

طريق الحج المصري من القاهرة إلى عقبة أيلة منذ

نشأته حتى اندثاره ٢١-١٣٠٣ هـ / ٦٤١-١٨٨٥ م

دراسة في الجغرافيا التاريخية

د / أحلام رجب سلامة

مدرس الجغرافيا التاريخية

كلية الآداب- جامعة طنطا

كانت الطرق ولا تزال شرايين الاتصال التي تساعد على ربط أقاليم الدولة المختلفة وسهولة الانتقال كذلك بين الدول فيما بينها في أوقات السلم والحرب على حد سواء؛ لذا اعتنت الدولة الإسلامية منذ نشأتها بالطرق ومرافقها منذ أقدم العصور حتي الآن. اختلفت الطرق وعمارتها بصفة عامة تبعاً لاستخداماتها أو وظائفها؛ فهناك الطرق الحربية والتجارية والدينية، ومنها ما يستخدم للأغراض الرئيسية السالفة الذكر، ومنها ما يكون تطوراً للآخر فقد يكون ذا وظيفة حربية في النشأة ثم يتطور لطريق تجاري أو ديني أو العكس ومنها ما تغلب عليه وظيفة دون الأخرى بالرغم من تعدد وظائفه.

تعد الطرق التي يغلب عليها الوظيفة الدينية أشهر الطرق في الدولة الإسلامية؛ حيث يسلكها معتمرو وحُجاج بيت الله الحرام في رحلة الذهاب والعودة لأداء العمرة وفريضة الحج ومناسكه وزيارة المسجد النبوي الشريف كل عام والتي أصبحت تُعرف باسم "طرق أو دروب الحَاج أو الحجيج".

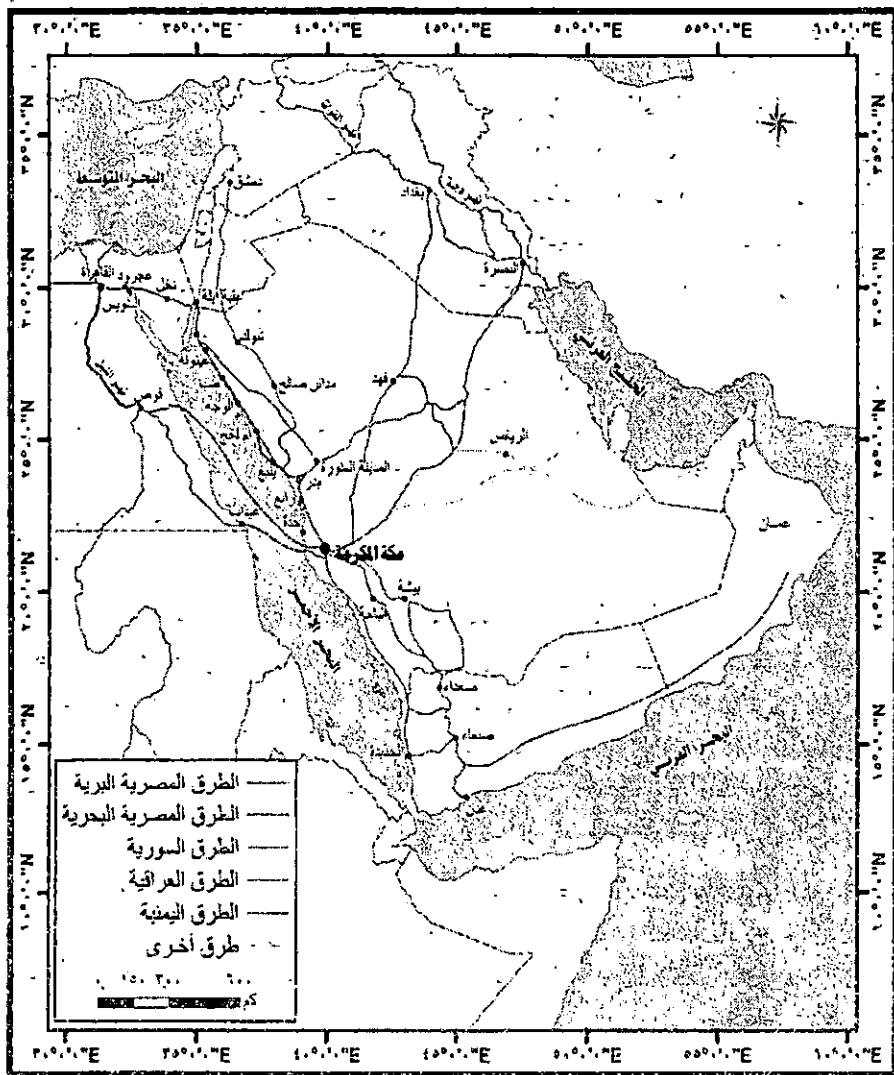
تأتي شهرة هذه الطرق لارتباطها بمكة المكرمة والمدينة المنورة وأهم هذه الطرق؛ الطرق المصرية سواء البرية منها أو البحرية، الطرق العراقية (درب زبيدة)، الطرق اليمنية، والطرق السورية^(١) (شكل ١). ولهذا حرصت الدولة الإسلامية حينذاك على العناية بها؛ عن طريق اختيار مسالكها وتمهيد وقطع عقباتها وتعتيبها وتنظيف مساراتها من الأحجار والأشواك، ورسفها خاصة في المناطق الموحلة عند سقوط الأمطار أو المحاطة بالكثبان الرملية.

كما تواصلت الجهود البشرية لعمارة الطريق عن طريق حفر الآبار وتعميقها وبناء السدود وشق القنوات وتشديد اليرك والصهاريج والسواقي والقلاع والأبراج والخانات على طول مساراتها وذلك طلباً للأجر والثواب

(١) كان الحج يتم قديماً فرادى أو جماعة؛ وقد كانت جماعة الركبان لا تخرج إلا من أربع جهات: مصر ودمشق وبغداد وتعز؛ أما الحج المصري فيجمع أهل المغرب والسودان ومصر في مدينة القاهرة، لمزيد من التفاصيل راجع، نعوم شقير، تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها مع خلاصة تاريخ مصر والشام والعراق وجزيرة العرب، ت. صبري العدل، مكتبة الأسرة، القاهرة، ٢٠٠٧، ص ٢٣٠ - ٢٣٢؛ علي إبراهيم الغبان وآخرون (طرق التجارة القديمة روائع آثار المملكة العربية السعودية) باريس، ٢٠١٠، ص ٤١٣، ٤١٧؛

Abdul Aziz Al-Shinhawy, The Islamic Openings, Translated by-Hoda Samir Hendawi, Egypt, Umm Al - Qura for Translation, Publishing and Distribution, 2002, P. 1, 209,289.

من الله ولإظهار قوة الدولة واستقرارها السياسي والاقتصادي، فضلاً عن المسؤولية الدينية للدولة.



شكل (١) طرق الحج الرئيسية في البلاد الإسلامية.

المصدر: علي إبراهيم الغبان وآخرون (طرق التجارة القديمة روائع آثار المملكة العربية السعودية) باريس، ٢٠١٠، ص ٤١٣. (بتصرف)

يمثل الطريق وما ينتظم عليه من مدن وقرى ومنازل أهم ما يذكر في جميع المناطق سيما المناطق الصحراوية، حيث تربط الطرق بين مراكز الاستقرار البشري. كما أن الطرق لا تتخذ إلا إذا كان هناك مراكز استقرار تقوم بخدمة المسافرين على تلك الطرق، ولذلك كان كل من العمران وطرق المواصلات في الصحارى سبباً ونتيجة بالنسبة للآخر.^(٢)

فضلاً عن طريق الحاج المصري من القاهرة إلى عقبة أيلة - موضوع الدراسة - فقد تعددت طرق الحج الأخرى بين القاهرة ومكة المكرمة عبر العصور القديمة، ولكنها كان يشوبها صعوبات عدة؛ فهناك أقدم طريق للحج كان من القاهرة إلى قفط أو قوص بالصعيد ويستغرق الحجاج في ذلك عشرين يوماً تقريباً ثم يأخذون بعد ذلك طريق الصحراء الشرقية فيصلون في خمسة عشر يوماً إلى ميناء عيذاب أو القصير على ساحل البحر الأحمر ومنها إلى ميناء جدة ثغر بلاد الحجاز، وكان هذا هو الطريق حتى منتصف القرن الثالث عشر الميلادي تقريباً.^(٣)

أما عن طريق القاهرة إلى السويس ثم الإبحار إلى ميناء ينبع ثم إلى الحرمين الشريفين، وإن كان هذا الطريق البحري ليس منافساً لطريق الصحراء، وكان الحجاج يلاقون صعوبات كبيرة جداً في الوصول إلى مكة، فعرب البجاه الذين كانوا يسيطرون على الطريق إلى البحر ويتولون نقل الحجاج بإيلهم كانت أخلاقهم علي حد قول البتانوني.... قظة^(٤). وكثيراً ما كان يثور هؤلاء البجاه على حكام مصر وخاصة أيام ضعفهم فيضطرب الأمن ويعطل طريق الحج إلى عيذاب فإما أن يؤجل الحجاج سفرهم أو يسلكوا طريق آخر وهو طريق الصحراء وقطع شمال سيناء إلى الحجاز.^(٥)

كان طبيعياً أن يتحول الحجاج إلى طريق وسط سيناء "درب الحج"^(٦) من القاهرة إلى عجرود بالقرب من السويس ثم اجتياز وسط شبه جزيرة سيناء

(٢) عبد العال عبد المنعم الشامي، مدن مصر وقرائها عند ياقوت الحموي، الكويت، ١٩٨٠، ص ٥٧.
(٣) أحمد علي اسماعيل، طرق الحج دراسة جغرافية، بحث منشور ضمن أعمال ندوة طرق الحج: جسور للتواصل الحضاري بين الشعوب منشورات المنظمة الإسلامية للدراسات والعلوم والثقافة - إيسيسكو، الرباط، المغرب، ٢٠٠٧ م، ص ١١٢.

(٤) محمد لبيب البتانوني، الرحلة الحجازية، مصر، المطبعة الجمالية، ١٩١١، ص ٢٨.
(٥) ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأقطار، ط ١، دار الكتاب العالمي، بيروت، ١٩٩١، ص ٣٥.
(٦) بدأت أهمية هذا الطريق تظهر حين سلكته شجرة الدر في منتصف القرن الثالث عشر للميلاد (٦٤٥هـ) وأخذت أهميته تزداد حين سير الظاهر بيبرس قافلة الحج فيه وأرسل الكسوة الشريفة عن طريقه سنة ٦٦٥هـ/ ١٢٦٧م. وحين حج به الناصر قلاوون سنة ١٣١٩م. إلا أن الكتاب القدامى انصب اهتمامهم بالطرق الشمالية علي حساب الطرق الوسطي. لمزيد من التفاصيل انظر

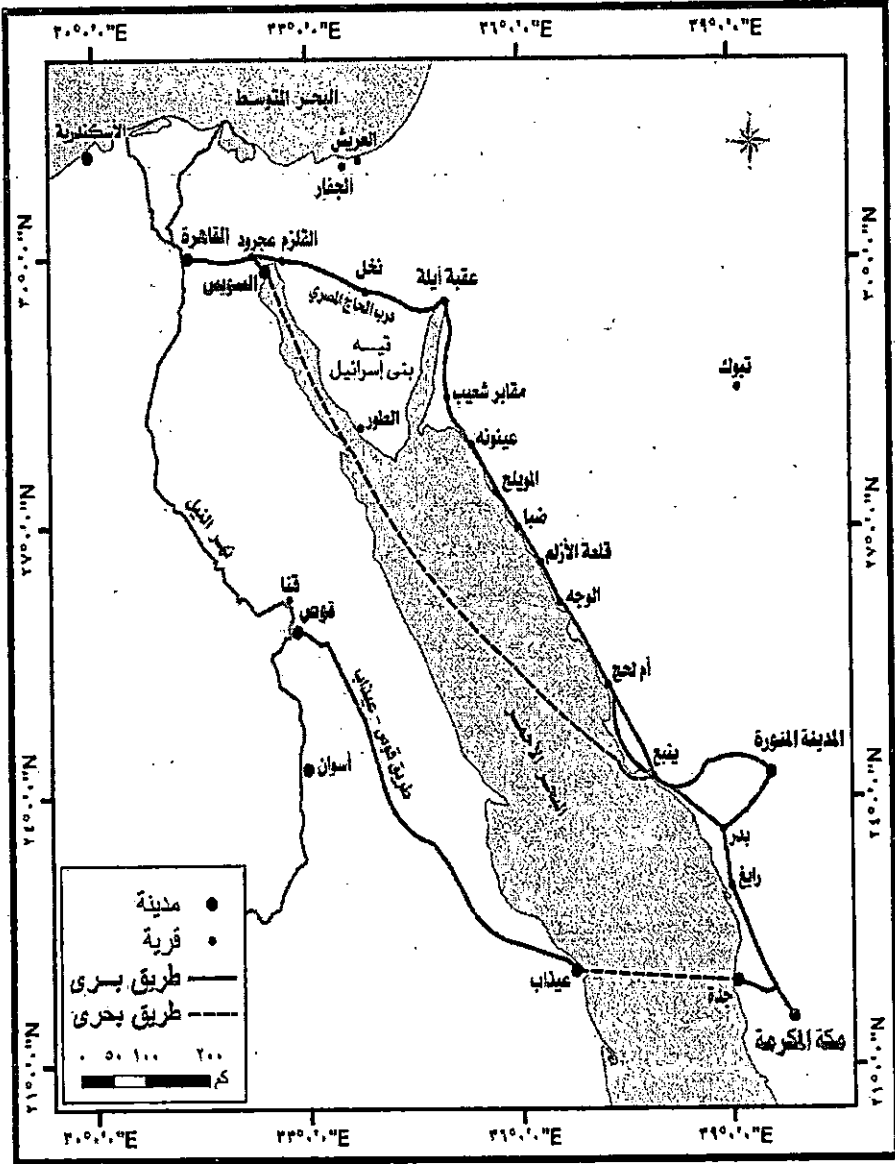
Carl Ritter, The Comparative Geography of Palestine and the Sinaitic peninsula Translated by W.Gaje Edin burgh: [s.n.]1866, vol. I, p.410.

مروراً بمدينة نخل ثم إلى مدينة أيله العقبة (شكل ٢) ثم السير بمحاذاة البحر حتى الوصول للمدينة المنورة ثم مكة المكرمة سيما وأن قوافل الحجاج في هذا الطريق يحميها جنود الولاة والسلاطين بالإضافة إلى اهتمام حكام مصر بهذا الطريق الجديد حيث يحفرون الآبار ويصلحون المناطق التي يصعب علي الإبل السير فيها.^(٧)

اكتسب هذا الطريق الوظيفة الدينية في مرحلتين زمنييتين من المراحل الزمنية الثلاث التي مر بها الطريق؛ إذ تمثل مرحلته الزمنية الأولى منذ الفتح الإسلامي لمصر ودول المغرب الإسلامي حوالي منتصف القرن الأول الهجري حتى أواخر حكم الفاطميين، ثم يأخذ الطريق الوظيفة الحربية في المرحلة الزمنية الثانية نظراً لهجمات الغزو الصليبي للشام ومصر، ثم يسترد وظيفته الدينية مرة ثانية في المرحلة الزمنية الثالثة - والتي تعد العصر الذهبي للطريق- منذ بداية حكم المماليك وإبان العصر العثماني ويستمر كذلك باهتمام منقطع النظير من الملوك والسلاطين حتى نهاية استخدامه حوالي عام ١٣٠١هـ/ ١٨٨٣م وهو عام مرور آخر محمل مصري لمكة المكرمة والمدينة المنورة.^(٨)

(٧) عباس مصطفى عمارة: المدخل الشرقي لمصر: أهمية شبه جزيرة سيناء كطريق للمواصلات ومعبر للموجات البشرية، ط٢، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، ٢٠١٤، ص ٤٦.

(٨) محمد علي فهمي، مخصصات الحرمين الشريفين، في مصر إبان العصر العثماني، في الفترة من ٩٢٣- ١٢٢٠هـ/ ١٥١٧-١٨٠٥م، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية اللغة العربية، جامعة الأزهر، مصر، ١٩٩٩، ص ٢٢٣.



شكل (٢) طرق الحج البرية والبحرية من القاهرة والسويس وقوص إلى مكة المكرمة

المصدر: سيد عبد المجيد بكر، الملامح الجغرافية لدروب الحجيج، ص ٤٣. بتصرف؛ أحمد علي اسماعيل، طرق الحج دراسة جغرافية، ص ١١٢. (بتصرف).

أسباب اختيار الموضوع:

يعد طريق الحج بين مدينة القاهرة ومدينة أيلة (عقبة أيلة)^(١) من أهم الطرق الخارجية لمصر خلال العصر الوسيط باعتباره من مداخل مصر عبر وسط شبه جزيرة سيناء، فهو همزة الوصل بين غرب العالم الإسلامي وشرقه؛ حيث كان يخدم قوافل الحج السنوية والعمرة الرجبية ذهاباً وإياباً لكل من مصر ودول المغرب الإسلامي والأندلس ودول شمال وغرب أفريقيا؛ فضلاً عن كونه الطريق الذي يسلكه المحمل الشريف ذهاباً وإياباً وبه كسوة الكعبة والروضه الشريفه ومخصصات الحرمين الشريفين؛ ولذا يعد هذا الطريق من أهم الدراسات في الجغرافية التاريخية في مصر؛ حيث يظهر أهمية الطريق الدينية والاقتصادية والحربية، وتأتي أهميته قديماً وحديثاً من أهمية شبه جزيرة سيناء ودورها الاستراتيجي والاقتصادي والأمني لمصر؛ حيث تفترض الدراسة أنه بإبقاء الضوء والدراسة على هذا الطريق وأهميته التاريخية وإعادة تفعيله والاستفادة منه في التنمية الاقتصادية لا سيما العمران والسياحة في سيناء هو جزء من التنمية الشاملة بها.

تأتي أهمية عقبة أيلة - نهاية هذا الطريق في الأراضي المصرية - همزة الوصل بين شرق العالم الإسلامي وغربه؛ حيث يستقبل قوافل الحج القادمة من الشام وفلسطين عبر وادي اليم ودرب غزة ومن ثم لعب دوراً مهماً في التبادل الحضاري بين شعوب المنطقة وازدهرت علي جانبيه عناصر التخطيط كالتي وجدت علي درب الحج الشامي.

تعد دراسة مراكز العمران على طول طريق الحج المصري لها أهميتها البالغة؛ حيث كان مقوماتها الطبيعية والبشرية سبباً أساسياً في قيام الطريق وضمان استمراريته عبر العصور بالإضافة إلي توضيح ما نالته هذه المنازل من اهتمام كبير من سلاطين مصر وملوكها وحكامها عبر العصور وهذا الأمر نابع من تقديس الحرمين الشريفين وتعظيم شعائر الله من خلال تجهيز الكسوة الشريفه والمحمل الذي مثل رمزاً لهيبه مصر وثقلها السياسي والريادي في المنطقة.

(١) أيلة: يفتح الهمزة وسكون الباء وفتح اللام والهاء. وهي تلفظ إيله أو ايله (ايلات أو أم الرشراش) وهي تقع نهاية الحجاز من جهة الشام، ونهاية مصر من جهة الشرق، ونهاية الشام من جهة البحر الأحمر،

وعرفت بتغر أيله، إلا أنها سميت في العصر المملوكي بالعقبة (عقبة أيلة) وذلك لجواره أيلة إلي عقبة من الجبل يصعب الصعود إليها، وكانت العقبة تابعة لمصر أما الآن فهي تابعة للأردن. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، دار صادر، بيروت، ١٩٧٩، ص ٢٩٢؛ محمد رمزي، القاموس الجغرافي للبلاد المصرية، ق ١، بلاد المدرسة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٤، ص ٨٥.

الهدف من الدراسة:

تهدف الدراسة إلي محاولة إعادة ما كان عليه طريق الحج المصري ومراكز العمران من العاصمة حتى عقبة ايلة من خلال دراسة المقومات الجغرافية الطبيعية؛ وأهمها معالم السطح وأحوال المناخ وموارد المياه والنبات الطبيعي، وفي الوقت نفسه الجهود البشرية للحكام والسلاطين والأمراء في التغلب على صعوبات الطريق، وكيف كانت عمارته عن طريق تمهيده وتعبيده وحفر الآبار وبناء الفساقلي للتغلب على نقص المياه وإقامة الأعلام على طرفيه أو علامات الأميال؛ وإقامة المنشآت المعمارية الحيوية لضمان استمرارية الحياة به في رحلتي الذهاب والعودة للأراضي المقدسة في الحج والعمرة كالمنازل والأسواق والخانات والبروج وغيرها، وتهئية العبور بسلام لعقبات الطريق سيما نقب العقبة الذي كان عقبة كبيرة تتابعت إصلاحات الولاة عليها، فضلاً عن إقامة القلاع على جنبات الطريق وتوفير الأدلاء، وتكليف القبائل بدرك الطريق وتنظيم نزول القوافل في المحطات، وحراسة الطريق بنقاط حراسة بغرض تأمينه من البدو والأعراب وقطاع الطرق.

تهدف الدراسة أيضاً إلي تعليل قيام هذا الطريق في مساراته التي استجدت في بعض الفترات الزمنية من تاريخه، مع العناية بذكر مقومات محطات الطريق من طبيعية وبشرية والتي كانت من وراء قيام الطريق وضمان استمراريته عبر العصور وذلك لان مسار الطريق وما يتخلله من منازل ومناهل إنما يتحدد في ضوء الإمكانيات الجغرافية المتاحة.

من خلال تحقيق الهدف من الدراسة تتحقق مدي نفعية الجغرافيا التاريخية وهذه النفعية تتحقق من خلال سلامة الصورة الجغرافية واسترجاعها، ولذا تهدف الدراسة لرسم خريطة لمسار الطريق ومنازله وأهم المنشآت الأثرية المتبقية به، ومن ثم يمكن إعادة إعمار الطريق عن طريق صيانتته واكتشاف ما طمر من مراكز عمرانه عن طريق إجراء الحفائر العلمية المنتظمة؛ الأمر الذي يمكن معه إدراج الطريق على الخريطة السياحية المصرية، والذي يعد من أهم عوامل الجذب السياحي للعالم الإسلامي بأسره نظراً لأهميته التاريخية، فضلاً عما يصاحب ذلك من عمران وتنمية شاملة لشبه جزيرة سيناء.

مناهج الدراسة:

تعتمد هذه الدراسة في الجغرافية التاريخية علي استقصاء المادة الجغرافية من مصادرها الأولية وفقاً للمرحلة التاريخية محل الدراسة وتوقعها علي الخرائط وتحليلها وفقاً للمنهج الإقليمي والمنهج التطوري أو الأصولي، لذا

اعتمدت الدراسة على قراءة المصادر التاريخية والجغرافية المعاصرة للدراسة قراءة متأنية؛ فضلاً عن كتابات الرحالة لشبه جزيرة سيناء إبان القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الميلاديين.

كما تعتمد الدراسة على الآثار المكتشفة على مسار الطريق ومقارنة ذلك بما جاء في المصادر التاريخية والجغرافية والوثائق المتعلقة بالمحمل الشريف أو مخصصات الحرميين الشريفين وتدعيم ذلك بما جاء في الدراسة الميدانية للباحثة ما أمكن علي سبيل المثال في عجزود، ونخل، وأيلة وذلك بتاريخ ٢٠١٧/٧/٤، ٢٠١٨، ١٤/٨/٦، ٢٠١٧/٩/٢٠ علي الترتيب.

الدراسات السابقة:

تناولت عدة دراسات هذا الموضوع من بعض جوانبه ولم تتحقق الرؤية الشاملة في تناول من حيث البعد التاريخي والجغرافي، فضلاً عن رؤية البحث الرئيسية في إعادة إحياء الطريق مرة ثانية ولكن بوظيفة جديدة وهي الوظيفة السياحية بشكل رئيس جنباً إلى جنب الوظيفة الاقتصادية له ومن ثم دوره الفاعل في العمران والتنمية الشاملة لشبه جزيرة سيناء باعتباره طريق استراتيجي بالغ الأهمية يخترق وسط سيناء.

من أهم هذه الدراسات الحديثة؛ دراسة عبد العال عبد المنعم الشامسي (١٩٩٨) درب الحاج المصري، القاهرة. تناول البحث المسار العام لدرب الحج المصري والطرق المرتبطة به وتناول بالدراسة مراحل الطريق من القاهرة حتى العقبة؛ واعتمدت الدراسة على المصادر التاريخية والجغرافية فقط دون تحقيق وتحليل لما ورد في الوثائق والمخطوطات وما كشف من آثار لمراكز عمران الطريق.

أما عن دراسة أحمد علي اسماعيل (٢٠٠٧): طرق الحج دراسة جغرافية، أعمال ندوة طرق الحج جسور للتواصل بين الشعوب، القاهرة من ١٤-١٦ ربيع الآخر، منشورات المنظمة الإسلامية للتربية والعلوم الثقافية، آيسسكو، الرباط، المغرب. تناولت الدراسة مسارات طرق الحج الأفريقية والآسيوية وخص بالذكر من الطرق الأفريقية طريق الحج من المغرب، والسودان، ومصر، وطرق الحج من جنوب وشرق أفريقيا. ومن الطرق الآسيوية طريق الحج الشامي، العراقي، واليمني، وطرق الحج من جنوب وجنوب شرق آسيا. جاءت الدراسة مختصرة إلى حد كبير فيما يخص طريق الحج المصري، وافتقدت الدراسة لتحقيق المصادر وتسلسلها، ولم تهتم بالبعد الزمني والتطور العمراني للطريق عبر العصور.

من الدراسات المهمة كذلك دراسة سامي صالح عبد المالك (٢٠٠٧)،
درب الحج المصري في سيناء "دراسة تاريخية آثاره معمارية"، أعمال ندوة
طرق الحج جسور للتواصل بين الشعوب، القاهرة من ١٤-١٦ ربيع الآخر،
منشورات المنظمة الإسلامية للتربية والعلوم الثقافية، ايسسكو، الرباط،
المغرب. ألفت الدراسة الضوء علي طريق الحج المصري في شبة جزيرة
سيناء من السويس حتي العقبة فقط، ولم تتناول كل منازل الطريق من القاهرة
حتى عقبة أيلة. وقد تم التركيز على الجانب الأتزي لبعض منازل الطريق؛
الأمر الذي أفاد الدراسة كثيراً في هذا الجانب، إلا أن الدراسة لم تعتمد على
تحقيق منازل الطريق على الخريطة الجغرافية، وافترضت كذلك إلى رؤية
محاولة الاستفادة من هذه الآثار في محاولة إحياء الطريق مرة أخرى بوظائف
جديدة مع الاستفادة من أهميته الدينية وقداسته. لذا يمكن دراسة هذا الطريق
دراسة في الجغرافيا التاريخية على النحو التالي:-

أولاً: العوامل الجغرافية المؤثرة في نشأة الطريق :

تنشأ الطرق لغايات وأهداف هي مبرر نشأتها ويتحدد مسارها في ضوء
المقومات الجغرافية من طبيعية وبشرية فهي التي تحدد معالم الطريق ومنازله
وحجم الحركة عليه ونظام الرحلة وغير ذلك مما يعطل قيام الطرق في أماكنها.
خاصة الطرق الصحراوية. وبمقدار استمرار الأهداف والغايات وتعددتها وتوافر
المقومات الجغرافية وتضاققها يتقرر بقاء الطرق واستمرارها أو فصليتها أو
استبدالها بطرق أخرى أو اندثارها ومن ثم لعبت المقومات الجغرافية الطبيعية
والبشرية دور فاعل في قيام الطريق ومن أهمها شكل (٣):

١. العوامل الطبيعية:-

تتعدد العوامل الطبيعية المؤثرة في نشأة طريق الحج من مظاهر السطح
وموارد المياه والنبات الطبيعي، ويمكن تتبعها بشي من التفصيل علي النحو
التالي:

أ- مظاهر السطح:

يتخذ طريق الحج مساره عبر هضبة التيه (تيه بني إسرائيل) التي تنحصر
بالقرب بين خطي كتور ٥٠٠-١٠٠٠م حيث تعتبر قلب سيناء جغرافياً والأكثر
جفافاً وفقراً واستواءً؛ حيث أنها قليلة المطر والعشب، وفقيرة في الماء، وتتباعد الآبار

فيها بعضها عن بعض بعداً يضطر المسافر معه إلى أن يحمل ما يحتاج إليه من الماء^(١٠). وتكوينها من الصخور الطباشيرية الكريتاسية.

• الجبال:

إذا تتبعنا مسار الطريق من مبدئه حتى انتهائه خلال الملامح التضاريسية نلاحظ أن الطريق يمر خلال المنخفض الطبوغرافي والذي يعد المسار الطبيعي لدرب الحج المصري حيث يحده من الشمال حافة شرقية - غربية تتمشى مع جبل أم قمر، جبل الجفرة، جبل عوييد، جبل الجدي، وجبل حيطان، جبل الحمرة، جبل أبو شعيرة. ويحده من الجنوب حافة شرقية - غربية تتكون من الجبل الأحمر، جبل الناضوري، جبل العنقاوية، جبل عتاقة، جبل الراحة، جبل حيطان، جبل الزرافة، جبل الغرة، جبل أبو طليحات، جبل أم علي^(١١). كما توجد بعض التراكيب القبايية وتأثيرها علي المنطقة محدود نوعاً وأهم هذه القباب درج جنوب نخل، ثم قبة نخل نفسها، ثم قبة أبو حمط شمال غرب نخل ونواتها جميعاً تتكون من الطفل الرمادي المخضر^(١٢).

• الأودية:

تلعب الأودية دوراً كبيراً في مدي إمكانية قيام مسار الطريق من خلال تلك الأودية واتجاهاتها التي تتمشى مع الاتجاه العام لمسار الطريق وكذلك لكونها أفضل المناطق التي تتوافر فيها المياه الباطنية تحت السطحية. وهذا ما سوف يتم تناوله أثناء تتبعنا لمراحل الطريق من القاهرة حتى العقبة علي النحو التالي:

يسير الطريق مع مجموعة من الأودية الصحراوية والتي تنحدر من الجنوب الشرقي إلي الشمال الغربي وأهمها وادي الجفر (ينتهي مفيضه عند مدينة بلييس وتضرب روافده العليا حتى جبل عتاقة) كما أن هناك أودية أقل امتداداً وأهمية وإن كانت ضمن مسار الضرب بل محددة لمسار الدرب حيث يأخذ الطريق مسار وادي الحمرة بعد خروجه من بركة الحاج ثم يسلك وادي الناضوري ثم يأخذ اتجاه الشرق حيث بسطة العنقاوية ويتخذ الطريق اتجاه الشرق حتى يصل إلي عجرود ويستمر الطريق بعد عجرود في اتجاه الشرق

(١٠) عباس عمار، المدخل الشرقي لمصر، ص ٥٢؛ عبده مباشر، إسلام توفيق، ميناء الموقع والتاريخ، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٨ ص ٦٧.
(١١) يطلق مجزئاً عليها جبال ولكنها تلال مرتفعة نسبياً لا يزيد ارتفاعها عن بضع مئات من الأمتار وتعرف محلياً بالجبال.
(١٢) جمال حمدان، شخصية مصر، ج ١، دار الهلال، القاهرة، ١٩٩٤، ص ٥٧٦.

حيث تتعدد مسارات الطريق كما سبق وأوضحنا حيث يتخذ المسار الأول^(١٣) وادي الحاج إلي وادي القباب وصولاً إلي مفرق وادي الحاج حيث يلتقي بالمسار الجنوبي الذي يسلك وادي المر ثم وادي مبعوق ثم يصعد في وادي الراحة إلي المنصرف عند ممر متلاً فيسلك وادي متلاً إلي مفرق وادي الحاج صاعداً في اتجاه جبل حيطان سالكاً وادي حيطان إلي سطح الهضبة. أما المسار الجنوبي وهو طريق عيون موسى- ثغرة حامد ويشتمل على فرعين آخرين غير مسار درب الحاج أحدهما يستمر في اتجاه الجنوب حيث ميناء الطور والآخر يتجه شرقاً حيث طريق قلعة وعين صدر، وتلتقي المسارات في مسار واحد يسير نحو نخل كما هو موضح في (شكل ٣). بعد الوصول إلي نخل يكون السير ناحية الشرق تجاه العقبة مع المرور بعدة أودية من روافد وادي العريش مثل وادي العقابة، والفيحي والريد والقريص ووادي التمد ثم يتخذ الطريق مساره في وسط تله طباشيرية إلي أن يصل إلي نقب العقبة وعلي جانبي الطريق أودية بعيدة المهوى.^(١٤)

• الكثبان الرملية:

توجد منطقة الكثبان الرملية بين السويس وهضبة التيه، وهي منطقة يصعب فيها سير الناس والإبل حيث رمالها مفككة غير متماسكة تغور فيها الأقدام^(١٥) وهذا يؤكد وصف البتانوني لطريق الحج في هذه المنطقة بقوله: "يسير في أرض رملية ناعمة تسوخ فيها أخفاف الجمال قبل أقدام الرجال".^(١٦)

لعل صعوبة السير في هذه المنطقة كانت السبب الأساسي في وجود طريقين آخرين يقطعان هذه المنطقة من السويس إلي الهضبة وتضيق المسافة التي تشغلها.^(١٧)

علي الرغم من صعوبة هذه الكثبان الرملية جغرافياً إلا أنها تمثل عماد أساسي للحياة الاقتصادية والعمران البشري لكونها خزان طبيعي لمياه الأمطار علي الرغم من أن كفاءة هذه الخزانات في الكثبان الرملية منخفضة نسبياً، وهي مع ذلك تمثل تهديد دائم لطرق المواصلات والحلات السكنية والمساكن فتقوضها وتدفعها حيث تغير رمال الكثبان عليه أحياناً فتفرض باستمرار حمايتها بجهد وعناء وثمان باهظ.^(١٨)

^(١٣) يسمى هذا المسار: طريق المصانع "الأعلام أو الشواطير" أو وادي القباب أو وادي الحاج. لمزيد من التفاصيل راجع، الرشيد: حسن الصفا والاجتهاد يذكر من ولي إمارة الحج، ص ٤٧.

^(١٤) نعوم شقير، تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها، ص ٨٦، ٨٠، ٧٩.

^(١٥) جمال حمدان، المرجع السابق، ج ١، ص ٥٦٨.

^(١٦) البتانوني، الرحلة الحجازية، ص ٣٣.

^(١٧) عباس مصطفى عمار، المدخل الشرقي لمصر، ص ٨٤.

^(١٨) جمال حمدان، المرجع السابق، ج ١، ص ٥٦٩؛ طارق زكريا، سالم إبراهيم: الموارد المائية في منطقة شبه جزيرة سيناء، المجلة الجغرافية العربية، العدد ٤٩، الجزء الأول، الجمعية الجغرافية العربية القاهرة، ٢٠٠٧، ص ١٨١.

ب- موارد المياه:

لعل ضوابط الحياة الأولى في البيئات الصحراوية يتمثل عموماً في موارد المياه كالأودية والآبار والعيون وبالتالي فالزيادة النسبية لبعض صور موارد المياه تجذب الطريق مباشرة خاصة إذا ما كان هذا مسيراً لمسارات الأودية التي تحتفظ في جوانبها ومجراها بهذه الموارد المائية، ومن المؤكد أن الإمكانيات الكامنة لموارد المياه في سيناء تفوق الموارد المنتجة والمستغلة فعلياً في الوقت الحالي^(١٩) فإذا تتبعنا الطريق من القاهرة ورأس خليج السويس نلاحظ أن هذه المنطقة الصحراوية جافة جرداء ليس فيها ماء ولا نبات وبالتالي لم تكن سوي منطقة للراحة قبل استئناف السير علي طول الطريق خاصة وأن هذه المرحلة بدايتها القاهرة ونهايتها عجرود ومن ثم يتزود المسافرون بما يحتاجونه من الماء من العاصمة لاجتياز هذه المرحلة من الطريق، وفي المرحلة ما بين عجرود ونخل نلاحظ أيضاً صعوبة في موارد المياه إلا إذا تم الاتجاه جنوباً حيث عيون موسى التي تتمتع بالمياه العذبة الغزيرة نسبياً وإن كانت بها بعض الملوحة إلا أنها صالحة للبشر والدواب والنبات خاصة وأنها جارية ورائحة وليس لها رائحة أو مذاق غير مستساغ.^(٢٠)

تعتبر عيون موسى من أبرز ملامح السهل الساحلي ولا تبعد عن السويس إلا بنحو ٢٠ كم وهي مجموعة عيون طبيعية تتجمع مياهها في برك متفاوتة الأقطار فأكبرها عشرة أمتار وأصغرها خمسة ومياهها المناسبة تصل إلي مجموعات من النخيل ومحاصيل كعلف للحيوان^(٢١) وزادت أهمية عيون موسى بشكل خاص في العصر العثماني عندما تحالفت الخلافة العثمانية مع أهل البندقية لمواجهة البرتغاليين واستفادت هذه الأساطيل من عيون موسى.

إلي الجنوب من عيون موسى توجد عين صدر وهي غزيرة وتقع في أعالي وادي صدر ويجري ماؤها مسافة قصيرة في بطن الوادي ثم يغور في الرمال وعليه بعض أشجار النخيل والتين والثال الذي يعمل منه الحصر، هذا بالإضافة إلي عين أبو رجوم، وعين أبو جراد، وبئر عواد وهي بئر حسنة الماء قريبة القعر.^(٢٢)

(١٩) رشدي سعيد، تعمير شبة جزيرة سيناء، القاهرة، ص، ٥٠.

(٢٠) ج. موفج: دراسة موجزة عن عيون موسى، من موسوعة وصف مصر، ج٢، ترجمة زهير الشايب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠٠٢، ص ٨٢-٨٥.

(٢١) جمال حمدان، شخصية مصر، ج١، ٥٨٤.

(٢٢) نعوم شقير، تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها، ص ٤١-٤٢.

بالاتجاه شرقاً ومع طول الطريق نلاحظ أن الآبار الموجودة محدودة جداً ومع اتساع الهضبة لا تصادف الماء إلا حول نخل حيث آبار نخل وقد أسفر البحث في هذه المنطقة عن المياه الجوفية عن وجود طبقة حاملة للمياه العذبة علي عمق يتراوح من ٩٥٧-٩٧٤م من سطح الأرض ونسبة كلوريد الصوديوم بهذه المياه ٤٤ جزء في المليون ومجموع الأملاح الذائبة بها ٢٠٠٠ جزء في المليون وتوجد ثلاثة آبار من الآبار العميقة في هذه المنطقة يقدر تصريف البئر الواحد فيها حوالي ٣٠ مكعب/ساعة^(٢٣) كما يوجد عند نخل ٣٩ بئر من الآبار السطحية بالإضافة إلي ١٣ من الهرايات أو الخزانات،^(٢٤) والقريص حيث بئر القريص في وادي التمد، وفي بعض آبار متفرقة حول التمد^(٢٥) حيث بئر التمد في وادي التمد ويسمى (تمد الحصى) وماؤه لا يشربه الإنسان إلا مضطراً حيث تقل العذوبة وتكثر الأملاح ونتيجة لنوعية المياه عند بئر التمد تسود حوله زراعة شبة واحيه ضئيلة أساسها الشعير وربما الذرة ثم النخيل وربما الزيتون إلي جانب بعض الفواكه المختلفة^(٢٦)

قد أدرك الحكام والولاة مشكلة المياه علي طول الطريق وفي الفترات المختلفة من حيث كميته ونوعه؛ حيث توفر الماء في بعض المناطق ولكنه لا يصلح للشرب كما هو عند قلعة عجرود حيث الماء الرديء، وعند نخل ماء يورم الجسم، وعند اللجاية ماء يصلح لشرب الحيوانات فقط، أما الماء عند العقبة ماء عذب يصلح لشرب الإنسان^(٢٧) فعمل الولاة علي حفر آبار نخل وركبوا عليها أحواضاً تسع ٣٠٠٠ قربة، كما حفرُوا بئر أم عباس قرب وادي

(٢٣) عبده مباشر، إسلام توفيق، سيناء الموقع والتاريخ، دار المعارف، القاهرة، ١٣٩، ١٩٧٨.

(٢٤) الهرايات أو الخزانات يتم حفرها تحت السطح مباشرة بطريقة نحت الصخر ونقره أو بطريقة البناء وطريقة البناء هذه تتم في المناطق ذات التكوينات الهشة غير المتماسكة حيث يتم تبطينها بالأسمنت وعادة ما يتم بنائها في الأودية الفرعية الصغيرة حيث تتحرك مياه السيول نحو تلك الخزانات ويطلق عليها الهرايات والتي عادة ما تكون مسقوفة وتوجد بأسقفها منافس لجلب المياه منها ويتراوح سعة الخزان أو الهراية ما بين ٢٠٠ - ٥٠٠ م مكعب. لمزيد من التفاصيل راجع السيد السيد الحسيني موارد المياه لسيناء، مقالة بالتخطيط الهيكلي لشبة جزيرة سيناء، الجزء الأول، الدراسات الطبيعية مركز بحوث التنمية والتخطيط التكنولوجي، القاهرة، ١٩٨٢، ص ١٣٧.

(٢٥) التمد: الماء القليل الذي لا مادة له ولا مدد، وتمد المكان: هياه كالحوض ليجتمع فيه الماء، التمد لغويًا مفرد وجمعه أتمد والتماد وهو الحفرة التي يجتمع فيها ماء المطر وقيل هو الماء الذي يظهر في الشتاء ويذهب في الصيف، والتمد يكون كالبلر إلا أنه لا يكون من عيون فاذا انقطع حفر فراعان أو قامة فيخرج فيشرب أياماً ثم ينقطع. راجع: أبو بكر الرازي، مختار الصحاح، مكتبة لبنان، بيروت، مجلد ١، ١٩٨٦، مادة تمد.

(٢٦) جمال حمدان: سيناء في الاستراتيجية والسياسة والجغرافية، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩٣، ص ١٩.

(٢٧) Pococke, A Description of the East, and C. F. Volney, Travels Through Syria and Egypt in the years 1783, 1784 and 1785, 2 vols. (1782) p.265.

القريص بالإضافة إلي آبار أخرى في أماكن متفرقة وذلك لخدمة الحجاج علي طول الطريق. (٢٨)

ج- النبات الطبيعي:

يعد النبات الطبيعي انعكاس واضح لظروف المناخ والتربة ومن ثم يقتصر وجوده في مثل هذا الإقليم الصحراوي الجاف علي بطون الأودية. ويتألف الكساء الخضري في أغلب الأودية من نباتات حولية تتمثل في شجيرات منخفضة، وعدد قليل من أشجار الطلح وتظهر هذه في فصل الربيع في أعقاب سقوط مطر الشتاء، وتتم دورتها سريعاً، ثم تختفي في فصل الصيف، وهناك بعض النباتات المعمرة ومثل هذه النباتات الصحراوية يعيش عليها حيوانات البيئة خاصة الإبل، وكذلك يستعملها البدو القاطنون هنا كوقود بعد تجفيفها. وبالتالي فإن عامل النبات الطبيعي عاملاً مؤثراً علي اختيار مسار الطريق في بطون الأودية ومن ثم محطاته فيها وأهم هذه النباتات الصحراوية حول بئر الثمد علي سبيل المثال النخيل وربما الزيتون (٢٩) بالإضافة إلي أشجار المسكويت وهي شجرة صحراوية سريعة النمو واحتياجاتها المائية محدودة وتعطي كميات كبيرة من القرون ذات القيمة الغذائية العالية بالنسبة للحيوانات ولذلك تستخدم كعلف للحيوان ولا شك أن النبات الطبيعي يقدم المرعي المطلوب لدواب القوافل العابرة في هذا النطاق الصحراوي. (٣٠)

٢. العوامل البشرية:

تستكمل العوامل البشرية أوجه النقص في العوامل الطبيعية وتزيد من فاعليتها وتتمثل في السكان، و دور السلطة المركزية الحاكمة من الحكام والملوك والسلاطين علي مر العصور، ويمكن توضيح ذلك فيما يلي:

أ- السكان:

يتمثل سكان المنطقة في القبائل البدوية وهي في مقدمة العوامل البشرية المؤثرة في ضمان استمرارية الطريق وحمائته بما تقوم به من دور في خدمة القوافل العابرة من حيث تقديم الجمال اللازمة لحمل المسافرين والامتعة والسلع التجارية. وكذلك توفير الدليل الماهر البصير بالطرق وعلاماته وموارده المائية القريبة من المسار الرئيسي وسلامة القوافل من خلال الحماية والخفارة ومثل

(٢٨) عباس مصطفى عامر، المدخل الشرقي لمصر، ص ٨٦.

(٢٩) جمال حمدان: سيناء في الاستراتيجية والسياسة والجغرافية، ص ١٩.

(٣٠) محمد صبري محسوب، جغرافية الصحاري المصرية، (الجوانب الطبيعية)، الجزء الأول، شبة جزيرة سيناء، دار النهضة العربية، ١٩٨٩، ص ١٥٧، ١٥٨.

هذه الامور من الأمن والأمان ضرورة ملحة يقدمها البدو لكل حركة تجارية فضلاً عن قوافل المسافرين من حجاج بيت الله الحرام كل عام.^(٣١)

كان يجد هؤلاء العرب ربحاً وبيعاً فيما يدفعه حكام مصر أجزاء لهم علي حراسة القافلة والدركات وكان البدو يتحكمون في أجور النقل ويغالون فيها مطمئنين إلي أن المسافر مضطر إلي استخدامهم ما دام لا يسمح لقبيلة بتجاوز حدود منطقتها كما كانوا يجدون مجالاً متسعاً يشبعون فيه طبيعة النهب والسلب والتي كانت تشدد إبان ضعف الحكام فكان يصيب قوافل المسافرين من بدو سيناء ضرر كبير حيث لا يوجد في الصحراء قانون حكومي يردع هؤلاء البدو فيما يرتكبونه من نهب للتجارة والأموال، لذا كانوا ينتهزون فرصة مرور تلك القوافل فيعتدون عليها وينهبون ما تحمله، الأمر الذي كان يمثل موضع شكوي القوافل المارة في كل فترات التاريخ^(٣٢). وقد اضطر الولاة لحماية طريق الحج إلي أن يقسموا مرحلة ويوكلوا إلي القبائل المختلفة حماية تلك المراحل مقابل مكافآت يتقون بها شرها وعدوانها، وقد استمر نفوذ البدو قوياً حتي جاء محمد علي فاستطاع إضعاف شوكة هؤلاء البدو وتأمين الطرق.^(٣٣) ومن أشهر القبائل التي كان عليها درك الطريق بنو عائد (العائد) وهي بطن من جزام من القحطانية مساكنهم ما بين بليس إلي عقبة أيلة، ويذكرون أن طريق مكة فيما بين القاهرة والعقبة كان لهم^(٣٤) بالإضافة إلي قبيلة الأحيوات (الحيوات) وتجمعاتهم الرئيسية علي طريق الحج في بئر الثمد، ونخل، وجبل أم خشيب، وجبل الجدي، ورأس النقب، ودبة البغلة، ومشايخ اللحيوات من ذرية نجم بن سلامة بن غانم بن سعد بن صادق الوعد وكان نجم هو أول من أخذ الصرة من الحكومة المصرية لحماية الطريق،^(٣٥) بالإضافة إلي قبيلة الحويطات وأهم مراكزهم بئر مبعوق، وبئر المرة في وادي الراحة ومن الحويطات قبيلة كبيرة في محافظة القليوبية^(٣٦)

^(٣١) عبد العال عبد المنعم الشامي، دراسات في جغرافية مصر التاريخية- طريق قوص عيذاب- خلال العصر الوسيط، القاهرة، ١٩٩٨، ص ٨.

^(٣٢) Maspero, 'The Struggle of Nations Egypt'. Syria ana Assuria, Landon" [s.n.], 1925, P. 286.

^(٣٣) John Lewis Burckhardt, Travels In Syria and the Holy Land, 1882, pp. 459- 467.

^(٣٤) المقريري، البيان والإعراب عما بأرض مصر من الأعراب، تحقيق عبد المجيد عابدين، القاهرة، ١٩٦١، ص ٦٩.

^(٣٥) G.W. Marry, Sons of Ishmael, Londres, 1935, p. 249-250

^(٣٦) المقريري، البيان والإعراب، ص ١٠٣، ١٠٥.

ب- جهود الحكام والملوك والسلاطين في تأمين مسار الطريق وإعمار محطاته:

حرص خلفاء المسلمين على تأمين طريق الحج من خلال اهتمامهم بمنزله وتوفير وسائل الراحة والأمان علي طول مرحلة والسيطرة علي القوي التي تسيطر علي طريق الحج، كما عملوا علي زيادة فاعلية الإمكانات الطبيعية المتاحة فعلياً علي الطريق مثل موارد المياه أو التغلب علي العقبات الطبيعية التي تعترض مسار الطريق وذلك بتذليل العقبات والممرات الصعبة وتنظيف ممرات الطريق من الرمال التي تتجمع فيه،^(٣٧) كما عملوا علي استكمال النقص في بعض مقومات الطريق مثل حفر الآبار وغيرها، وعلى امتداد هذا الطريق شيدت المساجد والمنازل والخانات والقلاع وآبار المياه والبرك وأهم آثارهم على هذا الدرب في بر مصر: بركة الحاج غربي القاهرة. وقلعة عجرود غربي السويس، وفي بر سيناء قلعة نخل وآبارها وبركها. وبئر القريص وبركها، وتمهيد دبة البغلة ونقب العقبة. وقلعة أيلة^(٣٨). كما أقيمت الأسواق التجارية لتفي بحاجة الحجاج من كل المتطلبات الأمر الذي أدى إلى رواج المدن والقرى التي كانت تمر بها قوافل الحج حتى أصبحت معالم بارزة في خارطة العالم الإسلامي.^(٣٩)

وسوف نشير للعديد من الجهود البشرية علي طول الطريق في مراحلها الزمنية المختلفة علي النحو التالي:

أرسل الخليفة عبد الملك بن مروان (٦٥ - ٨٦هـ / ٦٨٥ - ٧٠٥م) في سنة (٧٩هـ / ٦٩٨م) أموالاً مع أمير الحج من أجل إنفاقها على كل من تضرر من الحجاج، ولقد تضرر هذا العام حجاج الركب المصري بسبب هطول أمطار غزيرة في طريق الركب.

كما أمر الخليفة الوليد بن عبد الملك (٨٦ - ٩٦هـ / ٧٠٥ - ٧١٥م) في سنة (٧٩هـ / ٦٩٨م) بتمهيد طريق ركب الحجاج المصري وحفر الآبار في محطات الطريق. بينما أمر الخليفة يزيد بن عبد الملك (١٠١ - ١٠٥هـ / ٧٢٠ - ٧٢٤م) في عام (١٠٤هـ / ٧٢٢م) بحفر الآبار في طريق ركب الحجاج المصري، ثم أمر الخليفة أبو العباس عبد الله بن أحمد (١٣٢ - ١٣٦هـ / ٧٥٠ -

^(٣٧) علي ابراهيم غبان، النقوش العثمانية الباقية علي عمائر طريقي الحج الشامي والمصري، المؤتمر الثاني لمدونة الآثار العثمانية في العالم، زغوان، تونس، ١٩٨٨، ص ٢١٨.

^(٣٨) J. Jomier, Le Mahmal et la caravane égyptienne des pèlerins de La Mekke (XIII e- XXe siècles), Ifao, Le Caire, 1953 p. 187.

^(٣٩) أنزار علوان عبدالله، طريق الحج من شمال إفريقيا عبر مصر (١٢٦٨ - ١٨٨٣) دراسة تاريخية جغرافية، مؤتمر طرق الحج في إفريقيا، الكتاب الخامس، ص ٨٨.

٧٥٣م) في سنة (١٣٥هـ / ٧٥٢م) بإصلاح طريق الركب المصري وحفر الآبار به. كما أمر الخليفة أبو جعفر عبد الله المنصور (١٣٦ - ١٥٨هـ / ٧٥٣ - ٧٧٥م) عامه على مصر في سنة (١٣٧هـ / ٧٥٤م) بأن يقوم بتوزيع أعطيات للأعراب القاطنين بطريق الحاج المصري، كما أنه أمر ببناء المساجد في هذا الطريق.

هذا، وقد أمر الخليفة أبو عبد الله محمد المهدي (١٥٨ - ١٦٩هـ / ٧٧٥ - ٧٨٥م) صاحب البريد في مصر عام (١٦٥هـ / ٧٨١م) بإقامة محطات للبريد في طريق الحاج المصري ووزع فيها البغال والحمير الخاصة بهذا الغرض. أما أبو جعفر هارون الرشيد (١٧٠ - ١٩٣هـ / ٧٨٦ - ٨٠٨م) فقد أمر عامه في مصر عام (١٧٥هـ / ٧٩١م) بإصلاح طريق الحاج وتوزيع أموال على الأعراب القاطنين في الطريق. كما أصلح أحمد بن طولون عام (٢٦٠هـ / ٨٧٣م) طريق الحاج ووزع أعطيات على الأعراب وفي سنة (٣٢٥هـ / ٩٣٦م) اهتم محمد بن الإخشيد بطريق الحاج.^(٤٠)

تعد الملكة شجر الدر (ت ٦٥٥هـ / ١٢٥٧م) إبان العصر المملوكي أول من اهتم بالطريق البري الذي يربط وسط سيناء بالمعمور المصري اهتماماً كبيراً غير مسبوق؛ حيث سلكت الطريق للحج سنة ٦٤٨هـ / ١٢٥٠م؛ فأمرت بإصلاح شامل للطريق؛ فتم حفر الآبار وبناء البرك على طريق الحج المصري، وبذلك أحييت شجر الدر هذا الطريق من جديد بعد أن فسد مدة من الزمن.^(٤١) بينما هناك رأي آخر أن من أعاد سبر غور هذا الطريق ثانية كان السلطان الظاهر بيبرس وتحديداً في ٦٦٧هـ / ١٢٦٨م،^(٤٢) فقد نال الطريق في عهده اهتماماً كبيراً فإليه يعزى إنشاء برج إلى الجنوب من أيلة، على مسافة قصيرة من خليجها لا تزيد على ٥٠ في سفح الجبل المجاور لها.^(٤٣)

لذلك كان لازدهار الطريق البري للحج أثره الكبير في زيادة أهمية طريق الصحراء الواقعة خارج باب النصر لأنه يسلك منها إلى بركة الحاج

(٤٠) سامي صالح عبد المالك، درب الحج المصري في سيناء، دراسة تاريخية أثرية معمارية، ص- ١٤٧-١٥٠.
 (٤١) إبراهيم رفعت: مرآة الحرمين والرحلات الحجازية والحج ومشاعرة الدينية، القاهرة، مطبعة دار الكتب المصرية، ١٩٣٥، ج٢، ص ٣٠٦.
 (٤٢) أحمد علي فهم، مخصصات الحرمين الشريفين، ص ٢٢٣.
 (٤٣) أحمد الرشيد، حسن الصفا والابتهاج بذكر من ولي إمارة الحاج، تحقيق ليلى عبد اللطيف أحمد، مصر، مكتبة الخانكي، ١٩٨٠، ص ٣٨.

ومن ثم فقد حرص سلاطين وأمراء المماليك على بناء المنشآت المتنوعة سواء بالبركة أو على جانبي الطريق المؤدي إليها.^(٤٤)

أقدم الناصر محمد بن قلاوون (١٣٤٠ - ١٣٠٩م) على بناء خان في كل من عجرود وآيلة،^(٤٥) وفي سنة ١٣٥٤ - ١٣٦١م قام الناصر حين بتمهيد الطريق عند آيلة حين أزال كل العقبات الشاقة فيه وقد عرف هذا العمل بنقب آيلة، ليسهل على الحجاج المرور فيه.^(٤٦)

كما بنى السلطان الأشرف فنصوى الغوري ١٥١٦-١٥٠١م خاناً وبرجاً في كل من نخل والسويس وأضاف أبراجاً لما بناه محمد بن قلاوون في عجرود وآيلة ليجعل منها قلاعاً حصينة تحمي طريق الحج المصري.^(٤٧)

كما زاد اهتمام السلاطين والولاة بعمارة الطريق ونجحوا في تطوير عمارته حيث كان أمراء الحج يباشرون معظم الأعمال المعمارية التي تجرى على الطريق ومن بينهم الأمير بيبري بك الذي تولي إمارة الحج المصري خلال السنوات (١٠٠٤-١٠١١هـ/١٦٠٣-١٦٠٣م)، والأمير رضوان بيك الفقاري والذي تولي إمارة الحج المصري بين سنوات (١٠٣٨-١٠٦٦هـ/١٦٢٩-١٦٥٦م) وقد تميزت أعمال هؤلاء الأمراء بالتركيز على بناء الآبار والبرك بمحطات الطريق. ومن المنشآت المدنية أيضاً البركة الثالثة التي استحدثت في الجهة الجنوبية خارج قلعة عجرود لسقاية الحجيج وتجديد مؤنتهم بالمياه كما تم تجديد وترميم قلعتها (الخان والبرج) لأكثر من مرة^(٤٨) هذا بالإضافة إلى فساقى عجرود والتي استحدثت بعضها في الدولة العثمانية وأهتم بعمارته الأمير علان الدودار فعمر ما فسد منها. بالإضافة إلى بركة المياه الثالثة إلى جوار البرج الشمالي لقلعة نخل وهي في حالة جيدة ومن المنشآت المدنية التي أعيد تجديدها واستخدامها في العصر العثماني بركة المياه الشمالية بمنطقة القريص (بيبر

^(٤٤) محمد الششتاوي، منتزهات القاهرة في العصرين المملوكي والعثماني، دار الأفاق العربية، القاهرة، ١٩٩٩، ص ١٨٤.

^(٤٥) سيد عبد المجيد بكر، الملامح الجغرافية لدروب الحجيج، تهامة، جدة، ١٩٨١، ص ١٠٦، ١٢٠؛ Sami Saleh Abd Al- Malik, the Khans of The Egyptian Haji Route in the Mamluk and Ottoman Periods, p. 59.

^(٤٦) أنعم شقير، تاريخ سينا القديم والحديث وجغرافيتها، ٢٠٤.

^(٤٧) أمينة جلال، طرق الحج ومرافقة في العصر المملوكي ٦٤٨-٩٢٣هـ - دكتوراة غير منشورة، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة أم القرى، السعودية، ١٩٨٦، ص ٣٩-٤٠، ٤٤، ٥٦.

^(٤٨) جددت في عهد السلطان سليمان القانوني (١٥٦٦ - ١٥٢٠م) ورممت من قبل السلطان محمد الثالث (١٦٠٣ - ١٥٩٥م). انظر: سميرة فهمي علي عمر، إمارة الحج في مصر العثمانية ٩٢٣-١٢١٣هـ/ ١٥١٧-١٧٩٨م، القاهرة، مطابع الهيئة المصرية، ٢٠٠١، ص ٢٩١؛ والبركة الثالثة هذه عبارة عن بركة مستطيلة ذات أركان مشطوفة أبعادها (٢٢×١٢٣م) وعمقها ٤م مبنية بالأجر وينزل إليها بدرج في الركن الجنوبي الغربي. كشف عن هذه البركة خلال المجلس الأعلى للآثار موسم يونيو ١٩٩٥.

مخمد) ويبلغ عمقها ١٥،٤م، ويتكون تخطيط البركة من مساحة مستطيلة طولها ٢٥م وعرض ١٦،٤٨م وامتدادها في الشمال وهذه البركة في حالة جيدة وتعد من أفضل نماذج برك المياه علي طريق الحج المصري وامتدت تلك التعميرات إلي قلعة أيله بأمر من السلطان مراد الثالث (١٥٩٥-١٥٧٤م).^(٤٩)

كما أشار الرحالة شارل ديدييه من قيام الوالي محمد علي باشا (١٨٠٥-١٨٤٨م) عام ١٨٠٩م بترميم القلاع المنتشرة بين القاهرة وينبع البحر، والتي شملت عجرود ونخل وأيلة والمويلح والأزلم بعد أن أفرد لها وضعا إداريا خاصا من خلال تعيينه محافظا يدير شؤونها ويتبع باشوية مصر، وقاضيا ينظر في أحكامها الشرعية^(٥٠)، وظلت تدار بهذا الشكل حتى انقطاع الحج براً واندثار الطريق البري ١٨٨٥م.^(٥١)

استمر الحكام والملوك والسلاطين بالعمل الدائم لتمهيد مراحل الطريق علي طول مراحل تطوره من نشأته حتي اندثاره وذلك كما سبق وأوضحنا من خلال جفرهم الآبار التي تردم فيه أو إنشاء آبار جديدة مع تهذيب كل ما يعثره من مشاق وعقبات، مع العناية الدائمة بالقلاع والمحطات الممتدة عبر أراضيه، بهدف تأمين الطريق وتوفير الراحة والحراسة للحجاج.

ثانياً: نشأة طريق الحج البري وتطوره:

أجمع الرحالة والمؤرخون والجغرافيون أن الطريق المصري البري بين قاهرة المعز إلى مكة المكرمة يمر بأربع مراحل أو أقسام أو (أرباع)؛ المرحلة الأولى تبدأ من صحراء الريدانية أو العباسية إلى عقبة أيلة، والمرحلة الثانية تبدأ من العقبة حتى منطقة الأزلم، والمرحلة الثالثة تبدأ من الأزلم حتى ينبع، والمرحلة الرابعة والأخيرة تبدأ من ينبع وتنتهي بمكة المكرمة. أما البعد الزمني لهذه الرحلة ذهاباً وإياباً فقد ذكر الجزيري أن العلماء قبله قدروا متوسط الرحلة ما مجموعه ألف ساعة وساعة، أما هو فقدرها عن تحقيق نحو سبع مئة وثلاثون وثلثان ساعة ذهاباً وإياباً.^(٥٢)

^(٤٩) محمد صادق باشا، الرحلات الحجازية، إعداد وتحريير محمّد همام فكري، بدر للنشر والتوزيع

بيروت، ١٩٩٩، ص ٢٧٢؛ سامي صالح عبد المالك، المرجع السابق، ص ٢٥٢.

^(٥٠) شارل ديدييه، رحلة إلي الحجاز في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي ١٨٤٥م، ترجمة وتقديم محمد خير البقاعي، الرياض، مطبعة مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، ٢٠٠٢، ص ٢٤٩.

^(٥١) محمد لبيب البتانوني، المصدر السابق، ص ٢٢٢.

^(٥٢) الجزيري، الدرر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة، ج ٢، ط ١، ت. محمد حسن

اسماعيل، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٢، ص ٩٣.

وقد تم اختيار المرحلة الأولى أو الربع الأول من درب الحج المصري ما بين القاهرة حتي العقبة (موضوع البحث) وذلك نظراً لأن هذا الجزء هو الأهم على درب الحاج المصري لأنه يحقق التواصل البري "الأرضي" ما بين غرب العالم الإسلامي وشرقه أي أنه بمثابة جسر طبيعي وهمزة للتواصل وهذا بالإضافة إلى أنه عند حدوث أخطار يتم هجره وعند زوال هذه الأخطار تتم العودة إليه ومن هنا لفت انتباه أولي الأمر من السلاطين والأمراء فاهتموا بعمارته والجغرافيين والمؤرخين والرحالة فاهتموا بوصف ورصد وتدوين أحداثه وعمارته عبر العصور التاريخية المتعاقبة.

١- المراحل التاريخية لتطور درب الحج المصري:

مر هذا الدرب بعدة مراحل تاريخية مختلفة بعد الفتح الإسلامي لمصر واستخدامه درباً رئيسياً لسير قوافل الحجيج وقد كان هذا المسار الواصل ما بين القاهرة وأيلة "العقبة" معروفاً قبل الفتح الإسلامي لمصر فهو الطريق البري الوحيد الذي يصل ما بين جزيرة العرب وبادية الشام وبلاد النهرين من جهة ومصر وغرب العالم القديم من جهة ثانية وذلك منذ العصور القديمة السابقة على ظهور الإسلام. أما بعد الفتح الإسلامي لمصر فقد أصبح الطريق الرئيس لعبور قوافل الحجيج القادمة من مصر والمغرب الإسلامي وغرب أفريقيا ويمكن تتبع هذه المراحل علي النحو التالي:

أ. نشأة الطريق :

نشأ درب الحج المصري من الفتح الإسلامي وحتى قبل نهاية العصر الفاطمي بقرن من الزمان (منتصف القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي) فقد استخدم درباً رئيسياً للحجاج في تلك الفترة وهي الوظيفة الأساسية للطريق، كانت بداية الطريق من شمال شرق القسطنطينية حتي جب عميرة (بركة الحاج) والتي كانت بداية طريق الحج علي طول التاريخ الوسيط حتي العقبة.^(٥٢)

وقد استمر هذا الدرب حتى النصف الأول من القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي ولكنه لم يشهد ازدهاراً حقيقياً وذلك بسبب استخدام الطرق البحرية للقوافل خاصة الرسمية منها خاصة في العصر الفاطمي وكذلك لعدم مرور القوافل منه بكثافة كبيرة في المرة

^(٥٢) عبد العال عبد المنعم الشامي ، درب الحاج المصري، القاهرة، ١٩٩٨، ص ٩.

الواحدة فلم تكن هناك حاجة لكميات كبيرة من المياه بعكس ما سنرى بعد ذلك في العصرين الملوكي والعثماني.

كانت منازل هذا الطريق تبدأ من الريدانية "العباسية" - جب عميرة "بركة الحاج" - الدار البيضاء - قصر عباس - عجرود - جسر السويش - العلووة "منابع وادي الحاج" - جنادل حسي "جبل حس" - نخل "منطقة التيه" - بئر القريض - العقبنة^(٥٤).

ب. هجر الطريق:

تم هجر الطريق منذ منتصف القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي وحتى نهاية العصر الأيوبي وبداية العصر المملوكي حوالي قرن من الزمان وهي فترة طويلة قبل فترة الإزدهار خلال المرحلة الثالثة من مراحل تطور الدرب وانتقلت وظيفة الدرب الرسمية دربا لقوافل الحجيج إلى صعيد مصر حيث وجد مساران: أولهما طريق قوص - عيذاب وثانيهما طريق أسوان - عيذاب "الوضح" وأصبح طريق الشمال في شبه جزيرة سيناء يؤدي وظيفة جديدة وهي وظيفة حربية وذلك لخدمة مرور جيوش صلاح الدين الأيوبي^(٥٥).

انقسمت هذه المرحلة إلى فترتين الأولى منها في أواخر العصر الفاطمي حيث تعرضت مصر لمحنة شديدة ممثلة في المجاعات في المجاعات والتي عرفت بالشدة المستنزفية والتي استمرت سبع سنين متصلة م٤٥٧-٤٦٤هـ / ١٠٦٤-١٠٧٢م وما ترتب عليها من انقطاع طريق الحج عبر البر، وفي أواخر القرن الخامس الهجري وأوائل القرن السادس الهجري وفي ظل الأخطار الصليبية التي جاءت وليدة قيام الإمارات الصليبية في الشام خاصة بعد أن استطاعت تلك الحملات الصليبية الوصول إلى مدينة عتبة أيلة في أوائل القرن السادس الهجري^(٥٦) نجحوا في ذلك حيث انقطع الدرب عبر سيناء بالنسبة لقوافل الحجاج بعد أن كانت أغلب القوافل تمر منه حسب وصف ناصر خسرو^(٥٧) وهجر درب الحج المصري وظيفته الأساسية كطريق للحج وأصبح طريقا تنسلكه الجيوش وأصبح الطريق الحتمي للحج طريق قوص - عيذاب أو طريق وادي العلاقي واستمرت عيذاب مسلكا للحجاج في ذهابهم وإيابهم زيادة على مسائتي سنة من سنة ٤٥٠ - ٥٦٠هـ / ١٠٥٨ - ١٢٦١م^(٥٨) وكانت مراحل هذا الطرق تبدأ من القسطنطينية ويمر بالمناطق

^(٥٤) سعيد عبد المجيد بكر، الملاحج الجغرافية لدروب الحجيج، ص ٧٧.

^(٥٥) سعيد عبد المجيد بكر، ص ٧٩

^(٥٦) رنسيان: تاريخ الحروب الصليبية، ترجمة السيد الباز العربي، ج ٢، الطبعة الأولى دار الثقافة، بيروت، لبنان، ١٩٦٨، ص ١٦٠.

^(٥٧) ناصر خسرو، سفرنامه، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٣، ص ١٠١.

^(٥٨) المقرئزي: المواظ والاعتبار بذكر الخطط، ج ١، دار الشعب، ص ٣٨٠.

التالية عبر النيل: اسكر - منية ابن الخصيب - مرسي جبل الملقمة - منفلوط - أسيوط - أبو تيج - إخميم - البلينة - دشنا - قنا - قوص - ومن قوص ينزل الحجاج من مراكبهم فيقطعون الصحراء الشرقية لكي يصلوا إلى عيذاب على ساحل البحر الأحمر.^(٥٩) كما هو موضح بشكل (٤).

علي الرغم مما يعترض هذا الطريق من عقبات متمثلة في طول المسافة وطول المدة الزمنية التي يقطع فيها هذا بالإضافة إلى قلة مائه بل وانعدامها لمسافات طويلة، وعبس قبائل البجاه التي كانت تقطن المنطقة و هذه الصعوبات التي تقترن بطريق قوص- عيذاب إلا أنه لا يمكن استخدام درب الحج المصري لوجود الصليبيين وحصونهم في أيلة والكرك والشوبك ووادي موسى.^(٦٠) وفي أوائل حكم سلاطين المماليك أن مدينة عقبة أيلة تحت السيطرة الصليبية، ولكن السلطان الظاهر بيبرس الذي حارب الصليبيين لمدة عشر سنوات ونجح في استرداد المدينة في عام ١٢٦٥هـ/١٢٦٧م ومن ثم يمكن اعتبار هذا التاريخ نهاية الفترة الزمنية الثانية من تاريخ الطريق الذي كانت الوظيفة الحربية فيه هي الوظيفة الرئيسية.

ج. مرحلة ازدهار الطريق:

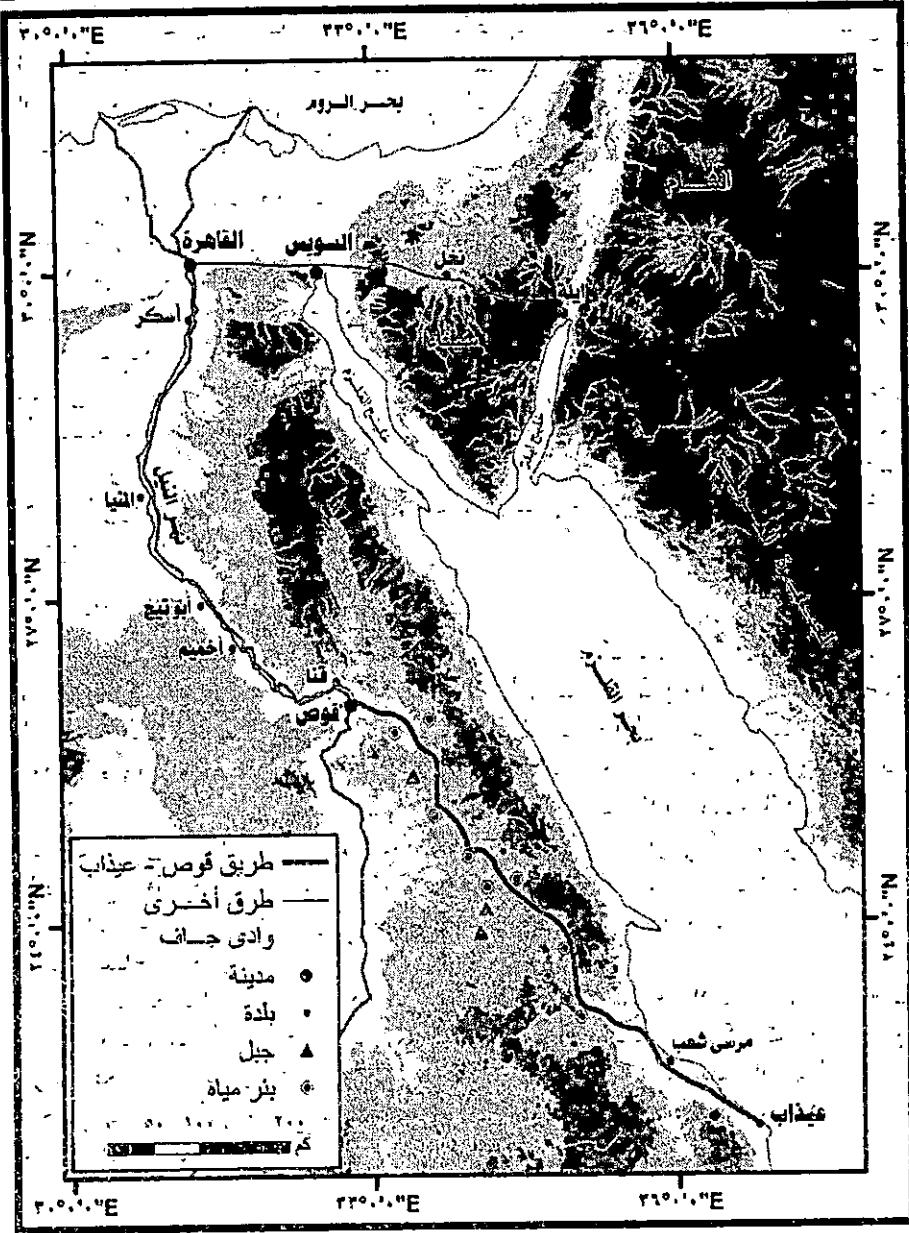
بلغ الطريق عصره الذهبي منذ بداية حكم سلاطين المماليك وحتى أواخر القرن التاسع عشر الميلادي، وعاد الدرب مرة ثانية إلى وظيفته الأصلية الأولى والمتمثلة في سير قوافل الحجيج وظلت قوافل الحج تسلكه حتى عام ١٨٨٥م وتعتبر هذه المرحلة أهم فترة في حياة الطريق فهي فترة ازدهار الحضاري والعمراني وتبدأ هذه المرحلة من سنة ١٢٦٧هـ/١٢٦٨م عندما خرجت أول قافلة رسمية بصحبة السلطان الظاهر بيبرس وطوال العصر العثماني وفترة من حكم أسرة محمد علي باشا لمصر بالتحديد حتى سنة ١٣٠٣هـ/١٨٨٥م وهو تاريخ خروج آخر قافلة رسمية بصحبة المحمل على درب الحاج المصري.^(٦١)

جدير بالذكر أن عودة الطريق لوظيفته الأساسية (الدينية) مرة ثانية في هذه المرحلة يعطينا فكرة على أن الأسباب والدوافع التي كانت وراء هجر درب الحاج المصري هي الأسباب نفسها التي ساعدت على ازدهار طريق الجنوب عبر قوص _ عيذاب وبزوال هذه الأسباب عادت الأهمية من جديد لدرب الحج.

^(٥٩) ابن جبير، رحلة بن جبير، دار ومكتبة الهلال، بيروت، لبنان، ١٩٨١، ص ٣٦-٣٧؛ السيد الدقن، سكة حديد الحجاز، دراسة وثائقية، ١٩٨٥، ص ٤٣.

^(٦٠) سيد عبد المجيد بكر، ٧٥ - ٨٠، ص ١٤٩.

^(٦١) ويذكر صاحب كتاب الملامح الجغرافية لدروب الحجيج أن السلطان المملوكي الظاهر بيبرس هو الذي أمر بأن تسلك قافلة الحج هذا الطريق البري في سنة ٦٦٧هـ/١٢٦٨م. لمزيد من التفاصيل راجع سيد عبد المجيد بكر، ص ٧٩.



شكل (٤) طريق قوص- عدياب عبر صحراء مصر الشرقية خلال مرحلة هجر طريق الحج المصري

المصدر: حسين مؤنس، أطلس تاريخ الإسلام، القاهرة، الزهراء للإعلام العربي، ط١، ١٩٨٧، ص ٣٩١. (بتصرف)

د. اندثار الطريق:

صار درب الحج المصري في هذه المرحلة في ذمة التاريخ؛ حيث هُجر فيها الدرب بلا عودة كطريق للحج، وذلك منذ أواخر القرن التاسع عشر الميلادي وأصبح معظمه أثراً بعد عين وذلك نتيجة لتطور وسائل النقل وظهور السكك الحديدية حيث مد خط سكة حديد القاهرة - السويس فأصبح الحجاج يتجمعون في القاهرة إلى السويس براً ثم ميناء السويس عبر البحر الأحمر إلى جدة ثم مكة والمدينة بالإضافة إلى حفر قناة السويس وأصبح الحجاج يستخدمون البحر بشكل رسمي واستمرت هذه المرحلة أكثر من قرن من الزمان وهو القرن العشرين وتعوضت منشأته للتخريب والتدمير خاصة الخانات والقلاع^(١٢).

هـ. إحياء الطريق وتفعيله:

هذه المرحلة المهمة والحالية هي مرحلة إعادة الإحياء عن طريق القيام بعمل المسح الأثري لتحقيق محطات الطريق ومنازله وتوقيعها على خرائط مساحية، ثم تسجيل هذه المواقع تسجيلاً أثرياً دقيقاً أو ما يعرف بالتوثيق الأثري الحديث، ثم تحديد المواقع الأثرية للطريق التي تحتاج إلى صيانة وترميم وإعادة تصور لما كانت عليه بالدراسات المقارنة، كما يتطلب إجراء حفائر علمية منظمة.

كما تؤكد الدراسة على أهمية إصدار القرارات الوزارية ومشاريع القوانين من مجلس النواب بضم الطريق برمته لقانون حماية الآثار والنشر العلمي؛ الأمر الذي يمكن معه استخدام الطريق مرة ثانية ولكن في إطار وظيفي متعدد كطريق له قداسة دينية تاريخية مسجل كأحد الطرق التاريخية والأثرية العالمية ومحاولة تسجيله ضمن التراث العالمي بمنظمة اليونسكو ومن ثم يمكن تفعيله سياحياً وضمه للخريطة السياحية المصرية، مع استخدامه كطريق بري، بدلاً من استخدامه فقط كما يستخدم الآن كطريق بري أو ما يعرف بطريق السيارات، الأمر الذي يعرضه للخطر والاندثار.

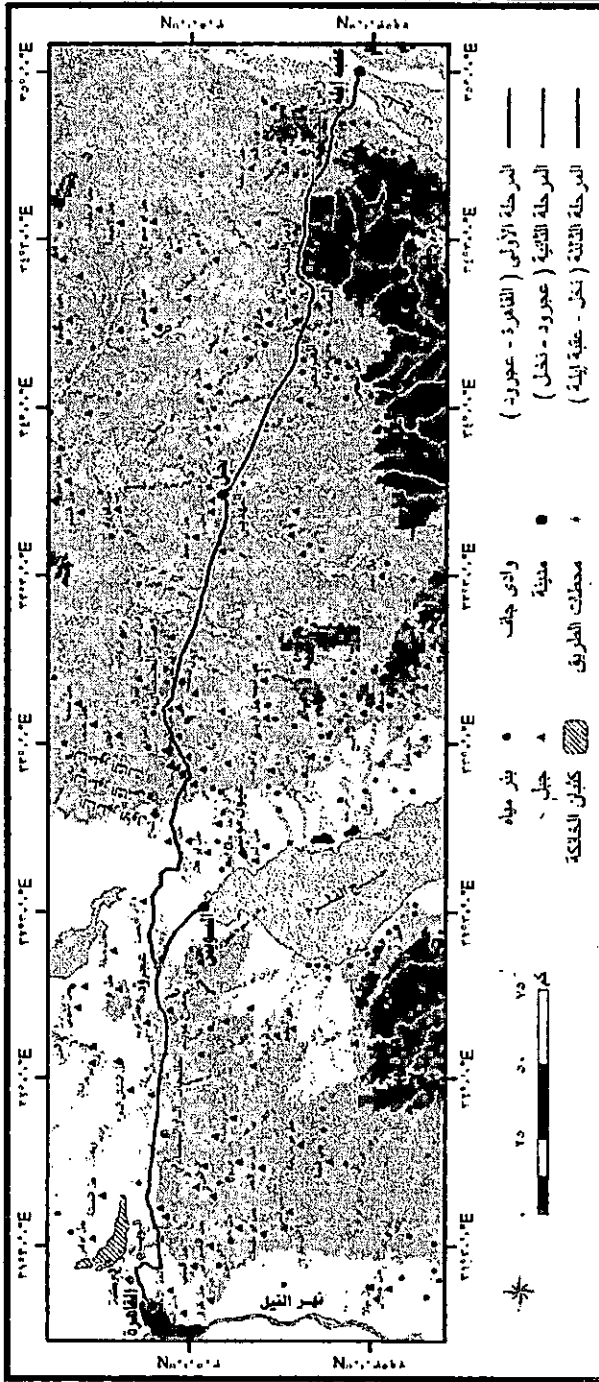
هذه التنمية السياحية للطريق مع أهميته كطريق فاعل ورئيس في وسط شبه جزيرة سيناء لا ينفصل بحال عن أهمية تنمية سيناء تنمية شاملة يحقق ثراء في الدخل القومي المصري.

(١٢) سامي صالح عبد المالك، درب الحج المصري في سيناء دراسة تاريخية أثرية معمارية" ص ١٥٤.

ثالثاً: مراحل (أقسام) طريق الحج المصري:

قسم الرحالة والمؤرخون والجغرافيون طريق الحج المصري إلى ثلاثة أقسام رئيسة أو كما كانوا يسمونها مراحل وذلك وفقاً لمنازل الطريق ومناحله يبدأ القسم الأول (المرحلة الأولى) من العاصمة وتحديداً من صحراء الريديانية (العباسية حالياً) وحتى عجرود وطولها حوالي ١٥٠ كم، والمرحلة الثانية تبدأ من عجرود إلى نخل وطولها حوالي ١٥٠ كم، أما المرحلة الثالثة والأخيرة تبدأ من نخل إلى عقبة أيلة وطولها حوالي ٢٠٠ كم، وكانت تقطع كل مرحلة من هذه المراحل الثلاث فتي نحو ثلاثة أيام بسير قوافل الحجيج. شكل (٥).

يشتمل الطريق على ست عشرة منزلة وتبدأ من القاهرة وتنتهي بعقبة أيلة، وهو طريق طويل قليل الماء والشجر، ومسافته ثمانية أيام، والتاسع في مناخ أيلة. على النحو التالي:



شكل (٥) مراحل (أقسام) طريق الحج المصري من القاهرة إلى عقبة آيله
 المصدر: من عمل الباحثة اعتماداً على المصادر

١ - المرحلة الأولى من الطريق (من القاهرة إلى عجروذ):

تتميز هذه المرحلة من الطريق بتوافر المياه عند طرفي الطريق، ومن ثم يتم التزود منها لقطع هذه المرحلة التي أصبحت منازلها مجرد مواضع للنزول لبعض الوقت ربما لأخذ قسط من الراحة. جدير بالذكر أن القاهرة في نهاية عصر المماليك وبدايات العصر العثماني أصبحت صحراء الريدانية^(١٣) العباسية^(١٤) كأرض مكشوفة غير عامرة هي بداية الطريق الذي يساير أطراف المعمور المصري في شمال شرق القاهرة نحو بركة الحاج^(١٥)، وكان الركب ينزل بها قبل السير إلى البركة خاصة المحمل^(١٦).

تتجه قوافل الحج من الريدانية نحو بركة الحاج في طريق طوله بنحو برید (٢٢ كم)^(١٧) وصفه الجزيري بأنه أرض فضاء وحصباء ورمل، تقطعها القوافل في خمس ساعات^(١٨). لتصل الرحلة إلى أول منزل من منازل الطريق البري للحاج المصري وهي بركة الحاج^(١٩) حيث مجتمع الحجاج منذ نشأة هذا الطريق^(٢٠) شكل (٦) وقد أمر الناصر محمد بن قلاوون بعمل أحواش للخليل والجمال ببركة الحاج. وكانت بركة الحاج تربي وتنتج بها الخيول والاغنام

^(١٣) بركة الحاج قرية موضوعة في الشمال الشرقي للقاهرة وإلى الشرق من قرية المرج بنحو ٣٠٠٠ م وهي حالياً (البركة) تابعة تقسم المرج من أقسام القاهرة، محافظة القاهرة، الاسم الأول لها جب عميرة ثم تغير اسمها فصار أرض الجب ثم بركة الحاج أو البركة؛ ويكنى السبب في تسميتها هو أن خليج أمير المؤمنين طم عام ١٥٨ هـ فاصبح امتداده لا يتجاوز موضع بركة الحاج هذه وسمي بذلك خليج القاهرة الذي كانت نهايته على شكل بركة تشغل أراضي منخفضة في نهاية السهل الفيضي تنتهي إليها فواصل هذا الخليج، ومن ثم صارت هذه المنطقة مؤهلة لتقديم بيئة طبيعية للطيور المهاجرة؛ الأمر الذي أغرى السلاطين للصيد بها فكانت بمثابة واحدة من أهم السرحات السلطانية سيما في عصر الأيوبيين والمماليك، راجع، علي مبارك، الخطط التوفيقية الجديدة لمصر والقاهرة ومنهنا وبلادها القديمة والشهيرة، ج٩، ص١٦؛ محمد رمزي، القاموس الجغرافي، القسم الثاني، البلاد الحانية، الجزء الأول، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٤، ص٣١؛ عبد العال عبد المنعم الشامي، السرحات السلطانية، ص٢٧ - ٤٠.

^(١٤) السخاوي، التبر المسبوك، ص ١٨؛ العياشي، الرحلة العيشية، ص ٢٦٤ - ٢٦٥.

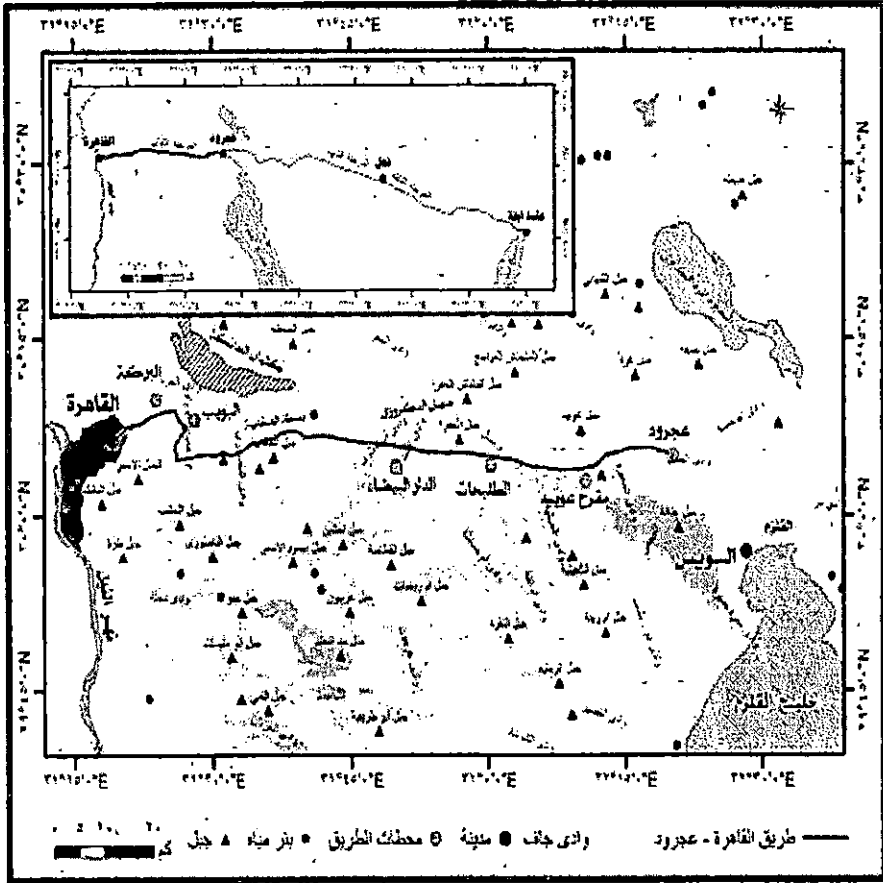
^(١٥) عن أصل كلمة برید والطرق البريدية في مصر، راجع: عبد العال الشامي، مصر عند الجغرافيين العرب، ص ٥٥٧ - ٥٦٣.

^(١٦) الجزيري، درر الفرائد، ص ٤٥٩.

^(١٧) ازدهر شأن بركة الحاج في العصر المملوكي ازدهاراً كبيراً ساعد على ذلك ازدياد أهمية الطريق البري إلى سيناء في العصر المملوكي بعد إخراج الصليبيين من بلاد الشام وعودة استخدامه من جديد كطريق لقوافل الحج وقد كانت بركة الحاج محطة الحاج وذويهم الذين كانوا يصحبونهم في رحلة الذهاب والوصول إليها حيث كانوا يمسكرون ويستريحون ويتجهلون للسفر ويمكثون بها عدة أيام، وكانت تقام بها الأسواق في مواسم الحج ويخرج غالب الباعة والمتسبين، بحيث يوجد هناك ما يحتاج إلى السفر بأرخص من سعر مصر، راجع العياشي، الرحلة العيشية، ص ٢٦٧. عبد العال عبد المنعم الشامي، السرحات، ص ٢٧.

^(١٨) اليعقوبي، البلدان، ص ٩٤؛ ابن خردادبه، المسالك والممالك، ص ١٤٦؛ قدامه بن جعفر، الخراج، ص ٨٤، ابن رسته، الأعلام النفيسة، ص ١٨٣؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٢١٥.

حيث كانت مرتعا خصيباً ونموها حتى ضرب بها المثل فقد قيل كبش "بركاوي" نسبة إلى هذه البركة^(١٩)



شكل (٦) المرحلة الأولى (القاهرة-عجروود) من طريق الحج المصري

المصدر: عزة أحمد عبد الله، جيومرفولوجية المنطقة بين القاهرة والسويس، (بتصرف)

أفاد الظاهري (٨١٣-٨٧٣هـ) والذي كان أميراً للحج عام ٨٤٠هـ وفي صحبته المحمل الشريف أن الإقامة بالبركة حينذاك كانت ثلاثة أيام إلى أن يتكامل الحاج جميعه ويجتمعون الأعيان بمخيم أمير الحاج، ثم يرتب الحاج قطارين؛ يقصد قطار من الإبل وهو انتظام الإبل وسيرها على نسق واحد

^(١٩) المقرئزي، الخطط، ج ١، ص ٣٥٩.

بعضه خلف بعض؛ ويرتّب الجند للساقّة، ثم ينادى برحيل القطار الأول، ثم يكون القطار الثاني في اليوم الرابع من الإقامة بالبركة وهو ثاني يوم رحيل الأول، وذلك في بداية الثالث الأخير من شهر شوال^(٧٠).

ومما كان له الاهتمام بالبركة في العصر المملوكي القاضي عبدالباسط ناظر الكسوة الشريفة فقد قام في شوال سنة ٨٢٨هـ/١٤٢٤م بعمل بستان وساقية وفسقية ماء في بركة الحاج برسم الحجاج وقد عم بها النفع هناك بالإضافة إلى تخصيص مبلغ ٨٠٠٠ درهم في كل سنة لصالح تلك المنشآت. وكذلك أنشأ الأمير علان من ططخ الأشرفي سبيلاً حسناً وحوضاً بطريق بركة الحاج وقد كان موضع هذا السبيل أمام قبة يشبك مباشرة على الجانب الشرقي من الطريق تجاه الصحراء وقد وقع هذا السبيل في خريطة الحملة الفرنسية. وكذلك أنشأ العراف بالله المتبولي المتوفى في ذي الحجة ٨٧٧هـ/١٤٧٢م حوضاً وسبيلاً وبستاناً للبركة في أثناء سلطنة قايتباي، وقد دفن بقبة بزوايته هناك، ولا تزال هذه القبة موجودة ملحقة بالركن الجنوبي من المسجد (الزاوية) وقد جددت في سنة ١٠٢٨هـ/١٦١٩م. وقد أقيمت إلى جانب تلك المنشآت الخانات والفنادق بسبب القوافل حيث يستريح التجار ودوابهم، وكان يوجد بها خان بركة الحاج هذا ولم يتبق من تلك المنشآت أي أثر يعود للعصر المملوكي^(٧١).

أكد ابن مليح في القرن الحادي عشر الهجري، وتحديداً عام ١٠٤١هـ أن بركة الحج كانت لا تزال أول منازل الحجيج على هذا الدرب بقوله " فأول منزل نزلته الأركاب، موضع يعرف بالبركة خارج المدينة على شاطئ بركة من برك النيل وفيه محل اجتماع الركبان"^(٧٢).

تميزت بركة الحاج بكونها عامرة ببعض السكان مقيمين طوال العام، كما تشتمل على العديد من الآبار الصالحة لشرب الحجيج ودوابهم، كما يقام بها سوق موسمي طوال شهر شوال من كل عام بمناسبة تجمع الحجيج بهذا المنزل؛ لذا أخبرنا الرحالة والمؤرخون أن قوافل الحج اعتادت أن تقيم وتبيت بها عدة أيام زادت عن ذي قبل حتى انتهت إلى نحو خمسة أيام والرحيل في اليوم السادس^(٧٣)، وهي بهذا تكون أطول مدة يمكثها الحجيج في هذا المنزل ولعل وجوده في بداية الدرب أتاح للحجيج المصريين والمغاربة والأفارقة فرصة

^(٧٠) الظاهري، كشفت الممالك وبيان الطرق والمسالك، مخطوط استنبول، ورقة ١٦٥، ورقة ١٦٦، ورقة ١٦٧.

^(٧١) محمد الششتاوي، متنزهات القاهرة، ص ١٨٥.

^(٧٢) ابن مليح، أنس الساري، ص ٦٩.

^(٧٣) العيبري، الرحلة المغربية، ص ١٥٣؛ الجزيري، درر الفراند، ص ٩٤؛

سانحة للراحة والتزود بالمؤمن في الوقت نفسه. هذا ومما توارثه الخلف عن السلف أن للبركة درك لحراسة الحجيج وحمائيتهم^(٧٤)

هذا، وقد أشار ابن مليح في رحلته للحج إلى بيت الله الحرام قادماً من المغرب عام ١٠٤٠هـ / ١٦٣٠م إلى الاهتمام الشديد بحراسة طريق الحج المصري من قبل العثمانيين في الولاية المصرية عن طريق الجنود والفرسان فوصفهم بقوله "رجال كالأساد، قد ملؤوا السهول والأوعار، كأنه السيل إذا سال، أم البحر إذا مال، فلا ترى إلا خيولاً عتاق، ونجائب سباق"^(٧٥).

لعل الجزيري عبر عن ذلك بجلاء حين قال " .. وبالبركة نخل كثير، وبعض سكان ويويت بجوار زاوية الشيخ العارف بالله ابراهيم المتبولي وبها فسقية قديمة للماء عمرها عظيم الدولة في زمن الملك المؤيد والأشرف برسباي وهو عبد الباسط بن خليل الدمشقي وابتدأ في عمارة ذلك في شهر شوال سنة ثمان وعشرين وثمان مئة، وأنشأ بجانبها بئراً وبستاناً، ثم استجد المقام العالي داود باشا في نيف وخمسين وتسع مئة^(٧٦) حوضاً يشتمل على محراب للصلاة ومعرفة القبلة، ولواوين^(٧٧) لجلوس المسافرين للاستراحة من التعب، في ضمن عمارة عالية يراها المسافر من بُعد، أحسن في عمارة ذلك ما شاء، وحصل به نفع كبير "^(٧٨)

أضاف الجزيري عن موسمية سوق كبير يقام بها بقوله " ويُنصب بالبركة سوق كبير، فيه من الجمال، والحمير، والبغال، وأنواع الملابس المعدة للسفر، وما يحتاجه المسافرون من المركوب، والملبوس، والمأكول، بحيث أنه من أراد ابتداء السفر من البركة يتهيأ له سائر ما يحتاجه من أسبابه، وينتظم بها سائر أحوال الركب، والإقامة بها خمسة أيام، والرحيل منها سحر اليوم السادس، إلا في النادر لضرورة أوجب ذلك"^(٧٩).

^(٧٤) الجزيري، درر الفرائد، ص ٩٧.

^(٧٥) ابن مليح، أنس الساري، ص ٦٩.

^(٧٦) هناك وثيقة وقف مؤرخة في ١٧ ربيع الأول عام ٩٥٤ هـ وتشتمل السبيل والحوضان والإيوانان والحوض الثالث والبنائكات المقابلة للحوض فضلاً عن الحائظ أو الحديقة والبنيران والساقيتان، راجع أمال العمري، بركة الحاج، ص ١٢، ملحق ١، ص ٥١/٤٥ نص الوثيقة.

^(٧٧) اللواوين أي الإيوانان ومفردها إيوان وهو قاعة مسقوفة بثلاثة جدران فقط والجهة الرابعة مفتوحة تماماً للهواء الطلق أو قد تكون مصقوفة بأعمدة أو يتقدمها رواق مفتوح وتطل على الصحن أو الفناء الداخلي في اللغة هو إيوان، جمعه أو اوين وإيوانات ومعناه الصفة، أو كل مجلس واسع مظلل، أو القبر المفتوح المدخل والذي لا أبواب له. راجع أمال العمري، بركة الحاج، ص ١٣.

^(٧٨) الجزيري، درر الفرائد، ص ٩٤ - ٩٥.

^(٧٩) الجزيري، درر الفرائد، ص ٩٥ - ٩٦.

أشار ابن مليح كذلك إلى عمارة بركة الحج في طريق عودته من الحج عام ١٠٤٢هـ / ١٦٣٢م بقوله " .. ثم للبركة فحططنا بها الرحال .. وليس في الركب ما يقتاتة .. حتى جاءت المطاعم والأزواد، وجاءت بما عندها البلاد .. فبتنا ليلتنا في عيش هنيء .." (٨٠) والبركة محل وداع الأحباب (٨١)

مما سبق نلاحظ مدي شهرة بركة الحاج كأول منزلة لدرب الحج المصري نظراً لما تميزت به من خصائصها المكانية من حيث الموقع والموضع؛ حيث تميزت بركة الحاج بقربها المكاني من العاصمة ومن ثم كانت مركز تجمع الحجاج عند خروجهم من القاهرة وقبل دخولهم الصحراء الفاصلة بين المعمور وبرزخ السويس، وبالمثل في طريق عودتهم، ولعل مزايا الموقع أيضاً من وراء أهمية بركة الحاج فهي من القرني الهامشية للمعمور في شمال شرق القاهرة ومثل هذه المواضع من أطراف السهل الفيضي تكون أكثر انخفاضاً عما حولها الأمر الذي يجعل تجمع مياه الفيضان فيها يمكث لفترة أطول في شكل بركة أو سياحة أو نقعة وبالإضافة إلي وصول نهايات أو أطراف خليج القاهرة إلي هذا الموضع فيغذية بالمياه مما يضمن بقاء هذا الموضع، هذا مع وجود مصدر محلي ثانوي متمثل فيما يجلبه مفيض وادي الحمرة القريب بدليل وجود مصرف للسيول موجود إلي الشرق من البركة (٨٢)

ثم يتم المسير نحو البويب (٨٣) في طريق عبارة عن مضيق بين جبلين نحو ٢٢ كم ثم الوصول الدار الحمراء (٨٤) وهذا المكان وصفه ابن مليح بقوله " .. أرض متسعة غبراء تقشعر لها الأجسام، وتطيش لها الأوهام، وترتعد من خوفها الأقدام، ليس بها رزق لطالب، ولا مطعم لراكب، ولا ماء لشارب .." (٨٥) ثم الوصول للطليحات وبها فسقية عميقة معطلة وبئر خراب، ثم الوصول إلى مقرح عوييد ومنها يقطع الوعر الذي تسميه العامة المقات ولهم فيه اختلاف لا أصل له، وهو أول محجر بالدرب المصري، (٨٦) مما يشير إلى أن هذا المكان محل عناية واهتمام من قبل الدولة حينذاك، كما أخبرنا الجزيري أنه كان مكتوباً

(٨٠) ابن مليح، أنس الساري، ص ١٢٩.

(٨١) الجزيري، درر الفراند، ص ٩٨.

(٨٢) جمال حمدان، شخصية مصر، ج ١، ص ٧٩٦؛ عبد العال الشامي، السرحات السلطانية، ص ٣٨.

(٨٣) ذكرت البويب بأنها منخل أهل الحجاز إلي مصر وهي من البلدان المندرسة انظر: ياقوت الحموي، معجم

البلدان، ص ١٢٤؛ محمد رمزي، القاموس الجغرافي، القسم الأول، البلاد المندرسة، ص ٣٤.

(٨٤) سماها عباس حلمي الأول (١٨٤٨ - ١٨٥٤م) بالدار البيضاء أو الدار الخضراء وأنشأ بها قصراً للنزهة

والرياضة الخلوية، وهي واقعة علي الطريق البري المخصص للسيارات بين مصر الجديدة والسويس. انظر،

محمد رمزي، القاموس الجغرافي، البلاد المندرسة، ص ٥٨.

(٨٥) ابن مليح، أنس الساري، ص ٧٠.

(٨٦) عزة أحمد عبد الله، جيمورفولوجية المنطقة بين القاهرة والسويس، ص ٢٢٢ - ٢٢٤.

على جانبي هذا الوعر على عمود حجري" الداخلى إلى هذه البرية مفقود، والخارج مولود"؛^(٨٧) الأمر الذي يشير إلى اهتمام من يقيمون على إدارة الطريق وحراسته بعمارة الطريق والحفاظ على سلامة المسافرين.

ثم يتم الوصول إلى عجرود^(٨٨) وهي تعد أول المناهل بعد بركة الحاج؛ أي أن عجرود كانت المحطة الثانية لركب الحجيج للراحة والتزود بالمياه والمؤن.

تتميز عجرود بأنها مفروق طرق؛ فمنها ما يتجه لهضبة التيه وصولاً لعقبة أيلة مروراً بنخل وهو الطريق البري للحاج المصري- موضوع البحث - عبر وسط سيناء، ومنها مسار آخر يربطها بالدرب السلطاني عبر وسط سيناء وهو المسار الثاني للطريق البدرية أو ما يسمى بالمحور الأوسط ولهذا المحور امتداداته إلى فلسطين، وكذلك ترتبط عجرود بمدينة السويس والصلة بينهما كبيرة خاصة في موسم الحج،^(٨٩) لذا تعد عجرود منزلاً رئيساً لقوافل الحجاج والمعتمرين في رحلتي الذهاب والعودة، فضلاً عن طريق التجارة بين مصر وبلاد الشام، وتجارة الشرق العابرة عبر ميناء السويس وموانئ البحر الأحمر وجنوب الجزيرة العربية وشرق آسيا الأدنى والأقصى.^(٩٠)

اشتملت عجرود على عدة منشآت ما بين دفاعية وحياتية وتجارية؛ فقد كان بها خان حصين الذي أنشأه السلطان الغوري عام ٩١٥هـ (صورة رقم ١أ، ب، ج) على أنقاض خان أقدم منه؛ كان قد شيد في عصر السلطان الناصر محمد بن قلاوون، وهو من سلاطين دولة المماليك البحرية، تحت إشراف الأمير الحاج سيف الدين آل ملك الجوكندار الناصري نائب السلطنة بالديار المصرية؛ بهدف تخزين ودائع قوافل الحجاج وأغراضهم المختلفة، تبلغ مساحته ٦٠ x ٦٠ متر، ويُدعم أركانه أربعة أبراج، كما توجد به ملحقات خدمية عبارة عن أفران لإعداد الطعام، وطواحين لطحن الغلال، كما كان الخان يشتمل على مسجد كبير له منذنة.

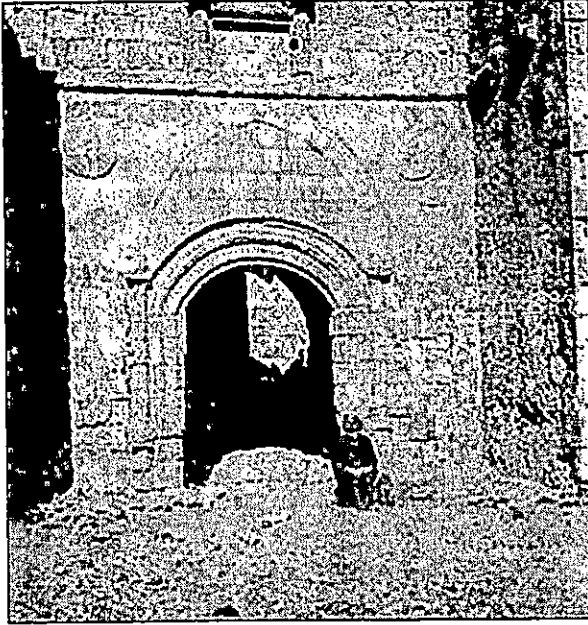
^(٨٧)الجزيري، درر الفرائد، ص ١٠١.

^(٨٨) كانت محطة هامة إلى شمال السويس الحالية بقليل علي بعد عشرين كم في الشمال الغربي لمدينة السويس عند بدء الدخول في شبه جزيرة سيناء وتتبع محافظة السويس ، راجع،

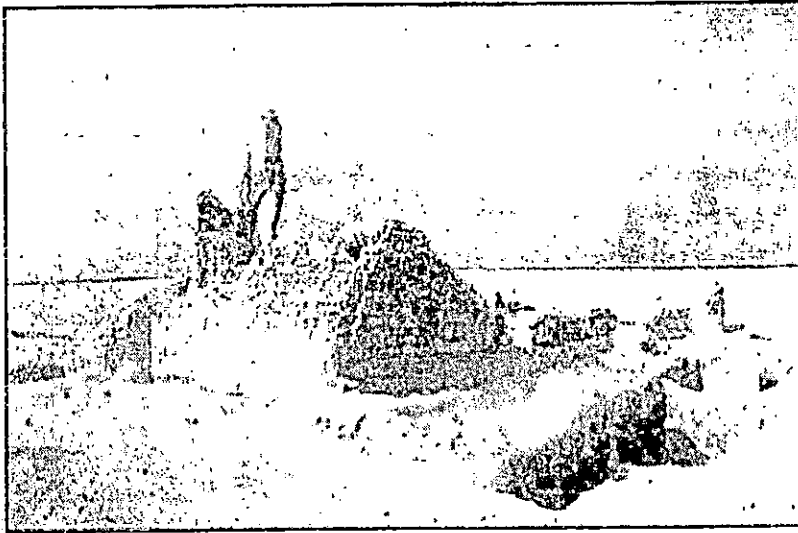
Edward Robinson, Biblical Researches in Palestine and the Adjacent Regions, 1867, pp.34-46، علي مبارك، الخطط التوفيقية، ج ١، ص ٧.

^(٨٩) عبد العال عبد المنعم الشامي، مصر عند الجغرافيين العرب، ص ٥٥٢؛ سيد عبد المجيد، الملامح الجغرافية لدروب الحجيج، ص ١٠٦.

^(٩٠) Hansen Thorkild, Arabia Felix The Danish Expedition of 1761-1767, Translated by James and Kathleen Mc Farlane, Collins, London, 1964, pp. 193-202



صورة رقم (أ) بقايا قلعة عجرود من الخارج عام ١٨٨٥م
المصدر: صورة أرشيفية من المجلس الأعلى للآثار



صورة رقم (ب) بقايا قلعة عجرود على درب الحاج المصري
المصدر: دراسة ميدانية بتاريخ ٢٠١٧/٧/٤



صورة رقم (١ ج) مشهد آخر لبقايا قلعة عجرود على درب الحاج المصري

المصدر: دراسة ميدانية بتاريخ ٢٠١٧/٧/٤

تناول الجزيري عدد الآبار الصالحة للشرب (صورة رقم ٢) والسواقي القائمة عليها لاستخراج المياه؛ وإن كان ماؤها لا يكاد يسيغه الشارب؛ وصل عددها أربع فساق، طمرت منها اثنتان واستجدت ثالثة في عصر الدولة العثمانية،^(١١) ورغم ذلك أشار ابن مليح عن عجرود بكونها مصدراً ليتزود الحجيج منها بالماء ربما تمثل حالة الضرورة بقوله: "ثم قصبة عجرود، لتحمل منها الماء الوفود"^(١٢) أجمعت المصادر أن مياه عجرود لم تكن عذبة ويبدو أن كل من مر بها تزود من مياه آبارها في حكم المضطر؛ لذا يذكر صاحب كتاب رحلة الشتاء والصيف (ب ٥١٠٧٠) "ثم أتينا عجرود ذات الجفا والصدود، متعطشين إلى الماء (الماء) متالمين من الظما، فشرينا من مائه الذي زاد على الملوحة بالمرار، ومن فقد العين تعلل بالأثار"^(١٣)

^(١١) الجزيري، درر الفرائد، ص ١٠٢.

^(١٢) ابن مليح، أنس الساري، ص ٧٠.

^(١٣) الموسوي، رحلة الشتاء والصيف، ص ٢٢.



صورة رقم (٢) بقايا بئر عجرود على درب الحاج المصري.

المصدر: درانية ميدانية بتاريخ ٢٠١٧/٧/٤

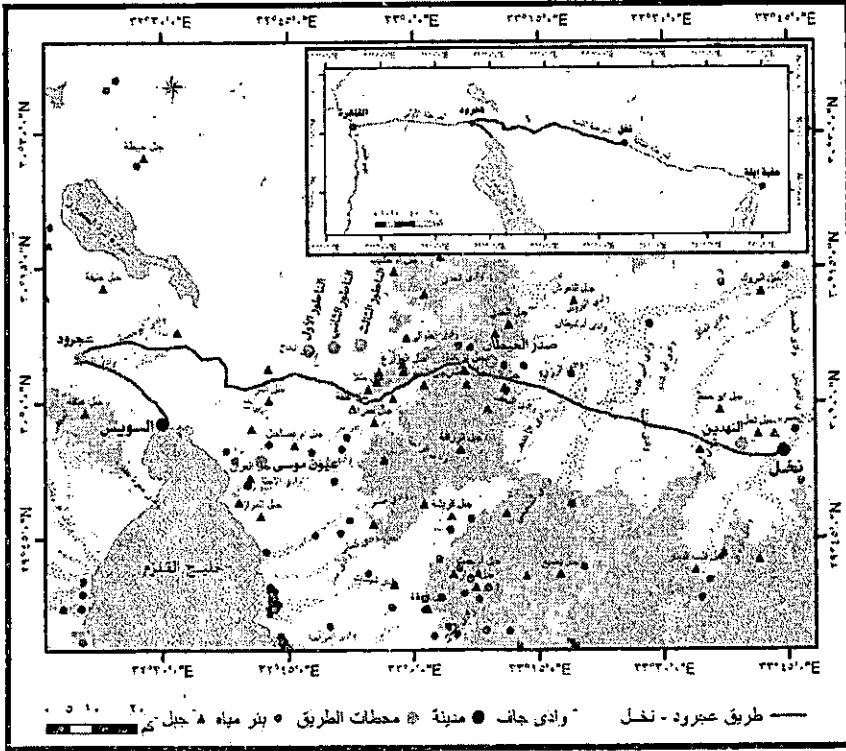
كما اشتملت عجرود على سوق ينشأ في موسم الحج يتوئى إليه من بليسن والسويس لقربهما من هذا المنزل.^(٩٤) اشتمل منهل عجرود كذلك على العديد من المنشآت المعمارية المختلفة الوظائف كملحقات خدمية للخان؛ لعل أهمها القلعة مساحتها مستطيلة الشكل فيبلغ الطول ٣٧م، والعرض ١٥م، ويُدعم الركنين الشرقي والغربي بُرجان، وكان الخان يتكون من طابقين، وفي داخله يوجد بئر. يقع الخان الحصين في شرق قلعة السلطان قانصوه العوري على نحو مسافة ٥٠٠م، ولذا أخبرنا النابلسي في مستهل القرن الحادي عشر الهجري عن قلعة عجرود وما فيها من جند يحرسون هذا الموضع.^(٩٥)

تنوعت المنشآت المائية في عجرود ما بين الآبار وبرك المياه والفساقي أو الأحواض التي كانت تستخدم لشرب الدواب، واستخدمت السواقي التي تقوم بتشغيلها الحيوانات لاستخراج المياه من الآبار العميقة، وكانت تلك الآبار والبرك السبب الرئيس في ظهور معظم الأبراج والقلاع والخانات الحصينة من أجل حماية مصادر المياه على طول طريق الحاج المصري. جدير بالذكر أن عجرود تشتمل على جبانة لدفن المتوفين من الحجيج على الأرجح.

(٩٤) الجزيري، درر الفرائد، ص ١٠١.
(٩٥) النابلسي، الحقيقة والمجاز، ص ٢٩٤.

٢- المرحلة الثانية من الطريق (من عجرود إلى نخل):

يتجه درب الحاج من عجرود شرقاً إلى الشمال من سبخة السويس (شكل ٧) وباجتياز برزخ السويس إلى السهل الرملي؛ حيث عدد من الأودية المنحدرة من حافة هضبة التيه الغربية، ولذا تعددت الدروب التي تسلكها قوافل الحج بتعدد الأودية.^(٩٦)



شكل (٧) المرحلة الثانية (عجرود - نخل) من طريق الحج المصري

المصدر: من عمل الباحثة اعتماداً على المصادر

(٩٦) ابن مليح، أنس الساري، ص ٧٠.

عندما يتم تجاوز الحجيج السويس شرقاً حيث وادّي مبعوق؛ الذي يتسم بوجود ماء عذب غزير تحت رمال بيضاء؛ عبر عنه الجزيري بقوله: .. وبالقرب من عجزود ماء حفائر عذب، كان فيّ عمارة ومصانع، وبالقرب منه ماء طيب، يقال له المشاش،^(٩٧) معروف".^(٩٨) واستخدمته كلمة عمارة أي بناء الأحواض والفساقي وتعميق الآبار والعناية بها، وهذا دليل على تنظيم هذه الآبار وعمارته من قبل إدارة الحكم العثماني لتكون منهلاً على هذا الطريق حينذاك، كما إن كلمة مصانع هذه التي استخدمها الجزيري فهي تمثل السواري والأعلام التي تحدد الطريق؛ فقد ذكر أن الخروج من عجرود يعني: " .. دخول الركب إلى الرمل الذي يستمر فيه الراكب سائراً حتى يمر على السبخة (أي أرض منخفضة مغطاة بطبقة ملحية لا نبات بها) وبعض الأعلام".^(٩٩)

كان العياشي (٥١٠٣٧ - ٥١٠٩٠)، في حجته الثانية عام ٥١٠٧٣، أكثر المصابر التي فصلت عمارة الطريق من عجرود إلى نخل؛ سيما الخروج من عجرود، وكيف اعتنت الدولة العثمانية بعمارة درب الحاج عموماً، وبشكل خاص بالطريق خروجاً من عجرود كمفترق طرق وانبثاق عدة مسارب من الأودية المنحدرة من هضبة التيه؛ فقال في ذلك، موضحاً ما أجمله الجزيري من قبل " .. ثم ارتحلنا من عجرود قاصدين للنابعة (يقصد عيون موسى)، وعدلنا عن طريق الحاج التي فيها المصانع يمينا، والمصانع سواري مبنية في سبخة لا يظهر فيها أثر الطريق، فجعلوا تلك الأعلام المبنية ليستدل بها على الطريق، وجعلوا في رؤوس البنية حجراً مستطيلاً خارجاً إلى ناحية الطريق ليستدل به الماشي ليلاً، وربما علقوا على بعض الأعلام مصابيح بليل، وبين كل علم وعلم نحو من فرسخ أو أقل، حتى انتهوا بها إلى رأس وادي الرمل، وعلى هذا الطريق يسلك الحاج المصري دائماً، وكذا المغربي، إلا في أوان الحر وخوف العطش فيعدلون إلى النابعة عن طريق المصانع حتى يظهر لنا البحر وتقرب منا مدينة السويس جداً".^(١٠٠) وهذه الأعمدة تسمى النواطير وقد تبقى منها ثلاثة عمد من الحجر بين ترعة السويس وشرفة وادي الحاج بين كل عمود وآخر مسيرة ساعة وقد نصبت هناك لهداية الحاج في ذلك التيه.^(١٠١)

^(٩٧) وصف للأرض الطينية التي تمسك الماء وهي أرض رخوة يجتمع فيها ماء السماء وفوقها رمل يحجز الشمس عن الماء وتمنع المشاشة الماء أن يتسرب في الأرض، عبد العال عبد المنعم الشامي، مصر عند

الجغرافيين العرب، ص ١٦٦-١٦٨.

^(٩٨) الجزيري، درر الفرائد، ص ١٠٢.

^(٩٩) الجزيري، درر الفرائد، ص ١٠٣.

^(١٠٠) العياشي، الرحلة العياشية، ص ٢٧٤.

^(١٠١) النواطير لغة كلمة دخيلة على العربية مفردها ناطور والناطور هو الفرد الذي يقوم بحراسة مكان ما أي أن الناطور بمعنى الحارس وجمعها حراس وبذلك تكون النواطير هنا موضع أماكن حراسة درب الحاج في

كان النابلسي (١٠٥٠ - ١١٤٣ هـ / ١٦٤١ - ١٧٣١م) في رحلته أكثر دقة في تحديد مسارات الطريق عند الخروج من عجرود؛ فقال: "حتى مررنا على عجرود وهي المنزل الثالث من منازل الحاج المصري ورأينا قلعته وفيها أناس محافظون ولم ننزل هناك وبقينا سايرين حتى مررنا بفلاة واسعة فيها أشكال الأعمدة من الأحجار نحو أربعة وعشرين عموداً بين كل عمودين نحو الميل من المسافة وطول كل عمود نحو الأربعة أذرع بنيت للحجاج فيما تقدم من الزمان حتى يهتدوا إلى الطريق لتكون علامة لهم ونصباً كي لا يتوهوا عنه.."^(١٠٢) وهذا دليل قاطع على الاهتمام بعمارة الطريق سيما عند مفترق الطرق حتى لا يضل الحجاج والمعتمرون والمسافرون الطريق في الصحراء والحفاظ عليهم.

ثم يتم الخروج من النابغة بعد التزود بالماء الذي يصفه العياشي بقوله: "النابغة واد كبير ذو رمل فيه أحساء كثيرة تزيد على المائة، بل أين ما حفرت مقدار وقفة أو أقل وجدت ماء حلوياً بارداً في غاية الحلاوة كأنه ماء النيل، فربما يتوهم أنه أحسن منه. وسقي الناس إيلهم وأخذوا من الماء حاجتهم.."^(١٠٣) يتم بعد ذلك الرحيل إلى درب النابغة وهو واد بين جبلين لا ماء فيه وهو ما يعرف بثغرة حامد، ثم إلى صحراء التيه.^(١٠٤)

تلك المنطقة الوعرة ذات الكثبان الرملية المتحركة والتي تُعرف عموماً باسم المنصرف ويقع فيه التوهان وقندان الدرب ومعالمه والنواطير كانت في هذه المنطقة عند نشأتها تُعرف باسم الأعلام وهي كما جاء عند ابن منظور: "والعلم ما يبني في جواد الطريق من المنازل يستدل بها على الطريق وهي شيء يُنصب في الفلوات تهتدي به الضلالة وهي أيضاً علامات تستخدم لتحديد معالم ومسار الطريق في الأماكن التي يصعب السير فيها ويقال لها أيضاً الأعلام حيث إن هذه المنطقة على وجه التحديد التي توجد بها النواطير امتداد للجفار الذي يشغل القسم الأكبر من شمال شبه جزيرة سيناء وشرق الدلتا. وتُعرف هذه المنطقة بالتحديد قبل تشييد هذه النواطير باسم السبخة والمنصرف وقد كانت هذه النواطير في بداية إنشائها تُعرف عند الرحلة من قبل باسم المصانع أو الأعلام وهي مترادفات للنواطير فالعلم هو ما نُصب من الحجارة ليستدل به على الطريق. والنواطير اصطلاحاً هي العلامات "الأنصاب" التي على درب الحاج في المسافة ما بين عجرود والقباب والمعروفة باسم رمل المنصرف فقد اتخذت في هذا المكان لهداية الحجاج والمسافرين على الدرب الذي تكثر به الكثبان الرملية ويصعب السير فيه حيث لا يظهر فيها أثر الطريق ويؤكد ذلك الرشيد بقوله عن أسباب تعمير النواطير: "كان الحجاج لسعته يضل فيه وتعظم عليه المشقات فلا يهتدون لسلوك الطريق ذهاباً ولا إياباً ويلحقهم بالإضلال أنكاداً وأتعباً". لمزيد من التفاصيل راجع، الرشيد: حسن الصفا والاجتهاد بذكر من ولي إمارة الحج، تحقيق ليلى عبد اللطيف أحمد، مكتبة الخانكي، عصر، ١٩٨٠، ص ٤٧؛ نعم شقير، تاريخ سيناء، ص ١٥٠.

^(١٠٢) النابلسي، الحقيقة والمجاز، ص ٢٩٨.

^(١٠٣) العياشي، الرحلة العياشية، ص ٢٧٥.

^(١٠٤) يطلق عليها أحياناً برية التيه وهي سهل عظيم مقعر جامد يتخلله بعض الجبال وتغطيه طبقة رقيقة من قنات الصوان مساحته نحو عشرة آلاف ميل مربع وعلوه نحو ١٥٠٠ قدم عن سطح البحر، ويخترقه من الجنوب إلى الشمال وادي العريش العظيم وفروعه، وفي وسطه بلدة نخل، ويفصل بين بلاد التيه وبلاد الطور سلسلة جبال عظيمة تعرف بجبال التيه تمتد من تجاه السويس إلى تجاه العقبة في شكل قوس عظيمة، والمشهور أنها بلاد البلاد التي تاه فيها بنو إسرائيل ومن ذلك اسمها، راجع نعم شقير، تاريخ سيناء، ص ٤٥.

هذا، وقد أفادت المصادر أن الطريق بصحراء التيه كانت محل اهتمام الملوك والولاه على مر العصور فيخبرنا صاحب رحلة الشتاء والضيف الشهير بكبريت (١٠١٢-١٠٧٠هـ) عن ذلك بقوله " .. ولا زالت الملوك قديماً وحديثاً يمهدونها وتوعرها السيول، ويسهلها التسخير الإلهي"،^(١٠٥) ثم يتم الانطلاق منها إلى وادي نخل^(١٠٦) ثم إلى مدينة نخل^(١٠٧).

يصف الجزيري مدينة نخل^(١٠٨) بقوله " بها خان بناه قانصوه الغوري، وبها ثلاث برك وكانت أربعة فتعطلت واحدة، وبئران إحداهما بساقية والأخرى بسلم، وينسب لها سوق كبير يؤتى لها من قطيا،"^(١٠٩) "وبها أفران"،^(١١٠) بينما يصف العياشي مدينة نخل بقوله " .. وصادفنا هناك سوقاً كبيرة فيها كثير من أنواع الفاكهة الشامية أتى بها أهل غزة مثل التفاح واللوز وغير ذلك، وهناك بندر حصين (يقصد قلعة) فيه بئر ماء عذبة كبيرة لا تترح أبداً، يسقى منها بالبقر إلى برك خارج الحصن، وهي ثلاثة مثل البرك التي في عجرود، إلا أن هذه أعظم منها.."^(١١١) يلاحظ التطور في عمارة السوق زمن العياشي إبان القرن الحادي عشر الهجري من مشاركة التجار من غزة في هذا السوق وذلك مقارنة من اعتماد السوق زمن الجزيري إبان القرن العاشر الهجري على تجار مدينة قطيا فقط، كما يلاحظ أن مدينة نخل كانت تنبض بالحياة وذلك لتزويد الحجاج والمعتمرين بكل ما يلزمهم من أغراض المؤن والشراب والطعام؛ لذا ذكرها العياشي في موضع آخر بقوله " .. وتعجبنا من كثرة الفواكه الشامية؛ من سفرجل ورمان وعنب على اختلاف ألوان، والخيرات الكثيرة، وما يحتاج إليه الحجاج من الذخيرة، والفساقي (النافورات) المملوءة بالماء البارد المعدة للغادي

^(١٠٥) الموسوي، رحلة الشتاء والضيف، ص ٢١.

^(١٠٦) وادي نخل لا نخل فيه ولأنه لا يخلو من السافي الناعم الذي كأنه منخول، الموسوي، رحلة الشتاء

والضيف، ص ٢٢.

^(١٠٧) النابلسي، الحقيقة والمجاز، ص ٣٠٠؛ ابن مليح، أمن الساري، ص ٧١؛ العياشي، الرحلة العياشية، ص

٢٧٥ - ٢٧٦.

^(١٠٨) نخل: أصل اسمها نخر ثم حرفت إلى نخل وهي قرية ليس بها نخيل ولا شجر ويسكنها نفر من الناس

ويقال لها بطن نخل وكانت محطة من محطات طريق الحج ولها آبار ماء عذب، وهي حالياً مدينة ومركز في

الجزء الأوسط الجنوبي من محافظة شمال سيناء. انظر: محمد رمزي، القاموس الجغرافي، ق٢، البلاد

الحالية، ج٤، ص ٢٦٥.

^(١٠٩) قطيا مزم الحرب السلطاني، وهي حدائق متسعة من النخيل طريق العريش فيها آثار قديمة، وقلعة وبئر

مطوية بالحجر المنحوت، وكانت مكان أخذ المكوس من كل من يمر من ذلك الطريق فيأخذ الكاشف من جهة

الأجناد المصرية خفارة الأموال والنخيل والنواب للتجار وغيرهم، وعندهم سمك كثير لقربهم من البحر، راجع،

نعوم شقير، تاريخ سيناء، ص ٤٦، ١٦١؛ عبد العال عبد المنعم الشامي، مدن مصر وقراها، ص ٥٩.

^(١١٠) الجزيري، درر القوائد، ص ١٠٦-١٠٧.

^(١١١) العياشي، الرحلة العياشية، ص ٢٧٦.

والوارد".^(١١٢) أما ابن مليح فاكتفى بوصفه الموجز بقوله ".. ثم لقصبة النخيل، في فضاء من الأرض متسع بنيت على مورد عذب، ومنها مبدأ تيه بني اسرائيل".^(١١٣) أما النابلسي فقد تحدث عن نخل باعتباره المنزل الخامس من منازل الحاج المصري ثم وصف قلعتها بقوله ".. ثم دخلنا إلى داخل القلعة وفيها مسجد صغير وأناس قليلون وفي الخارج بركة من الماء كبيرة يسقى منه الحاج".^(١١٤)

تؤكد الدراسة الأثرية (صورة ١٣) ما ذكرته المصادر الجغرافية؛ حيث تتميز القلعة التي بناها السلطان قانصوه الغوري في العام ٩١٥ هـ / ١٥٠٩ م على هضبة تعلو نحو ١٧٥٠ قدماً عن سطح البحر، بنخل لحماية حجاج بيت الله الحرام قبل هزيمته علي يد العثمانيين ببضعة شهور. والقلعة عبارة عن بناء مربع الشكل ذات مدخل منكسر وبها خمسة أبراج: في كل زاوية برج والبرج الخامس في منتصف الضلع الشمالية، بُنيت من الحجر المنحوت وهو حجر كلسي كثير الوجود في تلك الجهات. وقد قام السلطان مراد الثالث العثماني بترميمها عام ١٥٩٤ م، حيث نُقش علي بوابتها الرئيسية عبارة "مولانا السلطان مراد خان عز نصره".^(١١٥) وهذا ما عبرت عنه المصادر بوضوح ".. وبها بئر وفسقية يملأ منها، وحصار (يقصد به قلعة) بناه الغوري وزادت فيه العثمانيون (اي العثمانيون)".^(١١٦)

تتميز قلعة نخل بموقعها الاستراتيجي علي المناطق المحيطة من كل الاتجاهات (صورة رقم ٣ب)؛ فهي محصنة بالأسوار الشاهقة من جميع الجهات. جدير بالذكر أن مدينة نخل حالياً تحتوي علي ثلاث آبار قديمة مطوية بالحجر: بئر داخل القلعة في زاويتها الشمالية الغربية حفرها باني القلعة، وبئران خارج القلعة إحداهما شماليها علي نحو مائة متر تشرب منها العريان والسائمة ويظن أنها أقدم من القلعة، والأخرى جنوبيها علي نحو عشرين متراً.^(١١٧)

^(١١٢) العياشي، الرحلة العياشية، ص ٢٧٩.

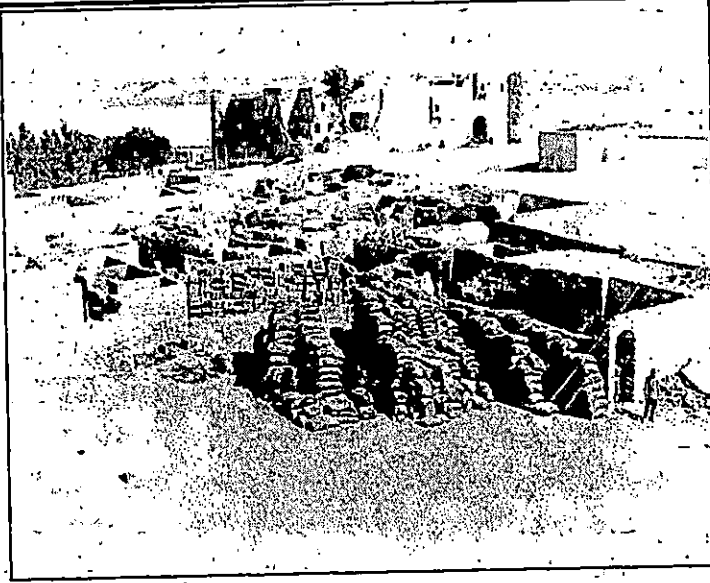
^(١١٣) ابن مليح، أنس الساري، ص ٧١.

^(١١٤) النابلسي، الحقيقة والمجاز، ص ٣٠٢.

^(١١٥) نعوم شقير، تاريخ سيناء، ص ١٤٣.

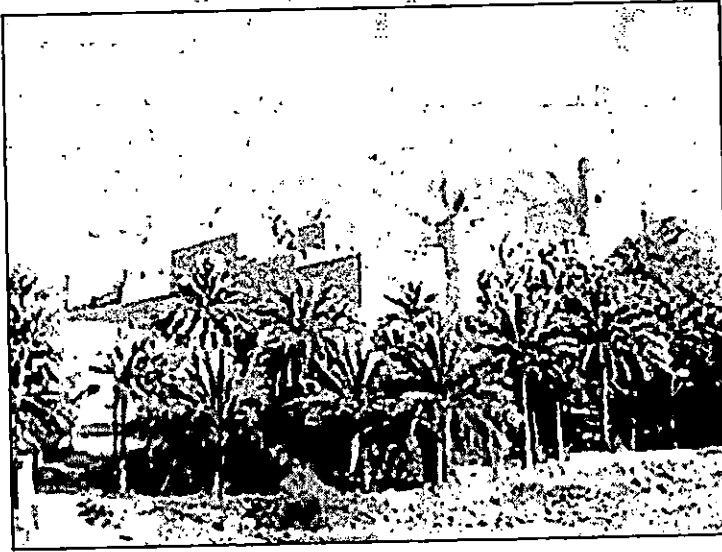
^(١١٦) كبريت، رحلة الشتاء والصيف، ص ٢٢.

^(١١٧) نعوم شقير، تاريخ سيناء، ص ١٤٧.



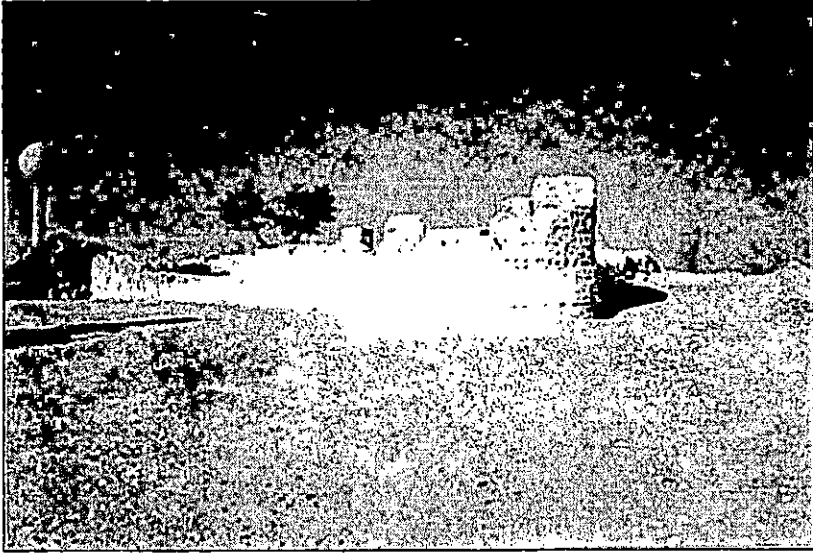
صورة رقم (٣ أ) صور أرسيفية لقلعة السلطان الغوري بمدينة نخل.

المصدر: نعم شقير، تاريخ سيناء، شكل ٣٦.



صورة رقم (٣ ب) مشهد عام لقلعة السلطان الغوري بمدينة نخل حالياً.

المصدر: المجلس الأعلى للآثار.



صورة رقم (٣ ج) مشهد عام لقلعة السلطان الغوري بمدينة نخل حالياً

المصدر: دراسة ميدانية بتاريخ ٢٠١٨/٨/٦

٣- المرحلة الثالثة من الطريق (من نخل إلى عقبة أيله):

أفاض الجزيري في وصف مراكز العمران علي هذه المرحلة المهمة من هذا الطريق؛ حيث يتم السير من نخل إلى وادي الفيحاء ويسمي وادي القريص^(١١٨) بالقرب من أبيار العلائي وهو مكان فسيح قبله حدره كبيرة وبتران، وهناك فسقية وحوش وقبتان.^(١١٩) أما النابلسي فيفسر ما أجمله الجزيري فيما يخص وادي القريص بقوله: "هو المنزل السادس من منازل الحاج فوجدنا هناك قلعة قديمة البنيان، متهدمة الأركان، وبها بئر ماء مهذوم وبالقرب منها في الخارج بركة كبيرة مجراها منقطع مردوم، وهناك آثار بئر آخر عليه قبة صغيرة وهو منزل معلوم".^(١٢٠) (شكل ٨).

ثم يتم السير بالقرب من عراقيب اليبغلة^(١٢١) بمحل يقال له المنيدره ومنها يتم قطع العراقيب وهي عقبة صغيرة ومحجر وصعود وهبوط، لذا كانت

^(١١٨) تعرف القريص بمحطة بئر أم عباس نسبة إلي والدة عباس حلمي الأول والي مصر لإجرائها بعض الإصلاحات في بئر هذه المحطة. انظر: محمد رمزي البلاد المندرسة، ص ٩٥.

^(١١٩) الجزيري، درر الفرائد ص ١٠٨.

^(١٢٠) النابلسي، الحقيقة والمجاز، ص ٣٠٤.

^(١٢١) مفرداها عرقوب وهي الطريق الضيقة وهو ما انحنى من الوادي والتوى، أو طريق ضيقة في الجبل وتعرف مسلكتها أي الضيقة في متنها والعراقيب هي خياشيم الجبال، راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان،

هذه المنطقة من أصعب المناطق التي يمر بها الحجاج عند اجتيازهم لها^(١٢٢) وقد قام السلطان قانصوه الغوري بتوسعة الطريق بهذا المكان وتعييده، وبالقرب من عراقيب البغلة على بعد نصف برصد، أي ما يقرب من ١ كم بئر تسمى ثم الحصى^(١٢٣) والثمند^(١٢٤) صورة (٤).

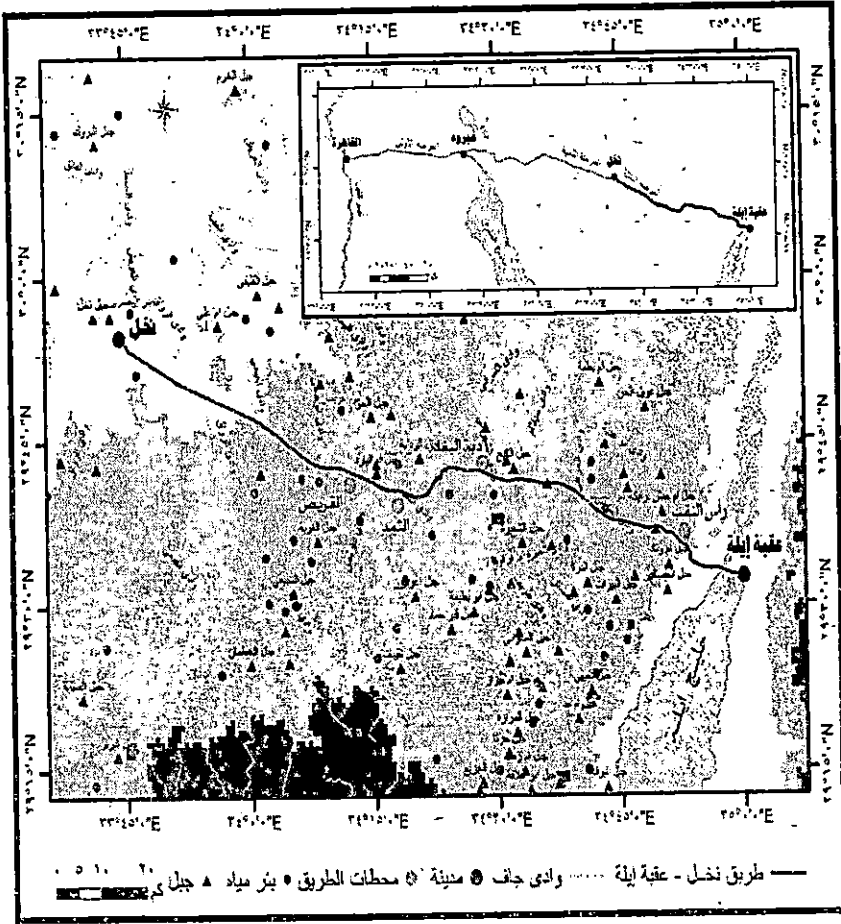


صورة رقم (٤) بئر الثمند (ثم الحصى)

المصدر: سامي صالح عبد المالك، النقش المراسيمي، ص ١٣٦.

تحقيق فريد عبد العزيز الجندي، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٠، ج ٤، ص ١٠٧، ١٢٢. ابن منظور، لسان العرب، مادة عراقيب، ج ١، دار الحديث، القاهرة، ٢٠٠٣، ص ٤٦٦؛ الجزيري، درر الفرائد، ص ١٠٩. (122) Sh. Tamari, "Darb al - Hajj in Sinai" An Historical Archaeologic al study MALinc XXV, Rome, 1982, p. 521, 522;

سمير فهمي علي، إمارة الحج في مصر العثمانية، ص ٢٥١. (١٢٣) الجزيري، درر الفرائد ص ١٠٨ - ١٠٩؛ سامي صالح عبد المالك، النقش المراسيمي التذكاري لعمارة درب الحاج المصري والآثار الباقية بعراقيب البغلة في سيناء (دراسة آثارية - تاريخية جديدة) حواشي اسلامية، مج ٤٠، المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ١٣٦. (١٢٤) الثمند: قرية تابعة لمركز نخل محافظة شمال سيناء، وكانت نقطة عربان واقعة في جبال شبه جزيرة سيناء وفي الجنوب الشرقي لنخل وعلي بعد ٦٥ كم وبينها وبين العقبة ٧٥ كم وعلي خط مستقيم. انظر: محمد رمزي، القاموس الجغرافي، ج ٢، ص ٤٦٥.



وقد أخبرنا الجزيري نقلاً عن ابن العطار عن إصلاحات الملوك والسلاطين السالفين لهذه المنطقة الوعرة من الطريق بقوله: "ولما كان الصعود المشق السلوك إليه فأصلحه الملوك السالفة: أولاً منهم الملك الناصر محمد بن قلاوون فإنه أصلحه مرتين، والسلطان الملك الأشرف قانصوه الغوري، على يد الأمير خايز بك المعمار حتى سهل أمره..".^(١٢٥)

(١٢٥) الجزيري، درر الفرائد، ص ١١٠.

قام كذلك الوالي العثماني داود باشا (ت ١٥٤٩م) حاكم أيلة مصر في نيف وأربعين وتسبع مائة (حوالي ١٥٤٣م) بتكليف محمد جبلي ناظر الأموال العامة عما يحتاجه". ذلك النقب من الإصلاح الكلي، وصحب معه أكابر المعمارية وصور صورة تلك الأرض ومساكنها في أوراق عُرضت عليه (داود باشا) ثم جُهزت إلى حضرة مولانا السلطان سليمان، وعُرض عليه أمر العمارة، وتقدير الاحتياج لكمال الإصلاح فبرز الأمر الشريف السلطاني بعمل ذلك، وجُهزت المعمارية والآلات وما يحتاج إليه، بحيث أنهم قاموا بالنقب لإتقان هذه العمارة وقطع الجبال بالمعاول لتوسعة الطرق بهمة ملوكية وعزيمة خاقانية، إلى أن تكامل ذلك في مدة تزيد عن السنة فصار مسلكا حسنا، ومرتقا هينا، وطريقا لينا، بعد أن كان ذلك النقب من أشق المسالك وأعظم المهالك" (١٢٦)

يصف العياشي عرقوب البغلة بقوله "هي عقبة فيها بعض صعوبة إلا أنها قد سويت وبنيت واتخذ على جانب الطريق مسجد صغير غير مسقوف، وذلك من عمل الأمير رضوان المتولي لإمارة الحاج أزمانا طويلة قريبة من ثلاثين (عاما)، وتوفي سنة ست وستين أو قريب منها (يقصد ١٥٦٦هـ)، وكانت له آثار حسنة في طريق الحجاز؛ من قطع الأشجار وإزالة الأحجار من الطرقات وحفر بعض الآبار وتجديد بعض البرك، فجزاه الله خيرا، فلقد كانت له همة عالية في تخليد المآثر" (١٢٧)

أما النابلسي فقد أسماها عقبة العرقوب ثم وصفها بقوله "فزلنا منها في منحدر عميق حتى وجدنا هناك تاريخاً منقوش في صخورها مضمونه أن السلطان قانصوه الغوري أمر بقطع هذه العقبة فجزاه الله تعالى خيرا عن أبناء السبيل حيث قطعت وحصل التيسير والتسهيل" (١٢٨)

جدير بالذكر أنه موافقة لما جاء في المصادر؛ فقد تم الكشف عن لوحة أثرية (صورة رقم ٥ أ، ب، ج) تمثل مرسوما ملكيا من السلطان المملوكي قانصوة الغوري؛ (١٢٩) منقوش عليها الآتي:

"بسم الله الرحمن الرحيم إنا فتحنا لك فتحاً مبينا ليغفر الله لك ما تقدم من ذنبك وما تأخر ويتم نعمته عليك ويهديك صراطاً مستقيماً وينصرك نصراً

(١٢٦) الجزيري، درر الفرائد، ص ١١٠.

(١٢٧) العياشي، الرحلة العياشية، ص ٢٨٠.

(١٢٨) النابلسي، الحقيقة والمجاز، ص ٣٠٥.

(١٢٩) أحاط المجلس الأعلى للآثار قطاع الآثار الإسلامية هذا الموقع بسور شانك، ومع ذلك بقي مزارا للعايرين من هذا الطريق الصحراوي الذين ترك بعضهم توقيعه على سفح ذلك الجبل الواقع في بداية منخفض على طريق دولي يربط شمال سيناء بجنوبها.

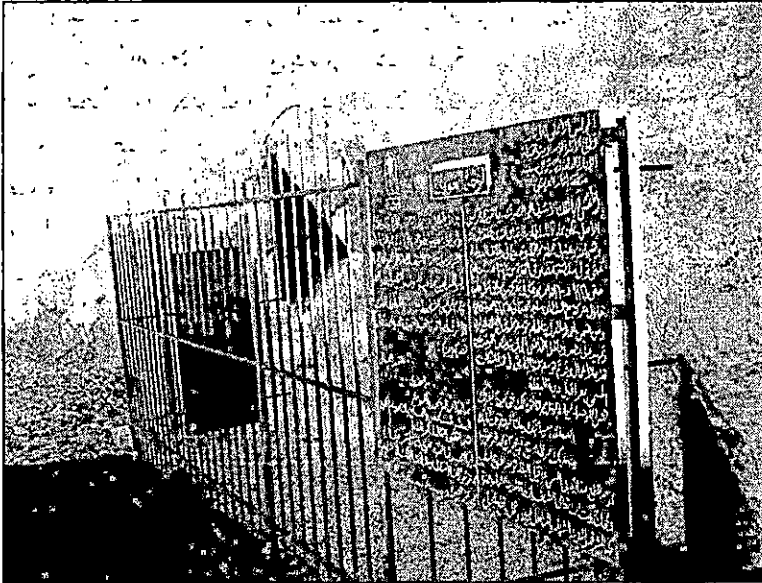
عزيزاً. رسم بقطع هذا الجبل المسمى "عراقيب البقلة" ومهد طرق المسلمين الحجاج لبيت الله تعالى... وعمار مكة المكرمة والمدينة الشريفة والمناهل عجرود ونخل وقطع الجبل عقبة ايلاء وعمار القلعة والآبار وقلعة الازلم والموشحة ومغارب ونبط الفساقى... وطرق الحاج الشريفة مولانا المقام الشريف والإمام الأعظم سلطان الإسلام والمسلمين... الملك الأشرف أبو النصر "قنصوه الغوري" نصره الله نصرأ عزيزاً" وأما الصخرة الثانية فقد نُقش عليها بأحرف كبيرة: "لمولانا السلطان الملك الأشرف ابو النصر قنصوه الغوري عز نصره." (١٢٠)



صورة رقم (١٥) لوحة أثرية من جبل "دبة البقلة" على درب الحاج في وسط سيناء للسلطان الغوري ويظهر الرنك الخاص به

المصدر: المجلس الأعلى للآثار

(١٢٠) نعم شقير، تاريخ سيناء، ص ١٥٠.



صورة رقم (٥ ب) لوحة الغوري بوسط سيناء وقام المجلس الأعلى للآثار بترميمه وعمل سور حديدي له يأخذ الطابع الإسلامي
المصدر: المجلس الأعلى للآثار.



صورة رقم (٥ ج) قراءة للوحة الغوري بوسط سيناء وبها النص الخاص بتمهيد الغوري لطريق الحج المصري
المصدر: المجلس الأعلى للآثار.

بالقرب من سطح العقبة مقدار ثلث بريد، أي ما يقرب من ٨ كم، مورد ماء يقال له القطار، ثم سطح العقبة ينزل الراكب بأخره بالقرب من صحراء النقب ثم يستعد للنزول منه (رأس النقب أو نقب العقبة) مع الاحتراس الشديد في تتابع الراكب على صورة مجموعات صغيرة ولا يصعد على نقب العقبة من هو راكب وتمر الدواب دون أن يعلوها أحد.^(١٣١)

ونقب العقبة هذا يعتبر من أشد أجزاء الطريق وعورة ولا مفر أمام المسافر أن يعبره حتى يتمكن من الوصول إلى العقبة وصف لنا البتانوني مدى صعوبة هذه المرحلة من الطريق قائلاً: " أن المسافر يصعد إليه (العقبة) بمنحدر من مسافة طويلة من الغرب حتى يصل إلى قمته، فإذا أراد أن ينزل إلى الجهة الشرقية صار نازلاً صاعداً وصاعداً نازلاً في أرض حجرية تارة وأخرى رملية ناعمة وأخرى خشنة زلطيته، إلى أن يمر في مضيق لا يسع إلا جملاً جملاً، وطريق هذا القطع حلزوني تقريباً،.... والمسافر لا بد أن ينزل عن دابته ويسير على قدمه حتى يقطع في ست ساعات نزولاً وضعفها صعوداً^(١٣٢)

ثم يتم الوصول لمدينة عقبة أيلة وهي تشتمل على قلعة حصينة من بناء السلطان قانصوه الغوري بنيت في عام ٩١٥هـ (صورة رقم ١٦، ب، ج، د)، يقيم به مجموعة من الحرس عاماً ثم يرجعون إلى مصر، ويتناوب على هذا الحصن غيرهم وهكذا كل عام، بها متاجر وأسواق عامرة، وكانت كثيرة النخل والزرع، وقد أخبرنا الجزيري أن النخل قد استجد بها في عصره على ساحل البحر وبعض حدائق بالوادي والساحل.^(١٣٣) وقد أكد نعوم شقير^(١٣٤) على ما جاء في المصادر من وجود قلعة قديمة، ونحو مائة كوخ مبنية بالحجر الغشيم والطين يسكنها نحو ٣٥٠ نفساً من متخفي العساكر الذين كانت مصر ترسلهم لحماية القلعة.

بينما وصفها صاحب الروض المعطار^(١٣٥) " .. أيلة في طريق مكة من مصر، هي أول حد الحجاز، وهي مدينة جلييلة القدر على ساحل البحر المالح بها يجتمع حجاج مصر والمغرب، وبها التجارة الكثيرة وأهلها أخلاط من الناس.. وبها علم كثير وأداب ومتاجر وأسواق عامرة وهي كثيرة النخل والزرع.. وبها مساجد". دال هذا النص مع نص الجزيري على أهمية الظهير الزراعي للمدينة سيما تميزها في زراعة النخيل، وباعتبارها منزل مهم للغاية

^(١٣١)الجزيري، درر الفرائد، ص ١١١.

^(١٣٢)البتانوني: الرحلة الحجازية، ص ٢٤.

^(١٣٣)الجزيري، درر الفرائد، ص ١١١ - ١١٢.

^(١٣٤)نعوم شقير، تاريخ سينا، ص ١٧٤.

^(١٣٥)الحميري، الروض المعطار، ص ٧٠ - ٧١.

في اجتماع حجاج مصر والمغرب العربي وغرب أفريقيا والأندلس مع حجاج الشام وغزة كانت بها أسواق عامرة، كما أدى هذا الزخم الحضاري للقاء مسلمي الغرب الإسلامي بإخوانهم من الشرق الأدنى لنهضة ثقافية بالمدينة حتى وصفت بأن بها علم كثير وآداب، وذلك على الأرجح بكثرة ما فيها من مساجد.

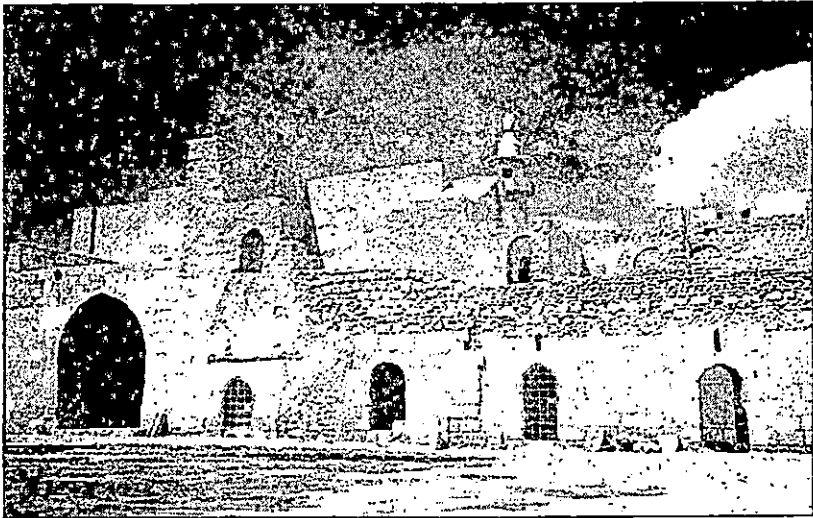


صورة رقم (١٦) مرسوم السلطان قانصوه الغوري ببناء القلعة في عام ٩١٥ هـ
ويظهر عليه رنك السلطان

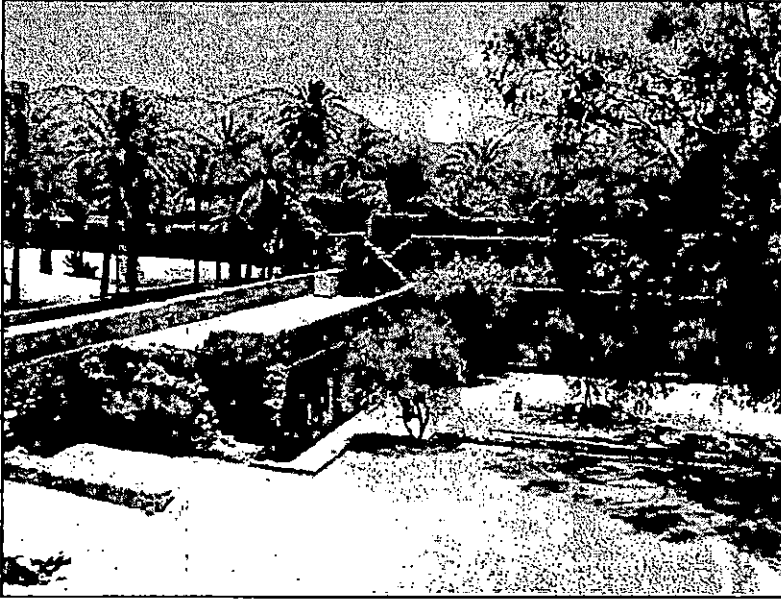
المصدر: دراسة ميدانية بتاريخ ٢٠١٧/٩/١٤ م.



صورة رقم (٦ب) البوابة الشرقية (بوابة مصر) أحد البوابات الأربعة لمدينة أيلة
المصدر: دراسة ميدانية بتاريخ ٢٠١٧/٩/١٤ م.



صورة رقم (٦ج) قلعة مدينة أيلة العقبية من الخارج
المصدر: دراسة ميدانية بتاريخ ٢٠١٧/٩/١٤ م.



صورة رقم (٥٦) قلعة مدينة أيلة العقبة من الداخل ويظهر في الخلفية بعض النخيل الذي تشتهر به

المصدر: دراسة ميدانية بتاريخ ٢٠١٧/٩/١٤م.

أما القلعة فقاومة في جنوب بلدة العقبة لاصقة بها من جهة الشرق، والقلعة مربعة الشكل، مثل قلعة نخل، مبنية بالحجر المنحوت وكان على كل ركن من أركانها الأربعة برج قد تهدم الآن. ولها بوابة عظيمة بقطرة تفتح إلى الشمال الشرقي يدخل منها إلى صحن القلعة بدھليز عظيم معقود بالقناطر. وفي أول الدھليز عن يمين الداخل وشماله ديوانان مبنيان من الحجر قد نُقش على جدرانها وواجهة البوابة بأحرف ناتئة كبيرة اسم باني القلعة ومرممها. أما باني القلعة فهو السلطان قانصوه الغوري، وأما مرممها فهو السلطان مزاد الثالث سنة ١٥٩٦/٥٩٩٦م. (١٣٦)

وصف الجزيري المدينة بقوله: "وبعقبه أيلة آبار منها في داخل الخان" القلعة" واحدة، وماؤها عذب سايع من بناء السلطان الغوري داخل الخان، وفي الخارج بئران داخل النخل، وماؤها عذب وهما منهل الحاج، وبئران خارج النخل حيث الفضاء، وماؤها دون ذلك، يسمونها آبار العرب، وكل من أراد

(١٣٦) نعوم شقير، تاريخ سينا، ص ١٧٥ - ١٧٦.

الماء بقرية هناك فليحفر من الأرض مقداراً قريباً، يرقى ماءً عذباً أحسن من ماء الآبار، وتختلف الحفائر في العذوبة فبعضها أحلى من بعض".^(١٣٧)

أما ما يخص الطريق المؤدي إلى أيلة فقد أفادت المصادر عن ذلك بوضوح إلا أن صاحب المعطاز تناول تاريخ عمارة هذا الطريق بقوله "وأصلح عقبة أيلة فائق مولى خمارويه بن أحمد بن طولون وسوى طريقها وردم ما استترم منها.. ثم أصلحها السلطان الأشرف قانصوه الغوري آخر ملوك الجراكسة من جملة ما أصلح في طريق الحاج في أواخر عمره قبل العشرين والسبعمئة".^(١٣٨)

عبر ابن مليح عن هذه المرحلة باختصار شديد فقال ".. ثم لسطح العقبة الكبرى، أرض بسيطة متسعة النواحي وهي التي تسمى عقبة أيلة، ثم لقصبتها وبها تلتقي الركبان من أرض الشام وغزة وغيرها".^(١٣٩)

يصف النابلسي النزول من العقبة الكؤود، ثم رؤية مدينة أيلة بقوله ".. وبان لنا النخيل وهاتك القلعة، ولسان البحر ذلك الطويل العريض طالع من جهة الغرب إلى جهة الشرق.. وبالقرب من البحر والقلعة.. هناك ماء حلوف في آبار قريبة من البحر الأجاج".^(١٤٠)

أما العياشي فقد وصف المدينة بقوله ".. بها آبار كثيرة، وفيها نخيل وسوق كبير يحضره أهل غزة وتأتيه الأعراب بالإبل والغنم والسمن والعسل والعلف للدواب، ووجدنا الفول فيها رخيصاً أرخص مما اكرى عليه من مصر".^(١٤١)

جدير بالذكر أنه هناك ثمة وثيقة تؤرخ بعام ٥١٠٨٧ تحت مسمى دفاتر الصرة الرومية ١٠٨٧-١٠٢٢٥/٥١٦٧٦-١٨٥٨م وهي مجموعة من المخصصات التي قررها الأتراك الذين عاشوا في مصر أو كانت لهم ممتلكات وأوقاف خيرية بها، فقرروا إرسال قدر من أموالهم على خيرات بالحرمين الشريفين بصورة سنوية تذهب إلى الحجاز مع أمير الحاج المصري في كل عام^(١٤٢). تشير الوثيقة (دفتر سنة ٥١٠٨٧/٥١٦٧٦م) وفيه:

^(١٣٧) الجزيري، درر الفرائد، ص ١١٩.

^(١٣٨) الحميري، الروض المعطار، ص ٧١.

^(١٣٩) ابن مليح، أنس الساري، ص ٧١.

^(١٤٠) النابلسي، الحقيقة والمجاز، ص ٣٠٥.

^(١٤١) العياشي، الرحلة العياشية، ص ٢٨١.

^(١٤٢) محمد علي فهيم، وثائق الحرمين الشريفين، ص ١٧٤.

" الضرة رومية أهالي حرمين شريفين وتصداقات مرخوم سلطان سليمان خان، عليه الرحمة والرضوان، مواجبات مجاورين وجوالي وبلوكات (أحد اقسام الفرق العثمانية) متفرقة وتفكجيان (رماة الرصاص بالبنادق) ومستحفظان (إحدى الفرق العسكرية السبع والتي كان يعهد إليها حفظ القلاع العسكرية الضاربة في مصر والحجاز على طريق الحاج المصري).. " (١٤٣) وهذا دليل واضح على اهتمام الإدارة العثمانية في الولاية المصرية بطريق الحاج والحفاظ على سلامة قوافل الحاج والمنشآت لمنازله من ناحية، وحرص أثرياء الأتراك وعلية القوم ممن عاشوا في مصر وأهتمهم بسلامة الحجيج على درب الحاج المصري وعمارته من ناحية أخرى..

انتهى دور طريق الحج المصري بعد افتتاح قناة السويس (١٨٦٩م)؛ حيث ذكر الرحالة "ريتشارد ف. بيرتون" في عام ١٢٩٥ هـ / ١٨٧٨م. (١٤٤) " لقد تدهورت قافلة الحج من عزها منذ ربيع قرن فبعد أن كانت تقاد من قبل باشا أو اثنين صار يرأسها رجل برتبة بيه لقد تقلص عدد الحجيج من آلاف كثيرة إلي ما لا يزيد عن ٨٠٠ شخص وهذه السنة لم يمر بالمويلح سوي ٨٠ شخص، بل إن المحمل صار ينقل بالبابور، كل هذا رغم أن عدد الحجيج الواقفين بعرفات زاد مؤخراً عن ما مضى، صار الأغلبية يفضلون الإبحار علي السفر بالبر، وإذا استمر هذا الوضع فلن يبق من قافلة الحج الا المحمل وحراسه".

وقد صدق توقعه حيث تناقص عدد الحجاج حتي وصل في عام ١٢٩٧ هـ إلي المحمل و ٢٠٠ من الجنود فقط، كما وصف ذلك محمد باشا صادق، وفي عام ١٣٠٢ هـ جيء بالمحمل عن طريق البحر وكانت هذه هي نهاية درب الحج المصري القديم. (١٤٥) وبهذا تكون نهاية استخدام طريق الحج المصري القديم كطريق للحج والعمرة كانت عام ١٨٨٥م وهو التاريخ نفسه لآخر محمل مصري مر علي هذا الطريق؛ ولم يستخدم إلا كطريق للنقل والمواصلات بين منازل فقط فيما يعرف بطريق السيارات.

(١٤٣) محمد علي فهمي، وثائق الحرمين الشريفين، ٢٠٠ - ٢٠١.

(١٤٤) ريتشارد ف. بيرتون، رحلة بيرتون إلي مصر والحجاز، ترجمة وتعليق عبد الرحمن عبد الله الشيخ، مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٤، ص ١٤٦-١٤٧.

(١٤٥) محمد صادق، دليل الحج الوارد إلي مكة من كل فج، ١٨٩١، بولاق، القاهرة، ص ٢٠٧؛ جوزيف بتس، رحلة جوزيف بتس (الحاج يوسف) إلي مصر ومكة المكرمة والمدينة المنورة، ترجمة ودراسة عبد الرحمن عبد الله الشيخ، مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٥، ص ٤١-٤٢.

رابعاً: منازل (محطات) طريق الحج المصري عبر العصور:

يمكن تحقيق منازل هذا الطريق من بدايته في القاهرة وحتى عقبة أيلة منذ النشأة حتى الاندثار كطريق للحج؛ ثم إعادة استخدامه كطريق للسيارات فقط؛ من خلال المصادر وكتابات الرحالة والمؤرخين والجغرافيين والدراسات التاريخية والجغرافية من خلال الجدول التالي:

جدول رقم (١) التطور التاريخي لمنازل طريق الحج المصري منذ النشأة حتى الاندثار

التطور الزمني المنازل	حتى نهاية ١٩/٥٢م	حتى نهاية ١٠/٥٤م	حتى نهاية ١٢/٥٦م	حتى نهاية ٤/٥٨م	حتى نهاية ١٦/٥١٠م	حتى نهاية ١٧/٥١١م	حتى نهاية ١٨/٥١٢م	حتى نهاية ١٩/٥١٣م	حتى نهاية ٢٠/٥١٤م
العيسية	-	-	-	-	الريمانية	الريمانية	الريمانية	العيسية	العيسية
بركة الحاج	جب عميرة	بركة الحاج	بركة الحاج	بركة الحاج	بركة الحاج	بركة الحاج	بركة الحاج	بركة الحاج	البركة
البريب	البريب	البريب	البريب	البريب	البريب	البريب	البريب	-	-
الدار الحمراء	-	-	-	-	الدار الحمراء	الدار الحمراء	الدار الحمراء	الدار البيضاء	الدار البيضاء
الطلحيات	-	-	-	-	الطلحيات	الطلحيات	الطلحيات	-	-
مقرح عويد	عجروود	عجروود	المقرح	المقرح	مقرح عويد	مقرح عويد	مقرح عويد	-	-
عجروود	عجروود	عجروود	عجروود	عجروود	عجروود	عجروود	عجروود	شط السويوس	شط السويوس
التواطير	-	-	-	-	التواطير	التواطير	رأس التواطير	وادي الحج	وادي مثله
عيون موسى	-	-	-	-	الناجية	الناجية	الناجية	-	-
القبليات	-	-	-	-	القبليات	القبليات	القبليات	-	-
وادي التيه	-	-	-	-	وادي التيه	وادي التيه	وادي التيه	-	-
نخل	-	-	-	-	نخل	نخل	نخل	نخل	نخل
القريص	-	-	-	-	وادي القريص	القريص	القريص	القريص	-
أبيار العالية	-	-	-	-	أبيار العلاني	أبيار العالية	العالية	-	-
عرايب البغلة	-	-	-	-	عقبة العرقوب	عقبة العرقوب	عقبة البغلة	عرايب البغلة	-
نقب العقبة	-	-	-	-	سطح العقبة	سطح العقبة	سطح العقبة	نقب العقبة	نقب العقبة
العقبة	أيلة العقبة	أيلة العقبة	أيلة العقبة	أيلة العقبة	قاعة العقبة	عقبة أيلة	العقبة	العقبة	العقبة

المصدر: من عمل الباحثة اعتماداً على المصادر (١٤٦)

يتضح من تحليل الجدول أنه لا يوجد خلاف بين المصادر عند المقارنة قديماً وحديثاً بين بداية الطريق ونهايته وإن كانت العقبة (نهاية الطريق) اختلفت تسميتها بينما ظل الموقع واحداً تقريباً حيث ظهرت مضافة إلي أيله فكان يقال (عقبة أيله) وذلك منذ القرن الحادي عشر الهجري/السابع عشر الميلادي، وأضيفت إليها أحياناً كلمة قلعة نسبة إلى الحصن الذي كان قائماً فيها.

(١٤٦) استندت الباحثة في عمل هذا الجدول على العديد من المصادر ومنها يعقوبي، البلدان، ص ٩٢، ٩٤ ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ١٣٦؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٢١٥؛ عباس عمار، سيناء المدخل الشرقي لمصر، ص ٨٠-٩٦؛

Pococke, R., A Description of the East and some other Countries, London, 1743, p.265; Robinson, E., Biblical Researches in Palestine and the Adjacent Regions, London 1867, p.587; Jarvis, C., Yesterday and Today in Sinai. London, 1933, pp. 200 -291.

تعد نخل من المحطات المهمة علي طول درب الحج المصري ولم يرد ذكرها صراحة إلا عند البكري في القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي وعرفت ببطن نخل إلا أن أهميتها كمحطة رئيسة برزت في العصر العثماني حيث لاقت اهتمام كبير من سلاطين ذلك العصر وبنيت بها قلعة لتأمين الطريق تلك القلعة التي يضيفها إلي نخل العديد من المصادر.

يتبين من الجدول كذلك وجود محطات رئيسة كانت من علامات هذا الطريق منذ بدايته وحتى اندثاره دون تغيير موضعها أو موقعها أو حتى مسمياتها إلى حد كبير؛ وهي بركة الحاج، عجرود، نخل، والعقبة، لذا فقد تمتعت هذه المحطات أكثر من غيرها بكل عوامل استمرارية الطريق وفاعليته من وجود المياه عن طريق معاهدة الآبار والفساقي وتعميقها وصيانتها بهذه المحطات على الدوام كما أخبرت المصادر، كما امتازت هذه المحطات الرئيسية بوجود الأسواق الموسمية(أثناء فترتي الحج والعمرة الرجبية على الأقل ذهابا وإيابا)، فضلا عن وجود قلاع حصينة لتأمين قوافل الحج والعمرة طوال العام سيما في مناطق ضعف الاستقرار العمراني حينذاك مثل عجرود ونخل والعقبة.

جدول رقم (٢) المنشآت الخدمية لمحطات طريق الحج المصري.

الخدمات المحطات	الآبار والفساقي	الأسواق	الخانات والفنادق	القلاع والحصون	المساجد	الأفنان والطواحين
بركة الحاج	يوجد	يوجد	يوجد	لا يوجد	يوجد	يوجد
الطلليحات	يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
عجرود	يوجد	يوجد	يوجد	يوجد	يوجد	يوجد
عيون موسى	يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
نخل	يوجد	يوجد	يوجد	يوجد	يوجد	يوجد
القريص	يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
عراقيب البقلة	يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
سطح العقبة	يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
عقبة أيلة	يوجد	يوجد	يوجد	يوجد	يوجد	يوجد

المصدر: من عمل الباحثة اعتمادا على المصادر. (١٤٧)

يتبين من الجدول رقم (٢) أن العامل المشترك بين كل محطات الطريق الرئيسية والثانوية متمثلا في مصادر المياه من الآبار والفساقي، بينما تمتعت المحطات الرئيسية السالفة الذكر تمتعت بكافة المنشآت الخدمية؛ وذلك لكونها

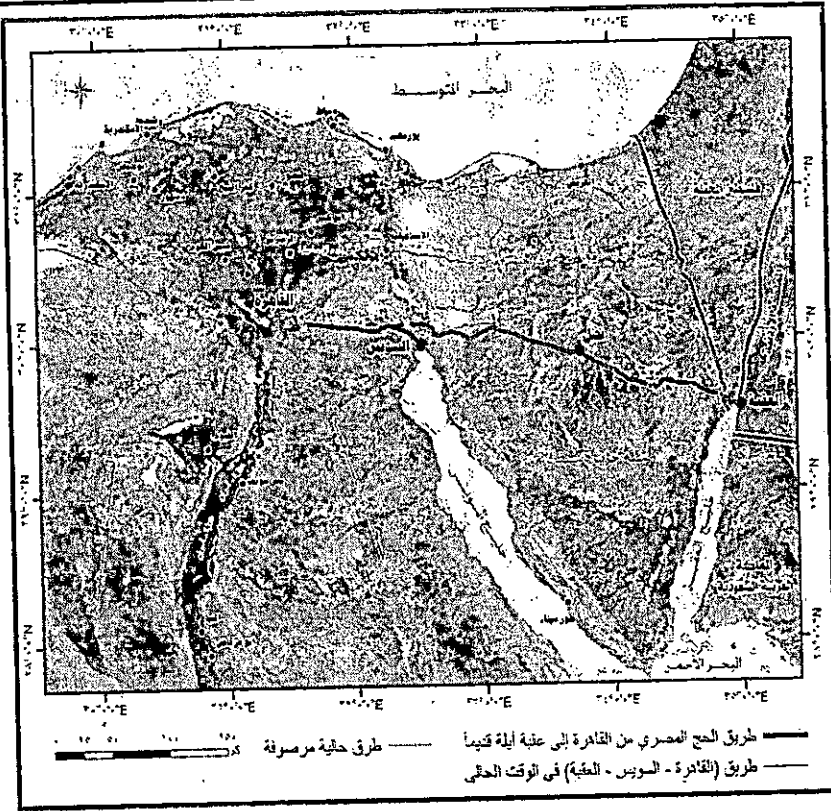
(١٤٧) استندت الباحثة في عمل هذا الجدول علي العديد من المصادر ومنها اليعقوبي، البلدان، ص ٩٣، ٩٤؛ ابن خردادبة، المسالك والممالك، ص ١٣٦؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٢١٥؛ عباس عمار، سيناء المدخل الشرقي لمصر، ص ٨٠-٩٦؛ الجزيري، درر الفرناند، ص ٩٣-١٠٧.

كانت محطات لاستراحة الحجيج والمعتمرين وربما مبيتهم؛ الأمر الذي تطلب وجود فنادق وخانات وأسواق، كما يلاحظ أن القلاع والحصون تركزت في محطات رئيسة ثلاث هي عجرود، ونخل، والعقبة، بينما خلت بركة الحاج من وجود ثمة تحصينات دفاعية نظراً لقربها من العاصمة ومراكز العمران بضواحيها، ومنها يبدأ المحمل الشريف.

من خلال جميع ما سبق يمكن إعادة رسم الطريق من جديد من خلال تتبع منازل قديماً وحديثاً للتعرف إلي أي حد تتفق منازل هذا الطريق مع الطريق الحالي الذي يخترق وسط سيناء فيما يسمى طريق السيارات حالياً وذلك من خلال ما ذكره من ساروا علي الطريق في العصر الحديث هذا بالإضافة إلي الدور الأساسي الذي تلعبه مظاهر السطح علي طول الطريق في تحديد مساره؛ حيث أن الجزء الأول من الطريق البري (طريق السيارات) بين القاهرة - السويس يمر خلال منخفض طبوغرافي حده الشمالي من الشرق للغرب جبل عوييد وجبل الجفرة والدار البيضاء وحده الجنوبي من الشرق للغرب جبل عتاقه حتي جبل المقطم وهذا المنخفض هو نفسه المسار الطبيعي لدرب الحج المصري في هذه المرحلة من القاهرة - السويس.

أما الجزء الثاني من طريق السيارات من السويس حتي العقبة يتبع طريق الحج في كثير من أجزائه حيث تعبر السيارات قناة السويس عند الكويري إلي شمال مدينة السويس بخمسة أميال ثم تسير جنوباً إلي الشط لتتجه شرقاً في الصحراء ويقطع الطريق في تلك الصحراء الممتدة بين السويس وحافة التيه ٢٥ كم متتبعاً وادي الحج في معظم سيره ثم يدخل الطريق هضبة الراحة من ممر متله حتي وادي صدر الحيطان نهاية وادي الحج، فإذا دخل طريق الحج إلي هضبة التيه تفرع إلي عدة فروع منها فرع إلي الحسنة ليصل إلي بئر سبع أو إلي مدينة العريش، وسار طريق السيارات في سطح جامد لا يصعب السير فيه ولا يتطلب حذراً إلا في قطع الوديان التي تأتي من حافة التيه قاطعة الهضبة لتصل في وادي العريش فإذا وصل نخل تبع طريق الحج إلي التمد في أرض تشبه الأرض السابقة ومن التمد يترك طريق الحج طريق السيارات ليقطع وادي الجرافي وفروعه إلي الكنتلا^(١٤٨) شكل (٩) حيث يلاقي طريق السيارات الآتي من العريش ثم يسير الطريق إلي جنوب الكنتلا ليمر بنقب العقبة حتي يصل إلي العقبة.

(١٤٨) من قري مركز نخل- محافظة شمال سيناء وقد ذكرها محمد رمزي بأنها نقطة عربان واقعة بقرب الحد الفاصل بين مصر وشرق الأردن في شمال العقبة وعلي بعد ٦٠ كم منها وبها نقطة من عساكر الحدود لحفظ الطريق. لمزيد من التفاصيل راجع محمد رمزي، القاموس الجغرافي، ق٢، ج٤، ص٢٦٦.



شكل (٩) مسار طريق الحج مع مسار الطريق الحال

المصدر:

Path:ftp://ftp.glcg.umd.edu/glcg/Mosaic_Landsat/N-36/N-36-25.ETM-EarthSat-MrSID/

Path:ftp://ftp.glcg.umd.edu/glcg/Mosaic_Landsat/N-36/N-36-30.ETM-EarthSat-MrSID/

خاتمة:

تبين من خلال الدراسة مدى تأثير الطريق بالأحداث السياسية التي عاشتها مصر والبلاد المجاورة طيلة مدة استخدامه والتي كانت سببا رئيساً في تغيير مساراته المختلفة؛ حيث نشأ هذا الطريق نشأة بوظيفة دينية ثم بفعل الحروب الصليبية إبان العصر الأيوبي تحولت وظيفة الطريق من وظيفة دينية إلى وظيفة حربية، ثم استرد مكانته ووظيفته الدينية بداية من العصر المملوكي، مروراً بالعصر العثماني واستمر كذلك حتى اندثاره قرب نهاية القرن التاسع عشر الميلادي.

أفادت الدراسة ما لمظاهر السطح وموارد المياه وتوزيع العيون والآبار من أهمية بالغة في تغليب قيام طريق الحج المصري القديم والطرق عموماً في أمكنتها وتفسير عظم الحركة علي الطريق أو ضعفها بالإضافة إلي أهمية الدور البشري من حرص الخلفاء المسلمين علي إعمار الطريق بإنشاء القلاع لحماية الطريق وتأمينه وإنشاء العيون والآبار لسد العجز في موارد المياه وهذا بهدف تيسير كل السبل لتأدية فريضة الحج في المقام الأول والتي تعد الوظيفة الأساسية لدرب الحج المصري.

حرص ملوك مصر وسلاطينها على مر العصور على تيسير كل السبل لتأدية فريضة الحج وسنة العمرة وكسوة الكعبة المشرفة عن طريق إعمار درب الحج المصري القديم الذي كان يخدم الحجاج من مصر وبلاد المغرب العربي والاندلس وغرب أفريقيا. مهدوا محطات هذا الطريق وأمدوها بكل الوسائل الممكنة لراحة الحجاج وتزويدهم بكل ما يلزمهم من مياه ومؤونة، وأنشأوا القلاع والحصون لحماية الطريق وتأمينه، كما عينوا الجند لحراسة الطريق وتأمينه من غارات الأعراب وقطاع الطريق طوال العام خاصة في موسمي الحج والعمرة الرجبية في رحلتي الذهاب والعودة.

كان طريق الحاج المصري من العاصمة عبر شبه جزيرة سيناء بمثابة رحلة مجتمع بأسره من كل حدب وصوب إلى أطهر مكان وأقدس على وجه الأرض؛ يضم كوكبة من الأمراء والجند والأئمة والأدلاء ورجال الإدارة والمؤونة والأطباء والقضاة والرحالة والمؤرخين والجغرافيين، والعمال المختصين برعاية الدواب، والجنود لحراسة قوافل الحجيج وآخرون لحراسة منازل الحج على طول درب الحاج من العاصمة حتى مدينة عقبة آيلة.

أفادت الدراسة أنه أقيمت أسواق موسمية بالغالبية العظمى لمحطات هذا الطريق؛ كانت منتجات هذه الأسواق نتاج للظهير الزراعي لهذه المحطات

فضلاً عن منتجات البلدان والمدن المجاورة من مصر وغزة والشام والجزيرة العربية، فضلاً عن المنتجات التي جاء بها الحجيج من دول شمال أفريقيا وغربها وبلاد الأندلس بقارة أوروبا، الأمر الذي من الممكن أن نصف هذه الأسواق بالسوق العربية أو الإسلامية المشتركة، ومن ثم يمكن القول أن طرق الحج القديمة قد حققت التماسك والوحدة والتفاعل والتواصل والترابط بين دول العالم الإسلامي، ذلك من خلال التواصل الديني والروحي والاقتصادي والثقافي.

تميز طريق الحج عبر سيناء بمميزات عديدة؛ لعل أهمها كونه أقصر الطرق بين القاهرة وأيلة العقبة، كما يرتبط بمجموعة من الطرق الأخرى التجارية والحربية تزيد من أهميته، كما يعد الحد الفاصل بين شطري سيناء الشمالي والجنوبي مما يجعله متميزاً بالموقع الاستراتيجي للاستفادة من مراكز الاستقرار وال عمران بشبه جزيرة سيناء. تميز الطريق كذلك أشتماله على مصادر للمياه الدائمة والمؤقتة كالأبار والعيون والفساقي ليس في منازل الطريق فقط وإنما على طرفي الطريق وطوله وعرضه. كما أصبحت القاهرة العاصمة في القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي وتحديداً صحراء الريدانية (العباسية) نقطة الانطلاق لبركة الحاج ثم عجرود (قرب السويس)، إلى القلزم (السويس)، ثم عيون موسى للتزود بالمياه العذبة والجزيرة ثم وادي صدر وبه ثلاث عيون طبيعية، ثم إلى نخل بوسط سيناء إلى العقبة.

كما أكدت الدراسة على اهتمام سلاطين المماليك وسلاطين الدولة العثمانية وولاتها على مصر من الاهتمام البالغ بطريق الحاج المصري البري وعمارته من تعبيد وتوسعة ووضع شواهد للدلالة عليه (النواطير)، سيما في الأودية والطرق المتعددة الوعرة؛ مثل الطرق المنحدرة من هضبة التيه بشبه جزيرة سيناء، وكذلك منطقة دبة البغلة، وتهينة سطح العقبة قبل الوصول إلى مدينة أيلة وقد انفقت المصادر الأدبية وما كتبه الرحالة والجغرافيون الذين كانوا شهود عيان على عمارة الطريق و المكتشفات الأثرية الباقية سواء كان على طول الطريق البري للحاج المصري أو الاهتمام بعمارة منازل وبعث الحياة فيه خاصة في موسمي الحج والعمرة، حيث كان الطريق زاخراً بالمنشآت المعمارية، متعددة الأنواع ومختلفة الوظائف حيث شيدت علي جنباته المساجد والأعلام والقلاع والقصور والخانات، وحفرت في مرحلة البرك والأحواض والقنوات إلا أن كثير من المنشآت تعرض للهدم بسبب تعدي الناس عليها واستخدام حجارتها أو نتيجة إهمالها حتى زحفت الرمال عليها وطمرتها.

جدير بالذكر أن بعض منشآت هذا الطريق أقيمت في العصر العثماني وبعضها الآخر يرجع إلي أزمنة سابقة وخاصة العصر المملوكي ثم أعيد تجديدها واستخدمها مرة أخرى خلال العصر العثماني.

استطاعت الدراسة، من خلال تتبع محطات ومنازل طريق الحج المصري والدور البارز للحكام والسلاطين في عمارة الطريق وتأمينه، الرد علي اتهامات المستشرقين للحضارة الإسلامية بأن العرب لم يعملوا خلال سيادتهم علي تقدم نظام الطرق البرية لأنهم أمة ركوب لا تميل إلي تمهيد طرق الجيوش ولا اتخاذ المركبات.^(١٤٩) والدراسة بما هو ثابت في كتب الرحالة والمؤرخين والجغرافيين وما تم الكشف عنه من وثائق وأثار على مسار الطريق يدحض ما زعمه المستشرقون، واستمرارية الطريق بهذه الكفاءة والوظيفية أكثر من ألف وخمسمائة سنة لهو أبلغ رد على هؤلاء المشككين والمتربصين بتاريخ حضارتنا الإسلامية.

يمكن تحديد نمط العمران علي طول درب الحج - من خلال الدراسة فالعمران هامشي ونمطه الأساسي شريطي ويتقطع هذا الشريط شرق وغرب مدينة نخل والتي كانت عاصمة سيناء القديمة التي كان يدعمها وقوعها علي درب الحج قبل أن يندثر، وبعد اندثاره تحول موقع العاصمة إلي مدينة العريش.

يمثل إحياء طريق الحج المصري ومحطات، هذا الطريق أهمية قصوى من الناحية الأثرية والتاريخية والاقتصادية سيما السياحية منها، حيث ظل يخدم حجاج البيت الحرام علي مدي أكثر من خمسة عشر قرناً من الزمان منذ نشأته في بداية الفتح الإسلامي لمصر حتى اندثاره في عام ١٨٨٥م.

كما يمكن إعادة إحياء محطات هذا الطريق كأسواق حرة للمنتجات المختلفة والتي ارتبطت بنشاط تجاري كبير من بركة الحاج ووسط سيناء والعقبة والحجاز وكانت أسواقا تباع بها الأقمشة والمأكولات من الدول العربية المختلفة، بالإضافة إلي تشجيع رياضات الهجن والرياضات العربية المختلفة وترويج السياحة الأثرية والدينية بالمنطقة لتكون نواة لسوق عربية مشتركة. فضلا عن إنعاش الحياة في قلب سيناء بكل وسائل التنمية الشاملة، كظهور صناعات وحرث تقليدية تخدم هذا الطريق للسياح من العرب والأجانب.

^(١٤٩) آدم متز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري أو عصر النهضة الإسلامية، دار الكتاب العربي، بيروت، ط٢، ١٩٦٧، ص٤٠٤.

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً. قائمة المصادر:

- ابراهيم رفعت: مرآة الحرمين والرحلات الحجازية والحج ومشاعرة الدينية، ج ٢، القاهرة، مطبعة دار الكتب المصرية، ١٩٣٥.
- ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأقطار، ط ١، دار الكتاب العالمي، بيروت، ١٩٩١،
- ابن جبير، رحلة ابن جبير، دار ومكتبة الهلال، بيروت، لبنان، ١٩٨١.
- ابن خرداذبة (أبو القاسم عبد الله بن أحمد)، المسالك والممالك، ليدن، ١٨٨٩م.
- ابن رسته (أبو علي أحمد بن عمر)، الأعلاق النفيسة، ليدن، ١٨٩٢م.
- ابن مليح (أبو عبد الله محمد بن أحمد القيسي الشهير بالسراج)، أنس الساري والسارب من أقطار المغرب إلى منتهى الآمال والمآرب سيد الأعاجم والأعارب، ١٠٤٠ - ١٠٤٢ / ١٠٤٢ - ١٦٣٠ - ١٦٣٣م، ت. محمد القاسبي، فاس، ١٩٦٨.
- ابن منظور (محمد بن مكرم بن منظور الإفريقي المصري)، لسان العرب، دار صادر، بيروت، ١٣٠٠هـ، دار الحديث، ج ١، القاهرة، ٢٠٠٣.
- أبو بكر الرازي، مختار الصحاح، مكتبة لبنان، بيروت، مجلد ١، ١٩٨٦، ١.
- أحمد الرشيد، حسن الصفا والابتهاج بذكر من ولي إمارة الحاج، تحقيق ليلى عبد اللطيف أحمد، مصر، مكتبة الخانكي، مصر، ١٩٨٠.
- الجزيري (عبد القادر بن محمد بن عبد القادر)، الدرر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة، ج ٢، ط ١، ت. محمد حسن اسماعيل، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٢.
- الحميري (محمد بن عبد المنعم)، الروض المعطار في خبر الأقطار، ت. إحسان عباس، مكتبة لبنان، بيروت، ١٩٨٤.
- النخاوي (محمد بن عبد الرحمن بن محمد)، التبر المسبوك في ذيل السلوك، مكتبة الكليات الأزهرية، القاهرة، (د.ت).
- الظاهري (غرس الدين خليل بن شاهين)، كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك، مخطوط أحمد الثالث باستنبول، تقع في ٢٣٢ ورقة تحت رقم ٢٩٩ - ٩٧٥.

- العبدري (أبو عبد الله محمد بن محمد بن علي)، الرحلة المغربية، ت. محمد الفاسي، الرباط، ١٩٦٨م.
- علي مبارك، الخطط التوفيقية الجديدة لمصر والقاهرة ومدنها وبلادها القديمة والشهيرة، ج٩، ج١٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٦٩.
- العياشي (أبوسالم عبد الله بن محمد)، الرحلة العياشية ١٦٦١-١٦٦٣م، المجلد الأول، ط١، ت. سعيد الفاضلي، سليمان القرشي، دار السويدي للنشر والتوزيع، أبو ظبي، ٢٠٠٦.
- قدامه بن جعفر (أبو الفرج الكاتب البغدادي)، كتاب الخراج وصناعة الكتابة، ليدن، ١٨٨٩م.
- محمد لبيب البتانوني، الرحلة الحجازية، مصر، المطبعة الجمالية، ١٩١١.
- المقدسي (شهاب الدين أبي عبد الله)، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ليدن، ١٩٠٦م.
- المقرئ (تقي الدين أحمد بن علي)، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، ج١، القاهرة، ١٩٧٠.
- المقرئ، البيان والإعراب عما بأرض مصر من الأعراب، تحقيق عبد المجيد عابدين، القاهرة، ١٩٦١.
- الموسوي (محمد بن عبد الله الحسيني)، رحلة الشتاء والصيف، ط٢، ت. محمد سعيد الطنطاوي، بيروت، ١٣٨٥هـ.
- البناي (عبد الغني بن إسماعيل) الحقيقة والمجاز في الرحلة إلى بلاد الشام ومصر والحجاز، ت. أحمد عبد المجيد هريدي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٦.
- ناصر خسرو، سفرنامه، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٣.
- ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج١، دار صادر، بيروت، ١٩٧٩، ج٤، تحقيق فريد عبد العزيز الجندي، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٠.
- اليعقوبي (أبو العباس أحمد بن يعقوب)، البلدان، المطبعة الحيدرية، العراق، ١٩٥٧.

ثانياً. قائمة المراجع:

- أحمد علي اسماعيل، طرق الحج دراسة جغرافية، بحث منشور ضمن أعمال ندوة طرق الحج: جسور للتواصل الحضاري بين الشعوب منشورات المنظم الإسلامية للتربية والعلوم والثقافة - إيسيسكو، الرباط، المغرب، ٢٠٠٧.
- آدم متز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري أو عصر النهضة الإسلامية، دار الكتاب العربي، بيروت، ط٢، ١٩٦٧.
- أمال العمري، بركة الحاج خلال العصرين المملوكي والعثماني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، ١٩٨٧.
- أمنة جلال، طرق الحج ومرافقة في العصر المملوكي ٦٤٨-٩٢٣هـ، دكتوراه غير منشورة، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة أم القرى، السعودية، ١٩٨٦.
- جمال حمدان: سيناء في الاستراتيجية والسياسة والجغرافية، وكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩٣.
- جمال حمدان، شخصية مصر، ج ١، دار الهلال، القاهرة، ١٩٩٤.
- جوزيف بتس، رحلة جوزيف بتس (الحاج يوسف) إلي مصر ومكة المكرمة والمدينة المنورة، ترجمة ودراسة عبد الرحمن عبد الله الشيخ، مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٥.
- ج. مونج: دراسة موجزة عن عيون موسي، من موسوعة وصف مصر، ج٢، ترجمة زهير الشايب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠٠٢.
- حسين مؤنس، أطلس تاريخ الإسلام، القاهرة، الزهراء للإعلام العربي، ط١، ١٩٨٧.
- رشدي سعيد، تعمير شبة جزيرة سيناء، القاهرة.
- ريتشارد ف. بيرتون، رحلة بيرتون إلي مصر والحجاز، ترجمة وتعليق عبد الرحمن عبد الله الشيخ، مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٤.
- سامي صالح عبد المالك، النقش المراسيمي التذكاري لعمارة درب الحاج المصري والآثار الباقية بعراقيب البغل في سيناء (دراسة أثرية - تاريخية جديدة) حوليات إسلامية، مج ٤٠، المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية، القاهرة، ٢٠٠٦.

-، درب الحج المصري في سيناء، دراسة تاريخية أثرية معمارية، أعمال ندوة طرز الخج جسور للتواصل بين الشعوب، القاهرة، من ١٤-١٦ ربيع الآخر، منشورات المنظمة الإسلامية للتربية والعلوم والثقافة، اسيسكو، الرياض، المغرب، ٢٠٠٧.
- سميرة فهمي علي عمر، إمارة الحج في مصر العثمانية ٩٢٣-١٢١٣هـ/ ١٥١٧-١٧٩٨م، تاريخ المصريين، العدد ٢٠١، مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠١.
- السيد الدقن، سكة حديد الحجاز، دراسة وثائقية، الطبعة الأولى، ١٩٨٥.
- السيد السيد الحسيني موارد المياه لسيناء، مقالة بالتخطيط الهيكلي لشبه جزيرة سيناء، الجزء الأول، الدراسات الطبيعية مركز بحوث التنمية والتخطيط التكنولوجي، القاهرة، ١٩٨٢.
- سيد عبد المجيد بكر، الملامح الجغرافية لدروب الحج، الطبعة الأولى، تهامة، جدة، ١٩٨١.
- شارل ديدييه، رحلة إلي الحجاز في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي ١٨٤٥م، ترجمة وتقديم محمد خير البقاعي، الرياض، مطبعة مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، ٢٠٠٢.
- طارق زكريا، سالم إبراهيم: الموارد المائية في منطقة شبه جزيرة سيناء، المجلة الجغرافية العربية، العدد ٤٩، الجزء الأول، الجمعية الجغرافية العربية، القاهرة، ٢٠٠٧.
- عباس مصطفى عمار، المدخل الشرقي لمصر: أهمية شبه جزيرة سيناء كطريق للمواصلات ومعبّر للموجات البشرية، ط٢، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، ٢٠١٤.
- عبد الرحيم ریحان، سيناء عبر العصور، المجلة العلمية للاتحاد العام للأثريين العرب، العدد ٥، ٢٠٠٧.
- عبد العال عبد المنعم الشامي، السرحات السلطانية، أماكن الترويح والصيد والفروسية في مصر زمن الأيوبيين والمماليك، ٥٦٧ - ٥٦٢٣هـ، الكويت، ١٩٩٤.
-، مصر عند الجغرافيين العرب، رسالة ماجستير غير منشورة بكلية الآداب/ جامعة القاهرة، ١٩٧٣.
-، درب الحاج المصري، القاهرة، ١٩٩٨.

-، دراسات في جغرافية مصر التاريخية طريق قوص- عيذاب خلال العصر الوسيط، القاهرة، ١٩٩٨.
-، مدن مصر وقراها عند ياقوت الحموي، الكويت، ١٩٨١.
- عبده مباشر، إسلام توفيق، سيناء الموقع والتاريخ، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٨.
- عزة أحمد عبد الله، جيمورفولوجية المنطقة بين القاهرة والسويس، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب/ جامعة القاهرة، ١٩٨٩.
- علي إبراهيم الغبان وآخرون (طرق التجارة القديمة روائع آثار المملكة العربية السعودية) باريس، ٢٠١٠.
- علي إبراهيم غبان، النقوش العثمانية الباقية علي عمائر طريقي الحج الشامي والمصري، المؤتمر الثاني لمدونة الآثار العثمانية في العالم، زغوان، تونس، ١٩٨٨.
- المجلس الأعلى للآثار قطاع الآثار الإسلامية، موسم يونيه ١٩٩٥.
- محمد الششتاوي، متنزهات القاهرة في العصرين المملوكي والعثماني، دار الأفاق العربية، القاهرة، ١٩٩٩.
- محمد صادق باشا، الرحلات الحجازية، اعداد وتحرير محمد همام فكري، بدر للنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٩٩.
- محمد صادق، دليل الحج الوارد إلي مكة من كل فج، بولاق، القاهرة، ١٨٩١.
- محمد صبري محسوب، جغرافية الصحاري المصرية، (الجوانب الطبيعية)، الجزء الأول، شبة جزيرة سيناء، دار النهضة العربية، ١٩٨٩.
- محمد رمزي، القاموس الجغرافي، القسم الثاني، البلاد الحالية، الجزء الأول، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٤.
- محمد علي فهيم، مخصصات الحرمين الشريفين في مصر إبان العصر العثماني في الفترة ٩٢٣ - ١٥٢٢٠هـ/ ١٥١٧ - ١٨٠٥م، رسالة ماجستير غير منشورة بكلية اللغة العربية، جامعة الأزهر، ١٩٩٩.
-، وثائق الحرمين الشريفين، وثائق الحرمين الشريفين في مصر من واقع دفاتر الصرة الرومية ١٠٨٧ - ١٢٧٥هـ/ ١٦٧٦ - ١٨٥٨م، مجلة الدارة، العدد الثالث، ١٤٢٥هـ.

- نزار علوان عبدالله، طريق الحج من شمال إفريقيا عبر مصر (١٢٦٨-١٨٨٣) دراسة تاريخية جغرافية، مؤتمر طرق الحج في إفريقيا، الكتاب الخامس.
- نسيان، تاريخ الحروب الصليبية، ترجمة السيد الياز العريني، ج٢، الطبعة الأولى دار الثقافة، بيروت، لبنان، ١٩٦٨، ص١٦٠.
- نعوم شقير، تاريخ سينا القديم والحديث وجغرافيتها مع خلاصة تاريخ مصر والشام والعراق وجزيرة العرب، ت. صبري العدل، مكتبة الأسرة، القاهرة، ٢٠٠٧.

ثالثاً: المراجع الأجنبية:

- Sh.Tamari, "Darb al - Hajj in Sinai" An Historical Archaeologic al study MAlinc XXV, Rome, 1982.
- Edward Robinson, Biblical Researches in Palestine and the Adjacent Regions, 1867.
- Carl Ritter, The Comparative Geography of Palestine and the Sinaitic peninsula Translated by W.Gaje Edin burgh: [s.n.] 1866, vol.1.
- Maspero, The Struggle of Nations: Egypt, Syria and Assyria, Landon: 1925
- John Lewis Burckhardt, Travels In Syria and the Holy Land, 1882.
- Pococke, A Description of the East, and C. F. Volney, Travels Through Syria and Egypt in the years 1783, 1784 and 1785, 2 vols. (1782)
- G.W. Marry, Sons of Ishmael, Londres, 1935.
- J. Jomier, Le Mahmal et la caravane égyptienne des pèlerins de La Mekke (XIII e- XXe siècles), Ifao, Le Caire, 1953.
- Abdul Aziz Al-Shinhawy, the Islamic Openings, Translated by-Hoda Samir Hendawi, Egypt,

- Umm Al - Qura for Translaion , Publishing and Distribution, 2002.
- Sami Saleh Abd Al- Malik, the Khans of The Egyptian Haji Route in the Mamluk and Ottoman Periods, 2003.
 - Pococke, R., A Description of the East and some other Countries, London, 1743; Robinson, E., Biblical Researches in Palestine and the Adjacent Regions, London. 1867.
 - Jarvis, C., Yesterday and Today in Sinai. London, 1933.