

الفصل السادس
"طريق الحج الشامي"

obeikandi.com

قد لعبت قافلة الحج الشامي دورا هاما في تاريخ دمشق بخاصة وبلاد الشام عامة. وكانت لها أهمية كبيرة لدى الدولة العثمانية. فالسلطان العثماني اتخذ لنفسه لقب حامي الحرمين الشريفين الأمر الذي اقتضى تأمين سلامة الحجيج إلى هذين الحرمين بمكة المكرمة والمدينة المنورة وزاد في أهمية هذه القافلة آنذاك كونها واحدة من قافلتين رئيسيتين سمحت بهما وتبنتهما ونظمتها الدولة العثمانية في العالم الإسلامي أما القافلة الثانية فهي قافلة الحج المصري.

بداية طريق الحج الشامي "

شملت القافلة الشامية أعدادا كبيرة من حجاج المناطق الشمالية والشرقية من داخل الدولة العثمانية وخارجها. وعرف أولئك الحجاج بحسب المناطق التي كانوا يفدون منها وكان منهم جماعات الروم والحلبيين والعجم فضلا عن حجاج دمشق ، ويحدد وجهتهم الشكل " " ، وقد التحق بكل طائفة من هؤلاء جماعات أخرى من خارج الحدود. وكان أكثر هذه الجماعات عددا الروم لأن كلمة (روم) أطلقت على حجيج مناطق ما وراء طوروس والفرات. ولم يمر وفد الحج الرومي في الغالب بمدينة حلب فهو لم يندمج مع الحج الحلبي. أما الحج (وفود الحجيج) العجمي فكان يأتي إلى دمشق إما عبر حلب أو مباشرة عبر بغداد والطريق الصحراوي برفقة قافلة التجارة للإفادة من الحماية المتوافرة للحجيج.

ومن هؤلاء الوافدين إلى دمشق للانضمام إلى قافلة الحج الذاهبة إلى مكة المكرمة: النقشبندية وقد وفدوا من ناحية (بلخ) وكانوا يفدون جماعات ربما زاد عددها عن الأربعمئة في بعض المرات وكان بعضهم يتخلف

عن العودة إلى بلاده بعد أداء فريضة الحج ويستقرون في دمشق. أما عدد حجاج القافلة فكان يتفاوت من سنة إلى سنة أخرى وكان متوسط عدد حجاج القافلة يتراوح في ذلك الحين بين ٢٠ - ٤٠ ألف حاج وكان هذا العدد يرتفع أو يهبط وفقا للظروف الأمنية.

وكان من الحجاج من يصل إلى دمشق قبل انطلاق القافلة بأربعة أشهر أو خمسة أشهر ولكن الأغلبية منهم كانت تصل في شهر رمضان ومنهم من كان ينزل في خان الحرمين القريب من باب البريد بدمشق أو بالقرب من جامع الورد في حي سوق ساروجة. أما الحجاج الأعاجم فكان من عاداتهم النزول في حي الخراب والسويقة قريبا من مقابر آل البيت. وكان من الحجاج الوافدين إلى دمشق من ينزل منهم في زوايا تحمل اسمهم مثل زاوية (المغاربة) وزاوية (الهنود) بمحلة السويقة وزاوية (السنود) وزاوية (الموصليين) بمحلة ميدان الحصى بحي الميدان.

كان والي دمشق يقوم بمهمة (أمير الحج) مكلفا من السلطان العثماني ذلك للسهر على أمن القافلة وقيادتها بنفسه مع قوة عسكرية ومرترقة لحمايتها من تعديات البدو وهذه كانت من أخطر المسؤوليات التي تسند إلى والي دمشق لأنه بمقدار ما ينجح في هذه المهمة بمقدار ما يستقر في منصب ولاية دمشق وقد قدرت الدولة خطورة هذه المسؤولية فكانت تتخير لباشاوية (ولاية) دمشق كبار رجالها حتى إنها مدت في ولاية أسعد باشا العظم أربعة عشر عاما لنجاحه بالقيام في مهمة إمارة الحج على

خير وجه خلافا لما جرت عليه سياستها في الإكثار من تغيير الولاية ذلك أن قافلة الحج خلال فترة إمارة أسعد باشا لم تتعرض لأي عدوان¹³¹.

مدة انقضاء الرحلة :

كتب محمد كرد علي في كتابه: «إن المسلمين يلاقون صعوبات ومشقات في ذهابهم وإيابهم إلى الأرض المقدسة لأداء فريضة الحج كل سنة، فكان يستغرق سفر الحاج الشامي أربعين يوماً من دمشق إلى المدينة المنورة وعشرة أيام من المدينة إلى مكة المكرمة، وعشرون يوماً على الأقل يمضيها في القيام بالمناسك وزيارة قبر النبي المعظم (صلى الله عليه وسلم)، ويقضي خمسين يوماً في عودته. فهذه أربعة أشهر كاملة للحج الشامي. أما التركي والإيراني وغيرهما من أهالي الممالك الإسلامية النائية فقد كان يحول الحول على أحدهم دون الوصول إلى بغيته»¹³².

أمن القافلة:

لحماية قافلة الحج الشامي من هجمات قطاع الطرق، كانت الحكومة العثمانية تعين أميراً للحج يصحب معه عدداً من الجنود والمدافع. وفي هذا المجال يذكر عبد العزيز محمد عوض في كتابه (الإدارة العثمانية في سورية 1864/1914م): «تقديراً من الدولة لأهمية الخطر، أسندت إمارة

131- منير كيال ، محمل الحج الشامي : دراسة توثيقية ، نشرات وزارة الثقافة ، سورية ، 2006 ، ص 86 وما بعدها .

132- محمد علي كرد ، خطط الشام ، م 4 ، مكتبة النوري ، دمشق ، 1403هـ / 1983م ، ص 210 وما تلاها .

الحج إلى والي دمشق بعد أن كانت تعهد به لحاكم نابلس وعجلون. بدأ والي الشام يتولى إمارة الحج اعتباراً من عام ١٦٧١ حتى عام ١٨٦٦. حين رأت الدولة أن غياب الوالي عن مقر ولايته مصحوباً بعدد كبير من الجند بضعة أشهر من كل عام يؤدي إلى اضطراب الأمن في المدينة، فقررت الفصل بين مناصبي الولاية وإمارة الحج، وعينت قائد الجندرية أميراً أو محافظاً للحج. وكان قائد الجندرية "١٣٣" عادة من الضباط الأكراد من بيوت معينة...." (١٣٤).

التحضيرات والتجهيزات لقافلة الحج الشامي:

كانت رحلة الحج إلى مكة المكرمة تحتاج إلى تجهيزات مرهقة بطبيعة الحال وتتمثل هذه التجهيزات على وجه الإيجاز في الآتي :

الدورة: هي جولة تفتيشية يقوم بها الباشا مع بعض جنوده في أواخر رجب أو في أوائل شعبان لجمع المال من سكان المناطق الجنوبية

133- الدرك أو الجندرية أو الحرس (بالفرنسية: Gendarmerie)، قوة عسكرية نظامية مكلف للقيام بمهام متعددة (إدارية ، قضائية، عسكرية) هذه الفرقة تختلف عن باقي القوات المسلحة لترابطها بالوطنين في إطار قيامها ببعض واجبات الشرطة بالإضافة إلى المحافظة على الأمن والنظام مع مساعدة القضاة وتقديم المساعدة اثناء الحوادث وهو كقوة مسلحة كذلك يقوم بالدفاع الوطني الشعبي عند حلول أي خطر شانه شأن أي قوة عسكرية . والجندارم كلمة تأتي من اللغة الفرنسية (gens d'armes) ، وتعني رجل السلاح ، يشير للمصطلح إلى قوات النخبة من الفرسان المدججين بالسلاح من النبلاء ، الذين يخدمون في الجيش الفرنسي. اختفت هذه الفرقة في نهاية القرن الثامن وقد اكتسب المصطلح دلالة جديدة بعد الثورة الفرنسية، عندما تمت إعادة تسمية شرطة النظام القديم.

134- عبد العزيز محمد عوض ، الإدارة العثمانية في إدارة سورية ١٨٦٤/١٩١٤م ، دار الكتب والوثائق العراقية ، ص ٢٣٩ وما بعدها .

من الولاية ليستعين بهذه الأموال في إعداد قافلة الحج والمحمل، ثم يعود إلى دمشق في أوائل شوال.

الصرة: في منتصف شهر رمضان أو الأسبوع الثالث منه يصل ركب (الصرة أميني) أو أمين الصرة من استانبول، وهي المال الذي ترسله الدولة العثمانية لأشراف الحجاز ولرؤساء القبائل المرابطة في طريق الحج. وتتضمن الصرة أيضاً التي تدعى (الصرة السلطانية) والتي تُجهز بدمشق زيوتا وشموعا وماء الورد والزهر التي ترسل لغسل الكعبة والحجرة.

المحمل الشريف:

كان تجهيز المحمل وانطلاقه من دمشق يبدأ من عيد الفطر ويستغرق الاحتفال بتجهيزه ثلاثة أيام.

في اليوم الأول يبدأ العمل بإخراج السنجق وهو عبارة عن قطعة من القماش المتين زهري اللون، وقد كتب عليه بالخيوط الذهبية الآيات القرآنية ويمر بحي الميدان باتجاه ضاحية القدم، حيث يوضع في مكان يسمى «العسالي»، وفي اليوم الثاني تحتفل الهيئات الدينية والشعبية بأجمعها مع البشوات ومشايخ الطرق، ويجمعون كميات كبيرة من الشموع والزيت ويحملونها إلى موقع «العسالي» وتوضع في الصناديق تمهيداً لإرسالها مع موكب الحج. وفي اليوم الثالث تشترك الحكومة المحلية بصورة رسمية، فيحضر المشير والوالي وكبار الضباط والعلماء والموظفين ومشايخ الطرق وقطاعات مختلفة من الجيش والمدارس بأجمعها وذلك لوداع المحمل الشريف، الذي يحمله جمل عظيم في

ضخامته ونظافته. ويكون الاحتفال أمام قصر المشيرية الذي كان قائماً في شارع النصر بدمشق ومكانه الآن القصر العدلي. وينطلق هذا الموكب مع السنجق الذي أُعيد في اليوم السابق من العسالي، وكان المحمل يودع في جامع السنجدار، ماراً بطريق الميدان. أما الكسوة الشريفة فقد كانت تصنع من قِبل صنّاع مهرة يقيمون بدمشق ويتقاضون رواتبهم من الدولة.

الجردة: تختار الدولة العثمانية أحد وزرائها أو أحد ولاتها ويدعى (سردار الجردة) لإعداد قافلة الجردة، وهي قافلة مؤن تُعد لإسعاف الحجاج في طريق عودتهم إلى بلاد الشام خشية أن يكون ما عندهم منها قد نفذ، ويصحب الجردة عدد من الجند لحراستها.

الجوخدار: هو أحد رجال أمير الحج ويُعرف بالجوقدار أو الجوخدار يسبق قوافل الحجاج إلى دمشق ليبشر أهلها بسلامة القافلة إذا عادت سالمة، أو يطلب إليهم النجدة إذا تعرضت للعدوان وهو ينفصل عن الركب في تبوك باتجاه دمشق في حراسة بعض الجنود متقدماً للقافلة بسبعة أيام وفي إثر الجوخدار يكون الكتاب - وهو شخص يكلفه أمير الحج - ليحمل كتب الحجاج إلى ذويهم فيصل إلى دمشق بعد الجوخدار بثلاثة أيام وقد يكون لدمشق ولكل من حماه وحلب كتاب آخر. وفي إثر الكتاب بعد يومين أو ثلاثة يبدأ وصول الحجاج إلى دمشق فيصلونها بين ٢ و ٥ صفر ويستمر دخولهم إلى المدينة نحو خمسة أيام، وفي إثرهم يدخل أمير الحج وسردار الجردة^{١٣٥}.

135- نفس المرجع السابق ، ص ٢٨٨ وما تلاها .

وسائل النقل في الرحلة :

إن التنقل والسفر إلى مسافات بعيدة قبل استخدام وسائل النقل الآلية، استدعى نشوء مهنة وحرف ومعدات تُخفف المشقة عن المسافرين. فرحلات الحج من بلاد الشام إلى الديار المقدسة، كان لها كادر متخصص في خدمة الحجاج وتأمين راحتهم من ركوب وإقامة وطعام. ومما ذُكر في هذا المجال ما جاء في كتاب (قاموس الصناعات الشامية الجزء الأول. لمحمد سعيد القاسمي الشهير بالخالق) ما يلي:

• «المقوم»: هو من يتعهد بمشال الركب الحجازي حين قصده السفر لجهة الحرمين الشريفين. وصاحب هذه الحرفة يكون مستعداً لوجود عدد وافر من الجمال تكون عنده من جميع ما يلزمها من عِدَد، وهي الخيم ومعداتها، التخوت، والمحابر، والشباري وغيرها، للركوب بها. مع وجود أنواع الخدمة، من عكامة وغلمان، وطباخين، ومهاترة، وسقاية، وغير ذلك من أصحاب هذه الحرفة، المذكور بحرفته مما لا يستغنى عن كل منهم.

وعند دخول موسم الحج يأخذ صاحب هذه الحرفة في الاستعداد وتهيئة كل ما يلزم من تفقد أحوال جميع ما ذكر، وما يلزم إلى السفر. وحينئذ يقصده من يرغب في الحج، فيستأجر منه ما يلزم لركوبه ومأكله من دمشق إلى المدينة أو مكة، كل على قدر سعته.

فمن كان غنياً استأجر تختاً. وتبلغ أجرته على حسب رواج الموسم، وذلك من ثمانين ليرة إلى مائة ليرة. والمتوسط يستأجر محارة، وتبلغ أجرتها من خمس وعشرين ليرة إلى أربعين. والأدنى إما أن يستأجر

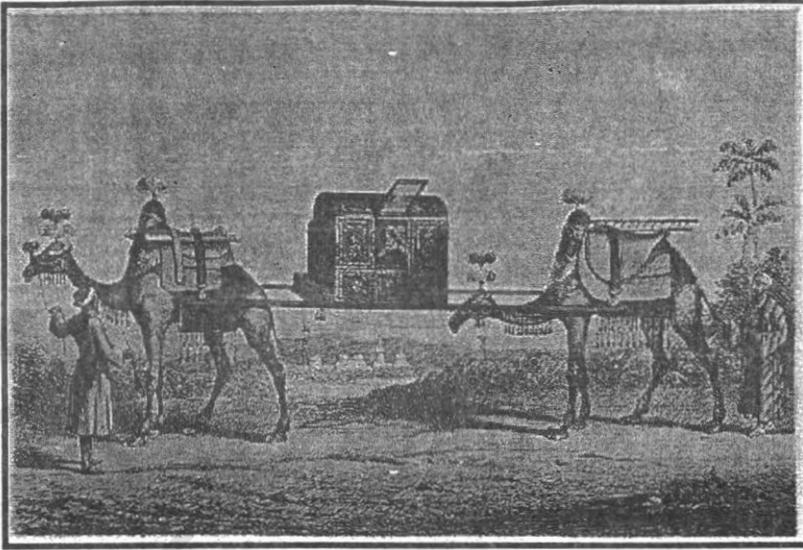
شبرية أو جملاً. وعند دخول وقت السفر يكون المسافر متهيئاً لجميع حوائجه. فإن المقوم يقوم بمشالها. وحينئذ يُنقده المستأجر قسماً من الأجرة، والقسم الثاني عند وصول المحل المقصود. وفي الإياب أيضاً يعقد المقوم الشرط فيما بينه وبين من يرغب في الاستئجار معه في رجوعه إلى الشام.

- (العكام): من أهل الجَلَد والقوة على المشي يتسلم جملاً وعليه المحارة يركبها شخصان يسحب الجمل بهما في الطريق ويتولى خدمتهما وكل ما يلزم الراكبين المذكورين من طبخ وغيره.
- (المهتار): ووظيفته القيام على خيم الحجاج الموجودين عند المقوم من أمر نصبها عند نزول الحجاج للراحة، وفكها عند سير الراكب وهكذا... وتكون حركته في كل مرحلة يسبق الراكب، وعند نهاية المرحلة ينصب الخيام ويهيئها للحجاج. وهذه وظيفته في الذهاب والإياب، وله أجرة معلومة من المقوم¹³⁶.

أما عبد العزيز العظمة فيذكر في كتاب مرآة دمشق، تاريخ دمشق وأهلها عن وسائل الركوب للحجاج ويدعوها (المطايا) ما يلي: «مطايا الحجاج ثلاثة أنواع تخوت ومحائر ورهاوين،

- التخت: كوخ خشبي ذو باب ونافتين يُحمل على جملين أو بغلين متواليين ويجلس فيه رجل واحد مرتاحاً، شكل " ١٤ " .

¹³⁶ - محمد سعيد القاسمي، قاموس الصناعات الشامية، تحقيق / ظافر القاسمي، دار طلاس، دمشق، ١٩٨٨م، ص ٢٢٣ وما تلاها .



شكل "١٤" نموذج لتخت يعد أهم وسيلة نقل في رحلة الحج .

- المحارة : محفة تُحمل على جمل وتُغطى بأقمشة مزخرفة على طراز أقمشة الخيام من نسيج مدينة دمشق، ولها مقعدان يجلس ويرقد فيها حاجان معاً.
- الرهاوين : يختارها بعض الحجاج، ويفضلونها على المحارة، لأنها تساعد على النزول في الطريق، حيث توجد مقاهٍ سيارة ترافق الراكب على آخره، لأن طول الراكب عند المسير يتجاوز الساعة أو أكثر. وجُل مساحات المراحل طويلة لا يقوى الراكب على قطعها دفعة واحدة، فيجعلون في منتصف المساحة ساعة استراحة ينزل فيها الحجاج، ويقضون حاجاتهم، ويصلون، ويأكلون، ويشربون، ويطعمون دوابهم، ثم يرحلون على أصوات المدافع أيضاً.
- (الشبرية): مثل الصندوق راكبها لا يرى زميله، بخلاف المحارة فإنها أرفه لراكبها وأكثر أنساً، إذ يأنس برفقته ويتحدث معه وما

بينهما إلا قتب الجمل. والشبرية يرغبها الفقراء من الناس لرخص
أجرتها بالنسبة إلى المحارة.

و يتضح مما سبق أن قافلة الحج الشامي كانت تستخدم في سفرها (جمالا
خيولا بغالا) دون استخدام العربات التي تجرها الحيوانات لعدم توافر
طرق بين دمشق والديار المقدسة تصلح لسير هذه العربات. وكذلك الحال
في بلاد الشام.

أول طريق للعربات في طريق الحج الشامي :

كان أول طريق تم إنشاؤه بين دمشق وبيروت لهذه العربات بحصول
الكونت (أدمون دوبيرتوي) وهو فرنسي كان يقيم في بيروت في شهر
يوليو ١٨٥٧ على امتياز لإنشاء واستغلال طريق للعربات بين بيروت
ودمشق وكانت أول قافلة محملة بالبضائع وصلت إلى دمشق من بيروت
في الأول من يناير ١٨٦٢م. وتتمثل الأهداف من الخط الحديدي في "١٣٧":

137- أتى عزت باشا العابد العربي السوري، والذي كان يحتل مركز الأمين الثاني
للسلطان عبد الحميد وطرح الفكرة على السلطان ووجدت صدى في عام ١٩٠٠م عندما تم
البحث في هذا المشروع بشكل جدي، ويتدخل من السلطان حيث تبين أن نفقات إدارة
الحج تكلف الدولة نحو مائة وخمسين ألف ليرة عثمانية ذهبية يضاف إليها نحو ستين ألف
ليرة قيمة هدايا وأعطيات. أعلن السلطان عبد الحميد عن المشروع من دمشق إلى المدينة
المنورة في أوائل أبريل من عام ١٩٠٠م وبالإضافة إلى خط برقي يمتد بمحاذاته وأقام
دعاية واسعة له في العالم، من حيث إنه سبإضافة لهذا الهدف الديني كانت هناك أهداف
أخرى ، بعد الإعلان عن المشروع وأهدافه افتتح السلطان عبد الحميد الثاني الاكتتابات
حيث تبرع بثلاثمائة وعشرين ألف ليرة عثمانية ذهبية. وتبرع شاه إيران بمبلغ خمسين
ألفاً. وخبو مصر بكميات هائلة من الأخشاب ومواد البناء. وتشكلت جمعيات عديدة

أهداف دينية: يسهل سفر الحجاج ويؤمن راحتهم فقد كانوا يعانون في كثير من الأحيان من أخطار الطريق، ومن أحوال الطقس القاسية كالحر اللاهب والبرد القارس والسيول الجارف، أو من عدوان بعض العشائر البدوية، فموت منهم الألوف ويعود الباقون وقد أنهكتهم الرحلة. ولهذا فإنه مشروع ديني خيري يجب على المسلمين أن يعملوا على إنشائه.

أهداف سياسية: ربط البلاد الإسلامية بطريق حيوي وسهل وإزالة مظهر الدولة العثمانية بمظهر العاجز أمام الدول الأجنبية.

أهداف عسكرية: تشديد قبضة السلطان عبد الحميد على الولايات العربية التي يمر بها الخط وجعلها تحت السيطرة بأسرع وقت.

لمساندة المشروع، ففي الهند تشكلت مائة وست وستون جمعية لمساندته وجمع التبرعات له، فقد أرسل أهالي مدينة لكانو مبلغ اثنين وثلاثين ألف ليرة عثمانية، وأهالي رانجونومدراس مبلغ ثلاثة وسبعين ألف ليرة، وأرسل الميرزا علي من كلكتا مبلغ خمسة آلاف ليرة ومثله جريدة الوطن في لاهور. ثم أعلن السلطان عن منح أوسمة وشارات وألقاب لمن يتبرع للخط، ووضعت الضرائب لمصلحة الخط، وتبرع الموظفون براتب شهر كامل ثم حسم من راتبهم عشرة بالمائة لمدة عام وأحدثت الطوابع التذكارية له. وجمعت جلود الأضاحي وبيعت لمصلحة الخط كما أوقفت عليه أراض ومشروعات أهمها ينبوع الحمة المعدنية ومرقاً حيفاً. وقد نجح المشروع نجاحاً كبيراً لم يكن أشد المتفائلين يتوقعونه ولولا تبدل الأوضاع السياسية، وخاصة خلع السلطان عبد الحميد الثاني لوصل الخط إلى مكة المكرمة وينبع وجدة واليمن كما خطط المشرفون عليه آنذاك.

أهداف اقتصادية: تطوير وتطوير المناطق الواقعة في مسار الخط وتطوير الزراعة وتنشيط اقتصاد الجزيرة العربية باتصالها ببلاد الشام وساحل البحر المتوسط.

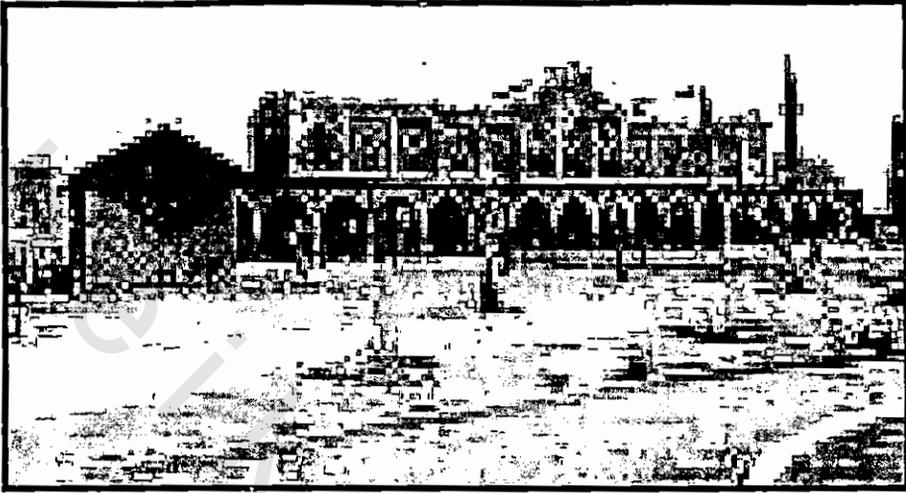
أهداف اجتماعية: تمويل التجمعات السكانية والقبائل الواقعة على مسار الخط.

بدأ العمل في الخط في شهر سبتمبر من عام ١٩٠٠م أي بعد الإعلان عنه بنحو ستة أشهر وذلك في القسمين: دمشق درعا و درعا مزيريب في آن واحد. استغرقت أعمال الإنشاء لكامل الخط حوالي سبع سنوات إلى عام ١٩٠٨ حيث تم انجازه إلى المدينة المنورة فقط وكان من المقرر أن يصل إلى مكة المكرمة. وفي المرحلة الثانية عن طريق جدة، ثم إلى عدن في اليمن كمرحلة ثالثة. إلا أن هذه الفكرة تم صرف النظر عنها، وبقيت المواد اللازمة لإنشاء المرحلتين الثانية والثالثة في مستودعات المدينة المنورة حتى عام ١٩١٦م واستخدمت فيما بعد لصيانة الخط ولتمديد خط فلسطين مصر الذي أنجزته الحكومة البريطانية. تم إنجاز الخط الحديدي على مراحل متعددة ابتداءً من عام ١٩٠٠م حتى عام ١٩٠٨م.

الافتتاح :

وصل أول قطار إلى المدينة المنورة شكل " ١٥ " قادماً من دمشق في الثاني والعشرين من شهر أغسطس سنة ١٩٠٨ م في رحلة استغرقت زهاء خمس وخمسين ساعة. وجرى الافتتاح رسمياً في الأول من شهر

سبتمبر من العام نفسه المصادف لعيد جلوس السلطان عبد الحميد الثاني.
وقد حضر الافتتاح ثلاثون ألف مدعو وممثلون عن الصحف الأجنبية.



شكل "١٥" وصول القطار لأول مرة للمدينة المنورة

تخريب الخط ومحاولة إصلاحه :

عند نشوب الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٤م استخدمت الدولة العثمانية هذا الخط في تنقلات جيوشها وعتادها الحربي، مما دعا الثورة العربية ضد الحكم العثماني، والتي شارك فيها الكولونيل لورنس الانجليزي إلى تدمير معظم أقسام الخط، وخاصةً في الأراضي الحجازية.

وقد قامت الحكومات المتعاقبة بعد الحكم العثماني في كل من سورية والأردن بإصلاح الأقسام المخربة في أراضي كل منها (من دمشق وحتى جنوب الأردن). وما زال القسم المتبقي في أراضي المملكة العربية

السعودية بحاجة إلى إصلاح وإعادة إنشاء ليتم استخدامه بكامل مساره لخدمة مئات الألوف سنوياً من المسافرين والحجاج والمعتمرين ونقل البضائع، وكواسطة نقل مريحة ورخيصة وأكثر أماناً إضافة لوسائل النقل الأخرى البرية والبحرية والجوية¹³⁸.

أهم دروب الحج الشامي المعروفة :

١- درب التبوكية :

كان الدرب الشامي في عهد العثمانيين هو طريق القافلة العظمى للعالم الإسلامي فكان ينضم اليه بالإضافة للشاميين العراقيون والفراسيون وأهل القوقاز ومسلمو الأناضول وأوربا لأمانه وتسهيلاته ، بل ذكر المؤرخون انه سنة ٩٧١ هجري حجت زوجة الشاه بصحبة الحاج الشامي كما أن السويدي أحد علماء بغداد حج مع الركب الشامي في القرن الحادي عشر. هذا الدرب الطريق الطبيعي بين الحجاز والشام والذي عرف باسم التبوكية نسبة الى بلدة تبوك التي يمر عليها وهو الطريق المستعمل منذ القدم ولا شك أنه جزء من درب البخور¹³⁹ المشهور في القدم.

138- عبد العزيز العظمة ، مرآة الشام تاريخ دمشق وأهلها ، تحقيق / نجدة فتحى صفوة، رياض الريس للكتب والنشر ، ١٩٨٧م ، ص ١٩٨ وما تلاها .

139- وعُرف درب البخور في رحلات الأبحاث والتنقيب عن آثار جزيرة العرب، وأشغل هذا الطريق الكثير من الباحثين باعتباره شرياناً اقتصادياً، وعلامة حضارية تدل على القرون الميلادية الأولى في أرض شبه الجزيرة وأفاد العديد من الباحثين والعلماء أن سبب تسمية هذا الدرب بدرب البخور أن بضائع التجارة التي كانت تنتقل عبر هذا الطريق من جنوب الجزيرة العربية إلى مكة وبلاد الشام أو إلى نجد فالأحساء والبحرين كانت تتميز بكميات البخور للكثيرة والفاخرة ذات الجودة المشهورة إبان تلك العصور .

و يبدأ مسار هذا الطريق من دمشق و يمر ببصرى الشام (درعا) ، و بمنازل أخرى أهمها أنرعات ، و معان و المدورة (سرغ) ثم يدخل الأراضي السعودية ، و يمر على حالة عمار ، ثم ذات الحاج ثم تبوك ، ثم الأخيضر ثم المعظم ثم الأقرع ، ثم الحجر ، ثم العلا فعبر وادي القرى (المابيات).

في القرون الثلاثة الأولى كان درب الحج الشامي يسلك من وادي القرى الى السقيا ثم الى بلدة ذي المروة ثم عبر وادي الحمض الى السويداء ثم الى الفحلتين ثم ذو خشب ثم المدينة

وحدث تعديل بسيط في الدرب منذ القرن السابع الهجري حيث إن ركب وادي القرى لا يسلكون وادي الحمض بل يذهبون الى مغيراء ثم زمرد، ثم بالبئر الجديدة ، ثم هدية ، ثم الفحلتين ، ثم آبار نصيف ، ثم الحفيرة واصلوا الى طابة الطيبة.

و درب الحج الشامي لا شك أنه كان مطروقا في عهد الصحابة والدولة الأموية حيث كان خلفاتها يولون الحجاز أهمية كبرى حتى في غير أيام الحج ، ويشهد لهذا ما سطره المسافرون من كتابات على صخور الدرب، حتى أيام العباسيين استمر الدرب الشامي مطروقا وقد ترك لنا القاضي وكيع (ت ٣٠٤هـ جري) وصفا لمراحل الطريق في إمامه بقوله: طريق أهل الشام: من دمشق الى الصنمين ومن الصنمين الى أنرعات ومن أنرعات الى الزرقاء ومن الزرقاء الى القسطل ومن القسطل الى قبال ومن قبال الى بالعة ومن بالعة الى الحفير ومن الحفير الى معان فمن معان الى ذات المنار ومنها الى المغيثة ومنها الى سرغ، ومن سرغ الى تبوك ومن

تبوك الى المحدثه ومن المحدثه الى الأقرع ومن الأقرع الى الجنية ومن الجنية الى الحجر ومن الحجر الى وادي القرى ومن وادي القرى الى السقيا وبها يلتقي الطريق (يقصد الشامي مع طريق مصر الداخلي، والذي أرجحه أن السقيا هي ما يسمى الآن مغيراء أو الفقير)، ومن السقيا الى عتاب ومن عتاب الى المروة ومن المروة الى المر ومن المر الى السويداء ومن السويداء الى الأراك ومن الأراك الى ذي خشب ومن ذي خشب الى المدينة. ١٤٠٠

مر الطريق الشامي بفترة حرجة في تاريخه بسبب وجود الصليبيين في بلاد الشام ، فقد كان الصليبيون يهددون أمن الطريق ويهاجمون قوافل الحجاج التي تسلكه من قلاعهم في الكرك وغيرها واستمرت ممارساتهم إلى أن سقطت قلعة الكرك في يد صلاح الدين سنة ٥٨٤ هـ / ١١٨٨ م . وبوصول الأيوبيين عاد النشاط والاستقرار إلى الطريق ، و نال اهتماما كبيرا من ملوك دمشق الأيوبيين . ويعد الملك المعظم عيسى بن أيوب^{١٤١} أكثر حكام دمشق اهتماما بالطريق ، وكان والده ضم إليه الكرك والشوبك وتبوك والعلا ، وهو الذي أمر ببناء بركة المعظم وبرك

140- أبو بكر مُحَمَّدُ بْنُ خَلْفِ بْنِ حَيَّانَ بْنِ صَدَقَةَ الضَّبِّيِّ البَغْدَادِيِّ، المُلَقَّبُ بِـ"وَكَيْعِ" (المتوفى سنة ٣٠٦هـ)، ، مرجع سبق ذكره ، صفحات مختلفة .

141- هو الملك المعظم شرف الدين عيسى بن سيف الدين أحمد سلطان دمشق : (٥٧٦- ٦٢٤ هـ / ١١٨٠ م - ١٢٢٧ م) من سلاطين الأيوبيين بدمشق (٦١٥ - ٦٢٤ هـ / ١٢١٨ - ١٢٢٧ م) وهو ابن الملك العادل حكم دمشق، كان عاملا بالفقه والشعر، وخلف أثارا كثيرة بدمشق منها المدرسة المعظمية وابنية أخرى في عاصمة دولته دمشق، له كتاب في العروض وديوان شعر.

أخرى ، كما سير من مسح الطريق بين دمشق وعرفات وأمر بتسهيل مواضع كانت وعرة .

وخلال العصر المملوكي نال الطريق اهتماما متزايدا من حكام دمشق وزادت أعداد سالكيه من الحجيج ، و قد قدر ابن رشيد قافلة الحج الشامية التي سار معها سنة ٦٧٤ هـ / ١٢٨٦ م بستين ألف راحلة دون الخيل والبغال والحمير . وتوجد على الطريق نقوش من العصر المملوكي تشير إلى ترميم بعض المنشآت^{١٤٢}.

٢- درب للحج الشامي غير التبوكي " الطريق الأقصر " :

ذكر الجزيري (ت ٩٧٠هـ) ان للحج من الشام طريق أقصر من هذا كان الطريق عليها قديماً، وهو على صرخد (السويداء حالياً) على تيماء الى المدينة المنورة وهو أقرب من هذا(يقصد درب التبوكية) بنحو ٦ أيام^{١٤٣}.

الدرب المصري قد يستخدم جزءاً من درب الحج الشامي والعكس صحيح ، في القرون الأولى كان الأصل ان درب الحج المصري يلتقي مع درب الحج الشامي في السقيا جنوب وادي القرى ثم انقطع هذا وسلك الدرب المصري عبر الساحل من مدين الى مكة. لكن في بعض الأحيان وتحت

142- ابن رشيد السبتي ، محمد بن عمر بن محمد، أبو عبد الله، محب الدين ابن رشيد الفهري، ملاء العيبة بما جمع بطول الغيبةفي الوجهة الوجيبة الى الحرمين مكة و طيبة المعروفة ب : رحلة ابن رشيد السبتي ،ت ٧٢١ هـ ، الجزء الخامس ، تحقيق / محمد الحبيب بن الخوجة ، نشر دارالغرب الاسلامي ، صفحات مختلفة .

143 - الجزيري ، مرجع سبق ذكره ، ص ١١١ وما تلاها .

ظروف القاهرة قد يسلك الدرب المصري الجزء الجنوبي من الدرب الشامي (من العلا الى المدينة) ذلك من الساحل عبر الفج الواقع غرب مغيرا (الفقير) أو عن طريق بدا ثم يلتقي بالدرب المصري الرئيسي عند الأزم كما فعل سنة ١١٩٦ في طريق العودة .

قال الدرعي عندما وصلوا قلعة حفاتر الغنم جنوب العلا: ومن هنا افترقنا مع الدرب الشامي تركناه يميننا ورجعنا ذات اليسار في درب يقال له درب القزاز وهو فوق ما بين دربي المصري والشامي اليوم ، وأما سالف الدهور فإن الشامي يأتي على غزة ثم منها الى عقبة أيلة على الدرب المصري ثم ترك هذا الطريق لأجل طولها وكثرة دورانها...قلت وكان مسارهم عبر بلدة بدا - القزاز - الأزم، كذلك سلك هذا الدرب الحجاج المصريون سنة ١٣٠٠ هجري كما جاء في كتاب الرحلة الحجازية وكان سبب سلوكهم لهذا الدرب عصيان قبيلة حرب على الشريف^{١٤٤}.

٣- درب البكرة :

هناك درب بين الحجر (مداين صالح) وتبوك هو درب البكرة ، ويمر عبر منطقة الجو (جو تزرع) ثم يعتلي حرة الرهاة ليهبط على تبوك ذكره داوتي وموسل. وذكروا ان البدو المحليين يفضلونه على درب الحجاج . وإذا كان الدرب الشامي شاق وعسر فإن هناك جزء منه يعتبر أسوأ الأسوأ وهو ما بين تبوك والعلا (أكثر من ٢٥٠ كم) ويسمى المفازة الكبرى لأنه لا يوجد فيها ماء يعتمد عليه الا بئر واحدة في وسط المفازة

144- محمد نبيب البتوني ، الرحلة الحجازية ، مصر ، ١٩١١م .

في الأخيضر... قال بن رُشيد عن الأخيضر انها البئر الوحيدة بين تبوك والعلا وقلّ ان تفي ماؤها بالركاب فلهذا يتزودون من تبوك بماء يكفيهم الى العلا الآن يكون شي بالبرك^{١٤٥}. ودائماً هناك تغير في دروب الحج حسب الظروف المختلفة فقد عدد ابراهيم بن شجاع الحنفي الدمشقي سنة ٦٢٣هـ في عهد المعظم طرق الحج الشامى ليشتمل على ثلاثين منزلة وهي : الكسوة - الظمير - زرع - وادي الشجرة - وادي الضليل - وادي الزرقاء - البلقاء - ألف ناطور - الجول - عسيكر - الحفير - معان - مسيل مسيحر - عقبة الصوان - سرغ الى ان ذكر المنزلة السادسة عشرة حالة عمار - تبوك - الديسة - الاخيضر - اسفل الحاكة - الأقارع - الحجر - العلا - الحفاير - النعام - هدية - المفرح - غدِير يلب - غراب - المدين .

والنموذج لسير رحلة (ابن بطوطة) من الشام إلى الحجاز يصفه في قوله : أقام الركب بخارج الكرك أربعة أيام بموضع يقال له التثية، وتجهزوا لدخول البرية، ثم ارتحلنا إلى معان، وهو آخر بلاد الشام، ونزلنا من عقبة الصوان إلى الصحراء التي يقال فيها: داخلها مقفود وخارجها مولود. وبعد مسيرة يومين نزلنا ذات حج، وهي حسيان لا عمارة بها، ثم إلى وادي بلدح ولا ماء به، ثم إلى تبوك وهو الموضع الذي غزاه رسول الله صلى الله عليه وسلم. ... ثم يرحل الركب من تبوك، ويجدون السير ليلاً ونهاراً خوفاً من هذه البرية. وفي وسطها الوادي الأخيضر... ومن هنالك ينزلون بركة المعظم، وهي ضخمة، نسبتها إلى الملك المعظم من أولاد أيوب.

145- ابن الرشيد ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢١١ .

وهذه الطريق ويجتمع بها ماء المطر في بعض السنين، وربما جف في بعضها، وفي الخامس من أيام رحيلهم عن تبوك يصلون البئر الحجر حجر ثمود، وهي كثيرة الماء، ولكن لا يردها أحد من الناس، مع شدة عطشهم، اقتداء بفعل رسول الله صلى الله عليه وسلم حين مر بها في غزوة تبوك، فأسرع براحلته وأمر أن لا يسقى منها أحد. ومن عجن به أطعمه الجمال.

وهناك ديار ثمود في جبال من الصخر الأحمر منحوتة، لها عتب منقوشة يظن رائيها أنها حديثة الصنعة، وعظامهم نخرة في داخل تلك البيوت. إن في ذلك لعبرة، ومبرك ناقة صالح عليه السلام بين جبلين هنالك، وبينهما أثر مسجد يصلي الناس فيه، وبين الحجر والعلان نصف يوم أو دونه، والعلان قرية كبيرة حسنة لها بساتين النخل والمياه المعينة، يقيم بها الحجاج أربعاء، يتزودون ويغسلون ثيابهم ويدعون بها ما يكون عندهم من فضل زاد ويستصحبون قدر الكفاية. وأهل هذه القرية أصحاب أمانة، وإليها ينتهي تجار نصارى الشام، لا يتعدونها، ويباعون الحجاج الزاد وسواه. - ثم يرحل الراكب من العلال فينزلون في غد رحيلهم الوادي المعروف بالعطاس، وهو شديد الحر تهب فيه السموم المهلكة. هبت السنين على الراكب فمل يخلص منها إلا اليسير. وتعرف تلك السنة سنة الأمير الجالقي، ومنه ينزلون هدية، وهي حسيان ماء بواد يحفرون به، فيخرج الماء وهو زعاق. وفي اليوم الثالث ينزلون البلد المقدس الكريم الشريف. طيبة مدينة رسول الله صلى الله عليه وسلم وشرف وكرم وفي

عشي ذلك اليوم دخلنا الحرم الشريف، وانتهينا إلى المسجد الكريم شكل (١٦).

وقد جاء في النفحة المسكية في الرحلة المكية لمؤلفها : أبو البركات السويدي من أهل بغداد ، الذي حج في ١١٥٧ هجري بصحبة الركب الشامي هذه المنازل : دمشق، خان ذي النون، خان دلة، المزيريب، المفرق، الزرقاء، خان الزبيب، زيزى، البلقاء، القطراني، الأحساء، معان، قلعة عنزة، العقبة، جغيمان المدورة، ذات حج، تبوك، المغرب، الأخيضر، المعظم، الدار الحمراء، ديار ثمود، العلا، آبار الغنم، البئر الجديدة، هدية، الفحلتين، العقبة السوداء، وادي القرى، المدينة المنورة، ذو حليفة،

بين جبلين، الجديدة، بدر، الحمراء، الصفراء، القاع، رابغ، المستورة،
خليص، الأميال السبعة، قديد، عسفان، مكة المكرمة

وذكر النايلسي أنه خرج من المدينة ٢٢ محرم ووصل دمشق ٢٤ صفر
وخط سيره كان الجرف ويسمى وادي إبراهيم - بئر الأمير - ذو خشب
وسماه وادي القرى - الفحلتين وهو حصن عنتر - هدية - شعب النعام -
بئر الزمرد - بئر عويضة - العلا - الحجر - العقبة وهي المزحم -
الزلاقات - شق العجوز - الأقيرع - مفارش الرز - الدار الحمراء -
وادي المعظم - الاخضر - البغاز - مغاير شعيب - تبوك - القاع - ذات
حج - جغيمان - ظهر العقبة - معان^{١٤٦}.

رمزية المحمل في رحلة الحج :

وإذا كان الملك العادل الأيوبي عديم الالتفات إلى ما يرغب به الملوك من
الأبته وكان ينهى نوابه عن إمرة الحج الشامي من مزاحمة الملوك في
اطلاع الأعلام إلى رأس جبل عرفات وترك علمه إلى جانب محمله تحت
الجبل. فإن الملك الظاهر بيبرس كان على غير ذلك وبخاصة بعد أن
لحظ هودج الأميرات في قافلة الحج؛ الأمر الذي أوحى إليه أن يكون
محمله على نحو من الأبته، وإلى بيبرس يعود تقليد دورة المحمل حول

146- كتب في الرحلات: "رحلات حمد الجاسر للبحث عن التراث"، في الوطن العربي، "إطالة
على العالم الفسيح"، في سرة غامدوزهران، "في شمال غرب الجزيرة". شبكة المعلومات الدولية

القاهرة وهذا ما كان عليه الوضع في دمشق في دورة المحمل والصلجق حول سور دمشق الجنوبي والشرقي والشمالى .

وقد أعطى المحمل أهمية تؤكد قوة وسطوة من يحرسون على إرساله إلى مكة بل وصار يفيض عليهم شرفا عظيما يمدهم بالحكم فتركت أطول. وانطلاقا من ذلك الاهتمام والحرص فقد افتقد خروج المحمل أيام المماليك على القاهرة ودمشق عاصمتي ملكهم كأصحاب سيادة على مكة والمدينة.

ولما كان حكام العراق لا يلونون بالمماليك فقد رغبوا بدورهم إضفاء صيغة الحماية على الحرمين الشريفين فأرسلوا محملا سنة ٧٢١ هجرية واستمروا على ذلك حتى استطاعت دولة المماليك من منافستهم سنة ٨٧٧ هجرية كما عمد أئمة اليمن بدورهم إلى إرسال محمل مماثل لكن أشرف مكة الذين كانوا يدينون آنذاك بالولاء للمماليك بالقاهرة منعوا المحمل اليمني من الدخول إلى مكة اعتبارا من سنة ٧٨٢ هجرية.

وعندما سيطر العثمانيون على مكة رفعوا ذلك الحظر وسمحوا للمحمل اليمني بالقدوم اعتبارا من سنة ٩٦٤ هجرية واستمر محمل اليمن مع المحمل الشامي والمحمل المصري الذي ظل يرسله المماليك فسي ظل الحكم العثماني حتى استقلال اليمن عن الدولة العثمانية بزعامة الأئمة الزيديين.

وخلافا لما جرت عليه عادة العثمانيين من تغيير لشعارات المماليك وعاداتهم وسلوكهم فقد أبقوا محمل الحج وجهز السلطان سليم محملين كبيرين من دمشق والقاهرة بعد ضم بلاد الشام ومصر إلى الدولة

العثمانية واتبع ذلك بمحمل ثالث خليفي باسم الخليفة العثماني السلطان ليؤكد سيطرة العثمانيين وحمائيتهم للحرمين الشريفين في مكة المكرمة والمدينة المنورة وانتزاع الأمر من المماليك. وكان المحمل العثماني مكسوا بقماش مخملي أخضر كتبت عليه آيات من القرآن الكريم ويحمله جمل عليه حلة مزركشة بأنواع الأقمشة والجلود وقد خيبت عليه الأصداف الصغيرة والمرايا.

نهاية المحمل :

ولقد استمر خروج المحمل الشامي مع بعض الانقطاع حتى قيام الحرب العالمية الأولى في حين منع المحمل المصري من دخول مكة سنة ١٣٤٥ هجرية (١٩٣٦ م) لما كان يشوبه من مخالفات شرعية وما يرافقه من طبل وزمر وذلك بعد أن سيطر آل سعود على الحرمين الشريفين وقد سبق للسعوديين أن منعوا هذا المحمل سنة ١٢٢٣ هجرية مما أدى إلى انقطاع الركب الشامي والمصري عن الحج متعللين بمنع السعوديين الناس من الحج .

لكن الحال ليست كذلك فواقع الأمر أن السعوديين لم يمنعوا أحدا أن يأتي إلى الحج على الطريقة المشروعة إنما كان المنع للبدع التي ترافق قدوم الركب من طبل وزمر وحركات أو ممارسات تحت ستار أو دعوى التدين مما لا يجيزه الشرع ومما حدا بالإمام سعود الأول بن عبد العزيز؛ أن يحرق المحمل المصري سنة ١٢٢١ هجرية بعد أن أنذر أميره بالألا يسترجع معه المحمل. كذلك فقد بعث إلى أمير المحمل الشامي ينهاه على القدوم إلى مكة إلا على الشرط الذي شرط عليه في العام الفائت وذلك

بأن يأتي بالحجيج إلى بيت الله الحرام غير متلبسين بالبدع. فرجع الأمير الشامي ولم يحج^{١٤٧}.

¹⁴⁷- منير كيال ، معجم درر الكلام فى أمثال أهل الشام ، مكتبة لبنان ، بيروت ، ١٩٨٤م صفحات مختلفة .