقار أو دهن الحوت كما سبق ذكر ذلك في نصوص الرحالة.

ومن الباحثين من يشير إلى أن صناعة سفن البحر الأحمر الخيطية لم تظهر من الهند فقط أو من بنات أفكار أهل موانئ البحر الأحمر فقط بل لعل لها أصولاً مصرية فرعونية مشيراً إلى التشابه الكبير بينها وبين طريقة السفن الفرعونية وخصائصها فكلاهما يعتمد في تثبيت الالواح على الخيوط أو الحبال وعلى الدسر الخشبية وكان يطلق الفراعنة على هذا النوع من السفن اسم "كبنت او كبني" وهو اسم آخر للميناء اللبناني "جبيل" الواقع شمال بيروت بعدة كيلو مترات، ويعود سبب ذلك لاستفادتهم من خشب الارز الذي يستورد من لبنان، كما ظهر من الآثار الفرعونية رسوم لنجارين يخيطون هذه السفن ومكتوب بجوارهم كلمة هيرغليفية تقرأ "سَبَتْ" وتنتهي بحبل ملفوف وكلمة "سبت" تطلق على السلة في هذه الأيام مما يوحى بالتشابه بين الطريقتين صناعة السلال؛ وصناعة السفن الخيطية، ويؤكد الباحث أن دعوى صناعة السفن الخيطية في مصر الفرعونية لم يكن مجرد استنتاجات بل ثابتة بالأدلة الأثرية، فقد كشفت بعثة حفائر في عامي ١٩٧٦-١٩٧٧ عن موقع ميناء فرعوني في منطقة تسمى "مرسى جواسيس" جنوب سفاجة بـ(٢٢كم)، ووجدت مجموعة من الآثار الحجرية المنقوشة بالكتابات الهيروغليفية عليها نصوص تشير إلى تكاليف ميناء سفن على شاطئ النيل لإرسالها إلى ساحل البحر الأحمر الإفريقي وكذلك الإشارة إلى بناء هذه السفن أيضاً على ساحل البحر الأحمر ثم إرسالها عبره[١].

وطريقة بناء هذه السفن سواء في البحر الأحمر أو السواحل العربية الأخرى تتمثل في وضع قاعدة المركب فوق عدد من الكتل الخشبية ذات أطوال وارتفاعات متساوية، وتوضع على أرض شاطئ مستوية ليسهل إنزال السفينة إلى البحر بعد صناعتها، وتتكون القاعدة من خشب الساج أو اللبخ او السنط لقوة هذه الأخشاب وتجلب عيدان سبق أعدادها وترقيمها فيحفر لها في القاعدة قواعد او كراسي تعتمد

---

(١) عبدالمنعم عبدالحليم سيد: الأصول المصرية القديمة للسفن الإسلامية في البحر الأحمر، دورية اتحاد المؤرخين العرب، (الحضارة الإسلامية وعالم البحار)، ١٤١٤هـ. ١٩٩٣م، ص٧٠-٧٤.

عليها ثم تثبت هذه العيدان بكوابيل من الخشب بدل المسامير، بالإضافة إلى ربطها بحبال قوية مجدولة من شجر جوز الهند (القنب) بعد أن تكون قد سُقيت هذه الحبال ونقعت في دهن الحوت أو ماشابهه من الدهون ولمزيد من التثبيت تشد هذه العيدان بأحزمة أفقية تمتد من المؤخرة إلى المقدمة من الألواح الخشبية العريضة والسميكة، ثم يُدعم هذا الهيكل بعارضتين أو ثلاثة إحداهما في المقدمة والأخرى في المؤخرة، والثالثة قد تكون في منتصف السفينة وتكون في مستوى أفقي واحد. ويأتي بعد ذلك إعداد الألواح الخشبية التي تغطي العيدان وتكسوها من الخارج، ويُقدر عرضها مابين ١٤ و١٨سم، وبسمك ٣-٥سم، فتثقب ثقوب رفيعة على مسافات متساوية عند حافتي اللوح وتعد ممرات عمودية مع هذه الثقوب على الألواح حتى يسهل مرور الحبال المتينة عبرها، ثم ينطلق بناة السفينة في تغطية الهيكل من الخارج بتثبيت هذه الألواح بدءاً بالقاعدة، حتى أعلى السفينة مع تزامن عملية الجلفطة، ثم تركب الدفة في مؤخرة السفينة، وتدهن السفينة من الخارج بدهن الحوت منعاً لتسرب المياه بداخل السفينة، وبعد الإنزال البحري يتم تركيب الصواري والشرع، وتعد المجاديف، فتجري في البحر وترسي بسم الله وعلى بركته[١].

ويجدر بالذكر ان هذه السفن تتميز بانتهائها بطرف حاد في المقدمة والمؤخرة خلاف ما ظهر فيما بعد القرن التاسع كظهور المؤخرة المربعة نتاج التأثير الأوروبي منذو الغزو البرتغالي في القرن العاشر الهجري[٢].

كما كانت السفن تحمل فوق ظهرها مراكب صغيرة من مثل القارب والدوينج، ويستفاد منها للنجاة أو الملاحة على الشاطئ، وفي الأوقات الحرجة تزود بصار

---

(١) أحمد الشامي: العرب وصناعة السفن، العرب وصناعة السفن، دورية اتحاد المؤرخين العرب (الحضارة الإسلامية وعالم البحار)، ١٤١٤هـ. ١٩٩٣م، ص١٣٩-١٤٠.

(٢) حوراني: العرب والملاحة، ص٢٤٢.

وشراع، كما كان العرب يحملون معهم أحياناً مراكب صغيرة للبيع قد تصنع فوق ظهر السفينة[١].

ميناني الرحلة البحرية:

جُدة:

الجُدُّ بالضم: شاطئ النهر، والجُدة أيضاً وبه سميت المدينة التي عند مكة جُدة. وجُدة كل شيء: طريقته وجُدَّتُه: علامته، وكل طريقة جُدة وجادة[٢].

ويقول ياقوت: جُدة بالضم والتشديد، والجُدة في رأيه الطريقة[٣]. وذلك موافق لما تبناه الأنصاري؛ وشدد عليه من أن الضبط الصحيح لصيغة جُدة الضم للجيم وتشديد الدال بعدها تاء مربوطة، ونقل عدة آراء لعدد من اللغويين والجغرافيين والمؤرخين تؤكد صحة ما ذهب إليه[٤].

وتقع مدينة جُدة عند منتصف البحر الاحمر عند التقاء خط العرض ٢١، ٢٩ شمالاً والطول ٣٩,٠٧شرقاً[٥]. على السهل الساحلي "سهل تهامة" ويحدها من الشرق مجموعة تلال صغيرة تليها سلاسل غير متصلة من الجبال الموازية لسلسلة جبال الحجاز[٦].

---

(١) المرجع السابق، ص٢٦٣.

(٢) ابن منظور: لسان العرب: ج٣، ص١٠٨.

(٣) معجم البلدان: ج٢، ص١١٤.

(٤) موسوعة تاريخ مدينة جُدة، المجلد الأولى، الطبعة الثانية ١٤٠١.١٩٨٠م، ص٤٥.

(٥) عبدالقادر بحيري: جُدة والبحر الأحمر "مقال" (جُدة عروس البحر الأحمر تقدم وحضارة)، إصدار من أمانة مدينة جُدة. الدار العربية للموسوعات، القاهرة، ص٦٨.

(٦) حمزة إبراهيم عامر: موقع مدينة جُدة وطبيعة أرضها، الدورية السابقة، ص٦٥.

ويتأثر مناخ جُدة تأثراً مباشراً بموقعها الجغرافي، فترتفع فيها نسبة الرطوبة غالب أيام العام، وتقل في فصل الشتاء[١].

وموقعها الجغرافي جعلها ملتقى لعدد من طرق المواصلات البرية والبحرية، فتحقق لهذا الموقع أن يكون رابطاً بين البر والبحر، فتبعد جُدة عن المدينة بـ ٤٢٥كم وعن مكة ٧٥كم وعن العقبة ٩٥٠كم، وبذلك أصبحت جُدة بوابة مكة المكرمة[٢] وميناء مكة المباشر منذ اتخذه الخليفة الثالث عثمان بن عفان رضي الله عنه ميناءاً لمكة؛ فخرج بنفسه رضي الله عنه إلى جُدة واغتسل من البحر وأمر من معه بالغسل منه، وأمر بنقل البندر إليه، وكان ذلك في العام السادس والعشرين من الهجرة[٣].

أما الجغرافيون الأوائل فيصفونها بأنها فرضة مكة، يقول اليعقوبي (ت٢٨٤هـ) أن الخراج والصدقات والميرة تُحمل إلى مكة من مصر عبر ساحلها وهو جُدة[٤]. كذلك يصفها الإصطخري (ت٣٤٠) بأنها عامرة كثيرة التجارات والأموال، وليس بالحجاز بعد مكة أكثر مالاً وتجارة منها، وجل تجارها في زمانه الفرس[٥].

---

(١) أحمد إبراهيم: المناخ (جدة عروس البحر الأحمر تقدم وحضارة)، إصدار أمانة مدينة جُدة، الدار العربية للموسوعات، القاهرة، ص٦٧.

(٢) محمد أحمد الرويثي: الموانئ السعودية على البحر الأحمر، الطبعة الثالثة، ١٤١٨هـ. ١٩٩٧م، دارة الواحة العربية، ص٢١٧.

(٣) الفاكهي: أبو عبدالله محمد بن إسحاق: (ت ٢٨٥هـ)، تاريخ مكة أو (أخبار مكة)، تحقيق: عبدالملك بن دهيش، الطبعة الثانية، ١٤١٤هـ، دار خضر، بيروت، ج٣، ص٢٣١؛ الفاسي: تقي الدين محمد بن أحمد الحسني المكي: (ت ٨٣٢هـ)، شفاء الغرام بأخبار البلد الحرام، المشرف على التحقيق: سعيد عبدالفتاح، الطبعة الأولى، ١٤١٧هـ، مكتبة نزار الباز، مكة المكرمة، ج١، ص١٨٢.

(٤) البلدان: ص٣١٧.

(٥) المسالك والممالك: ص٢٣، وانظر ابن حوقل، ص٣١.

ويصفها الإدريسي (ت٥٦٠) بأنها عامرة بالتجارة وأهلها مياسير، ولها مراكب كثيرة تتصرف إلى جهات متعددة، وبها مصائد للسمك[١]. إلا أن ابن جبير (ت٦١١) والذي زار جُدة يتحدث في رحلته الشهيرة عن أوضاع جُدة في زمانه، فيقول: إن أكثر بيوتها من أخصاص (بيوت من القصب والشجر) وأهلها يعيشون في شظف من العيش، مشيراً إلى آثارها ومساجُدها[٢]. ووافقه أيضاً الرحالة القاسم بن يوسف التجيبي السبتي (ت٧٣٠) الذي زار جُدة سنة (٦٩٦هـ) فيقول بأن أهلها في زمانه من أشد الناس فقراً ومن أكثرهم على الجوع صبراً وقد تهدم أكثر بنائها، وشرب أهلها من جياب منقورة[٣].

إلا أن الوضع تحسن كثيراً في القرن التاسع الهجري وما بعده، ويصفها الظاهري بأنه ربما يردها كل سنة ما يزيد عن مائة مركب، ومن ذلك مركب بسبعة قلوع وتؤخذ الموجبات والرسوم تحمل إلى أمير مكة ويشاركه فيها السلطان المملوكي الملك الاشرف ابو النصر برسباي ([٤])، وقد يصل متحصل جمرك جُدة (٢٠٠,٠٠٠) دينار في كل سنة قد يزيد وقد ينقص[٥].

ويدل ذلك على زيادة دخلها بزيادة عدد الحجاج وقوة الحركة التجارية التي تقوم فيها في مواسم الحج[٦].

. عيذاب:

---

(١) نزهة المشتاق في افتراق الآفاق، ج١، ص١٣٩.

(٢) رحلة ابن جبير: ص٥٣، ٥٤.

(٣) مستفاد الرحلة والاغتراب: تحقيق عبدالحفيظ منصور، الدار العربية للكتاب، ليبيا . تونس، ١٩٧٥م، ص٢١٨ –٢٢٢.

(٥) برسباي الدقماقي الظاهري صاحب مصر، جركسي الأصل ويصفه ابن إياس بأنه كان ملكاً جليلاً، إلا أنه يطمع في الأموال، وله أعمال في الحرم المكي. انظر الزركلي: الأعلام، ج٢، ص٤٨.

(٥) خليل بن شاهين: زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك، تحقيق بولس راويس، باريس، المطبعة الجمهورية، ١٨٩٤، ص١٣.١٦.

(٦) علي بن حسين السليمان: العلاقات الحجازية المصرية، ص١٩٣.

بالفتح ثم السكون وذال معجمة وآخره باء موحدة[١]. ويقع ميناء عيذاب على ساحل البحر الأحمر الغربي بالقرب من الحدود المصرية السودانية في جنوب البحر الأحمر، على بعد ٢٣ كيلومتراً شمالي مدينة حلايب على خط طول٣ ْ ً ٩ ٤٧ ً وخط عرض ٢٢ ْ ١٩ َ ٤٧ ً، وهي تعرف أيضاً باسم عيذاب، ويقال إن عيذاب هو أسم نوع من الأعشاب باللغة البجاوية ينمو بكثرة في منطقة عيذاب [٢].

ويتحدث عنها ناصر خسرو في رحلته عام ٤٤٢هـ في عهد [الخليفة الفاطمي العبيدي المستنصر] بأن بها مسجد جامع وسكانها لا يزيدون على خمسمائة نفس ذاكراً أنها تتبع سلطان مصر، وهي مركز تجاري مزدهر من مراكز جمع الخراج السلطاني يؤخذ من السفن القادمة إليها من الحبشة وزنجبار واليمن، ويصف أهلها البجة بالبداوة والوحشية، ولا يدينون بدين[٣]! إلا أنهم في رأيه لا يسرقون ولا يغيرون على القوافل، كما تحدث عن سمات جمال البجة، وكذلك نوع السمك في بحر عيذاب[٤].

وفي العهد الأيوبي يتحدث عنها ابن جُبير في رحلته بتاريخ ٥٧٩هـ، ويصفها بأنها أحفل مراسي الدنيا بسبب أن مراكب الهند واليمن تحط فيها وتقلع منها إضافة إلى مراكب الحجاج الصادرة والواردة، بالرغم أنها مدينة تقع في طرف صحراء لا نبات فيها، ولا يؤكل فيها شيء إلا مجلوب، ويعمل أهلها على نقل الحجاج براً من

---

(١) ياقوت: معجم البلدان، ج٤، ص١٧١.

(٢) نهى عبد الحافظ عبد العزيز: الأهمية التاريخية لميناء عيذاب الأثري.

(٣) إذا كانوا يقولون كلمة التوحيد ويعترفون بالإسلام، فلا يقال إنهم لا يدينون بدين وإنما يقال لا يعرفون من الدين الحق غير كلمة الشهادة.

(٤) خسرو: ناصر: (ت ٤٨١هـ)، سفر نامة، ترجمة: خالد البدلي، الطبعة الأولى، ١٤٠٣هـ . ١٩٨٣م، جامعة الملك سعود، ص١٣١.

وإلى عيذاب، وبحراً إلى الديار المقدسة. مشيراً إلى أن أهلها لا يدينون بدين سوى ما يظهرونه من ترديد كلمة التوحيد إظهاراً للإسلام! [١] .

ولا يختلف كثيراً وصف الرحالة التجيبي (ت٧٣٠هـ)[٢] وكذلك ابن بطوطة في رحلته (ت٧٧١هـ)[٣]. ويذكر المقريزي (ت٨٤٦هـ) أن حجاج مصر والمغرب أقاموا زيادة على ٢٠٠ سنة يعبرون بحر عيذاب إلى جدة، وكذلك تجار الهند واليمن والحبشة. مبنياً بدايتها باتجاه الحجاج والتجار إليها كميناء هام من عهد الخليفة العبيدي المستنصر بالله حتى عهد السلطان المملوكي الظاهر ركن الدين بيبرس (٦٥٩-٦٧٨هـ) والذي استخدم الطريق البري عبر سيناء لقوافل الحجاج سنة ٦٦٦هـ، ومن ثم بدأ يتلاشى أمر عيذاب حتى سنة ٧٦٠هـ[٤].

وقد تعرضت عيذاب للغزو الصليبي في عام ٥٧٨هـ، وتعرض الحجاج والتجار للقتل والسلب والنهب على أيدي الصليبيين الغزاة ومنها عبروا إلى الحجاز، حتى أدركتهم الجيوش الأيوبية وتمكنت من القضاء عليهم قبل وصولهم إلى مدينة المصطفى محمد صلى الله عليه وآله وسلم وبعد اتخاذ طور سيناء طريقاً للحاج المصري والمغربي أخذت عيذاب في الاندثار والزوال حتى غزاها ملك نوبي يدعي داود سنة ٧٦٠هـ وقتل أهلها وأسر أعيانها، وضرب دورها[٥]. إلا أنها استمرت ميناءاً بحرياً عادياً حتى زمن ابن إياس، وتبع انهيار هذا الميناء انهيار الموانئ المقابلة له

---

(١) رحلة ابن جُبير، ص٤٥.

(٢) مستفاد الرحلة والاغتراب: ص٢٠٥.

(٣) تحفة النظار، ص٤٢.

(٤) المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، ج١، ص٢٠٢.

(٥) محمد صالح ضرار: تاريخ السودان (البحر الأحمر . إقليم البجة)، ١٩٦٥م، مكتبة الحياة، بيروت، ص ١٤٦-١٥٣.

على النيل، فهجرت عيذاب لتندثر نهائياً في القرن العاشر الهجري (السادس عشر الميلادي)، ويتلاشى طريقها التجاري ويتحول عنها التجار والحجاج[١].

. رحلة الحاج المصري –خاصة–والأفريقي –عامة–(القاهرة . عيذاب . جدة)[٢]

وتبدأ الرحلة من ميناء الفسطاط جنوبي القاهرة عبر نهر النيل حتى الوصول إلى أسكر على الضفة الشرقية للنيل ومنها إلى منية ابن الخصيب وتستغرق الرحلة إليها عبر النيل خمسة أيام، ثم يتجه الطريق النهري إلى أنصف، ثم إلى مرسى جبل المقلة أو المقلا، ويقع بالشط الشرقي للنيل، ويمثل نصف الطريق إلى قوص، ومنه إلى مدينة منفلوط وتقع على الشاطئ الغربي لنهر النيل، ثم إلى مدينة أسيوط على الشاطئ الغربي لنهر النيل، وهي من أهم مدن الصعيد ومنها إلى بلدة أبي تيح، وتمر السفن بمدينة أخميم من مدن الصعيد ومنها إلى البلينا على الشاطئ الغربي للنيل، ومنها إلى الشاطي الشرقي لنهر النيل إلى بلدة وشنا، ومنها إلى قنا من المدن الهامة بصعيد مصر ثم يتجه الطريق إلى قوص حيث المحطة النهائية عبر النيل وهي مدينة كبيرة وهامة وملتقى حجاج مصر والمغرب، ومنها يبتدئ الطريق البري إلى عيذاب على البحر الأحمر عبر صحراء مصر الشرقية من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي لتقطع صحراء عيذاب من قوص إلى جنوب رأس بغدادي على ساحل البحر الأحمر، فتسير الرحلة بموازة ساحل البحر حتى تصل إلى عيذاب، بمقدار ١٧ يوماً، وهي رحلة برية شاقة لقلة المياة، وقسوة سكان تلك القفار وهم البجاة الذين اتصفوا بالقسوة والغلظة، وتحدث عن أخلاقهم وسوء معاملتهم كثير من الرحالة الذين عبروا هذا الطريق ممن سبقت الإشارة إلى آرائهم أمثال ناصر خسرو، وابن جبير، والتجيبي،

---

(١) نعيم زكي فهمي: طرق التجارة ومحطاتها بين الشرق والغرب،١٣٩٣هـ . ١٩٧٣م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ص١٤٣.١٤٤.

(٢) ابن جبير: الرحلة، ص٣٢.٥٢؛ وسيد عبدالمجيد بكر: الملامح الجغرافية لدروب الحجيج، الطبعة الأولى، ١٤٠١هـ . ١٩٨١م، الكتاب الجامعي، تهامة، جدة، ص١٤٩.١٥٩.

وابن بطوطة، وغيرهم، وينطلق الركب من قوص إلى المبرز ويجتمع فيها الحاج لشراء جميع حاجاتهم استعدادًا لرحلة برية شاقة، تليها رحلة بحرية شاقة أيضا فيبدأون من المبرز إلى مكان يسمى الحاجر، ومنه إلى اللقيطة، ومنها إلى وادي دندان، ويتواصل المسير الشاق إلى منطقة المحدث ثم الميراد، ويمر الحاج بوادي منيح، ووادي الشلول، ثم ينتقل إلى ماء يدعى الدغيج، وينزل بمكان يسمى الجهندي، وهو منهل للحاج، ومنه إلى منطقة الحريفاء ثم إلى دنقاش وبها ماء كثير ثم إلى منطقة شعتان وبها بئر أم قيور، ويواصل الحاج طريقه غربي سواحل البحر الأحمر نحو الجنوب حتى يصل إلى منطقة أمتان ويوجد بها بئر ماء عذب، ويرتحل منها إلى منطقة حميثرة، ومنها إلى منطقة سلا، وتعترض قافلة الحاج بعض مرتفعات البحر الأحمر، وتتواصل المسيرة إلى مكان يعرف بمجاج وهو مورد ماء ومنه إلى الحسا وإلى شهاب حتى منطقة العشراء، ومنها إلى منطقة الخبيب بالقرب من عيذاب، حتى تصل القافلة إلى عيذاب على ساحل البحر الأحمر، وينتقل الحاج المصري والمغربي خاصة والإفريقي بعامة عبر هذا الميناء إلى ميناء جدة بحراً. ومن جدة إلى القرين "بحرة" ومنها إلى مكة المكرمة(١).

. نقل المؤن لعمارة الحرمين الشريفين وكسوة الكعبة:

وقد كان للسلاطين والأمراء في مصر إسهامات في عمارة الحرمين الشريفين وكانت المؤن والعمال المهرة والمهندسون يجلبون من هناك مع المؤن والمواد الخام لندرة العمال المهرة في أرض الحجاز، وهذه المؤن تجلب عبر موانئ البحر الأحمر غالباً وقد تُجلب عن طريق البر عبر صحراء السويس وفلسطين وشمال الحجاز. وقد شارك طريق الحاج الشامي واليمني في هاتين المهمتين في بعض فترات من التاريخ.

---

(١) ناصر خسرو: سفرنامة، ص١٢٧.١٣٥؛ وانظر ابن جبير: في رحلته، ص٣٢.٤٩؛ سيد عبدالمجيد بكر، الملامح الجغرافية لدروب الحجيج، ص١٤٩.١٦٤.

وكانت أول مؤن تنقل لعمارة المسجد الحرام ما جرى في عهد الوليد بن عبدالملك الأموي عام ٩١هـ، فهو أول من أتى بالأساطين الرخام من مصر، والشام، ونقلها من هناك على العجل، وسقف المسجد بالخشب الساج الهندي الذي ينقل بحراً من بلاده إلى موانئ الحجاز[١].

كذلك فعل الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور في توسعته التي تعد الزيادة الخامسة في الحرم المكي عام ١٣٧هـ عندما نقل أساطين الرخام إلى المسجد الحرام[٢].

بل أن نقل الأساطين من مصر إلى مكة لم يتم إلا للوليد، وأبي جعفر، والمهدي، ولم يتحقق لمن بعدهم حتى سلاطين المماليك الذين ملكوا مصر، مع أن أدوات النقل في زمانهم أرقى وأعظم مما كانت عليه في العهدين الأموي والعباسي[٣].

ومما وافق العهدين الفاطمي[العبيدي] والأيوبي من تعمير وترميم للحرمين الشريفين على يد العباسيين اقتصر جله على الحرم النبوي من خلافة المقتفي بالله العباسي، وكان ذلك في عهد والي المدينة قاسم بن مهنا الحسيني في عام ٥٤٨هـ، وكذلك في خلافة المستضيء بالله العباسي عام ٥٦٦هـ، وفي خلافة الناصر، وما قام به نور الدين زنكي عام ٥٥٧هـ، واستمرت أعمال الإصلاح من قبل الخلفاء العباسيين

---

(١) الأزرقي: أبي الوليد محمد بن عبدالله بن أحمد: (ت ٢٤٤هـ)، أخبار مكة وماجاء فيها من الآثار، تحقيق رشدي الصالح ملحس، الطبعة الرابعة، ١٤٠٣هـ . ١٩٨٣م، مطابع دار الثقافة، مكة المكرمة، ج٢، ص٧٢؛ الفاسي: شفاء الغرام، ج ١، ص ٤١٠؛ باسلامة: حسين عبدالله، تاريخ عمارة المسجد الحرام، الكتاب العربي السعودي، تهامة، الطبعة الثالثة، ١٤٠٠هـ، ١٩٨٠م، ص٢٣.

(٢) الأزرقي، المصدر السابق، ج٢ ص٧٣؛ باسلامة: المرجع السابق، ص٢٦.

(٣) باسلامة: المرجع السابق، ص٧٤.

حتى خلافة المستعصم بالله، وابتدأت العمارة في عهده عام ٦٥٥هـ وتوقفت بسقوط بغداد في يد التتار عام ٦٥٦هـ[١].

فأكمل هذه المهمة الجليلة سلاطين المماليك، فتولى السلطان نورالدين بن عزالدين أيبك الصالحي (٦٥٥-٦٥٧هـ) استكمال عمارة أو ترميم الخليفة العباسي المستعصم بالله للحرم المدني النبوي التي جرت بسبب الحريق الذي شب في مسجد رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم، في رمضان عام ٦٥٤هـ[٢].

وبرز دور السلاطين المماليك في الترميم والتجديد والتحسين والإضافة في الحرم النبوي على صاحبه أفضل الصلاة وأتم التسليم لما تعرض له من تلفيات جراء عدة حرائق، حيث يذكر السمهودي وصول الآلات من مصر في عهد الملك المنصور نورالدين وكذلك وصول آلات وأخشاب من صاحب اليمن، وهو الملك المظفر شمس الدين يوسف بن منصور عمر بن علي بن رسول[٣].

وانتقل عبر طريق الحاج المصري براً وبحراً حتى زيت القناديل التي يُضاء بها الحرمين الشريفين، حيث يذكر ابن النجار (ت٦٤١) ما نصه: " وفي يومنا هذا يصل الزيت من مصر من وقف هناك ومقداره سبع وعشرون قنطاراً بالمصري، والقنطار مائة وثلاثين رطلاً، ويصل معه مائة وستون شمعة بيضاء وكبار وصغار، وعلبة فيها مائة مثقال ند[٤]).

---

(١) مصطفى: صالح لمعي: المدينة المنورة تطورها العمراني وتراثها المعماري، بيروت، ١٩٨٨١م، دار النهضة، ص٧٨-٧٩.

(٢) مصطفى: صالح لمعي: المدينة المنورة تطورها العمراني وتراثها المعماري، ص٧٩.

(٣) وفاء الوفاء، السمهودي: نورالدين علي بن أحمد المصري: (ت ٩١١هـ)، تحقيق: محمد محي الدين عبدالحميد، الطبعة الرابعة، ١٤٠٤هـ . ١٩٨٤م، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ج٢، ص٦٠٤.

(٤) الدرة الثمينة في تاريخ المدينة: تحقيق محمد زينهم محمد عزب، الطبعة الأولى، ١٩٩٥م . ١٤١٦هـ، مكتبة الثقافة الدينية، ص١٨٤.

وتوالت الآلات والمؤن والصناع تعبر بحر الحجاز وبره للوصول إلى الحرمين الشريفين، ففي عهد الظاهر بيبرس جهز الأخشاب والحديد والرصاص، ومن الصناع ثلاثة وخمسين صانعاً، وما يمونهم بل أنفق عليهم قبل سفرهم، وأرسل معهم الأمير جمال الدين محسن الصالحي لعمارة الحرم المدني النبوي(١).

ويتضح دور موانئ البحر الأحمر في عمارة السلطان قايتباي، فقد كان يُكلف أمير جدة بتولي أمر العمارة في الحرم النبوي(٢).

ورغم اقتصار جهود المماليك في الحرمين وبالذات الحرم المكي على الترميم والتجديد والتحسين إلا أن ذلك لا يقلل مما بذلوه على عمارة الحرمين الشريفين من الأموال الكثيرة والعناية والاهتمام خاصة عندما يتعرض الحرمان الشريفان لحريق أو سيول وأمطار وصواعق تسبب تلفيات كبيرة أحياناً في بعض أجزائه، فيندفع السلاطين والأمراء في الإنشاء والتعمير وبعث المؤن والرجال المختصين من كل حدب وصوب، ساعدهم في ذلك ما توفر لدولتهم من الأموال الطائلة، ورغبتهم في الثواب والأجر، مع شعورهم بالمسئولية في حماية الدين والحرمين الشريفين(٣).

---

(١) السمهودي: وفاء الوفاء، ج٢، ص٦٠٤.

(٢) المصدر السابق، ج٢، ص٦٠٥.

(٣) علي السليمان: العلاقات الحجازية المصرية زمن سلاطين المماليك، ١٣٩٣هـ . ١٩٧٣م، الشركة المتحدة للنشر، القاهرة، ص١١٥.

. كسوة الكعبة:

. وارتبطت رحلة الكسوة برحلة الحاج والمحمل ارتباطاً وثيقاً وكانت الاحتياطات لحماية قافلة الحج هدفه الرئيسي هو حراسة كسوة الكعبة وإيصالها سالمة إلى الديار المقدسة، وتطورت رحلة الكسوة وهدايا الحرمين من جمل واحد إلى عدة جمال زادت عن عشرين جملا في العهد المملوكي، ويرافقها عدد من الحراس والفراشين والحمالين والأئمة والمؤذنون، ويشرف عليها الأمراء والقضاة والشهود وموظفو الديوان والامناء، ويقفوا أثر هذا المحمل الحجاج، وكلٌ منهم يحرص على الاقتراب من هذا المحمل بزعم التبرك بالكسوة ومجاورتها حتى تصل إلى مكة المكرمة(١).

وفي عام ٥٦٤هـ استقرت الأمور للسلطان صلاح الدين الأيوبي رحمه الله في مصر، وبالرغم من أعماله الجليلية تجاه الحرمين بفرض الأمن ومنع المكوس وإرسال المؤن الغذائية بأنواعها، إلا أن المؤرخين لم يذكروا أنه أرسل كسوة أو شارك في عمارة الحرمين، وقد أشرت فيما سبق أن سبب ذلك لعله انشغال الأيوبيون بالحروب الصليبية. إلا أن إبراهيم حلمي يرى سبباً آخر هو انصراف المؤرخين عن تسجيل وإثبات إرسال كسوة الكعبة من لدن السلاطين الأيوبيين وانشغالهم بالحدث الجلل وهو الغزو الصليبي لبلاد المسلمين وتزايد خطره عاماً بعد عام حتى هدد الحجاز نفسها(٢).

إلا أن الدور العباسي الذي لم ينقطع في عمارة الحرمين حتى سقوط الخلافة العباسية في بغداد عام ٦٥٦هـ، لم ينقطع في كسوة الكعبة، فقد كسا الخليفة العباسي الناصر لدين الله (٥٧٥-٦٢٢هـ) الكعبة الديباج الأخضر ثم الأسود(٣). وفي عام ٦٥٩هـ حج

---

(١) الفاسي: شفاء الغرام، ج١، ص٢٤١؛ البتتوني: الرحلة الحجازية، ص١٣٦.

(٢) كسوة الكعبة المشرَّفة وفنون الحجاج، كتاب اليوم، مؤسسة أخبار اليوم، العدد(٣٢٠)، شوال ١٤١١هـ، مايو ١٩٩١م، ص٦٨. ويمكن أيضاً تفسير عدم إرسال الايوبيين الكسوة والمشاركة في العمارة لكونهم تابعين للخلافة العباسية ولم يدخلوا معها في تنافس، فاكتفوا بما قامت به ولم يزاحموها في هذا الميدان.

(٣) الفاسي: شفاء الغرام، ج١، ص٢٤١؛ البتتوني: الرحلة الحجازية، ص١٣٦؛ وباسلامة: تاريخ الكعبة المعظمة، ص٢٥٨.

الملك المظفر يوسف بن المنصور صاحب اليمن برفقته الكثير من الصدقات في البر والبحر، بل كان يسير في البر والمراكب تسير في البحر مسايرة له حتى قارب مكة، وكسا الكعبة من داخلها، ولم يسبقه ملك بالكسوة بعد خلفاء بني العباس، وأخذ يكسوها عدة سنوات مع حكام مصر المماليك، وتعلق كسوته بعد سفر الحاج المصري مراعاة لسلطان مصر[١].

قبيل هذا العام، وتحديداً عام ٦٤٨هـ قامت الدولة المملوكية، إلا أن أول كسوة تصل من سلاطين المماليك كانت عام ٦٦١هـ من الظاهر بيبرس[٢]، وذلك اكتفاءً منهم بدور الخلافة العباسية لكن بعد سقوط الخلافة في بغداد تم إحياؤها بمصر قام المماليك بهذا العمل، وهم بذلك يقطعون الطريق على الرسوليين ليثبتوا الحق في كسوة الكعبة من مصر مركز الخلافة وحامية الحرمين الشريفين حتى أصبحت الكسوة من مصراً أمراً مقرراً وتقليداً جارياً في عهد المماليك وكذلك العثمانيين من بعدهم، وسبقت الإشارة إلى الأوقاف التي أُوقفت من أراضي مصر على نفقة كسوة الكعبة في عهد الصالح إسماعيل بن الناصر، وأصبحت الكسوة مظهراً من مظاهر القوة والنفوذ السياسي لدى المماليك، ولم يجيزوا لحكام اليمن أو لغيرهم بكسوة الكعبة إلا في حالة ضعفهم، فلا توضع الكسوة اليمانية إلا بعد نزوح الحاج المصري أو تحت الكسوة المصرية، حتى وصل الأمر إلى الاصطدام العسكري عام ٧٥١هـ مع الرسوليين عندما هُزم الجيش اليمني بمكة واقتيد الملك اليمني إلى مصر ولم يطلق سراحه إلا بعد دفع فدية وتعهده بالولاء للسلطان المملوكي. كذلك استمرت مقاومة المماليك لكل من يريد كسوة الكعبة سواهم، وأصبحت الكسوة تمثل لهم رمزاً سياسياً إضافة إلى مكانتها الدينية[٣].

---

(١) الفاسي: العقد الثمين، ج٦، ص٢٥٣؛ وابن فهد: إتحاف الورى، ج٣، ص٨٤.٨٣.

(٢) ابن فهد: إتحاف الورى، ج٣، ص٨٧.

(٣) العُمري: أحمد بن يحيى بن فضل الله القرشي العدوي العمري، شهاب الدين (ت ٧٤٩هـ) مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، تحقيق: كامل سلمان الجبوري، الطبعة الأولى، ٢٠١٠م، دار الكتب العلمية، بيروت، ج١، ص١٨٣.

نتائج الدراسة:

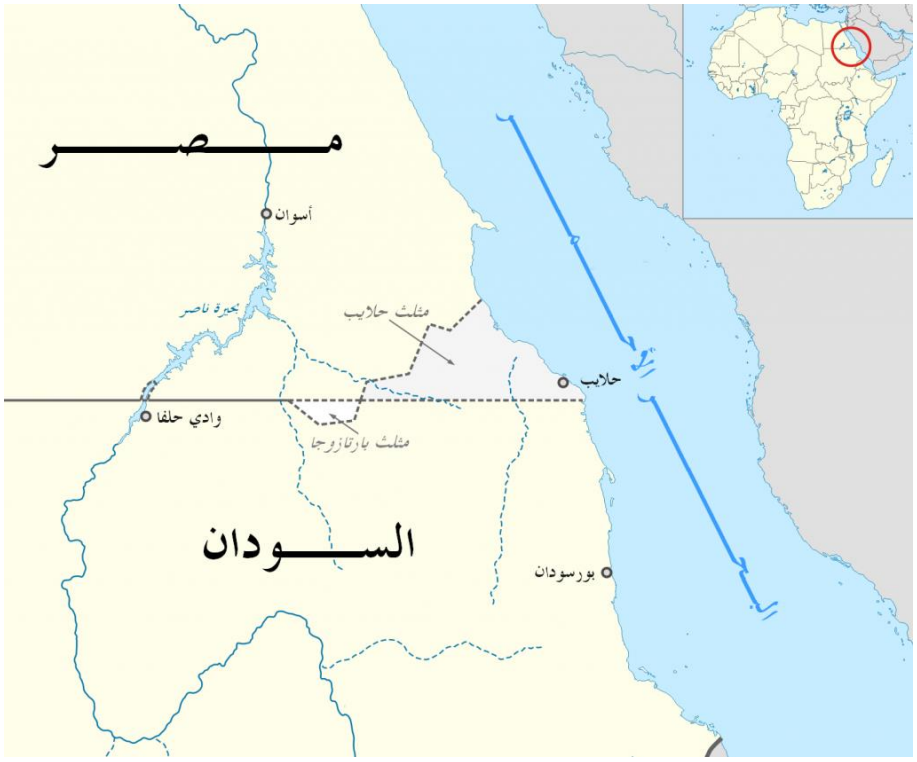
أ). أن البحر الأحمر منذ فتح مصر والشام في عهد الراشدين وانتهاءً بعهد المماليك كان بحيرة إسلامية، يمنع غير المسلمين من عبوره إلا في حدود ضيقة ولشئون تجارية فقط، إلا أن ذلك لم يمنع من دخول الأساطيل الحربية الاسلامية للدولة الاسلامية إلى موانئ البحر الأحمر عندما تعرضت هذه الموانئ وخاصة موانئ الحجاز للغزو الصليبي في القرن السادس الهجري، وقد شاركت سفن صنعت في موانئ البحر الأحمر الشرقية والغربية الأسطول الإسلامي لدولة الأيوبيين، ودولة المماليك الدفاع عن الأراضي المقدسة.

ب) . إضافة إلى كون رحلة الحج فريضةً وركناً من أركان ديننا الحنيف، فقد بثت هذه الرحلة في نفوس أبناء الأمة مشاعر جياشة تضطرب اضطراب الأمواج وتتدفق إنتاجاً أدبياً وتاريخياً وجغرافياً غزيراً تمثل في كثير من الرحلات إلى الحجاز الأبي، وازدهار المصنفات والدروس وحلقات العلم في الحرمين الشريفين.

جـ) . لم تقتصر موانئ البحر الأحمر على أن تكون جسوراً أو معابر لحجاج بيت الله الحرام وزوار مسجد نبي الإسلام عليه الصلاة والسلام، بل كانت جسوراً ومعابر لعمارة الحرمين الشريفين وهداياه وكسوة كعبته المشرفة.

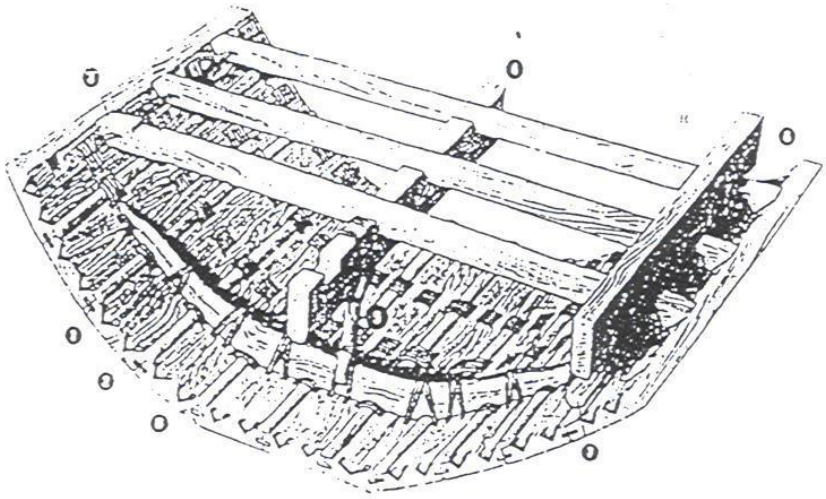
د) خلصت الدراسة إجمالاً إلى أهمية موانئ البحر الأحمر بشاطئيه الشرقي والغربي عامة، وضرورة الاهتمام بها حاضراً ومستقبلاً ووضع الدراسات والأبحاث، واتخاذ الإجراءات الحاسمة لحماية هذا البحر، والعمل الجاد على تنمية الملاحة العربية الإسلامية، وتأسيس صناعة بحرية تعود بالخير والفائدة على أبناء البلاد المطلة على البحر الأحمر.

والله الموفق.

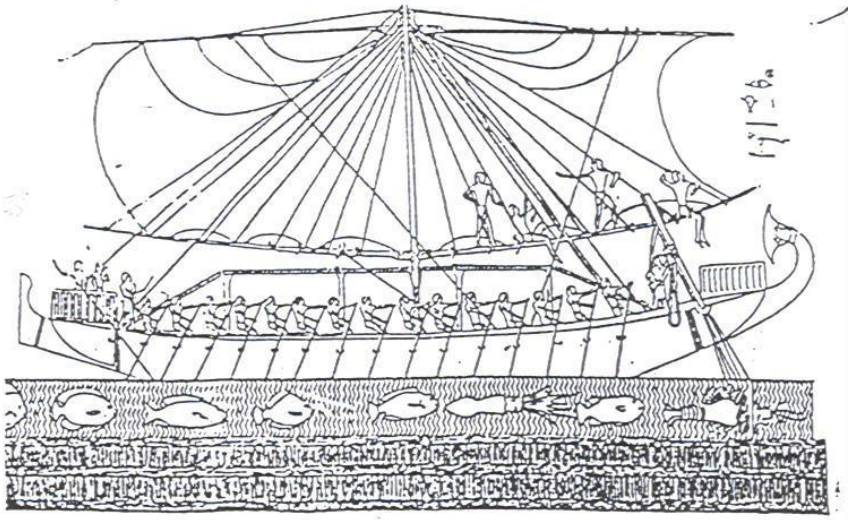


سم تقريبي للسفن الخيطية التي عبرت بحر الحجاز في العصور الوسطى.

- عبد المنعم عبد الحليم سيد : الأصول المصرية القديمة للسفن الإسلامية في البحر الأحمر ، ص٨٤ .

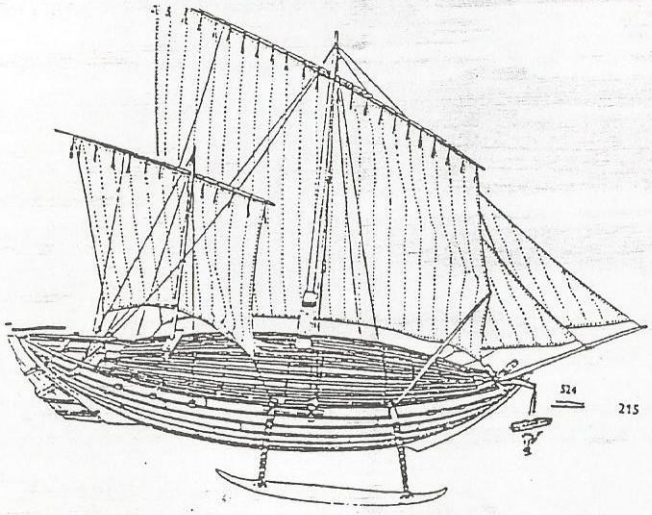


قطاع فى بدن سفينة خوفو الخيطية يوضح طريقة "خياطة" الألواح بالحبال "والثقوب السحرية" التى تدخل فيها الحبال.



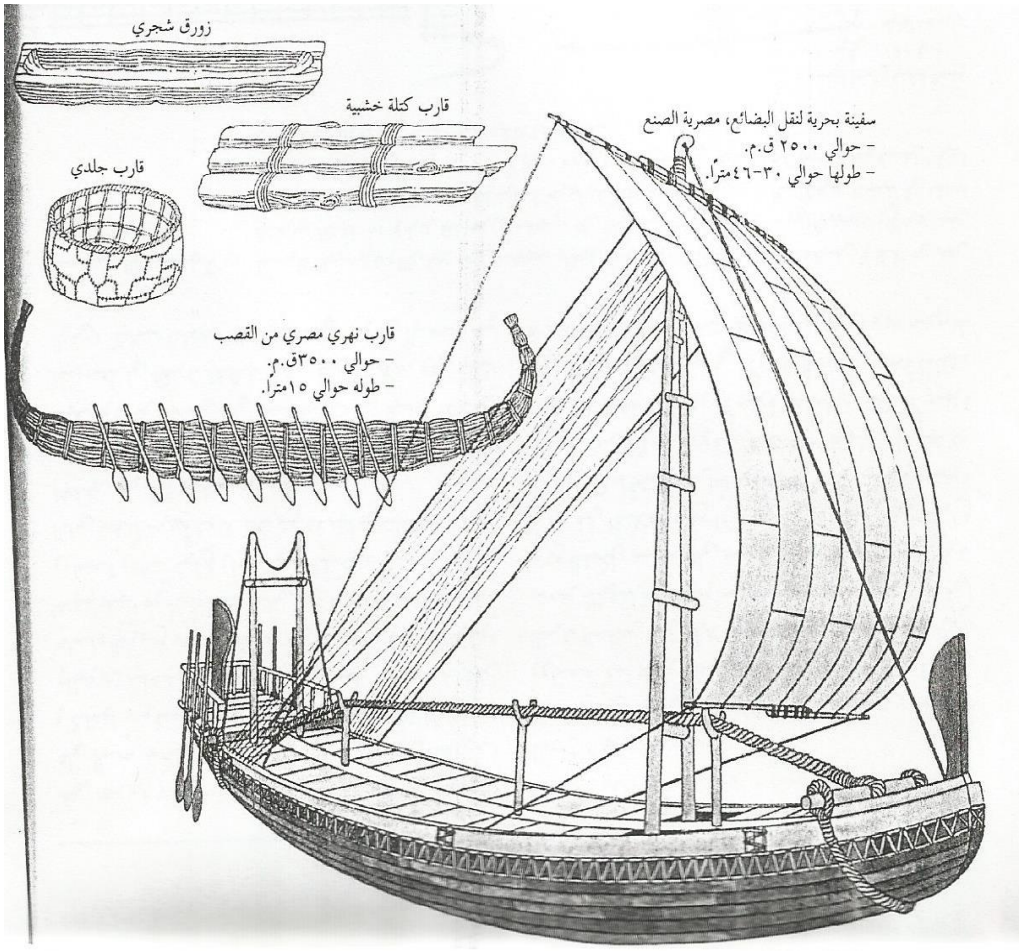
احدى سفن البحر الأحمر الخيطية

رسم تقريبي للسفن الخيطية التي عبرت بحر الحجاز في العصور الوسطى.

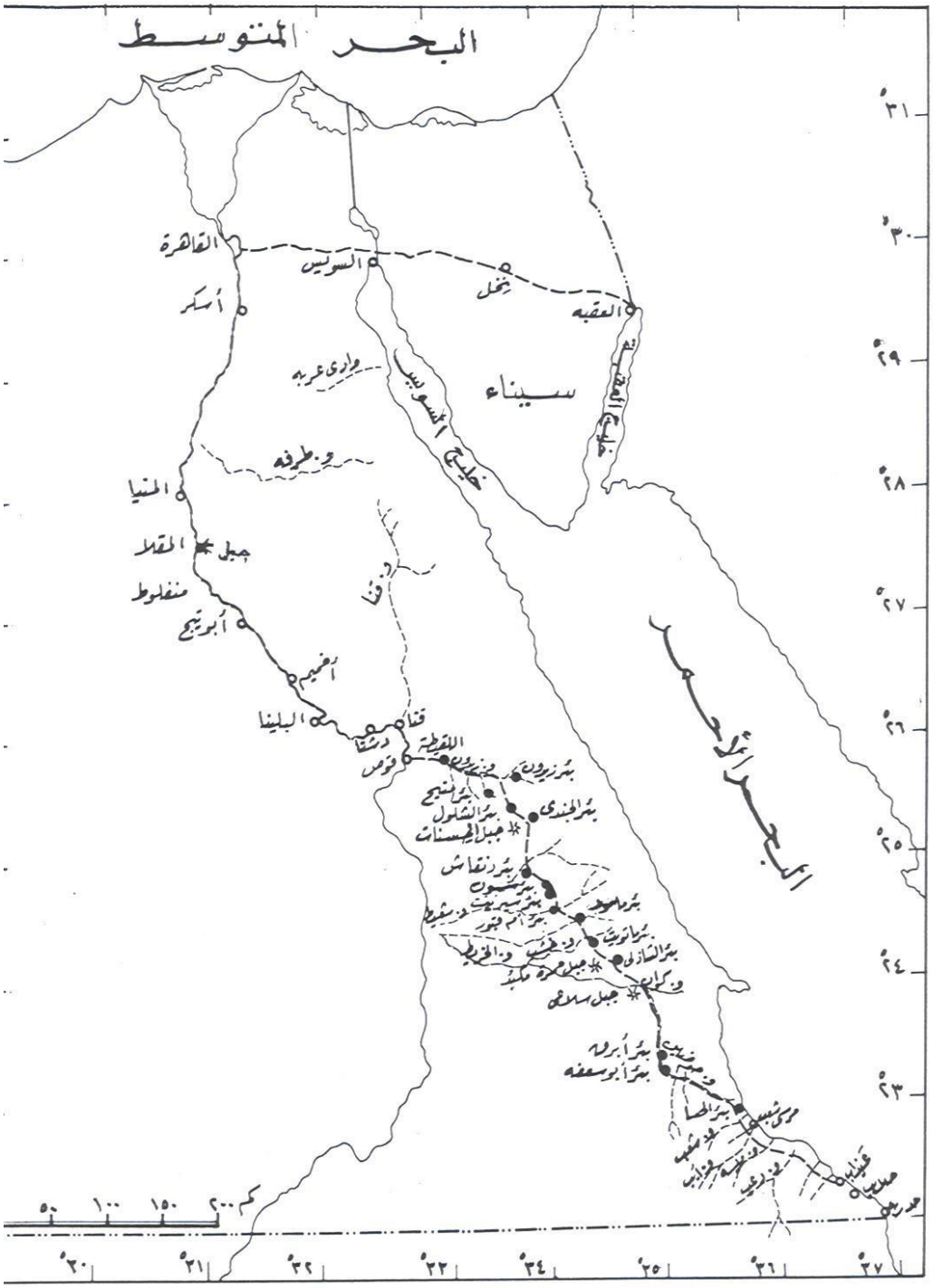


(شكل ٥) سفينة خيطية عربية من سفن عدن قديما وتلاحظ اشرعتها المربعة والزنار الذى حول بدن السفينة.

- عبد المنعم عبد الحليم سيد : الأصول المصرية القديمة للسفن الإسلامية في البحر الأحمر ، ص٨٤-٨٥ .



الموسوعة العربية العالمية: الرياض:١٤١٦هـ-١٩٩٦م، ج١٢، ص٢٩٨



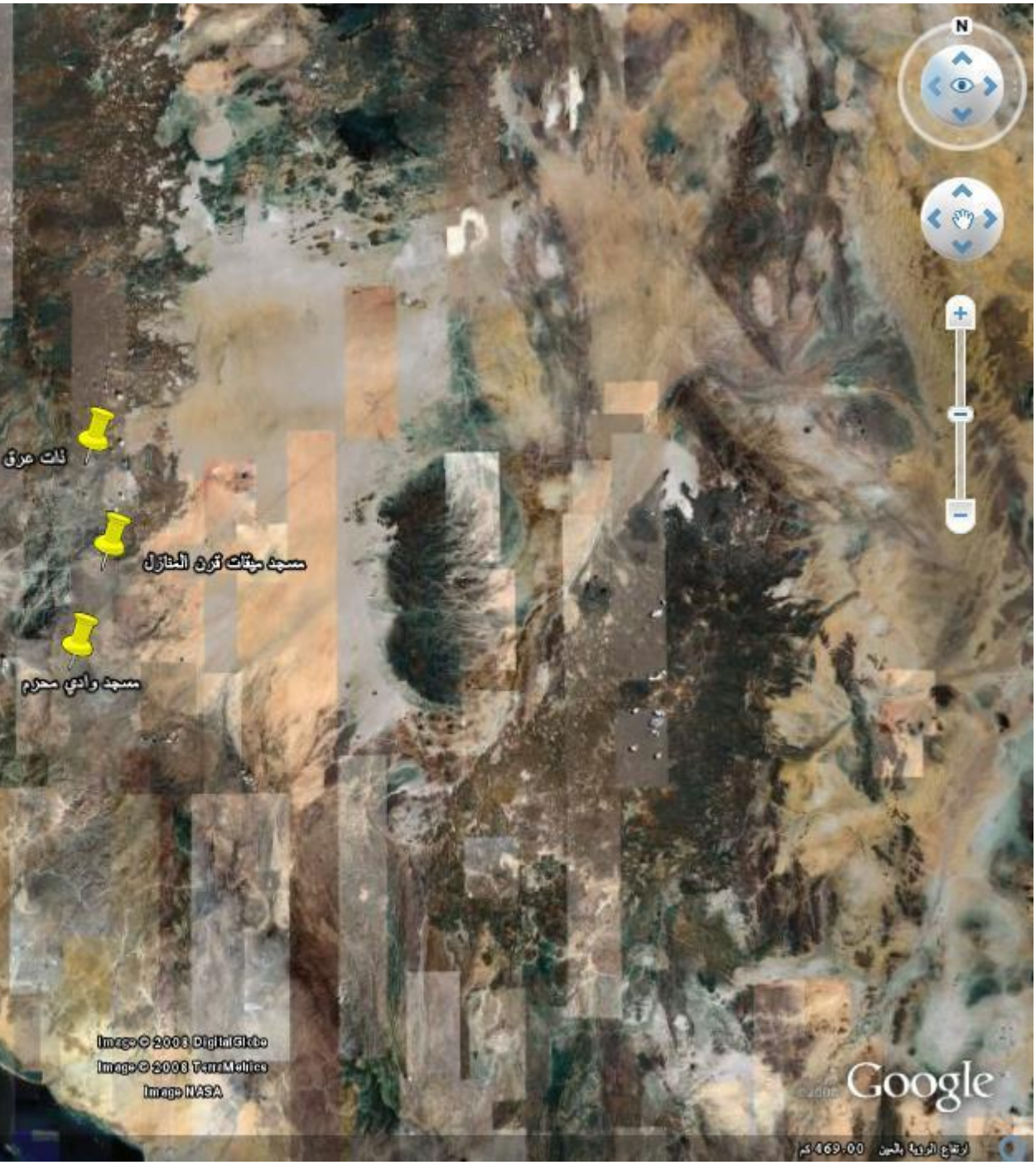
طريق القاهرة عيذاب

طريق الحاج المصري داخل مصر إلى ميناء عيذاب على الساحل المصري من البحر الأحمر المقابل لميناء جدة الحجازي .

-سيد عبد المجيد بكر : الملامح الجغرافية لدروب الحجيج ،ص١٥٥.

منطقة المدينة
ينبع
عيذاب
جدة
Google Earth

مسجد ذي الحليفة
24.418657, 39.633715
ميقات الجحفة
ذات عرق
مسجد ميقات قرن المنازل
ميناء جدة
جدة
مسجد وادي محرم
Image © 2008 DigitalGlobe
Image © 2008 TerraMetrics
Image NASA
مسجد ميقات يلملم (السعدية)
الجميرمة


ذات عرق
مسجد ميقات قرن المنازل
مسجد وادي محرم
Image © 2008 DigitalGlobe
Image © 2008 TerraMetrics
Image NASA
Google
ارتفاع الرؤية بالعين 469.00 كم