

وسائل النقل في مكة المكرمة قبيل العصر السعودي (دراسة تاريخية تحليلية)

دكتوراه في التاريخ الحديث و المعاصر . جامعة أم القرى
المملكة العربية السعودية

د. سميرة محمد أحمد الشهري

المستخلص:

تهدف الدراسة إلى وصف وسائل النقل في مكة المكرمة قبيل العصر السعودي و الترتيبات اللازمة لهذه القوافل و كيفية تحديد مقدار أجرة هذه الوسائل، وتأتي أهمية الدراسة كون شبه الجزيرة العربية بشكل عام غنية جدا بتاريخ النقل و المواصلات منذ أقدم العصور ، و ذلك لموقعها الجغرافي الفريد فهي تحتل موقعا عالميا مهما إذ هي حلقة الوصل بين القارات الثلاث أوروبا و آسيا و أفريقيا ، فزى وجود محطات الطرق القديمة على الدروب و الطرق التي تعاقبت عليها القوافل منذ مئات السنين⁽¹⁾، و مكة المكرمة⁽²⁾ هي جزء من شبه الجزيرة العربية و لم تكن في يوم من الأيام بمعزل عن العالم ، فقد كانت قبل الإسلام على اتصال بالعالم الخارجي ، لما تحظى به من مكانة تجارية و دينية⁽³⁾ فقد كان موقع مكة المكرمة ذا أهمية كبرى إذ أنه يمثل منتصف خط القوافل القديم بين اليمن و بلاد الشام ، و لهذا كان لمكة المكرمة شهرة تجارية بين مناطق الاستقرار المحيطة بها مثل فارس و الروم شرقا و اليمن شمالا و ما وراءها من أرض الحبشة جنوبا ، و كانت مكة المكرمة حلقة اتصال بين الحضارات الشمالية و الجنوبية⁽⁴⁾ و كانت إحدى محطات القوافل و مع مرور الوقت تحولت إلى مركز تجاري للتموين⁽⁵⁾ وأصبحت مركزا للصيرفة يمكن أن يدفع فيها التجار أثمان السلع التي ترسل إلى بلاد بعيدة ، كما كانت عملية الشحن و التفريغ لهذه التجارة الدولية تتم هناك، و كذلك كان يتم التأمين على المتاجر و هي تجتاز الطرق المحفوفة بالمخاطر ، و قد كان يساعد أهل مكة على تأمين تجارتها ما كانت تتمتع به من حرمة عند العرب و ما كان لها من ارتباطات مع القبائل الضاربة على طول طرق التجارة⁽⁶⁾ واعتمدت الدراسة على المنهج التاريخي و التحليلي لوسائل النقل القديمة في مكة المكرمة قبيل العصر السعودي من خلال الاعتماد على المصادر و المراجع التي تساعد على تقديم دراسة أكاديمية موثقة و شاملة لتتبع هذه الوسائل و كيفية تنظيمها في فترة الحج ، و إلقاء الضوء على أجرة تلك الوسائل ، و توصل البحث لعدد من النتائج تعرض كما يلي : كشفت الدراسة لنا تنوع وسائل النقل القديمة في مكة المكرمة، و كيف كانت تنظم قوافل الحج في قافلة واحدة ثم تنظم في قافلة واحدة بعد انتهاء تجمعها و إعداد الترتيبات الأولية اللازمة للقافلة ، و من ثم تتحرك كل واحدة على محور محدد ، و أشارت إلى أن الجزيرة العربية كانت موطن الجمال و الخيول و البغال ، و بالأخص بلاد الحجاز لكثرة الواردين إليها من الحجاج ، فكانت وسائل النقل البدائية في مكة المكرمة لا تخرج عن الإبل ، الحمير ، الخيل ، الشقافد الملكية (الهودج) ، و بينت أن أسعار الإبل و الشقافد لم تكن ثابتة ، إنما تقدر من قبل شريف مكة المكرمة و التي أخذت تزداد شيئا فشيئا ، و تختلف أجرة الجمل بحسب الشققد الذي يحمله ، و من الشقافد المرتفعة في الأجرة شققد التختروان.

الكلمات المفتاحية : وسائل النقل، مكة المكرمة ، الشققد ، العصر السعودي.

Means of transportation in Makkah Al-Mukarramah before the Saudi era.

A historical and analytical study

Sumaiah Mohammed Ahmad Alshehri

Abstract:

The study aims to describe the means of transportation in Makkah Al-Mukarramah before the Saudi era and the necessary arrangements for these convoys and how to determine the amount of fare of these means, and the importance of the study comes because the Arabian Peninsula in general is very rich in the history of transportation and communications since ancient times, due to its unique geographical location, as it occupies an important global position as it is the link between the three continents of Europe, Asia and Africa We see the presence of ancient road stations on the roads and roads that successive caravans hundreds of years ago, and Mecca is part of the Arabian Peninsula and was never isolated from the world, it was before Islam in contact with the outside world, because of its commercial and religious status. The location of Makkah Al-Mukarramah was of great importance as it represents the middle of the old caravan line between Yemen and the Levant, and for this Makkah Al-Mukarramah had commercial fame among the surrounding areas of stability such as Persia and Al-Rum in the east and Yemen in the north and beyond the land of Abyssinia in the south, and Makkah Al-Mukarramah was a link between northern and southern civilizations It was one of the caravan stations and over time turned into a commercial center for catering and became a center for exchange where traders could pay the prices of goods sent to distant countries, and the process of loading and unloading of this international trade took place there, as well as the stores were insured and they traverse risky roads, and it was helping the people of Mecca to secure its trade what it enjoyed from the sanctity of the Arabs and What links it had with striking tribes along trade routes The study relied on the historical and analytical approach to the ancient means of transportation

in Makkah Al-Mukarramah before the Saudi era by relying on sources and references that help to provide a documented and comprehensive academic study to track these means and how to organize them in the Hajj period, and shed light on the fare of those means, and the research reached a number of results presented as follows: The study revealed to us the diversity of ancient means of transportation in Mecca, and how the Hajj convoys were organized in a convoy and then organized in one convoy after the end of its gathering and the preparation of the necessary initial arrangements for the convoy, and then each one moves on a specific axis, and indicated that the Arabian Peninsula was the home of camels, horses and mules, especially the country of Hijaz for the large number of pilgrims coming to it, so the primitive means of transportation were in Mecca Do not go out of camels, donkeys, horses, Meccan shakadif (hodge) She indicated that the prices of camels and Al-Shakadaf were not fixed, but estimated by the Sharif of Makkah, which is increasing little by little, and the fare of the camel varies according to the Al-Shaqdaf that he carries, and from the high Al-Shaqdaf in the fare Al-Takhtarwan.

المقدمة:

ميز الله تعالى مكة المكرمة بوجود الأراضي المقدسة فيها ، فقد اختارها الله ، ليقام فيها أول بيت لعبادة الله وحده ، لقوله تعالى (إِنَّ أَوَّلَ بَيْتٍ وُضِعَ لِلنَّاسِ لَلَّذِي بِبَكَّةَ مُبَارَكًا وَهُدًى لِّلْعَالَمِينَ) ⁽⁷⁾ و سخر له خليله إبراهيم و إسماعيل عليهما السلام لينشرا الحنيفية في ربوع الجزيرة العربية، ثم ازدادت مكانتها بعد ظهور الإسلام ،عندما أرسل النبي محمد صلى الله عليه و سلم من هذه البقعة المباركة إلى العالم أجمع ،لينشر دين الإسلام خاتم الأديان كافة ، فكانت مكة المكرمة مهذا لعدد من الرسائل السماوية و بؤرة العالم الإسلامي ⁽⁸⁾ ، و كان إشراق الإسلام في القرن السابع الميلادي ، قد بعث في شبه الجزيرة العربية حضارة فكرية و ثقافية و اجتماعية ، و كان إيداننا بتقدم اقتصادي كبير ⁽⁹⁾ ونتيجة لذلك ازداد عدد السكان و الحجاج من المسلمين و ذلك بعد فتح مكة المكرمة ، كما ازدادوا في الأعوام التالية لعام الوفود ⁽¹⁰⁾ ، لذا فإن الوضع الاقتصادي لمكة المكرمة و خاصة في فترة موسم الحج قد زاد و تطور، ⁽¹¹⁾ و كلما كثر السكان بها كثر بيوتهم و منازلهم فأقبلوا على تمهيد الطرقات و إصلاحها و يرفعون ما فيها من الأذى من الشوك والأحجار، ثم مازال الناس يتكاثرون بمكة المكرمة ، و كلما تكاثروا فيها كلما ازدادت أيدي العمران و الإصلاح ⁽¹²⁾

و من هنا تمتعت مكة المكرمة باهتمام و حرص ورعاية الخلفاء المسلمين على مر العصور و الاهتمام بشؤون الحج و رعايته و تطوير طرق المواصلات ، وكان من واجب الخليفة أن يرتب قافلة الحج و ينظمها ، و يعين عليها أمير الركب⁽¹³⁾ يقوم بحراستها و تأمين احتياجاتها في الطريق من مأكّل و مشرب⁽¹⁴⁾ و ظهرت طرق جديدة إضافة إلى ما كان موجودا سابقا، و سميت تلك الطرق بطرق الحج لكونها المعابر الوحيدة التي يدخل من خلالها الحجاج و المعتمرين إلى مكة المكرمة⁽¹⁵⁾ و كانت هذه الطرق و مساراتها تتأثر بالظواهر الطبيعية و الجغرافية التي تسلكها ، و تتباعد محطاتها و تتقارب وفق مسيرة الجمال و البغال و الحمير⁽¹⁶⁾ و أقيمت على طرق الحج منشآت عديدة مثل المحطات و المرافق الأساسية من برك و أبار و عيون و سدود و خانات و مساجد و أسواق⁽¹⁷⁾ و أهم هذه الطرق ، طريق الحج العراقي⁽¹⁸⁾ و المصري⁽¹⁹⁾ و الشامي⁽²⁰⁾ و اليمني⁽²¹⁾ و كانت قوافل الحجاج تنظم في قافلة واحدة بعد إنتهاء تجمعها ، و إعداد كافة الترتيبات الأولية اللازمة للقافلة ، و من ثم تتحرك كل واحدة منها على محور محدد ، تتجاز عدا من المدن و القرى و غير ذلك من أماكن التوقف ، وصولا للأراضي المقدسة ، و كانت واسطة النقل الرئيسة إبان العصور المختلفة و حتى منتصف القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي هي الجمال و البغال و الخيول ، و لكن الجمال هي الأولى و الأساس⁽²²⁾ لقدرتها على تحمل المسافات الطويلة و صبرها على العطش و المشي في الصحراء أكثر من غيرها من الدواب. و بقيت الجزيرة العربية ردحا طويلا من الزمن تعيش في طور الرعي في شكلها العام ، و لم تكن لها حاجة إلى الطرق الحديثة المعبدة ، لأن الدواب هي وسيلة التنقل بين أجزائها المختلفة ، حيث أن الجزيرة العربية كانت موطن الجمال و الخيول و البغال و الحمير ، و بالأخص بلاد الحجاز لكثرة الواردين إليها من الحجاج قال تعالى (وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لَتَكُنَّوْهَا زِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ)⁽²³⁾ و قال تعالى (وَالْأَنْعَامَ خَلَقَهَا لَكُمْ فِيهَا دِفْءٌ وَمَنَافِعُ وَمِنْهَا تَأْكُلُونَ)⁽⁵⁾ وَلَكُمْ فِيهَا جَمَالٌ حِينَ تُرِيحُونَ وَحِينَ تَسْرَحُونَ⁽⁶⁾ وَتَحْمِلُ أَوْقَالَكُمْ إِلَى بَلَدٍ لَمْ تَكُونُوا بِالْغِيَةِ إِلَّا بِشِقِّ الْأَنْفُسِ إِنَّ رَبَّكُمْ لَرؤُوفٌ رَحِيمٌ⁽⁷⁾ {⁽²⁴⁾ و لم يكن هذا الحال في الحجاز فحسب بل كانت هذه حال الجزيرة العربية ، لعدم وجود وسائل مواصلات تحتاج إلى ذلك⁽²⁵⁾

أولا: وسائل النقل القديمة في مكة المكرمة.

أ- الإبل :- وهي وسيلة نقل مهمة للمسافات الطويلة و لحمل الأثقال ، بل يمكن القول أنها كانت عصب المواصلات و أساس الأسفار ، ملائمتها لمناخ الجزيرة العربية الحار و صبرها و قدرتها على تحمل الجوع و العطش لأيام عديدة ، إضافة لنقل البضائع و السلع سواء ما كان منتجا محليا أو مجلوبا من البلاد المجاورة ، و كان لها الدور الأكبر في نقل الحجاج إلى مكة المكرمة و المدينة المنورة و القطع بهم في الصحاري الواسعة للجزيرة العربية⁽²⁶⁾ و في بادية الحجاز كانوا يعتنون بالجمال أشد عناية في أكلها و شربها و راحتها⁽²⁷⁾ و لهم بها ولع شديد ، و لهم بأجناسها معرفة عظيمة ، كمعرفتهم بأجناس الخيل ، و من الجمال أنواع مخصصة للأسفار البعيدة و تسمى النجائب⁽²⁸⁾ أو الركائب

أو الهجن و هذه لا يركب عليها إلا شخص واحد أو شخص آخر يركب في مؤخرة الجمال جهة ذيولها ، و لا يحمل عليها إلا الأمتعة الخفيفة لأن سرعة المشي ، فهي تقطع المسافات في زمن أقل من الجمال العادية ، و النوع الآخر من الجمال الذي يحمل الأثقال من بضائع و الأمتعة الكثيرة الثقيلة، و تحمل الشقافد⁽²⁹⁾ سيرد ذكرها لاحقا و من الجمال الجيدة ما يسمى السواحلي وسميت بذلك لأنها تربي عند الساحل و تجلب إلى الحجاز ، و هناك نوع آخر يسمى أسمري⁽³⁰⁾ و تعرف الجمال التي لقبائل حرب أنها متعودة على الحمل ، أما التي لغيرها من القبائل و خصوصا البعيدة عن مكة و المدينة فإنها غير معتادة الأحمال و يعاني ركبها مشقة جسيمة عند ركوبها⁽³¹⁾ و تعرف بجمل العصم وهو جمل الحمل⁽³²⁾

فترى أن مكة المكرمة في موسم الحج الذي كان يبدأ في ذلك الزمن من شهر رجب من كل عام ، آلاف مؤلفة من الجمال ، أتى بها أصحابها من الصحراء و البادية لحمل الحجاج⁽³³⁾ و عد تدريب الإبل و استخدامها في القوافل التجارية أو السفر بمثابة ثورة تجارية هامة نظرا لقدرتها و تحملها الأسفار الطوية في هذه البيئة الصعبة المناخ و التضاريس⁽³⁴⁾ و مع شدة اهتمام أصحابها بها إلا أنها ملزمة بالخدمة حتى النفس الأخير ، و تنفق و هي تحت وطأة العمل⁽³⁵⁾

ب- الحمير :

تستعمل للمسافات اليسيرة و الأحمال البسيطة سواء أكان داخل المدينة أو القرية أو ما بين المدن و بين مزارعها القريبة و بين المدن ذات المسافة اليسيرة ، و قد كانت الحمير متواجدة في مناطق شبه الجزيرة العربية ، لأن لها دورا مهما في قضاء الفرد حاجاته اليومية عليها⁽³⁶⁾ و في مكة المكرمة كان الاتصال المباشر بين المدن و قراها في أغلب الأحيان على الحمير الأهلية ، فهي الوسيلة الشائعة لدى الجمهور ، إضافة إلى أن الحمير تعطي دخلا جيدا لأصحابها يوميا ، عندما يقوم بتأجيره و تشغيله يوميا ، و في مكة المكرمة تبلغ أجرته ثمانية عشر جنيها في فترة موسم الحج⁽³⁷⁾ و قد وصف محمد رفيع الحمير الحجازية حيث قال « لم أرى أسرع مشيا من حمير الحجاز ، و لا أوطأ مركبا ، و لا أقل تعباً مع السرعة المفرطة في المشي »⁽³⁸⁾ وذكر علي باي العباسي⁽³⁹⁾ في رحلته بأن الحمير الحجازية تمتاز بوجودتها⁽⁴⁰⁾ و هناك نوعية من الحمير الحساوية التي جلبت من الأحساء في شرق الجزيرة العربية ، و تتميز بأنها قوية تتحمل المشي ثلاثة إلى أربعة أيام متتالية ، و يمكن أن تمشي في اليوم نحو مائة كيلو متر من غير أن ترى عليها أثرا كبيرا للتعب⁽⁴¹⁾ و إذا كان الحمار لين المركب ، سريع الجري علا ثمه و تنافس الناس على اقتنائه ، و قد تصل قيمة الحمار ذي المزايا السابقة إلى نحو مائة جنية ، و التي يعد لها قيمة في تلك الأيام⁽⁴²⁾ أما البغال فهي قليلة لديهم و لا يستعملونها إلا في جر العربات و في حمل أجزاء المدافع الثقيلة ، و الطلوع بها إلى الجبال للعساكر⁽⁴³⁾ و كان لأهل مكة المكرمة عناية بها و تجميل لسروجها⁽⁴⁴⁾ و منها نوع يسمى التراسية وهي ذات شكل بسيط متواضع ، ثم المقعد و هو أجمل من التراسية في الشكل ، و لهذين النوعين شرابات تتدلى على الجانبين تصنع من الصوف المختلف

الألوان ، و كان لهما صناع مخصوصون ، و هناك نوع ثالث يسمى القولاني و هو شكل بين المقعد و السرج و لا تصنع له شرايات ⁽⁴⁵⁾ و حول استخدام الحمير كوسيلة نقل بين مكة المكرمة و جدة و الطائف ، كان هناك حمارة مخصوصون ، فحمارة ما بين جدة و مكة المكرمة معروفون و عليهم شيخ ، و لهم مقهى يجلسون فيها بمحلة الشبيكة ⁽⁴⁶⁾ ، و كذلك حمارة السفر إلى الطائف لهم مقهى يجلسون فيها ، و لهم شيخ مسؤول عنهم يلجؤون له عند الحاجة ، و سبب التفرقة أن الحمير التي تسير بين مكة المكرمة و جدة لا يتيسر لها المسير في عقبة الكر لوعورة طريقها ، و عسر السير فيه إلا على حمير متمرنة على ذلك ⁽⁴⁷⁾

ت- الخيل :

تستخدم للمسافات المتوسطة التي تتراوح بين 002-052 كيلومتر ، و ذلك في الأمور التي يحتاج في إيصالها إلى سرعة غير عادية ، و أحمالها خفيفة أيضا ، ذلك أن الخيل مشهورة بسرعتها و التي لا يصلها غيرها من وسائل النقل القديمة حينذاك ⁽⁴⁸⁾ و في مكة المكرمة كان التنقل على الخيل يكاد يكون خاصا بالأشراف و الأمراء عدا بعض عالية القوم ⁽⁴⁹⁾ بسبب غلاء ثمنها ⁽⁵⁰⁾ و كان لهم اهتمام بها فراجت في مكة المكرمة صناعة السرج ⁽⁵¹⁾ و الأرسنة ⁽⁵²⁾ و كانوا يغالون في إخراجها ، حتى كان منها ما يطعم بالفضة الخالصة و المموهة بماء الذهب ، و منهم من كان يطرزها بالقصب و الحرير و غيره ، حيث كان يتفننون في صنعها و هو ما يظهر مدى الفن و الإبداع في تلك الفترة ⁽⁵³⁾ و اذا كانت الخيل قد فقدت وظيفتها تلك بعد ظهور وسائل النقل الحديثة و انتشارها بجانب فقدتها وظيفتها في الحروب و في الصيد ، إلا أن الخيل بقيت بها مكانتها حتى الوقت الحاضر في مجالات أخرى أهمها مباريات السباق ⁽⁵⁴⁾ و ذلك مصداقا لقول الرسول صلى الله عليه و سلم « الخيل معقود في نواصيها الخير إلى يوم القيامة » ⁽⁵⁵⁾ و في نظرة شاملة لوسائل النقل في الجزيرة العربية قبل العصر السعودي نجدها كانت محصورة بالأبل في المسافات البعيدة و لم يكن متوفرا من وسائل النقل الحديثة سوى سكة حديد الحجاز ⁽⁵⁶⁾ فشهد بذلك تاريخ الحج أول وسيلة نقل عصرية يتوفر فيها الأمن و الأمان و السرعة و الراحة للحجاج ⁽⁵⁷⁾ و التي تعد إنجازا هندسيا في عالم المواصلات ⁽⁵⁸⁾ و لكن تم تدميرها في الحرب العالمية الأولى عام 1332-1336 هـ / 1914-1918 م ⁽⁵⁹⁾

ح - الشقافد المكية (الهودج)

تتبع الإنسان الوسائل التي تعينه على ركوب الدواب ، من سرج للخيل و بردعة ⁽⁶⁰⁾ للحمير و ما يصاحبها ، إلى أن فكر في وسيلة تزيد من مساحة الجلوس و ربما النوم عليها و تحميه من حرارة الشمس ، خاصة في المسافات الطويلة ، فصنع لذلك من الأخشاب الهودج (الشقافد كما يطلق عليه أهل مكة المكرمة) لوضعها على ظهور الأبل ، مع إمكانية إرداف و حمل أكثر من شخصين عليها ⁽⁶¹⁾

الشقافد أو الهودج :

أو المحمل هو نموذج تقليدي للنقل ، و هي تلك الحاملة التي يسافر فيها المرء على الجمل ⁽⁶²⁾ و هو عبارة عن كرسيين بطول الشخص المتمد متماثلين ، لا يستقل أحدهم بالوقوف دون الآخر

، و يعلو كل قسم قبة على شكل نصف دائرة مجموعة من الأعواد الخشبية القابلة للثني ، بحيث إذا ربط على ظهر الجمل بالجمال شكل القسمان قبة كاملة ⁽⁶³⁾ ثم توضع فوق الجمال ، و تغطى بستر من الحنابل للوقاية من حرارة الشمس ولهيئ نهارا و من برودة الطقس ليلا ⁽⁶⁴⁾ و لأن الإبل أحد وسائل النقل في الماضي ، قدم التجاريين العون الأكبر لضيوف الرحمن بتوفير الشقادات ، حتى تصبح وسيلة أكثر يسرا و تسهل لهم الجلوس على ظهور الإبل لمسافات طويلة أثناء السفر ⁽⁶⁵⁾ لذلك اختصت مكة المكرمة بتوفير الشقادات و صناعتها من أعواد الخشب ، و امتازت بأشكال تدخلت فيها المخرطة اليدوية لظهارها بشكل حسن ، و ظهرت مهارة التجاريين في كيفية إضفاء المتانة و القوة على النفعة الوظيفية لوجودها لتلائم كلا من الإبل و الراكب ⁽⁶⁶⁾ و كانوا يغالبون في إخراجها و صناعتها بشكل فني جميل و تزين بأنواع الزينة الموجودة آنذاك ثم يمضي الجمال بالهودج إلى الوجهة التي يقصدها المسافر ⁽⁶⁷⁾ و لقد وصف ابن جبير ⁽⁶⁸⁾ في رحلته إلى مكة المكرمة الشقادات التي توضع على الجمال فقال « و هي أشباه المحاصل و أحسن أنواعها اليمانية لأنها كالاشاكير ⁽⁶⁹⁾ يوصل منها الإثنان بالجمال الوثيقة و توضع على البعير و لها أذرع قد حفت بأركانها يكون عليها مظلة ⁽⁷⁰⁾ و يعني بذلك وصفا لدقة الصناعة اليمانية التي وصلت إلى مقاربة سيور الجلد في دقة الخشب ⁽⁷¹⁾ و ذكر أن مكة المكرمة في وقت الحج تمتلئ بالهوادج المشدودة على الإبل ، المكسوة بالحرير و غيرها من الكتان الرفيعة ، بحسب سعة أحوال أصحابها ، كل يتأنق بقدر استطاعته ، و من كثرة الهوادج لا تستطيع عدها ، فكانت تلوح كالقباب ⁽⁷²⁾ و كانوا يضعون الحواجز في مقدمة الشقادات حفاظا على سلامة النساء و الأطفال ⁽⁷³⁾ و ذكر شكيب أرسلان ⁽⁷⁴⁾ في رحلته نوع شبيه بالشقادات بقوله « و هناك راكبو المحارات ، و هي شبيه الشقادات لكن الشقادات أبسط و أوسع ، و هذه أضمر و أضيق و عليها ظلائل تقي حر الشمس ⁽⁷⁵⁾ » و هناك أيضا توجد وسيلة أخرى تستعملها الطبقة الثرية و هي تصنع من الخشب و يكون شكلها مربعا ، و حواشيهامسترة بمجدول الخيزران ⁽⁷⁶⁾ و في كل جهة شبك يمكن للجالس فيه أن يطل منه و له أربعة سواعد ليحمل بها على الدابة و هي غالبا ما تكون تجر على البغال ، بغل من الأمام و بغل من الخلف يشد كل ساعدين على بغل ⁽⁷⁷⁾ و هذا النوع يقال لها شقدف خيزران ، يستعملها عالية القوم ⁽⁷⁸⁾ و هناك نوع آخر يعرف بالتختروان ⁽⁷⁹⁾ و يتألف من أكشاك معلقة بين عريشين طويلين ، و يتطلب جملين للنقل ، و لذلك يعد النقل عليهما غالبا جدا ، الأمر الذي لا يستطيع سوى كبار الأغنياء ⁽⁸⁰⁾ و كان الاستعداد للشقادات يبدأ من شهر شوال ، فيأخذ المطوفون في تجهيز الدواب المحملة بالشقادات و أدواتها ، و يساعدهم في ذلك عمال لإركاب الناس عليها ، و المشي خلفها ، إلى أن يصلوا إلى المخيمات الخاصة بهم ، و كان أصعب ما يواجهون في ذلك الوقت وعورة الطرق ، لأنها مناطق جبلية ، و نقص المياه الشديد أيضا لسقيا الحجاج و للدواب التي يحمل عليها ، و كانت الدواب أيضا هي الوسيلة الوحيدة لنقل المياه بين مكة و منى و عرفات ، بل و داخل أحياء مكة المكرمة نفسها ، بالإضافة إلى «السقا» الذي يحمل المياه على أكتافه ، لينقلها لليوت ، و كذلك كان « السقا » يتواجدون في منى و عرفات ينادون بين الخيام ⁽⁸¹⁾ و كان المتعهد هو من يتولى نقل الحجاج إلى المدينة المنورة و من جدة إلى مكة المكرمة ، و كان لهم هيئة تسمى هيئة

المخرجين المتعهدين⁽⁸²⁾، و لهم شيخ ينصبه الأمير و تتبعهم جماعة يسمونهم المقومين⁽⁸³⁾، فقد جرت العادة أن يتعاقد الحجاج في الرحلة مع أحد المقومين⁽⁸⁴⁾، الذي يقوم بأعمال الحزم و التحميل⁽⁸⁵⁾ و المقوم الواحد يتولى أمر عدد من الحجاج يتراوح بين عشرين و ثلاثين حاجاً⁽⁸⁶⁾ و أغلب الفئتين من رجال قبيلة «حرب» ممن تحضر و سكن مكة المكرمة أو أحد أطرافها، و كان في كل عام من بدء موسم الحج تقدر أجرة الجمل، إن كان لحمل الشقذف لنفرين فله أجر مخصوص، و إن كان جمل من نوع عصما يحمل عفشا أي مرافق الحاج و ما يصحبه معه من أمتعة فله أجر مخصوص، و إذا كان العصم مركوباً بنفر أو نفرين دون شقذف فله أجر مخصوص، و يقدر هذه الأجور الأمير عند مجئ الحاج⁽⁸⁷⁾ و تختلف أجرة الجمل بحسب نوع الشقذف الذي يحمله فإما مضاعفة أو بأجره و نصف عن الشقذف العادي، و من الشقذاف المرتفعة في الأجرة شقذف التختروان لأنه كما ذكرنا ثقيل و لا يستطيع حمله كل جمل لذلك تعتبر أجرته عالية⁽⁸⁸⁾.

أما أجرة الجمال التي تقل ركب المحمل فهذه الأجرة تقدر بمعرفة صاحب الدولة شريف مكة، و أخذت الأجرة تزداد شيئاً فشيئاً خصوصاً في السنوات الأخيرة قبل ظهور السيارات و هناك أجرة الجمال للحجاج الذين لا يتبعون المحمل و لا يركبون الشقذاف فلهم أجرة مخصصة مختلفة⁽⁸⁹⁾ و يتضح لنا من ذلك أن أسعار الشقذاف لم تكن ثابتة بل تختلف باختلاف نوع الجمل و الحمل الذي تحمله و تقدير الأمير لها. و الأجرة كانت للمخرج و المقوم مقابل عملهما و خدماتهما، غير أن الأمراء كانوا في تقدير الأجور يأخذون مبلغ يختص بالأمير يسمى كوشان» قوشان⁽⁹⁰⁾ قد يبلغ ثلث المقدّر خصوصاً في عهد الشريف عون⁽⁹¹⁾ و ما بعده⁽⁹²⁾ و الحقيقة أن الأجرة و الرسوم التي كانت تؤخذ من الحجاج عند وصولهم من أهم المشكلات التي يعانون منها أثناء رحلتهم إلى بيت الله الحرام، و التي كانت تؤخذ منهم عند وصولهم للمدن الحجازية، و كذلك التكاليف العالية للنقل بالجمال، كما انعدمت اللوائح التنظيمية التي كانت تنظم تكاليف التعريف بالرسوم⁽⁹³⁾ وصناعة الهوداج كانت رائجة في مكة المكرمة يوم أن كان الجمل هو وسيلة النقل من قديم الزمان حتى الثلاثينيات و النصف الأول من أربعينيات القرن الرابع عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي⁽⁹⁴⁾ و بحلول وسائل النقل الحديثة قلل ذلك من قيمة الصناعات القديمة صناعة الهوداج، و استبدلت الجمال بالسيارات حتى انتهت صناعة الشقذاف أو الهوداج تدريجياً. فنرى أن المواصلات الداخلية في مكة المكرمة انحصرت في وسائل النقل القديمة فيما كان معروفاً بالدواب كالخيل و البغال و الحمير و الجمال، و لنقل الحجاج من جدة إلى مكة المكرمة و منها إلى المشاعر المقدسة⁽⁹⁵⁾ إضافة إلى العربات المختلفة و هناك بعض الحجاج الذين يمشون على أقدامهم⁽⁹⁶⁾.

أما فيما يتعلق بالصعوبات و المشقات فقد كانت تواجه قوافل الحجاج الكثير منها، و التي تبدأ ببداية السفر إلى مكة المكرمة أو بدخول الحاج إلى مكة المكرمة حتى ينتهي من سفره، و كثير من الحجاج فقدوا حياتهم في هذه الرحلة المباركة إلى بيت الله الحرام أو في رحلته إلى زيارة مسجد الرسول صلى الله عليه وسلم، و هذه المتاعب و المشاكل منها ما كان يواجههم من قبل الجمالة أنفسهم و منها ما كان من قبل الأعراب الذين كانوا يقطنون طوال الطريق،

إضافة للمتاعب التي كانت تلقيها إليهم الظروف الطبيعية من حر و فقر الماء⁽⁹⁷⁾ و بلغت تلك الصعوبات و المشقات القمة في أواخر عهد الشريف حسين بن علي⁽⁹⁸⁾ وكان المطوفون بعد الاتفاق مع الجمالة على حمل حجاجهم يسافرون غالبا إلى المدينة المنورة⁽⁹⁹⁾ في قافلتهم بحجة المحافظة عليهم ، و كثيرا ما يغرر الجمالة بضعاف الحجاج فيأخذون الأجرة و يخبرونهم بأن الجمال خارج البلاد ، و يرجونهم أخذها من هناك حتى يوفرو عليهم دفع الكوشان ، فإذا خرج الحجاج من مكة المكرمة لا يجدون إلا جمالا ضعيفة هزيلة ينالهم منها مشقات جسيمة و كثيرا ما يتركونها و يسرون على أقدامهم⁽¹⁰⁰⁾ و في بعض الأحيان يقطع الجمالة حزام الجمل فيقع راكبه و يتأخر عن القافلة حتى يصلح الحزام ، و ربما انتهزوا فرصة الانفراد به و قتلوه أو سلبوا متاعه ، و كثيرا ما يجهزون عليه و يفرون بجمالهم إلى حيث أرادوا ، و تارة أخرى يؤخرون الجمل عن القافلة بحجة أن الرحل في حاجة إلى إصلاح و يريدون بذلك فرصة للفتك به⁽¹⁰¹⁾

كذلك كانت تعاني قوافل الحجاج من اختلال الأمن في الطريق بين جدة و مكة المكرمة ، و بين مكة المكرمة و المدينة المنورة و عدم الاستقرار فيها لم يكن مقصورا على الطرق وحدها ، بل أن مكة المكرمة أيضا كان ينالها من ذلك الكثير في أغلب الأحيان⁽¹⁰²⁾ و لعبت القبائل العربية الواقعة على طول طرق الحج دورا مهما في أمن الحجاج ، و تعد مشكلة هجمات بعض القبائل العربية و العربان المنتشرين على طول طرق الحج من أعقد المشكلات التي واجهت أمراء الحج و أمراء مكة المكرمة فكثيرا ما تعرضت قوافل الحج لأعمال السلب و النهب من قبل بعض هذه القبائل⁽¹⁰³⁾

الخاتمة:

بينت الدراسة أهمية موقع مكة المكرمة إذ يمثل منتصف خط القوافل القديم بين اليمن و الشام ، و لهذا كان لمكة المكرمة شهرة تجارية بين مناطق الاستقرار المحيطة بها مثل فارس و الروم شرقا ، و اليمن شمالا و ما وراءها من أرض الحبشة فكانت بمثابة حلقة اتصال بين الحضارات الشمالية و الجنوبية ، و مدى تنوع وسائل النقل القديمة في مكة المكرمة ، و كيف كانت تنظم قوافل الحج في قافلة واحدة ثم تنظم في قافلة واحدة بعد انتهاء تجمعها و إعداد الترتيبات الأولية اللازمة للقافلة ، و من ثم تتحرك كل واحدة على محور محدد ، و كيف أن الجزيرة العربية كانت موطن الجمال و الخيول و البغال ، و بالخاص بلاد الحجاز لكثرة الواردين إليها من الحجاج ، فكانت وسائل النقل البدائية في مكة المكرمة لا تخرج عن الإبل ، الحمير ، الخيل ، الشقادات المكية (الهودج) ولم تكن أسعار وسائل النقل ثابتة ، إنما تقدر من قبل شريف مكة المكرمة و التي أخذت تزداد شيئا فشيئا ، و تختلف أجرة الجمل بحسب الشقدف الذي يحمله ، و من الشقادات المرتفعة في الأجرة شقدف التختران ، و ظلت صناعة الشقادات رائجة في مكة المكرمة يوم أن كان الجمل هو وسيلة النقل الأساسية و بعد ذلك أخذت تتلاشى شيئا فشيئا ، و كانت هذه الوسائل مليئة بالصعوبات و المشقات التي تواجه قوافل الحجاج ، و التي تبدأ ببداية السفر إلى مكة المكرمة أو بدخول الحاج إلى مكة المكرمة حتى ينتهي من سفره ، و كثير من الحجاج فقدوا حياتهم في هذه الرحلة المباركة إلى بيت الله الحرام أو في رحلته إلى زيارة مسجد الرسول ﷺ

الهوامش:

- (1) محمد عبدالله السلطان : المواصلات في المملكة العربية السعودية و تطورها في عهد الملك عبدالعزيز (ط1 ، الرياض ، مكتبة الملك عبدالعزيز العامة ، 9141هـ/ 9991م) ص 3 .عبدالله سعد الداود : الطرق و أمنها في عهد الملك عبدالعزيز (ط1 ، الرياض ، مكتبة الملك فهد الوطنية ، 0241هـ/ 0002م) ص64
- (2) اختص الله سبحانه و تعالى مكة المكرمة بأسماء كثيرة ذكرت في القرآن الكريم في أكثر من موضع ، كما تضمنت الأحاديث النبوية الشريفة و كتب التفسير و التاريخ جملة من أسمائها و كثرة الأسماء تدل على شرف المسمى و التبجيل ، قال الإمام النووي (و اعلم ان كثرة الأسماء تدل على عظم المسمى كما في أسماء الله تعالى و أسماء رسوله صلى الله عليه و سلم ، و لا نعلم بلدا أكثر أسماء من مكة المكرمة و المدينة المنورة لكونهما أفضل الأرض) ، و قد ذكر الأزرقى سبعة أسماء هي مكة و بكة و أم رحم و أم القرى و صلاح و كوئي و الباسة في حين ذكر الفاكهي عشرة أسماء مكة و بكة و برة و بساسة و أم القرى و الحرم و المسجد الحرام و البلد الأمين و صلاح و كوئي ، و هناك ثلاثة أسماء نطق بها القرآن الكريم وهي مكة في قوله تعالى (وَهُوَ الَّذِي كَفَّ أَيْدِيَهُمْ عَنْكُمْ وَاَيْدِيَكُمْ عَنْهُمْ بِطَّنِ مَكَّةَ مِنْ بَعْدِ أَنْ أَظْفَرَكُمْ عَلَيْهِمْ) و سميت بمكة لقللة ماثها ، أخذنا من قولهم امتك الفصيل ضرع أمه إذا امتصه ، و قيل لأنها تمك الذنوب أي تذهب بها و ثانيها أم القرى في قوله تعالى (وَهَذَا كِتَابٌ أَنْزَلْنَاهُ مُبَارَكٌ مُصَدِّقُ الَّذِي بَيْنَ يَدَيْهِ وَلِتُنْذِرَ أُمَّ الْقُرَى وَمَنْ حَوْلَهَا) و ثالثها البلد الأمين و قد أقسم الله تعالى بها في قوله (وَالتَّيْنِ وَالزَّيْتُونِ (1) وَطُورِ سِينِينَ (2) وَهَذَا الْبَلَدِ الْأَمِينِ) المصدر : أبو عبدالله اسحاق الفاكهي : أخبار مكة في قديم الدهر و حديثه ، تحقيق عبدالمملك بن دهيش (ط2 ، بيروت ، دار خضر للنشر ، 4141هـ/ 4991م) ج2 ، ص182 ، أبو الوليد محمد بن عبدالله الأزرقى : اخبار مكة و ما جاء فيها من الآثار ، تحقيق عبدالمملك بن دهيش (ط1 ، مكة المكرمة ، مكتبة الأسدي ، 4241هـ/ 3002م) ج1 ، ص 393 ، جمال الدين محمد ابن ظهيرة: الجامع اللطيف في فضل مكة و أهلها و بناء البيت الشريف (ط1 ، مصر ، دار احياء الكتب ، 0431هـ/ 1291م) ص 751-261 إبراهيم رفعت باشا : مرآة الحرمين (ط1 ، القاهرة ، مطبعة الكتب المصرية ، 4431هـ/ 5291م) ج1 ، ص871 .
- (3) سعد عبدالعزيز الراشد : درب زبيدة طريق الحج من الكوفة إلى مكة المكرمة دراسة تاريخية و حضارية أثرية (ط1 ، الرياض ، دار الوطن للنشر و الإعلام ، 3141هـ/ 3991م) ص ، عواطف أديب سلامة : قريش قبل الإسلام دورها السياسي و الاقتصادي و الديني (ط1 ، القاهرة ، دار المريخ للنشر ، 4141هـ/ 4991م) ص 212 .
- (4) عبدالعزيز صقر الغامدي ، معراج نواب مرزا ، محمد محمود السرياني ، جميل زهير كنبني : مكة المكرمة في شذرات الذهب للغزاوي : (ط1 ، مكة المكرمة ، مطبوعات نادي مكة الثقافي ، 5041هـ/ 5141م) ص54

- (5) ضيف الله يحيى الزهراني ، عادل محمد غباشي : تاريخ مكة المكرمة التجارية (ط 1، مكة المكرمة ،الغرفة التجارية و الصناعية بمكة المكرمة ، 9141هـ/8991م) ص8
- (6) أحمد إبراهيم الشريف : مكة و المدينة في الجاهلية و عهد الرسول صلى الله عليه وسلم (ط 1 ، القاهرة ،دار الفكر العربي للنشر ، 4241هـ/3002م) ص081.
- (7) سورة ال عمران : الآية 69.
- (8) محمد محمود السرياني : مكة المكرمة دراسة في تطور النمو الحضري (مجلة الجمعية الجغرافية الكويتية ، ع78، الكويت ، 6041هـ/6891م) ص9
- (9) عبدالله سعد الداود : الطرق و أمنها في عهد الملك عبدالعزيز، ص 05
- (10) بعد عودة الرسول صلى الله عليه وسلم من غزوة تبوك تزايد قدوم وفود القبائل العربية إلى المدينة المنورة لمبايعة الرسول صلى الله عليه وسلم و الدخول في الإسلام ، حتى أطلق المؤرخون على تلك السنة سنة الوفود لأن وفود العرب جاءت إلى الرسول صلى الله عليه وسلم من كل جهة ، و كانت الوفود التي أشير إلى قدومها في ذلك العام هي وفود أسد و فزارة و مرة و ثعلبة و قيس و كلاب و شير و كنانة و ثقيف و بهراء ، كما أشير إلى قدوم وفود أخرى بعد عام الفتح و هي محارب و عبس و هلال و عامر بن صعصعة و جعدة و باهلة و طيء و جذام و حنيفة و تغلب و بكر بن وائل . عبدالمملك ابن هشام بن أيوب الحميري المعافري : السيرة النبوية تحقيق عمر عبدالسلام تدمري (ط 3 ، بيروت ،دار الكتاب العربي،1014هـ/0991م) ق 2، ص 955 و ما بعدها
- (11) وليد محمد جميل : مرافق الحج و خدماتها المدنية في عهد الملك عبدالعزيز 3431-3731هـ/4291-3591م) (سلسلة مشروع وزارة التعليم العالي لنشر ألف رسالة علمية،2141هـ/2002م) ص 41
- (12) محمد طاهر الكردي : التاريخ القويم لمكة و بيت الله الكريم تحقيق عبدالمملك بن دهيش (ط 1،بيروت ، دار خضر للنشر ، 0241هـ/0002م) ج1، ص6.
- (13) يعين هذا الأمير من قبل الخليفة أو الوالي على أن يتصف بالورع و الصلاح و أن يكون عالماً بأمور الدين و الدنيا ، و هو الرئيس الفعلي للقافلة و المسؤول عنها أمام السلطان ، و عليه التوجه بقافلة الحج إلى الحجاز ثم العودة بها مرة أخرى و حفظ مال الصرة ، و دفع أذية القبائل عن الحجاج ، كما يقوم بتسليم العوائد للقبائل من طرف السلطان ، سليمان مالكي : بلاد الحجاز منذ بداية عهد الأشراف حتى سقوط الخلافة العباسية في بغداد ،(رسالة دكتوراه ، كلية الاداب ، جامعة القاهرة،مصر ، 1041هـ/1891م) ، ص801 ، محاسن محمد الوقاد : الطرق البحرية بين مصر و الحجاز و دورها في نقل الحجاج في عهد الملك عبدالعزيز (المؤتمر العالمي الثاني عن تاريخ الملك عبدالعزيز، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية ، 6341هـ/5102م) ص2321
- (14) سليمان عبدالغني مالكي : بلاد الحجاز منذ بداية عهد الأشراف حتى سقوط الخلافة العباسية في بغداد (ص 801

- (15) أسامة البار ، معراج مرزا : طرق الحج من الميقات إلى مكة (ندوة الأبعاد الحضارية لطرق الحج ، القاهرة ، 3241هـ / 3002م) ص1
- (16) محمد سعيد فارسي : التكوين المعماري و الحضري لمدينة الحج بالمملكة العربية السعودية (ط1 ، جدة ، دار عكاظ للنشر ، 4041هـ / 3991م)
- (17) سامي عبدالله المغلوث : أطلس الحج و العمرة تأريخا و فقها (ط1 ، الرياض ، مكتبة العبيكان ، 1341هـ / 0102م) ص001
- (18) هذا الطريق يخرج منه الحاج العراقي من بغداد إلى صرصر في مرحلة واحدة ثم إلى فراشة في مرحلتين ثم إلى الكوفة في ثلاث مراحل إذ تتجمع فيها ركبان الحجاج من خراسان و الديلم و بخارى و سمرقند فرادى و جماعات يتحدون تحت أمير الحج المعين في بغداد فمنهم من ينزل مشهد الإمام علي رضي الله عنه ثم يرتحل من الكوفة إلى القادسية في مرحلة كاملة ثم إلى العذيب و هي أول المنازل البرية فيردون ماءها ثم يرحلون إلى الرجة ثم إلى سلمى و بعدها واقعة و بها أبار و برك فيتزودون منها بالماء و يرتحلون بعدها إلى خاديت ثم إلى زود و بعدها موشيت ثم إلى فتن ثم يرحلون إلى تخت سليمان ثم إلى بويرات ثم ذات عرق و يقيمون فيها مدة يوم كامل إذ تعتبر ميقات أهل العراق فمنها يحرم الحجاج معلنين التلبية مرتحلين إلى وادي نخلة ثم يدخلون مكة المكرمة ، و من الواضح أن طريق ركب الحاج العراقي كان الطريق الذي يهتم به خلفاء بني العباس منذ تأسيس دولتهم إذ أن الخلفاء الأوائل و في مقدمتهم أبو جعفر المنصور الذي قام بإنشاء محطات البريد و رصف الطريق و بناء بعض القصور في هذا الطريق ثم سار على نهجه الخلفاء الأوائل من دولته . سليمان عبدالغني مالي : بلاد الحجاز منذ بداية عهد الأشراف حتى سقوط الخلافة العباسية في بغداد ، ص 521-721
- (19) كان للحج المصري دروب برية و بحرية عبر سيناء و على طول ساحل البحر الأحمر إلى المدينة المنورة أو مكة المكرمة أو جنوبا مع نهر النيل إلى قوص و منه إلى عيذاب ثم إلى جدة عبر البحر الأحمر أو من السويس إلى جدة أو ينبع في البحر . **الدرب الأول** - القاهرة - المدينة المنورة ، و هو أقدم الدروب و قد استمر استعمال هذا الدرب دون توقف حتى الاحتلال الصليبي لبيت المقدس و ازعاجهم لأمن الحجاج فتغير الخط إلى عيذاب و مسافة الدرب 0051 كيلو متر تقطعها المسيرة على الجمال في حوالي شهر ، **الدرب الثاني** ، يقول المقريزي في كتابه الخطط «أقام حجاج مصر و المغرب زيادة على مائتي سنة لا يتوجهون إلى مكة المكرمة إلا من صحراء عيذاب -يركبون النيل من ساحل مصر الفسطاط إلى قوص ثم يركبون الإبل من قوص و يعبرون الصحراء ثم يركبون البحر في الجلاب (المركب ذات دسر و ألواح من الخشب) إلى جدة و كانت مدة المسيرة عبر هذا الطريق من القاهرة إلى قوص 81 يوم و من قوص إلى عيذاب 71 يوم و من عيذاب إلى جدة 8 أيام و من جدة إلى مكة المكرمة يومان و يكون مجموع الرحلة من القاهرة إلى مكة المكرمة 54 يوما و لقد توقف استعمال هذا

الدرب بإنهاء الحروب الصليبية و عودة الطريق البري القديم إلى ما كان عليه الدرب الثالث ، و هو الدرب المستعمل حتى الان لحجاج البحر القادمين من جميع أنحاء مصر إلى السويس بالسيارات أو بالسكك الحديدية و بالبواخر و العبارات من السويس إلى جدة ، وكانت القاهرة في الماضي مركز لتجمع الحجاج القادمين من جميع أنحاء مصر و شمال افريقيا من تونس و الجزائر و من غرب افريقيا ووسطها من السنغال و التكرور و السودان الغربي و الشرقي و من بعض جزر البحر الأبيض و البلقان وكانت هذا النوع من الجموع تسير خلف «المحمل المصري» و هي الجمال التي تحمل كسوة الكعبة الشريفة . محمد سعيد فارسي : التكوين المعماري والحضري لمدن الحج في المملكة العربية السعودية ، ص 82 و ما بعدها . وللإستزادة انظر حمد الجاسر: المناسك و أماكن طرق الحج و معالم الجزيرة (ط1 ، الرياض ، دار اليمامة للنشر ، 9831هـ/9691م) ، ص 946-056

(20) كان الحجاج القادمون من أغلب مناطق الشام و كردستان و اذربيجان و فارس و القوقاز و القرم و الاناضول و استنبول يتوافدون إلى دمشق في الشام ، و من هناك تتولى إمارة الحج الشامي نقلهم إلى الأماكن المقدسة في الشام في رحلة طولها ألف و خمسمائة كيلو متر و هي المسافة بين دمشق و مكة المكرمة و تستغرق ثلاثة أشهر أو أكثر في الأحوال العادية ، كانت قافلة الحج الشامي تخرج من دمشق و تمر بقرى و مدن و استراحات و حصون أقيمت حول مصادر المياه ، و تسمى منازل قافلة الحج ، و تمر القوافل على مواقع ثابتة بعضها معروف من قبل الإسلام ، لأن طريق الشام - الحجاز كان أحد طرق التجارة العالمية القديمة ، و توجد تفرعات للطريق ، ابتسام كشميري : مكة المكرمة من بداية الحكم العثماني إلى نهاية القرن العاشر الهجري السادس عشر الميلادي (رسالة دكتوراه، كلية الشريعة و الدراسات الإسلامية ، جامعة ام القرى ، مكة المكرمة ، 2241هـ/2102م) ص 253.

(21) لقد تعددت طرق الحج اليمني و اختلفت مساراتها ، كما تعددت المدن و المحطات التي كانت قوافل الحجاج تمر بها ، و أهم المدن التي كان الحجاج ينطلقون منها : تعز ، صفا ، زبيدة ، صعدة ، صنعاء و قد اشتهرت ثلاثة طرق لحجاج اليمن ، و هي الطريق الساحلي و الذي يسير بمحاذاة البحر أي على طول الساحل الشرقي للبحر الأحمر ، و يبدأ الطريق من عدن ثم أبين مروراً بالمخنق ثم عارة ثم عبدة فالسقية ، فباب المندب ثم سماري ، ثم الخوافة فالأهداب ثم غلافقه ثم نبعة فالحرده ثم الزرعة فالشرجة ثم المفجر فالقنفذة فعر ثم بيص ثم الدويمه ثم حمضة فذهبان فحلي ثم قرما ثم دوقه ثم السرين و تمثل ملتقى طريق الساحل مع الداخل ، و من هنا يفترقان مرة أخرى ، حيث الطريق الساحلي مساره إلى الليث فالشعبية ثم جدة فمكة المكرمة ، و الطريق الداخلي ، و الطريق الأعلى ، و لكل منها محطاته الخاصة به و كانت بعض المحطات تمثل نقاط إلتقاء بعض هذه الطرق قبل الوصول إلى مكة المكرمة . حامد موسى الخطيب : جغرافية الحج و الأماكن المقدسة (ط1 ، المدينة المنورة ، دار الزمان ، 8341هـ/7102م) ص 612. حمد الجاسر: المناسك و أماكن طرق الحج و معالم الجزيرة . ص 346-646

- (22) عبدالله محمود حسين : طرق الحج عبر العصور (مجلة التضامن الإسلامي ، وزارة الحج ، ع 94 ، الرياض ، 2141هـ/3991م) ج 1 ، ص 04
- (23) سورة النحل : الآية 8.
- (24) سورة النحل : الآية 5-7
- (25) محمد عبدالله السلطان : المواصلات في المملكة العربية السعودية و تطورها في عهد الملك عبدالعزيز ، ص 3-5.
- (26) المرجع السابق ، ص 21
- (27) محمد طاهر الكردي : التاريخ القويم لمكة و بيت الله الكريم ، ص 303
- (28) الركاب أو الركائب هي النياق (جمع ناقلة) فقد استخدمت في النقل بعد تدريبها على الدرهممة في السير ليكون سيرها أسرع ، و أكثر ما تستخدم النياق في الركب عندما يقومون بزيارة المسجد النبوي تركية الجارالله : وسائل النقل في مكة المكرمة من خلال كتاب محمد عمر رفيع مكة في القرن الرابع عشر : دراسة تاريخية مقارنة (مجلة جامعة أم القرى لعلوم الشريعة و الدراسات الإسلامية ، ع 07 ، مكة المكرمة ، 9341هـ/7102م) ، ص 383
- (29) محمد طاهر الكردي : التاريخ القويم لمكة و بيت الله الكريم ، ص 303
- (30) ثروت السيد حجازي : الحرف اليدوية في مكة المكرمة (مركز أبحاث الحج ، جامعة أم القرى ، مكة المكرمة ، 4141هـ/4991م) ، ج 3 ، ص 71
- (31) محمد ليبس البتوني : الرحلة الحجازية (ط 2 ، مصر ، المطبعة الجمالية ، 9231هـ/1191م) ص 802
- (32) وليد جميل : مرافق الحج و خدماتها المدنية في عهد الملك عبدالعزيز 3431-3731هـ/4291-3591م (ص 771
- (33) طاهر كردي : التاريخ القويم ، ص 303
- (34) عبدالله سعد الداود : الطرق و أمنها في عهد الملك عبدالعزيز ، ص 94
- (35) صالح محمد السنيدي : مكة المكرمة في رحلة علي باي العباسي 1221هـ/7081م (مركز تاريخ مكة ، مكة المكرمة ، د.ت) ص 813
- (36) محمد السلطان : المواصلات في المملكة العربية السعودية و تطورها في عهد الملك عبدالعزيز ص 01.
- (37) وليد محمد جميل : مرافق الحج و خدماتها المدنية في عهد الملك عبدالعزيز 3431-3731هـ/4291-3591م ص 671.
- (38) محمد رفيع : مكة المكرمة في القرن الرابع عشر ، ص 311
- (39) يعد من مواطني قطلونيا ولد في برشلونة عام 9711هـ/6671م لأبوين يهوديين من أبرز الرحالة الذين عملوا في خدمة الاستعمار الفرنسي أعد دومنجو نفسه بعمل في رحلة الشرق و افريقيا ، فاتخذ الجاسوسية و الاستكشاف مهنة له ، درس دومنجو اللغة العربية و مبادئ العلوم

- في بلنسية و اتصل في عام 6121هـ/2081م بالجمعية الجغرافية الملكية في لندن يعرض عليهم خطته للقيام برحلة استكشافية عبر جبال أطلس وصولاً إلى الدول الإسلامية الإفريقية في ما وراء الصحراء الكبرى، وكانت مثل هذه الرحلات تسند عادة إلى يهود الأندلس. عبدالعزيز عبدالغني إبراهيم: روايات غربية عن رحلات شبه الجزيرة العربية (0051-0481م) (ط 1، بيروت ، دار الساقى ، ، 3241هـ/3102م) ج 1، ص 771
- (40) صالح محمد السندي : مكة المكرمة في رحلة علي باي العباسي 1221هـ/7081م، ص 411
- (41) البتوني : الرحلة الحجازية ، ص 802، تركية الجارالله : وسائل النقل في مكة المكرمة من خلال كتاب محمد عمر رفيع مكة في القرن الرابع عشر : دراسة تاريخية مقارنة ، ص 772.
- (42) محمد رفيع : مكة المكرمة في القرن الرابع عشر الهجري (ط 1، مكة المكرمة ، منشورات نادي مكة الثقافي، 1041هـ/5891م) ص 311
- (43) محمد طاهر كردي : التاريخ القويم ، ج 2، ص 303
- (44) المرجع السابق : ص 303
- (45) محمد عمر رفيع : مكة المكرمة في القرن الرابع عشر الهجري ، ص 311
- (46) تمتاز حارة الشبيكة بموقعها الجغرافي المتميز فهي تربط بين الحرم الشريف و طريقي المدينة المنورة و جدة و هو ما جعل المحملين الشامي و المصري يمران بها كل عام ، و بها مدرسة الفلاح أول مدرسة نظامية في مكة المكرمة و التي أسسها الحاج محمد علي زينل و كانت الفلاح أول ما أنشئت في القشاشية ثم انتقلت إلى الشبيكة عام 2631هـ و هي تقع الان في ساحة اسلام ، و قد فقدت حارة الشبيكة الان الكثير من مبانيها نتيجة للتوسعات . صحيفة الرياض ، العدد 51251، 5 ربيع الأول 1341هـ / 91 فبراير 0102م ، ص 81.
- (47) محمد عمر رفيع : مكة المكرمة في القرن الرابع عشر الهجري ، ص 511-611، تركية الجارالله : وسائل النقل في مكة المكرمة من خلال كتاب محمد رفيع ، 383
- (48) محمد السلطان : : المواصلات في المملكة العربية السعودية و تطورها في عهد الملك عبدالعزيز ، ص 01
- (49) محمد رفيع : مكة المكرمة في القرن الرابع عشر ، ص 311
- (50) صالح أحمد الضويحي: الحياة الاقتصادية و الاجتماعية في بلاد الحجاز في لفترة (204-755هـ) رسالة ماجستير ، كلية العلوم الاجتماعية ، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية ، الرياض ، 9041هـ/9891م) ص 66
- (51) المادة الأساسية لهذه الصناعة هي الجلود بعد دبغها ، و هي من الصناعات الجلدية التي كانت في مكة المكرمة نظراً لكثرة الجلود في موسم الحج بسبب ذبح الأضاحي ، و صار لها حرفيون مشهورون عرفوا باسم تجار الجلود أو أصحاب الأدم ، و قد وجد في مكة المكرمة مدبغتان للجلود. محمد الكردي : التاريخ القويم ، ج 3، ص 341. ايمان إبراهيم كفي : الحياة الاجتماعية في مكة المكرمة في عهد الملك عبدالعزيز 3431-3731هـ/4291-3591م (ط 1، مكة المكرمة ، كرسي الملك سلمان بن عبدالعزيز ال سعود ، 6341هـ/7002م ص 153.

- (52) هو الحبل الذي تقاد به الدابة ، و موضع الرسن يكون في أنف الدابة للتحكم باتجاهها.
المصدر: المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية (ط5، القاهرة، الشروق للنشر، 1341هـ/1102م)
- (53) محمد طاهر كردي : التاريخ القويم ، ص341، ج2
- (54) محمد السلطان : : المواصلات في المملكة العربية السعودية و تطورها في عهد الملك عبدالعزيز ، ص01
- (55) محمد عبدالله اسماعيل ابراهيم بم المغيرة البخاري : صحيح البخاري ، رقم الحديث 4791، (ط1، بيروت ، دار ابن كثير ، 3241هـ/2002م) ص9113.
- (56) عندما شعر السلطان عبدالحميد بضرورة ربط البلاد العثمانية بشبكة حديدية تجمع أطرافها قرر مد الخط الحديدي من دمشق إلى المدينة المنورة ، على أن يتصل فيما بعد بمكة المكرمة و جدة فيربط مشارف الشام بسواحل الحجاز ، و ما كاد أن يعلن عن رغبته إلى العالم الإسلامي و يدعو للمساهمة في إنشائها تأميناً لراحة الحجاج و تسهلاً للمشاق التي كانوا يعانونها حتى استجابت لرغبته جميع الأقطار الإسلامية سواء ما كان مشمولاً بالرعاية العثمانية أو غيرها ، فتأسست الجمعيات في كل قطر حتى قيل أن الهنود ألفو نحو « 661 » جمعية و تبارى المتبرعون في البلاد حتى بلغ مجموع التبرعات من أهالي لكنو نحو 33 ألف ليرة عثمانية ، و لم تقصر كثير من الولايات في ذلك و اشتد الحماس في مصر و الشام و العراق و الصين و سكان أوربا الشرقية و أكثر بلاد افريقية حتى بلغ عدد ما جمعه من هذه الأقطار نحو 057 ألف ليرة عثمانية كدفعة أولى قبل مباشرة العمل ، و بدأ العمل نشيطاً فمدت الخطوط و أقيمت الجسور و استمر ذلك نحو ثماني سنوات حتى وصل الخط إلى المدينة المنورة عام 6231هـ / 8091م بعد أن اجتازت قضبانها 0231 كيلو متراً عدا المساحة بين درعا و حيفا و احتفل بذلك في المدينة احتفالاً عظيماً حضره ممثلو الأجانب و مراسلو الصحف و كثير من أعيان البلاد الإسلامية ، و شرعت القاطرات تنقل الحجاج من دمشق إلى المدينة فخفف عناء السفر على المسافرين و استمر على ذلك عدة سنوات حتى أعلن الدستور و خلع السلطان عبدالحميد فوقف النشاط عند ذلك الحد ثم حاول الاتحاديون استئناف العمل فلم يوقفوا ، لأن سيل التبرعات تعثر في أحداث السياسة التي غمرت العالم يومها ، ثم جاءت الحرب و نهض الشريف حسين فشعر أن خطر الجيوش العثمانية يهدده عن طريق الخط فأمر جيوشه الزاحفة إلى الشمال بتخريب الخط ليقطع الطريق المدد التركي من بلاد الشام و عندما انتهت الحرب العامة كان الخط قد تخرّب كثير في أجزائه ، و كان في استطاعة المسلمين أن يعيدوا إصلاحه إلا أن البلاد التي كان يمر الخط فيها كانت قد تقسّمت إلى مناطق هيمن على بعضها الفرنسيون كما هيمن على بعضها الإنجليز كما هيمن على بعضها الشريف حسين فتعذر الاتفاق على سير الخط و أثبت الدول الأجنبية المهيمنة أن تعترف بوقفية خط إسلامي يمر في أراضيها التابعة كما شعرت أنه ليس في مصلحتها أن تجتمع أطراف المسلمين في جزء كبير من بلاد العرب على هذا الخط على هذا الخط ، لهذا ذهبت كل محاولة لإعادة إصلاح الخط

أدراج الرياح ، و أصبح الجزء المتصل منه بالحجاز أثرا بعد عين و قد حاول الحسين بن علي إصلاحه فعمّر أجزاءه المتصلة بالمدينة ، و استطاع أن يسير القاطرات عليه فوصلت أول قاطرة إلى المدينة عام 833هـ/ 919م ، ثم عجزت عن استئناف السير ، لأن أعمال الإصلاح الفنية لم تكن مستوفاه و ليس لدى الشريف حسين من الأموال ما يكفي للقيام بأعبائه ، فعاد الجزء الحجازي إلى الخراب و وضعت حكومات فلسطين و سوريا و الأردن و عمان أيديهما على ما لديها من أجزاء أخرى و معدات تابعة : احمد السباعي : تاريخ مكة دراسات في السياسة و العلم و الاجتماع و العمران (ط 1، الرياض ، الأمانة العامة للاحتفال بمرور مائة عام على تأسيس المملكة العربية السعودية ، 9141هـ/ 9991م) ج 2 ص 256 0

(57) سعيد عودة الراددي : أمن الحج قبل العهد السعودي (ط 1، المدينة المنورة ، دار المآثر، 2241هـ/ 102م) ، ص 732 .

(58) عبدالله سعد الداود : الطرق و أمنها في عهد الملك عبدالعزيز ، ص 15.

(59) سبق نشوب الحرب العالمية الأولى في عام 3331هـ/ 4191م بروز بعض المشكلات الدولية و كان بالإمكان حل هذه الأزمات لولا سيطرة العقلية العسكرية التي كانت تسيطر على سياسة الدول الأوروبية الكبرى ، فقد شهدت هذه الفترة اندفاع الدول الأوروبية للتسلح و حشد الجيوش ، بالإضافة إلى قيام التكتلات و الأحلاف الدولية ، و لذلك فقد كان ساسة الدول و هم يتناولون المشكلات و الأزمات التي برزت يدركون أن ورائهم جيوشا مستعدة للقتال و تحقيق الأهداف بقوة السلاح كما أن معهم حلفاء تربطهم اتفاقات و معاهدات تلزمهم بتقديم المساعدة عند اللزوم و كانت بين دول الحلفاء و دول الوسط ، و كان طبيعيا أن تكبد هذه الحرب العالم خسائر بشرية و مادية زهقت فيها آلاف من الأنفس و تحولت المباني إلى ركام ، و انتهت بعقد عدد من معاهدات الصلح من أهمها معاهدة فرساي التي تم التوقيع عليها في 03 رمضان 7331هـ الموافق 82 يونيو 9191م اضطر الألمان للتوقيع على الشروط التي اتفق عليها الحلفاء رغم احتجاجهم عليها بعدم العدالة و القسوة و أهم ما اشتملت عليه المعاهدة 1- تأسيس عصبة الأمم و ميثاقها و وظائفها فقد تضمنت هذه المعاهدة مبادئ إنشاء هذه المنظمة الدولية 2- رسم حدود ألمانيا مع جيرانها و تشكيل خريطة أوروبا بعد الحرب 3- وضع المستعمرات التي كانت خاضعة لألمانيا 4- نزع السلاح الألماني و الضمانات التي اتخذت ضدها في هذا السبيل أخيرا محاكمة الأفراد المتهمين بخرق القوانين و المعاهدات الدولية أو بارتكاب جرائم ضد قوانين الحرب .المصدر : شوقي الجمل - عبدالله عبدالرزاق : تاريخ أوروبا (ط 1، القاهرة ، المكتب المصري للنشر ، 0241هـ/ 0002م) ، ص 722-242

(60) ما يوضع على الحمار أو البغل ، ليركب عليه كالسرج للفرس و هي قطعة من الجلد مستطيلة الشكل ، توضع على ظهر مختلف دواب الركوب ، حتى يستريح الراكب و يتمكن الجلوس بدون مشقة ، فيما لو كانت الدابة جرداء. المعجم الوسيط ، ص 84. إيمان إبراهيم كفي : الحياة الاجتماعية في مكة المكرمة في عهد الملك عبدالعزيز 3431-3731هـ/ 4291-3591م ، ص

- (61) عبدالله محمد أبكر : صور من تراث مكة المكرمة في القرن الرابع عشر (ط2 ، مكة المكرمة ، منار للنشر ، 1434هـ/9002) ج1 ، ص402. رفعت باشا : مرآة الحرمين ، ج1، ص12.
- (62) إسماعيل كتبخانه : موسوعة ثقافة المجتمع المكي خلال نحو قرن و نصف القرن (0031هـ/6341هـ) (ط1 ، (د.د) جدة ، 6341هـ/5102م) مج8 ، ص761
- (63) محمد علي مغربي : ملامح الحياة الاجتماعية في الحجاز في القرن الرابع عشر للهجرة (ط2 ، جدة ، دار العلم ، 5041هـ/5891م) ، ص411
- (64) المرجع السابق ، ص012 ، البتنوني : الرحلة الحجازية ، 702.
- (65) ثروت السيد حجازي : الحرف اليدوية في مكة المكرمة (جامعة أم القرى ، مركز أبحاث الحج ، مكة المكرمة ، 4141هـ/4991م) ج1، ص581
- (66) المرجع السابق ، ج1 ، ص581 ، أنور ماجد عشقي : الركب المكي (ط1 ، الرياض ، مركز الشرق الأوسط للبحوث و الدراسات القانوني 1ة 3241هـ/2002م) ، ص791.
- (67) طاهر كردي : التاريخ القويم ، ج2 ص341
- (68) هو محمد بن أحمد بن جبير بن محمد بن جبير الكنايني الأندلسي ، أبو الحسين ، رحالة و أديب ، عرف بابن جبير فلا يرد اسمه إلا مصحوبا به ، ولد بشاطبة عام 045هـ / 5411م ، نشأ محمد بن جبير في عناية والده الذي اهتم بتعليمه ، و برع في الشعر و الأدب و أولع بالتنقل و الترحال و كان أول معلم له و دفع به إلى شيوخ الأندلس ، و درس الحديث و التصوف ، إلا أنه كان معتدلا في تصوفه و لم يكن من المغالين ، إضافة إلى ذلك نجد أن شخصية ابن جبير اتصفت بدقة الملاحظة و حب الاستكشاف و المعرفة ، و لم يقتصر تعليمه على شيوخ الأندلس فحسب ، بل تلقى تعليمه على يد عدد من علماء المشرق الذين أتاحت له رحلاته مقابلتهم و الاستماع إلى دروسهم ، و نيل إجازتهم أحيانا ، و لذلك جمع بين ثقافة المشرق الإسلامي و مغربه ، و أهم المدن المشرقية التي درس فيها (مكة و بغداد ، و دمشق) ، من كتبه نظم الجمان في التشكي من أخوان الزمان ، و هو ديوان شعري و ديوان نتيجة وجد الجوانح في تأبين القرن الصالح ، مجموع ما رثى به زوجته أم المجد . خير الدين الزركلي : الأعلام (ط1 ، دار العلم للملايين ، بيروت) ج5، ص912-022 ، محمد مصطفى زيادة : رحلة ابن جبير و ابن بطوطة (ط1 ، القاهرة ، مطبعة لجنة التأليف و النشر ، 0831هـ/9391م) ص4
- (69) شيء كالأديم « الجلد » توثق به السروج السفيرية و تكون مجلدة متسعة يوصل منها الاثنان بالحبال الوثيقة و توضع على البعير و لها أذرع قد حفت بأركانها يكون عليها مظلة فيكون فيها الراكب و من معه في مأمن من لفح حرارة الشمس . عبدالله محمد أبكر : **صور من تراث مكة المكرمة في القرن الرابع عشر** ، ص602
- (70) محمد احمد ابن جبير الكنايني الاندلسي : رحلة ابن جبير المسماة تذكرة بالأخبار عن اتفاقات الأسفار ، تحقيق أبو المظفر سعيد السناري (ط1 ، القاهرة ، دار الكتاب العربي ، د.ت) ، ص24

- (71) ثروت السيد حجازي : الحرف اليدوية في مكة المكرمة ، ج1، ص481
- (72) ابن جبير : رحلة ابن جبير ، ص 201
- (73) البتوني : الرحلة الحجازية ، ص702 محمد علي مغربي : ملامح الحياة الاجتماعية في الحجاز في القرن الرابع عشر للهجرة ، ص112-212.
- (74) هو شكيب بن حمود بن يونس أرسلان ، عالم بالأدب و السياسة مؤرخ من كبار الكتاب يلقب بأمر البيان من أعضاء المجمع العلمي و العربي ولد في الشويفات ببلدان و تعلم في مدرسة دار الحكمة ببيروت و أقام مدة بمصر و انتخب نائبا عن حوران في مجلس المبعوثان العثماني و سكن دمشق خلال الحرب العالمية الأولى ثم برلين و انتقل إلى جنيف بسويسرا فأقام فيها نحو 52 عام و عاد إلى بيروت فتوفي ودفن فيها . خير الدين الزركلي : الأعلام ، ج3، ص371.
- (75) شكيب أرسلان : الرحلة الحجازية المسماة الارتسامات اللطاف في خاطر الحاج إلى أقدس مطاف ، علق عليها حسن السماحي سويدان (ط1، لبنان ، دار النوادر للنشر و التوزيع ، 8241هـ/2002م) ص88
- (76) الخيزران : نبات خشبي معمر من الفصيلة النجيلية ينمو في المناطق الإستوائية ، ساقه اسطوانية مجوف ، شكله شجري ، يكون أحيانا قصير أو متسلق . المصدر ، شفيق غربال : الموسوعة العربية الميسرة (ط2، بيروت ، المكتبة العصرية ، 1241هـ/1002م) مج3 ص4641
- (77) سليمان عبدالغني ماليكي و سعد الدين أونال: تاريخ الحج من خلال المعمرين (جامعة أم القرى ، مركز أبحاث الحج ، مكة المكرمة ، د.ت) ص 33
- (78) عبدالله محمد أبكر : تراث مكة المكرمة في القرن الرابع عشر ، ص 051
- (79) كلمة فارسية مركبة و تعني الكرسي السائر ، و هي عبارة عن محفة لها ذراعان من الأمام و مثلها من الخلف ، تحملها دابتان محمد عمر رفيع : مكة في القرن الرابع عشر ، ص411 ، المعجم الوسيط ، ص28
- (80) يفيم ريزفان: الحج قبل مئة سنة الرحلة السرية للضابط الروسي عبدالعزيز دولتشين إلى مكة المكرمة 8981-9981م (ط2 ، بيروت ، دار التقريب بين المذاهب الإسلامية ، 4141هـ/3991م) ص121
- (81) محمد إسماعيل كتبخانه : موسوعة ثقافة المجتمع المكي خلال نحو قرن و نصف القرن (0031هـ/6341هـ) ، مج8 ص 071
- (82) و التي يرأسها رئيس المخرجين و من لقبه يمكن معرفة المهام المنوطة إليه ، و هو الذي يرجع إليه في الأمور الرسمية و المعاملات الخاصة بتنظيم نقل الحجاج من قبل الدولة و كذلك تحديد الأسعار في كل موسم و كذلك اشرافه على المخرجين الذين يخرجون الحجاج من جدة إلى مكة المكرمة و من مكة المكرمة إلى المشاعر المقدسة و من المشاعر المقدسة إلى مكة المكرمة ثم المدينة المنورة ثم الميناء مرة أخرى ليعودوا إلى أوطانهم ، و رئيس المخرجين يعين

- بالانتخاب بين أفراد طائفة المهنة و من الضروري أن يكون ملماً بالأمر الرسمية و التعاملات و من شروطه أن يعلم القراءة و الكتابة و يصادق على تعيينه من أولي الأمر ، لأنه بعد ذلك يتصل بالمالية و الشرطة و بقية الدوائر لاستيفاء بيانات أو أخذ تعليمات أو توزيع حصص مالية : ثروت السيد حجازي : الحرف اليدوية في مكة المكرمة ، ج 3 ، ص 11
- (83) هو من يباط به التقويم ، أي إدارة حركة الجمال و يكون في الحقيقة مكلف بتقرير أو بتأييد من شيخ المخرجين أو رئيسهم ، و هو من يتولى رعاية الجمالين التابعين له و كذلك الجمال التي يتولون قيادتها ، و دوره الاتصال و جمع و شراء الجمال التي تعينه على الوفاء بنقل العدد المكلف به من الحجاج ، و كذلك يتفحص نوعية الجمال المشتراه بحيث تكون من نوعية جيدة و صحتها قوية تتحمل السفر و يقوم بعمل سجلات للجمال التابعين له لتسليمهم مستحقاتهم ، و يقوم بالتدخل بين الجمال لاصلاح ما يحدث من مشاكل و إذا لزم يرفع الأمر لرئيس المخرجين أو مندوب الحكومة ، كما أنه يتعامل مع المخرج مباشرة . ثروت السيد حجازي : الحرف اليدوية في مكة المكرمة ، ج 3 ، ص 01
- (84) جون لويس بوركهارت ، ترجمة صبري محمد حسن : ترحال في الجزيرة العربية يتضمن تاريخ مناطق الحجاز المقدسة عند المسلمين (ط 1 ، الهيئة العامة لدار الكتب و الوثائق القومية ، القاهرة ، 8241هـ / 7002م) ص 01
- (85) اغطس رالي ، ترجمة بطرس رزق الله : رحالة اورييون في الحجاز (ط 3 ، بيروت ، دار الوراق للنشر ، 8091م) ص 02
- (86) جون لويس بوركهارت ، ترجمة صبري محمد حسن : ترحال في الجزيرة العربية يتضمن تاريخ مناطق الحجاز المقدسة عند المسلمين ، ص 01
- (87) محمد عمر رفيع : مكة في القرن الرابع عشر الهجري ، ص 571
- (88) المرجع السابق ، ص 511
- (89) إبراهيم رفعت باشا : مرآة الحرمين و الرحلات الحجازية و الحج و مشاعره الدينية ، 46
- (90) قوشان : أو كوشان كلمة تركية معناها المكس و هو عوائد تأخذها الحكومة على الجمال الخارجة من مكة المكرمة أو جدة أو المدينة المنورة أو ينبع ، و ليست لها قيمة مخصصة و محددة بل ترتفع و تنخفض على نسبة تقدير صاحب الكلمة هناك . البتوني : الرحلة الحجازية ، ص 411 ، محمد عمر رفيع : مكة في القرن الرابع عشر الهجري ، ص 871
- (91) عون الرفيق بن محمد بن عبدالمعين بن عون شريف الحسني من أشرف مكة المكرمة و هو الإبن الأصغر من حسين باشا للشريف محمد عون ، و قد تولى إمارة مكة المكرمة لحين وصول أخيه حسين باشا ، الذي عينته الحكومة العثمانية أميراً على مكة ، من إسطنبول إلى مكة المكرمة في شعبان 4921هـ / 7781م ، و في السنة ذاتها أرسل الشريف عون الرفيق باشا إلى إسطنبول ، و أثناء عضويته في مجلس شورى الدولة و هو بدرجة وزير عين أميراً على مكة المكرمة بعد عزل أمير مكة الشريف عبدالمطلب عام 9921هـ / 2881م و بعد أن رفضت

الدولة العثمانية تعيين أخيه الصغير عبد الإله باشا الذي كان مرشحا لإمارة مكة المكرمة من قبل والي الحجاز عثمان نوري باشا، فتوجه الشريف عون الرقيق باشا إلى جدة في تسعة ذي الحجة 992هـ/ 22 أيلول 2881م و جاء منها إلى مكة المكرمة حيث بدأ مهام وظيفته التي بقي فيها لحين وفاته في عام 2231هـ/ 4091م . أسماعيل حقي جارشلي : ترجمة خليل علي مراد : أشرف مكة و أمرائها في العهد العثماني (ط1، لبنان ، الدار العربية للموسوعات ، 4241هـ/ 3002م) ص 622. خير الدين الزركلي : الأعلام ، ج 5 ، ص 79

(92) محمد رفيع : مكة في القرن الرابع عشر الهجري ، ص 571

(93) منى القحطاني : التنظيمات ، الداخلية في مكة المكرمة بعد دخول الملك عبدالعزيز ال سعود (3431-1531هـ/ 4291-2391م) (ط1، مكة المكرمة ، مكة المكرمة عاصمة الثقافة الإسلامية ، 6241هـ/ 5002م) ص 51

(94) البتوني : الرحلة الحجازية ، ص 702 . محمد علي مغربي ، ملامح الحياة الاجتماعية في الحجاز في القرن الرابع عشر الهجري ، ص 112-212

(95) إيمان إبراهيم كفي : الحياة الاجتماعية في مكة المكرمة في عهد الملك عبدالعزيز (3431-3731هـ/ 4291-3591م، ص 934. أنور ماجد عشقي : الركب المكي ، ص 72.

(96) هشام فوزي عبدالعزيز : الأوضاع الاجتماعية و الاقتصادية و الأمنية في مكة المكرمة من خلال رحلة الراعي عام 9431هـ/ 1391م (ط1 ، مكة المكرمة ، مركز مكة التاريخي ، 6341هـ/ 7002م) ص 29

(97) سليمان مالكي : بلاد الحجاز منذ بداية عهد الأشراف حتى سقوط الخلافة العباسية في بغداد ، ص 83

(98) الحسين بن علي بن محمد بن عبدالمعين ابن عون ، من أحفاد أبا نبي بن بركات الحسيني الهاشمي ، أول من قام باستقلال الحجاز عن الدولة العثمانية و آخر من حكم مكة من الأشراف الهاشميين ، و لد في الأستانة عام 0721هـ/ 4581م و كان والده منفيا هناك ، و انتقل إلى مكة المكرمة وعمره ثلاث سنوات ، فتأدب و تفقه و نظم الشعر و مارس رياضة ركوب الخيل ، و أحبه عمه الشريف عبدالله باشا أمير مكة فوجهه في المهمات ، و آلت إليه إمارة مكة المكرمة بعد وفاة والده و عمه ، و آلت إمارة مكة المكرمة إلى عمه الثاني عون الرقيق فلم يتحمل هذا تدخله في شؤون الإمارة و كانت تابعة للدولة العثمانية فطلب إبعاده من الحجاز فنفي إلى الأستانة عام 9031هـ/ 1981 م و أقام فيها إلى أن توفي عون الرقيق، ثم عمه الثالث عبدالإله فعين أميراً لمكة عام 6231هـ/ 8091 م فعاد إليها ، قاد الثورة العربية و أطلق رصاصتها الأولى في 9 شعبان 4331هـ/ 6191م و حاصر من كان من الترك في البلاد الحجازية ، و أمده الانكليز بالمال و السلاح و نعت بالملك المنقذ و وجه إنه فيصل إلى سوريا فدخلها مع الجيش البريطاني فاتحا و بانتهاء الحرب العالمية اعام 8191م تم الاستيلاء على الحجاز كله ، و ارسل ابنه الثاني عبدالله بجيش ضخم لإخضاع واحتى تربة و الخرمة ، و التي كانت موالية

لابن سعود الملك عبدالعزيز بن عبدالرحمن زعيم نجد في ذلك الوقت، و التي كان النصر فيها حليفاً للملك عبدالعزيز وسرى الذعر إلى مكة فاتصل الشريف حسين بالقنصل البريطاني في جدة، فأجابه أن حكومته قررت الحياد، و اجتمع بجده أهل الرأي على نصحه بالتخلي عن العرش لأكبر أبنائه علي و انتقل من مكة إلى جدة ثم انتقل إلى العقبة و كانت تحت ولاية ابنه عبدالله و من ثم انتقل إلى قبرص وأقام فيها ست سنوات فمرض و من ثم انتقل إلى عمان و مكث بها ستة أشهر و أياماً و توفي و دفن في المسجد الأقصى . خير الدين الزركلي: الأعلام ، ج2، ص942-052.

(99) الطرق التي تسلكها القوافل للمدينة المنورة هي أربع طرق 1- الطريق السلطاني و الطريق الفرعي و طريق الغاير و الطريق الشرقي . محمد حسين هيكل : في منزل الوحي، (د، ط، مصر، هنداوي للتعليم و الثقافة ، 5341هـ/4102م)، ص243 و لتفاصيل أكثر انظر البتنوني : الرحلة الحجازية ، ص012-112-212

(100) البتنوني : الرحلة الحجازية ، ص412

(101) إبراهيم رفعت باشا: مراه الحرمين ، ج2 ، ص86

(102) المرجع السابق ، ج2، ص07. منى القحطاني : التنظيمات الداخلية في مكة المكرمة بعد دخول الملك عبدالعزيز ال سعود (1531-3431هـ/2391-4291م)، ص41

(103) مصطفى سليمان الطيب : موسوعة القبائل العربية (ط1، القاهرة ، دار الفكر ، 2141هـ/2991م) ص656.