



طرق التجارة والحج

طرق التجارة

الزراعة وإنتاج أنواع متعددة وعالية الجودة من المواد العطرية، كالمز واللبان والكندر واللاذن والذريرة التي كان الطلب عليها عالياً في العالم القديم. ثالثاً: إشرافها على سواحل ممتدة بموانئها وخلجانها على البحر الأحمر والخليج العربي وبحر العرب، فتعاملت مع مناطق الإنتاج الأخرى في سواحل أفريقيا الشرقية ومع سواحل الهند الغربية، وكانت الوسيط التجاري في نقلها وتصديرها إلى أسواق العالم الخارجي في العراق وبلاد الشام ومصر واليونان وإيطاليا. فقد كانت تجارة الهند من دخون وتوابل ومنسوجات وما يتجمع في أسواقها من بضائع أخرى كحرير الصين وغيره، وكذلك منتجات شرقي إفريقيا من العاج والذهب وريش النعام وجلود النمر، بالإضافة إلى منتجات جنوب الجزيرة العربية نفسها، تتجمع كلها في جنوب الجزيرة ثم تنقل

يتناول هذا الفصل عرضاً لأهمية طرق التجارة في الجزيرة العربية التي احتلت موقعاً جغرافياً متميزاً بين مراكز الحضارات العالمية، مع عرض موجز لبعض مواد التجارة. والواقع أن الطرق البرية والبحرية وسهولة المرور بها جعلت من التجارة أمراً حيويًا بالنسبة لسكان الجزيرة العربية وأسهمت في خلق اقتصاد مميز طوال العصور الإسلامية.

تهيأ للجزيرة العربية عدة عوامل مهمة أدت إلى أخذها مركزاً تجارياً بارزاً في العالم القديم. ويأتي في مقدمة هذه العوامل، أولاً: موقعها المتوسط بين مراكز الحضارة العالمية في الهند وفي إيران وفي العراق وبلاد الشام وفي مصر وفي شرق أفريقيا. ثانياً: ما امتازت به بيئاتها الجنوبية من وفرة نسبية في محاصيل



العربية إلى شمالها وتفرعت من الطرق الرئيسية طرق فرعية أخرى، منها ما اتجه شرقاً جنوب الخليج العربي ثم إلى العراق، ومنها ما اتجه جنوب بلاد مدين على ساحل البحر الأحمر الشرقي ثم إلى مصر، وهكذا امتدت طرق القوافل في أنحاء مختلفة من الجزيرة العربية من جنوبها إلى شمالها ومن شرقها إلى غربها ومن جنوبها إلى شمالها الشرقي وإلى شمالها الغربي، وكأنها شرايين دماء حاملة معها النمو والازدهار الاقتصادي للمناطق المارة بها.

وقد أدى ذلك إلى نماء عدد من المدن والقرى على طول امتداد هذه الطرق. ففي الجانب الغربي على الطريق الرئيسي المتجه إلى مصر وبلاد الشام ازدهرت مدن كثيرة، مثل نجران وجرش والطائف ومكة ويثرب ودادان (العلا) والحجر وقرية شمال غرب تبوك. كما ازدهرت موانئ الحوراء أملج وأكرا كومي (ميناء الوجه) ولوكة كومي (عينونة) على البحر الأحمر. وكذلك ازدهرت مدن أخرى على الطريق المتجه من نجران إلى إيران وبلاد الرافدين عبر نجد والمنطقة الشرقية، مثل قرية الفاو واليمامة والأفلاج وثاج وعين جاون. كما ازدهرت أيضاً مدن أخرى على الطريق

عبر طرق برية تخترق الأراضي التي تشغلها المملكة حالياً في قوافل كبيرة من الجمال قد يصل عدد القافلة الواحدة إلى أكثر من ألفي بعير، حتى إن الكاتب اليوناني سترابو (عاش تقريباً من عام ٦٦ ق.م - ٢٤م) شبهها بالجيش. وكانت القافلة تسير في طرقها البرية وفق أنظمة وقوانين دقيقة ومتطورة أشار إليها الكاتب الروماني بلييني المتوفى عام ٧٩م، فذكر أن هناك محطات تجارية تقف فيها القوافل يومياً، وفيها استراحات للمسافرين يتوافر فيها الماء والغذاء وأعلاف للجمال. فامتدت طرق القوافل من جنوب الجزيرة



طرق التجارة البرية والبحرية في الجزيرة العربية قبل الإسلام



الآشورية، وبذلك توافر الغذاء وتحقق الثراء الذي أشار إليه الكاتب سترابو، وانعكس ذلك على فنونهم ومنحوتاتهم وجمال عمارتهم.

وبعد أن تحولت طرق التجارة من البر إلى البحر خلال القرون الأولى للميلاد، فقدت مدن القوافل الشهيرة كثيراً من مواردها المالية مما أدى إلى سقوط بعضها لتصبح أطلالاً بعد هجرها، بينما ظل البعض الآخر يجاهد في سبيل البقاء. ولأن التجارة أصبحت من المهن الأساسية للسكان فقد استمر شأنها الذي أصبح ضئيلاً في نطاق إقليمي صحراوي تتخلله الواحات الزراعية. فانتشرت الأسواق التجارية في بعض أنحاء مناطق الجزيرة العربية، في دومة الجندل، وفي اليمامة، وفي الأحساء، وفي قرح بوادي القرى، وفي عكاظ، وغيرها. وهي الأسواق التي اشتهرت في التراث العربي بأسواق العرب في الجاهلية وذلك لعدم اقتصارها على التبادل التجاري بل شملت كذلك التبادل الثقافي.

واستمرت الأحوال الاقتصادية في الجزيرة العربية متردية لبضعة قرون حتى ظهر الإسلام وجعل من أقاليم الجزيرة العربية كلها ومصر وشمال أفريقيا وبلاد

المؤدية إلى سوريا، مثل تيماء ودومة الجندل، إلى جانب مدن وقرى أخرى في القصيم وحائل ووادي السرحان. ولم يقتصر النمو والازدهار على المدن والقرى بل أدى إلى نشوء إمارات وممالك عربية كان لها شأن بارز في العالم القديم، فظهرت مملكة كندة في وسط الجزيرة العربية، ومملكة ديدان وحيان في العلا، ومملكة الأنباط في الشمال والشمال الغربي، هذا إلى جانب ممالك وإمارات أخرى في منطقة الجوف وتيماء ومدین والمنطقة الشرقية على ساحل الخليج العربي. وهكذا انتشرت المراكز الحضارية في أنحاء مختلفة من المملكة العربية السعودية.

وقد أتاح النشاط التجاري لسكان هذه المناطق فرصة الاتصال بالأمم والشعوب الأخرى والتعرف على الأساليب والأنظمة السائدة في ميادين الحياة المختلفة، من زراعية وصناعية وعمرانية وثقافية. فبنيت السدود وحفرت الآبار للحصول على الماء، بل أنشئت القنوات التي تسحب المياه الجوفية لتجري عيوناً على سطح الأرض، فازدهرت الزراعة واتسعت رقعة الأراضي الخضراء وزادت الثروات الحيوانية التي أشارت إليها النصوص



طرق الحج

أما طرق الحج إلى الأراضي المقدسة فمتعددة وتضم عدة طرق رئيسية ساعدت طوال العصور التاريخية على ارتياد المسلمين الأراضي المقدسة بسهولة ويسر. كما تواصلت عناية الخلفاء والملوك والأمراء بهذه الطرق وتعميرها، حتى تظل عامرة بالحجاج والمعتمرين والزوار إلى المسجد الحرام والمسجد النبوي الشريف. تعددت طرق الحج إلى الأراضي المقدسة من مختلف بلاد العالم الإسلامي سواء من الشام والكوفة والبصرة ومصر واليمن وعمان أو غيرها من بلاد العالم الإسلامي.

طريق الحج الشامي. طريق الحج الشامي أقدم طريق بعد طريق مكة- المدينة، سارت عليه قوافل الحجاج المسلمين إلى الأراضي المقدسة، وهو الطريق الذي يربط دمشق بالمدينة المنورة. ويبلغ طول الطريق حوالي ١٣٠٧ كم، وتتفرع منه طرق فرعية أهمها طريق تيماء الذي يتفرع من مسار الطريق الشامي الرئيسي بعد تبوك ويتجه إلى المدينة مروراً بتيماء وخيبر، وطريق المعرقة الذي يصل بين ينبع ومحجة الشام مروراً بالعيص. وطريق الحج الشامي نال درجات متفاوتة من الاهتمام والرعاية من قبل

الشام والعراق وإيران دولة واحدة، يحكمها نظام سياسي واحد. فأحدث ذلك تغيرات كبيرة في الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية، وعادت الحياة إلى طرق القوافل التجارية القديمة التي تحولت إلى دروب لقوافل الحجاج من مصر وشمال أفريقيا وبلاد الشام ومن العراق وإيران ومن اليمن وعمان. وعاد الانتعاش الاقتصادي لكثير من المدن، بل وأدى إلى نشوء مدن وقرى أخرى على هذه الدروب. واهتمت الحكومات الإسلامية الأموية والعباسية والأيوبيية والمملوكية والعثمانية بهذه الطرق، فحفرت الآبار وأنشأت البرك لتوفير الماء وأقامت الاستراحات لخدمة الحجاج. حتى إذا ضعفت سلطة الخلافة وفقدت الحكومة المركزية قوتها السياسية والاقتصادية، فقدت لذلك قدرتها على فرض نفوذها على الجزيرة العربية، فأفل نجم كثير من هذه المدن والقرى لفقدان الأمن وتدهور الأحوال الاقتصادية بل تحول بعض منها إلى خرائب. وظلت الأوضاع على هذه الحال حتى قامت المملكة العربية السعودية وجعلت من معظم أجزاء الجزيرة العربية دولة واحدة، فعاد الأمن والاستقرار وعاد معه الازدهار الاقتصادي والحضاري.

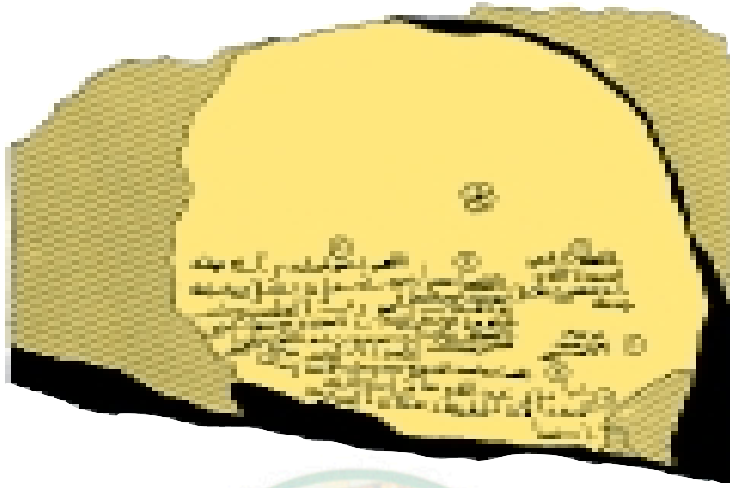


خريطة لطريق الحج الشامي خلال العصور:
الأموي والعباسي والفاطمي

وخلال هذه المرحلة شهد الطريق الشامي ازدهاراً عظيماً في عمارته، خاصة في عهد الخلفاء الراشدين وفي عهد بني أمية الذي يعد العهد الذهبي لهذا الطريق. وتشير المصادر التاريخية إلى عمارة الخليفة الراشد عمر بن الخطاب لعين تبوك، وقد أمر بطيها بعد أن كادت تدفن في الرمال، وعمارة والي المدينة الأموي عمر بن عبدالعزيز لمسجد الرسول بتبوك، ومسجد وادي القرى وهما من مساجد الطريق. كما تشير المصادر إلى قيام الخليفة الأموي

الحكام المسلمين، كما طرأت على مساراته ومحطاته خلال العصور الإسلامية تغييرات متعددة تبعاً للأحداث التاريخية التي شهدتها المناطق التي يمر بها الطريق داخل الجزيرة العربية وخارجها. ولذلك فإن تاريخ هذا الطريق يمكن تقسيمه إلى خمس مراحل تاريخية.

المرحلة الأولى: وتمتد من الفتح الإسلامي حتى نهاية القرن الخامس الهجري، وتشمل عصر الخلفاء الراشدين وعصر بني أمية وجزءاً كبيراً من العصرين العباسي والفاطمي. وقد عرف الطريق في بداية هذه المرحلة باسم التبوكية نسبة إلى تبوك التي كانت من أهم منازلها. وكان مسار الطريق في هذه الفترة يمر بعد دمشق على عدد من المنازل منها: الصنمين، وأذرع، والقسطل، ومعان، والحفير، وسرغ التي تعرف اليوم باسم المدورة، ثم يدخل بعد ذلك إلى أرض الحجاز ويمر تباعاً على تبوك، ثم المحدث، ثم الأقرع، ثم الجنية، ثم الحجر، ثم يصل إلى مدينة وادي القرى ثم يمر على مدن السقيا والرحبة وذي المروة، ثم يمر على منزل المر، ثم منزل السويداء، ثم منزل ذي خشب، حتى يصل إلى المدينة المنورة.



كتابات تذكارية على طريق الحج الشامي، يعود تاريخها إلى القرن الأول الهجري وبداية الثاني - جنوب تبوك

المرحلة الثانية: فترة الوجود الصليبي في جنوب الأردن. وهي مرحلة قصيرة من عمر الطريق الشامي تزيد قليلاً عن سبعين عاماً، وتبدأ من بداية القرن السادس الهجري (الثالث عشر الميلادي) وتنتهي بسقوط قلعة الكرك في يد المسلمين سنة ٥٨٤هـ/١١٨٨م. وخلال هذه المرحلة تمكن الصليبيون من السيطرة على منطقة وادي عربة والصحراء الممتدة من جنوب البحر الميت حتى خليج العقبة، وقطعوا الطرق البرية التي تربط بين مصر وكل من الشام والحجاز. وقد اضطرب الأمن على أجزاء الطريق الشامي الواقعة في بلاد الشام، خاصة جزء الطريق الواقع في جنوب الأردن بالقرب من قلعتي الكرك والشوبك،

الوليد بن عبد الملك بوضع المنار، وإقامة البرك والصحاريح والقنوات على طريق مكة. وما تزال بعض آثار العمائر الأموية باقية على أجزاء الطريق الشامي الواقعة في بلاد الشام. كما توجد على أجزاءه الواقعة في المملكة نقوش تذكارية كثيرة يعود تاريخها إلى العصر الأموي، خاصة في المنطقة الواقعة بين تبوك والعللا.

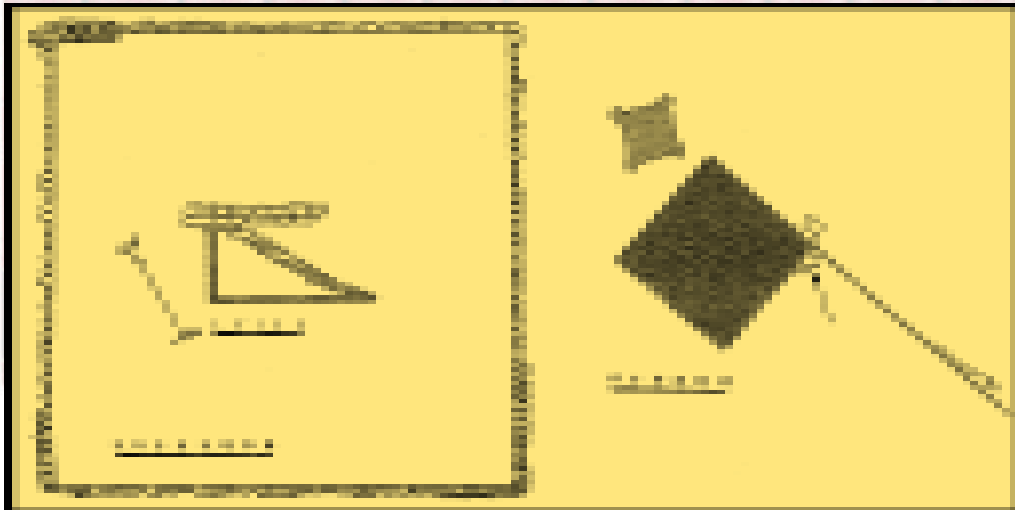
وخلال العصرين الأموي والعباسي تحولت بعض مناهل المياه الواقعة على مسار الطريق في الجزيرة العربية، إلى قرى صغيرة ومدن أهلة بالسكان طوال العام مثل: معان، وتبوك، والمحدثه التي تقع في وادي الأخضر، ومثل مدن وادي القرى: العلا، وقرح، والسقيا والرحبة، وذبي المروة.



١١٨٧م بداية لها. فقد اجتمع بالشام في تلك السنة التي فتح فيها بيت المقدس، جمع عظيم من الحجاج، قدموا من مختلف البلاد الإسلامية ليجمعوا بين زيارة بيت المقدس، بعد عودته إلى لواء الإسلام، والحج إلى بيت الله الحرام. فأمر عليهم صلاح الدين أميراً يسير بهم إلى مكة. وبعد عهد صلاح الدين استمرت عناية الأيوبيين بشؤون الحج الشامي وطريقه، خاصة حكام دمشق. ويعد الملك المعظم عيسى بن أيوب أكثر حكام دمشق اهتماماً بطريق الشام، وكان والده قد ضم إليه الكرك والشوبك وتبوك والعلا، أي كامل الديار الواقعة بين دمشق والمدينة. فحج الملك المعظم سنة ٦١١هـ/ ١٢١٥م من دمشق وسار على طريق تبوك

حيث كان الصليبيون يهاجمون القوافل السائرة على الطريق من هاتين القلعتين ويقتلون الحجاج ويسلبونهم ويأسرونهم في بعض الأحيان، مما اضطر حجاج الشام إلى تغيير مسار طريقهم والابتعاد إلى الداخل، أو السفر إلى العراق ومرافقة حجاجه إلى الأراضي المقدسة. ولم ينجح الصليبيون في إيقاف حركة الحجاج على الطريق الشامي إيقافاً تاماً مثل نجاحهم في إيقافها على مسار الطريق المصري الساحلي بعد أن استولوا على ميناء العقبة سنة ٥١٠هـ/ ١١١٦م.

المرحلة الثالثة: فترة حكم الدولة الأيوبية. وتبدأ بحكم صلاح الدين الأيوبي وتمتد إلى نهاية عصر الدولة الأيوبية، ويمكن اعتبار سنة ٥٨٣هـ/



مسقط أفقي لبركة المعظم إحدى برك العصر الأيوبي على طريق الحج الشامي - جنوب تبوك



وأمر ببناء بركة المعظم الواقعة جنوب تبوك، وبرك أخرى تنسب إليه وتقع في جنوب الأردن. وفي سنة ٦٢٢هـ/ ١٢٢٥م سِير من مسح الطريق بين دمشق وعرفات، وأمر بإصلاح وتسهيل مواضع كانت وعرة كثيفة الصوان، وأكثر من وضع الميرة للحجاج في الكرك والشوبك وتبوك والاعلا والمدينة.

وقد وصف طريق الحج الشامي في تلك الفترة ابن شجاع الدمشقي الذي حج سنة ٦٢١هـ/ ١٢٤٤م وعَدَّ منازل الطريق بين دمشق والمدينة. وفي ضوء ما ذكره نلاحظ تغير مسار الطريق بين الاعلا والمدينة وظهور مسار جديد يمر على شعيب النعام وهدية، وتوقف استخدام المسار القديم الذي كان يمر بالسقيا والرحبة وذو المروة.

وتنحصر آثار الطريق الشامي الباقية في الأراضي السعودية من فترة العصر الأيوبي حتى الآن، في بركة المعظم الواقعة جنوب تبوك.

المرحلة الرابعة: تبدأ خلال العصر المملوكي. وتمتد هذه المرحلة من منتصف القرن السابع إلى بداية القرن العاشر الهجريين (الثالث عشر والسادس عشر الميلاديين). وقد استمر مسار الطريق خلال العصر المملوكي على ما كان عليه في العصر

الأيوبي، ولم تتغير منازلها. وتزودنا كتابات الرحالة الحجاج ممن سافروا على هذا الطريق في تلك الفترة بمعلومات أكثر من ذي قبل عن مسار الطريق الشامي ومحطاته. ومن سار على الطريق الشامي في بداية العهد المملوكي ابن رشيد الذي حج سنة ٦٧٤هـ/ ١٢٨٦م، ووصف في كتابه ملء العيبة قافلة الحج الشامي في تلك السنة، وقدر عددها بستين ألف راحلة، من غير الخيل والبغال والحمير. كما وصف ابن رشيد رحيل الحجاج من دمشق، وخروج الناس لوداعهم، وحرارة ذلك الوداع، وتحدث عن بعض منازل الطريق بين دمشق والمدينة، مثل بصرى والأزرق وجفار المعظم وتبوك ووادي الأخضر والحجر ومبرك الناقة والاعلا.

أما الرحالة الشهير ابن بطوطة فقد سار على الطريق الشامي لما حج سنة ٧٢٦هـ/ ١٣٢٦م. وذكر في رحلته منازل الطريق الشامي بتفصيل أكثر مما فعل ابن رشيد ورتبها على النحو التالي:

دمشق، الكسوة، صنمين، زرعة، بصرى، زيزا، اللجون، الكرك، معان، عقبة الصوان، ذات حج، وادي بلدح، تبوك، الأخضر، بركة المعظم، مبرك الناقة، الحجر، الاعلا، وادي العطاس، هدية، المدينة.



المملوكي، كعين تبوك والبرك المقامة عليها، وبئر الأخضر، وبركة المعظم، وحصن العلا. ومعظم هذه الآثار أنشئت على الطريق قبل العصر المملوكي. كما أن منها ما خضع لأعمال صيانة وترميم خلال العصر المملوكي، مثل بركة المعظم التي رمت في سنة ٧٦٧هـ/١٣٦٥-١٣٦٦م بأمر من الأمير يلبغا الأشرفي أتابك العساكر في عصر السلطان الأشرف شعبان، وقد سجلت أعمال الترميم على مسلتين حجريتين عثر عليهما بقرب البركة.



خريطة لطريق الحج الشامي خلال العصور الأيوبي والمملوكي والعثماني

وبعد ابن بطوطة سار على الطريق الشامي الرحالة البلوي الذي حج في سنة ٧٣٧هـ/١٣٣٧م، وقد دون البلوي في رحلته تاج المفروق وصفاً لمسار الطريق وذكر بعض محطاته.

وبين الآثار الباقية لطريق الحج الشامي منشآت أشارت المصادر إلى وجودها على الطريق خلال العصر



نقش يؤرخ لترميم بركة المعظم في عصر السلطان المملوكي الأشرف شعبان

وقلعة معان، كما أصلحت برك تبوك وذات الحاج والمعظم. وفي عهد السلطان مراد الثالث أضيفت قلعتان أخريان على الطريق، إحداهما في محطة هدية الواقعة بين العلا والمدينة، والأخرى في محطة عنيزة الواقعة في جنوب الأردن. وفي عهد السلطان أحمد الأول أنشئت بئر بجانب قلعة الصُورة الواقعة بين العلا وهدية. وفي عهد السلطان عثمان الثاني أقيمت قلعة في محطة المعظم. وفي عهد السلطان محمد الرابع جددت عمارة قلعة تبوك سنة ١٠٦٤هـ/١٦٥٤م، وفي عهد السلطان أحمد الثالث جددت قلعة هدية وحفرت بئر في محطة الفحلتين الواقعة بين هدية والمدينة، كما أقيم برج صغير على برك الأخضر.

المرحلة الخامسة: خلال العصر العثماني. وقد نال طريق الحج الشامي اهتماماً خاصاً من لدن السلاطين العثمانيين ونوابهم في دمشق لأنه الطريق الذي يربط عاصمة الدولة العثمانية بمكة المكرمة. ويتجلى هذا الاهتمام في كثرة ما أنشئ على مسار الطريق من برك وآبار وقلاع وجسور، ابتداءً من عصر السلطان سليم الأول حتى نهاية الدولة العثمانية. ففي عهد السلطان سليم أنشئت على جزء الطريق القريب من دمشق ثلاث قلاع، هي: قلعة صنمين وقلعة مزيريب وقلعة تل فرعون. وفي عهد خلفه السلطان سليمان القانوني أقيمت على مسار الطريق خمس قلاع جديدة هي: قلعة ذات الحاج، وقلعة تبوك، وقلعة الأخضر، وقلعة القطرانة،



قلعة الصُورة،
إحدى القلاع
العثمانية على
طريق الحج الشامي
جنوب العلا



خريطة توضح مسار سكة حديد الحجاز ومحطاتها المنورة. وقد شرع في تنفيذ هذا المشروع في سبتمبر سنة ١٩٠٠م. ووصل أول قطار إلى المدينة المنورة في ٢٢ أغسطس سنة ١٩٠٨م، وبلغ طول الخط من دمشق إلى المدينة ١٣٠٢ كم، وجعل عرضه ١٠٥ سم فقط. وأقيمت عليه محطات كثيرة بأحجام مختلفة، منها ست عشرة محطة على مسار السكة بين تبوك والعلا، وست عشرة محطة أخرى

وفي عهد هذا السلطان (أحمد الثالث) أسندت إمارة الحج الشامي ورعاية شؤون الطريق الشامي إلى حاكم دمشق. وابتداءً من عام ١١٢٠هـ/ ١٧٠٨م، أصبح حاكم دمشق يجمع بين ولاية دمشق وإمارة الحج، ومسؤولية عمارة طريق الحج الشامي، وصيانة منشآته القائمة. وكانت إمارة الحج الشامي قبل هذا التاريخ ولاية مستقلة يعين فيها السلطان كل عام باشا برتبة لواء.

وفي عام ١٢٨٨هـ/ ١٨٧١م، وفي ولاية عبداللطيف صبحي باشا على دمشق سحبت إمارة الحج الشامي من حاكم دمشق، وأسندت إلى أمير مستقل. وخلال العصر العثماني سار على درب الحج الشامي عدد من الرحالة الحجاج، وسجلوا في مؤلفاتهم أوصافاً لمساراته ومنازله. من هؤلاء ابن طولون الذي حج سنة ٩٢٩هـ، والموسوي المدني الذي حج سنة ١٠٣٩هـ، والخيارى الذي حج سنة ١٠٨٠هـ، والزياني الذي حج سنة ١٢٠٨هـ، والتونسي الذي حج سنة ١٣٠٠هـ.

ومع بداية القرن العشرين الميلادي أمر السلطان عبدالحميد الثاني بتنفيذ سكة حديد الحجاز التي ربطت دمشق بالمدينة



الإسلامي، فتحولت مناهل المياه وأماكن الرعي والتعدين على الطريق إلى محطات رئيسية. وبدأ الطريق يزدهر بالتدريج منذ عصر الخلافة الراشدة حتى العصر الأموي. وباتتقل مركز الخلافة من الشام إلى العراق في العصر العباسي، أصبح الطريق حلقة اتصال مهمة بين عاصمة الخلافة في بغداد والحرمين الشريفين وبقية أنحاء الجزيرة العربية حتى اليمن. وأعطى خلفاء بني العباس جلّ اهتمامهم لتأمين طرق المواصلات، وبالأخص طريق الكوفة-مكة. ويأتي في مقدمة هؤلاء الخلفاء: أبو العباس السفاح وأبو جعفر المنصور والمهدي وهارون الرشيد. وأضاف من جاء بعدهم من الخلفاء إنشاءات جديدة، كما صانوا المنشآت القديمة على الطريق. وكذلك كان للأمرء والوزراء والقادة والوجهاء إصلاحات أخرى كثيرة على الطريق.

وقد سجل المؤرخون المسلمون بعض إصلاحات خلفاء بني العباس، كما رصد الجغرافيون المسلمون مسار الطريق من بغداد إلى الكوفة ومنها إلى مكة المكرمة. ورسدوا أيضاً المحطات والمنازل التي كانت قائمة في العصور الإسلامية المبكرة، بالإضافة إلى ذكر تفرعات الطريق الأخرى المتجهة إلى مكة أو

على قطاع الخط الممتد بين العلا والمدينة. وما تزال هذه المحطات باقية على مسار الطريق إلى جانب آثار القلاع والبرك والآبار التي أقيمت طوال العصر العثماني.

طريق الحج الكوفي. طريق الحج من الكوفة إلى مكة المكرمة من أهم الطرق في العصر الإسلامي. وقد عرف هذا الطريق فيما بعد باسم درب زبيدة، نسبة إلى السيدة زبيدة بنت جعفر زوج الخليفة هارون الرشيد المتوفى سنة ١٩٣هـ/ ٨٠٩م. وكان للسيدة زبيدة أعمال كثيرة في إقامة بعض المنشآت على هذا الطريق وفي مكة المكرمة. ومن أهم أعمالها حفرها عين زبيدة التي ما تزال آثارها باقية حتى اليوم.

وفي عصر ما قبل الإسلام كان مسار هذا الطريق يربط الحيرة القريبة من الكوفة بالحجاز، إذ كانت القوافل التجارية من مكة والمدينة تتجه إلى الحيرة عبر هذا الطريق. وكان على الطريق مناهل للمياه قبل الإسلام توقف عند بعضها الجيش الإسلامي بقيادة سعد بن أبي وقاص قبل دخوله العراق. ومن هذه المناهل: زرود والثعلبية وشرف والعذيب والقادسية.

غير أن الطريق انتظم استخدامه بعد فتح العراق وانتشار الإسلام في المشرق



وأمر بالزيادة في قصور أبي العباس، وترك منازل أبي جعفر التي كان بناها على حالها، وأمر باتخاذ المصانع في كل منهل، وبتحديد الأميال والبرك وحفر الركايا مع المصانع، وولّى ذلك يقطين بن موسى، فلم يزل ذلك إليه حتى سنة إحدى وسبعين ومائة، وكان خليفة يقطين في ذلك أخاه موسى.

وأوردت المصادر الجغرافية المبكرة إشارات عديدة إلى المواقع والمرافق التي تولى إنشاءها بعض الخلفاء والأمراء والوزراء والأعيان. وتذكر المصادر أن الخلفاء والأمراء كانت لهم مبان وقصور خاصة بهم ينزلونها عند زيارتهم للأماكن المقدسة. ومن أبرز الخلفاء العباسيين الذين سافروا على هذا الطريق أبو جعفر المنصور والمهدي وهارون الرشيد، وقد أدى الرشيد فريضة الحج سبع مرات طوال فترة خلافته (١٧٠هـ-١٩٣هـ/٧٨٦م-٨٠٩م) وبهذا يكون قد قطع في رحلاته بين بغداد ومكة ما يقارب ٥٦٩٨ ميلاً (٩٦٨٦,٦ كم) وكان في بعضها يحج ماشياً، وكان لطريق الحج من الكوفة إلى مكة عمال (ولاية) يشرفون على الطريق ويتعهدونه بالصيانة والإعمار أولاً بأول.

وقد رصد الجغرافيون المسلمون ٢٧ محطة رئيسية على الطريق من الكوفة

المدينة، أو تلك التي تربط طريق الكوفة مع طرق أخرى من خارج الجزيرة العربية ومن داخلها. وفي ضوء المعلومات الواردة في المصادر التاريخية والجغرافية نجد أن الطريق خُطِّطَ مساره بطريقة علمية وهندسية متميزة، إذ حددت اتجاهاته وأقيمت على امتداده المحطات والمنازل والاستراحات، ورصفت أرضيته بالحجارة في المناطق الرملية والموحلة، ونظف من الجلاميد الصخرية والعوائق في المناطق الوعرة والصخرية. وزود الطريق بالمرافق الضرورية من منشآت مائية، كالسدود والآبار والبرك، وأقيمت على امتداده العلامات التي توضح مساره كالأعلام والمنارات والأميال (أحجار المسافة) والصُّوى والمشاعل والمواقد ليهتدي بها المسافرون ليلاً ونهاراً.

وقد تحدث المؤرخون المسلمون عن الإصلاحات التي قام بها خلفاء بني العباس الأوائل: ففي عهد أبي العباس السفاح تذكر المصادر في حوادث سنة ١٣٤هـ/٧٥١م أنه ضُرب المنار والأميال من الكوفة إلى مكة، وعن إصلاحات المهدي سنة ١٦١هـ/٧٧٧م تذكر المصادر أن المهدي أمر ببناء القصور في طريق مكة فكانت أوسع من القصور التي كان أبو العباس بناها من القادسية إلى زباله.



خريطة توضح مسار درب زبيدة من الكوفة إلى مكة المكرمة

(٢٧) بستان بني عامر-مشاش . مكة المكرمة .

وهناك طرق فرعية أخرى منها طريق معدن النقرة-المدينة ويبلغ امتداده حوالي ١٥٦ ميلاً (٢٦٥ كيلومتراً تقريباً) .

ومحطاته على النحو التالي : معدن النقرة-العسيلة-المحدث-بطن نخل-الحصين-المكحولين-السقرة-الطرف-الركابية-المدينة . ويوجد طريق فرعي آخر تسلكه القوافل من معدن بني سليم (مهد الذهب) عبر الحافة الشرقية لحره رهاط

إلى مكة ، و٢٧ محطة ثانوية تسمى كل واحدة منها مُتَعَشَّى وهي محطة استراحة تقام بين كل محطتين رئيسيتين . هذا غير المرافق الأخرى التي كانت تضاف على امتداد الطريق .

ويمكن رصد المحطات الرئيسية والمنازل الواقعة على الطريق من الكوفة إلى مكة على النحو التالي :

- ١- الكوفة-القادسية (١) العذيب-
- ٢- وادي السباع / وادي سعد (٢) المغيثة-
- ٣- مسجد سعد (٣) القرعاء-الطرف (٤)
- ٤- واقصة-القيبيات/ السماء (٥) العقبة-
- ٥- الجلحاء (٦) القاع-الجريسي (٧) زباله-
- ٦- التناير (٨) الشقوق-ردان/ درين (٩)
- ٧- البطان-المهلبية (١٠) الثعلبية-الغميس /
- ٨- العين (١١) الخزيمية/ زرود-بطن
- ٩- الأغر/ الأغر (١٢) الأجر-القرائن
- ١٠- فيد-القرنتين (١٤) توز-الفحيمة
- ١١- سميراء-العباسية (١٦) الحاجر-
- ١٢- قرورا (١٧) معدن النقرة-السمط (١٨)
- ١٣- مغيثة الماوان-أديمة/ أورعة (١٩) الربذة-
- ١٤- الروثة (٢٠) السليلة-الضبة/ السنجة
- ١٥- العُمق-الصفحة (٢٢) معدن بني
- ١٦- سليم-عقبة الكراع/ الكيرانة (٢٣)
- ١٧- أفاعية-الكبوانة/ الكبوانة (٢٤) المسلح-
- ١٨- القصر (٢٥) الغمرة-أوطاس (٢٦)
- ١٩- ذات عرق-غمر ذي كندة (غمرة)



الهجري. واندثرت شيئاً فشيئاً معظم محطات الطريق فأصبحت المحطات والمنازل أطلالاً دارسة. وبقيت بعض الآبار والبرك صالحة للاستعمال، ولكن الغالبية العظمى منها دفنتها الرمال.

وعلى الصعيد الأثري رصدت الآثار الباقية على الطريق والمواقع الأثرية والمنشآت المائية وآثار الرصف والتمهيد والأعلام. كما عثر على أمثلة من أحجار المسافة (الأميال) التي توضح المسافة بقياس البريد والميل، وعثر على شواهد أثرية توضح إصلاحات الخليفة المهدي العباسي وأعمال الصيانة والتجديد في عهد الخليفة المقتدر بالله.

وتشكل الأعلام دلالة واضحة على تحديد مسار الطريق، وما تزال آثارها باقية، فقد بنيت الأعلام بالحجارة، على شكل أبراج دائرية في معظمها، وترتفع عن سطح الأرض بمقدار ثلاثة أمتار بحيث يمكن مشاهدتها من بعد. ووضعت الأعلام على مسافات محددة بحيث تكون المسافة بين العَلَم والآخر حوالي الميل، وأحياناً يقترب بعضها من بعض بقدر نصف الميل. وتكثر الأعلام بالقرب من المحطات الرئيسية التي تتفرع منها الطرق، وبالقرب من مواضع الآبار والبرك، ويمكن مشاهدة عشرات الأعلام

مروراً على صفينة وحاذة ثم المسلح. ويلتقي طريق البصرة مع طريق الكوفة في معدن النقرة الذي يصل إليه من النجاج أو يتجه محاذياً له حيث يلتقي الطريقان في ذات عرق.

ويتضح من المصادر التاريخية والجغرافية أن طريق الكوفة-مكة بلغ أوج ازدهاره في العصر العباسي المبكر، ثم تعرض لهجمات القبائل في فترات متعددة. وفي أواخر القرن الثالث وبداية القرن الرابع الهجري تعرضت محطات الطريق لتخريب القرامطة وتدميرهم وتعطلت بسبب ذلك المنشآت المائية. وكانت هذه العوامل مجتمعة من أسباب اندثار معالم الطريق. وبسبب الخلل الأمني توقف الحجاج عن استخدام الطريق إلا عند توافر الحماية العسكرية، وفي مواسم الحج فقط، خلافاً لما كان عليه الحال في العصور المبكرة عندما كان الطريق يسلك كثيراً دون حماية أمنية.

غير أن تعطل الطريق تعطلاً شديداً حدث بعد سقوط بغداد في يد المغول سنة ٦٥٦هـ/١٢٥٨م، إذ لم يعد الطريق مسلوكة إلا في فترات متقطعة. كما انقطع سلوك أجزاء الطريق من معدن النقرة حتى مكة نهائياً منذ أواخر القرن الرابع



علم على طريق درب زبيدة بين العمق ومهد الذهب

مكة تمثل نمطاً معمارياً فريداً للعمارة الإسلامية المبكرة في الجزيرة العربية، ويتمثل ذلك في أسلوب التخطيط المعماري والوظائف المختلفة، كما تميزت المباني بسماكة الجدران والأبراج. وقد أضفى وجود خزانات لحفظ المياه للشرب داخل المنازل وخارجها على هذه المواقع أهمية أخرى لاستقطاب المسافرين، كما اشتملت المحطات على الأسواق والحمامات العامة وغيرها. وأقيمت على امتداد الطريق برك للمياه حفرت وبنيت على مسافات متفاوتة، بعضها بالقرب من المحطات والمنازل وبعضها في أماكن نائية عنها. وما تزال معظم تلك البرك واضحة للعيان بمعالها وتفصيلها المعمارية الدقيقة، وبعضها

على امتداد الطريق وقد تساقط بعضها على شكل أكوام حجرية. وكشفت المسوحات والحفريات الأثرية عن أنماط من القصور والتحسينات والمنازل والمساكن والمساجد في محطات الطريق. وكانت تخدم سكان هذه المناطق وقوافل الحجاج والتجار والمسافرين الذين يتوافر لهم في هذه الأماكن ما يحتاجون إليه من مأكّل ومشرب وأوان وأعلاف لدوابهم. كما كانت الأسواق قائمة في كثير من محطات الطريق. ومن أشهر المواقع الأثرية التي كانت محطات رئيسية كبيرة على الطريق: زباله والتعلبية وفيد وسميراء والنقرة والربذة ومعدن بني سليم. وقد أوضحت الدراسات الأثرية أن المنشآت المعمارية على طريق حج الكوفة-



صورة جوية لبركة الريذة، تظهر فيها المصفاة

فالطريق يجتاز مختلف الأراضي: السهلية المستوية والوعرة الحشنة، والصحاري المقفرة حتى يصل إلى جبال الحجاز ذات التضاريس الصعبة التي تخترقها الأودية الضيقة والعميقة. وقد أمكن تسهيل الطريق بقطع الممرات بين الشايات والجبال وحماية مسار الطريق بجدران على جانبيه. ووضعت مدرجات عريضة في مواضع الصعود والنزول في المناطق الجبلية الوعرة. وقد برع المهندسون في رسم الطريق بتفادي مساقط السيول الجارفة، وتدل آثار التمهيد والرصف على خبرة المهندسين المسلمين في تحديد ورسم الطرق في العصور الإسلامية المبكرة.

يصل طول الطريق من الكوفة حتى مكة المكرمة إلى حوالي ٧٥١ ميلاً

طمرته الرمال. وتتنوع مساحات البرك وأشكالها، إذ صُمم بعضها بشكل دائري، وبعضها جاء مربعاً ومستطيل التخطيط. ولبعض البرك أحواض ترسيب، ودعمت جدران البرك من الداخل بأكتاف نصف دائرية أو نصف مربعة للحفاظ عليها من ضغط السيول التي تصب بداخلها.

وقد جاء تصميم بعض البرك مُدرجاً على امتداد الواجهات من الداخل، كما زودت البرك بقنوات وسدود تجلب إليها مياه السيول والأمطار من الأودية المجاورة لها. ويدل بناء هذه البرك على براعة المسلمين الأوائل في العمارة والخبرة الجيدة في إقامة الإنشاءات المائية.

أقدم المهندسون على تحديد مسار الطريق بشكل مستقيم بصفة عامة.



الطريقان أيضاً في معدن النقرة الذي يرتبط في هذه المحطة منطلقاً من النجاج (الأسياح).

وورد ترتيب محطات طريق البصرة عند الجغرافيين المسلمين على النحو التالي: البصرة-المنجشانية ١٠ أميال، المنجشانية-الحفير ١٠ أميال، الحفير-الرحيل ٢٨ ميلاً، الرحيل-الشجي ٢٩ ميلاً، الشجي-الخرجاء ٢٣ ميلاً، الخرجاء - حفر أبي موسى ٢٦ ميلاً، حفر أبي موسى - ماوية ٣٢ ميلاً، ماوية-العشر ٢٩ ميلاً، العشر-الينسوعة ٢٣ ميلاً، الينسوعة-السمينة ٢٩ ميلاً، السمينة-النجاج ٢٣ ميلاً، النجاج-العوسجة ١٩ ميلاً، العوسجة-القريتين ٢٢ ميلاً، القريتين-رامة ١٨ ميلاً، رامة-إمّرة ٢٧ ميلاً، إمّرة-طخفة ٢٦ ميلاً، طخفة-ضرية ٢٨ ميلاً، ضرية-جديلة ٣٢ ميلاً، جديلة-فلجة ٣٥ ميلاً، فلجة-الدفينة (قديماً: الدثينة) ٢٦ ميلاً، الدفينة-قبا ٢٧ ميلاً، قبا-الشبيكة ٢٧ ميلاً، الشبيكة-أوطاس، الشبيكة-مران ٣ أميال، مران-ذات عرق ٢٧ ميلاً.

ويعدل طريق البصرة من النجاج إلى طريق الكوفة، مروراً بالعيون ثم إلى عتاب ثم معدن النقرة.

(١٢٧٦,٧ كم) منها ١٣٤ ميلاً (٨, ٢٢٧ كم) في العراق، وباقي الطريق يمتد في الأراضي السعودية من العقبة شمالاً وحتى مكة بمسافة ٦١٧ ميلاً (حوالي ٩, ٤٨١ كم). وتوضح المعثورات الفخارية والخزفية والزجاجية والعملات والكتابات والنقوش مراحل استخدام الطريق، خاصة في العصور الإسلامية الأولى. وقد عثر على أعداد كثيرة من النقوش الإسلامية في مواضع متفرقة على امتداد الطريق وبالقرب منه، مثل مواقع: الربذة، معدن بني سليم، ذات عرق، وعلى مشارف مكة. كما عثر على نقوش وكتابات إسلامية في الحناكية والصويدرة والسوارقية، وحاذة، وصفينة، وبعض هذه النقوش مؤرخة من العصر الأموي حتى القرن الثالث الهجري.

طريق الحج البصري. تأسست مدينة البصرة سنة ١٤هـ/ ٦٣٥م بعد الفتح الإسلامي للعراق، وارتبطت بطريق مباشر مع مكة المكرمة، هو من أهم الطرق في العصر الإسلامي المبكر. ويبدو أن أهمية طريق البصرة تركزت في القرون الثلاثة الأولى للهجرة. ويلتقي طريق البصرة مع طريق الكوفة في ذات عرق، ويلتقي



خريطة لمسار طريق الحج من البصرة إلى مكة المكرمة

ويجتاز طريق البصرة إلى مكة مناطق صحراوية وسهلية، ومناطق وعرة تخترقها الأودية الواسعة والضيقة، كما يمر بمواقع صالحة للرعي والزراعة. وقد أنشئت في بعض محطاته العيون والقنوات والسدود التي كانت تستخدم للزراعة. وكان الصحابي عبدالله بن عامر بن كريز من أوائل من أجرى عيوناً في النجاج، وهي نجاج ابن

ويلاحظ في كتابات الجغرافيين المسلمين قلة المعلومات التفصيلية عن طريق البصرة. ولعل السبب في ذلك أن معظم الجغرافيين عاش في القرن الثالث الهجري، وهي الفترة التي كان التركيز فيها على طريق الكوفة أكثر من طريق البصرة. ومع ذلك لم يكن هذا الطريق بمنأى عن اهتمام الخلفاء المسلمين الأوائل.



ويصل طول طريق البصرة-مكة حوالي ١٢٠٠ كم، ويمتد أكثره داخل الأراضي السعودية بحوالي ١٠٠٠ كم. وما تزال بعض محطاته القديمة محتفظة بأسمائها حتى اليوم، ومن هذه المواقع: حفر أبي موسى (في موضع حفر الباطن الآن) ورامنة وإمرة وطخفة وضرية والدفينة.

أما آثار الطريق فنشاهدها إلى اليوم في عدد من المواقع، ففي الأسياح (عين ابن فهيد) توجد أطلال قصر مارد، وهو مبنى كبير مشيد بالحجارة لا زالت أطلاله باقية، ويظهر منها بقايا عقود نصف دائرية وغرف الجلوس، وبالقرب منه آثار العيون والقنوات القديمة وبركة

عامر وتسمى اليوم بالأسياح وقاعدتها عين ابن فهيد.

ويذكر أن الحجاج بن يوسف الثقفي عند عودته من الحج أجرى إصلاحات على طريق البصرة، وأمر بوزن مياه الطريق فلم يجد أخف من مياه ماوية. وكان للطريق في عهد بني العباس ولاية يتعهدونه بالعمارة والإصلاح، فيذكر أن والي البصرة وطريق مكة محمد بن سليمان رصف أجزاء من الطريق بالقرب من الدفينة بسبب كثرة الوحل عند سقوط الأمطار. وبالقرب من عيون الجوى (عين قو) أقيمت قنطرة على أحد الأودية التي يجتازها الطريق.



صورة جوية لبركة الخرابة التي تمثل أنموذجاً لعمارة المياه المتطورة عند المسلمين - طريق البصرة



مستوى الغرفة قناتا تصريف للمياه من البركة المربعة (المصفاة) إلى البركة الدائرية . وتصل المياه إلى البركة بواسطة قناة أرضية مسقوفة تمتد من وادي العقيق لمسافة ١٥ كم تقريباً . وبالقرب من هذه النقطة توجد بركة العقيق الواقعة في محطة غمرة المشهورة .



جانب من بركة الخرابة

ولا يُستبعد أن بركة الخرابة كانت تخدم المسافرين القادمين من البصرة والكوفة على حد سواء .

طريق الحج المصري . الطريق المصري أحد طرق الحج المهمة في تاريخ الإسلام ، وهو الطريق البري الذي يربط مصر بمكة المكرمة والمدينة المنورة . وعلى هذا الطريق كانت تسير جموع الحجاج القادمة من ولايات الإسلام الغربية : مصر وبلاد السودان ووسط أفريقيا وبلاد المغرب والأندلس وصقلية ، فكان الحجاج يجتمعون في مصر ثم يسرون في قافلة واحدة تحت القيادة العامة لأمير الحج المصري . فتعبر قوافلهم شبه جزيرة سيناء إلى أن تصل إلى خليج العقبة ، ثم تطلّ الجزء الشمالي من الحجاز وتسلّك أكثر من مسار واحد حتى تصل إلى المدينة أو مكة .

وعلى طوال فترات التاريخ الإسلامي نال طريق الحج المصري رعاية الحكام

السد . وفي طخفة بركة وآبار وأحواض ، وفي ضرية لا تزال آثار البلدة القديمة باقية إلى اليوم ، بالإضافة إلى العيون والبرك . كما تشاهد آثار الأعلام (الرجوم) المتراكمة على امتداد الطريق ، خاصة في المناطق السهلية المستوية . ويلاحظ أن بعض محطات الطريق استمر فيها أو بالقرب منها الاستيطان الحضاري بسبب توافر المياه والمناطق الرعوية ، كما أن بعضها اختفت معالمها تحت الكثبان الرملية . ومن المحطات المهمة على طريق البصرة ، بركة الخرابة الواقعة عند التقاء الطريق مع طريق الكوفة بالقرب من ذات عرق ، وهي بركة دائرية مدرجة من أعلاها إلى أسفلها وتجاورها بركة مربعة مدرجة أيضاً ، بينهما على مستوى سطح الأرض غرفة للمراقبة مقببة ولها أبواب ذات عقود نصف دائرية . ويمر من تحت



خريطة لطريقي الحج المصري الساحلي والداخلي
خلال العصور: الأموي، والعباسي، والفاطمي

رافقهم خلال العصور الإسلامية المبكرة طريقان: أحدهما داخلي يتجه نحو المدينة المنورة، ويمر على شغب وبدا، ثم على عدد من المنازل حتى يصل إلى وادي القرى، حيث يلتقي بطريق الحج الشامى في بلدة السقيا ليشكل معه طريقاً واحداً يسير إلى المدينة مروراً بالرحبة، وذى المروة، والسويدا، وذى خشب.

وأما الطريق الآخر فساخلي يتجه إلى مكة، وهو يسير بعد مدين بموازة ساحل

المسلمين الذين حكموا مصر. وقد اختلفت درجة هذه الرعاية من عصر إلى آخر، لذلك فإن تاريخ الطريق المصري يمكن تقسيمه إلى خمس مراحل تاريخية مختلفة هي على النحو التالي: المرحلة الأولى: طريق الحج المصري خلال الفترة الإسلامية المبكرة. وتمتد هذه المرحلة خلال الفترة الإسلامية المبكرة قرابة أربعة قرون ونصف من الزمان، تبدأ مع الفتح الإسلامي لمصر وتنتهي في الخمسينيات بعد الأربعمئة، وتشمل هذه المرحلة عصر بني أمية، والعصر العباسي، وعصري الدولتين الطولونية والإخشيدية، وجانباً كبيراً من العصر الفاطمي. وخلال هذه المرحلة كان حجاج مصر ومن رافقهم يعبرون الجزء الشمالي من شبه جزيرة سيناء، بين رأس خليج السويس ورأس خليج العقبة، ويمرون في طريقهم على عدد من المنازل، منها: الجب، والبويب، وعجرود، والقلمز، ونخل، حتى يصلوا إلى أيلة على خليج العقبة. وكانت قوافل الحجاج تمضي بأيلة بعض الوقت للراحة والتزود بالمؤن اللازمة للطريق، ثم تسير ومن انضم إليها من حجاج فلسطين صوب مدين (البدع). وبعد مدين كان لحجاج مصر ومن



ولم تستطع قوافل الحجاج العودة إلى استخدام الطريق البري الساحلي بعد زوال الظروف الاقتصادية التي أدت إلى ذلك بسبب وصول الصليبيين إلى المنطقة واحتلالهم ميناء العقبة عام ٥١٠هـ/ ١١١٦م، وميناء العقبة معبر الطريق الوحيد إلى الجزيرة العربية.

وخلال المرحلة الأولى من تاريخه أقيمت على طريق الحج المصري، بمساربه الداخلي والساحلي، مجموعة من البرك والقنوات. كما حفرت الآبار واستخرجت العيون وبنيت المساجد في بعض محطاته. كذلك مهدت العقبات الصعبة، وشيدت الحواجز والجسور، حيث أولى الحكام المسلمون، خاصة حكام مصر الإسلامية، الطريق عناية خاصة. وقد أشارت المصادر إلى القليل من هذه المنشآت مثل تمهيد قائد مولى خمارويه بن أحمد بن طولون لعقبة أيلة، والآبار العذبة السبعة بوادي ضبا، ومثل خان العشيرة بينبع الذي ليس له نظير، حسب قول المقدسي الذي وصفه في نهاية القرن الرابع الهجري، ومثل بركة خليص وقناتها، ومساجد بدر التي بناها ملوك مصر. وبالإضافة إلى هذه المنشآت التي أشارت إليها المصادر توجد على أجزاء الطريق المصري الواقعة في المملكة

البحر، ويمر على عدد من المنازل أهمها، عينونة، والنبك (المويلح)، وضبا، والعيوند، والوجه، والحوراء، والأحساء (نبط)، وينبع، والجار، والجحفة، وخليص، وعسفان. كما يمكن للسائر على هذا الطريق التوجه إلى المدينة بعد وصوله إلى الجار مروراً ببدر، أو الانتقال إلى الطريق الداخلي بسلك طريق المعركة الذي يربط بين ينبع وذي المروة، ويمر على العيص. وكان الطريق الداخلي أكثر استخداماً من قبل الحجاج المصريين ومن رافقهم خلال القرنين الأول والثاني للهجرة (السابع والثامن الميلاديين). وخلال القرن الثالث الهجري، زاد استخدام الطريق الساحلي، ثم انتهى الأمر في القرن الرابع إلى استعمال الطريق الساحلي وحده. وقد استمر استخدام الطريق الساحلي حتى منتصف القرن الخامس الهجري، ثم توقف السفر عليه بسبب الشدة العظمى (المجاعة العامة) التي أصابت مصر في عهد الخليفة الفاطمي المستنصر، وما تلاها من ضائقة اقتصادية عجزت معها الدولة الفاطمية عن دفع نفقات الطريق، وتكاليف الدرك وضبط الأمن التي تدفع للأعراب القاطنة على مساره. فتحول حجاج مصر إلى السفر بطريق البحر إلى جدة عبر ميناء عيذاب.



عن طريق صحراء عيذاب، يركبون النيل من ساحل الفسطاط إلى قوص، ثم يركبون الإبل من قوص ويعبرون الصحراء إلى عيذاب، ثم يركبون البحر في الجلاب، وهي السفن الشراعية الصغيرة، إلى جدة. وكذلك كان يفعل تجار الهند واليمن والحبشة، يردون في البحر إلى عيذاب، ثم يسلكون الصحراء إلى قوص، ومنها يتوجهون بالنيل إلى مدينة مصر، وما يزال هذا الطريق مسلكاً للحجاج في ذهابهم وإيابهم طيلة مدة انقطاع الحج بطريق البر، إلى أن أعاد السلطان الظاهر بيبرس حركة القوافل إلى الطريق البري الساحلي، حينما أرسل سنة ٦٦٧هـ كسوة الكعبة مع قوافل الحجاج بطريق الساحل، ورحل بنفسه إلى مكة على طريق الحج الشامي.

وقد سار على طريق عيذاب سنة ٤٤١هـ الرحالة ناصر خسرو، ووصف منازلها، كما تحدث عن مدينة عيذاب وإقامته الطويلة بها. وممن سار على الطريق نفسه الرحالة ابن جبير الذي حج سنة ٥٧٩هـ، وتحدث عن مرحلة عبور البحر إلى جدة، والأهوال التي عاناها الحجاج نتيجة قسوة البحر، وعدم صلاحية المراكب التي تقل الحجاج، فضلاً عن جشع ملاكها وقسوتهم.

العربية السعودية آثار من تلك الفترة، مثل بركة مدين، وبركة شغب، وبركة شواق وقناتها، وبركة بدا، وأبار بلاطة، وبركة الجار. وجميع هذه الآثار توجد بجوارها مواقع أثرية إسلامية كبيرة، تمثل ما بقي من منازل الطريق المصري التي كانت مدناً عامرة وآهلة بالسكان طوال العام خلال تلك الفترة المبكرة من تاريخ الطريق. كما توجد على الصخور المنتشرة على مسار الطريق، وبالقرب من منازل القوافل، مجموعة كبيرة من النقوش الكوفية التذكارية، نقش أكثرها الحجاج أثناء مرورهم بالطريق. وبعض هذه النقوش مؤرخ، وبعضها الآخر يحمل أسماءً تنتمي إلى أسر وقبائل معروفة.

ونذكر من أماكن توافر هذه النقوش على الطريق المصري نقع بني مر، ومدين، وبدا، وضبا، والوجه، ووادي العرجا، والعيص، وينبع النخل، ووادي الصفراء.

المرحلة الثانية: طريق عيذاب، ويمتد نحو قرنين من الزمان، من الخمسينيات بعد الأربعمئة إلى سنة ستة وستين وستمئة. وقد حدده المقرئ في كتابه المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار وذكر أن حجاج مصر والمغرب أقاموا زيادة على مائتي سنة لا يتوجهون إلى مكة إلا



عمارة موسعة لطريق الحج المصري الساحلي في العصر المملوكي. أما العمارة الثانية فقد تمت في عصر السلطان الأشرف برسباي (٨٢٥-٨٤١هـ/ ١٤٢٢-١٤٣٨م) الذي بعث الأمير شاهين الطويل لعمارة طريق الحج وإصلاح مناهل المياه بين القاهرة ومكة. وتأتي هذه العمارة الشاملة الثانية بعد مرور نحو قرن من الزمان على العمارة الأولى. وأما العمارة الشاملة الثالثة للطريق نفسه فقد تمت بعد مضي قرن آخر من الزمان أيضاً، في عصر السلطان قانصوه الغوري بين سنتي ٩١٥-٩١٦هـ/ ١٥٠٩-١٥١١م، قبل سقوط دولة المماليك بسنوات قليلة. وقد شملت هذه العمارة إعادة بناء خان عجرود، وبناء خان في نخل، وقطع جبل عراقيب البغلة، وتمهيد عقبة أيلة، وإعادة بناء خان العقبة، وبناء فساقى (برك) ورصيف على البحر بها. وجميع هذه الإصلاحات تمت على جزء الطريق المصري الواقع خارج حدود المملكة العربية السعودية. وفي منازل الطرق الواقعة داخل حدود المملكة شملت العمارة الغورية إصلاح آبار واحة المويلح، وإعادة بناء خان الأزمن، وإصلاح آبار نبط، وإنشاء بركة جديدة في بدر. كما شملت العمارة

المرحلة الثالثة: طريق الحج المصري خلال العصر المملوكي. وتبدأ هذه المرحلة بعهد الظاهر بيبرس الذي سير قوافل الحجاج عام ٦٦٧هـ/ ١٢٦٨م على الطريق البري القديم، وتنتهي بسقوط دولة المماليك في عهد قانصوه الغوري. وكان الطريق المصري في بداية هذه المرحلة في أمس الحاجة إلى إصلاح مياهه، وعمارة منازلها التي أصابها الخراب خلال فترة توقف استخدام الطريق، فقام الظاهر بيبرس بعمارة قلعة على الطريق بشاطئ أيلة، كما قام السلطان محمد بن قلاوون، الذي سار على الطريق مرتين لأداء فريضة الحج، بتمهيد عقبة أيلة في كل مرة قبل سفره إلى الحج، وذلك سنة ٧١٩هـ وسنة ٧٣٢هـ. وفي عهده قام الأمير آل ملك الجوكندار ببناء خانين على الطريق، أحدهما في عجرود القريبة من السويس، والآخر في الأزمن الواقعة جنوب مدينة ضبا. كما قام آل ملك ببناء آبار في وادي الوجه، وبئرين في محطة المويلح، وبئر واحدة في محطة الأزمن، وثلاث آبار في وادي نبط، وبرك في نخل الواقعة في وسط سيناء، وفجر ينبوعاً في نخل، وكذا فعل في مدين. وتعد الإصلاحات التي تمت على الطريق في عهد السلطان محمد بن قلاوون أول



نقش عقبة عراقيب البغلة،
الذي يؤرخ لعمارة السلطان
الملوكي قانصوه الغوري
لطريق الحج المصري سيناء -
مصر

وتزودنا المصادر التاريخية وكتابات الرحالة الحجاج بالكثير من المعلومات عن الأحداث التي شهدتها الطريق خلال العصر المملوكي، كما تحدثنا عن الصعوبات التي كانت تعترض قوافل الحجاج، وعن منازل الطريق والمناطق التي يمر بها. ومن الرحالة الذين مروا بالطريق في تلك الفترة ابن رشيد الأندلسي، الذي سار على الطريق سنة ٦٨٥هـ/١٢٨٦م، والعبدي الذي مر به سنة ٦٨٩هـ/١٢٩٠م، وابن فضل الله العمري الذي حج عدة حجات آخرها سنة ٧٣٨هـ/١٣٣٨م، وابن الجيعان الذي رافق السلطان قايتباي في رحلته سنة ٨٨٤هـ/١٤٨٠م.

أما منازل الطريق فكانت طوال العصر المملوكي على النحو التالي:

الغورية إصلاحات كثيرة حول مكة، وفي الحرمين المكي والمدني. وقد سجل الغوري شيئاً عن عمارته الشاملة على نقش وضع على مسار الطريق في عقبة عراقيب البغلة بشبه جزيرة سيناء.

وبالإضافة إلى هذه المشاريع الكبيرة قام عدد من سلاطين المماليك وكبار الأمراء بأعمال أخرى وإصلاحات متفرقة، مثل تمهيد عقبة أيلة، وبناء أربعة فساق في محطة نخل في عهد السلطان الناصر حسن، وترميم بئر مغاير شعيب وأبار نبط في عصر السلطان قايتباي، وحفر بئر في عينونا على نفقة الأمير عبدالباسط بن خليل في عصر السلطان الظاهر ططر، وإقامة الأمير أرغون الناصري بركة في خليص لتردها دواب الحجاج.



المرحلة الرابعة: خلال العصر العثماني، وتعد امتداداً للمرحلة السابقة، إذ لم يتغير مسار الطريق عما كان عليه في العصر المملوكي على الرغم من الزيادة التي طرأت على عدد منازلها. وقد بلغت منازلها أربعاً وخمسين منزلة، وقسمت مسافتها إلى أربعة أرباع: أما الربع الأول فيمتد من بركة الحاج إلى العقبة، ومراحله ست عشرة مرحلة، والربع الثاني، وهو أقصر الأرباع ويمتد من العقبة إلى الأزلم، ومنازله إحدى عشرة منزلة، والربع الثالث يمتد من الأزلم إلى ينبع، وهو من الأرباع المعطشة ومراحله أربع عشرة مرحلة، والربع الأخير يمتد من ينبع إلى مكة، وهو ربع مأنوس من الطريق ومراحله ثلاث عشرة مرحلة.

وخلال العصر العثماني نال طريق الحج المصري عناية بعض السلاطين العثمانيين، كما اختصه باهتمام بعض حكام مصر العثمانية، وبعض أمراء الحج المصري. وتمدنا المصادر التاريخية بمعلومات كثيرة عن أعمالهم المتعددة، كما أن العمائر التي أقيمت خلال تلك الفترة ما تزال باقية في منازل الطريق. وفيما يلي حصر لأهم الأعمال التي تمت على الطريق خلال العصر العثماني:



خريطة لطريق الحج المصري خلال العصرين المملوكي والعثماني

القاهرة والبركة وعجروود والمنصرف والته ونخل وبئر القريص وآبار العلائي وعرقوب البغلة وسطح العقبة وحقل والشرف ووادي عفال ومغاير شعيب وقبر الطواشي وعيون القصب وشرمة والمويلح وكفافة وسلمى وأزلم ودخاخين وإسطبل عنتر والوجه ومفرش النعام وأكرا والحنك والحريرة والحوراء وصحين المرمر ونبط، والسبع وعرات، وينبع والدهنا وواسط وبدر والقاع والبستان ورابع وخليص وعسفان ومكة المكرمة.

خارج المدينة المنورة على مسار الطريق .

(٤) في عهد السلطان أحمد الأول: بُنيت قلعة الوجه سنة ١٠٢٦هـ، وقد أشرف على بنائها أمير الحج كامل يوسف الذي قام أيضاً بتجهيز ممر وادي العقيق الواقع إلى الجنوب من أملج .

(٥) في عهد السلطان مراد الرابع: قام أمير الحج قانصوه بيك ببناء سلسلة من الآبار على الطريق بين السنوات ١٠٤٣-١٠٤٧هـ. ثم جاء الأمير رضوان بك الفقاري-الذي تولى إمارة الحج المصري لمدة طويلة امتدت من سنة ١٠٣٨هـ إلى سنة ١٠٦٦هـ، وشملت بقية عصر السلطان مراد

(١) في عصر السلطان سليمان القانوني: تمهيد عقبة أيلة سنة ٩٤٠هـ/ ١٥٣٤م، وتنظيف آبار محطة نبط سنة ٩٦٧هـ/ ١٥٦٠م، وبناء قلعة وعدد من الآبار في محطة المويلح سنة ٩٦٨هـ/ ١٥٦١م.

(٢) في عصر السلطان مراد الثالث: تجديد قلعة نخل، وتمهيد عقبة أيلة، وتجديد قلعة العقبة سنة ٩٩٦هـ/ ١٥٨٨م.

(٣) في عهد السلطان محمد الثالث: قام بيرري بيك الذي تولى إمارة الحج المصري للسنوات ١٠٠٤-١٠١١هـ ببناء مجموعة من الآبار، وتجديد عدد من منشآت الطريق، وبناء فسقية، ومكان للصلاة، وساقية



قلعة الزريب، إحدى القلاع العثمانية على طريق الحج المصري - الوجه



٩) وخلال القرن الثالث عشر الهجري أنشئت مجموعة من الأبراج والقلاع الصغيرة في بعض محطات الطريق، مثل برج ضبا، وقلعة السوق بالوجه، وقلعة أملج، وقلعة رابع. ومعظم هذه القلاع والبرك والآبار التي أنشئت على الطريق خلال العصر العثماني ما تزال باقية، خاصة على أجزاء الطريق الواقعة في شمال غرب المملكة العربية السعودية.

وخلال العصر العثماني سافر على الطريق المصري عدد من الرحالة الحجاج الذين تحدثوا في مؤلفاتهم عن رحلاتهم إلى الحج، وعن منازل الطريق التي نزلوها. ويعد كتاب الجزيري: الدرر الفرائد المنظمة في أخبار الحجاج وطريق مكة المعظمة أوفى مصدر وصل إلينا من بداية هذه الفترة. ومن تحدث عن الطريق أيضاً الموسوي المدني والعياشي، وابن عبدالسلام الدرعي، وآخرون.

وقد استمرت حركة القوافل على الطريق المصري حتى سنة ١٣٠١هـ، ثم تحول الحجاج بعد هذا التاريخ إلى ركوب البحر من السويس إلى جدة.

المرحلة الخامسة: طريق الحج المصري خلال القرن الرابع عشر الهجري، وتشمل هذه الفترة نهاية العصر العثماني،

الرابع، وعصري السلطانين إبراهيم الأول ومحمد الرابع-وقام بأعمال كثيرة على طريق الحج شملت ترميم وتنظيف الآبار والبرك، وتمهيد العقبات والممرات الصعبة، مثل عقبة الوعرات السبعة الواقعة بين أملج وينبع. ومن أعماله على الطريق وضع أعلام على مسار الطريق يشبه جزيرة سيناء، وبناء البركة الوسطى الملتصقة بالضلع الشمالي لقلعة الوجه.

٦) في عهد السلطان محمد الرابع: قام أمير الحج المصري غيطاس مولى رضوان بك الفقاري بإضافة بركتين جانبيتين إلى بركة الوجه التي بناها سيده رضوان بك، فاكتملت بمحطة الوجه ثلاث برك.

٧) في عهد السلطان سليمان الثاني (١٠٩٩-١١٠٢هـ) بنيت ثلاث آبار بوادي ضبا، كما قام فاعل خير يدعى الأمير إبراهيم الفكري بحفر ثلاث آبار أخرى بدار السلطان الواقعة إلى الشمال من ضبا، وهو المكان المعروف اليوم بوادي الغال.

٨) في عهد السلطان أحمد الثالث: جُددت قلعة نخل وذلك سنة ١١١٧هـ/١٧٠٦م.



طرق الحج اليمني. تختلف اليمن عن باقي الأقطار الإسلامية من حيث اتصالها بمكة المكرمة، لأن البلاد اليمنية مفتوحة من الشمال في اتجاه الأماكن المقدسة بالحجاز، ولا يقف أمام أهلها أو يعوقهم عن الوصول إلى الحجاز أي عائق مائي، مثل الخليج العربي لحجاج بلاد فارس وبعض أجزاء العراق، والبحر الأحمر وخليج العقبة لحجاج مصر وما وراءها. لذلك فلا غرابة إن تعددت طرق الحج اليمنية، واختلفت مساراتها، وتعددت كذلك العواصم التي تسير منها.

ولعل أهم المدن اليمنية التي كانت تنطلق منها جموع الحجاج اليمنيين إلى مكة هي: عدن، وتعز، وصنعاء، وزبيد، وصعدة في أقصى شمال اليمن الأعلى. وكانت بعض مسارات تلك الطرق تلتقي في نقاط معينة، أو تعرج في سيرها من هذه المدينة إلى تلك، مثل طريق تعز على زبيد، وطريق صنعاء الداخلي على صعدة. ويبدو أن عروج الطريق الأول على مدينة زبيد، لم يكن نتيجة لعوامل جغرافية تحتم مروره على تلك المدينة التي تميل قليلاً عن خط سيره إلى الغرب، وإنما نتيجة لدوافع سياسية أو تنظيمية غايتها اكتمال القافلة السلطانية

وبقية فترة حكم أسرة محمد علي بمصر ابتداءً من عهد الخديوي توفيق، وفترة استقلال الأشراف بحكم الحجاز، وعهد المملكة العربية السعودية. وخلال هذه الفترة تحول سفر الحجاج المصريين ومن رافقهم إلى البحر مرة أخرى، فكان الحجاج يسافرون على سكة الحديد التي أنشأها محمد علي باشا إلى السويس، ثم يستقلون السفن الشراعية وسفن الشركات الأوروبية في بادئ الأمر ثم بواخر الشركة الخديوية بعد إنشائها، ويعبرون إلى جدة مروراً بميناءي الطور والوجه. وقد تزايد إقبال الحجاج المصريين ومن رافقهم على ركوب البحر منذ منتصف القرن الثالث عشر الهجري أي منذ عهد محمد علي باشا، إلا أن قافلة المحمل الرسمية مصحوبة ببعض الحجاج استمرت في سلوك الطريق البري. وفي سنة ١٢٩٧هـ رفع محمد صادق باشا أمير الحج المصري لتلك السنة عرضاً، إلى الإدارة المصرية شرح فيه محاسن إرسال المحمل بطريق البحر. وفي سنة ١٣٠١هـ سارت على الطريق البري آخر قافلة برية، وكان عدد الحجاج فيها ١١٧٠ حاجاً. وبعد هذا التاريخ أصبح المحمل المصري يصل إلى الحجاز بطريق البحر.



خريطة توضح مسارات طرق الحج اليمينية

وأول هذه الطرق هي الطريق الساحلية، لأنها تسلك مساراً ساحلياً قريباً من البحر، ومحاذياً له من الشرق. وتبدأ من عدن أبين مروراً بالمخفق، فإلى عارة، ثم عَبْرَةَ، فالسُّقْيَا، فباب المنذب، فالسَّحَارِي، ثم الخَوْهَةَ أو الخَوْحَةَ، ثم الأهُوَاب، ثم غلافقة، وهي فرضة زبيد التي تقع شرقيها في اتجاه الداخل، ثم بَبْعَةَ، فالحرْدَةَ، ثم الزَّرْعَةَ، ثم الشَّرْجَةَ، وهي أول مراحل طريق الحج اليميني الساحلي التي تقع في أراضي المملكة العربية السعودية في الوقت الحاضر. ومن الشرجة إلى المُفَجَّر، فإلى القُنَيْدِرَةَ، ثم

التي تسلك هذا الطريق حتى تنضوي تحت إمرة أمير تعينه السلطة القائمة في تعز أو زبيد. ويتضح ذلك من إشارة مفيدة في هذا الشأن أوردها المؤرخ الجغرافي عبدالقادر الجزيري وهي قوله إنه يجيء إلى زبيد قصداً لأنها دار الملك، وبها يجتمع شداد الركب ويتكامل. وقد اشتهر من طرق الحج اليمينية إلى مكة ثلاثة طرق، هي: الطريق الساحلي، والطريق الداخلي أو الأوسط، والطريق الأعلى. ولكل من هذه الطرق مساراته ومحطاته، وأيضاً مشاقه التي عانى منها الحجاج أزماناً طويلة.



السلطانية، ومنها تنطلق في سيرها إلى مكة المكرمة مارة بفشال، والضنجاج، والفحمة، والكدراء إلى المهجم، ومور، والواديين، والساعد، وتعشر، وجازان، والهجر، وبيش إلى صنكان، وكانت معدن ذهب مشهوراً، وهي اليوم من المواقع الأثرية المعروفة في ديار قبيلة آل منجحة التهامية. ومن صنكان إلى المعقد، فحلي العليا، ثم يبة، ثم قوننا، ثم عشم، ثم دوقة، فإلى السرين حيث تلتقي -كما أوضحنا سابقاً- بالطريق الساحلية، ومنها تفترق في مسارها الداخلي إلى الليث، فالخضراء، ثم سعيا، فيلملم، ميقات أهل اليمن، وميقات من ورائها من سكان تهامة والجبال، يحرمون منها ثم يواصلون سيرهم إلى أدام، على مرحلة واحدة فقط من مكة المكرمة، وفيها بئر روية، ثم من أدام إلى مكة المكرمة التي هي منتهى هذا الطريق، وأقصى غاياته للحجاج الذين يسلكونه. أما الطريق العليا، وتعرف باسم الطريق الجبلية، فهي تسلك المناطق الجبلية، وبعض النجود الداخلية إلى مكة المكرمة. ومركز انطلاق هذه الطريق هو صنعاء، إلا أن لها اتصالاً آخر بمدينة تعز لمن أحب من أهلها، أو المارين بها ممن خلفها من الجنوب، سلوك هذا

عثر، ثم بيض، ثم الدويمة، ثم حمضة، ثم زهبان إلى حلي التي يمر الطريق من ساحلها على موضع مهجور كان يعرف باسم عازب، ويعرف في الوقت الحاضر باسم الرديني نسبة إلى رجل صالح من أهل اليمن توفي ودفن به سنة ٨٢٧هـ/ ١٤٢٣م. يلي حلي من الشمال ساحل يبة، ثم قنونا، ثم قرما، فدوقة إلى السرين، وهي ملتقى طريق الساحل مع طريق الداخل، ومنها يفترقان أيضاً كل في جهته، حيث يسير الساحلي صوب الليث، فالشعبية إلى جدة، ومنها إلى مكة المكرمة.

أما الطريق الداخلية أو الوسطى فهي تهامية أيضاً، وبينها وبين البحر مسيرة يوم، أو نصف يوم، ومثل ذلك بينها وبين الجبل، وهي متوسطة بينهما، وتعرف باسم الجادة السلطانية. والمشهور أنها تبدأ من تعز، إلا أن عدن تتصل بطريق الجادة بمسار آخر داخلي يمر بالجوة أو الجوة، وينتهي إلى تعز، ومنها ينضم إلى الطريق الداخلية أو الجادة السلطانية. وأولى مراحل هذا الطريق من تعز هي: ذات الخيف، يليها مؤزغ، ثم الجدوون، ثم حيس، ثم زبيد، وهي ثاني عاصمة في اليمن الأسفل بعد تعز، تتجمع فيها القوافل التي تسلك طريق الجادة



المعروفة حالياً بين مكة والطائف عن طريق السيل .

ويفضل بعض حجاج صنعاء، ومن يمر بها من الجنوب والجنوب الشرقي سلوك طريقي تهامة بفرعها الساحلي والأوسط، وذلك بالاتجاه مباشرة نحو الغرب إلى المَهْجَم، بالقرب من مدينة الزيدية المعروفة في الوقت الحاضر، وفيها ملتقى الجادة السلطانية، وهي طويلة، ولكنها آمنة على حد قول الهمداني . وهذه الطريق هي التي سلكها من صنعاء علي بن محمد الصليحي مؤسس الدولة الصليحية، عندما حج إلى مكة المكرمة في سنة ٤٥٩هـ/ ١٠٥٧م، وهي الحجة التي قتل فيها علي يد سعيد الأحول بن نجاح، بالمهجم في ضيعة تعرف بأب الدهيم، أو بئر أم معبد، أي قبل وصوله إلى مكة المكرمة بمسافة طويلة .

وتجدر الإشارة إلى أن هناك طرقاً أخرى تتصل بطرق حجاج اليمن مثل طرق حضرموت، وعمان، فالأولى كان حجاجها يسلكون ثلاثة طرق رئيسية، أولها ساحلي يسير بمحاذاة بحر العرب حتى يصل إلى عدن، والثاني، ويعرف عند الهمداني باسم «محنة حضرموت العليا»، ويسير من العبر إلى الجوف ثم إلى صعدة حيث يلتقي فيها بطريق اليمن

الطريق، إذ يخرج هؤلاء من تعز في اتجاه الشمال الشرقي . وأول ما يصادفهم من المواضع مدينة الجند المشهورة، وبها جامع مشهور أيضاً ينسب إلى الصحابي الجليل معاذ بن جبل رضي الله عنه، ثم منها إلى إب، فنقيل سمارة، فذمار، ومن ذمار تسيير القافلة أربعة أيام أو ثلاثة حتى تصل صنعاء . وهي المركز الرئيسي لانطلاق قوافل الحج التي تسلك الطريق العليا، أو الطريق الجبلية، كما قدمنا . وأول مراحل هذا الطريق ريّدة، ثم أنفت، فخيوان، فالعشمية إلى صعدة، المركز الثاني للإمامة الزيدية بعد صنعاء، وآخر المدن الكبيرة في اليمن التي تتجمع فيها قوافل الحجيج . ومنها إلى العرقة، ثم المهجرة، ثم أرنب، ثم سرؤم الفيض، ثم التجة، ثم كُنَّة، ثم يَمِيم، ثم بيشة بعطان، ومنها إلى تبالة فالقريحاء، ثم كرى، ثم ثربة، ثم الصفن، ثم الفتق، ثم رأس المناقب، وهي تنتهي الطريق في اتجاه الشمال، ومنها ينحرف الطريق في سيره صوب الغرب، أو الجنوب الغربي إلى قرن المنازل، وهو ميقات لمن يأتيه من تلك الجهة من حجاج اليمن، ومنه يتجهون محرمين صوب مكة مجتازين آخر مراحل هذا الطريق، وهي الزيماء أو الزيمة



السعودية- ومنها إلى اليمامة ثم إلى ضرية. وتذكر المصادر الجغرافية أن ضرية كانت ملتقى حجاج البصرة والبحرين، وعندها يفترقون إذا انصرفوا من الحج، فيأخذ حجاج البصرة ذات الشمال وحجاج البحرين ذات اليمين. وهناك طريق آخر من عمان يتجه إلى رفق، ثم عوكلان، ثم إلى ساحل هبابة وبعدها إلى شحر، قال الشاعر:

أذهب إلى الشحر ودع عمانا
إلا تجد تمرّاً تجد لبانا
ويستطيع حجاج عمان أخذ أحد
الطريقين من اليمن، فإما أن يسلكوا طريق
الحج الساحلي الموازي لساحل البحر
الأحمر الذي يمر بعدد من المخاليف
والمنازل مثل: مخلاف عك والحركة
ومخلاف حكم وعثر ومرسى ضنكان
والسرين حتى الشعبية ثم جدة فمكة.
أو الطريق الداخلي من اليمن إلى مكة
مروراً بعدد من المنازل بعضها ما يزال
معروفاً حتى اليوم مثل رنية وتربة، حتى
يصلوا إلى مكة.

الأعلى الجبلي الذي ينطلق من صنعاء. وينضم إلى هذه الطريق أهل مأرب، ويبحان، والسرويون، ومرخة. والثالث يعرف باسم محجة حضرموت السفلى، وتفضي في سيرها إلى نجران، ثم حبون، ثم تثليث إلى أن تلتقي مع طريق صنعاء المشار إليه في تبالة. أما عمان فتتصل بطرق حجاج اليمن من خلال طريق ساحلي غير طرقها الداخلية التي تجتاز اليمامة، وبعض الأطراف الشمالية والشرقية للربع الخالي. ويسلك هذا الطريق مساراً يمر بساحل حضرموت، في موازاة البحر العربي، حتى يفضي إلى عدن، ومنها يلتقي بطريقي تهامة إلى مكة المكرمة. وقد عثر في بعض المواقع الأثرية الساحلية بتهامة على بعض الأدلة التي تؤكد سلوك أهل عمان لهذا الطريق في العصور الإسلامية.

طريق الحج العماني. هناك طريقان من عمان إلى مكة، أحدهما يتجه من عمان إلى يبرين ثم إلى البحرين - الساحل الشرقي للمملكة العربية