



قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة

إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م)

د. حمساء بنت حبيش رزاح ماضي آل قويد الدوسري

أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر المساعد
قسم التاريخ - كلية العلوم الإنسانية
جامعة الملك خالد

المقدمة

الحمد لله والصلاة والسلام على سيد الخلق والمبعوث الأمين نبينا محمد وعلى آله وصحبه ومن سار على هديه ورشده إلى يوم الدين.. أما بعد:

فقد كانت الحجاز ولا تزال تتمتع بمكانة متميزة لدى المسلمين في كافة مناطق العالم لنزول الإسلام فيها، وكانت أول عاصمة لدولة الإسلام، فضلاً عن وجود الكعبة المشرفة التي يتوجه إليها المسلمون من شتى الأصول والمناطق يومياً في صلواتهم ويزورونها سنوياً لتأدية فريضة الحج، ولم تستقطب الحجاز حجاجاً من داخل أقاليم الدولة العثمانية فحسب بل تعدتها إلى مختلف مناطق العالم الإسلامي، حيث كان للحجاز منافذ برية وبحرية مكنتها من استقطاب حجاج العالم، والتي ظلت تنبض بالحياة طوال فترات التاريخ المختلفة.

وكانت قوافل الحج في عهد الدولة العثمانية تضم أربع قوافل رئيسية، هي: قافلة الحج الشامية، وقافلة الحج المصرية، وقافلة الحج العراقية، وقافلة الحج اليمينية، وكانت هذه القوافل تضم عناصر مختلفة، ففيها الأمراء والتجار والفقراء، وكانت تسلك عدة طرق مؤدية إلى مكة المكرمة، وهي ذاتها الطرق التجارية التي تربط بين مكة المكرمة ومختلف بلدان العالم الإسلامي على مر العصور التاريخية.

وقد أظهرت الدولة العثمانية عناية فائقة بتنظيم الحج وتأمين دروبه واعتبرت تسييره أمام الراغبين فيه واجباً دينياً يقع على عاتقها بوصفها دولة تتسم سياستها بالصبغة الدينية، كما أشرفت إشرافاً فعلياً على دروبه الرئيسية والفرعية التي كانت تتدفق منها سنوياً جموع الحجاج من البلدان الإسلامية آمنة مطمئنة في أوقات معلومة ومواعيد محددة وخصت درب الحج المصري بالزعامة لها، إذ استخدمت من قافلة الحج المصرية ومظاهر الاهتمام بها دافعاً قوياً لدعم سياستها الرامية إلى تحقيق نفوذها التدريجي على الحجاز وهو النفوذ الذي كان يرمز إليه المحمل المصري وتوزيع العطايا والصرر، ولذلك أنعمت عليه بالإضافة إلى منشآته المدنية والدفاعية بالعديد من التدابير السلطانية بشأن الحماية والتنظيم والإدارة.

وكانت لدروب الحج المختلفة في العصر العثماني أنشطتها الاقتصادية المميزة والناجحة عن انتظام تحرك قوافله، إذ كان الحج مجالاً خصباً لعمليات البيع والشراء وتبادل السلع بين أفراد القافلة وبين أسواق دربها، حيث اتخذت محطاته ومنازله التي كانت تحط بها الرجال للراحة والتزود بالموث والمياه والذخائر كأسواق تجارية موسمية بالدرجة الأولى فضلاً عن المراكز التجارية الدائمة بالمدن الشهيرة الكبرى والموانئ المصاحبة لمساره، إذ ساعدت دروب الحج المختلفة والعبور السنوي لقوافله على استمرار نشاطها وحركتها التجارية العالمية الخارجية واحتفاظها بمكانتها ودورها التجاري المهم، الأمر الذي أدى إلى

الوفاء بالتزامات القوافل وتغطية تكاليفها وتحقيق التكامل الاقتصادي بين بلاد الحجاز والأقاليم المجاورة لها، وتنشيط حركة التجارة الداخلية والخارجية.

وتهدف الدراسة إلى توضيح قوافل الحج الرئيسية ومكوناتها ومصادر تمويلها في عهد الدولة العثمانية، والدروب المختلفة التي تسلكها تلك القوافل في ذهابها إلى مكة المكرمة وإيابها منها سواء الدروب البرية أم البحرية، كما تهدف الدراسة إلى توضيح جهود الدولة العثمانية في تأمين هذه القوافل ودروبها المختلفة، إلى جانب إبراز العوامل التي ساعدت على ازدهار النشاط التجاري خلال موسم الحج، ودور قوافل الحج ودروبها المختلفة في إثراء الأنشطة الاقتصادية المصاحبة لمسار محطاته ومنازله التي كانت تحط بها الرحال للراحة والتزود بالمياه والمؤمن والذخائر، فضلاً عن المراكز التجارية الدائمة بالمدن الحجازية الكبرى وأسواقها الشهيرة.

وقد قسمت الدراسة إلى: مقدمة تركزت على خطة الدراسة وأهدافها، ثم محتوى الدراسة ويشتمل على ثلاثة أقسام: القسم الأول، بعنوان: قوافل الحج (أنواعها ودروبها البرية والبحرية) ويشتمل على أربع قوافل، هي:

(١) -قافلة الحج الشامية.

(٢) -قافلة الحج المصرية.

(٣) -قافلة الحج العراقية.

(٤) - قافلة الحج اليمينية، إضافة إلى قوافل الحج الأخرى القادمة من أنحاء العالم الإسلامي، وفي الحديث عن هذه القوافل تم توضيح مكوناتها، واستعداداتها، ومصادر تمويلها، ودروبها المختلفة (البرية والبحرية).

القسم الثاني: بعنوان: (جهود الدولة العثمانية في تأمين دروب الحج والتجارة) ويشتمل على ثلاثة عناصر، هي:

(١) -جهود الدولة العثمانية في تأمين قوافل الحج والتجار ودروبها البرية المختلفة:

أ-الحامية العسكرية المصاحبة لقافلة الحج.

ب-إنشاء القلاع العسكرية وترميمها على طول دروب الحج.

ج-بعثات ملاقاتة الحجاج بمحطات درب الحج المصري.

د-التصدي لخطر الأعراب في دروب الحج.

هـ-تمهيد الطرق الوعرة وترميم الآبار والسواقي وحفر آبار آخر جديدة بدرب الحج.

(٢) - جهود الدولة العثمانية في تأمين دروب الحج والتجارة البحرية:

أ-العناية بميناء السويس وترسانته البحرية.

- د. حمساء بنت حبيش رزاح ماضي آل قويد الدوسري
- ب- قانون منع الملاحة الأوروبية في شمال جدة وانعكاس ذلك على أمن الملاحة البحرية والنقل البحري في شمال البحر الأحمر.
- ج- نظم تغيير السفن الملاحية في ميناء السويس وإعادة تعميم استخدام سفن الأخرية البحرية.
- د- نظام الاستثمار في مراكب الدولة وسفن الأوقاف.
- (٣) - جهود الدولة العثمانية في تحقيق الأمن داخل الأماكن المقدسة.
- القسم الثالث: بعنوان: (الأنشطة الاقتصادية المصاحبة لقوافل الحج المختلفة) وتشتمل على ثلاثة عناصر، هي:
- أ- العوامل التي ساعدت على ازدهار التجارة في موسم الحج.
- ب- أنواع السلع التجارية التي يجلبها الحجاج من بلادهم.
- ج- الحركة التجارية لقوافل الحج والتجارة أثناء عودتها من الحجاز.
- أما الخاتمة: فقد تضمنت أهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة، إلى جانب توصياتها.
- أما مصادر الدراسة ومراجعتها، فتشمل أهم المصادر والمراجع المتنوعة التي استقت منها الدراسة معلوماتها، وهي مهمة ومتعددة، ومرتبطة حسب أهميتها.
- هذا والله ولي التوفيق فهو حسبي ونعم الوكيل..،،

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

أولت الدولة العثمانية قوافل الحج في ذهابها وإيابها إلى الحجاز جُلَّ اهتمامها، وأشرفت عليها إشرافاً فعلياً؛ إذ ارتبطت هيبة السلطان ومكانته الدينية في نظر المجتمع الإسلامي بخروج قوافل الحج، كما عدت الدولة العثمانية انفرادها بإعداد قوافل الحج مظهراً مكملاً من مظاهر قوتها السياسية، وتأكيداً لزعامته السلطانية العثمانية^(١)، ومما يدل على ذلك رفضها في اتفاقية السلام المعقودة مع نادر شاه^(٢) (١١٤٩-١١٦٠هـ / ١٧٣٦-١٧٤٧م) في سنة ١١٥٩هـ / ١٧٤٦م، الاعتراف بقافلة حج خاصة بالحجاج العجم، تنطلق بهم من بلاد فارس إلى الحجاز، لأن العثمانيين وجدوا في ذلك انتقاصاً لسيطرتهم على الأماكن المقدسة وإشرافهم عليها^(٣)، وعلى هذا اهتمت اهتماماً بالغاً بإعداد قوافل الحج الأربع، وهي: قافلة الحج الشامية، وقافلة الحج المصرية، وقافلة الحج العراقية، وقافلة الحج اليمنية، كما سعت إلى تيسير الحج أمام الراغبين في أداء هذه الفريضة، وعدت هذا العمل واجباً دينياً يقع على عاتقها بوصف الحج الركن الخامس من أركان الإسلام.

أولاً: قوافل الحج [أنواعها ودروبها البرية والبحرية]:

(١) قافلة الحج الشامية:

وهي أولى القوافل من حيث الأهمية العددية، وتضم حجاج بلاد الشام والجزيرة وكرديستان وأذربيجان والقوقاز والقرم والأناضول والبلقان وحجاج إستانبول ذاتها^(٤). وكان السلطان العثماني يشرف بنفسه على ترتيب هذه القافلة وإعدادها وخروجها من إستانبول، حيث كانت لهذه القافلة أهمية خاصة في الدولة العثمانية؛ لأن السلطان

(١) أندريه ريمون "الولايات العربية (القرن السادس عشر - القرن الثامن عشر)" ضمن كتاب تاريخ الدولة العثمانية. إشراف.

روبير مانتران. ترجمة. بشير السباعي. ط١. القاهرة: دار الفكر، ١٤١٤هـ / ١٩٩٣م، ج١، ص ٥٦١.

(٢) نادر شاه: هو نادر شاه أفشار، ويعرف كذلك باسم (نادر قلي بك) أو (طهما سب قلي خان) وهو مؤسس الأسرة الإفشارية التي حكمت إيران من سنة (١١٦٠-١٢١١هـ / ١٧٣٦-١٧٩٦م) ولد في سنة ١١٠٠هـ / ١٦٨٨م، ظهر على مسرح الأحداث السياسية في سنة ١١٤٢هـ / ١٧٢٩م، وكان العدو الأكبر للعثمانيين، وهو من قبيلة أفشر، وهي واحدة من القبائل التركمانية الرئيسة من شمال فارس التي دعمت الصفويين، وهو محارب عسكري، مشهور بحملاته في إيران وأفغانستان وشمال الهند وآسيا الوسطى، فقد هزم الأفغانيين في سنة ١١٤٢هـ / ١٧٢٩م، واحتل شيراز، اغتيل على يد ضابطه في سنة ١١٤٢هـ / ١٧٤٧م. انظر: عبدالكريم رافق. العرب والعثمانيون (١٥١٦-١٩١٦م) دمشق: د.ن، ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤م، ص ٣٢٧.

(٣) سميرة فهمي. إمارة الحج في مصر العثمانية (٩٢٣-١٢١٣هـ / ١٥١٧-١٧٩٨م) سلسلة تاريخ المصريين، ع ٢٠١٤، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٢٢هـ / ٢٠٠١م، ص ١٦٥.

(٤) الصفصافي أحمد المرسي "قوافل الحج في الدولة العثمانية" ضمن بحوث مؤتمر قدسية الحرمين الشريفين. د.م: هجر للطباعة والنشر، د.ت، ص ٦٥.

العثماني سليم الأول^(١) (٩١٨-٩٢٦هـ/١٥١٢-١٥١٩م) منذ فتحه لبلاد الشام في سنة ٩٢٢هـ/١٥١٦م، وانتصاره على المماليك في موقعة "مرج دابق" أطلق عليه لقب حامي حمى (أو خادم) الحرمين الشريفين، واقتضى ذلك تأمين سلامة الحجاج لتأدية فريضة الحج، كما أن انتقال العلماء والتجار من بلاد الشام وإليها إبّان مدة الحج كانت له آثاره الواضحة في مختلف جوانب الحياة الاقتصادية والاجتماعية والعلمية في بلاد الشام بصفة خاصة وفي الدولة العثمانية بصفة عامة^(٢).

وكان يؤم دمشق في موسم الحج عدد كبير من الحجاج من المناطق الشمالية والشرقية من داخل الدولة العثمانية وخارجها، حيث يصل إليها الحجاج جماعات عُرفت بحسب مناطقها وكان أبرزها: الحج الرومي، والحج الحلبي، والحج العجمي، والحج الشامي، وبعد ذلك التحق بهذه الجماعات حجاج من خارج مناطق الدولة العثمانية^(٣).

وكان عدد حجاج هذه القافلة يتراوح ما بين ثلاثين إلى خمسين ألفاً، كما قدرها الرحالة فولني^(٤) في سنة ١١٩٩هـ/١٧٨٤م عند زيارته لبلاد الشام، وذكر أن عدد حجاج هذه القافلة في الأوضاع العادية يتراوح بين ثلاثين ألفاً إلى خمسين ألف حاج، كما قدر عددها مراقب آخر في سنة ١١٥٢هـ/١٧٣٩م بين خمسة عشر ألفاً إلى عشرين ألف حاج، ومن ثم فإن متوسط عدد قافلة الحج الشامية كان بحدود عشرين ألف إلى أربعين ألف حاج أو أكثر^(٥).

وقد تناقص عدد الحجاج الأروام الملتحقين بقافلة الحج الشامية في القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي في أعقاب تسيير البواخر المنتظمة في البحر المتوسط في سنة ١٢٧٥هـ/ ١٨٥٨م، فانتقل عدد كبير من الحجاج بواسطتها إلى جدة، وخاصة بعد افتتاح قناة السويس للملاحة الدولية في سنة ١٢٨٦هـ/ ١٨٦٩م^(٦).

(١) السلطان سليم الأول: هو السلطان سليم بن بايزيد الثاني، ووالدته كول باهار خاتون، ولد في سنة ٨٧٥هـ/ ١٤٧٠م، وكان مشغولاً بالأدب، كما كان مشغولاً بالحرب وإراقة الدماء، توفي في سنة ٩٢٦هـ/١٥١٩م انظر: عبدالقادر ده ده أوغلو. السلاطين العثمانيون. ترجمة. محمد جان. تونس: دار سحنون، ١٤١٢هـ/ ١٩٩٢م، ص ٩.

(٢) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث. دمشق: مكتبة نوبل، ١٤٢٣هـ/ ٢٠٠٠م، ص ١٦٩.

(٣) المرجع السابق، ص ١٦٩-١٧٠.

(٤) فولني: هو رحالة فرنسي، زار مصر ومكث في القاهرة سبعة أشهر، ثم رحل إلى سوريا، واقام بها ثمانية أشهر، تعلم خلالها اللغة العربية، وهو ما ساعده على مخالطة السكان ومعايشتهم، عاد إلى فرنسا بعد غياب دام ثلاث سنوات، ودون كل ما شاهدته في مصر والشام في كتاب أسماه (ثلاث أعوام في مصر وبر الشام) مزود بخرائط جغرافية، ساعده في وضعها الرحالة الدنماركي كارستن نيبور. انظر: ثلاث أعوام في مصر وبر الشام. ترجمة. إدوارد البستاني. ط ٢. بيروت: منشورات دار المكشوف، ١٣٦٩هـ/ ١٩٤٩م، ج ١، ص ٧-١٠.

(٥) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٧٠.

(٦) أحمد عزت عبدالكريم. دراسات في تاريخ العرب الحديث. بيروت: دار النهضة العربية، د.ت، ص ٢١٤.

أما عن قيادة القافلة فبعد أن نجح العثمانيون في القضاء على ثورة جان بردي الغزالي - والي الشام المملوكي الأصل - في سنة ٩٢٨هـ / ١٥٢١م، استبعدوا المماليك من إمارة الحج الشامي وعمدوا إلى تعيين أحد الأمراء المحليين من حكام السناجق^(١) التابعة لولاية الشام^(٢) أميراً على الحج، لأنهم كانوا أصحاب سلطة بين البدو وبإمكانهم تسيير قافلة الحج بسلام إلى الحجاز، وبعد تأسيس ولاية دمشق في سنة ١٠٧١هـ / ١٦٦٠م، عمدت الدولة العثمانية إلى تعيين إنكشارية^(٣) دمشق أمراء للحج الشامي وعين هؤلاء الإنكشارية في الوقت ذاته حكاماً على سنجق أو أكثر من سناجق فلسطين ليتمكنوا من جمع الضرائب المحلية لتغطية نفقات القافلة، وبعد ازدياد نفوذ إنكشارية دمشق وبطش الدولة بزعمائهم في سنة ١٠٧٠هـ / ١٦٥٩م لجأت إلى تعيين موظفين عثمانيين أمراء للحج الشامي، واستمر الوضع كذلك حتى عمدت الدولة العثمانية في سنة ١١٢٠هـ / ١٧٠٨م إلى تعيين والي دمشق بصفة مستمرة أميراً للحج الشامي^(٤)، واستمر الجمع بين

(١) السناجق: مفرد سنجقية، وهي كلمة تركية معناها اللغوي العلم واللواء الخاص بالدولة، ثم خص بها اللواء الذي يمنحه السلطان للوالي أو الأمير، ثم تطورت فأصبحت تعني قسماً إدارياً من أقسام الدولة، وكانت الأقسام الإدارية ترتب على هذا النحو: ناحية أي (بلدة)، قضاء، سنجق، ولاية وكان حاكم السنجق حاكماً عسكرياً ومدنياً، وكان في بداية نشأة الدولة العثمانية الوحدة الإدارية الأساسية، حيث انقسمت الدولة إلى عدد من السناجق، على رأس كل منها (سنجق بكي) أي (أمير لواء) انظر: سهيل صابان. المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية. الرياض: مطبوعات مكتبة الملك فهد الوطنية، ١٤٢١هـ / ٢٠٠٠م، ص ١٣٦.

(٢) مثل سناجق غزة أو اللجون أو نابلس أو صفد أو القدس. انظر: عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٧١.

(٣) الإنكشارية: كلمة تركية وهي تعريف لكلمة (يكجري) وتتكون من مقطعين (يكي) بمعنى جديد، و(جري) بمعنى العسكر، ومن ثم يصبح معنى (يكجري) العسكر الجديد، والإنكشارية جيش من المشاه أنشئ في عهد السلطان أورخان (٧٢٦-٧٦١هـ / ١٣٢٥-١٣٥٩م) وكان نواته من أهل الفتوة في الأناضول، ثم اعتمد على أبناء نصارى البلقان، وبالإضافة إلى مشاركتهم في الحروب، كانت لهم وظائف داخلية، منها: حراسة الديوان الهمايوني أثناء الاجتماعات، والحفاظة على الأمن في إستانبول، وبعد تزايد عددهم، وضعت فرق منهم في حاميات الولايات، وقد امتازوا في بداية عهدهم بالقوة والشجاعة (انظر: قانون نامه مصر الذي أصدره السلطان القانوني لحكم مصر. ترجمة. أحمد فؤاد متولي. القاهرة: مكتبة الإنجلو المصرية، ١٤٠٦هـ / ١٩٨٦م، باب (فرقة مستحفظان قلعة مصر) ص ١٩-٢٠) وقد ألغى أوجاق الإنكشارية في بداية القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي، في عهد السلطان محمود الثاني (١٢٢٣-١٢٥٥هـ / ١٨٠٨-١٨٣٩م) بعد رفضهم كل محاولات الإصلاح والتدريب على فنون القتال الحديثة. انظر: أحمد السعيد سليمان. تأصيل ما ورد في تاريخ الجبرتي من الدخيل. القاهرة: دار المعارف، ١٣٩٩هـ / ١٩٧٩م، ص ٣١.

(٤) كان سبب تعيين والي دمشق بصفة مستمرة أميراً للحج الشامي، أن قافلة الحج الشامية هوجمت سبع مرات في القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي، وقد أدى هجوم سنة ١١١٢هـ / ١٧٠٠-١٧٠١م إلى إبادة القافلة بكاملها تقريباً، وتسببت كثافة الهجمات في الإضرار بجمية الدولة العثمانية لدى المسلمين، وكانت الدولة العثمانية قد خرجت لتوها من حرب خاسرة مع آل هابسبورج، إذ وقعت معهم في سنة ١١١١هـ / ١٦٩٩م معاهدة (كارلوفيتز) التي تخلت لهم بموجبها عن جميع هنغاريا وترانسلفانيا وبودوليا، وكانت هذه أول خسارة كبرى للعثمانيين منذ حوالي ثلاث مئة عام، وغدا السلطان بنتيجة ذلك، أكثر حرصاً على سمعته بين المسلمين ومن ثم أكثر تصميماً للحفاظ على سلامة قافلة الحج الشامية، بصفته حامي الحرمين =

منصبي وزير الشام (والي دمشق) وأمير الحج الشامي لشخص واحد نحو قرنين من الزمان^(١).

واستمر ولاية دمشق يعينون أمراء للحج حتى سنة ١٢٨٣هـ/١٨٦٦م، حين فصل المنصبان عن بعضهما؛ لأن الدولة العثمانية رأت أن غياب والي الشام عن مقر ولايته بعدد كبير من جند الولاية بضعة أشهر من كل سنة يؤدي إلى اضطراب الأمن في المدينة، ولذلك عهدت بإمارة الحج الشامي إلى قائد قوات (الباشي بوزوق)^(٢) الذي أصبح يُعرف بـ (محافظ الحج) ثم اختير محافظ الحج من الأغوات^(٣) الأكراد في دمشق حتى توقفت القافلة في سنة ١٣٣٥هـ/١٩١٦م^(٤).

وكان أمير الحج الشامي قبل خروجه من دمشق يتسلم أموال الأوقاف والهدايا والأعطيات النقدية والعينية والتي عرفت بـ (الصرة الرومية) أو (الصرة السلطانية) والمرسلة إلى أشرف الحجاز وعلماؤه وفقرائه، حيث عهد السلطان العثماني بالصرة إلى موظف عُرف بـ (أمين الصرة) ويرافقه بالإضافة إلى حاشيته عدداً من الحجاج للإفادة من الحماية المؤمنة له^(٥)، ويغادر إستانبول كل سنة في أواسط رجب، ثم بدأ إرسالها في شهر شعبان اعتباراً من أواخر القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي بعد أن شاع استخدام السفن البخارية، حيث أصبحت الصرة ترسل بجرأً إلى بيروت ومن هناك برأً إلى أمير الحج الشامي ثم إلى الحجاز^(٦).

وكان إخراج الصرة يتم في وسط احتفالات شعبية ورسمية وإجراءات عديدة، كما كانت الصرة تعد نقداً قبل أن يتسلمها أمين الصرة، ويودع مع الصرة دفتر به أسماء المستحقين، ومقدار استحقاقاتهم، ويتم الحصول على توقيع من يصرف نصيبه، وتوضع إشارة على اسم

=

الشرفيين، ولذا عمد في سنة ١١٢٠هـ/١٧٠٨م إلى تعيين والي دمشق بإستمرار أميراً للحج الشامي. انظر: عبدالكريم رافق.

مرجع سبق ذكره، ص ١٧٢-١٧٣.

(١) أحمد عزت عبدالكريم. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٧.

(٢) الباشي بوزوق: لفظ تركي، أطلق على نوع من العساكر غير النظامية الذين تطوعوا في الحرب، والتحقوا بالجيش النظامي في الدولة العثمانية. انظر: سهيل صابان. مرجع سبق ذكره، ص ٥٦.

(٣) الأغوات: مفرداها آغا، وهي كلمة تركية معناها الكبير والمتقدم في السن، كما تطلق على القائد والرئيس وشيخ القبيلة، ثم أعطي اللقب بعد ذلك لكبار الموظفين في الحكومة العثمانية. انظر: أحمد السعيد سليمان. مرجع سبق ذكره، ص ١٧.

(٤) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث. ص ١٧٤. وانظر: أحمد عزت عبدالكريم. مرجع سبق ذكره، ص ٢١٥.

(٥) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٧٦.

(٦) محمد عبداللطيف هريدي. شؤون الحرمين الشريفين في العهد العثماني في ضوء الوثائق التركية العثمانية. ط ١. القاهرة: دار الزهراء للنشر، ١٤١٠هـ/١٩٨٩م، ص ٣٥.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

المتغيب أو المتوفى، وعلى أمين الصرة أن يعود بالدفتر إلى إستانبول مع رسالة من أمير مكة^(١).

وكان يساند أمير الحج الشامي أميراً آخر يسمى (أمين الجردة) و (أمير الملاقة)^(٢) كما يطلق عليه (سردار)^(٣) الجردة^(٤) وكان يعين أولاً من بين الأمراء المحليين ثم من الإنكشارية والموظفين، ثم أسندت حين أصبح ولاية الشام أمراء للحج إلى والي صيدا أو والي طرابلس أو والي حلب، وكانت مهمة الجردة في الأساس الخروج لملاقة القافلة في طريق عودتها وتزويدها بالمؤن^(٥)، كما ظهر في القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي منصب (أمير الركب) وكان يتولاه أحد الباشوات العثمانيين أو أحد رؤساء الجند، وكان يُد قائد الجند الذين يصحبون المحمل لحراسته^(٦) من هجمات البدو القاطنين على طول طريق الحج.

كما يوجد هناك موظف آخر يعرف بـ (الجوخدار)^(٧) الذي يرسل من قبل أمير الحج لإبلاغ الأهالي بسلامة القافلة، إضافة إلى موظف آخر يعرف بـ (كتاب الحج) الذي يحمل رسائل الحجاج إلى ذويهم^(٨)، هذا إلى جانب وظيفة السقاية وأهميتها للقافلة أثناء الرحلة، لذا يعين اثنان من السقائين أحدهما برتبة (سقاء أول) والآخر (سقاء ثاني) وكلاهما من خدم القصر الداخلي (الحرملك) وتنحصر مهمتهما في تأمين المياه للقافلة^(٩)، بالإضافة إلى وظيفة المقومين الدوجية الذين يتعهدون بنقل الراغبين بالحج من دمشق أو غيرها إلى مكة ويعيده بحسب الاتفاق إلى مكان بدء الرحلة، كما توجد هناك وظيفة العكام الذي يقود الجمل ويخدم راكبيه، كما ساهمت طائفة الجمالة بتقديم الجمال لأغراض الحج، ولكنها لم

(١) المرجع السابق، ص ٣٦.

(٢) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٧٤.

(٣) السردار: كلم فارسية تتكون من مقطعين (سر) بمعنى الرأس، و (دار) بمعنى صاحب السردار، إذا فالسردار هو قائد الحملة أو الفرقة العسكرية. انظر: أحمد السعيد سليمان. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٧.

(٤) أحمد عزت عبدالكريم. مرجع سبق ذكره، ص ٢١٠.

(٥) المرجعان السابقان، الصفحتان ذاتهما.

(٦) أحمد عزت عبدالكريم. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٧.

(٧) الجوخدار: في الفارسية من (جوخا) بالجيم المشربة، وهو رداء صوفي قصير، كما ترد بالقاف (جوقه) وتتألف من كلمتين: (جوخ) قماش معروف، و (دار) أي صاحب في الفارسية، والجوخدار هو صاحب الجوخ، والقيم عليه أو لابس، وقد أطلق عليه الاسم لأن ملابسه تصنع من الجوخ، وهو مثل (الجامدار) في العصرين السلجوقي والمملوكي، وقد أطلق عليه في آخر عهد العثمانيين لقب (أنواجي باشي) وكان لقب الجوخدار يطلق أيضاً على الحاجب، الذي يفتح باب الوزير ويغلقه، كما أطلق على السعاة الذين يؤدون أعمالاً رسمية خارج مباني الدواوين الرسمية. انظر: أحمد السعيد سليمان. مرجع سبق ذكره، ص ٧١.

(٨) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٨٢. وانظر: أحمد عزت عبدالكريم. مرجع سبق ذكره، ص ٢١١-٢١٢.

(٩) محمد عبداللطيف هريدي. مرجع سبق ذكره، ص ٤١.

تتدخل مباشرة بنقل الحجاج، وقد اختلفت أسعار نقل الحجاج تبعاً للخدمات المقدمة لهم^(١)، كما يخرج مع القافلة مبشران (أول وثان) ويسبقان القافلة إلى الحجاز برسائل إلى أمير مكة وشيخ الحرم، وبعد أداء المناسك مباشرة يعودان إلى إستانبول حاملين رسائل من أمير مكة وأمير الحج، حيث كانت هذه الرسائل بمثابة تقرير عام عما تم خلال موسم الحج^(٢). كما يرافق القافلة أيضاً قاضي عرف ب (قاضي الركب الشامي) للنظر في القضايا الطارئة، ويختار عادة من نواب القاضي الحنفي في دمشق أو من القضاة المتقاعدين أو من العلماء المدرسين^(٣).

أما عن تمويل قافلة الحج الشامية فقد تنوعت المصادر المالية التي مولت القافلة، وتشمل: الضرائب والرسوم التي فرضتها الدولة العثمانية على التجارة والصناعات في ولاية الشام، وعرف المال المخصص منها لتمويل القافلة ب (مال الحج)، بالإضافة إلى المال الميري الذي يجمعه والي دمشق وأمير الحج الشامي من السناجق التابعة لولايته قبل خروجه للحج بنحو ثلاث أشهر، وقد عرف خروجه هنا باسم (الدورة) التي تستغرق ما يقرب من الشهر^(٤).

ومن الموارد المالية التي رصدت أيضاً لتمويل القافلة (مال البدل) وهو المال الذي يدفعه أصحاب الاقطاعات من الجنود السباهية (الفرسان) لقاء إعفائهم من القيام بالخدمة العسكرية، إضافة إلى كميات كبيرة من الحنطة والشعير التي يوفرها سناجق ولاية الشام للقافلة، وقد استخدم أمير الحج هذه الموارد للإنفاق على احتياجات القافلة، مثل: استئجار قوى عسكرية غير نظامية للمشاركة في حماية القافلة، وتوفير المؤن اللازمة للقائمين بشؤون الحج، وكذلك وسائل نقلهم، واستئجار العديد من الجمال لنقل الجنود والمؤن المتعلقة بالقافلة^(٥).

طريق الحج الشامي:

بعد اكتمال استعدادات قافلة الحج الشامية تغادر دمشق في موكب حافل يسير فيه أمير الحج مع المحمل الشامي، وترافقه قوات كثيرة^(٦)، وتتم المغادرة في أغلب المواسم في الخامس عشر من شهر شوال من مكان يسمى (قبة الحاج) خارج باب الله والتي كانت تعد نقطة الانطلاق للقافلة^(٧)، ثم تبدأ القافلة مسيرتها حتى تصل إلى محطة الكسوة^(٨)، حيث

(١) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٧٨-١٧٩.

(٢) محمد عبداللطيف هريدي. مرجع سبق ذكره، ص ٤١.

(٣) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٨١.

(٤) المرجع السابق، ص ١٧٥. وانظر: أحمد عزت عبدالكريم. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٧-٢٠٨.

(٥) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٧٥-١٧٦.

(٦) المرجع السابق، ص ١٨٠.

(٧) الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٠.

ينضم إليهم الحجاج الذين تجمعوا في مزيريب، ومنها تتجه القافلة إلى مرحلة خان ذي الفون، حيث تقدم لجميع أفراد القافلة أنواع الأطعمة المعدة لهم من ريع في الأوقاف المخصصة لهذا الغرض^(١)، وتتوقف القافلة ما يقارب الأسبوع في المزيريب، حيث يرافق الحجاج إلى هذه القرية عدداً من الباعة فيقام بها سوقاً كبيراً تعرض فيها شتى أنواع السلع فيقبضون منها الحجاج ما يحتاجونه على إكمال رحلتهم^(٢)، كما ينظم بها أمير الحج جنده ويستطلع الطريق حتى إذا تم كل شيء تقدم بالمحمل والجند الكثيف أمام قوافل الحجاج الذين يسرون خلفه، ويمضي الركب في طريقه إلى الحجاز عبر طريق مألوف عرف بـ (الطريق السلطاني) وهو أقرب ما يكون إلى الساحل غرباً، وهم يؤثرونه على طريق آخر إلى الشرق منه^(٣)، وتمر القافلة عبر هذا الطريق بعدة منازل ومحطات، حيث يتوقف الحجاج للراحة والتزود بالماء والمؤن، فتصل إلى الزرقاء ثم إلى البلقاء، ثم تواصل القافلة سيرها إلى قطران ومنها إلى الكرك ثم إلى عينزة فقلعة معان، ثم إلى ظهر العقبة^(٤)، ثم إلى قلعة حوزيمان ومنها إلى ذات حج أو حجر، ثم إلى قاع البسيط، فتبوك، ثم تصل القافلة إلى مرحلة أخضر في منتصف المسافة بين الشام والحجاز وبعدها تصل القافلة إلى بركة المعظيم ومنها إلى جبل الطاق، ثم مبرك الناقة الذي عقرت عنده ناقة النبي صالح -ﷺ-^(٥)، ثم إلى مدائن صالح، ومنها إلى العلا، ثم إلى بئر الجديد ومنها إلى شعب النعام، ومنزل الفحلتين، ثم إلى وادي القرى الذي تكثر فيه المياه والأشجار، ومنها إلى أبيار علي -ﷺ- وفيه يحرم الحجاج جميعاً، ثم تمر القافلة بقبور الشهداء فالجديدة فالقاع، ثم تمر

=

- (١) نظراً لمحدودية الدراسة بعدد معين من الصفحات نكتفي بالإشارة إلى موقع جميع محطات درب الحج ومنازله في الخرائط المرفقة بدلاً من التعريف بمواقعها في الهوامش. انظر: خريطة رقم (١).
- (٢) عبدالقادر بن محمد الجزيري الأنصاري. الدرر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة. نشره: حمد الجاسر، ط ١. الرياض: دار اليمامة، ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م، ج ١، ص ٤٥٣. وانظر: أوليا جلي. الرحلة الحجازية. ترجمة. الصفصافي أحمد المرسي. القاهرة: دار الآفاق العربية، د.ت، ص ٧٦. سيد عبدالمجيد بكر. الملامح الجغرافية لدروب الحجيج. ط ١. جدة: دار تامة للنشر، ١٤٠١هـ / ١٩٨١م، ص ١٧٢-١٧٣.
- (٣) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٨١.
- (٤) أحمد عزت عبدالكريم. مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٩.
- (٥) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٨١. وانظر: الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٠.
- (٦) أوليا جلي. مصدر سبق ذكره، ص ١٤٢-١٤٤ (تعليق المترجم) وانظر: أيوب صبري باشا. مرآة جزيرة العرب. ترجمة. أحمد فؤاد الصفصافي أحمد المرسي. ط ١. الرياض: دار الرياض، ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م، ج ٢، ص ٢٣٢. عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٨١. الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٠.

الحجاج العائدين خلال أسبوع من وصول الكتاب إليها ويسبقون بذلك وصول المحمل وأمير الحج بجوالي أسبوع، ويتوقف أمير الحج العائد في قبة الحج، حيث يستقبله أعيان دمشق، وبعد دخول الجميع إلى دمشق تقام الزينات في المدينة، ويستقبل الأهالي الحجاج مهللين مكبرين حامدين الله على سلامتهم^(١).

(٢) قافلة الحج المصرية:

وتضم حجاج مصر وشمال إفريقيا، وكانت من أهم القوافل خلال العصر العثماني، حيث تضم المحمل المصري وكسوة الكعبة المشرفة، كما يُعدّ منصب أمير الحج المصري من أهم المناصب في ولاية مصر العثمانية، فأمير الحج يحظى بمكانة سامية من الناحية الدينية والمادية والسياسية، فمن الناحية الدينية يتمتع أمير الحج بشرف كبير من خلال قيادته لموكب الحج إلى الأراضي المقدسة، كما يُعدّ هذا المجال رمزاً لسيطرة الدولة على العالم الإسلامي والحرمين الشريفين، ومن الناحية المادية يحصل أمير الحج على مكاسب مادية كبيرة، فبالإضافة إلى مخصصاته المالية، كان يحصل على مخلفات الحجاج الذين توافيهم المنية في طريق الحج ذهاباً أو إياباً ممن لا وارث لهم، هذا إلى جانب النفوذ السياسي الذي يتمتع به في شؤون الولاية وعلاقته المباشرة بالباب العالي بصفته مرسلأ من السلطان العثماني زعيم المسلمين^(٢).

ولذلك حرص سلاطين آل عثمان على تعيين أمير الحج المصري بمقتضى أمر سلطاني يسلمه رئيس حرس باب الديوان الحكومي (قاجي باشي)^(٣) أو أحد فتيان القصر السلطاني (جوخدار) أو أحد الأغوات إلى الباشا العثماني بالقلعة ويقرؤه كاتب ديوان الخط على جميع الحاضرين بجلسة الديوان، وبعد قراءة الخط يخلع الباشا الخلعة^(٤) على أمير الحج، وكانت تتم الخلعة عادة في يوم الثاني عشر من شهر ربيع الأول وأحياناً في شهر

(١) المرجع السابق، الصفحة ذاتها. وانظر: أحمد عزت عبدالكريم. مرجع سبق ذكره، ص ٢١١-٢١٢.

(٢) عراقي يوسف محمد. الوجود العثماني المملوكي في القرن الثامن عشر الميلادي وأوائل القرن التاسع عشر. ط ١. القاهرة: دار المعارف، ١٩٤٥هـ/١٩٨٥م، ص ١٧٣.

(٣) قاجي باشا: القاجي من الكلمة التركية (قاجي) أي الباب، (وجي) أداة النسب إلى الصنعة، فالقاجي: هو البواب الذي يجرس باب الديوان الحكومي ويفتحه ويغلقه، ويستقبل الآتين إلى الديوان، والقاجي باشا: هو رئيس القاجية. انظر: أحمد السعيد سليمان. مرجع سبق ذكره، ص ١٦٢.

(٤) الخلعة: اسم عربي لما يسمى بالتركي (قفطان) وهو نوع من الملابس الخارجية أو ما يسمى بـ (البشت) أو (العباءة) أو (الرداء) الذي يكسبه السلطان على موظفيه وولاته ووزرائه، ويطلق على من يكلف بإلباس الخلعة (قفطان أغاسي) أي آغا الخلعة. انظر: سهيل صابان. مرجع سبق ذكره، ص ١٠٣.

جمادي الأولى أو شهر شعبان أو شهر رمضان^(١)، وفي القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي، كان والي مصر ينوب أحياناً عن السلطان العثماني في تعيين أمير الحج بصفته والي الأدرى بشؤون ولايته والشخصيات القادرة على تحمل مسؤوليات هذا المنصب^(٢).

وكانت الاستعدادات تجري لموكب الحج قبل خروجه بثلاثة أشهر على الأقل، فيستأجر أمير الحج عدة آلاف من الإبل لإنجاز احتياجات الموكب، وذلك بإرسال كافة المؤن والمأكولات عن طريق الأعراب إلى محطات درب الحج المصري، وكان ينبغي الإنتهاء من هذه التجهيزات قبل حلول وقت خروج القافلة بشهر واحد^(٣).

وقبل خروج موكب الحج يتسلم أمير الحج المصري الصرة الشريفة الإرسالية بحجة شرعية، حيث يعقد اجتماع للديوان العالي بخيمة أمير الحج في بركة الحج قبل رحيله بيومين أو ثلاثة، بحضور الباشا وعدد من كبار الموظفين، ويتحرر في هذا الاجتماع بإملاء الروزنامي^(٤) مقدار الصرة المرسلة إلى أهالي الحرمين الشريفين وأوجه إنفاقها، كما يتسلم أمير الحج في الاجتماع ذاته إيرادات أوقاف الحرمين المخصصة من الأوقاف السلطانية المشار إليها باسم (الصرة الرومية)^(٥) وكانت توضع جميع أموال الصرة في صناديق محكمة، ويقوم على حفظها اثنان من الموظفين التابعين لأمير الحج^(٦).

أما إيرادات أمير الحج للإنفاق على الموكب، فقد حرصت الدولة العثمانية على توفير الدعم المالي اللازم لأمير الحج إمعاناً منها في حماية قافلة الحج ومرور موسم الحج دون معوقات كبيرة حرصاً على هيبته الدينية وسيادتها على العالم الإسلامي، فخصصت له مئتي كيس^(٧) (٥٠٠٠٠٠٠٠ بارة)^(١) تعطى له للإنفاق على إعداد قافلة الحج، ودفع عوائد

(١) جمال محمود مرسي موسى. درب الحج المصري في العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٣هـ / ١٥١٧-١٧٩٨م). رسالة دكتوراه غير منشورة. الإسكندرية: جامعة الإسكندرية، كلية الآداب، قسم التاريخ والآثار المصرية والإسلامية، ١٤١٠هـ/ ١٩٩٠م، ص ٦٢.

(٢) عراقي يوسف محمد. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٤.

(٣) حسام محمد عبدالمعطي. العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر. سلسلة تاريخ المصريين. ع ١٤٩٤. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٢٠هـ/ ١٩٩٩م، ص ٢١٤.

(٤) الروزنامي: الروزنامة كلمة فارسية تتكون من مقطعين (روز) بمعنى يوم و(نامة) بمعنى كتاب، أي دفتر اليومية، و(جي) أداة النسب للصنعة، وقد أصبح معناها في الاستعمال التركي المسؤول أو الموظف الذي يقوم بتحرير الحسابات اليومية في الدفاتر الرسمية (الروزنامة) وضبطها. انظر: أحمد السعيد سليمان. مرجع سبق ذكره، ص ١١٧-١١٨.

(٥) أحمد الرشدي. حسن الصفا والابتهاج بذكر من ولي إمارة الحاج. تحقيق: ليلي عبداللطيف. القاهرة: مكتبة الخانجي، ١٤٠١هـ/ ١٩٨٠م، ص ٢٥.

(٦) عراقي يوسف محمد. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٧.

(٧) الكيس: يعني لغوياً الكيس الخاص بحمل النقود فيه، واصطلاحاً يستخدم ملء هذا الكيس نقوداً، وقد اختلف مقدار هذا الكيس باختلاف الأحوال المالية للدولة، وكان هناك ثلاثة أنواع من الكيسة في الدولة العثمانية: الكيسة الرومي، وتعادل خمس مئة قرش، والكيسة الديوانية وتساوي أربع مئة وستة عشر قرشاً، ثم الكيسة المصرية المستخدمة في مصر وتساوي ست مئة

الأعراب، واستئجار بعض الحراس من المماليك والمغاربة لمساعدته في تأمين طريق الحج، إضافة للحراسة الرسمية التي يقوم بها الأوجاقات^(٢)، العسكرية المصاحبة للقافلة، وقد ظل هذا المبلغ في ازدياد مطرد بسبب ارتفاع الأسعار عاماً بعد عام حتى وصل إلى ثماني مئة كيس^(٣) (٢٠٠٠٠٠٠٠ بارة) وكان يشار إليها باسم (مساعدة أمير الحج) وتصرف هذه الإعانة لأمير الحج بعد صدور الأمر السلطاني بتعيينه في هذا المنصب^(٤).

وفي أواخر القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي، بلغ دخل أمير الحج من الخزانة المصرية والخزانة الإرسالية^(٥) وكذلك من الالتزامات الأخرى مبلغ (٢١.٤٢٥.٠٠٠ بارة)^(٦) في السنة، منها (١٦.٧٥٠.٠٠٠ بارة) أتت من الخزانة المصرية

قرش، وقد استخدم نظام الكيس حتى سنة ١٢٩٤هـ/١٨٧٧م، عندما استخدم القرش بدلاً منه. انظر: سهيل صابان. مرجع سبق ذكره، ص ص ١٩٤-١٩٥.

(١) البارة: أصغر عملة معدنية تركية وتسمى النصف فضة، وتزن اثني عشر قيراطاً من الفضة، وقد ظهرت لأول مرة في عهد الملك المؤيدي المملوكي (٨١٥-٨٢٤هـ / ١٤١٢-١٤٢١م) في سنة ٨١٨هـ / ١٤١٥-١٤١٦م، لذلك كانت تسمى (بالمؤيدي)، كما سكت في العصر العثماني، وكل أربعين بارة تساوي قرشاً، وقد اعتبرت الأقجة جزءاً من البارة، والبارة تساوي ثلاثة أقداح. انظر: صامويل برنار «الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر الميلادي- الموازين والنقود» ضمن كتاب وصف مصر. ترجمة: زهير الشايب. ط١. القاهرة: مكتبة مدبولي، ١٤٠١هـ/١٩٨٠م، ج٣، ص ص ٧٦-٧٧.

(٢) الأوجاقات: مفرداها أوجاق، وهي كلمة تركية تعني في الأصل الموقد أو المدخنة، ثم أطلقت على الجماعة تتلاقى في مكان واحد، ثم أطلقت على الطائفة من طوائف أرباب الحرف وعلى الصنف من أصناف الجند، ثم حرفت في الاستعمال العربي إلى وجاق: انظر: أحمد السعيد سليمان. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٤.

(٣) حسين أفندي الروزنامجي. ترتيب الديار المصرية في عهد الدولة العثمانية. الرياض: دار الملك عبدالعزيز، مخطوط تحت رقم (٧٨م) السؤال الرابع.

(٤) أحمد الرشيد. مصدر سبق ذكره، ص ٢٣.

(٥) الخزانة الإرسالية: هي فائض إيرادات مصر عن مصروفاتها، حيث كان الفائض يُرسل إلى إستانبول تحت قيادة أحد بكوات المماليك الأربعة والعشرين، ويسمى بـ (أمير الخزانة) في موكب حافل يحيط به رجال الحامية العسكرية بعد تسلمه فائض الخزانة في القلعة بوجود الوالي وأغوات الأوجاقات العسكرية السبعة، وقاضي العسكر (انظر: ليلي عبداللطيف. الإدارة في مصر في العصر العثماني. القاهرة: مطبعة جامعة عين شمس، ١٣٩٩هـ/١٩٧٨م، ص ٣٥٧). وبعد توقيع الوالي ومسؤول الخزانة على قيمة الحسابات وقيمة الخزانة ومستنداتها، توضع هذه النقود في صندوق من الجلد، تحمل فوق الجمال، ويتسلمها أمير الخزانة بعد تقديمه أيضاً بتسليم الخزانة الإرسالية، وقد حدد قانون نامة مصر- الذي أصدره السلطان سليمان القانوني في سنة ٩٣١هـ/١٥٢٤م- مبلغ الإرسالية بـ (١٦٠٠٠٠٠٠ بارة)، وقد بدأ في إرسالها إلى إستانبول اعتباراً من سنة ٩٤١هـ/١٥٣٤م، وبعد ذلك تغيرت قيمة الخزانة الإرسالية المرسلة إلى إستانبول، فقد بذلت محاولات من جانب العديد من الولاة لرفع قيمة الخزانة الإرسالية؛ بهدف كسب رضا السلطان العثماني، فرفعها خسرو باشا (٩٤١-٩٤٣هـ / ١٥٣٤-١٥٣٦م) إلى (٢٠٠٠٠٠٠٠ بارة)، كما حاول سنان باشا (٩٧٥-٩٧٦هـ / ١٥٦٧-١٥٦٨م) (٩٧٩-٩٨٠هـ / ١٥٧١-١٥٧٢م) رفعها إلى (٢٤٠٠٠٠٠٠ بارة) ولكنه لم ينجح. انظر: عبدالوهاب بكر. الدولة العثمانية ومصر في النصف الثاني من القرن الثامن عشر الميلادي. ط١. القاهرة: دار المعارف، ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م، ص ص ١٠٢-١٠٣.

(٦) قسم بعض الباحثين إيرادات أمير الحج للإتفاق على الموكب وفقاً لما ورد في السجلات الرسمية بدار الوثائق القومية بالقاهرة إلى عدة أبواب، هي: المساعدات القديمة، المساعدات الجديدة (ضريبة المضاف) مساعدة الأوقاف، إيرادات الخزانة الإرسالية

د. حمساء بنت حبيش رزاح ماضي آل قويد الدوسري

ومن إرسالية الخزنة المصرية للباب العالي، والالتزامات من مختلف المقاطعات الريفية، ومبلغ (٤.٦٧٥.٠٠٠ بارة) أتت من المدفوعات التي سمح بفرضها على البن اليمني والتوابل المارة بين السويس والقاهرة^(١).

ويوضح الجدول الآتي مجموع المبالغ التي تسلمها أمير الحج من الخزنة المصرية ومن إرسالية الخزنة المصرية للباب العالي^(٢):

السنة	مجموع المبالغ بالبارة	السنة	مجموع المبالغ بالبارة	السنة	مجموع المبالغ بالبارة
١٥١٨/هـ ٩٢٤م	٤٥٠.٠٠٠	١١٤٩-١١٥٤هـ ١٧٣٦-١٧٤١م	٦.٠٣٠.٠٢٦		
١٥١٨-١٥١٨هـ ٩٢٤-١٠٠٤هـ	٥.٠٠٠	١٧٤١/هـ ١١٥٤	٢.٠٠٠.٠٠٠+		
١٥٩٥/هـ ١٠٠٤م	٤٠٠.٠٠٠	١١٥٤-١١٥٥هـ ١٧٤٢-١٧٤١م	٨.٠٣٠.٠٢٧		
١٠٠٤-١٠٨٢هـ ١٥٩٥-١٦٧١م	٥٤٢.٩٢٠+	١١٥٥/هـ ١٧٤٢م	١٢.٨٩٣+	١٧٧٣/هـ ١١٧٨م	٥.٠٠٠.٠٠٠
١٠٨٢-١١٠٧هـ ١٦٧١-١٦٩٥م	٩٤٢.٩٢٠	١١٥٥-١١٥٦هـ ١٧٤٢-١٧٤٣م	٨.٠٤٢.٩٢٠	١١٨٢-١٢١٠هـ ١٧٦٨-١٧٩٥م	١٥.٩٤٢.٩٢٠
١١٠٧/هـ ١٦٩٥م	٥٨٧.١٠٧+	١١٥٦/هـ ١٧٤٣م	٢.٥٠٠.٠٠٠+	١٢١٠/هـ ١٧٩٥م	٥.٠٠٠.٠٠٠+
١١٠٧-١١٢٣هـ ١٦٩٥-١٧١١م	٤٥٠.٠٠٠+	١١٥٦-١١٥٧هـ ١٧٤٣-١٧٤٤م	١٠.٥٤٢.٩٢٠	١١٧٨/هـ ١٧٧٣م	٥.٠٠٠.٠٠٠
١١٣٣/هـ ١٧٢٠م	٤٥٠.٠٠٠+	١٧٥٧-١٧٤٤هـ	٥٠٠.٠٠٠+	١٢١١-١٢١٢هـ ١٧٩٦-١٧٩٧م	٢٠.٩٤٢.٩٢٠
١١٣٣-١١٣٦هـ ١٧٢٠-١٧٢٣م	٣٩٨.٠٠٢٧	١١٥٧-١١٦٢هـ ١٧٤٤-١٧٤٨م	١١.٠٤٢.٩٢٠		
١١٣٦/هـ ١٧٢٣م	٣٧٥.٠٠٠+	١١٦٢/هـ ١٧٤٨م	١.٠٠٠.٠٠٠+		
١١٣٦-١١٤٣هـ ١٧٢٣-١٧٢٣م	٤.٣٥٥.٠٢٧	١١٦٢-١١٦٣هـ ١٧٤٨-١٧٤٩م	١٢.٠٢.٦٢٠		
١١٤٣/هـ ١٧٣٠م	٥٥٠.٠٠٠	١١٦٣-١٧٤٩هـ	١.٥٠٠.٠٠٠+		
١١٤٣-١١٤٤هـ ١٧٣٠-١٧٣٠م	٤.٩٠٥.٠٢٧	١١٦٣-١١٧١هـ ١٧٤٩-١٧٥٧م	١٣.٥٤٢.٩٢٠		
١١٤٤/هـ ١٧٣١م	٦٢٥.٠٠٠	١١٧١-١٧٥٧هـ	٣.٧٧٠.٠٠٠+		
١١٤٤-١١٤٦هـ ١٧٣١-١٧٣١م	٥.٥٣٠.٠٢٧	١١٧١-١١٧٣هـ ١٧٥٧-١٧٥٩م	١٧.٢٩٢.٩٢٠		

=

المرسلة إلى السلطان، إيرادات ضريبة الحماية على البن والبهارات. انظر: سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ص ١١٠-

١٠٩. حسام محمد عبدالمعطي. مرجع سبق ذكره، ص ص ٢١٥-٢١٨.

(١) فؤاد محمد الماوي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩.

(٢) المرجع السابق، ص ١٩-٢١.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

السنة	مجموع المبالغ بالبارة	السنة	مجموع المبالغ بالبارة	السنة	مجموع المبالغ بالبارة
١١٤٦هـ/١٧٢٣م	٧٥٠.٠٠٠+	١١٧٤هـ/١٧٦٠م	٣.٦٥٠.٠٠٠+		
١١٤٦-١١٤٩هـ ١٧٣٣-١٧٣٦م	٤.٧٨٠.٠٢٧	١١٧٤-١١٨٧هـ ١٧٦٠-١٧٧٣م	٣.٠٩٤٢.٩٢٠		
١١٤٩هـ/١٧٣٦م	١.٢٥٠.٠٠٠				

كما يوضح الجدول الآتي مصروفات أمير الحج المصري في السنوات المختلفة المذكورة^(١):

السنة	السنة	السنة	السنة	السنة	السنة	قيمة المصروفات بالبارة
١٢١٣هـ ١٧٩٨م	١٢٠٠هـ ١٧٨٥م	١١٧٩هـ ١٧٦٥م	١١٠٧هـ ١٧٥٧م	١٠٨٢هـ ١٦٧١م	١٠٠٥هـ ١٥٩٦م	
٤٨٧٩	٥٠٠٠	٥٠٠٠	٥٠٠٠	٥٠٠٠	٥٠٠٠	خيول لسردارات القوات المرافقة لقافلة الحج.
٣٦٦.٨١٤	٥٦٣.٧٢٧	٦٧٨.٥٢١	٥٦٦.٥٢١	-	-	غلال وضروريات أخرى للعسكر الحارسين للقافلة.
١٢.٦٦٧	١٠.٧٢٨	١٠.٧٢٨	١٠.٧٢٨	١٠.٧٢٨	-	جبن ويصل للعسكر الحراس لقافلة الحج.
١٢٧٩	١٣٠.٩	١٣٠.٩	١٤٧٥	١٤٧٥	-	صناديق من أجل الذخيرة الحربية لأمير الحج.
١٢٥٦	١٢٨٠	١٢٨٠	١٢٨٠	١٢٨٥	٥٨٠	أجور لدليل الحج ومعاونيه.
٢٧٣٠	٢٨٠٠	٢٨٠٠	٢٨٠٠	٢٨٠٠	-	أجور لرسل التبشير بأخبار قافلة الحج.
١٢.٠٦٩	١٢.٣٨٣	١٢.٣٨٣	١٢.٣٨٠	١٢.٣٨٠	-	تكاليف إصلاح عربات المدافع.
-	٠.٤٥٠	٠.٤٥٠	٠.٤٥٠	٠.٤٥٠	-	جلود بقر لعربات مدافع أمير الحج وغيره في الأزلم والعقبة.
٢.٠٠٠	٢.٠٠٠	٢.٠٠٠	٢.٠٠٠	-	-	خيل لركوب القادة الدينيين والمرافقين لقافلة الحج لطلوع عرفات.
٤.٧٠٧	٤.٨٢٤	٤.٨٢٤	-	-	-	خيل لبعض الحجاج.
١.٤٠٠	١.٤٠٠	١.٤٠٠	-	-	-	زيت وكبريت لحك جلود جمال قافلة الحج.
١٣.٦٥٩	١٤.٠٠٠	١٤.٠٠٠	١٤.٠٠٠	١٤.٠٠٠	-	٢٠٠ خيمة كل خيمة ٧٠ باره للضباط ورجال الحج.

(١) فؤاد محمد الماوي. مرجع سبق ذكره، ص ٣٥ و٥٩.

أما المهام التي كان يضطلع بها أمير الحج المصري، فكانت متعددة وأبرزها: مسؤولياته العسكرية خلال رحلة الحج الطويلة، فهو القائد الأعلى للقوات العسكرية المصاحبة للموكب، فكان عليه حماية القافلة من اعتداءات الأعراب المنتشرة على طول درب الحج المصري من القاهرة إلى الحجاز من ناحية، كما كانت عليه حماية الحجاج المسافرين بحراً إلى الحجاز من القراصنة المنتشرين في البحر الأحمر من ناحية أخرى^(١)، كما يتوجب على أمير الحج المصري عند وصوله للحجاز فض النزاعات والخصومات بين أمير مكة ومنافسيه من الأشراف، حيث كانت تتدخل الدولة العثمانية عن طريق أمير الحج المصري في فض تلك النزاعات بما له من قوة عسكرية كبيرة^(٢).

أما مسؤولياته الإدارية فتتجسد في جهوده في إعداد القافلة وتنظيمها وتجهيزها بكافة لوازمها من توفير وسائل النقل، ونقل المؤن والمياه المرسلّة مع القافلة أو قبل رحيلها إلى الحصون الواقعة على طول درب الحج والإشراف على توزيعها أثناء الرحلة، كما كان له اختصاصات مالية تتمثل في تسلم الإعانات النقدية والعينية المرسلّة سنوياً من الخزنة المصرية ونقلها إلى أهالي الحرمين الشريفين وترتيبها وتوزيعها أثناء إقامة القافلة في مكة والمدينة، كما كان عليه توزيع المخصصات النقدية والعينية على شيوخ البدو القاطنين على طول درب الحج لتأمين الحماية للقافلة^(٣)، كما كان له أيضاً اختصاصات قضائية تتمثل في التصدي لكافة المسائل القضائية المتعلقة بالحجاج بالمحطات والمنازل، وإزالة شكواهم وخلافاتهم بالتعاون مع قاضي المحمل سواء النزاعات والدعاوي فيما بينهم أو المواريث والوصايا وغيرها^(٤)، كما كانت له أيضاً اختصاصات اجتماعية تتمثل في النظر في أمر الفقراء بالقافلة والمرضى وتفقد أحوالهم، وصرف الإعانات النقدية والعينية لهم^(٥)، وتزويدهم بما يحتاجونه من مياه ومأكولات وعقاقير وأدوية إضافة إلى سقاية حميرهم وإطعامها إن كانوا ركبناً على الحمير^(٦).

(١) عراقي يوسف محمد. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٨.

(٢) سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ١٠٨.

(٣) عراقي يوسف محمد. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٩ وانظر: سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ١٠٦.

(٤) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ص ١٦٨، ص ٢٢٨ و ص ٢٦٠. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٤.

(٥) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ص ١٦٨، ص ٢٦٣ وانظر: سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ١٠٧.

(٦) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ص ٢٢٤، ص ١٢٠٠. وانظر: عراقي يوسف محمد. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٠. جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٤. وللمزيد من المعلومات عن مهام أمير الحج كما ذكرها عبدالقادر الجزيري الأنصاري. انظر: الدرر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة، ج١، ص ٢٤٦-٢٦٦.

وكان أمير الحج يستعين بعدد من الموظفين خلال رحلته للقيام بالمهام العديدة والمتنوعة التي تتطلبها القافلة في ذهابها وإيابها، وعلى رأس هؤلاء الموظفين كتحدا^(١) الحج، وهو نائب أمير الحج ويعاونه في إدارة شؤون الموكب وقيادة القافلة^(٢)، وقاضي المحمل ويختص بفض المنازعات التي تنشأ بين الحجاج وبالذعاوى وحصر الشركات، ويتبع قاضي المحمل شهود المحمل وعددهما اثنان^(٣)، والدوادر وهو المشرف على الأعمال الكتابية الخاصة بأمر الحج كما يقدم للأمر الدواة لأخذ العلامة على المراسيم والتواقيع، ولذلك اشتق اسمه من إدارة الدواة^(٤)، وأمير الركب الشريف وهو من البكوات السناجق ويضطلع بمهمة تنظيم سير القافلة وعادة ما يتقدم الركب هو وأتباعه لتأمين الطريق^(٥)، وصراف الصرة للاطلاع على ما يتسلمه أمير الحج من صرر والاعتراف الشرعي بذلك، أما كاتب الصرة فيختص بتدوين ما يتسلمه أمير الحج من صرر عينية ونقدية^(٦)، وأمير آخور وهو المشرف على الدواب المصاحبة للموكب والخاصة بأمر الحج وأتباعه وكبار الحجاج من البيت السلطاني، وشاد النسيج ويعرف بـ (الكلارجي) وهو أمين مخازن الطعام والمشرف على الأطعمة والأشربة الخاصة بأمر الحج وأتباعه^(٧)، والزرديكاشي (الجبجي) وهو أمين مخازن السلاح والذخيرة الخاصة بأمر الحج، وما تحتاج إليه القافلة من آلات الحرب^(٨)، والعكامة وهم الذين يتولون وضع الأحمال على متون الجمال وقيادتها والمحافظة عليها وإنزالها^(٩)، والطباخون وكانوا يختصون بطهي الطعام وتوزيعه على الحجاج ولهم كبير يسمى (المعلم)، والمخبزي وهو المختص بعمل الخبز بطريق الحج^(١٠)، وشاد السقائين وهو

(١) الكتحدا: كلمة فارسية تعني سيد البيت أو رب الأسرة، وقد استعملت في العصر العثماني للإشارة إلى كبير الخدم أو الوكيل المسؤول عن تدبير أمور سيده، وفي مصر كان مصطلح (كتخدا) يعني الضابط الأول في الأوجاقات بعد الآغا. انظر: أحمد السعيد سليمان. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٦.

(٢) حسام محمد عبدالمعطي. مرجع سبق ذكره، ص ٢١٤.

(٣) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٨١ وص ٢٨٥، وانظر: سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ١٨١. جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٨٧.

(٤) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٧٥. وانظر: أحمد الرشيد. مصدر سبق ذكره، ص ٣٥.

(٥) عراقي يوسف محمد. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٧.

(٦) سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٣.

(٧) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٠٣. وانظر: أحمد الرشيد. مصدر سبق ذكره، ص ٣٥.

(٨) آلات الحرب: مثل: الزرد والخوذ والمرافق والجواشن والعينات والألباب الحربية المكملة بالقطارات والنواقيس. انظر: الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٥٦. سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٤. جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٢-١٢٣.

(٩) سميرة فهمي، مرجع سبق ذكره، ص ١٨٥-١٨٦ وص ١٩٤.

(١٠) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٥٤ وص ٣٦٤.

المختص بالإشراف على ملء القرب في المناهل، وكان يتبعه السقاؤون الذين يحملون المياه العذبة ويتصدرون القافلة، ومهتار الطشت خاناه، وهو الذي يختص بإحضار الماء للوضوء وغسل الأيدي عند الاحتياج^(١)، ومهتار الشراب خاناه، وهو الذي يتولى الإشراف على أمر المشروب، فكان عليه تبريد الماء في أوقات الحر ومزجه بالسكر وتقديمه للحجاج، كما كان عليه الإشراف على الأوعية الخاصة بالشراب، ومهتار الفراش خاناه، وهو الفراش الذي يتقدم الفراشين من البيوتات الهامة بديوان أمير الحج، ويتقدمون القافلة بغرض الوصول في وقت مبكر لنصب الخيام قبل وصول الحجاج. وتجهيزها بمحطات درب الحج ومنازله، ومقدم الضوئية (المشاعلي) وهو رئيس رجال الضوئية حملة المشاعل الذين يضيئون الطريق أثناء السفر في الليالي المظلمة^(٢)، ومبشر الحاج (جاويش^(٣)) وكان عليه أن يفد إلى مصر في أخريات شهر ذي الحجة مبشر بأحوال الحجاج أثناء عودتهم، والميقاتي وهو المختص بالإعلام بدخول وقت الصلاة، والمؤذنين ووظيفتهم الدعوة بالأذان للصلوات على طول درب الحج^(٤)، وشاد المحمل وهو المختص بتنظيم الطريق وتسهيله للمحمل في المضايق وعند الازدحام والاصطدام^(٥)، والنفطي (البارودي) وكان يختص بعمل الإحراقات من القلاع والصواريخ والطيارات الكبار ذوات الأرماع والفتاتيش الحريات وعقوب الضوء والشمع المطيب بدرب الحج^(٦)، بالإضافة إلى مقدمو القواسم ومهتهم إحضار عربات الجمل للقيام بأمر الأحمال براً وبحراً، ومهتار الركاب خاناه وهو المتسلم للحواصل وما فيها من السروج وآلاتها من العبي والركاب واللجام، ونجاري الكور لإصلاح ما ينكسر

(١) المصدر السابق، الجزء ذاته، ص ٣٤٣. وانظر: سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٧-١٨٨. جمال محمود مسي.

مرجع سبق ذكره، ص ٦٨ وص ٨٨.

(٢) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٢٦ وص ٣٤٧-٣٤٩. وانظر: سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٨-١٩٠. جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٦٨ وص ٨٨.

(٣) جاويش: من الكلمة التركية (جاوش) وهي مشتقة من المقطع التركي CAV، الذي يدل على معنى الصياح والنداء والصوت والصيت، والجاويش منصب عسكري يطلق على أنواع مختلفة من الجند) انظر: أحمد السعيد سليمان. مرجع سبق ذكره، ص ٥٩-٦٤) ويقومون بعدة أعمال ووظائف مختلفة، منها: خدمة الديوان الهمايوني، والخدمة في السفن البحرية، والعمل كدليل في الحروب وجمع الأخبار، كما يشكلون الحرس الخاص بالسلطان العثماني. انظر: سهيل صابان. مرجع سبق ذكره، ص ٨٠-٨١.

(٤) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٤٠-٣٤١ وص ٣٧١-٣٧٢. وانظر: أحمد الرشيد. مصدر سبق ذكره، ص ٣٥.

(٥) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٠٩. وانظر: سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٢-١٩٣.

(٦) كان بطريق الحج المصري أربع إحراقات: الأولى بركة الحاج وكانت تقام بمناسبة اجتماع المودعين قبل رحيل القافلة، والثانية بعرفات، وهي مستجدة الإنشاء، والثالثة وهي الكبرى بنى وكانت تقام بمناسبة رحيل القافلة من منى إلى مكة، والرابعة في عقبة إيلة أثناء العودة. بالإضافة إلى إحراقة خامسة كانت تقام بينبع عند العودة، وقد أبطلت في إمرة جاسم السيفي بن دولاب باي (٩٢٦-٩٢٨هـ/ ١٥١٩-١٥٢١م). انظر: الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٥٠-٣٥١ وص ٣٥٧-٣٥٩. سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٤. جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٠-١٢١.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

ويصطدم من الأكوار، وخولي الأغنام ومهمته حفظ الأغنام المساقاة بدرج الحج، والكيالون والسمسار ووظيفتهم إحضار التراسين لنقل الغلال، والمغربلين لغربلة الغلال، والجراشين لجرشها، كما كان على السمسار عيار الكيلات^(١)، والمبيتون وهم الذين يجهرن بالنداء نهاراً بما يأمر به أمير الحج من المصالح، وليلاً مع الدوادر والعسس لإجهار النداء بإعلام أهل الركب بأي منزلة نزلوا^(٢)، وبالإضافة إلى هؤلاء الموظفين كان يخرج مع المحمل الأدلاء الذين يعرفون الطريق^(٣)، والطبيب والجراحي والبيطار والشعراء وأمين الكساوي ومغسلو الموتى والحلاقون^(٤).

الاستعدادات لخروج موكب الحج المصري:

بعد إجراء تعيين مراسم أمير الحج تجري الترتيبات اللازمة لموكب الحج قبل خروجه بثلاثة أشهر على الأقل، فيستأجر أمير الحج عدة آلاف من الإبل لحمل الحجاج وبضائعهم وطعام القافلة والجنود المسافرين^(٥)، كما يأتي الجمالون من صعيد مصر وأريافها يعرضون إبلهم للتأجير أو الشراء، كما يرسل أمير الحج المؤن والمأكولات عن طريق البدو لتحفظ وتخزن في محطات درب الحج المصري^(٦).

وبعد إعداد التجهيزات اللازمة لموكب الحج يبدأ الاحتفال بخروج الموكب مرتين، الأولى في بداية شهر شوال والثانية في اليوم الحادي والعشرين منه، ففي الاحتفال الأول يتم فيه استعراض كسوة الكعبة المشرفة بإحضارها من دار صناعتها بقصر يوسف بالقلعة (القصر الأبلق)^(٧)، وبعد ذلك توضع في المشهد الحسيني^(٨)، حيث تخاط هناك تحت إشراف ناظر الكسوة وتبقى إلى حين خروج الموكب الكبير^(٩).

(١) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٣٣ وص ٣٦٠ وص ٣٦٧-٣٦٨ وص ٣٧١. وانظر: سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٣ وص ١٩٥ وص ٢٠١.

(٢) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٧٠. وانظر: جمال محمود مرسى. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٣.

(٣) أحمد الرشيدى. مصدر سبق ذكره، ص ٣٥.

(٤) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٤٢ وص ٣٦٢. وانظر: سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٥. جمال محمود مرسى. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٤.

(٥) عبدالحميد سليمان ((مصر والحرمين الشريفين في العصر العثماني)) ضمن بحوث ندوة التاريخ الإسلامي. القاهرة، كلية دار العلوم، ١٤١٤هـ/١٩٩٤م، ص ١١.

(٦) عراقي يوسف محمد. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٦.

(٧) القصر الأبلق: يقع في الجهة الغربية من القلعة، ويشرف على الإصطبل السلطاني بالقلعة، أنشأه السلطان الناصر بن محمد بن قلاوون (٦٩٣-٦٩٤هـ/١٢٩٣-١٢٩٤م) - (٦٩٩-٧٠٩هـ/١٢٩٩-١٣٠٩م) - (٧٠٩-٧٤٢هـ/١٣٠٩-١٣٤١م) في شهر شعبان في سنة ٧١٣هـ/١٣١٣م (انظر: بول كازانوف. تاريخ وصف قلعة القاهرة. ترجمة. أحمد دراج. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٣٩٤هـ/١٩٧٤م، ص ٧٥ وص ١٢٧-١٣١) وسمي به (الأبلق) لأنه مبني من الحجر

ومنذ هذا اليوم يستعد الحجاج للسفر بتوفير الزاد والمؤن وشرء الإبل، فإذا جاء يوم الخروج الكبير خرج المحمل من القاهرة، حيث يحتشد له الناس من أنحاء البلاد، ويؤتى بالكسوة من مكان خياطتها، وتوضع على جمل المحمل، حيث يتقدم باتجاه ميدان الرميلة^(٣) تتقدمه فرسان الحامية العسكرية المصاحبة لأمير الحج تصحبهم الفرق العسكرية وعربات المدافع، ثم يؤتى بكل ما يحتاج إليه أمير الحج، ويسلم الوالي لأمير الحج المحمل وسط احتفال كبير بحضرة القاضي والجند والأمراء، ثم يبدأ الموكب في التحرك إلى خارج القاهرة من باب النصر حتى يصل إلى بركة الحاج، حيث يستمر بها خمسة أيام تقام بها الأسواق والاحتفالات، وتجري في ديوان أمير الحج مراسم تسليم الصرة لأمير الحج^(٤)، وكان يعلن الركب بالرحيل عند استعداده للسير بآلة النفط التي يحملها النفطي (البارودي) وعادة ما كان يرحل الحجاج في منتصف الليل أو قبله بقليل^(٥).

درب الحج المصري:

أولاً: الطريق البري:

كان ركب الحج المصري يسلك درباً برياً مهدته أقدام الإبل والدواب فيما بين بركة الحاج والرحاب الطاهرة في الحجاز عبر صحاري القاهرة والسويس وسيناء وبمحاذاة الساحل الشرقي للبحر الأحمر مع التوقف بمحطاته ومنازله المعروفة للراحة والتزود بالمياه والمؤن والذخائر، ويمر هذا الطريق بعدة مراحل ابتداء من القاهرة حيث يسير الموكب من باب النصر إلى أن يصل إلى بركة الحاج^(٦)، ويمكث بها الموكب خمسة أيام تقام فيها الأسواق والاحتفالات، ثم يتحرك الموكب من بركة الحاج وسط احتفال كبير يحضره الوالي والأمراء إلى مضيق بين جبلين يعرف بـ (البويب) ثم يمر الدرب بوادي المنصرف والقباب حتى يصل إلى محطة الدار الحمراء، ثم إلى عجرود، ومن ابتداء السير من عجرود يبدأ تنظيم

=

الأسود والأبيض، كما يسمى بـ (قصر الكسوة) (مقر صناعة الكسوة). انظر: عبدالرحمن بن حسن الجبري. عجائب الآثار في التراجم والأخبار. القاهرة: مطبعة الأنوار المحمدية، ١٢٩٧هـ/١٨٧٩م، ج٢، ص ٢٥٩.

(١) المشهد الحسيني: هو مسجد الحسين بن علي بن أبي طالب رضي الله عنه.

(٢) حمد الجاسر. أشهر رحلات الحج. ملخص رحلتي ابن عبدالسلام الدرعي. ط١. الرياض: دار الرفاعي، ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م، ص ٤٦.

(٣) ميدان الرميلة: هو ميدان مفتوح على الركن الشمالي الغربي من القلعة وكان يسمى (ميدان صلاح الدين) وسمي أيضاً (قرة ميدان) أي الميدان الأسود، ومكانه اليوم، ميدان المنشية التابع لقسم الخليفة، وهو من أشهر ميادين القاهرة. انظر: أحمد الدمرداش. الدرة المصانة في أخبار الكنانة. تحقيق: عبدالوهاب بكر. دانيال كريسلوس. القاهرة: دار الزهراء، ١٤١٢هـ/١٩٩٢م، ص ١٣٤.

(٤) سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ص ١٦٧-١٦٩.

(٥) جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٢.

(٦) لمعرفة مواقع تلك الخطات. انظر: خريطة رقم (٢).

الموكب، كل شخص في مكانه المعين يابله وذويه، ثم يجتمع الموكب من الطليعة إلى الساقية ويضبط أطرافه بالجنود حتى لا يتفرق أفرادهم، فيخشى عليهم من مهاجمة المفسدين من الأعراب، ثم يأتي في المقدمة الإبل الحاملة للحبوب وجميع مواد التمويل ومعها الأدلاء، وبعد الأدلاء يأتي الفراشون والسقاؤون والطباخون، ثم يأتي ركب أمير الحج ورجاله من كبار الشخصيات والعلماء وأصحاب المناصب العليا على قطر معلومه^(١)، ويأتي بعد ركب أمير الحج ورجاله التجار وأصحاب الأموال والإبل التي تحمل صناديق الأموال والصرر والأشياء الثمينة التي تضعها القافلة في قلب الركب وتسير بعدها الأوجاقات العسكرية والفرق الموسيقية، وفي المؤخرة تأتي قافلة عامة الحجاج تتقدمها هودج النساء والامدادات اللازمة للحجاج في أثناء الطريق ثم فقراء الحج ويسيرون في قطارين متوازيين، أما محمل الكسوة فلم يكن له موضع ثابت فتارة يكون مع إبل المؤن والامدادات وتارة يكون مع رجال الأوجاقات العسكرية وتارة يكون في ركب أمير الحج، ولا يتغير هذا النظام إلا إذا حدثت مشكلة أمنية يتقدم فيها رجال الأمن الموكب أو يتأخرون حسب وجود اللصوص ومعهم أمير الحج^(٢)، ومع ازدياد خطر الأعراب وهجومهم المستمر على قافلة الحج المصرية، وُضع في مؤخرة القافلة جماعات مسلحة أخرى ممن تدربوا على القتال في مسالك درب الحج وهم يلبسون ما يحميهم من دروع وملابس^(٣)، وبعد إتمام التنظيم يتجه الركب إلى السويس، ثم يمر بعدة محطات، هي: وادي الحاج (المنصرف) ووادي القباب وثغرة حامد والتية حتى يصل إلى محطة نخل، ومن نخل كان ركب الحج يواصل طريقه في بعض الأودية، مثل: وادي الفيحي حتى يصل إلى بئر القريض، ثم يتجه ركب الحج إلى عراقيب البغلة ثم إلى سطح العقبة ثم إلى النقب ومنها إلى عقبة إيلة ثم إلى حقل حتى يصل إلى محطة ظهر الحمار، ثم يواصل سيره ماراً بعدة محطات، هي: عقبة الملوة، وجبل عش الغراب ووادي أم جرفين حتى يصل إلى وادي بئر مجيفل ثم إلى محطة الشرفة ومنها إلى مغاير شعيب (البدع) ثم إلى عيون القصب حتى يصل إلى محطة المويلح أو النبك ومنها إلى ضبا ثم إلى دار أم السلطان ثم يمر على مضيق شق العجوز ثم على جبل سلمى وكفافة ثم يقطع وادي المر حتى يصل إلى محطة الأزلم، ثم يواصل سيره إلى محطة

(١) القطر: نظام استحدثه أمير الركب المصري الأمير إبل الدين (الاستادادارا) في سنة ٨٠٩هـ / ١٤٠٦م عندما رتب ركب الحج المصري في قطارين متحاذيين تحبباً للاندحام في المضائق والأماكن الوعرة (انظر: الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٤٩١). وواظب الأمراء على زيادته، كلما زاد عدد الحجاج حتى وصل إلى أربعة قطارات في أواخر العصر المملوكي (٦٤٨-٩٢٣هـ/١٢٥٠-١٥١٧م) (انظر: علي بن حسين السليمان. العلاقات الحجازية المصرية زمن سلاطين المماليك. القاهرة: الشركة المتحدة للنشر، ١٣٩٣هـ/١٩٧٣م، ص ٧٨) ثم زاد حتى وصل إلى تسعة قطارات في الغالب في بداية الحكم العثماني. انظر: الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٤٢.

(٢) المصدر السابق، الجزء ذاته، ص ١٣٢١-١٣٢٢.

(٣) عراقي يوسف محمد. مرجع سبق ذكره، ص ١٨١.

اصطبل عنتر حتى يصل إلى وادي الآراك ومنه إلى الوجه، ثم يقطع الركب وادي العرجاء إلى أن يصل إلى مفرش النعام، ثم إلى أكرة ومنها إلى بئر الدرकिन ثم إلى العقبة السوداء ثم إلى الحنك، ثم يواصل الركب سيره حتى يصل إلى محطة الحوراء ومنها إلى مضيق العقيق ثم إلى نبط ثم إلى وادي النار حتى يصل إلى محطة الخضيرة، ثم يمر الموكب في صعود وانحدار بوادي السبع وعرات حتى يصل إلى محطة ينبع النخل ثم إلى السقيفة ثم إلى بدر ومنها إلى قاع البروة ثم إلى مستوره ثم إلى رابغ ثم يواصل الركب سيره إلى محطة قديد ثم إلى عقبة السويق ثم إلى خليص ومنها إلى عسфан ثم إلى وادي مرّ الظهران (وادي فاطمة) ^(١) ومن هذا الوادي كان الدرب يتخذ مساره إلى مكة المكرمة مروراً بموضع به قبر ميمونة الهلالية أم المؤمنين، ثم التنعيم أو العمرة، ثم الزاهر، حتى يصل إلى ذي طوى ثم إلى الشبيكة ويدخل مكة من باب المعلى، ثم يصل الركب إلى منى ثم إلى عرفة فمزدلفة فمنى ثانية، وعادة ما يقيم الركب حال نزوله من منى بمحطة الأبطح ^(٢)، وبعد أداء فريضة الحج يعود الركب إلى بدر ومنها إلى المدينة المنورة عبر وادي الصفراء لزيارة الحرم النبوي الشريف، ثم يسلك طريق العودة إلى مصر بمراحل الطريق ذاتها.

(١) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ص ١٣٢٧-١٣٣٣ و ص ص ١٣٥٠-١٣٥٨ و ص ١٣٧٠ و ص ص ١٣٨٤-١٣٨٨ و ص ص ١٣٩٥-١٣٩٧ و ص ص ١٤٠١-١٤٢٥. وانظر: أبو القاسم بن أحمد الزباني. الترجمانة الكبرى في أخبار المعمورة برأً وبحراً. تحقيق: عبدالكريم الفيلاي. المغرب: مطبعة فضالة الخمدية، ١٣٨٧هـ/١٩٦٧م، ص ص ٢١٨-٢٢٨. عبدالغني بن إسماعيل النابلسي. الحقيقة والمجاز في الرحلة إلى بلاد مصر والشام والحجاز. تحقيق. أحمد محمد هريدي. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٦هـ/١٩٤٠م، ص ص ٣٠٠-٣٠٦ و ص ٤٤٠. حمد الجاسر. مقتطفات من رحلة العياشي المسمى (ماء الموائد). ط١. الرياض: دار الرفاعي، ١٤٠٤هـ / ١٩٨٤م، ص ص ١٨-٤٤. أشهر رحلات الحج. ملخص رحلتي ابن عبدالسلام الدرعي. ص ٦٨ و ص ٧٥ و ص ٨٦ و ص ٩٢ و ص ص ١٠٤-١٠٥ و ص ١١٢. سيد عبد المجيد بكر. مرجع سبق ذكره، ص ص ١١١-١٣٠. سمير فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ص ٢٤٩-٢٦٠. جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ص ٣١-٥٩. وانظر: خريطة رقم (٢).

(٢) جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٥٦.



الدرب بين مكة المكرمة والمدينة المنورة وينبع:

يعرف درب الحج المصري في هذه المنطقة بـ (طريق الزيارة) ويسمى أيضاً بـ (الدورة)، حيث يعود ركب الحج من منى إلى محطة الأبطح في اتجاه الشمال الغربي حتى محطة رابع، ومنها يسلك واحد من أربع طرق إلى المدينة، وهي: السلطاني، والفرعي، والغاير، والشرقي^(١).

أولاً: الطريق السلطاني:

وتبدأ نقطة الانطلاق من هذا الطريق من باب الشبيكة ثم تمر بوادي مرّ الظهران ثم تتجه القافلة إلى عسفان ومنها إلى خليص ثم إلى القضيمة ثم إلى رابع حتى تستريح القافلة مدة من الوقت ويتزود أفرادها بما يحتاجون إليه، ثم تجدّ القافلة سيرها حتى تصل إلى مستورة فقاع البزوة حتى بدر حنين ومنها يتجه إلى الشمال الشرقي حتى وادي

(١) المرجع السابق، ص ٥٧.

الصفراء ثم يتجه إلى الجديدة، ومنها إلى الروحاء ثم إلى موضع يسمى (بئر القريش) ماراً بالمسيجد فأبيار علي ثم إلى جبل مفرح ثم إلى المدينة المنورة. ويُعد هذا الطريق من أكثر الطرق التي اعتادت القوافل على ارتيادها نظراً لأن طريقه سالكة غير وعرة^(١).

ثانياً: الطريق الفرعي:

ويبدأ مساره من رابغ ويمر بوادي جرشان ثم بنقر الغار فبئر رضوان فأم ضباع فوادي الريان فالغدير ووادي المعظم وبئر المشية وكان طريق ضيق وأطول مسافة من الطريق السلطاني^(٢).

ثالثاً: طريق الغاير:

ويبدأ مساره من رابغ ثم يقطع جبل الغاير إلى الشمال ويعرف أيضاً بـ (الطريق المدني) بسبب إيثار أهل المدينة له لقصره إذ أنه أقل الطرق الأربعة مسافة، وعلى الرغم من قصر مسافته إلا أنه قليل الارتياح بسبب وعورة مسالكه، الأمر الذي كان يشكل مشقة على الجمال المحملة بالأتقال في الصعود والهبوط^(٣).

رابعاً: الطريق الشرقي:

يبدأ مساره من باب المعلى بمكة المكرمة ويتجه إلى البياضية، ثم يمضي إلى شمال طريق منى ويتجه إلى الشرق ماراً ببئر البارود ثم وادي الليمون ثم ينحرف نحو الشمال ويمر بالحفاير وبركة سمره والضبعة والسويرقية والحجرية والغدير فالمدينة، وكان من أكثر الطرق ألفة وسلوكاً إذ أنه يتميز بخفة حرارته عن الطرق الأخرى، كما يخلو من المرتفعات الجبلية التي تعيق حركة الحجاج والدواب^(٤).

(١) محمد لبيب البنتوني. الرحلة الحجازية لولي النعم الحاج عباس حلمي باشا الثاني خديو مصر. القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، ١٩٩٥م/٥١٤١٥، ص ٢٦٩-٢٧١. وانظر: إبراهيم رفعت باشا. مرآة الحرمين. القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، د.ت، ج٢، ص ٤٠. أيوب صبري باشا. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ٢١٥. الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٥٨.

(٢) حمد الجاسر. ملخص رحلتي ابن عبدالسلام الدرعي، ص ١٤٧. وانظر: البنتوني. مصدر سبق ذكره، ص ٢٧١. إبراهيم رفعت باشا. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٤٠-١٤١. الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٦٧-٦٨. جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٥٨.

(٣) البنتوني. مصدر سبق ذكره، ص ١٧١-١٧٢. إبراهيم رفعت باشا. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٤٢. أيوب صبري باشا. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ٢٢١. الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٦٨. جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٥٨.

(٤) البنتوني. مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٢-٢٧٣. الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٦٨-٦٩. جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٥٩.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

وبعد أن تؤدي قافلة الحج المصرية مهمتها تعود إلى القاهرة عبر مراحل الطريق ذاتها بعد أن استغرقت رحلتها قرابة مئة وعشرة أيام أي حوالي ثلاثة أشهر أو أكثر^(١).

ثانياً: الطريق البحري:

فضل بعض حجاج مصر وشمال أفريقيا طريق البحر الأحمر للوصول إلى الأماكن المقدسة في الحجاز، وينقسم إلى طريقين:

الأول: (طريق السويس - الطور - جدة - مكة):

ارتبطت السويس مع جدة بطريق ملاحى يبلغ طوله سبع مئة وتسعون ميلاً منذ أن حلت السويس محل القلزم في تجارة البحر الأحمر في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي^(٢)، ويُعد هذا الطريق البحري الذي يربط السويس بالطور ثم جدة من أهم الطرق البحرية، حيث ساهم في سرعة اتصال مصر بالحجاز سواء أكان ذلك في مجال النشاط الديني أم في مجال النشاط العسكري أم في مجال النشاط الاقتصادي، ففي المجال الديني كان يعبره كثير من حجاج مصر وشمال أفريقيا سنوياً والراغبين في أداء شعائر الحج والعمرة والزيارة، إذ كان أقصر مسافة وأقل تكلفة وأكثر أمناً من الطريق البري الذي تسلكه قافلة الحج المصرية، والذي يتعرض في كثير من الأحيان لاعتداءات الأعراب المتكررة على القافلة، كما أدى هذا الطريق البحري دوراً بارزاً في نقل غلال الحرمين الشريفين ومخصصاته إلى الحجاز طوال العصر العثماني^(٣)، وفي مجال النشاط الاقتصادي كانت تصل عن طريقه صادرات مصر إلى الحجاز وصادرات الحجاز إلى مصر، أما في مجال النشاط العسكري فقد حرص أفراد الحامية العسكرية المبعوثون إلى جدة على السفر براً بصحبة قافلة الحج المصرية إمعاناً في تأمين القافلة ودعمها للقوات العسكرية الأخرى المصاحبة لموكب الحج تجاه أي خطر تتعرض له من جانب الأعراب^(٤). أما في المجال

(١) قدر الباحث جمال محمود مرسى بالدراسة الطبوغرافية لدرب الحج المصري المسافة بين بركة الحاج حتى مكة المكرمة (١٥٤٠ كم) تقطع في ٤٢٤ ساعة، وفي (٣٦ يوماً) في أحسن الأحوال، وتشمل على (٥٤ مرحلة) و (٢٨ محطة). انظر: درب الحج المصري في العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٣هـ / ١٥١٧-١٧٩٨م)، ص ٥٩.

(٢) نعيم زكي فهمي. طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٣٩٣هـ / ١٩٧٣م، ص ١٣٤.

(٣) ليلي عبداللطيف «أهمية بندر السويس في العصر العثماني» ضمن بحوث ندوة البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة. سمنار الدراسات العليا للتاريخ الحديث. القاهرة: جامعة عين شمس، ١٤٤٠هـ / ١٩٨٠م، ص ٢٩٨.

(4) StanFordShaw. The Financial and Administrative Organization Development of Ottoman Egypt 1517-1798. New Jersey, 1962, P 264 .

السياسي فقد استخدمه ذوو النفوذ والسلطة في كل من: مصر والحجاز في إبعاد كافة المنفيين من ذوي الاتجاهات السياسية المعارضة لهم، كما استخدم في وصول خطابات الباب العالي وأوامره وكذلك والي مصر إلى أمراء مكة وولاية جدة^(١).

الثاني: (طريق القصير - جدة - مكة):

ترتبط القصير بجدة بخط ملاحى قصير، وقد اكتسب ميناء القصير أهميته من قربها من مدينة قوص على فرع النيل الذي تربطه به الأودية الكثيرة^(٢)، كما كان مستودعاً لتجارة مصر العليا مع شبه الجزيرة العربية، حيث كانت ترد إليه المواد الغذائية من مصر العليا مباشرة، ثم تنقل بواسطة السفن إلى ميناءي جدة أو ينبع^(٣).

ويبدأ هذا الطريق الملاحى المرحلة الأولى من القاهرة إلى قوص ومنها إلى ميناء القصير عبر صحراء مصر الشرقية، ومن القصير تسير المراكب التي تحمل الحجاج والتجار إلى ميناء جدة أو ينبع^(٤).

(١) دانيال كريسيوس. جذور مصر الحديثة. ترجمة. عبد الوهاب بكر. القاهرة: مكتبة نضضة الشرق، ١٤٠٥هـ / ١٩٨٥م، ص ٤٤.

(٢) أنور عبد العليم. الملاحة وعلوم البحار عند العرب. الكويت: المجلس الوطنى للثقافة والفنون والآداب، ١٣٩٩هـ / ١٩٧٩م، ص ٢٧٩.

(٣) عبد الحميد سليمان. تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثمانى. سلسلة تاريخ المصريين. ٨٩٤. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤١٥هـ / ١٩٩٥م، ص ١١٣.

(٤) صلاح أحمد هريدى. دور الصعيد في مصر العثمانية (٩٢٣-١٢١٣هـ / ١٥١٧-١٧٩٨م) القاهرة: دار المعارف، ١٤٠٥هـ / ١٩٨٤م، ص ٢٧٨.

(٣) قافلة الحج العراقية:

وتضم حجاج العراق وفارس، وأذربيجان وكردستان، وكان أول تجمع لحجاج القافلة يكون في مدينة بغداد، ومنها تسير قافلة الحج العراقية عدة مراحل حتى تنزل بهضبة (صرصران) فينضم إلى الموكب جموع أخرى من الحجاج متجهين نحو هضبة (قراشر) ومنها إلى شط الفرات ثم إلى الكوفة^(١)، التي يجتمع بها الحجاج من العراق وفارس وبلدان المشرق الإسلامي، ثم يرحل الحجاج إلى النجف ومنها إلى القادسية ثم تسير القافلة في طريقها حتى تصل إلى العذيب وهو أول منازل طريق البر ثم تتجه القافلة بعد ذلك إلى الرحبة ومنها ينطلق الحجاج في إتجاه الجنوب الغربي حتى يصل إلى منزلة القرعاء ثم إلى بركة المسيجيد فواقصة، حيث يستريح فيها الحجاج بضعة من الوقت، فتقام فيها الأسواق ويتم فيها تبادل السلع والمنتجات بين الحجاج وسكان المنطقة، وبعد استراحة القافلة تتابع سيرها حتى تصل إلى محطة ذات عرق التي تُعدّ ميقات حجاج العراق ونجد، ومنها تواصل القافلة سيرها حتى تصل إلى وادي نخلة وبعد ذلك يدخل الحجاج إلى مكة المكرمة من أعلاها^(٢).

وهناك طريق آخر يتجه من البصرة إلى مكة المكرمة ويلتقي بالطريق السابق في جنوب العراق، حيث تتحرك القافلة من البصرة إلى الدرهمية ثم إلى صفوان ثم إلى جهر حيث تحط القافلة رحالها للتزود بالمياه والمؤن، ثم تتجه إلى حصن النبي موسى الموجودة في أضافا وبعدها تتحرك القافلة مارة بالعديد من المواقع والمنازل^(٣)، حيث تتجه إلى ماو وتصل بعدها إلى عالج الصغير ثم تعرج إلى دجاني ذات المياه الوفيرة، ومنها تخرج القافلة نحو سدير ثم الوشم وبعدها سر، ثم تدخل القافلة إلى مرحلة جمالين ثم تنزل إلى مران، ومنها تتحرك القافلة إلى حر ثم إلى ذات عرق التي هي ميقات أهل العراق ونجد، ثم تتجه إلى بستان بني عامر فمكة المكرمة^(٤).

(١) الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٣.

(٢) محمد بن أحمد بن جبير الكناني الأندلسي البلنسي. تذكرة بالأخبار عن اتفاقات الأسفار المسمى (رحلة ابن جبير). بيروت، دار الكتاب اللبناني، د.ت، ص ص ١٥٢-١٥٣ و ١٥٧. وانظر: محمد بن عبدالله بن إبراهيم بن بطوطة اللواتي الطنجي. تحفة النظر في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار المسمى (رحلة ابن بطوطة) ط١. تحقيق. محمد عبدالمعزم العريان. بيروت. دار إحياء العلوم، ١٤٠٧هـ/١٩٨٧م، ج١، ص ص ١٨٧-١٨٨ و ١٩٤. الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ص ٤٦٦-٤٦٧. آمنه جلال. طرق الحج ومرافقه في العصر المملوكي. رسالة دكتوراه غير منشورة. مكة المكرمة: جامعة أم القرى، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، قسم الدراسات العليا التاريخية والحضارية، ١٤٠٧هـ/١٩٨٧م، ص ص ١١٨-١٢٨، سيد عبد المجيد بكر. مرجع سبق ذكره، ص ص ٢٣-٦٧. وانظر: خريطة رقم (٣).

(٣) الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٣.

(٤) عزة عبد الرحيم بن محمد شاهين. خدمات الحج في الحجاز خلال العصر العثماني. ط١. القاهرة: دار القاهرة، ١٤٢٧هـ/٢٠٠٦م، ص ١٧٩.

وإمعاناً من الدولة العثمانية لحماية قوافل الحج الهندية، أمرت بإغلاق طريق البصرة أمام الحجاج القادمين من إيران ومن شمال الهند، حيث اعتبرت حجاج الهند مصدرراً من مصادر الاستقرار السياسي داخل أراضيها، لذلك كانت تخشى من إمكانية اتصال الحجاج الشيعة القادمين عن طريق البصرة مع أنصار شاه إيران بالأراضي العثمانية وتحديداً شرق الأناضول، كما كانت تخشى من امتداد نفوذ الشيعة من البحرين إلى الحجاز، ونظراً لاعتراض الإيرانيين طريق حجاج الهند السنين بشكل خاص، فقد تحالف العثمانيين مع بعض حكام الهند لحماية الحجاج السنة،

خريطة رقم (٣)



قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ/١٥١٧-١٨٠٣م) —

ومن ذلك تحالف السلطان سليمان القانوني^(١) (٩٢٦-٩٧٤هـ/١٥١٩-١٥٦٦م) مع الإمبراطور عزم شيرشاه السوري Sher Shah Suri^(٢) (٩٤٧-٩٥٢هـ/١٥٤٠-١٥٤٥م) لتطويق إيران من جميع الجهات والقضاء على خطرهم على قوافل الحج، وفتح طريقاً آمناً من الهند إلى الحجاز، إلا أن هذا التحالف لم يتم بسبب وفاة الإمبراطور الهندي^(٣).

(٤)-قافلة الحج اليمنية:

هي القافلة الثالثة من بين القوافل المهمة في العصر العثماني، وتضم حجاج اليمن والهند وماليزيا وأندونيسيا، وينضم إليها حجاج الحبشة والصومال والأفارقة الذين يصلون إلى مصوع وسواكن وموانئ اليمن^(٤)، وقد استحدثت هذه القافلة في سنة ٩٦٣هـ/١٥٥٦م عندما بدأ الوزير مصطفى باشا^(٥) (٩٤٧-٩٥٢هـ/١٥٤٠-١٥٤٠م)- (٩٦٣-٩٦٤هـ/١٥٥٥-١٥٥٦م) والي اليمن تنظيم موكب المحمل الشريف باسم (محمل صنعاء اليمن)، وكان أمير مكة يستقبله في بركة ماجن عند وصوله إلى مكة المكرمة^(٦).

وكان وجود هذه القافلة متقطعاً حتى ألغيت في سنة ١٠٤٥هـ/١٦٣٥م عندما خرج العثمانيون من اليمن بعد قيام الأسرة القاسمية الزيدية (٩١٢-١٣٨٢هـ / ١٥٠٦-١٩٦٢م)^(٧).

(١) السلطان سليمان القانوني: هو ابن السلطان سليم الأول، ولد في مدينة طرابزون في سنة ٩٠١هـ/١٤٩٥م، لقب به (القانوني) لأنه وضع عدة قوانين وأمر بتطبيقها، وقد سماه المؤرخون بـ (السلطان الكبير)؛ لكثرة حروبه في القارة الأوروبية، توفي في سنة ٩٧٤هـ/١٥٦٦م. انظر: عبدالقادر ده ده أوغلو. مرجع سبق ذكره، ص ١٠.

(٢) الإمبراطور عزم شيرشاه السوري: ينتسب إلى مدينة سور في شمال الهند، واسمه الحقيقي فريد إبراهيم، كان والده يتاجر بالخيول، وقد تولى شيرشاه قيادة الأفغانيين المشتتين في مناطق مختلفة، وقاد ثورتهم ضد المغوليين بالهند حتى سيطر على دلهي وطرد منها المغوليين في سنة ٩٤٧هـ/١٥٤٠م، وأسس فيها حكم الأسرة الأفغانية الثانية من آل سور، غير أنه تولى الحكم وهو طاعن بالسن، وهذا ما لم يمكنه من التحالف مع العثمانيين ضد الإيرانيين. انظر: راند علي هاشم طناش. العلاقات بين الحجاز وإمارات الهند (١٥١٧-١٧٠٧م) رسالة دكتوراه غير منشورة، القاهرة: جامعة الدول العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، قسم البحوث والدراسات التاريخية، ١٤٢٠هـ/٢٠٠٠م، هامش رقم (٢) ص ٥.

(٣) المرجع السابق، الصفحة ذاتها.

(٤) الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٦٦.

(٥) الوزير مصطفى باشا: هو مصطفى بن عبدالله الرومي الشهير بـ (النشار) كاشف الغربية بمصر، تولى إمارة الحج أربع مرات، إذ مكث فيها خمس عشرة سنة، حيث كانت آخر حجة له في سنة ٩٦١هـ/١٥٥٣م. ثم وصله الأمر السلطاني بتولي حكم اليمن بدلاً من أوزدمير باشا، وقد اشتهر بشجاعته وشدة بأسه، ولقب بـ (النشار) لأنه كان ينشر السارق بالمنشار إلى شقين. انظر: الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج ٢، ص ٨٣٢ وص ٨٤٢-٨٤٤ وص ٨٦٣ وص ٨٩٣-٨٩٥ وص ٩١٧ وص ٩٢٨، أحمد الرشيد. مصدر سبق ذكره، ص ٥١-٥٣.

(٦) عزة عبدالرحيم شاهين. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٥.

(٧) عبدالكريم رافق، دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ الشام الحديث، ص ١٦٩.

درب الحج اليمني:

ينطلق درب الحج اليمني من حضرموت وعدن باتجاه مكة عبر طريق بري مألوف يتفرع إلى فرعين: الأول داخلي يتجه إلى مكة المكرمة والثاني يمر بالساحل الشرقي للبحر الأحمر (طريق تهامة) حيث يجتمعان عند منطقة السرين الواقعة جنوب شرق جدة^(١)، وهو الطريق الذي كان يسلكه الحجاج في ذهابهم إلى مكة وعودتهم منها، وكان هذا الطريق جزءاً من الطريق البري القديم الذي عرف باسم (طريق الطيوب)^(٢).

أولاً: الطريق البري:

تخرج قافلة الحج اليمنية من لحج إلى يكرد فتعز فكريجه ثم تصل إلى وادي الحسنا وتنزل القوافل المتجمعة من الحسنا إلى حيس ومنها تتجه نحو زيد ثم إلى مرحلة رفع ومنها إلى بيت الفقيه الصغير ومن هناك إلى قطيع ومنها إلى المنصورية^(٣) ثم إلى قلعة مزروع ومنها إلى غاغية، ثم تنزل القوافل في بيت الفقيه الكبير ومنها إلى صعلب ثم إلى دومة ومن هناك إلى خيوان وبعدها إلى عاليه ومنها إلى أبو عريش ثم سلامة ومنها إلى ربيش ومن هناك إلى غاو ثم إلى عنود ومنها إلى شفيق ثم أبيار ومن هناك إلى دهيان، حيث تحط القوافل رحالها لتستريح وبعد ذلك تغادرها إلى بركة، ثم تتحرك القوافل نحو شفق ومنها إلى استراحة قنونا حتى تصل إلى ليثة ثم منزل هصم المشهور بكثرة مياهه، ثم تصل إلى مرحلة السعدية التي تُعد ميقات سكان تهامة اليمن ومنها تتحرك القوافل إلى منزل أيدر ومنها إلى بيضا ثم إلى أم قرين ذات المياه الوفيرة ومنها إلى مكة المكرمة^(٤). وهناك طريق آخر يمكن أن يسلكه حجاج صنعاء وعدن وهو طريق اليمن - نجد، حيث تخرج القوافل من عدن بمحاذاة الجبل متجهة نحو الشمال، وأثناء سيرها تنضم إليها قوافل حجاج صنعاء، ثم يتجه الجميع نحو صعدة ومنها إلى الطائف ثم إلى مكة المكرمة^(٥). ويوجد طريق آخر من عدن يمر بقطب ومنها إلى حقب وبعدها إلى دمت ثم شلاله فبوريم ثم ذمار ومنها تتجه القوافل إلى زراح ومنها إلى خزف ثم سيان متجهة نحو صنعاء، وفي صنعاء تنضم إليها قافلة حجاج صنعاء^(٦).

(١) آمنه جلال. مرجع سبق ذكره، ص ١٣٢.

(٢) طريق الطيوب: يُعرف بـ (طريق البخور) ويبدأ من شبوة إلى الشرق ثم إلى الشمال الغربي من شبه الجزيرة العربية، وكانت له محطات مهمة يمر بها ويتوقف عندها التجار في (تمنع) عاصمة قتيان و (مأرب) عاصمة سبأ، ثم يمر الطريق بمعين، ثم يصعد شمالاً إلى يثرب (المدينة) ثم ديدان (الغلا) إلى غزة. انظر: محمد السيد عبد الغني. شبه الجزيرة العربية ومصر والتجارة الشرقية القديمة (دراسة وثائقية). الاسكندرية: المكتب الجامعي الحديث، ١٤٢٠هـ/١٩٩٩م، ص ص ١٨٤-١٨٥.

(٣) الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٢. وانظر: عزة عبدالرحيم شاهين. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٥.

(٤) عزة عبدالرحيم شاهين. مرجع سبق ذكره، ص ص ١٧٥-١٧٦. وانظر: خريطة رقم (٤).

(٥) المرجع السابق، الصفحات ذاتها.

(٦) المرجع السابق، الصفحات ذاتها.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبّان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

أما حجاج شحر فإنهم يتجهون من حضرموت براً إلى صنعاء وهناك ينضمون إلى قافلة صنعاء ويتجهون سوياً نحو مكة المكرمة^(١).

ثانياً: الطريق البحري:

الأول: طريق حضرموت - عدن - جدة - مكة:

كان الطريق الملاحي الذي يربط عدن بجدة واحداً من أهم الطرق التجارية البحرية، حيث تأتي السفن محملة بالبضائع التجارية والحجاج الذين يفضلون الطريق البحري الأقصر مسافة والأكثر أمناً والأقل تكلفة من الطريق البري، كما أنه عبر هذا الطريق الملاحي كانت تسير السفن التجارية المحملة بالبضائع والحجاج معاً من عمان وسواحل الهند الغربية كميناء سورات وبومباي وجوا وكاليكوت وكولم إلى ميناء جدة، ومنها إلى مكة المكرمة^(٢).



(١) المرجع السابق، الصفحات ذاتها.

(٢) علي بن حسين السليمان. النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى (١٢٥٠-١٥١٧م). ط١. القاهرة: مكتبة الإنجلو المصرية، د.ت، ص ١٨٦. وانظر: خريطة رقم (٥).



الثاني: طريق المخا - جدة - مكة:

وينقسم إلى طريقين:

الطريق الأول: طريق ملاحي يسير وسط البحر الأحمر عبر المياه العميقة، ويستغرق السير فيه من سبعة إلى ثمانية أيام، إذا كانت الرياح مواتية، أما إذا كانت الرياح مضادة في اتجاه عكسي فتضطر السفن للعودة من حيث أقلت.

الطريق الثاني: هو الطريق الملاحي الموازي للساحل، الذي امتاز بضخالة عمق المياه به ولكنه محفوف بمخاطر الصخور الموجودة على مقربة من سطح الماء، والتي ترتطم بها السفن أحياناً فتتحطم، ويستغرق السير في هذا الطريق ما بين خمسة عشر إلى ستة عشر يوماً، وتبحر من خلاله السفن نهراً، ثم تتوقف في أحد الموانئ، إذا ما جن الليل، خشية

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

اصطدامها بالصخور القريبة من الساحل، ومعظم السفن لا تفضل هذا الطريق الملاحي إلا في أوضاع خاصة^(١).

كما توجد هناك طرق أخرى مؤدية إلى مكة المكرمة تسلكها قوافل الحج القادمة من بلدان العالم الإسلامي، وهي كالاتي:

طريق عمان - مكة:

ومنه يتجه الحجاج من حصن المدينة إلى نزوى ثم إلى عجلة ومنها إلى عصوه ثم بئر السلاح ومنها إلى مكة المكرمة، ولكن نظراً لصحراوية هذا الطريق وندرة مياهه فإن حجاج عمان يفضلون التوجه إلى مكة والعودة منها عبر طريق البحر^(٢).

طريق البحرين - نجد - مكة:

ومنه يتجه الحجاج إلى الحسا ثم إلى حود ومنها إلى صان ثم دهناء وبعدها إلى دحلمي ثم إلى جبل أبو عرب فاملهم ثم جعفر وربض فالدرعية ثم الحيسية ومرارة وبعدها الشعراء ثم جنايح ومن هناك إلى مرقب وبعدها مخنا ومنها إلى عبل ثم إلى ذكية ومنها إلى ذات عرق حيث يحرم الحجاج ومنها إلى مكة المكرمة^(٣).

طريق سواكن - جد - مكة:

وهو من الخطوط الملاحية المهمة التي تربط جدة بالساحل الغربي للبحر الأحمر، حيث أن وجود الموانئ الحجازية في مواجهة سواحل أفريقيا الشرقية أدى إلى وجود صلات بشرية وتجارية قوية وقديمة بمختلف أشكالها، وكان تاريخ هذه الصلات قديم كقدم هذا الوضع الجغرافي^(٤).

وقد امتاز هذا الطريق الملاحي بعدة مميزات جعلته من أهم الطرق الملاحية البحرية التي ربطت سواحل البحر الأحمر الشرقية بسواحله الغربية، فهو من جهة أقصر الطرق التي تربط جدة بغيرها من الموانئ المطلة على البحر الأحمر، ومن جهة أخرى كان آمناً

(١) رفيع الدين المراد آبادي. الرحلة الهندية إلى الجزيرة العربية (١٢٠١هـ الموافق ١٧٨٦م)، ترجمة. سمير عبد الحميد إبراهيم. ط ١. القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، ١٤٢٤هـ / ٢٠٠٤م، ص ٥١-٥٢.

(٢) الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٣. وانظر: عزة عبدالرحيم شاهين. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٧-١٧٨. وانظر: خريطة رقم (٥).

(٣) الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٣. وانظر: عزة عبدالرحيم شاهين. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٧-١٧٨. وانظر: خريطة رقم (٥).

(٤) بدري محمد فهد. الصلات بين العرب وأفريقيا. ط ١. عمان: دار المناهج للنشر والتوزيع، ١٤٢٢هـ / ٢٠٠٢م، ص ١١. وانظر: خريطة رقم (٥).

من قطاع الطرق ومن كل ما يعيق الملاحة من الشعب المرجانية، كما كان محمياً من الرياح الشمالية الشرقية إلى حد كبير^(١).

وكان يصل إلى جدة عبر هذا الطريق حجاج الحبشة وبلاد النوبة ووسط أفريقيا الذين يفضلون الطريق البحري في ذهابهم إلى مكة لأداء شعائر الحج والعمرة، كما يصل إلى جدة عبر هذا الطريق الملاحي منتجات بلاد النوبة ووسط أفريقيا التي كانت تصل إلى سواكن براً وتجارة الحبشة التي تصل إليها بحراً^(٢).

طريق بربرة - زيلع - مصوع - جدة - مكة:

يُعد هذا الطريق الملاحي البحري الذي يربط بين جدة وبين كل من: ميناء بربرة وزيلع ومصوع من أكثر الطرق اللاحية قرباً بعد الخط الملاحي الذي يربط بين جدة وبين كل من: سواكن والمخا، وأقلها خطورة من بعض الطرق الملاحية الأخرى، فضلاً على أن تجارة البحر الأحمر كانت مستمرة عبر هذا الطريق الملاحي طوال السنة^(٣)، بسبب الاتصالات المستمرة بين الفروع الثلاث لولاية الحبش (جدة - سواكن - مصوع) فيما يتعلق بالنواب والجنود العثمانيين المقيمين في تلك الأماكن، حيث يتم إرسالهم من جدة إلى سواكن ومصوع بصورة منتظمة وفقاً لمستجدات الأحداث المتعلقة بأمن البحر الأحمر.

وكان يعبر هذا الطريق الملاحي العديد من الحجاج القادمين من بلاد الحبشة وشرق إفريقيا، كما يعبره العديد من التجار الذين يسافرون بمراكبهم إلى جدة محملين بمنتجات بلاد الحبشة وشرق إفريقيا ويعودون بمنتجات شبه الجزيرة العربية والسلع الواردة إليها، حيث كانت تلك الموانئ من أهم منافذ الحبشة على ساحل البحر الأحمر وتُعد مركز لتجمع تجارة الحبشة وشرق إفريقيا^(٤).

طريق شمال الهند - إيران - العراق - مكة:

كان هذا الطريق يخدم حجاج ولايات شمال الهند ومدنه^(٥)، حيث كانت قوافل الحج الهندية تسلك الطريق البري الصحراوي الذي يربط شمال الهند بقندهار، ومنها تتابع القوافل سيرها نحو إيران، حيث تتوقف في كل من: يزد وأصفهان للراحة والتزود بالمؤن اللازمة لإكمال رحلتها إلى الحجاز، ثم تتابع القوافل سيرها نحو العراق وتتوقف أولاً في بغداد إما

(١) علي السيد علي محمود «جدة إحدى مراكز التجارة العالمية في العصور الوسطى» مجلة الدارة، س ٢٩، ع ٤٤ (شوال ١٤٢٤هـ/ديسمبر ٢٠٠٣م)، ص ٧٨.

(٢) علي السيد علي محمود. مرجع سبق ذكره، ص ٨٠. وانظر: نعيم زكي فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ١٤١.

(٣) علي السيد علي محمود. مرجع سبق ذكره، ص ٨٠. وانظر: خريطة رقم (٥).

(٤) نعيم زكي فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ١٤٢.

(٥) مثل: دفي وملتان ولاهور وكشمير وأقرا وأجمير وسرهند. انظر: راند علي طناش، مرجع سبق ذكره، ص ٣٢. وانظر: خريطة رقم (٣) وخريطة رقم (٤).

للتجارة وإما للراحة والتزود بالماء والمؤن، ومن البصرة تتابع القوافل طريقها عبر الخليج العربي لتكمل رحلتها البرية قاطعة الصحراء حتى تصل إلى مكة المكرمة^(١).
ومن الجدير بالذكر أن غالبية حجاج الهند الذين يسلكون هذا الطريق من طائفة الشيعة الراغبين في المرور بالأراضي العراقية للتوقف في كربلاء والنجف لزيارة قبر الإمام علي بن أبي طالب - رضي الله عنه - وقبر ابنه الحسين بن علي، هذا بخلاف طائفة السنة الذين كانوا يفضلون الطريق البحري^(٢).

طريق موانئ الهند الشرقية والغربية - عمان - اليمن - جدة - مكة:
يبدأ الطريق مسيرته من الموانئ الهندية المنتشرة على طول سواحلها الغربية والشرقية، ومن أبرز تلك الموانئ التي خدمت التجارة الخارجية في المقام الأول ثم الحجاج ثانياً: سورات وديو في ولاية البنجاب وجوا وكاليكوت وكوشن في ولاية الدكن وميناء جيتا قونق في ولاية البنغال، فكان حجاج السند ودلهي ومالوا وكجرات ينتقلون بالسفن الشراعية من سورات وديو عبر بحر العرب غرباً حتى مضيق باب المندب ومنه تتابع السفن سيرها حتى تصل إلى ميناء جدة ومنها براً إلى مكة، على حين كان حجاج جنوب الهند يبحرون بسفنهم الشراعية من ميناء جيتا قونق عبر خليج البنغال والمحيط الهندي ثم بحر العرب فالبحر الأحمر حتى تصل إلى ميناء جدة، وكان هذا الطريق أقل استخداماً من الطريقين السابقين بسبب طول مسافته واستغراق الرحلة فيه وقتاً طويلاً في الذهاب والإياب إلى جانب معوقات الملاحة البحرية في المحيط الهندي، وتمركز القوات الأوروبية الاستعمارية في البنغال بدءاً بالوجود البرتغالي وانتهاء بالوجود الإنجليزي^(٣).

وكانت قوافل الحج الهندية عبر هذه الطرق الثلاث تتوقف في بعض الموانئ العمانية واليمينية كميناء ظفار وعدن إما للتزود بالماء والمؤن أو لتجنب التيارات المائية والعواصف البحرية ثم تتابع سيرها بمحاذاة سواحل البحر الأحمر الشرقية تجنباً للشعب المرجانية حتى تصل إلى ميناء جدة ومنها براً إلى مكة المكرمة، ومن جانب آخر كان بعض حجاج الهند ينزلون في اليمن ليكملوا طريقهم إلى الحجاز براً بصحبة قافلة الحج اليمينية^(٤).
وبصفة عامة كان حجاج الطريق البحري أكثر من حجاج الطريق البري نظراً لأن طريق البحر أقصر مسافة وأكثر أمناً وأقل تكلفة من الطريق البري، فضلاً على استخدام السفن الشراعية التي كانت تسير بدفع الرياح الموسمية بمحاذاة السواحل على العكس من استخدام الجمال في الطريق البري والتي كانت تواجه صعوبات جمة من وعورة الطرق

(١) راند علي طناش. مرجع سبق ذكره، ص ٣٢.

(٢) المرجع السابق، ص ٣٥. وانظر: خريطة رقم (٣).

(٣) راند علي طناش. مرجع سبق ذكره، ص ٣٤. وانظر: خريطة رقم (٥).

(٤) المرجع السابق، الصفحة ذاتها، والخريطة ذاتها.

والمرتفعات والرمال، إضافة إلى استفادة حجاج الطريق البحري من السفن الملكية التي كان يرسلها بعض حكام الهند على نفقتهم الخاصة في كل عام، مما أتاح فرصة مناسبة لكثير من مسلمي الهند لأداء فريضة الحج مجاناً دون أي تكاليف تذكر، ومن جهة ثانية ربط كثير من الحجاج سفرهم إلى الحجاز بالتجارة للاستفادة من السفن الشراعية العديدة في حمل أكبر كمية من البضائع والسلع التجارية الشرقية المربحة^(١).

ثانياً: جهود الدولة العثمانية في تأمين دروب الحج والتجارة:

(١) - جهود الدولة العثمانية في تأمين قوافل الحج والتجارة ودروبها البرية المختلفة:

لم تكن رحلات الحج عبر الطرق البرية شيئاً سهلاً في العصر العثماني بل كانت رحلات كلها مشقات وأخطار، ولذلك كان على الدولة العثمانية - بوصفها الدولة الإسلامية الكبرى - آنذاك تأمين قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة لمواجهة تلك الأخطار والعقبات، ومن أهم تلك الوسائل:

(أ) - الحامية العسكرية المصاحبة لقافلة الحج:

وتتكون من رجال الأوجاقات العسكرية السبعة في مصر، وكانت قوة هذه الفرقة العسكرية في القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي. نحو أربع مئة وخمسين جندياً ثم أنقصهم خسرو باشا^(٢) (٩٤١-٩٤٣هـ/١٥٣٤-١٥٣٦م) في سنة ٩٣٢هـ/١٥٣٥م إلى ثلاث مئة وثلاثين جندياً لتوفير أجره إبّلهم وثمن زادهم للسلطنة^(٣)، ثم ارتفع عددهم بعد ذلك في بعض السنوات الاعتيادية إلى خمس مئة جندي، وفي سنوات الخطر كان يرتفع هذا العدد إلى نحو ألف أو ألفي جندي^(٤)، وقد أمر السلطان سليمان القانوني أن يتبع هذه الفرقة العسكرية أربعة عشر سرداراً بسرراهم العسكرية من الأوجاقات العسكرية السبعة، كل سردار فرقة يدعى (سردار قطار)^(٥)، في حين يقود الجميع سرداد الحج، الذي كان يدعى بـ (قافلة باشي) و (سرداد قافلة سي)^(٦)، واختص من هؤلاء

(١) راند علي طناش. مرجع سبق ذكره، ص ٣٥.

(٢) خسرو باشا: تولى حكم ولاية مصر في العاشر من شهر رمضان في سنة ٩٤١هـ/١٥٣٤م، وأقام بها والياً سنة واحدة وثمانية أشهر، ومن مآثره الحميدة: إقامة صهاريج الماء بخط بين القصرين بمصر، وكانت مصر في عهده في غاية الأمن من اللصوص وقطاع الطرق، ورخصت في عهده الأسعار، فعم الرخاء جميع أنحاءها، وعزل في سنة ٩٤٣هـ/١٥٣٦م. انظر: أحمد شلبي عبدالغني. أوضح الإشارات فيمن تولى مصر والقاهرة من الوزراء والباشوات. تحقيق: عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم. ط٢. القاهرة: دار الكتاب الجامعي، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م، ص ص ١٤٦-١٤٧.

(٣) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ص ٢٤٠-٢٤١.

(٤) فؤاد محمد الماوي. العلاقات الاقتصادية والمالية بين مصر والحجاز من الفتح العثماني حتى الاحتلال الفرنسي (١٥١٧-١٧٩٨م) الكويت: جامعة الكويت، ١٤٠٠هـ/١٩٨٠م، ص ٣٢.

(٥) أحمد الدرمداش. مصدر سبق ذكره، ص ٤٣٧.

(٦) سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٨٨.

السردارات سبعة فقط لقيادة فرقة حرس المحمل^(١)، أما السبعة الآخرون فكانوا يتوجهون إلى طابية جدة كي يتولوا قيادة الحامية العسكرية المقيمة بها بالتناوب لمدة عام ويدعون (جداليان) نسبة إلى جدة^(٢)، إلى أن ألغيت قيادتهم لها منذ عهد علي بك الكبير^(٣). (١١٨٣-١١٨٧هـ/١٧٦٩-١٧٧٣م)^(٤) وقد ألزمت الدولة العثمانية هذه الحامية المتوجهة إلى جدة كل سنة عدم السفر بجرأً والسفر برأً بصحبة قافلة الحج المصرية^(٥) إمعاناً في عمليات توفير الأمن للقافلة وتأكيداً لأثرها العسكري في حفظ القافلة.

وعلاوة على الجند السابقين كان يصحب القافلة بعض الجند المغاربة الذين يختارهم أمير الحج ممن عرفوا بالبسالة والأمانة^(٦)، كما كان يرافق القافلة مئتا جندي آخرون يأتون إلى مصر كل سنة من الأناضول وبلاد الروم رغبة في تأدية فريضة الحج، كما كان على كل والٍ من ولاية مصر إرسال ما بين ثلاثة وعشر من رجاله التابعين له مجهزين بمعداتهم القتالية ومؤنهم اللازمة لهم، وكان الأمراء يتحملون كافة مصاريفهم^(٧)، كما كان يحيط بأمر الحج صفوة من أوجاق الإنكشاية بقيادة سردار، وكان يسهر خمسة منهم على حراسة أمير الحج بالمحطات والمازل بالتناوب ليلاً^(٨).

(١) جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧١.

(2) StanFord Shaw. Op.Cit., P 248

(٣) علي بك الكبير: ولد في مدينة أبياسيه (من أعمال القوقاز في الجهة الجنوبية المقابلة للبحر الأسود) في سنة ١١٤١هـ/١٧٢٨م، وكان والده أحد قساوسة الكنيسة اليونانية، وفي إحدى الرحلات اختطفه قطاع الطرق وباعوه لأحد تجار الرقيق، الذي أهداه إلى مديري جمرك الإسكندرية اليهوديين، فقدماه هدية إلى إبراهيم كتنخدا القازداغلي (أحد التجار المماليك من بيوت القازداغليه) فاعتنق الإسلام، وأصبح من مماليك إبراهيم كتنخدا، ترقى في عدة مناصب، فأصبح كاشفاً، ثم حصل على رتبة (بك) ثم استلم منصب (شيخ البلد) في القاهرة في سنة ١١٧٧هـ/١٧٦٣م، ثم تولى إمارة الحج في سنة ١١٧٨هـ/١٧٦٤م، وقد فر إلى سوريا بعد أن تكالب عليه أعدائه، وفي عكة اكتسب صداقة ظاهر العمر، ثم عاد إلى مصر، ثم غادرها مرة أخرى إلى اليمن، ثم عاد بعد ذلك إلى القاهرة، وأخذ يعمل على استقرار الأمور بها، وبعد أن أزال منافسيه، استولى على السلطة في مصر في سنة ١١٨٣هـ/١٧٦٩م، ثم سیر حملة إلى الحجاز في سنة ١١٨٤هـ/١٧٧٠م، كما سیر حملة إلى بلاد الشام، وقد تصدت له الدولة العثمانية ومملوكه محمد بك أبو الذهب، فقتله في سنة ١١٨٧هـ/١٧٧٣م. للمزيد من المعلومات. انظر: الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٥٧-٣٥٨ و ص ٤٣٠-٤٣٧. وانظر: محمد رفعت رمضان. علي بك الكبير. القاهرة: دار الفكر العربي. ١٣٧٠هـ/١٩٥٠م، ص ١٧-٣٤ و ص ٥٣-٦٥ و ص ١٧٢-١٩٧.

(٤) جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧١. وانظر: سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٨٩.

(٥) حسام محمد عبدالمعطي. مرجع سبق ذكره، ص ٢١٨.

(٦) ليلى الصباغ «الوجود المغربي في الشرق المتوسطي» المجلة التاريخية المغربية، ع٧٤-٨ (١٣٩٩هـ/١٩٧٧م)، ص ٨٣.

(٧) Stan Ford Shaw. Op.cit., pp 241-242. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٠. سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٨٨.

(٨) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٣٧-٢٤٣، و ص ٢٥٥-٢٥٦، ج٢، ص ١٣٢٢. عراقي يوسف محمد. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٠.

كما كان يضبط موكب الحج بقطار منظم من الجنود يسير من ناحية الجبال في الذهاب والإياب مع تأمين مؤخرة الركب بجماعة مدربة على القتال في مسالك الدرب ومرتابه^(١).

ولما كانت رحلة العودة أصعب من الذهاب بسبب هجمات الأعراب المتكررة على موكب الحج، فقد عملت الإدارة في مصر على مد قافلة الحج بمزيد من القوات فخصصت مصر كل سنة حملتين لتعزيز الحراسة للموكب في عودته، فكانت إحداها تذهب إلى الأزلم وقوامها ثلاث مئة جندي يستدعون من الأوجاقات العسكرية السبعة ويقودهم سردار الأزلم، كما تخرج حملة أخرى مماثلة إلى العقبة وتتكون عادة من ألف جندي يقودهم سردار العقبة، وكانت تلك الحملتين تحمل معها كميات كبيرة من المؤن والحلويات^(٢)، وكانت الخزانة تتحمل نفقات سفرهم بما قيمته (١٩٣٥٣٠ بارة) لتأجير الجمال وتوفير الإمدادات الأخرى للحملتين^(٣).

أما عن إيرادات هؤلاء الجند فقد رصد لهم السلطان سليمان القانوني راتباً سنوياً قدره (٣٦٦٨١٤ مدينياً)^(٤)، كما وفرت لهم الدولة مبالغ محددة تدفع للسردارات المرافقين للقافلة تقدر ب (٥٠٠٠ بارة) تصرف سنوياً لشراء الخيل الخاصة بهم^(٥)، وفي سنة ١١٠٧هـ / ١٦٩٥-١٦٩٦م دفعت الخزانة مبلغ (٤٠٦٢٥١ بارة) لشراء إبل وضروريات أخرى، كما دفعت مبلغ (١٦٠٠٠٠ بارة) لشراء قمح للجند وإبلهم، علاوة على ما خصص لهم في هذا العام من مال الجهات^(٦) وقدره (١٣١١ بارة) لتوفير البصل والجبن للسردارات، وقد ظل هذا المبلغ ثابتاً حتى سنة ١٢١٣هـ/١٧٩٨م حيث ارتفع في هذا العام إلى (١٣٦٧ بارة) إضافة إلى مبلغ (١٤٧٥ بارة) كانت تدفع من الخزانة كل عام تكاليف نقل صناديق البارود الخاصة بالعاكر^(٧)، كما يحصل هؤلاء الجند أيضاً على تراقي (إضافات) مقابل خدماتهم^(٨)، إلى جانب ما يصرف لهم من مقاطعة أمير الحج، وأما تكاليف جند والي

(١) جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٣.

(٢) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٤٩ وص ص ٣٧٣-٣٧٦، ج٢، ص ٥٢ وص ٨٢ وص ٩٢.

(٣) حسام محمد عبدالمعطي. مرجع سبق ذكره، ص ٢١٩.

(٤) المديني: هو قطعة نقدية بالغة الصغر، وزن الألف منها ٧٣ درهما أي (١٠٠/٢٢٤٧٦) جراماً) بعبارة قدره ثلاثة وخمسين (من ألف) من الفضة الخالصة على أحد وجهيه توقيع سلطان القسطنطينية أو طفرائه وحدها، ويحمل الوجه الآخر عبارة ضرب في مصر (أي القاهرة) سنت (سنة تنصيب السلطان). انظر: صامويل برنادر. مصدر سبق ذكره، ج٣، ص ١٨٢.

(٥) فؤاد محمد الماوي. مرجع سبق ذكره، ص ٣٤.

(٦) مال الجهات: هو مال يؤديه الملتزمون مما يجمعون من الفلاحين ويسلمونه لحكام الأقاليم (انظر: سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، هامش رقم (٢٦٨) ص ٣٢٠) وقد فرضت هذه الأموال منذ النصف الثاني من القرن العاشر الهجري /السادس عشر الميلادي، وكانت تجمع من قرى الشرقية والغربية والبحيرة، وتتفق في سبيل شراء ما يلزم من الطعام والشراب؛ لتخفيف مشقة الحج على الحجاج والفقراء. انظر: عفاف مسعد السيد العبد. دور الحامية العثمانية في تاريخ مصر (١٥٦٤-١٦٠٩م) سلسلة تاريخ المصريين. ع ١٧٩. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠٠٠هـ/٢٠٠٠م، ص ١٨١.

(٧) سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ص ٢٩٠-٢٩١.

(٨) فؤاد محمد الماوي. مرجع سبق ذكره، ص ٣١.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبّان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

مصر فلا تتحملها الخزانة ولا يتحملها أمير الحج وإنما تُعدّ جزءاً من واجبات الأمراء تجاه الإسلام والمسلمين والتزاماً تجاه السلطان العثماني^(١). أما الجنود المرافقون لقافلة الحج الشامية، فإلى جانب الحماية العسكرية المكلفة بحماية القافلة، فقد لجأت الدولة العثمانية إلى تعيين إنكشارية دمشق أمراء للحج للإستفادة من القوات العسكرية الموضوععة تحت تصرفهم لقيادة القافلة وحمايتها، كما كانت تطلب من أمير الحج الشامي استتجار قوة عسكرية غير نظامية للمشاركة في حماية القافلة وتوفير المؤن اللازمة للقائمين بشؤون الحج، كما عينت الدولة العثمانية أمير الجردة للخروج لملاقاة القافلة في طريق عودتها، وتزويدها بالمؤن والقوات المسلحة للتصدي لهجمات البدو القاطنين على طريق الحج الشامي^(٢)، كما كان السلطان العثماني يصدر أوامره إلى الولاة لتسهيل مهمة مرور القافلة وأن يتولى مهام حراستها حتى تصل إلى حدود الولاية المجاورة، فيتولى الوالي الجديد استقبالها وتأمين مسيرتها وحراستها عبر ولايته حتى تصل سالمة إلى نهاية ولايته وهكذا^(٣)، كما كان السلطان العثماني يطلب من حكام الولايات التي يمر بها موكب الصرة المرافق لقافلة الحج بتأمين الحماية له وحراسته كل في منطقته وإعلام السلطان بذلك^(٤).

(ب)-: إنشاء القلاع العسكرية وترميمها على طول دروب الحج:
حرصت الدولة العثمانية على تأمين طرق الحج بالقلاع والحصون العسكرية التي كانت محطات لراحة الحجاج عبر رحلة طويلة شاقة، ومركزاً لتخزين المؤن التي تحتاج إليها القوافل ولا سيما وقت العودة، ومن أهم القلاع العسكرية على درب الحج المصري ما يأتي:

(١) - قلعة عجرود:

وهي أولى القلاع العسكرية في طريق الحج المصري، تقع شمال السويس، أنشأها السلطان قانصوه الغوري^(٥) (٩٠٦-٩٢٢هـ / ١٥٠٠-١٥١٦م) في سنة ٩١٥هـ / ١٥٠٩م^(٦)، وجددها السلطان سليم الأول، ثم تم تجديدها مرة أخرى في عهد السلطان

(١) جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٠. وانظر: سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٨٨.

(٢) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٧١ وص ص ١٧٤-١٧٥.

(٣) الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٦٥.

(٤) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٧٧.

(٥) السلطان قانصوه الغوري: هو الملك الأشرف أبو النصر قانصوه الغوري، تولى السلطنة وعمره حوالي ستون سنة، كان مهاباً جليلاً، شيد الكثير من الأعمال المعمارية في القاهرة، والتقى مع السلطان سليم الأول في موقعة «مرج دابق» في سنة ٩٢٢هـ / ١٥١٦م، فكانت وفاته تحت سنايك الخيل. انظر: محمد بن أحمد بن إياس الحنفي. بدائع الزهور في وقائع الدهور. تحقيق. محمد مصطفى زيادة. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٠٤هـ / ١٩٨٤م، ج٥، ص ٨٨.

(٦) المصدر السابق، ج٤، ص ١٥٢.

محمد الثالث^(١) (١٠٠٣-١٠١٢هـ/١٥٩٤-١٦٠٣م) في سنة ١٠٠٥هـ/١٥٩٦م، وبها حصنان ينزل فيهما الحجاج ويضعون مؤنهم بها حتى العودة^(٢).

(٢)- قلعة السويس:

أنشأها السلطان سليم الأول في سنة ٩٢٦هـ/١٥١٩م^(٣)، وهي قلعة عسكرية اختصت بحراسة حدود مصر الشرقية، وتزويد القافلة بما تحتاج إليه من مؤن في أثناء مرورها بها^(٤)، وقد وضعت بها حامية عسكرية من الجنود النظاميين لحراستها^(٥).

(٣)- قلعة الطور:

تقع على ساحل البحر الأحمر جنوب مدينة الطور^(٦)، أنشأها السلطان سليم الأول، وهي ذات أبراج عالية، عددها أربعة، تقيم بها حامية عسكرية تتبع في قيادتها ديزدار^(٧) قلعة السويس لحراستها^(٨)، وبجانب الجنود قاضي يعينه قاضي السويس^(٩).

(٤)- قلعة نخل:

تقع في قلب شبه صحراء سيناء شرق مدينة السويس^(١٠)، أنشأها السلطان قانصوه الغوري في سنة ٩١٥هـ/١٥٠٩م^(١١)، ثم وسع العثمانيون هذه القلعة في سنة ٩٥٩هـ/١٥٥١م في عهد السلطان سليمان القانوني^(١٢)، ثم جُدد بناؤها في عهد السلطان مراد الثالث^(١٣) (٩٨٢-١٠٠٣هـ/١٥٧٤-١٥٩٤م) في سنة ١٠٠٢هـ/١٥٩٣م^(١٤)، ثم

(١) السلطان محمد الثالث: هو السلطان محمد بن السلطان مراد الثالث، تولى السلطنة عقب وفاة والده بإثني عشر يوماً، بعد جلوسه على العرش أصلح الأحوال المختلفة داخل السلطنة، وعزل بعض رجال الدولة، كما خاض حروب مريرة في الميادين الخارجية، توفي في سنة ١٠١٢هـ/١٦٠٣م، ودفن في جامع أيا صوفيا. انظر: يوسف بك آصاف. تاريخ سلاطين بني عثمان من أول نشأته حتى الآن. ط١. القاهرة: مكتب مدبولي، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م، ص ٧١-٧٢.

(٢) محمد علي فهيم بيومي. محصنات الحرمين الشريفين في مصر إبان العصر العثماني في الفترة من ٩٢٣-١٢٢٠هـ/١٥١٧-١٨٠٥م. ط١. القاهرة: دار القاهرة للكتاب، ١٤٢٧هـ/٢٠٠١م، ص ٢٥٠.

(٣) عراقي يوسف محمد. مرجع سبق ذكره، ص ٩٩.

(٤) ليلي عبداللطيف. أهمية بندر السويس في العصر العثماني، ص ٢٩٦.

(٥) سيد عبدالمجيد بكر. مرجع سبق ذكره، ص ١٠١.

(٦) أحمد رمضان أحمد. شبه جزيرة سيناء في العصور الوسطى. د.م: مطابع شركة الإعلانات الشرقية، ١٣٩٧هـ/١٩٧٧م، ص ١٧٢.

(٧) ديزدار: رئيس الجند المحافظين على القلاع بشكل مستمر، وكانوا ملزمين بالحفاظ على القلاع ليل نهار، وعدم الابتعاد عنها أكثر من مئة متر. انظر: سهيل صابان. مرجع سبق ذكره، ص ١١٨.

(٨) سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٩٢.

(٩) ليلي عبداللطيف. أهمية بندر السويس في العصر العثماني، ص ٢٩٦.

(١٠) سيد عبدالمجيد بكر. مرجع سبق ذكره، ص ١٠١-١٠٨.

(١١) ابن إياس. مصدر سبق ذكره. ج٢، ص ١٥٢.

(١٢) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٣٢٧-١٣٢٨.

(١٣) السلطان مراد الثالث: هو ابن السلطان سليم الثاني، ولد في سنة ٩٥٣هـ/١٥٤٦م، اشتهر بالسخاء ومساعدة الفقراء، كما أسس وقفاً ضخماً عرف باسمه، كما سمي بـ (وقف الدشيشة الصغرى) خاض عدة معارك حربية ضد بلاد فارس (إيران) وألمانيا. توفي في سنة ١٠٠٣هـ/١٥٩٤م وعمره تسع وأربعون سنة. انظر: عبدالقادر ده ده أوغلو. مرجع سبق ذكره، ص ١٢.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

أعاد بناؤها السلطان أحمد الثالث^(٢) (١١١٥-١١٤٣هـ / ١٧٠٣-١٧٣٠م) في سنة ١١١٧هـ/١٧٠٥م، كما تم تجديدها في سنة ١١٥٦هـ/١٧٤٣م^(٣).
(٥) - قلعة العقبة:

وهي من أكبر القلاع العسكرية وأبرزها في طريق الحج المصري والشامي، أنشأها السلطان قانصوره الغوري في سنة ٩١٥هـ/١٥٠٩م^(٤)، وقد أمر السلطان سليمان القانوني بترميمها^(٥)، كما جدد السلطان مراد الثالث بنيانها في سنة ٩٩٦هـ/١٥٨٧م^(٦).
(٦) - قلعة المويلح:

تقع على ساحل البحر الأحمر الشرقي جنوب المويلح^(٧)، أنشأها والي مصر داوود باشا^(٨) (٩٤٥-٩٥٥هـ/١٥٣٨-١٥٤٨م) في عهد السلطان سليمان القانوني في سنة ٩٦٨هـ / ١٥٦٠م،^(٩) لراحة الحجاج وتخزين مؤنهم، وبداخلها عدة خانات وأربعون مدفعا، تقيم بها حامية عسكرية لحراستها^(١٠)، وقد تم تعميرها وتجديد أسوارها في سنة ١١٨٦هـ/١٧٧٢م^(١١).
(٧) - قلعة الأزلم:

تقع في وادي الأزلم، أنشأها السلطان قانصوه الغوري في سنة ٩١٦هـ / ١٥١٠م^(١٢)، ورممها والي مصر داوود باشا في سنة ٩٤٥هـ/١٥٣٨م^(١)، وهي قلعة حصينة، مربعة،

=

- (١) إبراهيم أمين غالي. سينا المصرية عبر التاريخ. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٦٦هـ/١٩٧٦م، ص ١٨٢.
- (٢) السلطان أحمد الثالث: هو ابن السلطان محمد الرابع، ولد في سنة ١٠٨٤هـ/١٦٧٣م، تولى السلطنة وعمره واحد وأربعون عاماً، خاض عدة حروب في القارة الأوروبية، وفي سنة ١١٤٣هـ / ١٧٣٠م، تنازل عن السلطنة لأخيه محمود خان، وتوفي في سنة ١١٤٩هـ/١٧٣٦م. انظر: يوسف بك أصف. مصدر سبق ذكره، ص ص ١٠٠-١٠٢.
- (٣) سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ص ٢٩٢-٢٩٣.
- (٤) ابن إياس. مصدر سبق ذكره، ج ٤، ص ١٣٣ و ص ١٥٢.
- (٥) نعوم شقير. تاريخ سينا القديم والحديث وجغرافيتهما. مصر: مطبعة المعارف، ١٤٠٦هـ / ١٩٨٥م، ص ٥٣٦.
- (٦) جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ١٦٣.
- (٧) سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٩٣.
- (٨) داوود باشا: من ولاية مصر المشهورين، اشتهر بأعماله الخيرية، ومن مآثره: بناء مدرسته الشهيرة باسمه في مصر، وقد أوقف لها أوقافاً كثيرة، أيضاً مدرسته الشهيرة في مكة، وقد عرف بقوته وشدته، حيث ضرب بيد من حديد على يد المفسدين في مصر، توفي في سنة ٩٥٥هـ/١٥٤٨م، ودفن بالقرافة. نظر: أحمد شلبي عبدالغني. مصدر سبق ذكره، ص ١٤٧.
- (٩) هشام محمد علي حسن عجمي. قلعة المويلح. دراسة معمارية حضارية. رسالة ماجستير غير منشورة. مكة المكرمة: جامعة أم القرى، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، قسم الحضارة والنظم الإسلامية، ١٤٠٣هـ/١٩٨٣م، ص ٢٩.
- (١٠) الجزيري. مصدر سبق ذكره. ج ٢، ص ص ١٣٨٠-١٣٨١م.
- (١١) سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٩٤.
- (١٢) الجزيري. مصدر سبق ذكره. ج ٣، ص ١٣٨٩. وانظر: ابن إياس. مصدر سبق ذكره. ج ٤، ص ١٥٢.

ومشيدة بالأحجار الجيرية المصقولة، تقيم بها بعثة الملائكة الأزلمية^(٢)، لاستقبال الحجاج وتقديم ما يحتاجون إليه من مؤن وزاد. (٨) - قلعة الوجه (قلعة زريب):

تقع على مقربة من وادي زريب شرق مدينة الوجه الحالية وسط منطقة زراعية تحيط بها الجبال^(٣)، أنشئت في سنة ٩٦٨هـ/١٥٦٠م في العهد ذاته الذي شيدت فيه قلعة المويلح^(٤)، وهي قلعة حصينة محكمة البناء، بها أبراج ومنارة، وتقيم بها حامية عسكرية لحراستها^(٥).

(٩) - قلعة ينبع:

من أهم القلاع الدفاعية بينبع التي تحمي الغلال والأقوات المرسله من مصر إلى أهالي المدينة المنورة^(٦)، ويقيم بها عدد من أوجاق المتفرقة لتوفير الأمن بها^(٧)، وبداخلها خانات للذخيرة ومسجد من تشييد السلطان سليمان القانوني^(٨)، وهي في تنظيمها الداخلي مثل قلاع مصر مقسمة إلى مجموعة من البلوكات^(٩)، ويحمل كل فرد من أفراد البلوكات رقم البلوك الذي ينتمي إليه^(١٠).

(١٠) - قلعة المدينة:

تقع عند الباب الشامي من طرف السور من جهته الشمالية الغربية، أنشأها السلطان سليمان القانوني في سنة ٩٣٩هـ/١٥٣٢م^(١١)، ويقيم بها حامية عسكرية من خمسين جندياً من الفرسان والمشاه، وفي سنة ٩٤٦هـ/١٥٣٩م وصل من إستانبول تسعون جندياً من أوجاق الانكشارية للإقامة بها، كما عين في منصب قائد القلعة ضابط كبير، وقد وفرت لهم الدولة مبالغ ضخمة^(١٢).

(١١) - قلعة رابغ:

(١) هشام محمد علي حسن عجمي. قلاع الأزلم والوجه وضبا بالمنطقة الشمالية الغربية من المملكة العربية السعودية، دراسة معمارية حضارية. رسالة دكتوراه غير منشورة. مكة المكرمة: جامعة أم القرى، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، قسم الحضارة والنظم الإسلامية، ١٤٠٥-١٤٠٦هـ/١٩٨٥-١٩٨٦م، ص ٤٢.

(٢) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج ٣، ص ١٣٨٥-١٣٨٨.

(٣) جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٤-١٨٥.

(٤) هشام محمد عجمي. قلاع الأزلم والوجه وضبا، ص ٦٦.

(٥) سيد عبدالمجيد بكر. مرجع سبق ذكره، ص ١٣٥. وانظر: سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٩٥.

(٦) عبدالحميد سليمان. مصر والحرمين الشريفين في العصر العثماني، ص ١٩.

(٧) سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٩٦.

(٨) أوليا جلي. مصدر سبق ذكره، ص ١١٦.

(٩) البلوكات: مفردتها بلوك، وهي كلمة تركية من المصدر بولك، أن يقسم، والقسم الفوج من الجند، إذاً فمعناها الجزء أو القسم، وكان الأوجاق ينقسم إلى وحدات صغيرة تعرف باسم (البلوكات) وكان رئيس كل وحدة يعرف باسم (البلوك باشي) وبلوكات النظام هم الجند المختصون بحفظ الأمن. انظر أحمد السعيد سليمان. مرجع سبق ذكره، ص ٤٤.

(١٠) عفاف مسعد السيد. مرجع سبق ذكره، ص ٧٥.

(١١) عبدالباسط بدر. التاريخ الشامل للمدينة المنورة. المدينة المنورة: د.ن، ١٤١٤هـ/١٩٩٣م، ج ٢، ص ٣٣٥.

(١٢) محمد فهمي بيومي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٤٥.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

تقع في وسط مدينة رايغ الحالية^(١)، وتشمل على صهاريج للمياه العذبة وعدة خانات لحفظ المون والذخائر، وتقيم بها بصفة دائمة فرقة عسكرية وعدد كبير من المدافع^(٢).

أما القلاع العسكرية على درب الحج الشامي، فهي كالآتي:

(١) - قلعة عين مزيريب:

أمر ببنائها السلطان سليم الأول، وذلك لحماية الحجاج من اعتداءات الأعراب بواسطة جنودها المقيمين بها، وكان السلطان سليم الأول يحرص على تزويد القلعة بهم باستمرار^(٣)، وقد ذكر الرحالة التركي أوليا جلبي^(٤)، أنه عندما مرَّ بها أثناء قدومه لبلاد الحجاز في سنة ١٠٨٢هـ / ١٦٧٧م، وجد بها حامية عسكرية تتكون من قائد وثلاث مئة جندي^(٥).

(٢) - قلعة الزرقاء:

وهي قلعة حصينة محكمة البناء، من آثار الملك نور الدين محمود زنكي^(٦) (٥٤١ -

٥٦٩هـ / ١١٤٦-١١٧٣م) العمرانية بالقرب من الكرك^(٧).

(١) جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٩-١٩٠.

(٢) حمد الجاسر. مقتطفات من رحلة العياشي. ص ٤١. وانظر: البنتوني. مصدر سبق ذكره، ص ١٣٦ و ٢٠٩.

(٣) أيوب صبري باشا: مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ٢٨٨. وانظر: الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٠.

(٤) أوليا جلبي: هو أوليا جلبي بن درويش بن ديمرجي أوغلي قره أحمد، رحالة تركي، ولد في إستانبول في سنة ١٠٢٠هـ / ١٦١١م، منحدرًا من أسرة سكنت أواسط آسيا، جاء أجداده من ماهان، مع أرطغرل (والد عثمان مؤسس الدولة العثمانية) عندما وفد إلى الأناضول، وكان والده نقاشًا للمعادن والذهب، وقد تعرف شخصيًا بثلاثة سلاطين، هم: السلطان مراد الرابع (١٠٣٢-١٠٤٩هـ / ١٦٢٢-١٦٣٩م) وأخيه السلطان إبراهيم خان (١٠٤٩-١٠٥٨هـ / ١٦٣٩-١٦٤٨م) وابنه السلطان محمد الرابع (١٠٥٨-١٠٩٩هـ / ١٦٤٨-١٦٨٧م) وقام برحلته في القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي، بدأها من إستانبول، وشملت اثنين وثلاثين دولة، وقد طبعت باللغة التركية في عشر مجلدات ضخمة. انظر: عزة عبدالرحيم شاهين. مرجع سبق ذكره، ص ٤٥٧-٤٥٨.

(٥) الرحالة الحجازية، ص ١٤٠.

(٦) نور الدين زنكي: هو الملك العادل أبو القاسم نور الدين محمود بن عماد الدين زنكي بن آق سنقر، لقب بعدة ألقاب، منها الملك العادل، ناصر أمير المؤمنين، تقي الملوك، ليث الإسلام، تربي طفولته تحت إشراف والده عماد الدين، وقد حكم حلب بعد وفاة والده في سنة ٥٤١هـ / ١١٤٦م، وعمره ثلاثون سنة، ورث الشجاعة من والده، فشارك في جميع المعارك التي خاضها والده خلال فترة حكمه (٥٢١-٥٤١هـ / ١١٢٧-١١٤٦م)، تميزت شخصيته بمجموعة من الصفات الرفيعة والأخلاق الحميدة، ومن أهم معالم التجديد والإصلاح التي قام بها: الحرص على تطبيق الشريعة، كما اهتم بالمدارس السننية ودعمها بالمال والأوقاف، واهتم بعلماء السنة وتدریس الحديث الشريف، وقد ورث عن أبيه مشروع محاربة الصليبيين، شملت إمارته معظم أراضي الشام، وتصدى للحملة الصليبية الثانية، وتوحدت في عهده بلاد الشام ومصر. انظر: علي محمد الصلابي. القائد المجاهد نور الدين محمود زنكي - شخصيته وعصره. ط١. القاهرة: مؤسسة اقرأ للنشر والتوزيع والترجمة، ١٤٢٨هـ / ٢٠٠٧م، ص ١٧-١٩ ص ٢٦-٣١ و ص ٥٧-٥٨ و ص ٦٤-٦٧ و ص ٣٩٠.

(٧) نجم الدين محمد بن محمد الغزي. الكواكب السائرة بأعيان المئة العاشرة. ط١. تحقيق: خليل منصور. بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤١٨هـ / ١٩٩٧م، مج٣، ص ١٤٠. وانظر: أيوب صبري باشا. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ٢٣٠. سيد عبدالحميد بكر، مرجع سبق ذكره، ص ١٨٨.

- (٣) - قلعة قطران:
شيدها السلطان سليمان القانوني، وزودها بالجنود لمتابعة حراسة القافلة من اعتداءات الأعراب وقطاع الطرق، وأعاد تنظيف بركتها بعد أن تساوت مع الأرض^(١).
- (٤) - قلعة الكرك:
حرص السلطان سليم الأول على الاهتمام بها وتعميرها وتوفير الجنود لحراستها^(٢).
- (٥) - قلعة معان:
أنشأها السلطان سليمان القانوني، وأقام بها حصناً منيعاً، كما أمر بحفر بئر مياه بها يتزود منه الحاج بالمياه^(٣).
- (٦) - قلعة حوزيمان:
وبها حوض مياه، أمرت بحفره ابنة السلطان سليمان القانوني ليشرب منه الحجاج^(٤).
- (٧) - قلعة ذات الحج:
أمر ببنائها السلطان سليمان القانوني لحماية القوافل من غارات البدو والأعراب، وتشتهر بتمورها وثمارها الجيدة^(٥).
- (٨) - قلعة تبوك:
شيدها السلطان سليمان القانوني، وهي قلعة حجرية منيعة، محكمة البناء، غنية بالآبار وبرك المياه^(٦).
- (٩) - قلعة أخضر:
أمر السلطان سليمان القانوني نائبه على بلاد الشام مصطفى باشا ببنائها في سنة ١٥٣٢م / ٩٣٨هـ، وهي قلعة منيعة محكمة البناء، كما أنشأ بها ثلاث برك للمياه^(٧).

(١) المصادر والمراجع ذاتها، الأجزاء ذاتها، الصفحات ذاتها. وانظر: الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٠.
(٢) الغزي. مصدر سبق ذكره، مج ٢، ج ٣، ص ١٤٠. وانظر: أولياجلي. مصدر سبق ذكره، ص ١٤٢ (تعليق المترجم). أيوب صبري باشا. مصدر سبق ذكره، ج ٢، ص ٢٣٠-٢٣١. سيد بكر عبدالمجيد. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٢.
(٣) الغزي: مصدر سبق ذكره، مج ٢، ج ٣، ص ١٤٠. وانظر: أولياجلي. مصدر سبق ذكره، ص ١٤٢ (تعليق المترجم). أيوب صبري باشا. مصدر سبق ذكره، ج ٢، ص ٢٣٠-٢٣١. سيد عبدالمجيد بكر. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٢.
الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره. ص ٧٠.
(٤) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج ١، ص ٤٥٥-٤٥٦.
(٥) الغزي. مصدر سبق ذكره، مج ٢، ج ٣، ص ١٤٠. وانظر: أولياجلي. مصدر سبق ذكره، ص ٩٠ و ص ١٤٢ (تعليق المترجم). أيوب صبري باشا. مصدر سبق ذكره، ج ٢، ص ٢٣١. الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٠.
(٦) المصادر ذاتها، الأجزاء ذاتها، الصفحات ذاتها.
(٧) محمد فهد عبدالله الفعر. الكتابات والنقوش في الحجاز في العصرين المملوكي والعثماني من القرن الثامن الهجري إلى القرن الثاني عشر. رسالة دكتوراه. مكة المكرمة: جامعة أم القرى، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، قسم الدراسات العليا التاريخية

(١٠) - قلعة جبل الطاق:

قلعة حصينة محكمة البناء تسمى (بشرين)، قام بإنشائها توران شاه الأيوبي^(١) (٦٤٧-١٢٤٩م)، وقد قام السلطان سليم الثاني^(٢) (٩٧٤-٩٨٥هـ / ١٥٦٦-١٥٧٤م) بإعادة بنائها في سنة ٩٨١هـ / ١٥٧٣م، إلا أنها تعرضت للخراب والدمار بعد غارات الأعراب المتكررة عليها، خاصة في سنة ١٠٣٥هـ / ١٦٢٦م، حيث قتل معظم قوادها وحراسها العسكريين^(٣).

(١١) - قلعة العلا:

أمر السلطان سليمان القانوني بتجديدها وتحصينها، لحماية قوافل الحجاج عند مرورها بها من اعتداءات الأعراب واللصوص وقطاع الطرق^(٤).

(ج) - بعثات ملاقة الحجاج بمحطات درب الحج المصري:

أسهمت البعثات بكل من: محطة الأزلم ومحطة العقبة في إمداد الحجاج أثناء عودتهم بكل متطلباتهم من المؤن والملابس والمشروبات، فضلاً عن حمل احتياجاتهم التي يرسلها أهلهم وذويهم، إلى جانب مؤازرة الأوجاقات العسكرية المصاحبة لهم، ومن هذه البعثات:

(١) - بعثة الملاقة الأزلمية:

بدأ تعيينها في الدولة العثمانية منذ سنة ٩٢٤هـ / ١٥١٨م حين هاجم أعراب بني عطية^(٥) موكب الحج المصري عند عودته من الأزلم^(١)، وتتكون من ثلاثة آلاف جندي من

=
والخضارية، ١٤٠٦هـ / ١٩٨٦م، ص ٣٢١. وانظر: آمنة جلال. مرجع سبق ذكره، ص ١٥. والصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٠.

(١) توران شاه الأيوبي: هو ابن الملك نجم الدين أيوب بن الملك الكامل محمد ثامن سلاطين الدولة الأيوبية (٥٦٧-٦٤٨هـ / ١١٧١-١٢٥٠م) وآخرهم وثالث من سُمي بـ (الملك المعظم)، تولى الحكم بعد وفاة أبيه في سنة ٦٤٧هـ / ١٢٤٩م، بعد أن أخفت زوجة أبيه شجرة الدر موت والده، فاستدعته للقاهرة، فقدم وحارب الفرنج وهزمهم واسترد دمياط، وكانت مدة حكمه أربعين يوماً، وموته انقضت دولة بني أيوب التي استمرت ستة وثمانين عاماً. انظر: تقي الدين أحمد بن علي المقرئ. السلوك لمعرفة دول الملوك. تحقيق. محمد مصطفى زيادة. القاهرة: دار الكتب المصرية، ١٣٩٢هـ / ١٩٧٢م، ج١ (القسم الثاني) ص ٣٥١-٣٦٢. ابن إياس. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٨٥. الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٣، ص ١٦٨٦.

(٢) السلطان سليم الثاني: هو ابن السلطان سليمان القانوني، ولد في سنة ٩٣١هـ / ١٥٢٤م، وتولى السلطنة في سنة ٩٧٤هـ / ١٥٦٦م، وفتحت في عهده جزيرة قبرص، وضمت تونس إلى حوزة الدولة العثمانية، ومن أهم أعماله الإصلاحية: إكمال ما قام به والده من ترميم البيت الحرام، وإعادة حفر عين عرفات في مكة المكرمة، توفي في سنة ٩٨٢هـ / ١٥٧٤م، بعد أن دام حكمه عشر سنوات. انظر: عبدالقادر ده ده أوغلو. مرجع سبق ذكره، ص ١١.

(٣) أوليا جلي. مصدر سبق ذكره، ص ٩٤ و ١٤٢ و ١٤٤ (تعليق المترجم). وانظر: أيوب صبري باشا. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ٢٣٢.

(٤) أوليا جلي. مصدر سبق ذكره، ص ١٠٢. وانظر: الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧١.

(٥) أعراب بني عطية: فرع من الكبايش، ينسبون إلى بني عقبة في مصر، نزلوا حول خليج العقبة في أوائل القرن السابع الهجري/ الرابع عشر الميلادي (انظر: تقي الدين أحمد بن علي المقرئ. البيان والأعراب عما بأرض مصر من الأعراب مع دراسات

رجال الأوجاقات العسكرية السبعة يرأسها الأزمم باشي^(٢) ، وكانت هذه البعثة تغادر القاهرة في اليوم الخامس والعشرين من شهر ذي الحجة، وتصل إلى الأزمم في الأسبوع الثالث أو الرابع من شهر محرم قبل وصول الحجاج إلى هذا المكان بيومين^(٣).

(٢) - بعثة الملاقة العقابية:

وهي مماثلة لبعثة الملاقة الأزممية وتتكون من ألف جندي يرأسهم العقبة باشي^(٤)، وكانت تغادر القاهرة باستعدادات بعثة الأزمم ذاتها في الأسبوع الثالث أو الرابع من شهر محرم عند وصول الحجاج إلى الأزمم^(٥).

وأما إيرادات البعثتين فكان سردار الحج يتحمل معظم تكاليف الإبل التي كانت تُرسل لحمل الحجاج وأمتعتهم في العودة من الأزمم والعقبة^(٦) ، كما كانت تسهم الخزنة بدفع مبلغ سنوي لتأجير الإبل والإمدادات اللازمة للبعثتين^(٧)، كما خُص لكل من باشي البعثتين من المال الميري مبلغ وقدره (١٩.٣٢٠.٧٨ بارة) سنوياً، ومن مال الجهات مبلغ وقدره (٥٩٤.٠٠٠ بارة)، هذا إلى جانب ما يتقاضونه من حكام الولايات المصرية ومن عادة الإنعام السلطاني^(٨).

تاريخ العروبة في وادي النيل. تحقيق. عبدالمجيد عابدين. ط١. القاهرة: عالم الكتب، ١٣٩٦هـ/١٩٧٦م، ص ١٤٩) ثم نزلوا إقليم الشرقية في بداية العهد العثماني، وشاركوا في أحداث الفتح العثماني لمصر في سنة ٩٢٣هـ/١٥١٧م (انظر: ابن إياس. مصدر سبق ذكره، ص ٥٥، ص ٢٢١) وهم عدة فروع، منهم: الوحيدات والمساعد والترايين والرتيمات والسواركة، وهم أعراب حمل أمير الحج من القاهرة إلى عقبة ييلة. انظر: الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٣١٣.

(١) المصدر السابق، الجزء ذاته، ص ١١٩٨.

(٢) فؤاد محمد الماوي. مرجع سبق ذكره، ص ٤٧. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٨٤. سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٩٦.

(٣) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ٥٢. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٨٤. سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٩٧.

(٤) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٧٦. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٨٥. سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٩٧.

(٥) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١١٢٩. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٨٥. سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٩٧.

(٦) فؤاد محمد الماوي. مرجع سبق ذكره، ص ٤٨.

(7)StanFord. Shaw. Ottoman Egypt in the Age of the French Revolution. Cambridge, 1964. P86.

(٨) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٧٦. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٨٢-٨٤. سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٩٨-٢٩٩.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

ويوضح الجدول الآتي مصروفات بعثتي الأزم والعقبة في بعض السنوات المختلفة المذكورة^(١).

السنة	السنة	السنة	السنة	السنة	السنة	بيان المصروفات بالبارة
١٢١٣هـ ١٧٩٨م	١٢٠٠هـ ١٧٨٥م	١١٧٩هـ ١٧٦٥م	١١٠٧هـ ١٧٥٧م	١٠٨٢هـ ١٦٧١م	١٠٠٥هـ ١٥٩٦م	
١٩٣.٢٧٨	١٩٣.٥٣٠	١٩٣.٥٣٠	١٩٣.٥٣٠	١٩٣.٥٣٠	١٣٣.٥٢٠	تأجير جمال لحمل المؤن للحجاج في الأزم والعقبة.
٨٩.٩٢٠	٨٩.٩٢٠	٨٩.٩٢٠	٨٩.٩٢٠	٨٩.٩٢٠	٨٩.٩٢٠	ثمن المؤن المرسلّة للبعثتين.
١٧.١٦٤	١٧.٥٩٣	١٧.٥٩٣	١٧.٥٩٣	١٧.٥٩٣	-	ثمن أشياء تُعطى للحجاج في عودتهم عند الأزم والعقبة.
٥.٠١٣	٥.٠١٣	٥.٠١٣	٥.٠١٣	٥.١٠٣	-	بصل وجبن لسردارات الابتعاث عند الأزم والعقبة.
٥.٥٥٩	٥.٦٠٠	٥.٧٠٠	٥.٧٠٠	٥.٧٠٠	٢.٨٠٠	أجور الرسل الذين ينقلون أخبار وصول القافلة عند الأزم والعقبة.

(د) - التصدي لخطر الأعراب في درب الحج:

لجأت الدولة العثمانية لتجنب إعتداءات الأعراب في دروب الحج المختلفة على قوافل الحج إلى عدة طرق، منها:

(١) - صرف الأموال النقدية والهدايا العينية للأعراب في درب الحج:

قررت الدولة العثمانية منذ دخولها مصر في سنة ٩٢٣هـ/١٥١٧م، صرف إتاوات سنوية لشيوخ الأعراب إثناءً لأذاهم ودرءاً لشهرهم، فقرر لهم السلطان سليم الأول صرف مال (ميري) يخصهم من أصل الخزانة وقدره أربع مئة كيس^(٢)، وقد بلغ مقدار هذه الصرة في

(١) فؤاد محمد الماوي. مرجع سبق ذكره، ص ٥٠.

(٢) يساوي مليون بارة، حساباً عن كل كيس مصري خمس وعشرون ألف بارة. انظر: دانيال كريسلوس. مرجع سبق ذكره، ص

وأوائل القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي عشرين ألف قرش، خمسة عشر ألفاً من والي جدة ووالي مصر وخمسة آلاف من أمراء الحبش^(١).

وفي عهد السلطان سليمان القانوني قرر في قانون نامة مصر الصادر في سنة ٩٣١هـ/ ١٥٢٤م منح شيوخ الأعراب الخلع (القفظان) كما هي العادة المتبعة منذ عهد الجراكسة^(٢)، كما كان من أهم التزامات أمير الحج طوال العصر العثماني توزيع الهدايا العينية الثمينة والمبالغ النقدية على شيوخ الأعراب القاطنين على طول طريق الحج^(٣)، فأمر الحج هو المسؤول عن التعامل مع هؤلاء الأعراب وضمان أمن طريق الحج، وقد حدد حسين أفندي الروزنامجي^(٤) مسؤولية أمير الحج في أجوبته بقوله: (... خدمة أمير الحج هي التوجه بقافلة الحج وحفظ مال الصرة الشريفة ودفع أذية العرب عن الحجاج إما بمعروف وإما بحرب، وعليه القيام بدفع عوائد العرب التي رتبها لهم السلطان سليم..).

(٢) - القوة العسكرية للأعراب في خفارة طريق الحج:

أبقى العثمانيون على نظام خفارة الأعراب في أماكن سيطرتهم على طرق الحج^(٥)، إذ يلتزمون بأمن سالكيه من المسافرين والحجاج والتجار، كما كانوا يرسلون بعضهم مع المسافرين تحت إشراف أمير الحج^(٦)، مقابل مبالغ نقدية وعينية تدفع إليهم سنوياً بصحبة أمير الحج، بلغت في سنة ١١٧٤هـ/ ١٧٦٠م مبلغ (٧٤.١٢٨.٩٣ مدينياً)^(٧)، فإن تأخرت هذه الإتاوات عن موعدها المحدد أو نقصها عن المعتاد، أرسل شيوخ الأعراب في طلبها من الوالي العثماني في مصر، كما يقومون بأعمال السلب والنهب وتضليل أمير الحج إلى الطرق الوعرة^(٨).

وقد كانت الدولة العثمانية تستأجر إبلهم لنقل الحجاج ولوازمهم، وعند قبول شيوخ الأعراب تقديم العون وتوفير الأمان اللازمين لموكب الحج، كان يحتفظ أمير الحج بخمسة أو عشرة منهم كرهائن في ضيافة شيخ البلد بالقاهرة، ويصطحب معه عدداً مماثل لهم

(١) محمد عبداللطيف هريدي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٢.

(٢) قانون نامة مصر. باب (أحوال مشايخ الأعراب)، ص ٤٠.

(٣) فؤاد محمد الماوي. مرجع سبق ذكره، ص ٣١.

(٤) ترتيب الديار المصرية في عهد الدولة العثمانية، ص ١٥.

(٥) سنّ مهمة خفارة الأعراب لطريق الحج سلاطين المماليك؛ لانتقاء شروهم، فأقاموا بعضهم خفراء في أماكن سيطرتهم على طول طرق الحج مقابل مبلغ معين من المال. انظر: علي بن حسين السليمان. العلاقات المصرية الحجازية زمن سلاطين المماليك، ص ٧٤.

(٦) عبدالحמיד سليمان «نظم إدارة الأمن في مصر العثمانية» مجلة كلية الآداب، جامعة القاهرة، ع ٥٧، (١٤١٣هـ/ ١٩٩٣م)، ص ٧٥.

(٧) جمال محمد مرسى. مرجع سبق ذكره، ص ٧٤. وانظر: سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٣٠٠.

(٨) عراقي يوسف محمد. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٣.

لاستطلاع الدرب وتوجيه موكبه للطرق السهلة الممهدة؛ تجنباً لأية خيانة ولكي يضمن ولاء هؤلاء الشيوخ وإخلاصهم، وعند عودته يمنح هؤلاء الشيوخ علاوة مالية إضافية^(١).

(٢) الدفع بالحمول عبر درب الحج (تزويد محطات درب الحج بالأحمال) (المؤمن والمأكلاوت):

كان هؤلاء الأعراب - إلى جانب التزامهم أمن طرق الحج وسالكيه من الحجاج والتجار وسلامتهم- يسهمون في نقل حمل أمير الحج والحجاج من المؤمن والمأكولات إلى محطتي العقبة والأزم وأطلق عليهم اسم (أعراب الحمل) وكانت ترسل هذه الأحمال على متون إبلهم في صحبة أمير الحج^(٢)، وتقدر بواسطة شاد المخازن ويساعده أعوانه على توزيعها يومياً بمعدل أربع مرات خلال الرحلة، ويتحمل أمير الحج مصروفاتها ووسائل نقلها^(٣)، كما كان يعين والي مصر بعد إستشارة أمير الحج قائداً لجماعة الأحمال يسمى (جاويش الحمل) للسفر مع ركب الحج المصري^(٤).

(هـ) -تمهيد الطرق الوعرة وترميم الآبار والسواقي وحفر آبار آخر جديدة بدرب الحج: قامت الدولة العثمانية بتمهيد الطرق الوعرة للتخفيف من مشاق رحلة الحج، وتوفير الأمن والراحة للحجاج وأبرز تلك الجهود، جهود والي مصر داوود باشا في تمهيد عقبة أيلة وصحراء النقب على حساب الخزانة السلطانية وتوسعة طرقها وتسهيلها، وقد استغرق العمل عاماً كاملاً حتى أضحى مسلكاً أكثر راحة للحجاج من ذي قبل^(٥).

أما ترميم الآبار والسواقي فقد اهتم كل من : ولاة مصر والشام وأمراء الحج المصري والشامي بترميم الآبار القديمة وحفر آبار آخر جديدة لاستخراج المياه وسقاية الحجاج، ومن أبرز تلك الجهود، جهود والي مصر إبراهيم باشا^(٦) (١٥٢٤م)، في تطهير

(١) فؤاد محمد الماوي. مرجع سبق ذكره، ص ٣٠. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٤. سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٣٠٠. عراقي يوسف محمد. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٣.

(٢) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١١٩٥-١١٩٦.

(٣) جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٨٠-٨١.

(٤) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٣٤. وج٢، ص ١١٨٢-١١٨٧. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٨٢.

(٥) الجزيري: مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٣٣٣-١٣٣٤. وانظر: علي إبراهيم حامد. نقشان في شبه جزيرة سيناء يؤرخان لعمارة السلطان قانصوه الغوري لطريق الحج المصري والأماكن المقدسة في الحجاز. الرياض: جامعة الملك سعود، ١٤١١هـ/١٩٩١م، ص ٨٥.

(٦) إبراهيم باشا: قدم إلى مصر وكان وقتها يشغل منصب (الصدر الأعظم) حيث أرسله السلطان سليمان القانوني عقب فتنة أحمد باشا الخائن من أجل إعادة تنظيم الأمور وإقرار الأمن بها. انظر: محمد بن عبدالمعطي الإسحافي. أخبار الأول فيمن تصرف في مصر من أرباب الدول. القاهرة: دار الكتب المصرية، مخطوط تحت رقم عام ٢٢/٤٣ وخص ٩١٣ تاريخ، ص ١٦٥.

آبار الوجه وتنظيفها والتي أمر بينائها السلطان سليمان القانوني^(١). كما خصص إبراهيم باشا مبلغ أربع مئة دينار من وقفه لتنظيف السبعة آبار خارج قلعة الوجه وحراستها^(٢)، كما رُممت آبار محطة نبط مرتين في عهد السلطان سليمان القانوني. أولهما: في سنة ١٥٤٩/٩٥٦م، وثانيتها: في سنة ٩٦٧هـ/١٥٥٩م حتى خرج ماؤها أغزر من بقية الآبار المجاورة، وقد صرف على تطهير آبار نبط في هاتين السنتين ست مئة دينار من الذهب ونيف^(٣)، كما تم تجديد حفر بئرين في بركة الحاج وإقامة حوض من الرخام مستطيل الشكل فوق البئر يتسرب من خلاله الماء الذي يرفع من البئر إلى الحوض، وقد استحدث هذا الحوض في سنة ١٥٤٤/٩٥١م بأمر من والي مصر داوود باشا لتوفير المياه للحجاج، كما أنشأ بجوار الحوض بستاناً ومحراباً للصلاة، وإيوانين يجلس عليهما المسافرون من الحجاج^(٤).

وفي سنة ١٥٥٦/٩٦٧م بنى الأمير قيت بن عبدالله الداودي^(٥) بئرين في محطة المويلح، الأولى: جعلها وفقاً للسلطان سليمان القانوني، والثانية: جعلها وفقاً لنفسه، ولما تولى عثمان بن أوزدمير باشا^(٦) (٩٥٦-٩٦٢هـ/١٥٤٩-١٥٥٤م) إمارة الحج أمر بحفر بئر ثالثة في المويلح ثم حفر بها بئرين آخرين فصارت خمسة آبار^(٧).

وفي سنة ١٥٦٢/٩٧٠م أمر عثمان بن أوزدمير باشا بتنظيف آبار الأزلم بعد أن ردمها السيل والرمال^(٨)، وفي سنة ١٠٤٠هـ/١٦٣٠م، أضاف والي مصر محمد باشا^(٩)

(١) جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٨.

(٢) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ٨٦٤ وص ١٣٩٧.

(٣) المصدر السابق، الجزء ذاته، ص ١٤٠٧-١٤٠٩، ويساوي ستة عشر مليوناً ومئتين وخمسين ألف بارة.

(٤) المصدر السابق، الجزء ذاته، ص ١٣٠٩-١٣١٠. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٩.

(٥) قيت بن عبدالله الداودي: هو من ممالك السلطان قانصوه الغوري، وهو الضابط الأول لجماعة الجراكسة، وكان أحد الأمراء المشهود لهم بالقوة والشجاعة والفروسية. انظر: الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٣٨٠.

(٦) أوزدمير باشا: جركسي الأصل من ممالك نائب الإسكندرية في الدولة الجركسية أمير خذاوردي، وقد دخل في خدم العثمانيين منذ أن كان عمره ثلاث عشرة سنة، وكان من المتطوعين الذين يعملون بأجور يومية، اشترك في حملة سليمان باشا الخادم (٩٣١-٩٤١هـ/١٥٢٤-١٥٣٤م) - (٩٤٣-٩٤٥هـ/١٥٣٦-١٥٣٨م) على الهند، وقد كان خيلاً ماهراً، أسندت إليه ولاية اليمن، وقد تم منحه رتبة (الباشوية) واستقر في اليمن، في حين كانت عائلته في مصر (زوجته، ووالدته، وابنه عثمان، وابنته هوما) ثم أسندت إليه نيابة جدة في سنوات ٩٦٢-٩٦٧هـ/١٥٥٤-١٥٥٩م، وفي سنة ٩٦٥هـ/١٥٥٧م. استولى على مصوع وسواكن، وأسس ما يعرف بـ (ولاية الحبش) وكان أول حاكماً لهذه الولاية، حتى توفي فتولاها بعده ابنه عثمان باشا.

انظر: Genqiz Orhonlu. Habes Eyalet. Istanbul: Edebiyat Fakültesi Matbaasi, 1977, SS33-34

(٧) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٣٨٠.

(٨) المصدر السابق، الجزء ذاته، ص ١١١٩.

(٩) محمد باشا: قدم إلى مصر في الرابع عشر من شهر صفر في سنة ١٠٣٨هـ/١٦٢٨م، واستمر بها والياً سنة وأحد عشر شهراً، وكان كريماً شجاعاً، ومن مآثره الحميدة: إصلاح ما تخدم من الكعبة المشرفة إثر سيل جارف اجتاح مكة المكرمة، وقد أنفق على

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

(١٠٣٨-١٠٤٠هـ / ١٦٢٨-١٦٣٠م) عدداً من آبار المياه في الأزلم، كما أرسل عدداً من العمال لإزالة الأتربة التي أضرت بالآبار^(١).

كما أنشئ بئر وبركتا بمنطقة القريص، وبئر في وادي التمد وبئر في محطة ظهر الحمار، إضافة إلى إنشاء بئر وبركة في مغاير شعيب، وبئر وقناة في محطة عيون القصب، وبركة في تريم وبئر في الغال، إلى جانب إنشاء بئر في محطة ضباء، وقد أمر بحفرها أمير الحج إبراهيم بك الفقاري في سنة ١٠٧٠هـ/١٦٥٩م، وأتمها أخوه من بعده^(٢).

كما أنشأت بركتا مياه في محطة أصطبل عنتر، وثلاثة آبار تتميز ببنائها الجيد^(٣)، كما حفر بئر في محطة أكر، وبئر وقنوات وبركة في محطة خليص، وأربعة آبار في محطة عسفان تعلوها عارضة خشبية تتدلى منها بكرتان معدنيتان لرفع دلو المياه، وثلاثة آبار في وادي مَرّ الظهران (وادي فاطمة) وتعلوها دعامتان بينهما عارضة خشبية لرفع المياه، وبئر في محطة الروحاء، وقد خصص لملئها مبلغ وقدره (٥٨٢ ديناراً) من الخزانة السلطانية، كما أنشأت أربعة آبار وأربعة أحواض في محطة الفريش، وبئر وحوض وقناة في محطة آبار علي (ذو الحليفة)^(٤).

كما رصد السلطان سلمان القانوني اعتمادات مالية ضخمة لتطهير بئر محطة عجرود واستخراج مائها من جديد^(٥)، بالإضافة إلى الفساقى وشراء التبن حتى تتغذى عليه الثيران في تشغيل الساقية^(٦)، كما أمر السلطان عبدالحميد الأول^(٧) (١١٨٧-١٢٠٣هـ/١٧٧٣-

=

تلك الإصلاحات من ماله الخاص ستة آلاف شريقي، عزل في آخر شهر ربيع الثاني في سنة ١٠٤٠هـ/١٦٣٠م. انظر: أحمد شلي عبدالغني. مصدر سبق ذكره، ص ٨٨-٩٨.

(١) أحمد الرشيدى. مصدر سبق ذكره، ص ٢٠ (مقدمة الخقق).

(٢) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٣٨٣. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ١٤٣.

(٣) حمد الجاسر. مقتطفات من رحلة العياشي، ص ٢٩.

(٤) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٥٦٣-١٥٦٦. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ١٤٥-١٥١.

(٥) استيف «النظام المالى والإداري في مصر العثمانية» ضمن كتاب وصف مصر. ترجمة. زهير الشايب. القاهرة: دار الشايب، ١٩٧٩هـ/١٩٧٩م، ج٥، ص ٢٤٢.

(٦) Stan Ford. Shaw. The Financial and Administratve, P199. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٧.

(٧) السلطان عبدالحميد الأول: هو ابن السلطان أحمد الثالث، ولد في سنة ١١٣٧هـ/١٧٢٤م، وعمل منذ جلوسه على عرش السلطنة في تسكين الفتى الداخلية، وإعداد مهمات القتال، وتقوية المعقل والحصون، كما جرد جيشاً كبيراً لمحاربة الروس، توفي في سنة ١٢٠٣هـ/١٧٨٨م. بعد أن عاش ستة وستين عاماً، قضى منها ستة عشر عاماً على سرير السلطنة. انظر: يوسف بك آصاف. مصدر سبق ذكره، ص ١١٠-١١١.

١٧٨٨م) في سنة ١١٨٩هـ/١٧٧٥م بصرف مبلغ (١٠.٠٠٠ بارة) للصرف على المعدات اللازمة لرفع المياه في آبار عجرود ونخل، ومبلغ (١٢٠٠ بارة) سنوياً لشراء أعلاف ثيران السواقي^(١)، كما أمر والي مصر أبو بكر باشا^(٢) (١٢١١-١٢١٣هـ/١٧٩٦-١٧٩٨م) بتعمير السواقي في قلعة عجرود ونخل وترميمها، وحفر آبار جديدة بطريق الحج، وخصص لهذا الغرض ثمانية أكياس من الخزانة الإرسالية للسلطان في سنة ١٢١١هـ/١٧٩٦م^(٣).

ويوضح الجدول الآتي تلك المصروفات في سنوات مختلفة^(٤):

السنة	السنة	السنة	السنة	السنة	السنة	المصروفات على آبار المياه في قلعتي نخل وعجرود بالبارة
١٢١٣هـ	١٢٠٠هـ	١١٧٩هـ	١١٠٧هـ	١٠٨٢هـ	١٠٠٥هـ	المعدات اللازمة لرفع المياه في الآبار بنخل وعجرود.
١٧٩٨م	١٧٨٥م	١٧٦٥م	١٧٥٧م	١٦٧١م	١٥٩٦م	علف الثيران التي تدير سواقي الآبار بنخل وعجرود.
-	١٠.٠٠٠	١٠.٠٠٠	-	-	-	ثمن مستلزمات وأجور خدم التنظيف بالصهاريج والآبار بنخل وعجرود.
١٠.٩٢٨	١.٢٠٠	١.٢٠٠	١.٢٠٠	١.٢٠٠	١.٠٢٥	
٢٣.٥٦٢	٢٤.١٥٠	٢٤.١٥٠	١٤.١٥٠	١٤.١٥٠	١٤.١٥٠	

كما أنشأت صهاريج كبيرة في قلعة رابع تحتوي على المياه العذبة^(٥)، إضافة إلى إنشاء عدداً من الأحواض المصنوعة من الجلد، والتي أنشأها أمراء الحج لملأها بالسكر المذاب بالماء لسقيا الحجاج^(٦).

أما جهود الدولة العثمانية لترميم الآبار والسواقي في طريق الحج الشامي، فقد تمثلت في جهود السلطان سليمان القانوني بإعادة حفر بركة محطة قطران وتنظيفها بعد

(١) فؤاد محمد الماوي. مرجع سبق ذكره، ص ٣٧. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٤٨.

(٢) لم تجد الباحثة ترجمة له.

(٣) أحمد الرشيد. مصدر سبق ذكره، ص ٢١.

(٤) فؤاد محمد الماوي. مرجع سبق ذكره، ص ٤٠.

(٥) أحمد الرشيد. مصدر سبق ذكره، ص ٤٥. النابلسي. مصدر سبق ذكره، ص ٣١٨-٣١٩. البتوني. مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٠.

(٦) النابلسي. مصدر سبق ذكره، ص ٣١٩-٣٢٥.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

اندثارها^(١)، بالإضافة إلى حفر بئر ماء في قلعة معان ليتزود منها الحجاج بالمياه^(٢)، كما أنشأت ابنة السلطان سليمان القانوني حوض مياه في قلعة حوزيمان ليشرّب منه الحجاج أثناء مرورهم به^(٣)، كما أمر السلطان سليمان القانوني بحفر عدة آبار وإنشاء برك للمياه في قلعة تبوك^(٤)، كما أمر نائبه على بلاد الشام مصطفى باشا بإنشاء ثلاث برك للمياه في قلعة أخضر^(٥)، كما أمرت والدة السلطان محمد الرابع في سنة ١٠٨١هـ / ١٦٧٠م بإنشاء بئر جديد في قلعة العلا، وقد نظفه أمير الحج آنذاك حسين باشا مما علق به من أوساخ وأتربة حتى أصبحت صالحة للشرب^(٦).

أما طريق الحج العراقي فقد لقي جلاً عناية خلفاء الدولة العباسية (١٣٢-٦٥٦هـ / ٧٤٩-١٢٥٨م)، حيث تجلت مظاهر تلك العناية بهذا الطريق بإنشاء المرافق الهامة للحجاج كالقلاع والحصون التي توفر لهم الرعاية والحماية من اعتداءات الأعراب واللصوص، كما عمل خلفاء بني العباس على حفر الآبار وبرك المياه على طول هذا الطريق ليستفيد منها الحجاج متى ما نزلوا في أي محطة من محطات هذا الطريق، إضافة إلى ذلك فقد عمل خلفاء بني العباس على تعيين ولاية لترقب أحوال هذا الطريق وتفقدته باستمرار، وشاركت زوجات الخلفاء وكريماتهن في هذه الأعمال والمشروعات الخيرية، التي فيها خدمة للحجاج ومرتادي هذا الطريق عامة^(٧)، وكان على رأسهن السيدة زبيدة زوجة هارون الرشيد (١٧٠-١٩٣هـ / ٧٨٦-٨٠٨م) التي أنفقت الكثير من أموالها لتزويد جميع منازل هذا الطريق بموارد المياه، حتى لا يتعرض الحجاج لمشقة البحث عن المياه وتوفيرها، ولعل أكبر دليل على هذه العناية أن التصق اسمها باسم هذا الطريق، فأصبح يعرف باسم (درب زبيدة)^(٨)، هذا بالإضافة إلى جهود السلطان ملكشاه السلجوقي^(٩) (٤٦٥-٤٨٥هـ

(١) الغزي. مصدر سبق ذكره، مج ٢، ج ٣، ص ١٤٠. وانظر: أيوب صبري باشا. مصدر سبق ذكره، ج ٢، ص ٢٣٠-

٢٣٢. سيد عبدالمجيد بكر. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٨.

(٢) الغزي. مصدر سبق ذكره، مج ٢، ج ٣، ص ١٤٠. وانظر: أوليا جلي. مصدر سبق ذكره، ص ١٤٢ (تعليق المترجم). أيوب صبري باشا. مصدر سبق ذكره، ج ٢، ص ٢٣٠-٢٣١. سيد عبدالمجيد بكر. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٢.

(٣) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج ١، ص ٤٥٥-٤٥٦.

(٤) الغزي. مصدر سبق ذكره، مج ٢، ج ٣، ص ١٤٠. وانظر: أوليا جلي. مصدر سبق ذكره، ص ٩٠ و ١٤٢ (تعليق المترجم). أيوب صبري باشا. مصدر سبق ذكره، ج ٢، ص ٢٣١. والصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٠.

(٥) أوليا جلي. مصدر سبق ذكره، ص ٩٤ و ١٤٢ و ١٤٤ (تعليق المترجم). وانظر: أيوب صبري باشا. مصدر سبق ذكره، ص ٢٣٢.

(٦) أوليا جلي. مصدر سبق ذكره، ص ١٠٢. وانظر: الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧١.

(٧) سيد عبدالمجيد بكر. مرجع سبق ذكره، ص ١٩. وانظر: آمنة جلال. مرجع سبق ذكره، ص ١١٢.

(٨) ابن بطوطة. مصدر سبق ذكره، ج ١، ص ١٨٧.

١٠٧٢-١٠٩٢م) في تمهيد هذا الطريق وتيسيره أمام الحجاج، وقد حافظ على تلك الإصلاحات وغني بها السلاطين العثمانيون جميعاً خدمة لحجاج بيت الله الحرام^(٢).

(٢) - جهود الدولة العثمانية في تأمين دروب الحج والتجارة البحرية:
(أ) - العناية بميناء السويس وترسانته البحرية:

نظراً لأهمية موقع السويس من مصر وكونها معبراً لحجاج البر والبحر في طريقهم للأماكن المقدسة، أقيمت بها قلعة مسلحة لحراسة حدود مصر الشرقية من جهة وتزويد قافلة الحجاج بما تحتاج إليه من مؤن وماء، كما أدت السويس دوراً مهماً لقوافل الحج، إذ كان أمير الحج يرسل نذائره ومؤنه على ظهور الإبل من القاهرة إلى السويس ومنها بالسفن إلى جدة، كما أقيمت فيها الشون لتخزين غلال الحرمين الشريفين^(٣).

كما حرصت الحكومة العثمانية على توفير المياه العذبة في بندر السويس لسقيا الحجاج والمسافرين، وقد عنيت خزانة مصر بتقديم مبلغ سنوي لقبودان^(٤) السويس لدفع أجور هؤلاء الأعراب الذين يحملون الماء من النيل ومن عيون موسى والعيون المجاورة لها لتوزيعه في بندر السويس بالمجان، خاصة لمن لا يستطيعون شراءه، وكان المبلغ المخصص لذلك يدرج في سجلات الميزانية تحت بند (أجرة سقائين مقررين در بندر

(١) السلطان ملكشاه السلجوقي: هو جلال الدولة معز الدين أبو الفتح ملكشاه، ابن السلطان ألب أرسلان (٤٥٥-٤٦٥هـ/١٠٦٣-١٠٧٢م) بن جفري بك السلجوقي التركي، ثالث السلاطين العظام في الدولة السلجوقية. (٤٢٩-٥٥٢هـ/١٠٣٧-١١٤٧م) ولد في سنة ١٠٥٤هـ/١٠٥٤م، وتولى السلطنة في سنة ١٠٦٥هـ/١٠٧٢م، وقد دبر مملكته الوزير نظام الملك، الذي كان في خدمة أبيه ألب أرسلان، وفي عهده اتسعت الدولة السلجوقية حتى وصلت من كاشغر شرقاً إلى القدس غرباً، كان حسن السيرة، محباً للعمران من بناء العمارات، وتشديد القناطر، وحفر الآبار، وإقامة الأسوار، وكان يعمل على راحة رعيته، فأبطل المكوس والمغارم في بلاده، استولى على كثير من بلاد ما وراء نهر جيحون، وأخضع الدولة البيزنطية، كما استولى على الشام واليمن، توفي في سنة ١٠٩٢هـ/١٠٩٢م، بعد أن بلغت دولته أقصى اتساعها وأوج قوتها. انظر: شمس الدين محمد بن أحمد بن عثمان الذهبي. سير أعلام النبلاء. د.م. مؤسسة الرسالة، ١٤٢٢هـ/٢٠٠١م، ج١٩، ص ٥٤-٥٨.

(٢) الصفصافي أحمد المرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٧٤. وانظر: عزة عبدالرحيم شاهين. مرجع سبق ذكره، ص ١٨٠.

(٣) ليلي عبداللطيف. أهمية بندر السويس في العصر العثماني، ص ١١٦ و ١١٨.

(٤) القبودان: أي القبطان. وهو رئيس الأسطول العثماني، والقبودان باشا هو أعلى رتبة عسكرية في البحرية العثمانية (انظر: سهيل صابان. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٧). ويسمى في الإيطالية (Capitano) وقد استخدم في القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي بدلاً من اللقب الفارسي (ديايكي) بمعنى (أمير البحر) ومن أهم أعماله تدبير أمور البحرية العثمانية، وإصدار الأوامر المتعلقة بها، كما كان مشتركاً في الديوان السلطاني، وكان مسكنه في الترسانة يُسمى (ديوان خانة) أي بيت الديوان. انظر: حسين مجيب المصري. معجم الدولة العثمانية. د.م: الدار الثقافية للنشر، د.ت، ص ١٠٧.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

سويس) ووصل هذا المبلغ المقرر من الخزانة لهذا الغرض في سنة ١١٣٦هـ/١٧٢٣م إلى (٢٢.٢٠٠ بارة) في السنة^(١).

كما عيّنت الدولة العثمانية بترسخانة^(٢) السويس البحرية بعد تجهيز كافة معداتها في ترسخانة بولاق وتزويدها بما تحتاج إليه من أخشاب ومعدات لبناء السفن العاملة في نقل التجارة في البحر الأحمر وفي حمل غلال الحرمين والمسافرين والحجاج، وأيضاً تزويدها بأشهر الصناعات وأمهريهم من دمياط والإسكندرية، إضافة إلى ترميم السفن الأخرى، وكانت نفقات إصلاح هذه السفن وترميمها وبنائها تمول من الخزانة المصرية، وتخصم من جملة المستحق للسلطان العثماني سنوياً من الخزانة السلطانية^(٣).

كما خصصت الدولة العثمانية لقبودان السويس اثنتي عشرة قطعة بحرية متخصصة تجوب البحر الأحمر من الشمال إلى الجنوب لحماية موانئه وتأمين الملاحة فيه من أجل حماية السفن العاملة في نقل غلال الحرمين ومخصصاته من ناحية، وحماية سفن التجار ومصالحهم التجارية من ناحية أخرى، إضافة إلى حماية ركابها من المسافرين والحجاج^(٤)، وقد جعلت تلك المهمات ضمن مسؤوليات القبودان المنوطة به^(٥).

كما أسندت إلى قبودان السويس مهمة حماية شواطئ البحر الأحمر، وكان عليه أن يقدم مئتي سفينة سنوياً لحمل الغلال والمسافرين والحجاج بين السويس وموانئ الحجاز (ميناءي جدة وينبع) ويحصل نظير ذلك على مبالغ إضافية من الخزانة، كما يحصل أيضاً على مبلغ يتراوح ما بين (٦٠٠.٠٠٠ إلى ٨٠٠.٠٠٠ بارة) سنوياً من الرسوم التي يحصلها على البضائع المارة بميناء السويس^(٦).

(ب) - قانون منع الملاحة الأوروبية في شمال جدة وانعكاس ذلك على أمن الملاحة البحرية والنقل البحري في شمال البحر الأحمر:

مع وصول العثمانيين إلى البحر الأحمر واصطدامهم بالقوى البرتغالية في البحار العربية أمنت وجودها في البحر الأحمر بقرار غلقه في وجه السفن الأوروبية وتحويله إلى

(١) ليلي عبداللطيف. أهمية بندر السويس في العصر العثماني، ص ١١٣.

(٢) الترسخانة: الأصل العربي هو دار صناعة السفن، ودخلت هذه الكلمة العربية في اللغات الأوروبية، وكانت صيغتها في اللغة الطليانية **Darsena**، ثم دخلت من الإيطالية إلى اللغة التركية في صيغة (ترسانة) وحرفت على لسان العامة في تركيا فصارت (ترسخانة). انظر: أحمد السعيد سليمان. مرجع سبق ذكره، ص ٥٣-٥٤.

(٣) ليلي عبداللطيف. أهمية بندر السويس في العصر العثماني، ص ١١٨.

(4) Michle Tuchscherer. La Flotte imperial de Suez de.1644-1719, **Revue' D'etudes Turques**, Tome 29, 1991, P51.

(٥) عبدالحاميد سليمان. نظم إدارة الأمن في مصر العثمانية، ص ٨١.

(٦) ليلي عبداللطيف. أهمية بندر السويس في العصر العثماني، ص ١١٤.

بحيرة عثمانية خالصة، ومن ثم توقف السفن الأوروبية عند ميناء عدن، ثم سمحت لهم الدولة العثمانية في بداية القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي بالوصول إلى ميناء المخا^(١)، وفي نهاية القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي وبداية القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي سمحت السلطة العثمانية للسفن الأوروبية بالوصول إلى ميناء جدة على ألا تتجاوز شمالاً إلى ميناء السويس^(٢) تمثيلاً مع الاتجاه الإسلامي في السياسة العليا للدولة العثمانية، ووفقاً لما جاء في قانون الحظر العثماني ظلت المنطقة الممتدة من ميناء جدة حتى ميناء السويس مغلقة في وجه السفن الأوروبية، وقد أوضح السلطان العثماني أن هذا الحظر بدعوى أن مرور السفن الأوروبية شمال البحر الأحمر يُدنس حرمة البلاد الإسلامية المقدسة، ويهدد سلامتها، كما أن ميناء السويس كان مكرساً للحجاج لذهابهم إلى مكة، وميناء جدة هو ميناء المدينة المقدسة، وبوابة الحرمين الشريفين، والسماح لهذه السفن بالملاحة شمال البحر الأحمر فيه خيانة للدين والسلطان والمسلمين قاطبة^(٣).

ولذلك كانت الحكومة العثمانية تصدر أوامرها إلى بكوات الممالك في مصر بمنع أي سفينة أوروبية تصل إلى ميناء السويس ولو باستخدام القوة، ومن ذلك المرسوم الذي أصدرته في سنة ١١٩٠هـ/ ١٧٧٦م، إلى بكوات الممالك جاء فيه «... يسعد السلطان العثماني أن لا تأتي أي مركب أوروبية إلى السويس حاملة لبضائع الهند سراً أو علانية، وأن البحر الأحمر مخصص للحج إلى مكة، وأن أي محاولة لدخول المراكب الأوروبية إلى البحر الأحمر ستمنع بالقوة^(٤)...» وبعدها تابعت الدولة العثمانية فرماناتها إلى بكوات مصر، للإستيلاء على السفن الأوروبية التي تصل إلى السويس، والقبض على من فيها، ومصادرة بضائعها^(٥).

(١) إريك مكرو. اليمن والغرب (١٥٧١-١٩٦٢م) ترجمة. حسين عبدالله العمري. دمشق: دار الفكر، ١٩٧٨م/ ١٣٩٩هـ، ص ٣٢-٣٥.

(٢) إستانبول: أرشيف رئاسة الوزراء: تصنيف جودت- خارجية، وثيقة رقم ٢، ملحق رقم ٢٨٧، بتاريخ اليوم ٩ من شهر جمادى الأولى في سنة ١٢٠٣هـ/ الموافق اليوم ٢٨ من شهر يناير في سنة ١٧٨٩م.

(3) London: P.R.O.A: State paper, Foreign, Fo 24. (Balduin orrespondence)Box1-9.

(4) London: P.R.O.A: State paper Foreign, Sp 97 (Turkey) Box 52, 1-2, January 3, 1776.

(٥) من أمثلة تلك فرمانات، فرمانها إلى إسماعيل بك- عهد إليه العثمانيون بمنصب (شيخ البلد) في سنة ١٢٠١هـ/ ١٧٩٠م في سنة ١١٩٢هـ/ ١٧٧٨م بأن يستولي على السفن الأوروبية التي تصل إلى ميناء السويس بحزم وشدّة، كما نُفذت هذه الأوامر أيضاً في سنة ١١٩٧هـ/ ١٧٨٢م، عندما قبض إبراهيم بك (١١٨٩-١٢٠١هـ/ ١٧٧٥-١٧٨٦م) - (١٢٠٥-١٢١٣هـ/ ١٧٩٠-١٧٩٨م) بالاشتراك مع مراد بك- على قائد السفينة البريطانية وأرسله لعاصمة الدولة العثمانية، إمتثالاً لأوامرها.

انظر: Charles Roux F. Autour 'dune, route, L'Angleterre, Isthme de Sues et Egypt. Paris, 1922, P129.

وقد أدركت الدولة العثمانية أن وصول السفن الأوروبية إلى ميناء جدة، فيه زيادة للموارد المالية الناتجة عن الرسوم الجمركية التي تفرض على البضائع المختلفة عند وصولها إلى الميناء، وهو ما يزيد من دخل الإدارة العثمانية في الحجاز، والتي كانت تستنزف جزءاً كبيراً من إيرادات الدولة، حيث كانت الدولة العثمانية تعتمد على تلك الأموال المحصلة من ميناء جدة - إلى جانب المخصصات النقدية والعينية المرسلة من مصر - في سد نفقاتها في الحجاز، من دفع رواتب الموظفين والأشراف، ومتطلبات الحرمين الشريفين من إصلاحات وترميمات، والقيام بشؤون الحج ومتطلباته، ومن ثم تخفيف أعباء هذه النفقات في الدولة العثمانية في وقت كانت تنوء ميزانيتها بأعباءها الثقيلة^(١)، ويؤكد هذا ما جاء في منطوق الأمر السلطاني: «يقع بندر جدة في أقصى الممالك السلطانية، وإليه يرد معاش أهالي الحرمين الشريفين ورواتب الأشراف، ويحصل منه الأموال الجمركية، ومن ثم فمن الأهمية بمكان أن يسوده حمناً...»^(٢)، ولذلك سمحت للسفن الإنجليزية بالعمل على نقل الحجاج والتجار الهنود من الموانئ الهندية إلى ميناء جدة^(٣).

ونتيجة لهذا التحول الكبير في تجارة البحر الأحمر، أولت الدولة العثمانية عملية الأمن فيه، أهمية قصوى لدعم تواجدتها السياسي والعسكري في شماله، الأمر الذي انعكس على أمن الملاحة وعمليات النقل البحري في شماله من غارات القراصنة الأوروبيين، ومن ثم زيادة عد السفن العاملة في شماله بين موانئ مصر وموانئ الحجاز سواء السفن التجارية أم السفن التي تحمل الحجاج والمسافرين.

(ج)-: نظم تغيير السفن الملاحية في ميناء السويس وإعادة تعميم استخدام سفن الأغرية^(٤) البحرية:

نظراً لتدهور الأحوال الأمنية؛ بسبب الصعوبات التي كانت تواجه الملاحة البحرية وعمليات النقل البحري في البحر الأحمر^(١)، وتكاثر الغزوات على مراكز غلال الحرمين

=

(١) شوقي عطا الله الجمل. سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٣هـ/١٩٧٣م، ص ١٥. وانظر: فاروق عثمان أباطة. عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٨٣٩-١٩١٨م. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٠٨هـ/١٩٨٧م، ص ٧٧.

(٢) جليبي زاده إسماعيل عاصم أفندي. تاريخ جليبي زاده. إستانبول: د.د. ١٢٨٢هـ/١٨٦٥م، ص ٢٣٤.

(٣) إريك مكرو. مرجع سبق ذكره. ج١، ص ٣٢.

(٤) الأغرية: مفردتها غراب، وهو نوع من أنواع السفن الحربية، عرفت منذ العصور التاريخية القديمة عند القرطاجيين والرومان، وظلت تستخدم في العصر العثماني، ولا شك أن اسمها مأخوذ من اسم الغراب، لأن مقدمته على شكل رأس الغراب، إلى جانب طولها وسوادها بالأطالية المانعة للماء عنها كالزفت. انظر: درويش النخيلي. السفن الإسلامية على حروف المعجم. الإسكندرية: جامعة الإسكندرية، ١٣٩٤هـ/١٩٧٤م، ص ١١١-١١٢.

الشريفيين وسفن التجار والحجاج والمسافرين، وغرق الكثير منها بسبب سوء الأحوال الجوية، قررت الدولة العثمانية في سنة ١١٣٨هـ/١٧٢٥م، تعميم استخدام المراكب الشراعية على نظام سفن الغليون الأوروبي^(٢)، ولما أصبحت السفن شراعية، كان لزاماً عليها السير في اتجاه الرياح ذاتها في البحر الأحمر، وهو ما تطلب أن تخضع المراكب العاملة في الملاحة والنقل البحري التجاري، خضوعاً مطلقاً للأحوال الجوية في البحر الأحمر^(٣)، حيث كانت الملاحة البحرية تحكمها اتجاهات الرياح بين الشمال والجنوب. ووفقاً لتلك الأحوال الجوية، قررت الدولة العثمانية بناء ست فرقاطات^(٤) بهدف تأمين الطرق البحرية، حيث كانت تلك الفرقاطات تستطيع السفر من ميناء السويس إلى ميناء جدة، خلال عشرة أيام مهما كانت الأحوال الجوية غير ملائمة^(٥)، وكانت الفرقاطة الواحدة تحمل على متنها أربعين عسكرياً، وبحاراً، وجدافاً، إمعاناً في حماية ركابها من الحجاج والتجار، وكانوا يتقاضون ساليانة^(٦) مقدارها ثمانية أكياس، أي (٢٠٠.٠٠٠ بارة)

(١) من أهم الصعوبات التي كانت تواجه الملاحة البحرية وعمليات النقل البحري في البحر الأحمر الشعاب المرجانية الممتدة على طول سواحلها، كما يفتقر البحر الأحمر إلى وجود جزر ساحلية لتسهيل عملية الانتقال من الملاحة الساحلية إلى الملاحة البحرية (انظر: عاطف السيد. البحر الأحمر والعالم المعاصر، دراسة تاريخية سياسية استراتيجية. د.م. د.ن، ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م، ص ٣١) كما امتازت سواحل البحر الأحمر بضخامة مياهه وضيق مراسمه، كما أن ارتفاع درجة حرارة البحر الأحمر، وزيادة نسبة الرطوبة فيه، ووجود التيارات المائية على اختلاف أنواعها من الأسباب التي أدت إلى صعوبة الملاحة فيه. انظر: رفعت الجوهري. ساحل المرجان وصحراء البحر الأحمر. القاهرة: الدار القومية، ١٣٨٤هـ/١٩٦٤م، ص ٣٥. عاطف السيد. مرجع سبق ذكره، ص ١٤) كما أن تعرض السفن لهجمات الأعراب بعد توقفها في أثناء الليل في أحد الخليجان أو الثغور خطراً آخر يهدد أمن الملاحة البحرية. انظر: Andre Reymohd. Artisans et commercant an Cair auxl XVIII e siecle, Damas cuse, 1973, P 112-113.

(٢) سفن الغليون: تسمى في الأسبانية جاليون Galeon، ثم تحرفت في التركية إلى قاليون، وهي جنس من السفن الحربية، كان الأسبان يحملون فيها الذهب والفضة من مستعمراتهم في العالم الجديد، وتتكون من أربع صواري، وليس لها مجاديف، وتحتوي على ساحتين في المقدمة والمؤخرة، كما تمتاز بنتونها البازر. انظر: سعاد ماهر. البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية. جدة: دار المجتمع العلمي، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م، ص ٣٦٠.

(٣) ميشيل تاشيريو «الملاحة في البحر الأحمر في القرن الثامن عشر» ضمن بحوث سمنار التاريخ العثماني. القاهرة: جامعة القاهرة، كلية الآداب، ١٤١٦هـ/١٩٩٥م، ص ٥.

(٤) الفرقاطات: مفردتها فرقاطة، وهي نوع من أنواع السفن الحربية الخفيفة المتوسطة الحجم، استعملها الأوروبيون والعثمانيون في حوضي البحرين الأبيض والأحمر. منذ أوائل القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي، ثم دخلت مصر في القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي، وأصبحت ضمن قطع الأسطول المصري، وهي تسير بالشراع، وتحتوي عادة على خمسين أو ستين مدفعاً من عيار أربع وعشرون، وعدد مجارحها سبع مئة، وقد استخدمت أيضاً في عمليات النقل البحري التجاري، كما استخدمت في عمليات الكشف والحراسة، وكان يطلق على هذا النوع أيضاً اسم (فرقاطون) وقد حل محلها الطراد بعد ذلك. انظر: درويش النخيلي. مرجع سبق ذكره، ص ١١٥-١١٦.

(٥) ميشيل تاشيريو. مرجع سبق ذكره، ص ٥.

(٦) الساليانة: من الكلمة الفارسية (سال) بمعنى سنة، وساليانة بمعنى سنوية، وهو تعبير يطلق على الراتب السنوي النقدي الذي يصرف من الخزانة المصرية للموظفين العاملين في خدمة الدولة قبل عهد التنظيمات (انظر: هاملتون جب. هارولد بووين. المجتمع

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

سنوياً^(١)، غير أن هذه الفرقاطات أصبحت تكلف الخزانة مبالغ مالية كبيرة، كما تعرضت للعديد من حوادث الغرق، إذ كان لزاماً عليها أن ترتبط بنظام إبحار السفن الموسمية ومواعيد هبوب الرياح الموسمية، وفي ظل تلك الأحوال المناخية قرر والي مصر علي باشا الحكيم^(٢) (١١٥٣-١١٥٤هـ / ١٧٤٠-١٧٤١م) - (١١٦٩-١١٧١هـ / ١٧٥٥-١٧٥٧م) إلغاء هذه الفرقاطات وتغيير نظم السفن العاملة في الملاحة البحرية في ميناء السويس من استخدام السفن الشراعية إلى إعادة استخدام سفن الأغرابة البحرية التي تعمل بالمجاديف والأشرعة معاً، وقد قرر علي باشا سفر مئتي جندي على متن هذه السفن، لحمايتها والدفاع عنها على أن يمنح كل جندي من هؤلاء - بالإضافة إلى راتبه - إعفاءً جمركياً عند عودته إلى ميناء السويس خمسة عشر فرقة^(٣) من البن، وقد سمي هذا الأعفاء بـ (الديش)^(٤).

(د) :- نظام الاستثمار في مراكب الدولة وسفن الأوقاف:

استكمالاً لجهود الدولة العثمانية في تأمين الطرق البحرية وتوفير السفن اللازمة لنقل التجار والحجاج والمسافرين فقد سمحت لمراكبها التي اختصت بنقل غلال الحكومة المصرية ومخصصاتها بالدخول في ميدان النقل البحري في البحر الأحمر سواء في نقل بضائع التجار أم نقل المسافرين والحجاج الذين كانوا يفضلون الطريق البحري على الطريق البري في الوصول إلى الأماكن المقدسة^(٥)، فخصت لذلك مجموعة من سفن الدولة،

الإسلامي والغرب. ترجمة. أحمد عبدالرحيم مصطفى. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٠٩هـ / ١٩٨٩م، ج١، هامش رقم (٢) ص ٢٠٩) كما أطلقت على الضرائب التي تحصلها الدولة من بعض ولاياتها مرة واحدة في السنة، على سبيل الإقطاع، وبعد دفع رواتب موظفي الولاية، يرسل المبلغ الباقي إلى الإدارة المركزية، في إستانبول. انظر: سهيل صابان. مرجع سبق ذكره، ص ١٣١-١٣٢.

(١) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: سجلات محكمة الصالحية النجمية. سجل رقم ٥١٨، مادة رقم ٣٤، بتاريخ سنة ١١٥٤هـ / ١٧٤١م، ص ١١.

(٢) علي باشا الحكيم: قدم إلى مصر بجراً عن طريق ميناء رشيد، بعد عزل سليمان باشا العظم (١١٥٢-١١٥٣هـ / ١٧٣٩-١٧٤٠م) وكان حسن السيرة والإدارة في مدة ولايته لمصر. انظر: أحمد الدمرداش. مصدر سبق ذكره، ص ٣٢٥-٣٢٧ و ص ٣٦٩-٣٧٢.

(٣) الفرق: بالتحريك في الأصل مكيال، يسع ستة عشر رطلاً، واثنا عشر مداً، وثلاثة أصع عند أهل الحجاز، وقيل: الفرق خمسة أقساط، والقسط نصف صاع، أما الفرق بالسكون فيسع مئة وعشرون رطلاً (انظر: محمد بن مكرم بن علي بن منظور الأنصاري. لسان العرب. ط١. بيروت: دار صادر، ١٤١٠هـ / ١٩٨٩م، مج ١٠، ص ٣٠٦) وهو زنبيل يسع نحو ثلاثة قناطير ونصف القنطار من البن. انظر: القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: سجلات محكمة القسمة العسكرية. سجل رقم ٩١، مادة رقم ٧٠٠، بتاريخ سنة ١١١٠هـ / ١٦٩٩م، ص ٤٧٣.

(٤) المصدر السابق: سجلات محكمة الباب العالي. سجل رقم ٢٢٤، مادة رقم ١٠٢٣، بتاريخ سنة ١١٥٣هـ / ١٧٤٠م، ص ٥٨١.

(٥) محمد عفيفي. الأوقاف والملاحة البحرية في البحر الأحمر في العصر العثماني. دمشق: د.ن. ١٤١٥هـ / ١٩٩٥م، ص ٩٥.

وصل عددها في أواخر القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي من ثلاثة إلى تسعة مراكب، ومن أشهرها مركب (عين الحياة) الذي أنشأ في ميناء السويس تحت إشراف الإدارة المصرية بدلاً من السفينة المعروفة بـ (الفيض الرباني) التي غرقت في البحر الأحمر، وكانت تابعة لوقف المرادية^(١)، وكان عليها - بالإضافة إلى نقل غلال الحرمين - نقل المواد الغذائية الخاصة بأمير الحج المصري إلى كل من: ميناءي المويج وينبع، وقد حددت الدولة العثمانية مبلغ (٢٠٠.٠٠٠ بارة) لطاقم كل سفينة، نظير رحلتي الذهاب والإياب^(٢).

ونتيجة لذلك زاد عدد المراكب العاملة بين موانئ مصر وموانئ الحجاز، الأمر الذي أدى إلى وصول عدد كبير من الحجاج إلى الأماكن المقدسة بعد أن أمنت الدول نقلهم بحراً بواسطة هذه السفن المتنوعة.

كما عملت سفن الأوقاف التي اختصت بنقل مخصصات الأوقاف المحبوسة على خدمة الحرمين الشريفين وغلالمها بالدخول أيضاً في ميدان النقل البحري سواء بنقل بضائع التجار وشركائهم أم بنقل المسافرين والحجاج، وقد بدأ ذلك بسماع بعض سفن الأوقاف باستغلال الفائض عن حجم حمولة السفن - بعد الوفاء بالتزاماتها الخاصة بنقل الغلال إلى الحرمين - واستثمار هذا الفائض لنقل البضائع المختلفة لحساب التجار، وكذلك نقل الحجاج والمسافرين، لتحقيق الاستفادة القصوى من هذه السفن، وتنمية الدخل العام للوقف^(٣).

وكما سعت الدولة العثمانية جاهدة تأمين طريق البحر الأحمر منذ دخولها مصر في سنة ٩٢٣هـ / ١٥١٧م، حاولت أيضاً تأمين طريق البحر المتوسط بالاستيلاء على أهم جزره، حيث استطاع العثمانيون بفضل قواعدهم العسكرية في شمال أفريقيا أن يستولوا على جزيرة رودوس في سنة ٩٢٩هـ / ١٥٢٢م، وعلى طرابلس في سنة ٩٥٩هـ / ١٥٥١م، وجعلوها ولاية عربية تحت السيادة العثمانية، كما استولوا على جزيرة قبرص في سنة ٩٧٩هـ / ١٥٧١م، وعلى تونس في سنة ٩٨٢هـ / ١٥٧٤م، وعلى جزيرة كريت في سنة ١٠٨٠هـ / ١٦٦٩م^(٤)، حيث كان هدف الدولة العثمانية من تلك الحملات، تأمين الطريق البحري لحجاج شمال أفريقيا عامة، ويتضح ذلك الهدف من رسالة بعث بها السلطان سليم الثاني إلى مسلمي الأندلس، الذين بعثوا يستنجدون به من خطر الصليبيين، بعد أن فتح جزيرة قبرص في سنة ٩٧٩هـ / ١٥٧١م، حيث وضح أن الهدف من فتح جزيرة قبرص في البحر المتوسط هو تأمين طريق من طرق الحج البحرية، فكتب إليهم يقول معتذراً عن تلبية

(١) إستانبول أرشيف رئاسة الوزراء: تصنيف جودت - بحرية. وثيقة رقم ٨٨٨٦، غير مؤرخة. وانظر: تصنيف جودت - عسكرية. وثيقة رقم ٤٨٧٠٣، ملحق رقم ٣، بتاريخ سنة ١١٧٨هـ / ١٧٦٤م.

(٢) Michel. Tuchscherer.op.Cit., P81.

(٣) القاهرة: أرشيف دار الكتب المصرية: حجة وقف والدة السلاطين. حجة شرعية رقم ٣٢٨٠ تاريخ، ص ٢٢.

(٤) عبدالعزيز محمد الشناوي. الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها. القاهرة: مكتبة الإنجلو المصرية، ١٤٠٠هـ / ١٩٨٠م، ج ٢، ص ص ٩٢٧-٩٢٩.

وجدتهم: «... دأب الصليبيون على مهاجمة حجاج بيت الله الحرام من هذه الجزيرة في غدوهم وذهابهم، ولذا كان لزاماً علينا فتحها، وتطهيرها من المعتدين...»^(١).

(٣)- جهود الدولة العثمانية في تحقيق الأمن داخل الأماكن المقدسة:

اعتمدت الدولة العثمانية في تحقيق الأمن للحجاج أثناء إقامتهم في الأماكن المقدسة على ركيزتين أساسيتين، هما: القوة المحلية المتمثلة في قوة الأشراف، وقوة الحامية العسكرية العثمانية المقيمة في جدة، فأما الركيزة الأولى - قوة الأشراف - فقد اعتمدت عليها الدولة العثمانية في تحقق الأمن في الحجاز خلال موسم الحج، حيث كان الأشراف من أهم القوى المؤثرة في أمن الحرمين الشريفين وقوافل الحج في الحجاز، ولذلك فإن براءة التعيين^(٢) المرسله إلى الشريف المعين في منصب أمير مكة لا تخلو دائماً من توصيته بالخروج واستقبال قوافل الحج، إذ تُعد من أهم وظائفه^(٣)، كما تنص على ضرورة تحقيق الأمن للحجاج في الأمكنة المقدسة بالتعاون مع أمراء الحج، ومن الأمثلة على ذلك البراءة التي كتبها السلطان سليمان القانوني إلى أمير مكة الشريف بركات بن محمد^(٤) (٩٠٣-٩٣١هـ/١٤٩٧-١٥٢٤م) في سنة ٩٢٦هـ/١٥١٩م، والتي جاء فيها: «... وعليكم ببذل مساعيكم الجليلة، لصيانة الممالك والبلاد، وتأمين المسالك والعباد، وتزايد الأمن والأمان، وترقى الرفاهية والاطمئنان...» كما كتب السلطان سليمان القانوني أيضاً إلى الشريف محمد بن أبي نمي^(٥) (٩٣١-٩٩٢هـ/١٥٢٤-١٥٨٤م) براءة تنص على إقرار الأمن في الحرمين الشريفين، جاء فيها: «... وعليكم بضبط وحماية البلاد والأمصار التابعة

(١) محمد عبداللطيف هريدي «اهتمام الدولة العثمانية بتوفير الأمن والأمان لحجاج بيت الله الحرام» ضمن بحوث مؤتمر قدسية الحرمين الشريفين. د.م: هجر للطباعة والنشر، د.ت، ص ٨٤.

(٢) براءة التعيين: تسمى أيضاً فرمان التعيين أو منشور الإمارة، يصدره الديوان الهمايوني للولاء والأشراف والموظفين، ويوضع في أكياس من الأطلس الأخضر مزركشة بالحرير والرسوم الجميلة، وكانت المنشائر خلال القرنين العاشر والحادي عشر الهجريين/ السادس عشر والسابع عشر الميلاديين، قصيرة غير مفصلة، ولكن منذ القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي، أصبحت مفصلة وطويلة. انظر: إسماعيل حقي أوزون. أمراء مكة في العهد العثماني. ترجمة. خليل مراد. البصرة، منشورات مركز دراسات الخليج، ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م، ص ٣٣.

(٣) أندريه ريمون. مرجع سبق ذكره، ج١، ص ٥٦١.

(٤) الشريف بركات بن محمد: هو الشريف بركات بن محمد بن بركات بن حسين بن عجلان بن رميثة بن أبي نمي، تولى حكم إمارة مكة المكرمة بالإشتراك مع أبيه في سنة ٨٧٨هـ/١٤٧٣م، وبعد وفاة أبيه تولى الإمارة منفرداً، توفي في سنة ٩٣١هـ/١٥٢٤م، وعمره إحدى وسبعون سنة، وقد بلغت سنوات حكمه ثلاثاً وخمسين سنة مع سنوات المشاركة. انظر: محمد بن علي بن فضل الطبري الملكي. تاريخ مكة المكرمة المسمى (تحاف فضلاء الزمن بتاريخ ولاية بني الحسن) تحقيق: محسن محمد حسن سليم. ط١. القاهرة: دار الكتاب الجامعي، د.ت، ج١، ص ص ٢٩٠-٣٢٤ و ص ٤٠٥.

(٥) الشريف محمد بن أبي نمي: هو الشريف محمد بن أبي نمي بن بركات بن محمد بن بركات، تولى حكم إمارة مكة المكرمة بالإشتراك مع أبيه في سنة ٩١٨هـ/١٥١٢م، ثم انفرد بالحكم بعد وفاة أبيه في سنة ٩٣١هـ/١٥٢٤م، كان شجاعاً مهيباً ذا عقل راجح، وإدارة حازمة، توفي في سنة ٩٩٢هـ/١٥٨٤م، وله من العمر ثمانون سنة. انظر: الطبري. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٣١ و ص ٤٢٤ و ص ٥٥٩.

للولاية، برعاياها وبر أهلها بحواضرها وبواديها وبراريها، وعليكم بصيانة الحجيج ورعايتهم، وحراسة طرقهم وفتح آبارهم وعيونهم..» وفي براءة أخرى، يرجع تاريخها إلى أواخر القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي، تأكيد على ضرورة إقرار الأمن أثناء الحج، يخاطب السلطان أمير مكة بلهجة حاسمة، قائلاً: «... وعليكم بتوجيه جُلِّ اهتمامكم، وبذل كافة جهودكم، لتحقيق أمن وسلامة واطمئنان وراحة الحجيج، وعليكم بتوفير الحماية والصيانة اللازمة لهم في كل منزل ومرحلة، وفي وقفة عرفات، حتى لا يصاب أي مسلم في نفسه أو ماله أو متاعه أو دابته...»^(١).

وكانت المناقشات، عند لقاء أمير مكة بأمراء الحج، تبدأ بعد إجراء مراسم الاستقبال لهم، فيما بينهم عن كيفية تحقيق أمن الحجاج لأداء مناسكهم بسلام وطمأنينة، لكن الأمر يكاد ينعدم كلما أعرب الأشراف عن تذمرهم أو سخطهم من الوالي العثماني في مصر، أو جدة، أو أحد أمراء الحج، كما كان الأمن الداخلي في مكة المكرمة يضطرب، نتيجة للصراعات الدائمة بين الأشراف؛ للوصول إلى إمارة مكة المكرمة، ولذلك حرصت الدول العثمانية منذ دخولها مصر في سنة ١٥١٧م/ ٩٢٣هـ على إسترضاء الأشراف بتوزيع الأموال والهدايا العينية عليهم^(٢)، وإفراهم بامتيازات عدة خصهم بها السلطان سليم الأول^(٣).

أما الركيزة الثانية، التي اعتمدت عليها الدولة العثمانية في تحقيق أمن الحجاج في الأماكن المقدسة، فقد تمثلت في حامية جدة العسكرية، والتي يبدأ دورها مع خروج قافلة

(١) محمد عبداللطيف هريدي. اهتمام الدولة العثمانية بتوفير الأمن والأمان لحجاج بيت الله الحرام، ص ص ٨٢-٨٣.

(٢) محمد عبداللطيف هريدي. اهتمام الدولة العثمانية بتوفير الأمن والأمان لحجاج بيت الله الحرام، ص ص ٨٢-٨٣.

(٣) من الامتيازات التي قررها السلطان سليم الأول لولاية الحجاز دون سائر الولايات الأخرى: إعفائه من الضرائب السنوية التي ألزمت الدولة بما سائر الولايات الأخرى، حيث كان الحجاز لا يدفع ضريبة سنوية للدولة، بل على العكس من ذلك كان يتلقى اعتمادات مالية ضخمة ترصد في ميزانية الحكومة المصرية. (انظر: عبدالعزيز محمد الشناوي. مرجع سبق ذكره، ج١، ص ٦٥) كما قُسمت موارد جدة الجمركية المتحصلة من الرسوم الجمركية التي تفرضها على السفن المارة بما مناصفة بين النائب التركي في جدة وأمير مكة. (انظر: ابن إياس. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ٣٣٠. إسماعيل حقي أوزون. مرجع سبق ذكره، ص ١٠٤) كما انفرد الحجاز بامتياز خاص تمثل في زيادة مخصصات الحرمين الشريفين وأهالي الحجاز، كما زيدت مساحة الأراضي الموقوفة في مصر على الحرمين الشريفين (انظر: الصفا في أحمد المرسي «الدولة العثمانية والولايات العربية» مجلة الدارة، س٨، ع ٤٤ (رجب سنة ١٤٠٣هـ/ أبريل ١٩٨٣م، ص ٧٣) ومن الامتيازات أيضاً التي انفرد بها الحجاز، إعفاء سكانه من التجنيد العسكري، كما انفرد أشراف مكة بامتيازات أخرى خصصها لهم السلطان سليم الأول، فقد أبقى على الحكم الذاتي في الحجاز، كما كان في العهد المملوكي، المتمثل في نظام الشرافة (انظر: عبدالعزيز محمد الشناوي. مرجع سبق ذكره، ج١، ص ص ٦٥-٦٦. فائق بكر الصواف. العلاقات بين الدولة العثمانية وإقليم الحجاز في الفترة ما بين ١٢٩٣-١٣٣٤هـ/ ١٨٧٦-١٩١٦م) د.م. د.ن، ١٣٩٨هـ/ ١٩٧٨م، ص ٤٨). على العكس من الولايات العثمانية الأخرى، التي كان يحكمها نواب عثمانيون أطلق عليهم اسم (الولاة) كما تجلت عناية العثمانيين بالأشراف باهتمامهم بمنصب (نقيب الأشراف) الذي يحتل المكانة الثانية في الهيئة الإسلامية في العاصمة إستانبول، كما يرأس الهيئة القضائية الإسلامية الخاصة بالأشراف في جميع ولايات الدولة العثمانية. انظر: عبدالعزيز محمد الشناوي. مرجع سبق ذكره، ج١، ص ٤٤٠. إسماعيل حقي أوزون. مرجع سبق ذكره، ص ص ١٩-٢٣.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

الحج المصرية، حيث كانت ترسلها الدولة العثمانية بصحبة قافلة الحج المصرية براً تحت رئاسة سبع سردارات، إمعاناً في تحقيق أمن الحجاج وسلامتهم، وكان عدد أفراد هذه الحامية العسكرية في السنوات العادية يتكون من خمس مئة جندي، وفي سنوات الخطر يزداد عدد هؤلاء الجنود إلى ألف جندي، وإلى جانب الحامية العسكرية العثمانية في جدة، كانت هناك حامية عسكرية أخرى تذهب إلى مكة لحفظ الأمن والنظام بها، خاصة في موسم الحج، وكانت هذه الحامية العسكرية جزءاً من القوات العسكرية المقيمة في قلعة جدة، وبما أنه لم تنشأ في مكة قلعة عسكرية في العصر العثماني فيما بين سنة ٩٢٣-١٢١٧هـ / ١٥١٧-١٨٠٢م^(١)، فقد اكتفت الحكومة المصرية بإرسال طائفة عسكر مكة من أوجاق المتفرقة، وبلوكات عسكر جدة، وقد فرضت لهم الدولة العثمانية رواتب عالية بلغت (٤.٤٢١ بارة)، كما كان هناك حامية عسكرية أخرى تقيم بقلعة المدينة للمحافظة على الأمن بها خلال موسم الحج، هذا بالإضافة إلى توفير عدد كبير من الحراس المدججين بالسلاح داخل الحرم الشريف لحماية الحجاج أثناء تأديتهم مناسك الحج داخل الحرم^(٢).

ولم تكن الدولة العثمانية تتأخر في اتخاذ كافة التدابير الحازمة، من أجل تأمين حياة الحجاج وممتلكاتهم داخل الأماكن المقدسة، ولذلك سعت إلى دعم كافة نشاطاتها العسكرية، بفرمانات سلطانية إلى كل من: أمير مكة ووالي جدة، لتأديب الأعراب العابثين بأمن البلاد، والذين يمثلون مصدر قلق للحجاج، عند تواجدهم في بلاد الحجاز، ومن ذلك الفرمان السلطاني الصادر إلى الشريف يحيى بن سرور^(٣) (١٢٢٨-١٢٤٢هـ / ١٨١٣-١٨٢٦م) بتأمين الطرق التي تربط بين مكة وبين مدن الحجاز الأخرى؛ لتحقيق أمن الحجاج وسلامتهم عند مرورهم بها^(٤)، كما حرص أمراء الحج وولاية جدة على مطالبة الأشراف

(١) لم تنشأ قلعة عسكرية في مكة حتى نهاية القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي، وكانت قلعة أجياد العسكرية، من أولى القلاع العسكرية التي تم بناؤها خلال تلك المدة، وذلك بأمر من أمير مكة الشريف غالب بن مساعد (١٢٠٢-١٢٢٨هـ / ١٧٨٧-١٨١٣م) في مدة الحرب السعودية- الشريفة، ثم بُنيت قلعة جبل هندي، ثم قلعة لعلع. انظر: إبراهيم رفعت باشا. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ١٨٣.

(٢) محمد عبداللطيف هريدي. اهتمام الدولة العثمانية بتوفير الأمن والأمان لحجاج بيت الله الحرام، ص ٨٦.

(٣) الشريف يحيى بن سرور: هو يحيى بن سرور بن مساعد بن سعيد بن سعد بن زيد بن محسن بن حسين بن حسن بن أبي نعي، تولى إمارة مكة، بعد أن قبض محمد علي باشا على عمه الشريف غالب، إلا أنه كان يشاركه في إدارة شؤون مكة، شنبر بن مبارك المعني المفوض من محمد علي، فاستحكمت العداوة بينه وبين شنبر، فقتله الشريف يحيى في المسجد الحرام في سنة ١٢٤٢هـ / ١٨٢٦م، فكان ذلك سبب في عزله في السنة ذاتها، فتوجه إلى مصر في سنة ١٢٤٣هـ / ١٨٢٧م، وتوفي بها في سنة ١٢٥٢هـ / ١٨٣٦م، انظر: أحمد بن زيني دحلان. خلاصة الكلام في بيان أمراء البلد الحرام. القاهرة: مكتبة الكليات الأزهرية، ١٩٧٧هـ / ١٩٧٧م، ص ٢٩٩-٣٠٠.

(٤) إستانبول: أرشيف رئاسة الوزراء: تصنيف جودت - داخلية، وثيقة رقم ١٦٩٠، غير مؤرخة.

بمعاقبة الأعراب المعتدين على الحجاج داخل بلاد الحجاز، ومن ذلك صدور بيور لديان^(١) إلى أمير مكة الشريف عبدالله بن سعيد^(٢) (١١٢٩-١١٣٠هـ/١٧١٦-١٧١٧م) - (١١٣٦-١١٤٣هـ/١٧٢٣-١٧٣٠م) وفي سنة ١١٣٨هـ/١٧٢٥م، الأول: من والي الشام وأمير الحج الشامي عثمان باشا^(٣)، والثاني من والي جدة أبو بكر باشا^(٤) (١١٣٧-١١٤١هـ/١٧٢٤-١٧٢٨م) - (١١٤٢-١١٤٧هـ/١٧٢٩-١٧٣٤م) - (١١٥٠-١١٥٧هـ/١٧٣٧-١٧٤٤م) بشأن التنكيل بالأعراب المعتدين على الحجاج والتجار، والذين نهبوا الغلال المرسله من ميناء ينبع إلى المدينة المنورة، وإزالة أذاهم، وإرجاعهم إلى طاعة الدولة^(٥).

وفي سبيل تحقيق المزيد من أمن الحجاج وسلامتهم، لم تتوان الدولة العثمانية عن تقديم كافة المساعدات والتسهيلات للحجاج، وخاصة الفقراء منهم، بتخصيص سفن بحرية من سفن جدة الراسية في مينائها، لنقل عدد كبير منهم إلى أوطانهم مجاناً^(٦).

وإلى جانب دور القوات العسكرية في جدة في حفظ الأمن والنظام داخل جدة وخارجها، والاهتمام بالحجاج، كان لها أيضاً دوراً بارزاً في حفظ أمن طرق القوافل الرئيسية في الحجاز، حيث حرصت الدولة العثمانية - إمعاناً منها في نشر الأمن والنظام داخل الحجاز، وخاصة في موسم الحج - على إرسال بعض أفراد الأوجاقات العسكرية في حامية جدة للمركز في الطرق الرئيسية التي يمر بها الحجاج داخل بلاد الحجاز، وحرصتها، ومن تلك

(١) البيورلدي: من المصدر التركي (بيورمق) وهي كلمة تركية بمعنى الأمر العالي، أو التوجه المكتوب بالرسم الهمايوني الصادر من الصدر الأعظم، أو من أحد الولاة (انظر: أحمد السعيد سليمان. مرجع سبق ذكره، ص ٤٩-٥٠) كما سميت به الأوامر التي أصدرها الصدر الأعظم في ديوان العصرية (أي وقت العصر) ويطلق على الدفاتر التي سُجِّل فيها الأوامر بـ (دفاتر بيورلدي). انظر: سهيل صابان، مرجع سبق ذكره، ص ٧٠.

(٢) الشريف عبدالله بن سعيد: هو عبدالله بن سعيد بن زيد بن محسن بن الحسين بن أبي غمي، سلك في أول ولايته طريق العدل والاستقامة، ثم حدث بينه وبين الأشراف خلاف كبير، فخرجوا من مكة إلى اليمن، ثم عزل، وبعد ذلك دخل مكة مع الشريف مبارك بن أحمد، حتى جاء الأمر السلطاني بتوليته مكة للمرة الثانية، وقد دبّت بينه وبين الأشراف خلافات كثيرة؛ بسبب نقص محصاتهم من دخل الإمارة، واستمر هذا الأمر قائماً حتى جاء الأمر السلطاني بعزله، ثم توفي بعد ذلك على إثر مرض ألم به عدة أيام. انظر: دحلان. مصدر سبق ذكره، ص ١٦٨-١٦٩ و ص ١٨٠-١٨١.

(٣) لم تجد الباحثة ترجمة له.

(٤) أبو بكر باشا: كان من أبرز ولاة جدة، وكان حازماً شديداً، ضرب بيد من حديد على يد المفسدين ولحسن سيرته وحزمه، جددت الدولة العثمانية ولايته على جدة مرتين أخريتين، كم تولى منصب (والي مصر) مرتين، الأولى: بعد عزله من ولاية جدة في سنة ١١٤١هـ/١٧٢٨م، والثانية: بعد عزله في سنة ١١٤٧هـ/١٧٣٤م، انظر: الجبرتي. مصدر سبق ذكره، ص ١١٣ و ص ٢٢٠-٢٢٥. وانظر: أحمد شليبي عبدالغني. مصدر سبق ذكره، ص ٦١٢ و ص ٦٤٣ و ص ٦٥٨ و ص ٧٢٧ و ص ٧٣١. دحلان. مصدر سبق ذكره، ص ١٨٢-١٩٣.

(٥) إستانبول: أرشيف رئاسة الوزراء - تصنيف إرادة - داخلية، وثيقة رقم ٢٩٦٢٠، غير مؤرخة.

(٦) مبارك محمد المعبدي. النشاط التجاري لميناء جدة خلال الحكم العثماني الثاني (١٢٥٦-١٣٣٥هـ/١٨٤٠-١٨٤٠م) ١٩١٦م) ط ١. جدة: النادي الأدبي الثقافي، ١٤١٣هـ/١٩٩٣م، ص ١٢٨.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبّان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

الممرات: طريق بحرة^(١)، وتوجد به فرقة عسكرية من الخيالة العثمانية لحراسته، كما توجد بعض الفرق العسكرية الأخرى من الخيالة على طول الطريق بين مكة وجدة إلى جانب قوات الباشي بوزوق^(٢)، إذ يُعدّ من أهم الطرق التي كانت ترتادها القوافل بشكل كبير، ومن ثم كان أكثر الطرق تعرضاً للسلب والنهب، سواء من قبل الأشراف المناوئين لأمير مكة، أم من قبل الأعراب القاطنين بالقرب من هذا الطريق، وفي بداية القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي، حرصت الدولة العثمانية على إقامة العديد من القلاع العسكرية والحصون على طول هذا الطريق (طريق جدة - مكة) لتأمين مرور قوافل الحجاج والتجار من جدة إلى مكة من جهة، وتأمين عمليات نقل الغلال والحبوب القادمة من مصر، من شون جدة إلى مكة المكرمة من جهة أخرى، ومن أهم هذه القلاع: قلعة الرغامة، وجعلت على حراستها بعض الجنود العثمانيين، وقلعة الكتانة الأولى، وأقامت على حراستها ضابطاً وعشرين جندياً، وقلعة الكتانة الثانية، ويحرسها ضابطاً وخمسين جندياً، وقلعة البيضاء ويقطنها جاويش وعشرين جندياً، وعلى مقربة منها برج صغير به بعض الجنود، أيضاً هناك قلعة العبد، ويحرسها أربعين جندياً، وقلعة الثديين، ويقيم بها خمسة عشر جندياً وجاويش، وقلعة بحرة، وهي من أكبر القلاع وأحصنها، ويقيم بها ثلاثة ضباط ومئة جندي، كما يوجد حصن صغير في حدة به بعض الجنود، وأقيم على جبل بالقرب منه برجين يقطنهما ضابطاً وأربعين جندياً، وكانت هذه القوة العسكرية المكلفة بالحراسة في هذين البرجين



هي قوة عسكرية مؤقتة، تحضر وقت مرور القوافل، ثم تعود إلى مقرها الأساسي في قلعة الشميسي، وهي قلعة شامخة البناء، يقيم بها ضابطين وخمسين جندياً، كما يوجد أيضاً على الطريق قلعة المقتلة، وبها حراس نظاميون، بالإضافة إلى قلعة أم الدود، وتقيم بها بعض القوات النظامية^(١).

ونتيجة لدور هذه القوات العسكرية المرابطة في هذه القلاع في حفظ الطريق وأمنه - إلى حد ما - فقد أصبح من أكثر الطرق حركة وارتداداً.

كما حرصت الدولة العثمانية على إقامة بعض الحصون والمراكز العسكرية في طريق المدينة المنورة، ومن أهمها: مركز وادي جديدة^(٢)، ويقيم به مجموعة من جنود حامية جدة العسكرية إلى جانب بعض قوات عسكر المدينة المنورة؛ لحفظ الطريق بعد خروج القوافل من المدينة المنورة في اتجاه مكة، أيضاً مركز الخيف^(٣) ويضم ثمانين جندياً من جنود الحامية العسكرية؛ لحماية الحجاج عند مرورهم به، وهو أحد المواقع الأكثر أهمية بعد طريق جدة - مكة، لأنه الطريق الوحيد الذي تسلكه القوافل القادمة من مكة أو ينبع في اتجاه المدينة المنورة، كما تقيم في شرق المدينة بالقرب من آبار العسيلات^(٤)، فرقاً من الخيالة العثمانية، حيث نُصبت خيامها بالقرب من تلك الآبار، لمراقبة أمن الطريق وحراسته^(٥).

وبالإضافة إلى تلك القلاع العسكرية التي يزخر بها طريق جدة - مكة، وطريق مكة - المدينة، فقد وُجدت أيضاً مقاهٍ عديدة، خاصة على طول طريق جدة - مكة، حيث كانت

(١) إبراهيم رفعت باشا. مصدر سبق ذكره، ج ١، ص ٢٥-٢٩. وانظر: عزة عبدالرحيم شاهين. مرجع سبق ذكره، ص ص ١٨٧-١٨٩.

(٢) لتحديد موقعها. انظر: خريطة رقم (٦).

(٣) لتحديد موقعها. انظر: خريطة رقم (٦).

(٤) لتحديد موقعها. انظر: خريطة رقم (٦).

(٥) بوركهارت. رحلات إلى شبه الجزيرة العربية، ص ٢٦١ وص ٣٣٤ وص ٣٥٠.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

بمنزلة استراحة للحجاج والمسافرين، حيث يتزودون فيها بالماء والطعام وشرب القهوة^(١)، فيجدون فيها ما يلزمهم من خبز وتمر ولبن وبعض الفاكهة، وبجوار تلك المقاهي أفنية واسعة، محاطة بأسوار من جريد النخل، تُربط فيها جمال الحجاج والمسافرين، ودوابهم، وهي مزودة بالعلف والحشيش لغذاء تلك الحيوانات، وكانت أغلب القوافل تُبيت في تلك المقاهي^(٢)، وقد أحصاها عبدالله بن محمد العياشي^(٣) في سنة ١٠٧٣هـ / ١٦٦٢م، بثمانية مقاهٍ، ثم زاد عددها في القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي إلى اثني عشر مقهى^(٤)، وهي كالاتي:

- مقهى رأس القائم: وهو محطة لاستراحة ركاب الحمير من جدة إلى مكة، وبالقرب منه مركز يقيم به أحد عشر جندياً؛ للمحافظة على أمن الطريق.
- مقهى الرغامة: ويقع على يسار مقهى رأس القائم، وبالقرب منه تل مرتفع وبعض التلال المتوسطة على يمين المقهى ويساره.
- مقهى جرادة: وهو مقهى متسع، مبني بالحجر ومسقوف بالخشب، وبالقرب منه بئران ماؤهما فيه بعض الملحوة.
- مقهى الكتانة: وبه ما يحتاج إليه الحجاج والمسافرين من ماء وزاد.
- مقهى العبد (سالم): ويقع على يمين مقهى الكتانة، ويوجد على مقربة منه بئر ماء تسمى (بئر الجادية).
- مقهى بحرة: ويقع في قرية بحرة في الطريق بين جدة ومكة^(٥)، وهو محطة رئيسة لراحة قوافل الحجاج والمسافرين، ويقع في منطقة خصبة، مشهورة بزراعة البطيخ، ويقدم فيه

(١) حمد الجاسر. مقتطفات من رحلة العياشي، ص ١٠. وانظر: أحمد بن محمد بن أحمد الحضراوي. الجواهر المعدة في فضائل جدة. تحقيق. علي عمر. القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، د.ت، ص ٣٠.

(٢) البتنوني. مصدر سبق ذكره، ص ٨٥.

(٣) عبدالله بن محمد العياشي: هو عبدالله بن محمد بن أبي بكر العياشي، فاضل من أهل فاس، ونسبته إلى آية عياش، قبيلة من البربر، ولد في سنة ١٠٣٧هـ / ١٦٢٧م، وتوفي في سنة ١٠٩٠هـ / ١٦٧٩م، وله عدة تصانيف، منها: الرحلة العياشية سماه (ماء الموائد) في مجلدين، وإظهار المنة على المبشرين بالجنة، ومسالك الهداية، وتحفة الأخلاء بأسانيد الأجلاء، انظر: خير الدين الزركلي. الأعلام (قاموس تراجم لأشهر النساء والرجال من العرب والمستعربين والمستشرقين). ط ١٤. بيروت: دار العلم للملايين، ١٩٤٢هـ / ١٩٩٩م، مج ٤، ص ١٢٩.

(٤) شارل ديدويه. رحلة إلى الحجاز في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي-١٨٥٤م. ترجمة. محمد خير البقاعي. الرياض: دار الفيصل الثقافية، ١٩٤٢هـ / ٢٠٠١م، ص ٢٦٩. وانظر: الحضراوي. مصدر سبق ذكره، ص ٣٠.

(٥) حمد الجاسر. مقتطفات من رحلة العياشي، ص ١٠٠. وانظر: شارل ديدويه. مصدر سبق ذكره، ص ٢٦٩. الحضراوي. مصدر سبق ذكره، ص ٣١. محمد صادق. دليل الحج للوارد إلى مكة والمدينة المنورة من كل فج. ط ١. بولاق: المطبعة الأميرية، ١٣١٣هـ / ١٨٩٥م، ص ص ٤٤-٤٦. إبراهيم رفعت باشا. مصدر سبق ذكره، ج ١، ص ص ٢٥-٢٦. البتنوني. مصدر سبق ذكره، ص ٨٤.

القهوة، وما يحتاج إلى المسافرين، من ماء وزاد، كما يوجد به حضائر للدواب مزودة بالأعلاف، كما يوجد بالقرب منه مسجد صغير بمئذنة صغيرة^(١).

- مقهى حدة: وهو من أكبر المقاهي، ويقع بالقرب من الوادي الكبير، القادم من وادي فاطمة في بلدة حدة على يسار القادم من بحرة^(٢)، وبالقرب منه مسجد صغير ذو مئذنة صغيرة، وعين ماء عذبة، وبئران، وعدد من الأسواق^(٣).

- مقهى الشميسي: ويقع بالقرب منه مسجد صغير وبئر ماء، وبعض الأكواخ.

- مقهى المقتلة: وبه بئر ماء عذب.

- مقهى أم الدود، ثم مقهى البستان، ثم مقهى المعلم بالجرول، وعنده ينتظر المطوفون الحجاج لاستقبالهم^(٤).

ثالثاً: الأنشطة الاقتصادية المصاحبة لقوافل الحج المختلفة:

إضافة إلى أهمية قوافل الحج من الناحية الدينية ودورها في التمازج السكاني والثقافي الذي سهلت تحقيقه إلى حد كبير، كانت لها أهمية كبيرة أيضاً في دعم النشاط الاقتصادي الذي كان يرافقها، فلم يكن الحج معبر وتأدية فريضة من فرائض الإسلام فحسب، بل كان في المحل الأول مجالاً كبيراً للتجارة، فالارتباط بين الحج إلى الأماكن المقدسة في الحجاز والتجارة كان ولا يزال وثيقاً في العالم الإسلامي، إذ كان معظم الحجاج يقومون بالتجارة في طريقهم إلى الحجاز وفي عودتهم منه، ولم يعارض القرآن ذلك بل دعا إلى العبادة والعمل معاً، قال تعالى: **رُجِبَ الْجَبُ كَيْ رُ**^(٥).

وتعد مدة الحج موسماً سنوياً للنشاط التجاري، حيث يفد إلى مكة حجاج بيت الله الحرام من أنحاء العالم الإسلامي جميعاً حاملين معهم منتجات بلادهم لتبادلها مع منتجات البلاد الأخرى؛ إذ كان الحج مجالاً خصباً لعمليات البيع والشراء، وتبادل السلع بين أعضاء القافلة وبين أسواق دربها مبتدئين ببيع معظم بضائع بلادهم، حيث اتخذت محطاته ومنازله التي كانت تحط بها الرحال للراحة والتزود بالماء والمؤن والذخائر كأسواق تجارية موسمية في الدرجة الأولى، فضلاً عن المراكز التجارية الدائمة بالمدن الشهيرة الكبرى والموانئ المصاحبة لمساره^(٦).

(١) إبراهيم رفعت باشا. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٧.

(٢) حمد الجاسر. مقتطفات من رحلة العياشي، ص ١٠٠. وانظر: الخضراوي. مصدر سبق ذكره، ص ٣٠.

(٣) شارل ديدية. مصدر سبق ذكره، ص ٢٧١. وانظر: محمد صادق. مصدر سبق ذكره، ص ٤٤-٤٦. إبراهيم رفعت باشا. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٧.

(٤) حمد الجاسر. مقتطفات من رحلة العياشي، ص ١٠٠. وانظر الخضراوي. مصدر سبق ذكره، ص ٣٠. محمد صادق. مصدر سبق ذكره، ص ٤٦. إبراهيم رفعت باشا. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٨-٢٩. البتوني. مصدر سبق ذكره، ص ٨٥.

(٥) سورة الحج، آية رقم (٢٨).

(٦) جمال محمود مرسى. مرجع سبق ذكره، ص ٩٦.

وكان سفر القافلة مناسبة مهمة لانتقال البضائع سواء منها التي كان يحملها الحجاج أنفسهم، أو تلك التي كان يحملها التجار بكميات كبيرة، وقد حرص التجار على مرافقة القافلة للإفادة من الحماية العسكرية التي تمتعت بها من جهة والحصول على الاعفاءات الجمركية الممنوحة لهم من جهة أخرى، فعلى الرغم من صعوبة تحديد عدد التجار المصاحبين لقوافل الحج، فلا شك أن كل حاج في القافلة كان يحرص على شراء عدد من السلع بصفتها هدايا لأسرهم وذويهم من جهة، والمتاجرة بها بهدف تعويض ما أنفقه خلال رحلة الحج من جهة أخرى^(١).

(١) - العوامل التي ساعدت على ازدهار التجارة في موسم الحج:

هناك مجموعة من العوامل ساعدت على ازدهار النشاط التجاري خلال موسم الحج، من أهمها قرار الإدارة المركزية بتخفيض الرسوم الجمركية المقررة على السلع التي يحملها الحجاج إلى مكة وكذلك التي يعودون بها إلى بلادهم، وهو ما ساعد على ازدهار النشاط التجاري لقوافل الحج وازدياد نسبة عدد المصاحبين لها^(٢)، كما أمر السلطان مراد الثالث بعدم تحصيل ضرائب على السلع التي يحملها موكب الحج اليميني إلى مكة المكرمة^(٣)، وهكذا استمرت الرسوم على هذا النحو حتى أعفيت جميع السلع التي تحملها قوافل الحج البرية عامة من مكة وإليها من جميع الرسوم الجمركية والتفتيش الجمركي معاً^(٤).

ومن العوامل التي ساعدت أيضاً على ازدهار الحركة التجارية في موسم الحج جهود الدولة العثمانية في تأمين قوافل الحج - التي سبق توضيحها آنفاً - كما أن امتلاك عدد كبير من التجار المصاحبين لقوافل الحج أكثر من وكيل تجاري في الحجاز، يؤدي أعماله التجارية ويسوق بضائعه القادمة بصحبة المراكب الهندية في موسم الحج عاملاً آخر أدى إلى زيادة حجم الأثر التجاري لقوافل الحج، وباستقراء العديد من وثائق المحاكم الشرعية المتنوعة المحفوظة في أرشيف القاهرة على مدار العصر العثماني، وجدّ العديد من الأمثلة من العائلات التجارية العريقة التي امتلكت شبكات تجارية كبيرة، وكان لهم وكلاء تجاريين عملوا باسمهم في كل العمليات التجارية سواء العمليات التجارية البرية أم البحرية على حد سواء^(٥).

(١) حسام محمد عبدالمعطي. مرجع سبق ذكره، ص ١٦٤.

(٢) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٣٤٧-١٣٤٨.

(٣) قطب الدين محمد بن أحمد بن محمد النهروالي. ابتهاج الإنسان في الإحسان الواصل من اليمن للحرمين. القاهرة: دار الكتب المصرية، مخطوط تحت رقم (٧٩)، ص ٢٢-٢٣.

(٤) جبرار «موسوعة الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر - الزراعة - الصناعات والحرف - التجارة» ضمن كتاب وصف مصر. ترجمة. زهير الشايب. ط١. القاهرة: مكتبة مدبولي، ١٣٩٩هـ / ١٩٧٨م، ج١، ص ٢٧٧.

(٥) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: سجلات محكمة القسمة العربية. سجل رقم ١، مادة رقم ٩٤٧، بتاريخ سنة ١٥٣٨م/١٩٤٥. وسجل رقم ١٤، مادة رقم ٢٥٩، بتاريخ سنة ١٥٩٥م/١٧٥٠. وانظر: ٤٤١.

كما أدى استئجار بعض التجار عدداً كبيراً من الإبل التي ترسل بصحة قوافل الحج إلى توسيع نطاق التجارة بحمل أكبر قدر ممكن من بضائع الشرق المختلفة مقابل أجر معين، ومن الأمثلة على ذلك: الاتفاق الذي جرى بين الخوaja شهاب الدين أحمد بن نور الدين الشهير بـ (ابن طعيمه)، وبين الجمال بدرج الحجاز الحاج علي، وكانت فحوى هذا الاتفاق تنص على أن يقدم الثاني للأول عشرين من الإبل لحمل بضاعته المشتملة على كميات من السكر والجوخ إلى مكة المكرمة في صحبة موكب الحج^(١)، أيضاً الخوaja محمد الشرايبي ضمن قافلة الحج المصرية في سنة ١١٢٥هـ / ١٧١٣م خمس مئة جمل وصلت إلى مكة المكرمة لتحمل بضائع الشرق^(٢).

ومما ساعد أيضاً على الانتعاش الاقتصادي في موسم الحج وصول السفن الهندية المحملة بالبضائع المختلفة من الهند والشرق الأقصى سنوياً في موسم الحج مرة كل سنة عبر الطريق البحري إلى جدة^(٣)، ثم بالقوافل البرية إلى مكة، فتقام الأسواق في مكة، حيث تكون من أغنى أسواق العالم^(٤)، هذا إلى جانب الدور الكبير الذي قام به الإنجليز في تجارة البحر الأحمر، بعد أن سمحت لهم الدولة العثمانية بالوصول إلى جدة على ألا تتجاوزها إلى الشمال^(٥)، وهو ما كان له أكبر الأثر، في إيجاد وسائل نقل مأمونة في نقل الحجاج والتجار وبضائعهم بين كبار التجار في الهند ووكلائهم في جدة والعكس خلال موسم الحج، حيث اكتفى الإنجليز بعمليات النقل مقابل النقد المدفوع^(٦).

سجلات محكمة الصالحة النجمية. سجل رقم ٤٧٠، مادة رقم ٩٦٨، بتاريخ سنة ٩٩٥هـ/١٥٨٦م، ص ٢٣١. سجل رقم ٥٢٢، مادة رقم ٦٤، بتاريخ سنة ١١٧١هـ/١٧٥٧م، ص ٣١. سجلات محكمة القسمة العسكرية. سجل رقم ١١، مادة رقم ٥٦٩، بتاريخ سنة ٩٨٨هـ/١٥٨٠م، ص ٣٦٣. سجل رقم ٩٤، مادة رقم ٥١٩، بتاريخ سنة ١١١٣هـ/١٧٠١م، ص ٣٧٧. سجل رقم ١٢١، مادة رقم ٢١٨، بتاريخ سنة ١١٤٨هـ/١٧٣٥م، ص ١٦٣. سجل رقم ١٢٠، مادة رقم ٦١٠، بتاريخ سنة ١١٦٦هـ/١٧٥٢م، ص ٤٦٨. سجل رقم ٢١٩، مادة رقم ١٦٥، بتاريخ سنة ١٢٠٦هـ/١٧٩١م، ص ٢٢١. سجلات محكمة الباب العالي. سجل رقم ٢٨، مادة رقم ١١٤٤، بتاريخ سنة ٩٧٥هـ/١٥٦٧م، ص ٣٥٢-٣٥٣. سجل رقم ٩٢، مادة رقم ٥٤٠، بتاريخ سنة ١٠١٩هـ/١٦١٠م، ص ١١٣. محافظ الدشت. محفظة رقم (٧) بتاريخ سنة ٩٣٣هـ/١٥٢٦م، ص ٤٩٠. إلى غير ذلك من الوثائق المحفوظة في مكتبة الباحثة.

(١) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: سجلات محكمة الباب العالي. سجل رقم ٢٨، مادة رقم ١٤٨٣، بتاريخ سنة ٩٧٥هـ/١٥٦٧م، ص ٤٥٩.

(٢) حسام محمد عبدالمعطي. مرجع سبق ذكره، ص ١٦٧.

(٣) يبدأ الطريق البحري من سواحل الجزر الشرقية، ثم سواحل الهند الشرقية فالغربية عبر المحيط الهندي مروراً بسواحل عمان واليمن فالبحر الأحمر حتى يصل إلى جدة. انظر: خريطة رقم (٥).

(٤) الحسين بن محمد الوريثاني. نزهة الأنظار في فضل علم التاريخ والأخبار المسمى بـ (الرحلة الوريثانية)، الجزائر: مطبعة بيرفونتان، ١٣٢٦هـ/١٩٠٨م، ص ٢٠٧.

(٥) إريك مكرو. مرجع سبق ذكره، ص ٣٠.

(٦) حسام محمد عبدالمعطي. مرجع سبق ذكره ص ١١٢.

كما زاد من الانتعاش الاقتصادي في موسم الحج تبادل العملات المختلفة - بواسطة الصرافين - والتي تنهال على الحجاز وأسواق دربه من مختلف أنحاء العالم مع الحجاج، على أساس أن ما كان يعرض في أسواق الحجاز، وأسواق دربه خلال هذه المدة القصيرة، كان فرصة لتجار العالم، للقيام بعمليتي البيع والشراء، ومن ثم وجدوا رواجاً تجارياً كبيراً، وفي مدة وجيزة حققوا أرباحاً طائلة، كما أن تدفق العملات الأوروبية^(١) في موسم الحج سهل إتمام عمليتي البيع والشراء، وكذلك إتمام الصفقات التجارية في أسواق الحجاز ودربه، حيث كانت مقبولة الدفع في تجارة البن اليمني والسلع الهندية، خاصة لدى التجار الهنود الذين يصرون على الدفع الفوري لإتمام عمليات البيع والشراء^(٢).

كما أن وصول سفن الدولة العثمانية العاملة في نقل مخصصات الحرمين الشريفين العينية عبر الطريق البحري، إلى ميناءي جدة وينبع، قد أسهم بدور كبير في دعم النشاط الاقتصادي في موسم الحج، خاصة بعد أن سمحت الدولة العثمانية لسفنها^(٣) وسفن الأوقاف بالدخول في مجال الاستثمار التجاري وعمليات النقل البحري التجاري في البحر الأحمر^(٤)، كما أن امتلاك التجار لعدد من السفن العاملة في النقل البحري التجاري بين ميناء جدة والموانئ الأخرى على ساحل البحر الأحمر خاصة في موسم الحج، ونقلها للحجاج والتجار معاً، أدى إلى سهولة المواصلات بتوفير عدد كبير من السفن ومن ثم انخفاض أجرة الراكب الواحد، وهو ما شجع عدد كبير من الحجاج والتجار على ركوب هذه السفن^(٥).

(٢) - أنواع السلع التجارية التي يجلبها الحجاج من بلادهم:

من السلع المصرية التي يجلبها الحجاج والتجار من مصر: الحبوب والمواد الغذائية المختلفة كالقمح والبقول والأرز، حيث أن الحجاج والتجار يتزودون بجزء منها في الطريق،

(١) من أمثلة العملات الأوروبية: العملات الذهبية كالدوق البندقي، والأسكودو الأسباني (الكرونة) والذهب المجري، والدوق الهنغاري، أما العملات الفضية فتتمثل في: القرش البندقي، والريال الهولندي، والريال الأسباني، والريال النمساوي. ولمعرفة مزيد من المعلومات عن أوزان تلك النقود وعيائها وسعر صرفها بالنصف فضة. انظر: أحمد الصاوي. النقود المتداولة في مصر العثمانية. ط٢، القاهرة: مركز الحضارة العربية، ١٤٢٩هـ/٢٠٠٨م، ص ص ١٤٨-١٧٤ و ص ص ٢٠٠-٢١٥. أندريه ريمون. الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر. ترجمة. ناصر أحمد إبراهيم. باتسي جمال الدين. ط١، القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، ١٤٢٦هـ/٢٠٠٥م، ج١، ص ص ٩٧-١٠٧.

(٢) جون لويس بوركهارت. مصدر سبق ذكره، ص ٢٤.

(٣) محمد عفيفي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٥.

(٤) حجة وقف والدة السلاطين، ص ٢٢.

(٥) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: سجلات محكمة القسمة العسكرية. سجل رقم ١٤٧، مادة رقم ٢٥، بتاريخ سنة ١١٥٢هـ/١٧٣٩م، ص ١٧.

ويتاجرون بالجزء الآخر^(١)، هذا إلى جانب الشعير اللازم للدواب المستخدمة، والبقول لإطعام الجمال التي كان يزيد عددها على عشرة آلاف جمل في رحلتي الذهاب والإياب^(٢)، وكان بعض التجار يرسلون إلى وكلائهم في الحجاز بعدد متنوع من السلع الغذائية المختلفة صعبة قافلة الحج لتصريفها في أسواق الحجاز والأسواق المصاحبة لمسار درب الحج المصري، ومن الأمثلة على ذلك إرسالية محمد آغا - سرداد طائفة جاويشان جداوي - إلى الحجاز صعبة قافلة الحج المصرية في سنة ١١٤٩هـ/١٧٣٦م بقيمة (٣٤.٤٥٦ نصف فضة)^(٣).

كما يجلب الحجاج والتجارة من مصر المصنوعات المحلية كالمنسوجات القطنية والصوفية والحريرية^(٤)، إلى جانب صبغة النيل^(٥)، حيث كان موسم الحج واحداً من أهم المواسم لتصريف المنسوجات المصرية المحلية، إذ تتحمل قافلة الحج المصرية بالآلاف البالات من الأقمشة لتباع في أسواق الحجاز وأسواق المحطات والمنازل في درب الحج المصري، وقد ساعدت موسمية قافلة الحج المصرية كل سنة على تعاقدات واسعة مع الحرفيين في مصر من النساجين والصباعين لتسلم المنسوجات في شهري شعبان ورمضان قبل خروج القافلة إلى الحجاز، وكان موسم الحج موسماً أساسياً لتكوين الشركات التجارية المختصة بتصدير الأقمشة المحلية المصرية إلى أسواق الحجاز، فمثلاً عقد اثنان من تجار سوق الشرب بالقاهرة في سنة ١١٣٤هـ/١٧٢١م، شركة برأس مال قدره (٥٢.٠٠٠ نصف فضة) لتصدير الأقمشة المحلية المصرية إلى أسواق الحجاز في موسم الحج، وفي المقابل يترودون بالتوابل والسلع الشرقية من أسواقه^(٦).

كما كانت السلع الأوروبية التي تُعيد مصر تصديرها مرة أخرى إلى الدول الأخرى، من ضمن السلع التي يتاجر بها الحجاج والتجار في موسم الحج، ومن أهمها الأقمشة الكتانية والجوخية، وقد أشار جوميه^(٧) من واقع تقارير القناصل الفرنسيين إلى أن قافلة الحج المصرية كانت تستورد كميات من تلك السلع الأوروبية لبيعها في أسواق الحجاز والمتاجرة بها، فعلى سبيل المثال أشار إلى تقرير قنصل فرنسا بالقاهرة في سنة ١١٥٠هـ/١٧٣٧م،

(١) سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٦٠.

(٢) الوريثاني. مصدر سبق ذكره، ص ٢٦٥.

(٣) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية. سجلات محكمة القسمة العسكرية. سجل رقم ١٤٦، مادة رقم ١١٢، بتاريخ سنة ١١٤٩هـ/١٧٣٦م، ص ٨٧.

(٤) جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ١٠٧.

(٥) سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٦١.

(٦) حسام محمد عبدالمعطي «صناعة الأقمشة وتجارها في مصر خلال العصر العثماني ١٥١٧-١٨١٧م، رؤية وثائقية جديدة» مجلة الروزنامة، ع ٤ (٢٥/١٤٢٥هـ/٢٠٠٦م) ص ٣٢٥.

(٧) لم تجد الباحثة ترجم له.

وقد جاء فيه: « أنه في خلال الأسابيع التي سبقت رحيل قافلة الحج المصرية في هذه السنة المذكورة بيعت كميات كبيرة من الجوخ من صناعة بريطانيا داخل بالات تضم الواحدة منها عشر قطع خضراء اللون ومئة واثنيتين أخرى قرمزية اللون»^(١).

كما كان الرصاص والزعفران والمرجان والجلد المدبوغ والأسلحة الأوروبية من أهم السلع التي حرص الحجاج والتجار على حملها عند الذهاب للحجاز لمبادلتها بسلع الشرق^(٢). وقد تخصص كثير من التجار في تصدير كافة السلع الأوروبية إلى أسواق الحجاز دون التخصص في سلعة معينة، بعضها عن طريق قافلة الحج المصرية، وبعضها الآخر بجرأ من ميناء السويس إلى ميناء جدة عن طريق عقد الشركات التجارية بينهما، فمثلاً: كون الخوaja أحمد بن ظاهر بن مسعود الشرايبي وابن عمه أحمد بن علي بن مسعود الشرايبي شركة فيما بينهما لكل واحد النصف، حيث كانا يرسلان إلى الحجاز البضائع الأوروبية المختلفة، مثل: المرايا والأقشمة الفرنسية والسكاكين والخرز والحديد والنحاس والصلب وغيرها، وبلغ ما كان في حوزة وكيليهما في جدة عبدالقادر النماري وسالم الشرايبي في سنة ١١٤٩هـ/١٧٣٦م من بضائع ختلفة ما قيمتها (٦٩٠.٦٩٠ بارة)^(٣).

أما السلع التي يجلبها حجاج المغرب وشمال أفريقيا من بلادهم، فتشمل: المصنوعات الجلدية والطرابيش والأزر المغربية والشيلان والعباءات الصوفية البيضاء والنعال الجلدية والمعاطف ذات أغطية الرأس التي تعرف بـ (البرانس) كما كانوا يحضرون في طرود مجانية عن طريق البحر سلع أخرى كالعسل والزبد والشمع وزيت الزيتون، بالإضافة إلى الزبدة المعبأة في جرار من الفخار^(٤)، إذ كانت مصر تُعدّ مركز انتقال للقافلة التجارية المغربية المصاحبة لموكب الحج السنوي، ومحطة لتسويق منتجات الغرب وشمال إفريقيا بمصر أولاً، ثم إعادة تصديرها والمتاجرة فيها ببلاد الحجاز، وفي محطات درب الحج المصري ثانياً^(٥)، هذا بالإضافة إلى السلع المتنوعة التي يجلبها الحجاج والتجار من الأسواق التجارية الموسمية التي تعقد في محطات درب الحج المصري ومنازله، مثل: الجمال والبغال

(١) سميرة فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٦١.

(٢) حسام محمد عبدالمعطي. العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر، ص ١٦٤-١٦٥.

(٣) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية. سجلات محكمة القسمة العسكرية. سجل رقم ١٤٣، مادة رقم ٤٨٢، بتاريخ سنة ١١٤٩هـ/١٧٣٦م، ص ٤٠١.

(٤) جيرار. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٥٣-٢٥٤. وانظر: عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم «العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين مصر والولايات العربية إبّان العصر العثماني ١٥١٧-١٧٩٨م من خلال وثائق المحاكم الشرعية» ضمن كتاب فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني. سلسلة تاريخ المصريين، ع ٣٨. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٠/١٩٩٠هـ/١٩٩٠م، ص ١٩٥-١٩٦.

(٥) عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم. مرجع سبق ذكره، ص ١٩٢.

والملايس من بركة الحاج، والشعير والفول من سوق عجرود، والفاوكهة الشامية والزبيب واللوز والحبوب كالعسد والأرز إلى جانب اللبن من سوق محطة نخل، والحشائش والتمر واللبن من سوق محطة ظهر الحمار، والأغنام واللبن والعسل من سوق محطة الشرفه، والعنب الأسود والرمان والتمر من محطة مغاير شعيب، والأغنام واللبن والسمن والعسل والبطيخ والتفاح من سوق محطة عيون القصب^(١)، كما يبيع بعض الأعراب علف الحيوانات بمحطة شق العجوز^(٢)، والأغنام والحشائش بمحطة الأزلم، كما يبيع أعراب محطة بين الدركين ماء المطر للحجاج^(٣)، كما تقام بين جموع الأعراب وأهل ينبع والحجاج سوق عظيم يُباع فيه العجوة، والأسماك الطازجة بأثمان باهظة، بالإضافة إلى الجواهر الثمينة، والخبز المعد في التنور، والبطيخ والفجل^(٤).

كما يقام في بدر سوق عظيم تباع فيه التمر والعلف والجمال، كما يبيع أهل وادي الصفراء اللحم المشوي والبطيخ والقرع والعجوة والرطب وغيره^(٥)، كما يقام في رابغ سوق عظيم، إذ يخرج أهلها لبيع ما عندهم من الماء والطعام وما يحتاجه الحاج من ملابس الإحرام، وأردية ونعال مجلوبة من مصر بأثمان باهظة^(٦)، كما يبيع أهالي محطة قديد للحجاج الفواكهة كالرطب والبطيخ^(٧)، كما يُباع بسوق خليص اللحم المشوي والبطيخ والرطب والقرع واللبانجان، كما توجد سوق عظيم بمحطة عسفان^(٨)، وآخر بمحطة وادي مر الظهران تُباع فيه جميع أنواع الخضار والفاكهة^(٩)، كما تقام سوق في عرفة، وكان أرخص الأسواق سعراً من غيره في بلاد الحجاز^(١٠)، كما تعمر أسواق منى بصنوف التجارات ويتزاحم الناس فيها على الشراء رغم ارتفاع الأسعار^(١١)، بالإضافة إلى سوق وادي الليمون

(١) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٣١١ و ١٣٢٠. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٧-٩٨.

(٢) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٣٩٣. انظر: حمد الجاسر. مقتطفات من رحلة العياشي، ص ٢٨. جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٩.

(٣) جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٩.

(٤) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٤٠٤-١٤٠٦. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٩.

(٥) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٥٦٠. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ٩٩.

(٦) حمد الجاسر. مقتطفات من رحلة العياشي، ص ٤١. وانظر: الوريثاني. مصدر سبق ذكره، ص ٣٧٧، جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ١٠٠.

(٧) حمد الجاسر. مقتطفات من رحلة العياشي، ص ٤٢.

(٨) الجزيري. مصدر سبق ذكره، ج٢، ص ١٥٧١.

(٩) حمد الجاسر. مقتطفات من رحلة العياشي، ص ٤٤.

(١٠) حمد الجاسر. أشهر رحلات الحج. ملخص رحلتي ابن عبدالسلام الدرعي، ص ١١٦-١١٩ و ١٢٦.

(١١) حمد الجاسر. مقتطفات من رحلة العياشي، ص ٦٧.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

بين منى ومكة وتباع فيه اللحوم والأرز والخيار والقثاء والبطيخ والبصل الأخضر والكراث والإبل والغنم وغير ذلك^(١).

أما السلع التي كان يجلبها الحجاج والتجار من بلاد الشام، فقد تمثلت، في: الأحجار الكريمة، والمنسوجات والتوابل، وقد عبر أحد مؤرخي دمشق^(٢) عن النشاط الاقتصادي الذي عم دمشق في أعقاب وصول الحجاج الأعجام إليها في سنة ١١٦٤هـ/١٧٥١م، بقوله: «... وصار جبر خاطر لعموم الناس في البيع والشراء وجاء مع العجم ربيات ذهب كل واحدة بثلاثة عشر قرشاً، ولؤلؤ كبير وصغير وأحجار ومعادن وشال وغير ذلك...». وفي سنة ١١١٩هـ/١٧٠٧م، حمل الحجاج الأروام معهم إلى أسواق الشام والحجاز أنواع من السلع، مثل: الشال والزعفران بلغت قيمتها عدة آلاف من القروش^(٣).

كما استفادت مدن الشام وقراه من تقديم سكانها الخدمات للقافلة، ففي دمشق نشطت صناعة البقسماط الذي تزودت به القافلة وانعكس ذلك على نشاط طائفة البقسماطية الحرفية، وبلغت مبيعاتها أثناء موسم الحج آلاف القناطير، كما نشطت طائفة البقسماطية أيضاً في حلب بمناسبة موسم الحج، كما أفادت كذلك طائفة العكامين الذين يقودون الجمال، والمحايرية الذين يصنعون المحارة (الشقدوفة)^(٤) هذا بالإضافة إلى الفوائد التي كان يجنيها شيوخ قرى حوران، وشيخ البدو في منطقة حلب وحماه من تأجير الآلاف من إبلهم لنقل الحجاج والقوات والبضائع المرافقة للقافلة^(٥).

أما السلع التي كان يجلبها الحجاج والتجار من الهند، كانت كثيرة ومتنوعة، إذ أن الكثير من حجاج الهند مسؤولين عن تكاليف نفقات سفرهم إلى الحج، فكانوا يأخذون معهم أنواعاً مختلفة من منتجات بلادهم لبيعها في أسواق الحجاز، ومنازل درب الحج الهندي لسد تكاليف نفقاتهم، خلال رحلة الحج الطويلة، أما جراً بواسطة السفن الكبيرة الحجم وهو

(١) إبراهيم رفعت باشا. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٣٧٢. وانظر: جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ١٠٠.

(٢) أحمد البديري الحلاق الدمشقي. حوادث دمشق اليومية ١١٥٤-١١٧٥هـ/١٧٤١-١٧٦٢م. تحقيق. أحمد عزت عبدالكريم. القاهرة: د. ن، ١٣٧٩هـ/١٩٥٩م، ص ١٦١.

(٣) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٨٣.

(٤) الشقدف: عبارة عن سريرين من الخشب وقاعدتهما من الجبال، وعلى حافة كل سرير من الجنب الخارجي والحلفي شبكة من عيدان الأشجار، بحيث إذا ضم السريران إلى بعضهما على ظهر الجمال متينة يكونان قبة يغطونها في الغالب بشيء من الأكلمة المغربية أو التركية، فتقي الراكب من الشمس والمطر، والشقدف يسع ركوب نفرين، كما يكفي لثومهما. انظر: البتوني.

مصدر سبق ذكره، هامش رقم (١)، ص ص ٢٦٧-٢٦٨.

(٥) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٨٣.

الغالب، أو برأ بواسطة طرق قوافل الحج البرية، التي تسلكها قوافل الهنود عبر فارس والعراق حتى تصل إلى مكة المكرمة لأداء فريضة الحج^(١).

ومن جهة أخرى كان الحكام المغوليون وحكام الولايات الإسلامية الأخرى في الهند يشجعون على نقل الحجاج إلى الحجاز وبالتالي المشاركة في أسواقها السنوية لا سيما بعد ما ظهر البن في اليمن في بداية القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، فضلاً عن التنافس الشديد بينهم وبين العثمانيين على نيل أكبر قدر ممكن من المشاركة الدينية والتجارية مع الحجاز، خاصة وأن الأتراك كانوا المشتريين الأساسيين للبن، مما حفز تجار الهند على المتاجرة مع الحجاز واليمن للحصول على البن مقابل عرض بضائعهم المختلفة، كما كانت الروابط الإسلامية التي كان حكام الهند يتمتعون بها قوية حتى أن الكثير منهم كانوا يرسلون الحجاج إلى الحجاز بسفنهم الخاصة وعلى نفقتهم الخاصة، ويوفرون لهم الأمن والسلامة منذ لحظة خروجهم حتى عودتهم سالمين، فكان حكام الدكن يرسلون الأرز وشحنات من المعادن والنسيج مع قوافل الحج إلى الحجاز لبيعها وشراء بئمنها الخيول العربية، فمثلاً محمود شاه الكجراتي^(٢) (٨٦٤-٩١٧هـ/١٤٥٩-١٥١١م) حاكم كجرات كان قد أوقف وقفية في كتابية على الحرمين الشريفين، وكان يرسل من إيراده بضائع مختلفة كالنيلة والأقمشة والمنسوجات المتنوعة مع قوافل الحج بسفن على نفقته الخاصة، ومثل هذه البضائع كانت تعفى من الرسوم الجمركية في ميناء جدة، كما كان الإمبراطور أكبر^(٣) (٩٦٣-١٠١٤هـ/١٥٠٦-١٦٠٥م) يرسل سنوياً مع أمراء قوافل الحج إلى الحجاز بضائع غالية وهدايا نفيسة لتوزيعها على مستحقيها، وبيع بعضها في أسواق الحجاز وشراء بئمنها الخيول العربية، ونظراً لأن سفن حكام الهند كانت تنقل الحجاج والتجار معاً إلى

(١) انظر: خريطة رقم (٥).

(٢) محمود شاه الكجراتي: من أشهر حكام ولاية كجرات (إحدى ولايات الهند المستقلة في مطلع القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي وثانية إمارات الهند الإسلامية بعد سلطنة دلهي). وقد بذل جهوداً مضنية لمواجهة خطر البرتغاليين الذين كانوا يشكلون تهديداً حقيقياً على تجارتها الخارجية في ميناء كامباي، وتعاون مع المماليك والعمانيين في صد هذا الخطر. وقد استمرت ولايته على كجرات اثنان وخمسون عاماً. انظر: راند علي طناش. مرجع سبق ذكره، ص ٢١.

(٣) الإمبراطور أكبر: هو جلال الدين محمد أكبر ابن نصير الدين همايون (٩٣٧-٩٦٣هـ/١٥٣٠-١٥٥٦م) وحفيد ظهير الدين محمد بابر (٩٣٤-٩٣٧هـ/١٥٢٧-١٥٣٠م) مؤسس الإمبراطورية المغولية في الهند في سنة ٩٣٧هـ/١٥٢٧م- تولى الحكم وعمره أربعة عشر عاماً، وقد تمكن من سيادة الهند كلها خلال حكمه على ثلاث مراحل: المرحلة الأولى: ٩٦٥-٩٨٣هـ/١٥٥٨-١٥٧٥م، تمكن فيها من إعادة السلطان المغولي الإسلامي على الهندستان، المرحلة الثانية: ٩٨٨-١٠٠٤هـ/١٥٨٠-١٥٩٦م، أعاد من خلالها سلطان أسرته على كابل وغزنة وبلاد الأفغان، وأمن بلادها من غزو الفرس. المرحلة الثالثة: ١٠٠٦-١٠٠٩هـ/١٥٩٧-١٦٠٠م، غزا منطقة الدكن واستولى عليها، وقد وسع رقعة بلاده فسيطر على شمال الهند وباكستان، ووصل في فتوحاته إلى البنغال، توفي وعمره ثمانية وخمسون عاماً في سنة ١٠١٤هـ/١٦٠٥م، بعد أن وصل بدولة الإسلام في الهند إلى ذروتها من حيث الاتساع والقوة والنظام والحضارة والرخاء. انظر: حسين مؤنس. أطلس تاريخ الإسلام. ط ١. القاهرة: الزهراء للإعلام العربي، ١٩٤٠٧هـ/١٩٨٧م، ص ص ٢٥٧-٢٥٨.

الحجاز، فقد ظهر بالتالي العديد من التجار في الهند وخاصة في كاليكوت لنقل الحجاج بسفنهم الخاصة بهدف نقل تجارة التوابل إلى أسواق الحجاز^(١).

وقد ربط كثير من الحجاج سفرهم إلى الحجاز بالتجارة، خاصة الحجاج القادمين عن طريق البحر، على متون السفن الكبيرة الحجم، والتي تتسع لعدد كبير من الحجاج والبضائع التجارية معاً، لكون الطرق البحرية أقصر الطرق وأقلها تكلفة^(٢)، وقد ساعدهم على ذلك الدور الريادي الذي قام به الإنجليز في عمليات نقل الحجاج والبضائع بين التجار في الهند ووكلائهم في جدة منذ بدايات القرن الثاني عشر الهجري/الثامن عشر الميلادي مقابل النقد المدفوع^(٣).

ومن أهم البضائع التي كان حجاج الهند يجلبونها معهم إلى أسواق الحجاز، وتلقى طلباً متزايداً ورواجاً كبيراً لدى التجار، الأحجار الكريمة، وتشمل: الجواهر والماس والياقوت واللؤلؤ^(٤) والعقيق^(٥)، والتوابل بجميع أنواعها وعلى رأسها: الفلفل والزنجبيل وجوزة الطيب والقرفة، وحب الهيل^(٦)، كما يجلبون معهم المنسوجات بأنواعها المختلفة كالمنسوجات القطنية، مثل: الموسيلين والشيت والكاليكو، والمنسوجات الصوفية ومن أشهرها: الشالات والسجاد الهندي، بالإضافة إلى المنسوجات الحريرية كالمخمل والساتان والتفتة والعمامات والوشاحات^(٧)، ومن السلع الأخرى التي يأتي بها حجاج الهند وتجارها إلى أسواق الحجاز: العقاقير الطبية كالكافور والعود الهندي والراوند^(٨) والأحجار الطبية كالتوتيا^(٩) إضافة إلى الأصباغ كالنيلة وخشب البرازيل أو شجر البقمي ذي اللون الأحمر^(١٠). والصمغ كصمغ

(١) راند علي طناش. مرجع سبق ذكره، ص ١١٠.

(٢) محمد أحمد زيود. التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للعالم العربي الإسلامي. ط١. دمشق: جامعة دمشق، ١٤١٤هـ/١٩٩٤، ص ٢٣٦.

(٣) حسام محمد عبدالمعطي. العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر، ص ١١٢.

(٤) كارستن نيور. رحلات إلى شبه الجزيرة العربية وإلى بلاد أخرى مجاورة لها. ترجمة. عبيد المنذر. ط١. بيروت: مؤسسة الانتشار العربي، ١٤٢٨هـ/٢٠٠٧م، ج١، ص ٢٣٧.

(٥) Heyd. W. Histoire du Commerce du levant, Lwipzig 1925, P64.

(٦) Ibid, P60. وانظر: نعيم زكي فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ١٧٤.

(٧) راند علي طناش. مرجع سبق ذكره، ص ١١٧-١١٨.

(٨) نعيم زكي فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢١٢.

(٩) التوتيا: عبارة عن حجر ذي ألوان متعددة، منها: الأصفر، والأخضر، والأبيض وهو أجود الأنواع (انظر: نعيم زكي فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢١٩) وهي من المواد المستخدمة في الطب، حيث كانت تستعمل - بعد تنقيتها- في تحضير سوائل لعلاج العيون والقروح. انظر: علي السيد علي محمود. الحياة الاقتصادية في جدة في عصر سلاطين المماليك. (٦٤٨-٩٢٣هـ/١٢٥٠-١٥١٧م) القاهرة: المطبعة التجارية الحديثة، ١٤١٢هـ/١٩٩١م، ص ٧٣.

(١٠) نعيم زكي فهمي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٥. وانظر: علي السيد علي محمود. مرجع سبق ذكره، ص ٧٠.

ألك، وصمغ الراتنجي وصمغ السندر^(١)، وكذلك العطور كالعود الهندي والمندي^(٢) والمسك وخشب الصندل وعود السند واللادن والمستكى^(٣)، بالإضافة إلى بعض المواد الغذائية كالأرز الهندي طويل الحبة والمفضل عند أهل الحجاز عن الأرز المصري^(٤)، إلى جانب السكر والشاي وجوز الهند والتمر الهندي^(٥) كما يحمل الحجاج والتجار إلى أسواق الحجاز أيضاً المعادن كالصفائح الحديدية والفولاذ والنحاس^(٦)، بالإضافة إلى الخزف الصيني والسلع الهندية المصنعة التي تلقى رواجاً في الأسواق الحجازية نظراً لاستخداماتها المحلية الواسعة، مثل: رؤوس النارجيلات التي تتوافر في جميع المنازل والمقاهي، والملاعق والسكاكين والمرايا والخرز الزجاجي وخرز العقيق الذي يعرف بـ (الريش Reysh)، والعقود الحمراء المصنوعة من الشمع، والسبجات المصنوعة من خشب الصندل، والساعات الإنجليزية المصنعة في الهند، والتي يقبل على شرائها تجار جدة ومكة^(٧).

أما السلع التي كان يجلبها الحجاج والتجار من اليمن، فكان أهمها البن اليمني الذي بلغ عصره الذهبي في النصف الأول من القرن الثاني عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي، حيث بلغ حيزاً كبيراً في صادرات اليمن إلى الحجاز والدول الأخرى، كما تحمل قافلة الحج اليمنية العديد من السلع المحلية ذات الإنتاج المحلي، مثل: المر واللبن الصبر والكندر والتي تحمل من أماكن إنتاجها من الهضاب الشرقية أو الجزر التابعة لحضرموت براً عن طريق قوافل الحج والتجارة البرية، التي تبدأ من مراكز الإنتاج في حضرموت (ظفار وساحل المهرة ومناطق وادي حضرموت) وتنتهي إلى المراكز التجارية في العاصمة شبوة أو جحراً على القوارب الصغيرة إلى ميناءي التصدير (الشحر والمكلا)^(٨)، ثم عبر السفن التي تحمل الحجاج والتجار إلى ميناء جدة^(٩).

(١) راند علي طناش. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٠.

(٢) عمر بن بحر الجاحظ. كتاب التبصر بالتجارة. تحقيق. حسن حسني عبدالوهاب. د.م: دار الكتاب الجديد، ١٣٨٦هـ/١٩٦٦م، ص ٢٢.

(٣) Angelo pesce. Jiddah Portrait of an Arabian city, London: Falcon press, 1976, PP 66-67.

(٤) جبرار. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٨٥.

(٥) بوركهارت. مصدر سبق ذكره، ص ٣٤-٣٥.

(٦) شوقي عبدالقوي عثمان. تجارة الخيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١-٤٠٤هـ/٦٦١-١٤٩٨م) الكويت: المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، ١٤١٠هـ/١٩٩٠م، ص ٢٣١. وانظر: راند علي طناش، مرجع سبق ذكره، ص ١٢١.

(٧) بوركهارت. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٤٠ وص ٤٣-٤٤.

(٨) انظر: خريطة رقم (٤) وخريطة رقم (٥).

(٩) خالد سالم باوزير. موانئ ساحل حضر موت - دراسة إثنو أثرية. ط ١. د.م: د.ن، ١٤١٦هـ/١٩٩٦م، ص ٩٢-٩٣.

كما يحمل الحجاج والتجار معاً البلسم وهو من السلع الجنوبية المهمة، والعنبر الشحري الذي يمثل الصدارة بين أنواع العطور القيمة^(١)، بالإضافة إلى الصمغ العربي والبخور من مناطق إنتاجه في ظفار وإقليم المهرة^(٢)، إلى جانب العسل الجامد الذي اشتهرت اليمن بإنتاجه، وكان يحمل في أواني تسمى (القصب)^(٣)، وفصوص العقيق الذي يؤتى بها من الشحر^(٤)، كما يحمل حجاج صعده وتجارها بعض المصنوعات الجلدية التي اشتهرت صعده بإنتاجها، ولذا عرفت بـ (أنها مدينة الصناعات الجلدية المتعددة المنافع)^(٥)، كما يحمل التجار والحجاج بعض المنسوجات اليمنية، ومن أهمها: الشياذر الحضرمية^(٦)، إلى جانب الفوط والملاحف والمخدات التي أدت دوراً بارزاً في تجارة اليمن الخارجية^(٧)، كما يحمل الحجاج والتجار الذين يسلكون طريق البحر بواسطة السفن الشراعية، بعض الصناعات المعدنية كالسيوف والخناجر والحلي اليمنية المميزة^(٨)، واللؤلؤ والأخشاب، وبعض النباتات الطبيعية التي كانت تصل إلى ميناء جدة عبر ميناء الحديدية^(٩)، بالإضافة إلى الدخن والذرة والقمح التي تصل إلى ميناء جدة عبر ميناءي المخا والحديدية^(١٠)، كما يحمل معهم الحجاج والتجار إلى أسواق الحجاز الحبال المصنوعة من ليف شجر جوز الهند المستخدمة في صناعة السفن عوضاً عن مسامير الحديد^(١١)، بالإضافة إلى زيت السمسم والنيلة اليمنية كالورس والفوه والعصفر والعصب^(١٢)، هذا إلى جانب مادة الشب التي تستخدم في تثبيت الألوان، ويجلبها التجار بكثرة من جزيرة سوقطرى^(١٣)، إضافة إلى الدروع والتروس التي اشتهرت اليمن بصناعتها منذ القدم، وكانت

(١) علي بن حسين السليمان. النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى، ص ٢٤١. انظر: خالد سالم باوزير. مرجع سبق ذكره، ص ٩٩ و١٠٣.

(٢) كارستن نيور. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ١١٤.

(٣) علي السيد علي محمود. الحياة الاقتصادية في جدة في عصر سلاطين المماليك، ص ٥٦.

(٤) خالد سالم باوزير. مرجع سبق ذكره، ص ١٠٠.

(٥) عبدالرحمن عبدالواحد الشجاع. اليمن في عيون الرحالة. ط١. دمشق: دار الفكر، ١٤١٣هـ/١٩٩٣م، ص ١٢٩.

(٦) خالد سالم باوزير. مرجع سبق ذكره، ص ١٠١.

(٧) نايف عبدالله الشمروخ «التجارة في اليمن في عهد بني رسول (٦٣٠-٨٥٨هـ/١٢٣١-١٤٥٤م)» المجلة العربية للعلوم الإنسانية، س ١٦، ع ٦٢ (١٤١٨هـ/١٩٩٨م)، ص ٢٤١.

(٨) علي السيد علي محمود. الحياة الاقتصادية في جدة في عصر سلاطين المماليك، ص ٥٦.

(9) Muhammad Said AL.Shaafi. The Foreign Trade of Juddah during the Ottoman period 1840, 1915. First Edition, 1405H 1985ac, p82.

(١٠) عبدالرحمن عبدالواحد الشجاع. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٧.

(١١) علي السيد علي محمود. الحياة الاقتصادية في جدة في عصر سلاطين المماليك، ص ٦٨.

(١٢) حسن صالح شهاب. عدن فرض اليمن. صنعاء: مركز الدراسات والبحوث اليمني، د.ت، ص ٢٦١-٢٦٣.

(١٣) علي السيد علي محمود. الحياة الاقتصادية في جدة في عصر سلاطين المماليك، ص ١٠٤.

ترسل إلى ميناء جدة بحراً بواسطة السفن الشراعية^(١) بصحبة الحجاج والتجار الذين يفضلون الطريق البحري الأقصر مسافة والأقل تكلفة.

أما السلع التجارية التي تأتي عبر قافلة دارفور وبلاد الحبشة وساحل الصومال بصحبة قوافل الحج أو بواسطة السفن الشراعية من موانئ كل من: سواكن ومصوع وزيلع وبربرة إلى ميناء جدة فكان أهمها: الرقيق الذي يباع عدد كبير منه إلى الحجاج الذين ينقلونه معهم إلى أوطانهم على أمل أن يحققوا ربحاً كبيراً بعد بيعه^(٢)، بالإضافة إلى الذرة التي يجلبها التجار من مناطق إنتاجها في إقليم التاكا^(٣)، والذهب من سنار، والصمغ والعاج من الحبشة وكردفان^(٤)، والخيول العربية من شندي والجمال البشارية^(٥)، والأغنام والنعام^(٦) وريش النعام والسنامي ويرد عن طريق القوافل من دارفور وكردفان^(٧)، والمسك والسمن والزبدة^(٨)، بالإضافة إلى المصنوعات الجلدية، مثل: رجال الإبل والحقائب الجلدية والصنادل المصنوعة من جلد البقر وقرب المياه، والأواني الخشبية وأباريق المياه المزخرفة من سواكن والحصر (البروش) وتصدر بواسطة تجار سواكن، ويقبل على شرائها الحجاج بكميات كبيرة، حيث قل من الحجاج من يغادر مكة بغير حصيرة سواكنية صغيرة مميزة بصناعتها الدقيقة على هيئة سجادة يؤدي عليها فريضة الصلاة^(٩)، إلى جانب بعض المحصولات الزراعية كالبن الحبشي وزيت السمسم^(١٠)، والقرفة والفلفل والقرنفل والتمر

(١) حسن صالح شهاب. مرجع سبق ذكره، ص ص ١٦٠-١٦١.

(٢) مبارك محمد المعدي. مرجع سبق ذكره، ص ٣٦٠ وص ٣٦٢.

(٣) نسيم مقار. أحوال السودان الاقتصادية قبل الفتح المصري. د.م. دن، د.ت، ص ١١٦.

(٤) جون لويس بوركهارت. رحلات بوركهارت في بلاد النوبة والسودان. ترجمة. فؤاد أندراوس. القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، ١٩٤٢٦هـ/٢٠٠٥م، ص ٢٤٠ وص ٢٤٦ وص ٣٠٧ وص ٣٤٨. وانظر: خريطة رقم (٥).

(٥) الجمال البشارية: نسبة إلى عرب البشارية، أحد بطون قبائل البجة المنتشرة في السواحل الممتدة ما بين مصر والسودان، ويقطن البشاريون في شمال السودان بين البحر الأحمر وأسوان، ويشغلون في تجارة الإبل، ومناجم الذهب بوادي العلاقي (انظر: آمال إبراهيم محمد. الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر. ط١، صنعاء: مركز الدراسات والبحوث اليمني، ١٩٩٣م/١٤١٣هـ، ص ٢٨) ومقرهم الرئيس ميناء علبية على ساحل البحر الأحمر بين ميناءي سواكن والقصير، وتربطهم علاقات تجارية بمصر العليا وبقبائل العبابدة المجاورة لهم، وهم سوق منظمة ترد إليها السلع من سواكن، ومصر العليا، كما تصل إليها قوارب من موانئ الحجاز؛ للحصول على الزبدة وجلود الحيوانات. انظر: بوركهارت. رحلات بوركهارت في بلاد النوبة والسودان، ص ص ١٢٨-١٣٠.

(٦) المصدر السابق، ص ٣١٣.

(٧) محمد صالح ضرار. تاريخ السودان (البحر الأحمر - إقليم البجة)، بيروت: منشورات دار مكتبة الحياة، ١٩٦٥م/١٣٨٥هـ، ص ١٢٦.

(٨) بوركهارت. رحلات بوركهارت في بلاد النوبة والسودان، ص ٣٤٣ وص ٣٤٩.

(٩) المصدر السابق، ص ٢٤٤ وص ٢٤٧ وص ٣١٣ وص ٣٤٨-٣٤٩.

(١٠) محمد صالح ضرار. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٥.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

الهندي^(١) وجوز الكاكاو^(٢)، كما يأتي حجاج وسط أفريقيا بمنتجات وسط وغرب أفريقيا، التي كانت تصلها بواسطة قوافل الجمال: كالخز والنحاس وبعض الأقمشة القطنية والشمع والعسل^(٣).

(٣)- الحركة التجارية لقوافل الحج والتجارة أثناء عودتها من الحجاز:

أما عن السلع وحركة التجارة التي كانت تتم للقوافل أثناء العودة فكانت نشطة، حيث كان الحجاج والتجار يعودون بالعديد من السلع التجارية من أسواق الحجاز، ففي موسم الحج يتم نقل البضائع الهندية والأفريقية والمصرية الشامية والمغربية واليمنية إلى أسواق مكة إما عن طريق البر بصحبة قوافل الحج أم عن طريق ميناء جدة الذي يمثل نقطة الوصول للحجاج والتجار الذين يفدون عن طريق البحر، حيث يعقد في مكة أكبر سوق إسلامي يؤتى إليه بجميع البضائع من الشرق والغرب فتشهد مكة أكبر حركة تبادل تجاري بين منتجات الشرق والسلع الغربية، حتى تبدو أثناء الحج كأثرى سوقاً في العالم^(٤).

فأما السلع التي كان يعود بها حجاج قافلة الحج المصرية وتجارها من مكة، فتشمل: البن اليمني والأقمشة الهندية والتوابل والبهارات ولبسم مكة والبخور والصبر والمر والعقاقير الطبية والجلود والحناء وغيرها من السلع الشرقية^(٥)، حيث ظلت قافلة الحج المصرية واحدة من عوامل ازدهار الحركة التجارية بين مصر والحجاز.

وقد قدر جيرار - أحد علماء الحملة الفرنسية - قيمة البضائع الشرقية المستوردة بواسطة قافلة الحج المصرية بمبلغ سنوي قدره (٢٥٠ إلى ٣٠٠.٠٠٠ قرش إسباني)^(٦) وقد حرص عدد كبير من كبار تجار مصر على السفر في كل سنة صحبة موكب الحج المصري لتبادل السلع التجارية المتنوعة، كما تكونت شركات تجارية بين تجار كثيرين للتجارة ونقل المنتجات المصرية والواردات الأوروبية إلى أسواق الحجاز والعودة منها بسلع الشرق المختلفة عبر قافلة الحج المصرية، كما حرص عدد من تجار مصر على إرسال

(١) بوركهارت. رحلات بوركهارت في بلاد النوبة والسودان، ص ٢٢٥-٢٢٦ وص ٣١٣. وانظر: نسيم مقار. مرجع سبق ذكره، ص ١٠.

(٢) بوركهارت. رحلات إلى شبه الجزيرة العربية، ص ٣٩.

(٣) محمد صالح ضرار. مرجع سبق ذكره، ص ٣٠٧.

(٤) الوريثاني. مصدر سبق ذكره، ص ٣٠٧.

(٥) جمال محمود مرسي. مرجع سبق ذكره، ص ١٠٨. وانظر: حسام محمد عبدالمعطي. العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر، ص ١٦٥.

(٦) موسوعة الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر، ج١، ص ٢٧٧.

مما ليكهم مندوبين عنهم لحراسة بضائعهم ومتابعتها، إلى جانب عدد كبير من الجمال المستأجرة لحمل بضائعهم^(١).

وقد حفلت سجلات المحاكم الشرعية المحفوظة في أرشيف دار الوثائق القومية في القاهرة بالعديد من الأرقام لحجم تركات بعض التجار سواء التجار المقيمون في القاهرة أم التجار المتوفون في طريق الحج، والتي بينت مدى حجم السلع الشرقية الواردة إلى مصر من أسواق الحجاز في موسم الحج، فمثلاً التاجر إبراهيم آغا جلب معه لدى عودته صحبة قافلة الحج المصرية في سنة ١١١٥هـ/١٧٠٣م، أقمشة هندية قيمتها (١٠٠٠٠٠٠٠٠ بارة)^(٢)، كما جلب التاجر علي بن عبدالله -تابع أمير الحج إسماعيل بك بن عوض- معه عند سفره مع سيده في سنة ١١٢٩هـ/١٧١٦م ثمانية قناطير لفل وثلثة قناطير بن لتجارته الخاصة^(٣)، كما جلب الحاج أحمد بن سراج الدين الصعيدي الشهير بـ (الجباز) المتوفى بطريق الحج عند عودته صحبة قافلة الحج المصرية في سنة ١١٣٤هـ/١٧٢١م أقمشة هندية قيمتها (٢٠٠٠٠٠٠٠٠ بارة)^(٤)، كما كون محمد الغزاوي بن ياسين مع التاجر جودة بن صالح الأقواجي شركة تجارية جلبا عن طريقها سبعة أحمال بن عند عودتهما صحبة قافلة الحج المصرية في سنة ١١٨٦هـ/١٧٧٢م^(٥).

ولأهمية الأقمشة الهندية لدى تجار قافلة الحج المصرية وحجاجها، فقد أشارت بعض المصادر التاريخية إلى تأخر موكب الحج عن الخروج من مكة - رغم حدوث الأزمات السياسية والاقتصادية بها وما يصاحبه من ارتفاع الأسعار في بعض الأحيان - من أجل التزود بالأقمشة الهندية المتنوعة، فمثلاً في سنة ١١١٩هـ/١٧٠٧م تأخرت قافلة الحج المصرية في مكة إلى منتصف شهر صفر؛ بسبب تأخر وصول مركب هندي إلى جدة، والذي انتظره الحجاج لشراء ما به من أقمشة هندية^(٦)، وعلى النقيض من ذلك عندما وجد الحجاج في سنة ١١٣٨هـ/١٧٢٨م أن السفن الهندية وصلت بدون حمولة الأقمشة التي

(١) حسام محمد عبدالمعطي. العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر، ص ١٦٧.

(٢) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: سجلات محكمة القسمة العسكرية. سجل رقم ١٠٠، مادة رقم ٧٣، بتاريخ سنة ١١١٥هـ/١٧٠٣م، ص ٤٧.

(٣) المصدر السابق: سجلات محكمة الصالحية النجمية. سجل رقم ٥١٢، مادة رقم ٥٦٤، بتاريخ سنة ١١٢٩هـ/١٧١٦م، ص ٢٨٨.

(٤) القاهرة: أرشيف دار الوثائق القومية: سجلات محكمة القسمة العسكرية. سجل رقم ١٢٠، مادة رقم ٦٠٨، بتاريخ سنة ١١٣٤هـ/١٧٢١م، ص ٤٦٥.

(٥) المصدر السابق: سجلات محكمة الباب العالي. سجل رقم ٢٧٨، مادة رقم ٤٢٦، بتاريخ سنة ١١٨٦هـ/١٧٧٢م، ص ٢٤٣.

(٦) الجبرتي. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٥٩.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبّان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

كانوا ينتظرونها، فإنهم رحلوا عن مكة في اليوم الثامن عشر من شهر ذي الحجة قبل أربعة أيام عن موعد تحركهم المعتاد^(١).

وقد كانت الأقمشة الهندية بجميع أنواعها تصل مع قافلة الحج المصرية بصورة أوسع من البن اليمني، حيث أن كميات البن المطلوب مع قافلة الحج كانت أقل من تلك الكمية الآتية عن طريق البحر، ففي سنة ١١٢٥هـ/١٧١٣م، جلبت قافلة الحج المصرية (٢٠٠٠ بالة) من البن في مقابل (١٦٠٠٠ بالة) عن طريق البحر من جدة، وفي سنة ١١٣٣هـ/١٧٢٠م جلبت القافلة (١٥٠٠ فردة) في مقابل (٢٦٠٠٠ فردة) عن طريق البحر^(٢)، ورغم ذلك كانت قافلة الحج المصرية تحقق أرباحاً طيبة نتيجة الاتجار في محصول البن، إذ كان في إمكانها سد قيمة البضائع الأوروبية نقداً من حصيلته بيع محصول البن الذي يأتون به من أسواق الحجاز^(٣).

وقد قدر جيرار - أحد علماء الحملة الفرنسية - قيمة البضائع الواردة عن طريق البر بشكل إجمالي في سنة ١٢١٣هـ/١٧٩٨م بـ (٤١.٢٥٠.٠٠٠ مديني) في حين قدر البضائع الواردة عن طريق البحر بحوالي (٥٠٠.٠٠٠.٠٠٠ بارة) سنوياً^(٤).

أما قافلة الحج الشامية العائدة من الحجاز فكانت تحمل عدة سلع، منها: السنا المكي المعروف بـ(السنامكي) والبن اليمني، وبلغت قيمته المستوردة من الحجاز في سنة ١١٤٩هـ/١٧٣٦م ست مئة كيس تم طرحها في أسواق بلاد الشام، كما حملت القافلة معها أثناء العودة المنسوجات والأقمشة الهندية والتوابل والطور بمختلف أنواعها، والأحجار الثمينة التي تصل من الهند عبر البحر الأحمر إلى ميناء جدة ومنه إلى أسواق مكة^(٥).

ويتبين مدى مساهمة قافلة الحج الشامية في التجارة الدولية خلال موسم الحج مما رافق القافلة التي عادت إلى دمشق في سنة ١٢٥٨هـ/١٨٤٢م من بضائع، فقد ضمت (٢٢٥ حملاً) من الحناء زنتها (٢.٢٥٠ رطلاً) سعرها (١٢٠.٠٠٠ قرش)، وأربعين حملاً من البن اليمني، وكانت في الأساس تسعين حملاً ولكن سرق منها خمسين حملاً في الطريق تزن (٤٠٠٠ رطل) قيمتها (١٤٠.٠٠٠ قرش)، كما عادت بعشرين حملاً من المنسوجات الهندية، يتألف كل حمل من بالتين تضم الواحدة منها مئة قطعة، ثمن القطعة

(١) أحمد شلبي عبدالغني. مصدر سبق ذكره، ص ٦١٢.

(٢) أندريه رمون. مرجع سبق ذكره، ج١، ص ٢٥٠-٢٥١. انظر: حسام محمد عبدالمعطي. العلاقات المصرية الحضارية في القرن الثامن عشر، ص ١٦٦.

(٣) سميرة فهي. مرجع سبق ذكره، ص ٢٦٣.

(٤) «موسوعة الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر الميلادي» ج١، ص ٢٧٧. وانظر: أندريه رمون. مرجع سبق ذكره، ج١، ص ٢٥٢.

(٥) عبدالكريم رافق. دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث، ص ١٨٣-١٨٤.

مئتي قرش، ومجموع ثمنها (٨٠٠.٠٠٠ قرش)، كما قدرت قيمة المجوهرات التي حملتها تلك القافلة بـ (١٠٠.٠٠٠ قرش)، كما اشتملت البضائع أيضاً على ريش النعام وقيمتها (١٧٠.٠٠٠ قرش)، وعطورات ثمنها (١٦٠.٠٠٠ قرش) وبضائع أخرى متفرقة قيمتها (٦٠.٠٠٠ قرش)، وقد بلغت قيمة البضائع التي حملتها تلك القافلة جملة (٣٨٧.٠٠٠ فرنك أو ما يعادل ١.٨٥٠.٢٠٠ قرش)^(١).

أما السلع التي يعود بها حجاج قافلة الهند وتجارها فتشمل: الخيول العربية التي يكثر عليها الطلب بالهند لاستخدامها في الحروب والحاجة إليها في الجيوش، إلى جانب استخدامها في المناسبات الدينية المختلفة^(٢)، إضافة إلى المن والزبيب واللوز الطائفي، حيث كانت السفن الإنجليزية أثناء عودتها للهند بالحجاج والتجار تحمل منه (٥٠٠.٠٠٠ طن) سنوياً^(٣)، كما يعود الحجاج والتجار بالجلود المدبوغة وسبجات اليسر المصنوعة من المرجان الأسود، والتي كانت مطلوبة بكثرة لدى مسلمي شبه جزيرة الملايو^(٤)، بالإضافة إلى السنامكي والصدف واللؤلؤ^(٥) والسجاجيد ومساويك الأراك التي يشتريها مسلمي الهند وباكستان وماليزيا وأندونيسيا، وقد اشتهر ميناء بومباي في الهند بتسويق تجارة هذه المساويك^(٦) وأكياس السنا والحناء الحجازية التي لاقت إقبالاً كبيراً من الحجاج على شرائها عند عودتهم إلى بلادهم بصفته هدايا لذويهم وقريباتهم^(٧).

كما يحمل الحجاج والتجار عند عودتهم للهند السلع التجارية التي تصل إلى أسواق الحجاز من مصر والشام وشمال أفريقيا وشرقها، التي تُعيد جدة تصديرها إلى الهند والأقاليم المجاورة، مثل: السيوف العربية التي كانت تلقى رواجاً كبيراً لدى الحكام الهنود، فضلاً عن استخدامها في أغراض الصيد والصناعة، وسبائك الذهب والفضة ذات الأصل العثماني والأوروبي، بالإضافة إلى البن اليمني الذي يجلبه كبار تجار الهند من أسواق الحجاز في موسم الحج على الرغم من الصلات التجارية بين الهند واليمن^(٨)، كما يجلبون

(١) المرجع السابق، ص ١٨٤. وانظر: عزة عبدالرحيم شاهين. مرجع سبق ذكره، ص ص ١٧١-١٧٢.

(2) Sinnappah Arasaratnam. Maritime India in the seventeen the century, Oxford University, 1994, P 227.

(٣) كارستن نيبور. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٣٦.

(٤) بوركهارت. رحلات إلى شبه الجزيرة العربية، ص ٤٠.

(٥) Muhammad. AL-ShaaFi, op. cit. p179.

(٦) مبارك محمد المعبدى. مرجع سبق ذكره، ص ٣٥١.

(٧) بوركهارت. رحلات إلى شبه الجزيرة العربية، ص ٢٤٤. وانظر: رائد علي طناش. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٠.

(٨) رائد علي طناش. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٣.

أيضاً الرقيق والعاج الأفريقي^(١) والمعادن والأحجار الكريمة والمرجان والرصاص والزنك من مصر^(٢)، والحلي والعقود الزجاجية^(٣) والقرمزية وأسلاك النحاس المذهبة والفضية^(٤). أما السلع التي يعود بها التجار والحجاج اليمنيون من الحجاز فتشمل: الجلود والمن المكي^(٥) والبلسم والصبغ العربي واللوز الطائفي^(٦) ومساويك الآراك وأوراق الحناء والسنامكي وصبغ جدة النقي واللبن الهش، والجمال ذات الخصائص المميزة^(٧). وسبحات اليسر المصنوعة من المرجان الأسود شديد اللمعان، والتي يقبل على شرائها حجاج اليمن عند عودتهم إلى بلادهم إلى جانب الصدف^(٨)، إلى جانب السلع المصرية والأوروبية المُعاد تصديرها، مثل: الأقمشة الفرنسية كالجوخ الفرنسي والمصرية كالأقمشة الكتانية والقطنية^(٩)، بالإضافة إلى المعادن^(١٠) والحلي الزجاجية^(١١) والورق^(١٢) والمواد الغذائية المصرية كالحنطة والسكر والأرز وزيت الزيتون وعسل النحل، كما يحمل التجار اليمنيون بعض السلع الأوروبية كالمرجان والقرمزية وبعض المصنوعات كالحبال والحصر وسعف النخيل^(١٣).

أما السلع التي يعود بها حجاج شرق إفريقيا وتجارها فتشمل: صبغ جدة النقي واللؤلؤ والجلود والسنامكي والحناء واللوز الطائفي وجريد النخل وعسل النحل والسمن ومساويك الآراك^(١٤)، والتمور بجميع أنواعها خاصة أنها لا تُنتج في أي جزء من بلاد النوبة الشرقية^(١٥)، بالإضافة إلى السلع القادمة من مصر والهند واليمن، والتي يُعاد تصديرها مرة أخرى إلى بلاد النوبة وشرق إفريقيا كالأقمشة الهندية^(١٦) والأقمشة الفرنسية والمنسوجات المصرية^(١٧) والبرود اليمنية الفاخرة^(١٨) والتوابل بجميع أنواعها كالقرفة والفلفل والقرنفل

(1) Sinnappah. Op. cit., P60 P227.

(٢) رولاني موسينيه. تاريخ الحضارات العام. ترجمة. يوسف أسعد داغر. فريد محمد داغر. ط٣. بيروت: منشورات عويدات، ١٤١٤هـ/١٩٩٤م، ج٤، ص ٦٠٠-٦٠١.

(٣) بوركهارت. رحلات إلى شبه الجزيرة العربية، ص ٤٠.

(٤) جيرار. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٨٥.

(5) Heyd. W. Op. cit., P63.

(6) Muhammad Al-ShaaFi. Op. cit., P172.

(٧) أيوب صبري باشا. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ١٧١.

(٨) مبارك محمد المعبدى. مرجع سبق ذكره، ص ٣٤٩.

(٩) بوركهارت. رحلات إلى شبه الجزيرة العربية، ص ٢٦.

(١٠) جيرار. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ٢٨٥ و ص ٢٩١-٢٩٢.

(١١) المصدر السابق، الجزء ذاته، ص ٢٩٠. وانظر: بوركهارت. رحلات إلى شبه الجزيرة العربية، ص ٤٠.

(١٢) كارستن نيبور. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ١١٥.

(١٣) علي السيد علي محمود. الحياة الاقتصادية في جدة في عصر سلاطين المماليك، ص ٦٦ و٦٨.

(١٤) مبارك محمد المعبدى. مرجع سبق ذكره، ص ٣٤٦-٣٥١.

(١٥) بوركهارت. رحلات بوركهارت في بلاد النوبة والسودان، ص ٣٥٠.

(١٦) المصدر السابق، ص ٢٤٧-٢٤٨.

(١٧) كارستن نيبور. مصدر سبق ذكره، ج١، ص ١١٥.

والتي يزداد الطلب عليها في أسواق إفريقيا^(٢) والعمور والعود الهندي وخشب الصندل والمسك التبتى والعنبر الشحري والمر والبخور الجاوي والكندر اليمني^(٣) والعقاقير الطبية كالكافور والرواند والزنجبيل وجوزة الطيب والأحجار الطبية كالتوتيا^(٤)، إضافة إلى الأحجار الكريمة كالجواهر والياقوت والماس وخرز العقيق^(٥)، إلى جانب بعض السلع الغذائية القادمة من الهند كالأرز الهندي طويل الحبة والسكر الهندي والتمر الهندي^(٦)، وبعض السلع القادمة من مصر كالقمح والبقول والعدس والدخن القادم من اليمن^(٧)، إضافة إلى بعض السلع الأوروبية المعاد تصديرها كالنحاس والحديد والخزف الصيني والأواني المنزلية^(٨).

-
- (١) علي السيد علي محمود. الحياة الاقتصادية في جدة في عصر سلاطين المماليك، ص ٥٦.
(٢) بوركهارت. رحلات بوركهارت في بلاد النوبة والسودان، ص ٢٤٨.
(٣) خالد سالم باوزير. مرجع سبق ذكره، ص ٩٩.
(٤) علي السيد علي محمود. الحياة الاقتصادية في جدة في عصر سلاطين المماليك، ص ٧٣.
(٥) بوركهارت. رحلات بوركهارت إلى بلاد النوبة والسودان، ص ٢٣٤.
(٦) المصدر السابق، ص ٢٤٨ و ص ٣٥٠.
(٧) عبدالرحمن عبدالواحد الشجاع. مرجع سبق ذكره، ص ١٢٧.
(٨) بوركهارت. رحلات بوركهارت في بلاد النوبة والسودان، ص ٣٥٠.

نتائج الدراسة وتوصياتها

أولاً: نتائج الدراسة:

- أبرزت الدراسة أن الحج والعمرة إلى الأماكن المقدسة في الحجاز، كانا من أهم العوامل التي ساعدت في ربط المدن الحجازية بالمناطق الأخرى داخل شبه الجزيرة العربية وخارجها بشبكة من الطرق البرية والبحرية، التي سهلت في الوقت ذاته اتصال السكان وسفرهم من بلد إلى آخر، إلى جانب نقل السلع التجارية بين هذه المدن، إضافة إلى ما تقدمه للأهالي من خدمات مختلفة بضمان وصول المخصصات والإعانات المالية لهم كل سنة بصحبة أمراء الحج.
- أكدت الدراسة على أهمية الطرق في إنعاش الحياة الدينية والاقتصادية داخل شبه الجزيرة العربية وخارجها سواء الطرق البرية أم الطرق البحرية، والتي تُعد المنافذ الرئيسية التي تسلكها قوافل الحجاج للوصول إلى الأماكن المقدسة، كما تُعد - في الوقت ذاته - المنافذ الرئيسية التي يتم من خلالها توزيع السلع التجارية المتنوعة بين مدن شبه الجزيرة العربية وبين الأقطار المجاورة لها.
- أوضحت الدراسة أن الطرق البرية التي تربط الحجاز بالمدن الرئيسية داخل شبه الجزيرة وخارجها آنذاك، كانت معروفة ومسلوكة منذ القدم، وهي طرق الحج التقليدية التي اعتاد الحجاج والتجار المرور بها منذ القدم، ولم تكن طرقاً حقيقية بالمعنى المعروف للطرق في الوقت الحاضر، وإنما كانت في مجملها مجرد مسالك طبيعية ودروب غير ممهدة تسير في طريقها قوافل الحج والتجارة تبعاً لخط سيرها الطبيعي، ومن ثم نشأت لكثرة المرور بها.
- أثبتت الدراسة أن خروج قافلتَي الحج الشامية والمصرية للأماكن المقدسة لم يكن خروجاً مرتجلاً بل كان خروجاً منظماً يجري وفق ترتيبات وإجراءات معينة، إذ نُظمت القافلتين تنظيمياً يسمح بتأمين مسار حسن لرحلة الحجاج الطويلة، كما عينت الدولة العثمانية عدداً من الموظفين المسؤولين لمساعدة أمير الحج حتى يستطيع إنجاز مهماته على خير وجه.
- أبرزت الدراسة أهمية خروج موكب الحج المصري في ترسيخ القوة السياسية والعسكرية لمصر، إذ أعطت للمحمل المصري الزعامة على بقية المحامل الأخرى؛ نتيجة لما تحمله قافلة الحج المصرية من أموال الصرة وكسوة الكعبة المشرفة من جهة، وكثرة عدد التجار ووكلائهم المصاحبين لها من مصر وبلاد المغرب وشمال إفريقيا من جهة أخرى.
- أظهرت الدراسة حرص الدولة العثمانية على توفير الدعم المالي اللازم لأمراء الحج؛ للإنفاق على مواكب الحج بكل متطلباتها، إمعاناً منها في حماية القوافل ومرور موسم

الحج بسلام إلى الأماكن المقدسة دونما معوقات كبيرة؛ حرصاً منها على هيبته الدينية في أعين العالم الإسلامي أجمع.

● أكدت الدراسة أن رحلات الحج سواء عبر الطرق البرية أم الطرق البحرية لم تكن شيئاً سهلاً في العصر العثماني، بل كانت رحلات محفوفة بالأخطار والمشقات، ولذا كان على الدولة العثمانية - بوصفها الدولة الإسلامية الكبرى آنذاك - تأمين قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة لمواجهة تلك الأخطار والعقبات.

● أظهرت الدراسة أن أهم المخاطر التي كانت تهدد أمن الطرق وسالكها من الحجاج والتجار، مهاجمة الأعراب القاطنين حولها للقوافل التي تسلكها؛ ولذا حرصت الدولة العثمانية على تأمين هذه الطرق بدفع إتاوات نقدية وعينية لشيوخ الأعراب الملتزمين بأمن سالكها من الحجاج والتجار.

● كشفت الدراسة قدر اعتناء الدولة العثمانية بقوافل الحج بتقديم العون والمساعدة للحجاج عبر رحلة الذهاب والإياب وتوفير الحماية العسكرية لهم، والعمل على راحتهم بتخفيف مشاق الرحلة عن طريق إقامة المنشآت المعمارية المدنية كحفر الآبار والبرك والأحواض والقنوات، والمباني الدفاعية كإنشاء القلاع العسكرية والأبراج وتمهيد الطرق الوعرة وترميم الآبار والسواقي في طرق الحج المختلفة، وتزويده عبر مراحل المتابعة بأحمال المؤن، وإرسال بعثات الملاقاة إلى العقبة والأزم، ودفع خطر عربانه والتصدي لاعتداءاتهم بصرف الأموال النقدية والعينية لهم، فضلاً عن الوفاء بالتزامات الحرمين الشريفين من كساوى وصرر نقدية وعينية، وذلك للحفاظ على هيبة السلطان الدينية بصفته حامي حمى الحرمين الشريفين.

● أثبتت الدراسة أن جهود الدولة العثمانية لتحقيق أمن الحجاج لم تكن قاصرة على طرق قوافل الحج ودروبها المختلفة، بل تعداه إلى تحقيق الأمن للحجاج داخل الأماكن المقدسة ذاتها، بالاعتماد على قوة الأشراف - كأهم القوى المؤثرة في أمن الحرمين الشريفين - من ناحية، وقوة الحامية العسكرية المقيمة في قلعتي جدة والمدينة المنورة من جهة أخرى.

● أكدت الدراسة أن الحج كان أحد الوسائل المهمة للتبادل التجاري بين مدن الحجاز وبين البلدان الإسلامية الأخرى؛ إذ عن طريق قوافل الحج كان يتم تبادل العديد من السلع التجارية - التي أوضحتها الباحثة في ثنايا هذه الدراسة - وكان لهذا التبادل تأثيره المهم في الحياة الاقتصادية للمدن الحجازية والقرى المحيطة بها من ناحية والحياة الاقتصادية للأقطار المجاورة لها من ناحية أخرى.

- أظهرت الدراسة أن مدة الحج موسماً سنوياً بارزاً للنشاط التجاري، حيث يفد إلى مكة المكرمة حجاج بيت الله الحرام من أنحاء العالم الإسلامي جميعاً حاملين معهم منتجات بلادهم لتبادلها مع منتجات البلاد الأخرى.
- أبرزت الدراسة أن محطات الطرق البرية المختلفة التي تنتشعب من المدن الرئيسية الكبرى -والتي يسلكها الحجاج والتجار ذهاباً وإياباً- كانت بمنزلة أسواقاً تجارية يتم فيها تبادل السلع التجارية المتنوعة، وهو ما أدى إلى رواج الحركة التجارية واتساع نطاق التبادل التجاري بتعدد هذه الطرق الرئيسية وفروعها.
- أوضحت الدراسة النشاط الاقتصادي لدروب الحجاج في العصر العثماني، وأثره الكبير في تلبية احتياجات الحجاج من مأكّل ومشرب وملبس بمحطاته المختلفة والمراكز التجارية المصاحبة لمساره، وما أحدثه من تكامل تجاري في الحياة الاقتصادية بين المدن الحجازية والأقطار المجاورة ذات العلاقة وتنشيط عمليات التبادل التجاري بينهما، ومن ثم المساعدة على استمرار حركة التجارة الشرقية العالمية.
- كشفت الدراسة عن الدور الفعّال لموسم الحج في تنشيط الحركة التجارية في إقليم الحجاز بوجه عام، من خلال وصول رحلات الحج البرية والبحرية، وتحول المدن الحجازية إلى أسواق عالمية يتم فيها تبادل السلع الشرقية بالسلع الغربية، وتؤكد هذا الدور وثائق سجلات المحاكم الشرعية المحفوظة في أرشيف دار الوثائق القومية في القاهرة من خلال إبراز الأرقام الضخمة لحجم تركات التجار سواء التجار المقيمون في القاهرة أم التجار المتوفين في طريق الحج، وما تحويه من السلع المتعددة التي أبرزتها الدراسة في موضعها المناسب.

ثانياً: توصيات الدراسة:

- الاهتمام بالآثار فكراً وعملياً والمحافظة على مواقع التراث العمراني - سواء في طرق قوافل الحج والتجارة أم داخل المدن العربية والإسلامية ذاتها - وتفعيل مساهمتها في التنمية الثقافية والاقتصادية، كونها عنصرين متجددين يستمدان عراقتهما من الماضي ليسهمان في انطلاقة حضارية عريقة وتحريك الوعي الوطني والعربي والإسلامي بصفة عامة.
- تحفيز الاهتمام بالآثار والتراث العمراني من خلال تأكيد أن التراث امتداد وأساس للتطور المستقبلي، وأن التراث العمراني كلمة عامة تشمل العمران ومواقع الآثار والتاريخ الإسلامي بجميع جوانبه بما في ذلك توجهاته ومدارسه المعاصرة.
- إبداع وعي مجتمعي بمفهوم العناية بالآثار والتراث العمراني والموروث الثقافي وأهميتهم من الناحية الحضارية والتاريخية والاقتصادية، وما لهم من دور رئيس في المحافظة

- على الهوية التاريخية للمجتمع. وكيفية الحفاظ عليهما وتطويرهما وتشجيع التعامل معهما بوصفهما منطلقاً لعمران مستقبلي ينبع من ثوابت العمران والتراث الأصيل.
- العمل على نشوء تراث عمراني ذي أبعاد وطنية وبيئية واجتماعية، وذلك بتطوير أبعاد الفكر العمراني الأصيل، وتأكيد عناصره وسماته التراثية الخاصة ليمثل مدرسة لها استقلاليتها وخصوصيتها ومثالاً متفرد يستحق الاقتداء به.
- توثيق العمارة التقليدية، وهو عمل عام ومطلب حضاري مهم، فأى حضارة أصبحت تحتاج إلى مخزون حضاري أصيل لتستدير به في سعيها للتقدم والتطور، وتحقيق نهضة علمية شاملة ومتكاملة تساهم في إعداد وتطوير الموروث الثقافي والإنساني وبنائه.
- إعادة تأهيل وتجهيز المتاحف والمواقع الأثرية والمباني العمرانية للحفاظ عليها، وإعادة استخدامها بشكل يؤكد استمراريتها وفائدتها على أن تعكس بعداً تقنياً وحرفياً متميزاً في الترميم والصيانة.
- إعداد جيل مؤهل وقادر على إجراء البحوث النظرية والتطبيقية في مجال الآثار والتراث العمراني والثقافي طبقاً للمنهجيات العلمية الحديثة وتطوير إحساسهم عن كذب بحياة الآباء والأجداد وحساسيتهم المرهفة نحو بيئتهم ومجتمعهم، وإحترامهم لقيمهم ومثلهم، وأصالة منهجهم الجمالي، حتى يتمثلوا به في تجاربهم الشخصية وحياتهم العملية والمستقبلية.
- تطوير مناهج تعليمية تتضمن المخزون الشعبي التقليدي بشكل عام، وتوظيف الثقافة التقليدية البشرية في مناهج تكسب أبنائها الوعي بمستلزماتهم الحضارية نحو مخزونهم الشعبي الذي سوف ينعكس بالتأكيد على توجهاتهم المستقبلية في سعيهم لصنع حضارتهم الأصيلة.
- إنشاء المزيد من المراكز المتخصصة للأبحاث العلمية والدراسات الإستشارية والخدمات العلمية وإقامة الدورات التدريبية، وإعداد وتنشئة وتدريب وتطوير العناصر البشرية العاملة والمهتمة بالآثار والتراث الإنساني، والإشراف على الخطط العلمية، ودعم برامج الدراسات العليا بالجامعات في مجال الآثار والتراث الإنساني، عن طريق مراكز تقوم بكافة الأعمال والمهام التي تخدم تلك التوجهات من خلال وحدات البحوث والاستشارات بأقسام الآثار والكليات داخل الجامعات وفقاً للتشريعات النافذة المعدة لهذا الخصوص.
- المساهمة في تعزيز دور المؤسسات ذات العلاقة برعاية وصيانة الموروث الثقافي والعمراني، وتوثيق الصلات والروابط مع الهيئات والبعثات العلمية ومراكز البحوث المتخصصة على المستوى المحلي والإقليمي والدولي.

- العمل على بناء أسس استراتيجية حديثة لمؤسسات متخصصة يمكن لها المساهمة في وضع الخطط والسياسات العامة المتعلقة بحماية وإدارة وصيانة الآثار والمواقع التاريخية الإسلامية على أسس علمية جديدة وفق متطلبات العصر الراهن ومستجداته.
- إنشاء مؤسسات للآثار والتراث الوطني تسهم بإصدار وطباعة العديد من الكتب والبحوث العلمية المتميزة لتشجيع وتعميق التوجهات البحثية والدراسية للمتخصصين في مجالات الآثار والتراث الإنساني.
- منح جوائز وأوسمة متنوعة لمن يساهم بدور فعال في دعم خطط المحافظة والعناية بالآثار والتراث العمراني وبرامجها من جهة، وللأبحاث المعنية بدراسة التراث العمراني وأسس وخلفيات الأنماط التقليدية، ومشروعات التوثيق العمراني، وكذلك للأبحاث التي تعنى بتطوير المواد المحلية، وتطوير التقنيات المعاصرة لخدمة التراث العمراني وتطويره من جهة أخرى، مثل: جائزة الأمير سلطان بن سلمان بن عبدالعزيز للتراث العمراني.
- تعزيز قدرة قطاع الآثار والتراث الوطني والمتاحف وحماية تلك الآثار وتسجيلها واستكشافها والتنقيب عنها ودراستها، وتطوير المتاحف والتراث العمراني، وزيادة المعرفة بعناصر التراث الثقافي، وإدارة هيئات التراث الوطني والآثار والمتاحف بشكل فعال، وتهيئة الموارد الثقافية ليطم تطويرها وعرضها على أفراد المجتمع في إطار تعزيز السياحة الثقافية، وتحفيز استثمارات القطاع الخاص في مشاريع الآثار والمتاحف والمواقع العمرانية.
- العمل على دعم وتنمية قطاعي السياحة والآثار ليكونا محركاً اقتصادياً يساهم في جعل البلاد وجهة تنافسية من خلال السواعد الوطنية وتنسيق وتعزيز الجهود المشتركة والتمثيل الدولي في المحافل والمؤتمرات العالمية.
- العمل على تكاتف جهود المتخصصين والعاملين في مجال البيئة لإنقاذ الآثار المهددة بالإنذار؛ بسبب التغيرات المناخية، وضرورة مواجهتها للحيلولة دون ذلك وإعادة تأهيلها والحفاظ عليها من العوامل التي تهددها بالإنذار ليس فقط بالتغيرات الطبيعية، ولكن بالعوامل الاجتماعية والاقتصادية والسياسية، التي ظهرت بعد سنوات ما يسمى بـ (الربيع العربي) وكان لها ضررها على كثير من الآثار العالمية في كثير من مناطق النزاع العربي.

مصادر الدراسة ومراجعتها

أولاً: المصادر العثمانية والتركية ومراجعتها:

(١)- الوثائق العثمانية:

- الوثائق غير المنشورة:

(أ)- الوثائق المحفوظة في أرشيف رئاسة الوزراء بإستانبول:

▪ تصانيف جودت المتنوعة:

▪ تصنيف إرادة - داخلية.

▪ وثيقة رقم ٢٩٦٢٠، غير مؤرخة.

▪ تصنيف جودت -بحرية:

▪ وثيقة رقم ٨٨٨٦، غير مؤرخة.

▪ تصنيف جودت - خارجية:

▪ وثيقة رقم ٢، ملحق رقم ٢٨٧، بتاريخ اليوم ٩ من شهر جمادى الأولى في سنة

١٢٠٣هـ/ الموافق اليوم ٢٨ من شهر يناير في سنة ١٧٨٩م.

▪ تصنيف جودت - داخلية:

▪ وثيقة رقم ١٦٩٠، غير مؤرخة.

▪ تصنيف جودت - عسكرية:

▪ وثيقة رقم ٤٨٧٠٣، ملحق رقم ٣، بتاريخ سنة ١١٧٨هـ/١٧٦٤م.

(ب)- الوثائق المحفوظة في أرشيف دار الوثائق القومية في القاهرة:

▪ سجلات المحاكم الشرعية:

▪ سجلات محكمة الباب العالي:

▪ سجل رقم ٢٨، مادة رقم ١١٤٤، بتاريخ سنة ٩٧٥هـ/١٥٦٧م.

▪ سجل رقم ٢٨، مادة رقم ١٤٨٣، بتاريخ سنة ٩٧٥هـ/١٥٦٧م.

▪ سجل رقم ٩٢، مادة رقم ٥٤٠، بتاريخ سنة ١٠١٩هـ/١٦١٠م.

▪ سجل رقم ٢٢٤، مادة رقم ١٠٢٣، بتاريخ سنة ١١٥٣هـ/١٧٤٠م.

▪ سجل رقم ٢٧٨، مادة رقم ٤٢٦، بتاريخ سنة ١١٨٦هـ/١٧٧٢م.

▪ سجلات محكمة الصالحية النجمية:

▪ سجل رقم ٤٧٠، مادة رقم ٩٦٨، بتاريخ سنة ٩٩٥هـ/١٥٨٦م.

▪ سجل رقم ٥١٢، مادة رقم ٥٦٤، بتاريخ سنة ١١٢٩هـ/١٧١٦م.

▪ سجل رقم ٥١٨، مادة رقم ٣٤، بتاريخ سنة ١١٥٤هـ/١٧٤١م.

▪ سجل رقم ٥٢٢، مادة رقم ٦٤، بتاريخ سنة ١١٧١هـ/١٧٥٧م.

▪ سجلات محكمة القسمة العربية:

▪ سجل رقم ١، مادة رقم ٩٤٧، بتاريخ سنة ٩٤٥هـ/١٥٣٨م.

▪ سجل رقم ١٤، مادة رقم ٢٥٩، بتاريخ سنة ١٠٠٨هـ/١٥٩٥م.

▪ سجلات محكمة القسمة العسكرية:

▪ سجل رقم ١١، مادة رقم ٥٦٩، بتاريخ سنة ٩٨٨هـ/١٥٨٠م.

▪ سجل رقم ٩١، مادة رقم ٧٠٠، بتاريخ سنة ١١١٠هـ/١٦٩٩م.

- سجل رقم ٩٤، مادة رقم ٥١٩، بتاريخ سنة ١١١٣هـ/١١٦٦م.
- سجل رقم ١٠٠، مادة رقم ٧٣، بتاريخ سنة ١١١٥هـ/١٧٠٣م.
- سجل رقم ١٢٠، مادة رقم ٦٠٨، بتاريخ سنة ١١٣٤هـ/١٧٢١م.
- سجل رقم ١٢١، مادة رقم ٢١٨، بتاريخ سنة ١١٤٨هـ/١٧٣٥م.
- سجل رقم ١٤٣، مادة رقم ٤٨٢، بتاريخ سنة ١١٤٩هـ/١٧٣٦م.
- سجل رقم ١٤٦، مادة رقم ١١٢، بتاريخ سنة ١١٤٩هـ/١٧٣٦م.
- سجل رقم ١٤٧، مادة رقم ٢٥، بتاريخ سنة ١١٥٢هـ/١٧٣٩م.
- سجل رقم ١٢٠، مادة رقم ٦١٠، بتاريخ سنة ١١٦٦هـ/١٧٥٢م.
- سجل رقم ٢١٩، مادة رقم ١٦٥، بتاريخ سنة ١٢٠٦هـ/١٧٩١م.
- محافظ الدشت:
 - محافظة رقم ٧، بتاريخ سنة ٩٣٣هـ/١٥٢٦م.
- (ج) - حجج الوقف الشرعية:
 - الحجج الشرعية المحفوظة في أرشيف دار الكتب المصرية في القاهرة:
 - حجة وقف الدة السلاطين، حجة شرعية رقم ٣٢٨٠ تاريخ.
 - الوثائق المنشورة:
 - قانون نامة مصر الذي أصدره السلطان القانوني لحكم مصر. ترجمة. أحمد فؤاد متولي. القاهرة: مكتبة الإنجلو المصرية، ١٤٠٦هـ/١٩٨٦م.
- (٢) - المصادر العثمانية:
 - (أ) - باللغة التركية (بالحروف العثمانية):
 - جلبي زادة إسماعيل عاصم أفندي
 - تاريخ جلبي زادة. إستانبول: د.ن، ١٢٨٢هـ/١٨٦٥م.
 - (٣) - المراجع التركية:
 - باللغة التركية (بالحروف اللاتينية):
- Gengiz Orhonlu. Habes Eyalet. Istanbul: Edebiyat Fakultesi Matbaasi, 1977.
 - ثانياً: المصادر العربية والمعربة ومراجعها^(١):
- (١) - المخطوطات:
 - حسين أفندي الروزنامجي.
 - ترتيب الديار المصرية في عهد الدولة العثمانية. الرياض: دار الملك عبدالعزيز، رقم ٧٨م.
 - قطب الدين محمد بن أحمد بن محمد النهروالي (٩١٧-٩٩٠هـ/١٥١١-١٥٨٢م). ابتهاج الإنسان في الإحسان الواصل من اليمن للحرمين. القاهرة: دار الكتب المصرية، رقم ٧٩.
 - محمد بن عبدالمعطي الإسحاقى (.....-١٠٦٠هـ/.....-١٦٥٠م).
 - أخبار الأول فيمن تصرف في مصر من أرباب الدول. القاهرة: دار الكتب المصرية، رقم عام ٢٢/٤٣، خاص ٩١٣ تاريخ.

(١) رُتبت المصادر والمراجع أبجدياً دون اعتبار ل: (أل) التعريف، وابن.

(٢) - الرسائل العلمية غير المنشورة:

- آمنة حسين جلال.
 - طرق الحج ومرافقه في العصر المملوكي. رسالة دكتوراه. مكة المكرمة: جامعة أم القرى، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، قسم الدراسات العليا التاريخية والحضارية، ١٤٠٧هـ/١٩٨٧م.
 - جمال محمود مرسي.
 - درب الحج المصري في العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٣هـ/١٥١٧-١٧٩٨م). رسالة دكتوراه. الإسكندرية: جامعة الإسكندرية، كلية الآداب، قسم التاريخ والآثار المصرية والإسلامية، ١٤١٠هـ/١٩٩٠م.
 - رائد علي هاشم طنناش.
 - العلاقات بين الحجاز وإمارات الهند (١٥١٧-١٧٠٧م). رسالة دكتوراه. القاهرة: جامعة الدول العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، قسم البحوث والدراسات التاريخية، ١٤٢٠هـ/٢٠٠٠م.
 - محمد فهد عبدالله الفعر.
 - الكتابات والنقوش في الحجاز في العصرين المملوكي والعثماني من القرن الثامن الهجري إلى القرن الثاني عشر. رسالة دكتوراه. مكة المكرمة. جامعة أم القرى، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، قسم الدراسات العليا التاريخية والحضارية، ١٤٠٦هـ/١٩٨٦م.
 - هشام محمد علي حسن عجيبي.
 - قلعة المويج. دراسة معمارية حضارية. رسالة ماجستير، مكة المكرمة: جامعة أم القرى، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، قسم الحضارة والنظم الإسلامية، ١٤٠٣هـ/١٩٨٣م.
 - قلاع الأزم والوجه وضبا بالمنطقة الشمالية الغربية من المملكة العربية السعودية، دراسة معمارية حضارية. رسالة دكتوراه. مكة المكرمة: جامعة أم القرى، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، قسم الحضارة والنظم الإسلامية، ١٤٠٥ - ١٤٠٦هـ/١٩٨٥-١٩٨٦م.
- (٣) - المصادر المطبوعة:
- (أ) - المصادر العربية:
- إبراهيم رفعت باشا (١٢٧٣-١٣٥٣هـ/١٨٥٧-١٩٣٥م).
 - مرآة الحرمين. القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، د.ت، ج٢.
 - أبو القاسم بن أحمد الزياتي (١١٤٧-١٢٤٩هـ/١٧٣٤-١٨٣٣م).
 - الترجمة الكبرى في أخبار المعمورة براً وبحراً. تحقيق. عبدالكريم الفيلاي. المغرب: مطبعة فضالة المحمدية، ١٣٨٧هـ/١٩٦٧م.
 - أحمد البديري الحلاق الدمشقي.
 - حوادث دمشق اليومية ١١٥٤-١١٧٥هـ/١٧٤١-١٧٦٢م. تحقيق. أحمد عزت عبدالكريم. القاهرة: د.ن، ١٣٧٩هـ/١٩٥٩م.
 - أحمد الدمرداش (القرن الثاني عشر الهجري / الثامن عشر الميلادي).
 - الدرة المصانة في أخبار الكنانة. تحقيق. عبدالوهاب بكر. دانيال كريسيوس. القاهرة: دار الزهراء، ١٤١٢هـ/١٩٩٢م.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) ———

- أحمد الرشيدى (...-١١٧٩هـ/....-١٧٦٥م).
- حسن الصفا والابتهاج بذكر من ولى إمارة الحاج. تحقيق. لىلى عبداللطيف. القاهرة: مكتبة الخانجي، ١٤٠١هـ/١٩٨٠م.
- أحمد بن زيني دحلان (...-١٣٠٤هـ/...-١٨٨٦م).
- خلاصة الكلام في بيان أمراء البلد الحرام. القاهرة: مكتبة الكليات الأزهرية، ١٣٩٧هـ / ١٩٧٧م.
- أحمد شلبي عبدالغني (...-١١٥٠هـ/....-١٧٣٧م).
- أوضح الإشارات فيمن تولى مصر والقاهرة من الوزراء والباشوات. تحقيق. عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم. ط٢. القاهرة: دار الكتاب الجامعي، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م.
- أحمد بن محمد بن أحمد الحضراوي (١٢٥٢-١٣٢٧هـ/١٨٣٦-١٩٠٩م)،
الجواهر المعدة في فضائل جدة. تحقيق. علي عمر. القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، د.ت.
- تقي الدين أحمد بن علي المقرئ (٧٦٦-٨٤٥هـ/١٣٦٥-١٤٤١م).
- البيان والإعراب عما بأرض مصر من الأعراب مع دراسات تاريخ العروبة في وادي النيل.
تحقيق. عبدالمجيد عابدين. ط١. القاهرة: عالم الكتب، ١٣٩٦هـ/١٩٧٦م.
- السلوك لمعرفة دول الملوك. تحقيق. محمد مصطفى زيادة. القاهرة: دار الكتب المصرية، ١٣٩٢هـ/١٩٧٢م، ج١.
- الحسين بن محمد الوريثاني (١١٢٥-١١٩٣هـ/١٧١٣-١٧٧٩م).
نزهة الأنظار في فضل علم التاريخ والأخبار المسمى بـ (الرحلة الوريثانية)، الجزائر: مطبع بيرفونتاننا، ١٣٢٦هـ/١٩٠٨م.
- خير الدين الزركلي (١٣١٠-١٣٩٦هـ/١٨٩٣-١٩٧٦م).
الإعلام (قاموس تراجم لأشهر النساء والرجال من العرب والمستعربين والمستشرقين). ط١٤. بيروت: دار العلم للملايين، ١٤٢٠هـ/١٩٩٩م.
- شمس الدين محمد بن أحمد بن عثمان الذهبي (...-٧٤٨هـ/....-١٣٧٤م).
سير أعلام النبلاء. د.م: مؤسسة الرسالة، ١٤٢٢هـ/٢٠٠١م، ج١٩.
- عبدالرحمن بن حسن الجبرتي (١١٦٧-١٢٣٧هـ/١٧٥٤-١٨٢٢م).
عجائب الآثار في التراجم والأخبار. القاهرة: مطبعة الأنوار المحمدية، ١٢٩٧هـ/١٨٧٩م، ج٢.
- عبدالغني بن إسماعيل النابلسي (...-١١٤٣هـ/...-١٧٣٠م).
الحقيقة والمجاز في الرحلة إلى بلاد مصر والشام والحجاز. تحقيق. أحمد محمد هريدي. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٠٧هـ/١٩٨٦م.
- عبدالقادر بن محمد الجزيري الأنصاري (٩١١-٩٧٧هـ/١٥٠٥-١٥٧٠م).
الدرر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة. نشره. حمد الجاسر. ط١. الرياض: دار اليمامة، ١٤٠٣هـ/١٩٨٣م، ثلاثة أجزاء.
- عمر بن بحر الجاحظ.
كتاب التبصر بالتجارة. تحقيق. حسن حسني عبدالوهاب. د.م: دار الكتاب الجديد، ١٣٨٦هـ/١٩٦٦م.
- محمد بن أحمد بن إياس الحنفي (٨٥٢-٩٣٠هـ/١٤٤٨-١٥٢٤م).

- د. حمساء بنت حبيش رزاح ماضي آل قويد الدوسري
- بدائع الزهور في وقائع الدهور. تحقيق. محمد مصطفى زيادة. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٤م/١٤٠٤هـ، ج٥.
- محمد بن أحد بن جبير الكناني الأندلسي البلنسي. (٥٤٠-١١٤٥هـ/١٢١٧م).
تذكرة بالأخبار عن اتفاقات الأسفار المسمى (رحلة ابن جبير). بيروت: دار الكتاب اللبناني، د.ت.
- محمد صادق (١٢٣٨-١٣٢٠هـ/١٨٢٢-١٩٠٢م).
دليل الحج للوارد إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة من كل فج. ط١. بولاق: المطبعة الأميرية، ١٣١٣هـ/١٨٩٥م.
- محمد بن عبدالله بن إبراهيم بن بطوطة اللواتي الطنجي (٧٠٣-٧٧٩هـ/١٣٠٤-١٣٧٧م).
تحفة النظر في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار المسمى (رحلة ابن بطوطة). ط١. تحقيق. محمد عبدالمنعم العريان. بيروت: دار إحياء العلوم، ١٤٠٧هـ/١٩٨٧م، ج١.
- محمد بن علي بن فضل الطبري المكي (١١٠٠-١١٧٣هـ/١٦٨٨-١٧٥٩م).
تاريخ مكة المكرمة المسمى (اتحاف فضلاء الزمن بتاريخ ولاية بن الحسن). تحقيق. محسن محمد حسن سليم. ط١. القاهرة: دار الكتاب الجامعي، د.ت، ج١.
- محمد لبيب البتتوني (.....-١٣٥٧هـ/.....-١٩٣٨م).
الرحلة الحجازية لولي النعم الحاج عباس حلمي باشا الثاني خديو مصر. القاهرة. مكتبة الثقافة الدينية، د.ت، ج٢.
- محمد بن مكرم بن علي بن منظور الأنصاري (٦٣٠-٧١١هـ/١٢٣٢-١٣١١م).
لسان العرب. ط١. بيروت: دار صادر، ١٤١٠هـ/١٩٨٩م، مج١٠.
- نجم الدين محمد بن أحمد الغزي (.....-١٠٦١هـ/.....-١٦٥١م).
الكواكب السائرة بأعيان المئة العاشرة. ط١. تحقيق. خليل منصور. بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤١٨هـ/١٩٩٧م، مج٢، ج٣.
- يوسف بن همام أصاف (١٢٧٦-١٣٥٧هـ/١٨٥٩-١٩٣٨م).
تاريخ سلاطين بني عثمان من أول نشأتهم حتى الآن. ط١. القاهرة: مكتبة مدبولي، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م.

(ب)- المصادر المعربة:

- أوليا جلبي (رحالة تركي).
الرحلة الحجازية. ترجمة. الصفاصي أحمد المرسي. القاهرة: دار الآفاق العربية، د.ت.
- أيوب صبري باشا (مؤرخ تركي).
مرآة جزيرة العرب. ترجمة. أحمد فؤاد. الصفاصي أحمد المرسي. ط١. الرياض: دار الرياض، ١٤٠٣هـ/١٩٨٣م، ج٢.
- استيف (من علماء الحملة الفرنسية).
«النظام المالي والإداري في مصر العثمانية» ضمن كتاب وصف مصر. ترجمة. زهير الشايب. القاهرة: دار الشايب، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م، ج٥.
- جون لويس بوركهارت (رحالة سويسري).

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

- رحلات إلى شبه الجزيرة العربية. ترجمة. هتاف عبدالله. ط١. بيروت: مؤسسة الانتشار العربي، ٢٠٠٥م/١٤٢٦هـ.
- رحلات بوركهارت في بلاد النوبة والسودان. ترجمة. فؤاد أندراوس. القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، ٢٠٠٥م/١٤٢٦هـ.
- جيرار (من علماء الحملة الفرنسية).
- «موسوعة الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر الميلادي - الزراعة - الصناعات والحرف - التجارة» ضمن كتاب وصف مصر. ترجمة. زهير الشايب، ط١. القاهرة: مكتبة مدبولي، ١٩٧٨م/١٣٩٩هـ، ج١.
- رفيع الدين المرآد آبادي (رحالة هندي).
- الرحلة الهندية إلى الجزيرة العربية (١٢٠١هـ/الموافق ١٧٨٦م). ترجمة. سمير عبد الحميد إبراهيم. ط١. القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، ٢٠٠٤م/١٤٢٤هـ.
- شارل ديدييه (رحالة فرنسي).
- رحلة إلى الحجاز في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي - ١٨٥٤م.. ترجمة. محمد خير البقاعي. الرياض. دار الفيصل الثقافية، ٢٠٠١م/١٤٢٢هـ.
- صامويل برنار (من علماء الحمل الفرنسية).
- «الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر - الموازين والنقود» ضمن كتاب وصف مصر. ترجمة. زهير الشايب. ط١. القاهرة: مكتبة مدبولي، ١٩٨٠م/١٤٠١هـ، ج٣.
- فولني (رحالة فرنسي).
- ثلاث أعوام في مصر وبر الشام. ترجمة. إدوارد البستاني. ط٢. بيروت: منشورات دار المكشوف، ١٩٤٩م/١٣٦٩هـ، ج١.
- كارستن نيبور (رحالة دانماركي).
- رحلات إلى شبه الجزيرة العربية وإلى بلاد أخرى مجاورة لها. ترجمة. عيبير المنذر. ط١. بيروت: مؤسسة الانتشار العربي، ٢٠٠٧م/١٤٢٨هـ، ج١.

- (٤) - المراجع:
- (أ) - المراجع العربية:
- إبراهيم أمين غالي (الدكتور).
 - سينا مصرىة عبر التاريخ. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٣٩٦هـ/١٩٧٦م.
 - أحمد رمضان أحمد (الدكتور).
 - شبه جزيرة سينا في العصور الوسطى. د.م: مطابع شركة الإعلانات الشرقية، ١٣٩٧هـ/١٩٧٧م.
 - أحمد السعيد سليمان (الدكتور).
 - تأصيل ما ورد في تاريخ الجبرتي من الدخيل. القاهرة: دار المعارف، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م.
 - أحمد الصاوي (الدكتور).
 - النقود المتداولة في مصر العثمانية. ط٢، القاهرة: مركز الحضارة العربية، ١٤٢٩هـ/٢٠٠٨م.
 - أحمد عزت عبدالكريم (الدكتور).
 - دراسات في تاريخ العرب الحديث. بيروت: دار النهضة العربية، د.ت.
 - أنور عبدالمعلم (الدكتور).
 - الملاحة وعلوم البحار عند العرب. الكويت: المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م.
 - آمال إبراهيم محمد (الدكتورة).
 - الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر. ط١. صنعاء: مركز الدراسات والبحوث اليمني، ١٤١٣هـ/١٩٩٣م.
 - بدري محمد فهد (الدكتور).
 - الصلات بين العرب وأفريقيا. ط١. عمان: دار المناهج للنشر والتوزيع، ١٤٢٢هـ/٢٠٠٢م.
 - حسام محمد عبدالمعطي أحمد (الدكتور).
 - العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر. سلسلة تاريخ المصريين. ع ١٤٩. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٢٠هـ/١٩٩٩م.
 - حسن صالح شهاب (الدكتور).
 - عدن فرضة اليمن. صنعاء: مركز الدراسات والبحوث اليمني، د.ت.
 - حسين مجيب المصري (الدكتور).
 - معجم الدولة العثمانية. د.م: الدار الثقافية للنشر، د.ت.
 - حسين مؤنس (الدكتور).
 - أطلس تاريخ الإسلام. ط١. القاهرة: الزهراء للإعلام العربي، ١٤٠٧هـ/١٩٨٧م.
 - حمد الجاسر (الشيخ).
 - أشهر رحلات الحج. ملخص رحلتي ابن عبدالسلام الدرعي. ط١. الرياض: دار الرفاعي، ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م.
 - مقتطفات من رحلة العياشي المسمى (ماء الموائد). ط١. الرياض: دار الرفاعي، ١٤٠٤هـ/١٩٨٤م.
 - خالد سالم باوزير.

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

- موانئ ساحل حضرموت== دراسة إثنوآثرية. ط١. د.م. د.ن، ١٤١٦هـ/١٩٩٦م.
- درويش النخيلي (الدكتور).
- السفن الإسلامية على حروف المعجم. الإسكندرية: جامعة الإسكندرية، ١٣٩٤هـ / ١٩٩٦م.
- رفعت الجوهري.
- ساحل المرجان وصحراء البحر الأحمر. القاهرة: الدار القومية، ١٣٨٤هـ/١٩٦٤م.
- سعاد ماهر (الدكتورة).
- البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية. جدة: دار المجتمع العلمي، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م.
- سميرة فهمي (الدكتورة).
- إمارة الحج في مصر العثمانية (٩٢٣-١٢١٣هـ / ١٥١٧-١٧٩٨م) . سلسلة تاريخ المصريين. ع ٢٠١. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٢٢هـ/٢٠٠١م.
- سهيل صابان (الدكتور).
- المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية. الرياض: مطبوعات مكتبة الملك فهد الوطنية، ١٤٢١هـ/٢٠٠٠م.
- سيد عبدالمجيد بكر.
- الملامح الجغرافية لدروب الحجيج. ط١. جدة: دار تهامة للنشر، ١٤٠١هـ/١٩٨١م.
- شوقي عبدالقوي عثمان (الدكتور).
- تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١-٩٠٤هـ / ٦٦١-١٤٩٨م). الكويت: المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، ١٤١٠هـ/١٩٩٠م.
- شوقي عطاالله الجمل (الدكتور).
- سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٣٩٤هـ/١٩٧٣م.
- صلاح أحمد هريدي (الدكتور).
- دور الصعيد في مصر العثمانية (٩٢٣-١٢١٣هـ / ١٥١٧-١٧٩٨م). القاهرة: دار المعارف، ١٤٠٥هـ/١٩٨٤م.
- عاطف السيد (الدكتور).
- البحر الأحمر والعالم المعاصر - دراسة تاريخية سياسية استراتيجية. د.م. د.ن، ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م.
- عبدالباسط بدر (الدكتور).
- التاريخ الشامل للمدينة المنورة. المدينة المنورة: د.ن، ١٤١٤هـ/١٩٩٣م، ج٢.
- عبدالحميد سليمان (الدكتور).
- تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني. سلسلة تاريخ المصريين، ع ٨٩. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م.
- عبدالرحمن عبدالواحد الشجاع (الدكتور).
- اليمن في عيون الرحالة. ط١. دمشق: دار الفكر، ١٤١٣هـ/١٩٩٣م.
- عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم (الدكتور).

- «العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين مصر والولايات العربية إبّان العصر العثماني ١٥١٧-١٧٩٨ م من خلال وثائق المحاكم الشرعية» ضمن كتاب فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني. سلسلة تاريخ المصريين، ٣٨٤. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤١٠هـ/١٩٩٠م.
- عبدالعزيز محمد الشناوي (الدكتور).
الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها. القاهرة: مكتبة الإنجلو المصرية، ١٤٠٠هـ/١٩٨٠م، ج٢.
 - عبدالكريم رافق (الدكتور).
دراسات إقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام الحديث. دمشق: مكتبة نوبل، ١٤٢٣هـ/٢٠٠٢م.
 - العرب والعثمانيون (١٥١٦-١٩١٦م) دمشق: د.ن، ١٣٩٤هـ/١٩٧٤م.
 - عبدالوهاب بكر (الدكتور).
الدولة العثمانية ومصر في النصف الثاني من القرن الثامن عشر الميلادي. ط١. القاهرة: دار المعارف، ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م.
 - عراقي يوسف محمد (الدكتور).
الوجود العثماني المملوكي في القرن الثامن عشر الميلادي وأوائل القرن التاسع عشر. ط١. القاهرة: دار المعارف، ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م.
 - عزة عبدالرحيم بن محمد شاهين (الدكتوره).
خدمات الحج في الحجاز خلال العصر العثماني. ط١. القاهرة: دار القاهرة، ١٤٢٧هـ/٢٠٠٦م.
 - عفاف مسعد السيد (الدكتورة).
دور الحامية العثمانية في تاريخ مصر (١٥٦٤-١٦٠٩م). سلسلة تاريخ المصريين، ١٧٩٤. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٢٠هـ/٢٠٠٠م.
 - علي محمد الصلابي.
القائد المجاهد نور الدين محمود زكي - شخصيته وعصره. ط١. القاهرة: مؤسسة اقرأ للنشر والتوزيع والترجمة، ١٤٢٨هـ/٢٠٠٧م.
 - علي إبراهيم حامد (الدكتور).
نقشان من شبه جزيرة سيناء يؤرخان لعمارة السلطان قانصوه الغوري لطريق الحج المصري والأماكن المقدسة في الحجاز. الرياض: جامعة الملك سعود، ١٤١١هـ/١٩٩١م.
 - علي بن حسين السلیمان (الدكتور).
العلاقات الحجازية المصرية زمن سلاطين المماليك. القاهرة: الشركة المتحدة للنشر، ١٣٩٣هـ/١٩٧٣م.
 - النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى (١٢٥٠-١٥١٧م). ط١. القاهرة: مكتبة الإنجلو المصرية، د.ت.
 - علي السيد علي محمود (الدكتور).

- قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبّان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —
- الحياة الاقتصادية في جدة في عصر سلاطين المماليك (٦٤٨-٩٢٣هـ / ١٢٥٠-١٥١٧م).
القاهرة: المطبعة التجارية الحديثة، ١٤١٢هـ / ١٩٩١م.
- فاروق عثمان أباطة (الدكتور).
عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٨٣٩-١٩١٨م. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٠٨هـ / ١٩٨٧م.
 - فؤاد محمد الماوي (الدكتور).
العلاقات الاقتصادية والمالية بين مصر والحجاز من الفتح العثماني حتى الاحتلال الفرنسي (١٥١٧-١٧٩٨م). الكويت: جامعة الكويت، ١٤٠٠هـ / ١٩٨٠م.
 - فائق بكر الصواف (الدكتور).
العلاقات بين الدولة العثمانية وإقليم الحجاز في الفترة ما بين (١٢٩٣-١٣٣٤هـ / ١٨٧٦-١٩١٦م). د.م. دن، ١٣٩٨هـ / ١٩٧٨م.
 - ليلى عبداللطيف (الدكتورة).
الإدارة في مصر في العصر العثماني. القاهرة: مطبعة جامعة عين شمس، ١٣٩٩هـ / ١٩٧٨م.
 - مبارك محمد المعبدي (الدكتور).
النشاط التجاري لميناء جدة خلال الحكم العثماني الثاني (١٢٥٦-١٣٣٥هـ / ١٨٤٠-١٩١٦م). ط١. جدة: النادي الأدبي الثقافي، ١٤١٣هـ / ١٩٩٣م.
 - محمد أحمد زيود (الدكتور).
التاريخ الإقتصادي والاجتماعي للعالم العربي الإسلامي. ط١. دمشق: جامعة دمشق، ١٤١٤هـ / ١٩٩٤م.
 - محمد رفعت رمضان (الدكتور).
علي بك الكبير. القاهرة: دار الفكر العربي، ١٣٧٠هـ / ١٩٥٠م.
 - محمد السيد عبدالغني (الدكتور).
شبه الجزيرة العربية ومصر والتجارة الشرقية القديمة (دراسة وثائقية). الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث، ١٤٢٠هـ / ١٩٩٩م.
 - محمد صالح ضرار.
تاريخ السودان (البحر الأحمر-إقليم البجة). بيروت: منشورات دار مكتبة الحياة، ١٣٨٥هـ / ١٩٦٥م.
 - محمد عبداللطيف هريدي (الدكتور).
شؤون الحرمين الشريفين في العهد العثماني في ضوء الوثائق التركية العثمانية. ط١. القاهرة: دار الزهراء للنشر، ١٤١٠هـ / ١٩٨٩م.
 - محمد عفيفي (الدكتور).
الأوقاف والملاحة البحرية في البحر الأحمر في العصر العثماني. دمشق: دن، ١٤١٥هـ / ١٩٩٥م.
 - محمد علي فهيم بيومي (الدكتور).

- د. حمساء بنت حبيش رزاح ماضي آل قويد الدوسري
- مخصصات الحرمين الشريفين في مصر إبان العصر العثماني في الفترة من ١٩٢٣-١٩٢٢هـ/١٥١٧-١٨٠٥م . ط١. القاهرة: دار القاهرة للكتاب، ١٤٢١هـ/٢٠٠١م.
- نسيم مقار (الدكتور).
 - أحوال السودان الاقتصادية قبل الفتح المصري. د.م. دن، د.ت.
 - نعوم شقير (الدكتور).
 - تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها. مصر: مطبعة المعارف، ١٤٠٦هـ/١٩٨٥م.
 - نعيم زكي فهمي (الدكتور).
 - طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب وأخر العصور الوسطى. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٣٩٣هـ/١٩٧٣م.
 - (ب)-المراجع المعربة:
 - إريك مكرو.
 - اليمن والغرب (١٥٧١-١٩٦٢م). ترجمة. حسين عبدالله العمري، دمشق: دار الفكر، ١٣٩٩هـ/١٩٧٨م، ج١.
 - إسماعيل حقي أوزون.
 - أمراء مكة في العهد العثماني. ترجمة. خليل مراد. البصرة: جامعة البصرة: منشورات مركز دراسات الخليج، ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م.
 - أندريه ريمون.
 - الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر. ترجمة. ناصر أحمد إبراهيم. باتسي جمال الدين. ط١. القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، ١٤٢٦هـ/٢٠٠٥م، ج١.
 - «الولايات العربية (القرن السادس عشر- القرن الثامن عشر)» ضمن كتاب تاريخ الدولة العثمانية. إشراف. روبير مانتران. ترجمة. بشير السباعي. ط١. القاهرة: دار الفكر، ١٤١٤هـ/١٩٩٣م، ج١.
 - بول كازانوف.
 - تاريخ وصف قلعة القاهرة. ترجمة. أحمد دراج. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٣٩٤هـ/١٩٧٤م.
 - دانيال كريسلوس (الدكتور).
 - جذور مصر الحديثة. ترجمة. عبدالوهاب بكر. القاهرة: مكتبة نهضة الشرق، ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م.
 - رولاني موسينية.
 - تاريخ الحضارات العام . ترجمة. يوسف أسعد داغر. فريد محمد داغر. ط٣. بيروت: منشورات عويدات، ١٤١٤هـ/١٩٩٤م، ج٤.
 - عبدالقادر ده ده أوغلو.
 - السلاطين العثمانيون. ترجمة. محمد جان. تونس: دار سحنون، ١٤١٢هـ/١٩٩٢م.
 - (٥)-البحوث المنشورة:
 - الصفصافي أحمد المرسي (الدكتور).

قوافل الحج والتجارة ودروبها المختلفة إبان العصر العثماني (٩٢٣-١٢١٨هـ / ١٥١٧-١٨٠٣م) —

«قوافل الحج في الدولة العثمانية» ضمن بحوث مؤتمر قدسية الحرمين الشريفين. د.م: هجر للطباعة والنشر، د.ت.

• عبدالحميد سليمان (الدكتور).

«مصر والحرمين الشريفين في العصر العثماني» ضمن بحوث ندوة التاريخ الإسلامي. القاهرة: جامعة القاهرة، كلية دار العلوم، ١٤١٤هـ / ١٩٩٤م.

• ليلى عبداللطيف (الدكتور).

«أهمية بندر السويس في العصر العثماني» ضمن بحوث ندوة البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة. سمنار الدراسات العليا للتاريخ الحديث. القاهرة: جامعة عين شمس، ١٤٠٠هـ / ١٩٨٠م.

• محمد عبداللطيف هريدي (الدكتور).

«اهتمام الدولة العثمانية بتوفير الأمن والأمان لحجاج بيت الله الحرام». ضمن بحوث مؤتمر قدسية الحرمين الشريفين. د.م: هجر للطباعة والنشر، د.ت.

• ميشيل تاشيرير.

«الملاحة في البحر الأحمر في القرن الثامن عشر» ضمن بحوث سمنار التاريخ العثماني. القاهرة: جامعة القاهرة، كلية الآداب، ١٤١٦هـ / ١٩٩٥م.

• هاملتون. جب. هارولد بووين.

المجتمع الإسلامي والغرب. ترجمة. أحمد عبدالرحيم مصطفى. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٠٩هـ / ١٩٨٩م، ج ١.

(٦)-الدوريات:

• المجلة التاريخية المغربية.

ع ٧-٨ (١٣٩٩هـ / ١٩٧٧م).

• مجلة الدارة.

▪ س ٨، ٤ (رجب سنة ١٤٠٣هـ / أبريل ١٩٨٣م).

▪ س ٢٩، ٤ (شوال ١٤٢٤هـ / ديسمبر ٢٠٠٣م).

• مجلة الروزنامة.

ع ٤ (١٤٢٥هـ / ٢٠٠٦م).

• المجلة العربية للعلوم الإنسانية.

س ١٦، ع ٦٢ (١٤١٨هـ / ١٩٩٨م).

• مجلة كلية الآداب، جامعة القاهرة.

ع ٥٧ (١٤١٣هـ / ١٩٩٣م).

ثالثاً: المصادر الإنجليزية والفرنسية ومراجعتها:

(١) - الوثائق: Documents

- الوثائق المحفوظة في أرشيف لندن Archive London

- دار الوثائق العامة Public Record Office

- أوراق الدولة الخارجية State paper Foreign

- Fo 24 (Baldwin's Egyptidre Correspondence) Box 1-9.
- SP 97 (Turkey) Box 52, 1-2, January 3, 1776.

(٢) - المصادر: Sources

- Charles Roux. F. 'Autour' dune, route, 'Langletorr Isthne de Sues et Egypt. Paris, 1922.

(٣) - المراجع: References

- Andre Reymond. Artisans et commercant du Cair di XVIII e siecle, Damascus, 1973
- Angelo pesce. Jiddah portrait of an Arabian city, London: Falcon Press, 1976.
- Heyd W. Histoire du commerec du Levant, Lwipzig, 1925.
- Muhammad Said Al-Shaafi. The Foreign Trade of Juddan During the ottoman period 1840-1916. First Edition, 1405H/1985ac.
- Sinnappah Arasaratnam. Maritime India in the seventeen the century, Oxford University, 1994.
- StanFord Shaw. □Ottoman Egypt in the Age of the French Revolution. Cambridge, 1964. □The Financial and Administrative Organization Development of Ottoman Egypt 1517-1798. New Jersey, 1962.

(٤) -الدوريات: Patrols

- Revue D'etudes Turques, Tome 29, 1997.