

الفصل الثاني

"الترحال إلى مكة المكرمة عبر البحر الأحمر"

obeikandi.com

الرحلة إلى مكة :

ساعدت الأهمية الدينية والجغرافية على ازدهار الرحلة من كافة أنحاء العالم خلال العصور المختلفة ، وتنوعت الرحلة إلى مكة بحراً وبراً وتتمثل كما تحدث عنها الحالة والجغرافيين كما يلي :

الرحلات المكية عبر البحر الأحمر :

البحر تعددت أسماؤه عند المؤرخين المسلمين لعل أهمها بحر الحجاز^(٤٥) ، ذلك الزراع الممتد بين العالمين الآسيوي والأفريقي . وكان

⁴⁵ - البحر الأحمر هي ترجمة مباشرة للكلمة اليونانية إريثرا ثالاسا - Erythra Thalassa واللاتينية مير روبروم - Mare Rubrum (بدلاً من الكلمة سينوس ارابيكوس Arabicus Sinus، التي تعني حرفياً "الخليج العربي") وعند العرب قديماً (بحر القلزم)، والصومالية بذا عس - Badda Cas وقد تكون تسمية البحر مأخوذة من خرائط البرتغالية نظراً إلى خطر الدخول به- erythraeum Trichodesmium - الموسمية الحمراء اللون القريبة من سطح الماء. وهناك فرضية أخرى هي أن الاسم قد أتى من قبيلة حمير التي كانت تقطن في اليمن. وأيضاً أيد بعض العلماء العصريين نظرية أن الأحمر هو اسم يشير إلى اتجاه الجنوب، كما البحر الأسود قد يشير إلى الشمال. وعلى أساس هذه النظرية بعض اللغات الآسيوية تستخدم أسماء الألوان للإشارة إلى الاتجاهات السماوية. وقد كان هيرودوت في المناسبة الواحدة يستخدم كلمة البحر الأحمر وبحر الجنوب بشكل متبادل. ونظرية أخرى للتسمية لأن حدود البحر الأحمر على الصحراء المصرية، والتي كان القدماء المصريين يسمونها Dashret أو "الأرض الحمراء" قد ارتبطت البحر الأحمر مع الكتاب المقدس عند عبور الإسرائيليين له قديماً في عهد موسى، وقد وضحت في ترجمة السبعونية في سفر الخروج من العبرية إلى الكوينه اليونانية في القرن الثالث قبل الميلاد تقريباً في هذا الإصدار، وقد ترجمت (يام صوف - ٦١٥ - العبرية) لـ(إريثرا ثالاسا - أي البحر الأحمر). والبحر الأحمر أحد الأربعة بحار المسماة باللغة الإنكليزية بعد توحيد أسماء الألوان والأخرى التي في البحر الأسود، البحر الأبيض والبحر الأصفر. وتشير كلمة (Erythra thalassa - إريثرا ثالاسا) اليونانية وباللاتينية (Erythraeum Mare - مير إريثريوم en) وهي تشير إلى الجزء الشمال الغربي من المحيط الهندي، وكذلك إلى منطقة على سطح المريخ.

التجار والبحارة من العرب والمسلمين فيما بعد على دراية بطبيعة البحر الأحمر ، الذى كان خاضعاً لهبوب الرياح الموسمية الجنوبية ولرياح البحر المتوسط الشمالية ، وقد ذكر ابن ماجد أن خير أوقات الخروج من باب المنذب وعدن هو اول مايو من كل عام . حيث الرياح الموسمية الجنوبية^(٤٦) .

وللبحر الأحمر شهرة سيئة لدى العرب القدماء ، بسبب ما كان يكتنفه من شعاب صخرية وحواجز مرجانية ، وما يحدث فيه من الزوابع والاعاصير وخاصة فى الجزء الشمالى منه ، كما كان العرب يخشون الملاحة عند الطرف الجنوبى لشبه جزيرة سيناء بسبب اصطفاق الرياح القادمة من شعبتيه الشماليتين ، لا سيما بالقرب من جزائر تيران عند مدخل خليج العقبة ، وعند مدخل خليج السويس ، ولهذا ظلت الملاحة فى هذا البحر محفوفة بالمخاطر ، وكان التجار يلجئون للملاحة فيه نهارة فقط ، حيث تسير السفن بقرب سواحلها فإذا جن الليل أرست فى مواقع معروفة منزوية بين الحواجز المرجانية ، إلى جانب هذه المخاطر الطبيعية فقد حددت الرحلة عبر البحر الأحمر القراصنة الذين ملأوا البحر طوال العصور الوسطى^(٤٧) . وقد خدم الرحالة إلى مكة الموانى الواقعة على البحر الأحمر ولعل أهم هذه الموانى على الإطلاق ميناء جدة وميناء السرين .

46 - أبو شامة ، الروضتين فى أخبار الدولتين ، القاهرة ، ١٢٨٧هـ ، الجزء الثانى ، ص

٣٥ ، ٣٧ .

47 - عطية القوصى ، تجارة مصر فى البحر الأحمر حتى سقوط الدولة العباسية ، رسالة

دكتوراه غير منشورة ، آداب القاهرة ، رقم ١١٤٩ ، ص ١٢ .

* فعن ميناء جدة : فهو الميناء الرسمي لمكة المكرمة منذ القدم وتقع إلى الغرب منها وتصلها مسافة أربعون ميلاً ، وكانت تستغرق مرحلتين بوسائل النقل المعهودة آنذاك .

يقال أن جدة قد بناها الفرس ، وتواضعت مكانتها بوصفت بأنها كانت قبل الإسلام قرية صغيرة من قرى الحجاز وقد اتخذت جدة ثغراً لمكة سنة ٢٦ من الهجرة في خلافة عثمان بن عفان رضي الله عنه ، ويذكر أن الميناء الذي كانت تعتمد عليه مكة قبل ذلك هو الشعبية^(٤٨) كما هو موضح بالشكل (١) وهو يمثل خور عظيم يقع إلى الجنوب من جدة عند مصب وادي يسمى وادي المحرم .

أخذت جدة في الازدهار وأصبحت الميناء الرسمي لمكة المكرمة لقربها منها والأقرب من المناطق الجنوبية بشبه الجزيرة العربية خاصة ميناء عدن الذي يوصل جدة بموانئ الهند ، ومن جهة ثانية قربها من موانئ مصر كعيذاب وقوص اللذين ازدهرا في العصر الفاطمي وأسهما بشدة في التجارة الدولية آنذاك^(٤٩) .

فقد أسهم ميناء جدة في التجارة الدولية بين مكة وجنوب شرق آسيا ، عن طريق ميناء عدن ، وعدن من الموانئ القديمة ، ولكن ازدهارها

48 - ميناء الشعبية: تشير الكتب والمصادر التاريخية انه قبيل ظهور الاسلام اضمحلت التجارة المنقولة بحراً بين موانئ الحجاز وموانئ البحر الاحمر الاخرى بسبب الظروف الاقتصادية المتدهورة آنذاك. ورغم ذلك كان سكان مكة والمدينة يستخدمون في بعض الاحيان، الموانئ القريبة منهم للتصدير والاستيراد فقد استخدم اهل مكة ميناء الشعبية في تجارتهم مع شرق افريقيا وبخاصة الحبشة.

49 - على بن حسين السليمان ، النشاط التجاري في الجزيرة العربية في العصور الوسطى ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، جامعة القاهرة ، رقم ١٣٣٥ ، ص ٩٧ .

بدأ في عهد الأسرة الزيادية(٥٠) ، حين تحولت تجارة الشرق من الخليج العربي حيث

"طريق الخليج العربي فبلاد الرافدين ثم البحر الأحمر" فعادت ثانية حركة التجارة إلى البحر الحمر ، فقد كانت التجارة قبل ذلك مزدهرة في البحر الأحمر في صدر الإسلام وفي العصر الأموي ، وعندما قامت الخلافة العباسية ببغداد عمل العباسيون على تحويل التجارة إلى الخليج العربي فأصاب التجارة في البحر الأحمر شئ من الركود ، وعندما شُبت فتنة

50 - الدولة الزيادية ٢٠٣ - ٤٠٢ هـ / ٨١٨ - ١٠١١م تنسب هذه الدولة لمحمد بن عبد الله بن زياد الذي قدم إلى اليمن عاملاً للمأمون كما سبق، وأناط به تأديب العصاة من القبائل المتمردة، فأذعنت له معظم بلدان اليمن، واختط مدينة زبيد التي أصبحت عاصمة له ولأفراد أسرته من بعده. وقد بلغ عدد ملوك هذه الأسرة خمسة، آخرهم أبو الجيش ابن إسحاق بن إبراهيم بن محمد بن عبد الله بن زياد. وفي عهد هذه الدولة قدم إلى اليمن الإمام الزيدي الهادي يحيى بن الحسين بن القاسم من سلالة الحسن بن علي بن أبي طالب واستقر في صعدة سنة ٢٨٤هـ / ٨٩٧م، وبايعه اليمينيون في الشمال إماماً على اليمن. وقد استمرت الإمامة في أبنائه وأحفاده وذريتهم، وكان الأئمة الزيديون طوال مدة الإمامة في حالة حرب دائمة مع جميع الدويلات التي شهنيتها الساحة اليمنية حتى زوال نظامها مطلع ستينيات القرن الماضي . وفي مدة الدولة الزيادية أيضاً تعرضت اليمن لما يعرف بفتنة علي بن الفضل القرمطي الذي قدم إلى اليمن مع منصور بن حسن الكوفي، وعمل الاثنان على نشر مذهب الباطنية، واستباحا العديد من مدن اليمن، غير أن هذه الفتنة انتهت بمقتل علي بن الفضل سنة ٣٠٣هـ / ٩١٥م والمنصور سنة ٣٣١هـ / ٩٤٢م. وقد امتد نفوذ هذه الدولة ليشمل تهامة وحضرموت حتى إن بعض المصادر أشارت إلى اتساع نطاقها إلى جبال عسير وبعض الحجاز. ومن مآثر بني زياد إنشاء مدينة المذيخرة في العدين ومدينة الكدرا في وادي سهام، ولهم في هذه المدن كثير من المآثر العمرانية كالمساجد التي لا يزال بعض معالمها قائماً إلى اليوم. وبعد وفاة إسحاق بن إبراهيم تمزقت دولتهم، وقام على أنقاضها دولة بني نجاح على نحو ما سيرد .

الزنج^(٥١) ، ثم القرامطة^(٥٢) ، فيما بعد كسدت التجارة في الخليج العربي وتحولت إلى البحر الحمر^(٥٣) . ومنذ ذلك الحين أصبحت عدن محط

51 - حركة الزنج: (٢٥٥ - ٢٧٠هـ / ٨٦٩ - ٨٨٣م): يُشار إلى أن مدينة البصرة شهدت في منتصف القرن الثالث الهجري (التاسع الميلادي) ما عرف بـ"ثورة الزنج"، الذين ثاروا على المالكين وأسسوا حكومة لهم كان مقرها مدينة المختارة (جنوب البصرة) قبل أن تنهار حركتهم بعد أقل من عقدين، وذلك عندما جندت الدولة العباسية كل إمكانياتها، فكانت أطول ثورات العصر العباسي وأخطرها.

52 - بعد وفاة الامام جعفر الصادق الامام السادس للشيعة حدث انشقاق في الصف الشيعي فهناك من اعتبر إسماعيل بن جعفر هو الامام وعرفوا فيما بعد بالإسماعيلية وهناك من اعتبر موسى بن جعفر الامام السابع وهم يمثلون الأغلبية الساحقة للشيعة اليوم ويسمون بالاثنا عشرية لتميزهم عن الإسماعيلية. بايع الإسماعيليون محمد بن إسماعيل أماما لهم ونتيجة لملاحقة الدولة العباسية له اضطر للخروج من الحجاز وأختفى لتبدأ حملة سرية وواسعة لنشر العقيدة الإسماعيلية وكانت الدعوة تجري باسم محمد بن إسماعيل الغائب والذي قيل انه هو المهدي المنتظر وعند عودته سوف تملأ الأرض عدلا. في عام ٨٧٣ م وحين كانت الدولة العباسية قد بدأت بالتفكك والضعف ظهرت أعداد كبيرة من الدعاة في اليمن والعراق وشرقي شبه الجزيرة العربية ، وأجزاء من بلاد فارس ينشرون المذهب الإسماعيلي مما أثار غضب الدولة العباسية وحسد الشيعة الاثنا عشرية لهذا الانتشار المفاجئ. وكانت الدعوة الإسماعيلية في العراق تقاد من قبل حمدان قرمط الذي تمكن من تحقيق نجاح كبير واجتذاب الكثير للدعوة الإسماعيلية في العراق. وقد بعث حمدان بابي سعيد الجنابي إلى البحرين لنشر الدعوة هناك لتنتشر هناك بشكل كبير. كما انتشرت الدعوة في اليمن والمغرب ووسط وشمال فارس. لقد مثلت الإسماعيلية في الفترة من منتصف القرن التاسع حتى عام ٨٩٩ م حركة موحده تدعو إلى محمد بن إسماعيل على انه امام غائب سيعود وكانت القيادة المركزية للدعوة تقم في سلمية /سورية وكانت هوية القادة المركزيين سرية. في عام ٨٩٩م أعلن عبيد الله المهدي - الخليفة الفاطمي فيما بعد- بأنه امام وانه يتنازل من سلاله محمد بن إسماعيل والذي لم يكن المهدي المنتظر وانما اشاع الإسماعيليين ذلك خشية النيل من أبناءه وسلالته التي استمرت وهم (الواقفي أحمد بن محمد بن إسماعيل ثم التقي محمد بن احمد المستور ثم الزكي عبد الله بن محمد) والذي لم يعلنوا انفسهم كائمه بشكل علني خشية بطش الدولة العباسية. وبالتالي اعلن عبيد الله المهدي انه الامام الحادي عشر للمسلمين وأمر جميع الدعاة في مختلف

رحال التجار ، وأهم موانئ العالم بسبب ما كان يرد عليها من المراكب
الواصلة من الحجاز والهند والصين والحبشة ، على أن تجارتها مع الهند
والصين بلغت الذروة ، فقد كانت مستقبلية للسفن القادمة من الهند والصين
وعن طريقها تتجه إلى جدة ومنها إلى مكة المكرمة (٥٤) .

كما أسهم ميناء جدة في التجارة عبر الرحلات بين مكة المكرمة من جهة
ومصر وأوروبا والشام من جهة أخرى ، فقد كان لموقع جدة المتوسط
وقربها من مكة ، حيث تقوم سوق نشطة في موسم الحج والاعتماد الأكبر
الأثر في أن تقوم على تجارة عريضة في الموانئ العالمية في حوض
البحر المتوسط ، كما يتضح من طرق التجارة في شكل (٤) ، فقد كانت
البضائع تجلب من الموانئ الأوروبية متجهة إلى الإسكندرية والفرما
(بور سعيد حالياً) ، ثم منها إلى الحجاز ، وكانت الفرما حلقة اتصال بين
موانئ البحر المتوسط والبحر الأحمر (محطة لتجار أوروبا وسورية)
وكانت البضائع تحمل منها على الجمال إلى القلزم ومنها إلى الجار (٥٥)
وجدة وغيرها من موانئ الشرق (٥٦) .

الأمصار باعلان ذلك ونشر الدعوة باسمه الخاص بدلا من مهديّة محمد بن إسماعيل. إلا أن
الإسماعيلية في العراق والبحرين وخرسان رفضوا الاعتراف بامامة عبيد الله وكان على
راسهم حمدان قرمط وواصلوا تمسكهم بأيمانهم الأصلي بشأن مهديّة محمد بن أسماعيل ليقيموا
سنة ٨٩٩ م دولة في البحرين وبعثوا عن قطع علاقتهم بعبيد الله فعرفوا فيما بعد بالقرمطة .
عن : خالد السعدون، مختصر التاريخ السياسي للخليج العربي من أقدم حضاراته حتى سنة
١٩٧١. جداول للنشر والتوزيع. ٢٠١٢، ص ٥٦ - ٦١.

53 عطية القوصي ، مرجع سبق ذكره ، ص ١١٤ .

54 - احمد عمر الزيلعي ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٨١ .

55 - اهل المدينة كانوا يستخدمون ميناء الجار الذي كان يقع بالقرب من ميناء ينبع وهو ميناء
المدينة المنورة منذ صدر الاسلام، ويقع الى الشمال من بلدة الرايس. وتتكون آثار الجار من
مجموعة كبيرة من التلال يحيط بها من ثلاث جهات سور بني من الحجر الجيري وتحتوي

واستطاعت جدة أن تجذب التجارة الأندلسية والأوروبية وتجارة شمال إفريقيا ، إذ إن التجار القادمين من المغرب والأندلس اعتادوا بيع متاجرهم من الحرير والنحاس وغير ذلك من منسوجات بلادهم ، فى المدن الشامية والمصرية ، ولكن إذا حدث ولم يصادف هؤلاء التجار نجاحات تجارية لبضائعهم اتجهوا بمتاجرهم إلى ميناء جدة حيث يجدون سوقاً لتجارتهم فى جدة ومكة .

وقد وصف المقدسي جدة في القرن الرابع الهجري بأنها مدينة على البحر محصنة عامرة أهلة. أما في عهد ناصر خسرو الذي وفد إليها حاجاً في منتصف القرن الخامس الهجري فقد كانت كثيرة الخيرات، مزدهر بالتجارة، بأسقة العمران. ووصف أسواقها بأنها نظيفة وجيدة، وقد عدد سكانها بنحو خمسة آلاف نسمة⁽⁵⁷⁾ ، وفي القرن السادس وصف الرحالة ابن جبير جدة بأن أهلها يعيشون في شطف من العيش، فبعد التجارة المزدهرة والنعيم المقيم رضوا بأن يستخدموا أنفسهم في كل مهنة لتحصيل لقمة العيش. وكان ذلك أمراً طبيعياً للحالة العامة التي يعيشها العالم الإسلامي في ظل الحروب الصليبية، واضطراب الحكم بين السلاجقة والأيوبيين. وبعد قرن من الزمان تقريباً يخبرنا مؤرخ عربي آخر وهو ابن الجاور بأن شيئاً من الازدهار قد صادف جدة في عهده. وفي العصر المملوكي بسط المماليك نفوذهم على جدة لتأمين طرق

هذه التلال على بقايا مدينة الجار. كما يمكن تمييز ارصفة الميناء التي يمتد بعضها الى داخل البحر، وفي مكان غير بعيد عن هذا الميناء هناك ميناء آخر يطلق عليه اسم ميناء رابع ويقع على بعد ١٦٠ كيلاً شمال جدة.

56- Goitein , Jews and Arabs , newyork , 1955 , P 150 , Amed , soc . I .
214 .

57 - ناصر خسرو قباديائي (١٠٠٤ - ١٠٨٨ م) ، سفرنامه ، مكتبة المصطفى الإلكترونية .

التجارة والحج، وحماية الحرمين، وعين السلطان المملوكي حاكماً عاماً لجدة أطلق عليه نائب جدة يطل مقر إقامته على الميناء ليشرّف على حركته. ورغبة من السلاطين المماليك في تشجيع التجار على استخدام ميناء جدة اتخذوا إجراءات عدة، منها : تخفيض الرسوم الجمركية، ومنع تجار مصر والشام من النزول في ميناء عدن، ومضاعفة الرسوم الجمركية على التجار الذين يمرون على عدن قبل قدومهم إلى ميناء جدة. وفي القرن التاسع للهجرة داهم العالم الإسلامي خطر جديد وهو الغزو البرتغالي مما دفع السلطان المملوكي قنصوه الغوري إلى المبادرة بإقامة سور محصن على جدة زوده بالقلاع والأبراج والموانع الضادة للسفن الحربية، لكن الغزو المنتظر تأخر ثلث قرن من الزمان ؛ إذ تم بناء السور عام ٩١٥هـ وحصل الغزو عام ٩٤٨هـ في عهد العثمانيين، حينما دفع البرتغاليون بحملتهم البحرية من الهند صوب جدة، ونجح السور في الدفاع عن جدة^(٥٨).

قوة العلاقة بين جدة والقلم (السويس حالياً) :

من أهم الموانئ المصرية ذات الصلة التجارية مع ميناء جدة والتي ازدهرت مع الفتح الإسلامي وأصبحت ميناء مصر الرئيسي على البحر الأحمر ، وحينما فتح العرب مصر في عهد الخليفة عمر بن الخطاب زادت الروابط بينها وبين الجزيرة العربية وثوقا ، وزادت أهمية البحر الأحمر ، وتوثقت العلاقات بين موانئه الشرقية والغربية . ولقد جذب اهتمام العرب فعملوا على استغلال هذا الموقع العالمي إلى أقصى حد ، لا سيما فيما يتعلق بطرق التجارة بين الشرق والغرب ، وغدا طريق البحر الأحمر أهم الطرق على الإطلاق ، بسبب قلّة نفقاته ، وقلّة

58 - عبد القدوس الأنصاري ، تاريخ مدينة جدة ، ١٩٨٢ ، ص ص ٧٧ - ٨٨ .

صعوباته بالنسبة للطرق البرية . وتجلّى اهتمام العرب بتجارة البحر الأحمر فى اهتمام الخليفة عمر بن الخطاب بإعادة حفر القناة النيلية ، التى كانت تصل بين النيل والبحر الأحمر سنة ٢٣ هـ (٦٤٣ م) ، والتى كانت تبدأ شمال مصر القديمة بقليل وتنتهى إلى قرب مدينة القلزم ، بغية تسهيل سير السفن بين البحر الأحمر والنيل .

وليس من شك أن هذه القناة قد أفادت تجارة البحر الأحمر كثيرا إذ تدفقت السفن منها إلى موانئ الحجاز واليمن وعبرت باب المندب إلى الهند . على ان فكرة توصيل البحر الأحمر بالبحر المتوسط بواسطة قناة ، لإنعاش التجارة ، وتسهيل التبادل التجارى بين الشرق والغرب ، نبتت فى عقول العرب فى هذا العصر فيقال أن عمرو بن العاص فكر فى ذلك ، لولا معارضة الخليفة عمر ، ويذكر أن الخليفة هارون الرشيد فكر أيضا فى هذا المشروع ، لولا أن أثناه البعض ، وحذروه من إمكان توغل سفن الروم وتهديد الحجاز . وظلت تجارة البحر الأحمر عن طريق القلزم وبرزخ السويس منتعشة فى القرون الأولى للهجرة ، تشهد بذلك أقوال الرحالة والجغرافيين المعاصرين الذين ذكروا استمرار سفر التجار بين الشرق والغرب عن طريق البحر الأحمر ومصر جالبين معهم من الغرب الجلود والفراء والخز والديباج و السيوف والخدم و الغلمان والجوارى من فرنسا ، حيث يصلون إلى الفرما ، ثم يحملون تجارتهم برا إلى القلزم ثم يركبون البحر الأحمر إلى الجار (ميناء) المدينة المنورة وجدة (ميناء) مكة المكرمة ، ثم يتابعون إبحارهم إلى الهند والصين ، ويعودون منها حاملين التوابل والمسك والكافور والعود ، ومن الفرما يركبون البحر المتوسط إما إلى القسطنطينية ، وإما إلى الغرب ، بصفة خاصة إلى فرنسا ، وكان هذا الطريق هو أكثر الطرق ارتيادا فى

هذه الفترة . لكن على الرغم من ذلك فقد ظل التجار والحجاج والمسافرين يتخذون بعض الطرق الأخرى بين النيل وموانئ البحر الأحمر جنوبي القلزم ، لكن هذه الطرق البرية لم تحظ فى الحقيقة بالأهمية التي حظيت بها ابتداء من القرن الخامس الهجرى (الحادى عشر الميلادى) ، حين ازدهرت عيذاب من موانئ البحر الأحمر وقوص من الموانئ النيلية ، وحازتا شهرة فائقة بالنسبة لتجارة مصر والبحر الأحمر فى العصور الوسطى . ولم تكن هذه الطرق مهمله كلية فى تلك الفترة ، خاصة وان العلاقات بين مصر من ناحية وكل من اليمن والحبشة وأواسط أفريقيا من ناحية أخرى علاقات قديمة لعبت التجارة فيها دورا بارزا ، حيث كانت تجارة هذه الأقطار تنقل إلى مصر بطريق البحر الأحمر . كما أن هذه الطرق لم تكن مهمله أيضا، بسبب سهولة الملاحة فى الجزء الجنوبي من البحر الأحمر عنها فى جزئه الشمالى . ولعب البحر الأحمر دورا هاما فى نقل الحجاج والبريد فى هذه الفترة أيضا ، نظرا لاهتمام الخلافة الإسلامية بتأمين سلامة الحجاج وعمارة الطرق التى يسلكونها وتوفير الراحة فيها .

وكان الحجاج يسبرون فى خليج أمير المؤمنين إلى القلزم ومنها يركبون البحر الأحمر إلى (الجار) ، أو يسبرون من القلزم إلى أيلة على طرف خليج العقبة مكان العقبة الحالىه ، حيث يواصلون السبى إلى الحجاز . وعلى عهد الخلافة الفاطمية زاد الاهتمام بالطرق البرية الداخلىه الواصلة بين النيل والبحر الأحمر ، لإنعاش تجارة مصر الخارجىه ، فكان التجار والحجاج يقدون إلى موانئ البحر الأحمر ، خاصة القصير وعيذاب وهذه الأخيرة كانت أهميتها آخذة فى الازدياد بعد تحول طرق التجارة إلى جنوب البحر الأحمر لاشتداد النزاع بين الفاطميين والسلاجقة ، فضلا

عن تعطل طريق أيلة على خليج العقبة بعد استيلاء الصليبيين على أيلة ذاتها سنة ٥١٠هـ (١١١٦ م) .

وعلى الرغم من توالى اهمال خليج أمير المؤمنين ، إلا أن الفاطميين استأنفوا فتحه وتطهيره ، فغدا شريانا رئيسيا ، يصل الفيل بالبحر الأحمر وبلاد العرب ، و ظلت مدينة القلزم مدينة تجارية هامة كما برزت مدينة سويس (السويس الحالية) ، واخذت السفن تصل إلى القلزم حاملة تجارة الشرق ، من الحرير والقرفة والفلفل والبخور والنيلة وغيرها من منتجات الهند والحبشة واليمن ، كما ظلت سفن التجار وحجاج مصر والغرب تعبر البحر الأحمر إلى ميناء جدة ، ثم تستأنف سيرها إلى موانئ الهند والصين ، فتعود محملة بالمتاجر إلى القلزم وعيذاب ، التي مثلت الطريق الرئيسي للحجاج في ذهابهم له وإيابهم لأكثر من مائتى عام من سنة ٤٥٠ ب (١٠٥٨ م) إلى سنة ٦٦٠ هـ (١٢٦١م) وظلت تجارة البحر الأحمر على عهد الدولة الأيوبية، تمثل عنصرا أساسيا ، وكان لابد من تأمين سلامة هذا البحر أمام السفن التجارية الإسلامية ، وحينما تجرأ امير الكرك الصليبي ريجنالد شايبتون (أرناط)^(٥٩) ، المعروف بعدائه

59 - أرناط أو رينالد من شايبتون،(و يكتب أيضا رينالد Châtillon Renaud بالفرنسية)، (١١٢٥ فرنسا - ٤ يونيو ١١٨٧ الجليل، فلسطين)، خدم أثناء الحملة الصليبية الثانية، وبقي فيها، وحكم إمارة انطاكية من ١١٥٣ - ١١٦٠. ثم بزواجه الثاني أصبح حاكما للأردن. ويعتبر أرناط شخصية مثيرة للجدل في حياته وبعد مماته. توجه أرناط إلى الأرض المقدسة، المسيحية، في ١١٤٧ ووضع نفسه أولا تحت إمرة الملك بالدوين الثالث في القدس وبعد ذلك تحت إمرة كونستانزا أميرة إنطاكية. وقد مات زوج كونستانزا في سنة ١١٤٩ ثم تزوجت أرناط في ١١٥٣، منجبا منها ابنته أغنس من شايبتون Agnes de Châtillon، وبزواجه أصبح أمير إمارة انطاكية. رينالد كان شجاعا لكن عنيفا؛ كان يعامل الأبرشية بوحشية لا يبتزاز المال. وبتحريض من الإمبراطور البيزنطي مانويل الأول كومنينوس Manuel I

الشديد للإسلام والمسلمين ،وانزل مراكبه من ميناء أيلة إلى البحر الأحمر ، حيث قامت باعمال القرصنة ومهاجمة السفن التجارية الإسلامية وهددت بالاعتداء على الحرمين وقطع تجارة مصر مع الشرق الاقصى ، تلقى ارناط درسا قاسيا من البحرية المصرية التي دمرت كل سفنه بالبحر الأحمر وأعدت لهذا البحر هدوءه وسلامته .

وزادت أهمية البحر الأحمر بالنسبة للتجار والتجارة الدولية على عهد سلاطين المماليك ، بعد أن تعطلت طرق التجارة بين الشرق والغرب في أعالي الفرات وشمال الشام و اسيا الصغرى و البحر الأسود وجنوب روسيا ، على أثر الغزو المغولي وسيطرة المغول على تلك الطرق ، كما قل اقبال السفن التجارية القادمة من الهند والصين والشرق الاقصى ، على دخول الخليج الفارسي بسبب كثرة أعمال القرصنة ، وأدى كل ذلك إلى تحول التجارة إلى البحر الأحمر^(٦٠) .

قوة العلاقة بين جدة و عيذاب :

Comnenus، هاجم مملكة أرمينيا الصغرى (جنوب شرق الأناضول)، لكن بعد ذلك عقد اتفاق سلام مع ثوروس الثاني من سيلسيا وشاركه باجتياح جزيرة قبرص البيزنطية عام ١١٥٦. إلا أن مانويل انتقم في ١١٥٩ عندما أخضع أرناط كتابع له. بعد سنة أغار أرناط على سهل الفرات الأعلى فنهب قطعان الماشية والإبل والأفراس، فوقع في كمين نصبه له مجد الدين ابن الداية، فأرسل إلى حلب مع رجاله وسجن هناك في الفترة ما بين (١١٦٠ - ١١٧٦) في سوريا^(٦١). بعد السجن خرج ليجد أن زوجته توفت في عام ١١٦٣، تاركة الإمارة لبومند الثالث Bohemond III، ابن زوجها الأول. ففقل عائدا إلى القدس حيث قام الملك بلدوين الرابع ملك مملكة بيت المقدس في عام ١١٧٧، بتزويج رينالد من ستيفاني، أرملة لورد أوتره-جوردن (لورد منطقة شرق وجنوب البحر الميت)، هكذا أصبح أمير صحراء الكرك والشوبك.

60 - عطية القوصي ، مرجع سبق ذكره ، ص ٣٧ .

لم يحظ أي طريق قديم من طرق الحج المصرية بمثل شهرة طريق عيذاب الذي كان يربط مدينة قوص التاريخية (بمحافظة قنا) وميناء عيذاب علي البحر الأحمر عبر الصحراء. وشهرة هذا الطريق لم تجعله في مرمى نظر مشاهير الرحالة أمثال ابن جبير، وابن بطوطة أو المؤرخين كالمقريزي وياقوت الحموي والإدريسي وغيرهم. بل أعظم مستشرفي العصور حتي عصرنا الحديث أمثال الفرنسي جان كلود جارسان، فتباري العشرات منهم في وصف كل شيء عن هذا الطريق الذي ظل في الصدارة أربعة قرون كاملة (من القرن الخامس حتي الثامن الهجري) والذي كان عاملا مؤثرا في إكساب مدينة قوص العريقة جزءا في غاية الأهمية من شهرتها العالمية آنذاك، ولم تتوقف شهرة الطريق عند الحج بل تجاوزته ليصبح طريق العلم إذ كان ملاذ المئات بل الآلاف من طلاب العلم والشعراء القادمين عبر البحار من جميع الأرجاء قاصدين قوص ، التي كانت تحتل مكانة الصدارة العلمية في قلب العالم الإسلامي فهي قلعة العلم وكعبة العلماء وكان لشهرة مدارسها الست عشرة فعل السحر لكل تواق للنهل من بحور جهازتها، كما كانت من أشهر المراكز التجارية الجاذبة حتي للتجارة من بلاد الهند والشام والجزيرة العربية واليمن وغيرها.

ويصف المستشرق الفرنسي جان كلود جارسان عبر كتابه عن قوص ازدهار وانهايار حاضرة مصرية طريق عيذاب فيقول: - أهم ما يبرز عيذاب هو أن كفالة تأمين هذا الطريق كان علي قمة المهام الموكل بها ولاية وحكام إقليم قوص من جانب السلطان، وكانت رحلة الحجاج تبدأ بتجمعهم بالمدينة التي كان بها فندق يتجمعون به يسمي خان السلطان شيده أشهر حكامه وهو الأمير مجد الدين اسماعيل بن اللمطي، وكذلك

فندق ابن العجمي بضاحية المنيا خارج المدينة، وكانت تنطلق القوافل من منطقة أو شارع الجمالة أو الجمالين نسبة للجمال التي تحمل الحجيج، ثم ينتقل الموكب إلي حاجر قوص ومنها إلي منطقة حجازة (والتي سميت بهذا الاسم نسبة للأراضي الحجازية والآن بها قبائل كثيرة تنتمي للأراضي الحجازية والجزيرة العربية) ومنها إلي قفط وضاربين في الصحراء وصولاً لميناء عيذاب علي البحر الأحمر، ومنه بواسطة السفن للأراضي الحجازية، وكان لهذا الطريق أهميته الكبرى علي الرغم من صعوبته إذ يسلكه الحجيج عبر الصحراء وصولاً لعيذاب، وقد يتعرض الحجاج فيه لمخاطر كثيرة شأنه في ذلك شأن كافة الطرق الصحراوية المماثلة، وبالفعل رصد المؤرخون نهب قافلة كانت متجهة من قوص إلي عيذاب، وفي ذات زمان نهب القافلة وكان الكوارث لاتأتي فرادي استولي القائد الفرنسي رينودي شاتو علي الحصون الأردنية بخليج العقبة ثم اتجه إلي جنوب البحر الأحمر (٥٧٨ هجرية) ووصل لميناء عيذاب وقام بنهبها وتمادي فأشعل النيران في ست عشرة سفينة به (٦١) .

وعن صعوبة الرحلة التي سلكها الرحالة ابن جبير في ذات التاريخ (٥٧٨ هجرية) وسجل أنها كانت مرعبة، وأكد أن اجتياز البحر من عيذاب إلي الحجاز لم يكن دون مخاطر، وتأكد ذلك بعد هذا التاريخ بعامين فقط بكارثة مروعة عندما غرقت أربع سفن جملة واحدة وأسفر الحادث عن وفاة ١٣٠٠ حاج، كما لم يذكر لنا أمراً يتعلق بالقرصنة أو الغزاة ومنهم الفرنسيون الذين لم يمض علي واقعة رينو دي شاتو سوي عامين فقط، ومن ناحية أخري ألمح جارسان أن الحاج كان لا بد وأن يذعن لشروط

61 - جان- كلود جارسيان ، ازدهار وانهيار حضرة مصرية (قوص) ، ١٩٦٥م ، ترجمة / بشير السباعي ، المركز القومي للترجمة ، القاهرة ، صفحات مختلفة .

أصحاب السفن، وهذا أمر طبيعي إذ أن الحجاج وبعد أن قطعوا تلك المسافات الطويلة في رحلة شاقة جدا عبر الصحراء ويموت منهم الكثير، ومن وصل لميناء عيذاب يشعر بالفعل أنه وصل للأراضي المقدسة بل وشارف علي أداء الفريضة فلا بد وأن يستجيب لأي شُرُوط لأصحاب السفن، كما ألمح أن أصحاب السفن قلما كانوا يحرصون علي أرواح المسافرين الأمر الذي جعله ودون شك سبب حوادث الغرق، وهذا تحليل قد يكون مقبولا في حدود ضيقة للغاية وهي أن كان ثمن تلك السفن أقل بكثير من العائد الذي يحصل عليه أصحاب السفن من نقل الحجاج في الرحلة الواحدة، أو أنهم دون قلوب حتي يلقوا بقاصدي بيت الله إلي التهلكة، وينتقل جارسان إلي الحديث عن القبيلة التي كانت تتحكم في إدارة الأماكن المقدسة بالأراضي الحجازية وتفرض سيطرتها عليه آنذاك، وقامت بتعيين موظفين مصريين بميناء عيذاب لفرض ضرائب علي الحجاج، ولهذا السبب طالب الناصر صلاح الدين الأيوبي عشائر الأشراف بالأراضي الحجازية بوقف ابتزاز الحجاج بإلغاء الضرائب المفروضة عليهم من جانب الموظفين المصريين بميناء عيذاب، ويذكر المؤرخ الشهير المقرئ أن هناك أمر صدر عام ٥٧٧ هجرية لخدمات قوص بالكف عن تحصيل الضرائب من الحجاج وكذلك عن سلع اليمن^(١٢) ، إلا أن ذلك لم يتم تنفيذه ويستشهد في ذلك بما تعرض له الرحالة الشهير ابن جبير شخصيا بخضوعه للاستجابات والتفتيش من رجال الجمارك مما أثار غضبه وأعرب عن أمله في استعادة الطريق المباشر الذي يمر بالعقبة، ونصح بعدم استخدام طريق عيذاب واستبداله بطريق بغداد، وقد يري البعض أنه من الغريب أن تكون تلك العهود قد

62 - نفس المرجع السابق ، ص ٦٠ وما تلاها .

عرفت الجمارك وهي لم تتأثر بقرار صلاح الدين واستمر تحصيلها في جمارك الوادي بالمنيا وأخميم وقوص، ويفند جارسان غضب ابن جبير من اساءة موظفي الوادي وموظفي قوص خاصة بأنهم أساءوا إلي حد ما استغلال ضرورة مرور الحجاج والتجار بهم والمدينة تحيا علي عائد ذلك^(١٣) ، وعلي الرغم من أن عيذاب هو الطريق الذي تم به نقل جثماني نجم الدين أيوب والد صلاح الدين الأيوبي عام ٥٨٠ هجرية وعمه أسد الدين شريكوه عام ٥٨٣ هجرية من قوص لميناء عيذاب، إلا أن التاريخ يسجل للدولة الأيوبية أن وصولها لمصر كان السبب في القضاء علي أهمية هذا الطريق التاريخي، بل وانتهاء وضع أسهم أسهاما عظيما في ازدهار قوص، فهم من سمح للمسافرين القادمين من الغرب بأخذ طريق السويس العقبة القديم للحجاز واليمن بحجة تجنبهم الطريق الصحراوي الشاق لعيذاب، وكأنه مجرد بهذا القرار قوص من أهم أدوارها الذي كانت تلعبه واكتسبت منه شعرتها العربية والإسلامية والإقليمية، ولم يتم ذلك بصورة قاطعة بل تدريجيا ولم يتخذ وضعه المؤثر سوي في عصر المماليك، ولم يهجر الطريق تماما بعد معاهدة ٥٨٨ هجرية، بل كانت هناك رحلات حج تتم عن طريق عيذاب ولعقود طويلة بعد هذا التاريخ وهذا ما يؤكد المقريزي في تسجله لعام ٦٤٨ هجرية أي بعد أكثر من ثمانية عقود راصدا قافلة حج أحد الأمراء، وهذا تأكيد أن هناك أيضا قوافل حجاج من عامة الشعب والتجار كانت تستخدم نفس الطريق^(١٤) .

63 - نفس المرجع السابق ، ص ٧٠ وما تلاها .

64 - إبراهيم شوكة ، ديار العرب من أنس المهج بلانديسي ، مجلة المجمع العراقي ، المجلد

الحادي والعشرين ، ١٩٧١م ، ص ٦٠ .

وكان ما حدث من تحول لبعض قوافل الحج عن عيذاب لموانئ الشمال لم يكن ليؤثر علي حالته إذ تأثر عدد الحجاج ولكن كان في المقابل طفرة هائلة في نوعية الحجاج والمارين عبره من التجار، بل أن التطور الهائل في تجارة الشرق الأقصى آن ذاك فتح مجالا جديدا ورائعا لرواج مدينة قوص وميناء عيذاب تحديدا، فاستعادا ما سجلوه من خسائر، ومن الجدير بالذكر هنا أن هذا الوضع الذي تم اكتسابه لعبت فيه الظروف الطارئة التي مرت بها المنطقة في هذا الوقت دورا أساسيا، فقد كان للذي اقترفه المغول من تدمير وتخريب ببلاد الرافدين ومن قبلهم الخوارزميون أكبر الأثر في الحد من التوجه لموانئ الشمال مما أعاد السفن لميناء عيذاب مرة أخرى.

أهمية قوص وميناء عيذاب لا تقتصر علي دورهما كممرات للحجيج والتجارة، بل قلاع علم أيضا، كما كانت قوص إقليم زراعي وتعد مستودعات للمنتجات الزراعية الغذائية تزود الأراضي الحجازية باحتياجاتها من القمح، وهذا كان بمثابة الخدمة الجليلة للسياسة المصرية بأرض الحجاز، وكانت الأقماع تجمع في قوص بكميات هائلة وترسل عبر ميناء عيذاب بالسفن للموانئ الحجازية^(١٥).

* أما عن ميناء السرين : فهو ميناء قديم ، ذلك الميناء كان يخدم حالة مكة التجارية ، وكان بمثابة الميناء الداخلي لمكة المكرمة عن طريقه يتم تموين الشقة الجنوبية لإمارة مكة بالتجارة والأرزاق^(١٦) .

65 - راشد البراوى ، الرحلة الحجازية ، القاهرة ، الطبعة الثانية ، ١٩٥٩ ، ص ٢٨٩ .

66 - احمد عمر الزيلعي ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٨٦ .

يبدو ان ميناء السرين نشأ في القرن الثالث الهجري وبلغ ذروته في القرن الرابع والخامس ثم بدأ في الضعف عبر قرنين الى ان اضمحل مع القرن الثامن او التاسع ونامت السرين بعدها في زوايا التاريخ وجُهِلت . ويبدو أن البلدة نسبت الى السرين أو الواديين (السر اسم مرادف للوادي ولازال بعض اهل السراة يسمون الوادي الضيق سر) نسبة الى وادي حلية وعليب او الشاقتين (انظر الشكل (١)).

وأول نص لها ورد عند المقدسي في القرن الرابع ، حيث قال : وناحية عثر مدنها بيش، حلى، السرين.... ثم وصف السرين بقوله: بلد صغير، له حصن، الجامع فيه على باب البلاد. مصنعة: وهو فرضة السروات. السروات: معدن الحبوب والخيرات والتمور الردية والعسل الكثير، لا أدري هي مدن أم قرى لأنني ما دخلتها. وتأخذ من مكة إلى يلملم مرحلة ثم إلى قرن مرحلة ثم إلى السرين مرحلة^(٦٧).

وورد عنها في كتاب منازل الحجاز للعذري (ت ٤٧٨ هجري) هذا النص: طريق تهامة كثيرة المدن والخيرات والمخالف والرسائل المتصلة الا انه اكثر وباء وأحر هواء يسرون من مكة نحو سبعة فراسخ في حصى وبين الساحل جبال فينزلون على نخيل وبساتين ثم يرحلون فيرتقون عقبة في الجبل فتفضي لانخفاض وحصى وأودية الى منزلة وآبار عذبة وآخر وارك ثم يسرون في بيرة كالأولى نحو ثلاثة فراسخ الي يلملم من قرى مكة محرم الحجاج بها بناء وآبار وعيون ثم يسرون في بيرة الى مدينة السرين عظيمة بسوق وجامع على البحر^(٦٨) .

67 - أنظر في ذلك : المقدسي ، مرجع سبق ذكره ، صفحات متفرقة .

68- جغرافية شبه جزيرة العرب، راجعه أحمد علي، الطبعة الثانية ، مكتبة النهضة الحديثة ،

١٣٨٤هـ/١٩٦٤م، مكة، ص ص١٢٩-١٣١.

ومن أهم النصوص قول مؤلف الروض المعطار^(٦٩): سرين: مدينة عظيمة في طريق مكة من اليمن بمقربة من يلملم، وفيها أسواق ومسجد جامع، وسورها في البحر، وأكثر بنائها بالخشب والحشيش إلا المسجد الجامع فإنه مبني من المدر، والحمامات فيها من الحشيش والخشب، ولا يستعمل فيها وقود بل يسخن الماء خارجاً منها ويغتسل به داخلها، وماؤهم من السماء، وهي من عمل مكة، وفيها مزارع وشبه حظائر

69 - من تأليف عالم البلدان محمد بن عبد المنعم الحميري (ت. ٩٠٠ هـ / ١٤٩٥ م) ثمة خلاف يسير في اسمه بين تنكير كلمة «روض» أو تعريفها، وكذلك بين (خبر الأقطار) أو (أخبار الأقطار) أو (نكر الأقطار) وتتفق المخطوطات التي اعتمدها إحسان عباس وليفي بروفنسال على أنه «الروض المعطار في خبر الأقطار». ولقد حرص الحميري على أن يجعل من كتابه معجماً جغرافياً تاريخياً قاصراً اهتمامه، غالباً على الأماكن المشهورة التي تتصل بها قصة أو حكمة طريفة وصولاً إلى الخبر العجيب أحياناً. وعلّة اهتمامه بالأحداث التاريخية رغبته في تجاوز كتاب نزهة المشتاق في اختراق الآفاق للإدريسي ومع هذا فقد بقي ظل «نزهة المشتاق» واضحاً في كتابه. وقد رتب الحميري «روضه» على حروف المعجم حسب ترتيبها المشرقي، وسائر الترتيب المغربي في داخل الحرف الواحد ومع حرصه الشديد على الإيجاز إلا أن اعتماده النقل بدلاً من التجربة الشخصية، جعلت قيمته لا تتعدى تكرار الموجود في المصادر السابقة عليه. ولكن بفقدان بعضها بقي (الروض) هو المعول عليه في بعض حوادث القرن السابع الهجري، إلى أن يتم العثور على بعض مصادره الأصلية. وجلّ الحوادث التي ذكرها الحميري في كتابه لا يتجاوز القرن السابع ما خلا حادثة واحدة في مادة (أيلة) تتجاوز المئة السابعة، إلى العاشرة. وفي ثبوت نسبتها إلى الحميري شك كبير، ولقد توفرت للكتاب طبعة علمية محققة قام بها إحسان عباس واستهلها بمقدمة تفصيلية عن المؤلف وعن الكتاب.

للمواشي، وأكثر زروعهم الذرة والسمسم، والميرة تجلب إليها من عشر وحردة وعثر منها على مسيرة عشرة أيام^(٧٠).

بقيت السرين مزدهرة بل لعل قمة ازدهارها كان في القرن الخامس كما لمسنا من كثرة النضايب العائدة لذلك القرن . في القرن السادس يصفها الإدريسي (ت ٥٦٠ هجري) بقوله: وعلى الساحل مدينة السرين وبينها وبين حلي خمسة أيام في جهة الشمال والسرین حصن حصين حسن موضعه كثيرة مياهه ولواليه وجابيه شيء معلوم ورسم ملزوم على المراكب الصاعدة والنازلة من اليمن بالتجارات والمتاع والرقيق وجباياته المحصلة يصل نصفها إلى صاحب تهامة ونصفها الثاني يصل إلى الهاشمي بمكة وكذلك من السرين إلى ضنكان مرحلتان. ومن السرين إلى مرسى السقية (الشعبية) ثلاث مراحل وهي قرية عامرة وبها مستراح للمراكب. ومنها إلى جدة على الساحل ثلاث مراحل^(٧١) .

ثم ذكرها ياقوت في معجمه: سرين: بلفظ تثنية السر الذي هو الكتمان مجروراً أو منصوباً. بليد قريب من مكة على ساحل البحر بينها وبين مكة أربعة أيام أو خمسة قرب جدة. ينسب إليها أبو هارون موسى بن محمد بن كثير السريني روى عن عبد الملك بن إبراهيم الجدي روى عنه الطبراني وغيره واستمرت السرين في حكم امراء مكة ميناءً ثانياً لها ويذكر المقرئ ان ملك اليمن سنة ٦١٩ هجري الملك المسعود يوسف

70 - محمد بن عبد المنعم : الروض العطار في خبر الاقطار، تحقيق احسان عباس، الطبعة الثانية، ١٩٨٤م، مكتبة لبنان، بيروت، ص ١٦٣-١٦٤.

71 - الإدريسي (محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحمودي الحسيني الشريف الإدريسي) ، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، مكتبة الثقافة الدينية ، سنة النشر: ١٤٢٢هـ - ٢٠٠٢م ، م ٢ ، تاريخ إضافته: ٢١ / ١١ / ٢٠١٢ .

بن الكامل قدم من اليمن إلى مكة في ربيع الأول، وقد رحل عنها الشريف حسن بن قتادة، وقدم معه راجح بن قتادة إلى مكة... واستتاب الملك المسعود بمكة الأمير نور الدين عمر بن علي بن رسول، ورتب معه ثلاثمائة فارس^(٧٢)... وولي الملك المسعود أيضاً راجح بن قتادة السرين وحلى ونصف المخلاف، وكانت السرين معروفة بهذا الاسم إلى القرن الثامن فقد ذكر ابن فهد صاحب إتحاف الوري وقعة بين جيش المنصور ملك اليمن والعسكر المصري في الخريف بين بين مكة والسرير سنة ٧٤٦ و ذكر أيضاً ان عجلان امير مكة أعطى اخويه مغامس ومبارك السرين ثم قال (اعني الموضع المعروف بالواديين). نلاحظ بداية استخدام الواديين بدل السرين ثم ان بلدة السرين هجرت ولا ندري متى تماماً ربما من القرن العاشر الهجري حيث زادت أهمية جدة وتحسنت وسائل الملاحة وبدأ ازدهار جدة ولعل هذا ساهم في هجر السرين التي تركت ونسي اسمها ولكن المنطقة تعرف بالواديين او الشاقتين اما بقايا البلدة فقد انهارت وأصبحت ركامات يسميها أهل المنطقة المصنعة^(٧٣).

⁷² أبو بكر ابن يعقوب بن عبدالله شهاب الدين البغدادي الحموي الرومي: معجم البلدان، المجلد الثاني، دار صادر، بيروت، ١٣٩٧هـ - ١٩٧٧م، ص ص ٢١٨-٢١٩.

⁷³ - النجم عمر بن فهد بن محمد بن محمد بن محمد بن محمد بن فهد (ت: ٨٨٥ هـ) ، اتحاف الوري بأخبار أم القرى ، تحقيق ونسخ/ فهيم بن محمد شلتوت ، مركز البحث العلمي وإحياء التراث الإسلامي بجامعة أم القرى ، الطبعة الأولى ، ١٤٠٣هـ ، ج ٣ .