



[20.1001.1.22286713.1401.14.55.4.8](https://doi.org/10.1001.1.22286713.1401.14.55.4.8)

بررسی سفرهای دریایی حج در قرون چهارم و پنجم قمری و نقش آن در توسعه و عمران بندر جده

فریبا صالحی^۱

حسین هژبریان^۲

سید حسن قریشی کربن^۳

احمد بازماندگان خمیری^۴

چکیده: مسلمانان به قصد زیارت خانه خدا، از مسیرهای مختلفی خود را به عربستان می‌رسانند که از سه طرف توسط دریا احاطه شده است. در قرون اول تا سوم قمری بیشتر حاجیان از مسیرهای زمینی این مسافرت را انجام می‌دادند. از اوآخر قرن سوم قمری عواملی چون ضعف خلفای عباسی، رقابت خلفای فاطمی و عباسی و همچنین حملات فرامطه و راهزنان به کاروان‌های حجاج، موجب نامنی مسیرهای زمینی می‌شد و زائران را دچار مشکل می‌کرد. تقریباً همزمان با این تحولات، شهریند جده شکوفایی روزافروزی را تجربه می‌کرد. نگارندگان تحقیق حاضر با روش تحلیل تاریخی، رابطه احتمالی این متغیرها را بررسی کرده‌اند. دستاوردهای پژوهش نشان می‌دهد که نامنی راههای زمینی و همزمانی آن با رونق تجارت دریایی، موجب رونق گرفتن سفر دریایی به حج از مسیر سیراف و صحار به جده گردید که تحت تأثیر حضور ایرانیان و کاروان حاجیان، چند قرن شکوفایی اقتصادی و تجاری را تجربه کرد.

واژه‌های کلیدی: سفر دریایی حج، جده، سیراف، صحار، فرامطه، خلفای عباسی، خلفای فاطمی

شناسه دیجیتال (doi): 10.52547/pte.1455.4

۱ دانشجوی دکتری گروه تاریخ دانشگاه بین‌الملل قشم salehifariba51@gmail.com

۲ استادیار گروه تاریخ دانشگاه پیام نور، تهران، ایران H.hozhabrian@pnu.ac.ir

۳ استادیار گروه تاریخ دانشگاه پیام نور، تهران، ایران shquorishi@pnu.ac.ir

۴ استادیار گروه تاریخ دانشگاه پیام نور، تهران، ایران Ahmad.khamiri@pnu.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۵/۲۴ تاریخ تایید: ۱۴۰۱/۱۰/۱۰



Investigation of Hajj Marine Pilgrimage in the 4th and 5th Centuries A.H. and its Role in the Development and Construction of Jeddah Port

Fariba Salehi¹

Hossein Hozhabrian²

Seyyed Hassan Ghorishi Karin³

Ahmad Bazmandegan Khomeiri⁴

Abstract: In order to visit the Kaaba, Muslims reach Arabia from different routes, which is surrounded by the sea on three sides. In the first to third centuries A.H., most of the pilgrims made this journey by land. From the end of the 3rd century A.H., some factors such as the weakness of the Abbasid Caliphs, the rivalry between the Fatimid and Abbasid caliphs, the attacks of Qaramata and bandits on the pilgrim caravans, caused the insecurity of land routes and some problems for the pilgrims. Almost simultaneously with such changes, the Jeddah port was experiencing increasing prosperity. The present research examines the possible relationship of these variables using historical analysis method. The results of the research show that the insecurity of the land routes and its coincidence with the boom in maritime trade led to the prosperity of the marine pilgrimage from Siraf and Sohar to Jeddah, which was influenced by the presence of Iranians and pilgrims' caravans, and then experienced several centuries of economic and commercial prosperity.

Keywords: Hajj marine pilgrimage, Jeddah, Siraf, Sohar, Qaramat , Abbasid caliphs, Fatimid Caliphs.

1 Ph.D. candidate of History Department of Qeshm International University
salehifariba51@gmail.com

2 Assistant Professor, Department of History, Payam Noor University, Tehran, Iran
H.hozhabrian@pnu.ac.ir

3 Assistant Professor, Department of History, Payam Noor University, Tehran, Iran
shquorishi@pnu.ac.ir

4 Assistant Professor, Department of History, Payam Noor University, Tehran, Iran
Ahmad.khamiri@pnu.ac.ir

Recive Date: 2022/08/15 Accept Date: 2022/12/31

مقدمه

در تمامی سده‌های میانه تاریخ ایران، همواره برای سفر زیارتی مکه دو راه «زمین» و «دریا» وجود داشت. تا حدود قرن سوم و چهارم قمری، سفر از راه خشکی متدالو بود. حاجاج معمولاً از راههای متعددی که مهمترین آنها راه کوفه به مدینه، راه بصره به مدینه، راه احساء به مکه و راه شام به مدینه بود، خود را به مکه می‌رسانندند و پس از اعمال حج، از یکی از راهها بازمی‌گشتند. هرچند در این دوره نیز برخی از حاجاج از مسیر دریایی به زیارت خانه خدا مشرف می‌شدند، این مسیر در سه قرن نخست کمتر مورد استفاده بود. کاروانهای خشکی حاجاج عموماً از شهرهایی مانند بغداد، کوفه، بصره و شام عبور می‌کردند و مسیرهای آنها معمولاً مورد توجه خلفاً و حکام بود و توسط آنها مراقبت می‌شدند. با وجود موقعیت جغرافیایی شبه‌جزیره که از سه طرف با دریا احاطه شده بود، سفر خشکی به قصد انجام حج رونق بیشتری داشت.

مسلمانان سفرهای دریایی را با هدف رسیدن به ساحل غربی شبه‌جزیره در دریای سرخ، انجام می‌دادند. مهم‌ترین بندر این دریا جده بود که در فاصله هفتاد کیلومتری غرب مکه قرار دارد و منزلگاه اصلی حاجاج محسوب می‌شد. با وجود برخورداری جده از شرایط جغرافیایی یکسان و اینکه در معرض تهاجمات خارجی یا بی‌ثباتی‌های اقتصادی قرار نداشت، منابع تاریخی گزارش‌های متفاوتی از آبادانی و ویرانی آن ارائه می‌کرده اند؛ به گونه‌ای که ادوار متفاوتی از رونق و رکود را پشت سر گذاشته است. مسئله‌ای که به بررسی بیشتری نیاز دارد، رابطه‌ای است که رونق و رکود شهربندر جده با عوامل تأثیرگذار بر راهها و سفرهای زمینی و دریایی داشت. عوامل مؤثر بر سفر و راههای زمینی حج را می‌توان نالمی راهها به علت هجوم راهزنان قبایل و یورش‌های قرامطة، ضعف خلافای عباسی در تدارک و تأمین امنیت راهها و ظهور دولت فاطمیان - رقیب قدرتمند عباسیان - دانست. عوامل مؤثر بر سفرهای دریایی نیز میزان تبحر ساحل‌نشینان و دریانوران بنادر خلیج فارس نسبت به علوم و فنون دریانوری، شناخت مسیرهای دریایی و آگاهی نسبت به شرایط جوی و آب و هوای بوده است. همه این عوامل بر میزان تمايل و استقبال تجار و حاجیان از سفرهای دریایی و در نهایت، رونق و رکود شهربندر جده تأثیرگذار بودند.

بین رخدادهای مهم قرون چهارم و پنجم قمری از قبیل قدرت و ضعف خلفا و سلاطین، رقابت خلفای فاطمی و عباسی، امنیت و نامنی راههای خشکی با رونق سفر دریایی حج و به تبع آن رونق و رکود بندر جده رابطه معناداری وجود داشته است. این رابطه با نقش ایرانیان در دریانوری این دوره و مهارت آنان در فنون ساخت و نگهداری آبانبار و حفر چاه پررنگ‌تر می‌شود؛ زیرا حاجی که از مسیر دریا خود را به جده می‌رساندند، باید مسیری هفتاد کیلومتری را در دو روز طی می‌کردند تا به مکه برسند و لازم بود در یک روز مسافتی بیش از سی کیلومتر (پنج فرسنگ) را پیمایند؛ حال آنکه مسافت معمول برای یک روز مسافرت، چهار فرسنگ بود و پیمودن مسافت بیشتر، مستلزم تدارکات کافی از جمله تأمین آب بود. البته چون این مسیر به مانند مسیر عراق به حجاز، تحت مراقبت دائمی خلفای عباسی بغداد برای حفظ امنیت و تأمین آب فراوان قرار نداشت، لازم بود منابع پایدارتری برای ذخیره‌سازی آب صورت گیرد که این نیز فقط با کمک ایرانیان امکان‌پذیر بود که فنون ساخت آبانبار و حفر چاه را می‌دانستند. از این رو، آبادانی جده به میزان زیادی به سفر دریایی ایرانیان و مسلمانان سرزمین‌های خلافت شرقی برای انجام فریضه حج وابسته بود که خود به نحوی آشکار به دریانوری و تجارت دریایی ایرانیان در خلیج فارس بستگی داشت.

هدف پژوهش حاضر، بررسی رابطه رخدادهای سیاسی، نظری ضعف و قدرت خلفا و سلاطین و رقابت‌های سیاسی با رونق و رکود راههای خشکی و دریایی حج همچنین نامنی راههای خشکی و همزمان رونق بندر جده است و رابطه احتمالی و تأثیر این متغیرها بر یکدیگر را نشان داده است. اهمیت این تحقیق در آن است که بخش‌هایی از تاریخ اسلام را که کمتر مورد توجه بوده، مانند توسعه شهر بندرها و ابعاد اقتصادی سفر حج را به ما نشان دهد.

به جز کتاب *اعلاق النفیسه* نوشته ابن‌رسته^۱ که به صورت مختصر به دریانوری پرداخته، چگونگی سفر دریایی حج تاکنون به صورت مستقل در دیگر منابع مورد بررسی قرار نگرفته است. برخی از پژوهش‌های مرتبط با حج می‌تواند در بخش‌هایی

۱ احمدبن عمر بن رسته (۱۳۶۵)، *اعلاق النفیسه*، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران: امیرکبیر.

با پژوهش حاضر همپوشانی داشته باشد. در عمدۀ این تحقیقات به رقابت خلفای فاطمی و عباسی یا رقابت سلاطین شرق و غرب جهان اسلام توجه شده است. در کتاب رقابت عباسیان و فاطمیان در سیادت بر حرمین شریفین^۱ و همچنین کتاب مکه و علاقاتها خارجیه^۲ به صورت مشابهی به رقابت‌های خارجی برای تسلط بر مکه و مراسم حج و زیارت پرداخته شده است.

راههای زمینی حج

سفر حج از دو راه زمینی و دریایی از همان قرن اول قمری در قلمرو جهان اسلام صورت می‌گرفته است و سپس در قرون بعدی گسترش روزافزون ارتباطات و تجارت در خشکی و دریا هم بدان اضافه شد. در بررسی مسیرهای دریایی و زمینی حج، در قدم اول وضعیت جغرافیایی شبه‌جزیره عربستان چه برای ساکنان آن و چه برای مسافران امری تأثیرگذار بود. این قسمت از سفر حج فقط به صورت زمینی بوده است. شبه‌جزیره عربستان بیش از دو میلیون کیلومتر مربع وسعت دارد. سه سمت آن دریاست و همه سفرهای زمینی از دیگر مناطق جهان اسلام، فقط از سمت شمالی بود.

طی قرن‌ها راه زمینی و درواقع اصلی و عمدۀ سفر حج، از عراق و شام صورت می‌گرفت که به شمال شبه‌جزیره عربستان متصل‌اند. کاروانهایی از ایران، عراق، آناتولی، شام و مصر به قصد سفر زمینی به مکه، پس از رسیدن به بصره، کوفه و اردن قدم به شبه‌جزیره عربستان می‌گذاشتند. خلافت امویان، عباسیان و فاطمیان که هر یک در دوره‌هایی قسمت‌هایی از جهان اسلام را تحت فرمان خود داشتند، نسبت به تأمین و تدارک راه‌ها و تعیین امیرالحج اقدام می‌کردند، اما سفر حج از هر نقطه‌ای از سواحل شبه‌جزیره عربستان و عبور از یکی از دو دریای خلیج فارس یا دریای سرخ، وضعیتی متفاوت پیدا می‌کرد؛ زیرا به درستی تأمین و تدارک و حمایت

۱ سلیمان الخرابشه (۱۳۸۵)، رقابت عباسیان و فاطمیان در سیادت بر حرمین شریفین (قرن پنجم و ششم قمری)، ترجمه رسول جعفریان، تهران: مشعر.

۲ احمد عمر الزیلی (۱۹۸۱م)، مکه و علاقاتها خارجیه ۳۰۱-۴۰۷ هجری، بیروت: انتشارات مرکز کامپیوتری علوم اسلامی.

نمی‌شد. نزدیک‌ترین فاصله مکه تا دریا از سمت مغرب است و بیشترین فاصله از سمت مشرق و جنوب با دریاست. از بعضی نقاط ساحلی مشرق، مغرب یا جنوب و نیز نواحی داخلی سراسر این شبه‌جزیره، مردم پس از طی فواصل متفاوت خود را به مکه می‌رسانند. ضروری بود که این راه‌ها منابع کافی آب و امنیت و همچنین افرادی برای راهنمایی زائران داشته باشند. بر همین اساس، این راه‌های متعدد بیشتر توسط مردم ساکن شبه‌جزیره عربستان مورد استفاده قرار می‌گرفت، اما برای مسافران خارجی ممکن بود اهمیت محلی یک راه بیشتر باشد؛ مانند راهی که از احساء در ساحل خلیج فارس به مکه می‌رفت. از سواحل بحرین و عمان هم چنین سفری صورت می‌گرفت. البته چون سواحل یمن در جنوب عربستان به اقیانوس هند می‌پیوست، بیشتر زائران از مردم همان‌جا بودند. بدین ترتیب، راه‌های زمینی داخلی عربستان به مقصد مکه بوده است.

گفتنی است دستهٔ دیگری از راه‌های زمینی سفر حج، راه‌های بیرون از عربستان بوده که از مناطق دور و نزدیک جهان اسلام از سمت شمال به جزیره‌العرب وارد می‌شده است. از مناطق مختلف سرزمین‌های خلافت شرقی که تحت لوای خلفای عباسی قرار داشتند، کاروان‌های زائران به عراق وارد می‌شدند. همچنین از سرزمین‌های خلافت غربی که تحت لوای خلفای فاطمی بودند، کاروان‌ها وارد شام می‌شدند. سپس این کاروان‌ها از چند راه وارد عربستان می‌شدند که مهم‌ترین آنها راهی بود که از بغداد به کوفه و از آنجا به مدینه و سپس مکه می‌رفتند. در هر سال خلیفة عباسی، امیری برای حجاج تعیین می‌کرد. یعقوبی در *وقایع نگاری تاریخ عباسیان* این امیران حج را نام برد و از مأموریت ابن طولون حاکم مصر از جانب خلیفه برای تأمین امنیت حجاز خبر داده است (یعقوبی، ۱۳۷۴: ۲/۵۴۳-۵۴۵). مسعودی نیز فهرستی بلند از امیران حج تا سال ۳۳۶ق. را یکجا در *مروج الذهب نقل کرده* است (مسعودی، ۱۳۷۸: ۲/۷۶۳-۷۷۷). در قرن نهم قمری روزبهان خنجی از محمل حج خلفای عباسی در آثار خود یاد کرده است (خنجی، ۱۳۶۲: ۳۶۴).

قبل از حرکت امیرالحج، مأمورانی برای تأمین آب و امنیت مسیر کاروان اعزام می‌شدند. بدین ترتیب، سفر در صحرا ممکن می‌شد. این مسیر اصلی حج ده‌ها سال عرصه رقابت میان عباسیان و فاطمیان بوده است. در دیگر مسیرهای زمینی چنین

تسهیلات و تدارکاتی وجود نداشت و یا بسیار اندک بوده است. همچنین راههای متعددی به جز راه کوفه - مانند راه بصره (ابن‌رسته، ۱۳۶۵: ۲۱۰) - وجود داشته است که موضوع این مقاله نیست. گفتنی است منظور از آنچه که به صورت بسیار گذرا آمد، مقایسه راه کوفه به مکه با راه جده به مکه است. درباره راه زمینی بغداد تا مکه از طریق کوفه، ابن‌رسته در *الاعلاق الفیسیه* توصیف دقیقی از منزلگاهها و فاصله آنها و محل استراحت و منابع آب ارائه کرده است (همان، ۲۰۴ به بعد).

راههای دریایی - زمینی حج

روش دیگری که برای حجاج سراسر جهان اسلام وجود داشت، موقعیت شبه‌جزیره عربستان و شیوه سفر دریایی - زمینی بود. مکه در حاشیه غربی شبه‌جزیره عربستان، در منطقه حجاز و در فاصله حدود هفتاد کیلومتری دریا قرار دارد. از آنجا که ایران با خلیج فارس در سمت شمالی و شرقی عربستان واقع شده است، زائران ایرانی می‌توانستند با عبور از این دریا قدم به ساحل شبه‌جزیره عربستان بگذارند؛ سپس با طی مسافت و زمانی طولانی در صحرا به مکه برسند. چنین سفری مرکب از دریا و خشکی، مشکلات بسیار داشته است. در اواخر قرن سوم قمری شورش صاحب‌الزنج در بصره، بخش‌هایی از این مسیر را نامن کرد (طبری، ۱۳۸۵: ۶۳۰۷/۱۴ به بعد) و در قرن چهارم شورش قرمطیان در دو سوی خلیج فارس که سال‌ها طول کشید، طبق گزارش ابن‌رسته، بخش‌های وسیعی از مسیر بحرین به مکه را دچار ناامنی کرد (ابن‌رسته، ۱۳۶۵: ۲۱۳).

راه دریایی حج از طریق بندر جده

ابن‌رسته بندر جده در ساحل دریای سرخ را در دو منزلي مکه دانسته است (همان، ۶۷). این نزدیک‌ترین فاصله مکه تا دریاست. چگونگی سفر دریایی زائرانی که از خلیج فارس به جده انجام داده‌اند، نقطه کانونی این نوشته به شمار می‌آید. البته مسافرانی از مبدأ سواحل مصر هم از طریق دریای سرخ به مکه می‌رفته‌اند. با توجه به اینکه مصریان و مسلمانان شمال افریقا برای رسیدن به مکه بایستی راهی طولانی

را در بیابان طی می‌کردند، سفر حج دشواری داشتند. مسلمانان شمال افریقا، اندلس و نواحی صحرای افریقا برای سفر از راه زمینی باید به مصر می‌آمدند و پس از عبور از صحرای سینا، به شام وارد می‌شدند و از تهامه که ساحل عربستان در دریای سرخ است، به مکه می‌رفته‌اند. ابن‌الفقیه درباره رابطه نجد و تهامه گزارش‌هایی دارد (۱۳۰۲: ۲۶-۲۷). ابن‌رسنه منازل این مسیر را بر شمرده (۱۳۶۵: ۲۰۶-۲۰۷). ناصرخسرو هم آن را پیموده است (ناصرخسرو، ۱۳۳۵: ۴۳-۴۴).

راه دیگر آن بود که به ساحل مصر در دریای سرخ بیایند و با عبور از این دریا، از محل اسوان به بندر جده برسند و به مکه بروند. طبق گزارش ابن‌رسنه، از اسوان در مصر تا ساحل دریا چهارده روز راه بود و سپس از راه دریا تا جده یعنی عبور از دریای سرخ یک شب‌انه روز طول می‌کشید (ابن‌رسنه، ۱۳۶۵: ۲۱۳). راه دیگر آن بود که از ساحل مصر به بندر جار وارد شوند و اول به مدینه و سپس به مکه سفر کنند. حتی از ساحل خلیج فارس راهی از بحرین به یمامه و از آنجا به مکه می‌رفت و کاروان‌هایی هم که از بندر بصره به مکه می‌رفته‌اند، به آنها می‌پیوسته‌اند. کاروان‌هایی که از خاک ایران به بصره یا بحرین می‌رفته‌اند، مسافت کوتاهی سفر دریایی داشته‌اند. البته آنچه که به‌واقع سفر دریایی بود، عبور از خلیج فارس و پشت سر گذاشتن دریای عمان و سپس ورود به دریای سرخ تا رسیدن به جده بوده است و این سفری پر مخاطره بود، اما پس از آن با پیاده شدن در جده به فاصلهٔ دو تا سه روز به مکه می‌رسیده‌اند. این مسیر مانند راه طائف به مکه، کوتاه‌ترین راه زمینی برای سفر حج بود. گفتنی است بیشترین مدت سفر برای مسافری که از خلیج فارس خود را به جده می‌رساند، در دریا بود و از این رو مسافرتی دریایی به شمار می‌آمد. پس از آن می‌بایست دو روز را در خشکی طی می‌کرد. در این سفر، امیرالحاج تعیین شده از جانب خلیفه، محمول حج و تدارک آب و امنیت راه از جانب خلافت، در کار نبود، بلکه حکام محلی بدان اهتمام می‌ورزیدند. در دوره‌های مختلف ساحل تهامه و حتی حجاز میان عباسیان و فاطمیان دست به دست می‌شد. دیگر دولت‌های مصری مانند ایوبیان و مملوکان نیز می‌کوشیدند حجاز را در تصرف خود داشته باشند. در تمامی چنین ادواری همچنان جده بندر اصلی برای سفر دریایی حج از افریقا بود، اما در مورد رونق، قابل قیاس با سفرهای زمینی نبوده است و حتی مسافران سرزمین‌های

مغرب جهان اسلام نیز بیشتر راه زمینی را بر می‌گزیده‌اند؛ زیرا سفر در دریای سرخ مشکلات خاصی داشت. ساکنان نواحی شام و به‌طور کلی سواحل مدیترانه نمی‌توانستند به خاطر برخ سوئز، از این دریا با کشتی وارد دریای سرخ شوند. مسعودی شرحی از اقدامات فرمانروایان مسلمان برای گشودن راهی از مدیترانه به دریای سرخ را ارائه کرده است که همگی با شکست مواجه شدند. او نوشته است یکی از ملوک قدیم در قسمتی از ساحل قلزم پلی ساخته بود که مسافران پس از عبور از روی آن، به سفر حج می‌رفتند (مسعودی، ۱۳۷۸: ۲/۱۳). احتمالاً این پل بر شاخابهای در منتهای شمالی دریای سرخ بوده است. مسعودی حتی از تلاشی ناموفق در سال ۳۳۲ق. برای اتصال دریای مدیترانه و دریای سرخ خبر داده است (همان، ۶۱۴) که براساس آن هارون‌الرشید در صدد اتصال این دو دریا بود، اما از ترس حمله رومیان منصرف شد. گویا همین نکته در زمان خلیفه دوم نیز مطرح شده بود (همان‌جا).

راه دریایی سرخ به جده و مکه

با توجه به فاصله اندک بندر جده در ساحل دریایی سرخ تا مکه، بهترین مسیر همین دریا بوده است. سفر حج ساکنان اندلس اندکی در دریا و بیشتر در خشکی بود و سفر ساکنان جزایر و سواحل اقیانوس هند نیز مربوط به ادوار متأخر است. پس از همه اینها، از اوآخر قرن نوزدهم با افتتاح کanal سوئز، سفر دریایی از مدیترانه به جده ممکن شد. در اینجا سفر در دریایی سرخ در سده‌های میانه تاریخ اسلام و در روزگاری که یک خلیج بوده است را بررسی کرده‌ایم. براساس منابع جغرافیای تاریخی، دریانوردی در این دریا پرخطر بوده است؛ زیرا در همان آغاز فتوح، مسلمانان توفیق اندکی در دستیابی به ساحل دریایی سرخ در غرب آن یعنی در افریقا داشتند. بلاذری شرحی کوتاه از ناکامی در ورود به حبسه و سودان به دست داده است (بلاذری، ۱۳۶۷: ۳۴۰-۳۴۳). علت اصلی این ناکامی و گسترش کند و اندک اسلام، احتمالاً برتری جنگی افریقاییان و در همان حال بازده اقتصادی اندک این جنگ‌ها بوده است. سواحل مصری دریایی سرخ هم شاهد روتق اقتصادی نبوده است؛ زیرا بهره‌برداری از معادن آنجا نیازمند سرمایه بسیار و امنیت طولانی مدت بود. تنها

با فتح مصر و پیشروی به سمت جنوب، توفیق محدودی نصیب مسلمانان شد. در توصیف جغرافیای دریای سرخ و این سواحل، ابن‌فقیه گزارشی مقدماتی ارائه داده است (ابن‌الفقیه، ۱۳۰۲: ۷۶ و بعد). این نکته ضروری است که بندرهای سمت عربستان جاذبه اقتصادی خاصی نداشتند. تنها جده به سبب نزدیکی به مکه اهمیت قابل توجهی داشت. مسعودی از میان همه بندرهای دریای سرخ، تنها از جده نام برد است (مسعودی، ۱۳۷۸: ۱۰۶/۱). این دریا را در منابع سده‌های میانه «قلزم» می‌نامیدند و این نام به خاطر بندری به همین نام بود که در ساحل اردن قرار داشت و با مکه فاصله زیادی داشت. منابع جغرافیای تاریخی اغلب تأکیدشان در این دریا بر بندر جده است.

سفر دریایی از مسیر سیراف به صحار و جده

مسیرهای دسترسی به مکه از طریق خشکی یا با ترکیبی از سفر کوتاه دریایی و سفر خشکی بود، اما راه دیگری برای رسیدن به مکه از دریا می‌گذشت که از بندر سیراف آغاز می‌شد و با عبور از صحار، در بندر جده خاتمه می‌یافت. حجاج این مسافت کوتاه هفتاد کیلومتری را در دو یا سه روز تا مکه طی می‌کردند. این مسیر برای دریانوردان آشنا به دریاهای جنوب غرب آسیا که وارد تجارب پیشینیان خود بودند، امکان‌پذیر بود. نکته دیگر آن است که استفاده از این مسیر صرفاً به قصد زیارت خانه خدا، برای کشتی‌ها جاذبه اقتصادی لازم را نداشت و احتمالاً در اوایل تاریخ اسلام استقبال چندانی از آن نمی‌شد و به دلایلی این مسیر دریایی حج مورد توجه بیشتری قرار گرفت؛ که یکی از مهم‌ترین این دلایل ناامنی راههای خشکی برای تاجران و زائران بود. در سال‌هایی که راه زمینی به سبب ناامنی قابل عبور نبود، برخی از حاجیان ایرانی همه مخاطرات سفر دریایی را به جان می‌خریدند و از مسیر دریا به جده و سپس مکه می‌رفتند. یک نمونه آن حاجیان خراسانی بودند که در سال ۴۲۰ق. چنین کردند (ابن‌اثیر، ۱۳۸۲: ۱۳/۵۶).

از قرن دوم قمری سیراف بندری باستانی در ساحل شمالی خلیج فارس، تجاری رو به رشد یافت؛ چنان‌که در قرن سوم دارای جمعیت بسیار بود و راه تجاری شیراز به سیراف رونق فوق العاده‌ای داشت. در این قرن سفرنامه‌های دو تاجر دریانورد

«سلیمان» و «ابوزید سیرافی» نشان می‌دهد که سیرافی‌ها در سراسر اقیانوس هند فعال بوده‌اند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۴۸ به بعد) و به گزارش «ناخدا بزرگ بن شهریار رامهرمزی» یک خاندان حکومتی به نام «بستاشه» اداره این بندر را در دست داشتند. وی در کتابش از دریانوردان سیرافی گزارش داده است (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ص ۱۲۹). از اشارات او به نظر می‌رسد که سفر از سیراف و صحار به جده در قرن چهارم رونق بسیاری یافته بود. وی از حوادث متعددی یاد کرده است که در نیمه نخست این قرن برای مسافران رخ داده بود و نشان می‌دهد که تاجران و زائران با وجود مشکلات این سفر دریایی (برای نمونه، نک به: همان، ۱۲، ۷۴، ۱۱۸)، از آن استقبال قابل توجهی داشته‌اند. باز رگانان سیرافی در قرن‌های سوم و چهارم قمری این بندر را به اوج رونق خود رساندند، اما در اواخر قرن چهارم زلزله‌ای سیراف را ویران کرد که مقدسی از آن یاد کرده و باور بعضی بر آن است که این امر موجب زوال سیراف شده است (سمسار، ۱۳۳۷: ۲۴۶). البته به‌واقع چنین نبود و چنان‌که از فارسنامه ابن‌بلخی -که در اوایل قرن ششم نوشته شده است- بر می‌آید سیراف تا سال‌ها بعد همچنان فعال بوده است (ابن‌بلخی، ۱۳۷۲: ۲۳۲). این در حالی است که جمعی از مهاجران سیرافی در جزیره کیش مستقر شده و دولتی به نام «بنی‌قیصر» تشکیل داده بودند و همان نقش سیراف را در تجارت اقیانوس هند ادامه دادند. وصف الحضره شیرازی از گسترۀ قلمرو و رونق تجارت کیش خبر داده است (وصاف، ۱۲۶۹: ۱۷۱-۱۷۳). در همان حال، به گزارش ابن‌مجاور، جمعی از سیرافی‌ها در عمان و یمن استقرار داشته‌اند که وی فهرستی از فرمانروایان آنها را نام برده است (ابن‌مجاور، ۱۹۹۶: ۱۱۸). این همه نشان می‌دهد که تجار خلیج فارس تردد بیشتری به شرق افریقا داشته‌اند. ساحل شرقی افریقا در جنوب تنگه باب‌المندب تا «سفاله‌زنگ» محل رفت و آمد تجار شده بود و در شمال این تنگه که دریای سرخ قرار داشت نیز چنین فعالیتی جریان داشت.

تحولات بندر جده در قرون چهارم و پنجم قمری

مقصد اصلی دریانوردان در سفر از خلیج فارس به دریای سرخ، بندر جده بود. از دیدگاه تحقیق حاضر، اهمیت جده در آن نهفته است که میزان آبادانی یا رکود آن

به روشنی حکایت از میزان ورود و خروج کشتی‌هایی به آن دارد که عمدتاً زائران را جابه‌جا می‌کردند. البته در دوره اوج رونق جده که جمعیت آن رو به فزونی گذاشت و تبدیل به شهربندر مهمی گردید، اهالی آن نیازهایی داشتند که بخشی از آن از طریق دریا به آنجا حمل می‌شد. عامل اساسی رونق جده و پرجمعیت شدن آن مدیون موقعیت راهبردی اش به عنوان نزدیکترین بندر به شهر مکه بود. با دقیقت در گزارش‌های منابع مختلف جغرافیایی، تاریخی و سفرنامه‌ها، به‌طور تقریبی می‌توان به میزان استفاده مسلمانان از این مسیر دریایی پی برد و با در نظر گرفتن تحولات سیاسی و اجتماعی دوره مذکور، آن را تحلیل کرد. حتی می‌توان پا را فراتر گذاشت و عدم ذکر نام جده و مشخصات آن در یک اثر جغرافیایی را شاهدی بر رکود این شهربندر و کاهش اهمیت آن در نظر گرفت؛ به میزانی که از نظر نویسنده آن اثر جغرافیایی، اهمیت خاصی نداشته است و این خود نشان‌دهنده کاهش استفاده از مسیر دریایی برای رسیدن به مکه است.

اگر بخواهیم آثار جغرافیایی را براساس تقدم تاریخی بررسی کنیم، نخست باید به البلدان یعقوبی بپردازیم. با توجه به حیات یعقوبی، می‌توانیم توصیف وی از وضعیت جده را به اوآخر قرن سوم مربوط بدانیم. وی در شرح مضافات مکه، به مناطق مختلفی اشاره کرده، ولی در مورد جده فقط به موقعیت آن در ساحل دریا اشاره کرده و در ادامه، اشاره‌ای به ورود خواروبار از مصر به مکه از طریق جده داشته است (یعقوبی، ۱۳۵۶: ۹۶). البته وی در مورد رونق تجاری و وضعیت بازار و آبادانی آن توضیح اضافه‌ای ارائه نکرده است. اگر بخواهیم فرضیه اصلی مقاله حاضر را دنبال کنیم، می‌توانیم نتیجه بگیریم که در اوآخر قرن سوم قمری جده اندک‌اندک به عنوان یک شهربندر که کمترین فاصله را با مکه داشت، جایگاهی پیدا کرده بود، ولی چندان آبادان نبود که توجه یعقوبی را برای ذکر آن جلب کند.

ابن‌رسته توضیحاتی درباره تفاوت سفر در دریای پارس و دریای هند [عمان] داده است. دریای هند در شش ماه نخست سال شمسی متلاطم بود. این تلاطم از ابتدای بهار آغاز می‌شد و در پایان بهار به اوج خود می‌رسید و تا پایان تابستان ادامه داشت. از سوی دیگر، تلاطم دریای پارس در شش ماه دوم رخ می‌داد و تا پایان زمستان ادامه می‌یافت (ابن‌رسته، ۱۳۶۵: ۹۸). بنابراین سفر از بندری مانند سیراف به جده که

مستلزم عبور از دریای پارس و هند بود، همواره با مشکل مواجه می‌شد. دریانوردان ایرانی برای حل این مشکل، سفر از سیراف به سمت جده را طوری آغاز می‌کردند که هنگام اعتدال پاییزی از دریای پارس وارد دریای هند شوند تا به تلاطمات هیچیک از دو دریا برخورد نکنند (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۹۸؛ ابن ماجد، ۱۳۷۲: ۴۵۶).

این برنامه‌ریزی دقیق امکان انتقال حجاج، به خصوص حجاج ایرانی را از طریق دریا فراهم می‌ساخت و به تدریج از اواخر قرن دوم بر شمار حجاج و کشتی‌هایی که با استفاده از مسیر سیراف به جده، خود را به مکه می‌رسانندند، افزوده می‌شد. نشانه افزایش شمار مسافران و گزارش حوادث زائران در منابع دیده می‌شود (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۷۴، ۱۱۸). می‌توان در توصیف منابع جغرافیایی قرن چهارم در مورد جده مشاهده کرد که برخلاف توصیف یعقوبی، این شهربندر را آباد و پررونق نمایانده‌اند و بر نقش ایرانیان در این رونق تأکید کرده‌اند. جیهانی در اشکال العالم که از برخی نشانه‌ها می‌توان آن را متعلق به اوایل قرن چهارم دانست، آورده است که: «جده: فرضه اهل مکه است، بر دو مرحله از آنجا تا کنار دریا و نیک آبادان است از بسیاری تجار و در حجاز بعد از مکه موضعی نیست بمال و تجارت بیشتر از آن» (جیهانی، ۱۳۶۸: ۴۶). توضیحات وی نشانه‌ای از تحول مثبت جده نسبت به اوخر قرن سوم است. اصطخری در کتاب مسالک و ممالک اضافه کرده است که: «... و تجارت ایشان با اهل پارس باشد» (اصطخری، ۱۳۶۸: ۲۱). این توضیح اضافه (تجارت با اهل پارس)، نشانه مهمی در اختیار ما می‌گذارد تا بتوانیم منشأ تغییر وضعیت اقتصادی شهربندر جده را دریابیم. به عبارت دیگر، افزایش شمار مسافران مکه از این مسیر دریایی و تلفیق آن با تجارت کالا بین مبدأ و مقصد، به رونق جده انجامیده بود. اصطخری علاوه بر این، به دشواری‌های سفر زمینی از عمان به مکه نیز پرداخته است تا یکی از دلایل رواج سفر دریایی را نشان دهد: «راه عمان راهی سخت و دشوار و بیابانی صعب است و در آن راه آبادانی کم باشد و از راه دریا به جده برون آیند» (همان، ص ۲۹).

قدسی نخست به رونق جده پرداخته است: «جده شهری... آبادان است و باره دارد. مردمش بازارگان و مرفه هستند. بندر مکه و بارانداز یمن و مصر است. دارای مسجدی گران‌مایه می‌باشد» (قدسی، ۱۳۶۱: ۱۱۴/۱). اشارات قدسی به رفاه ساکنان جده و

شغل آنها و احداث باره گرد شهر و نقش مهم آن در تجارت با سایر نقاط بوده و گواهی بر رونق روزافزون آن نسبت به چند دهه قبل است و حتی هنگامی که به مشکل کم‌آبی شهر می‌پرداخت، به نکته ظرفی دیگری همچون نقش ایرانیان در این رونق پی برده است: «آب را از راه دور می‌آورند. با آنکه آبانبارها بسیار دارد، از آب در تنگنا هستند» (همان، ۱۱۵). فن حفر چاه و ساخت آبانبارها از دیرباز در ایران رواج داشت و می‌توان حدس زد که آنها تجربه و مهارت خود را در جده نیز به کار گرفته بودند. وی اضافه کرده است: «فارس‌ها در آنجا بسیار شده‌اند و کاخ‌های شگفت‌انگیز دارند، کوچه‌هایش راسته و زیبا است ولی گرم است» (همان‌جا).

مقدسی علاوه بر نقش ایرانیان در دریانوردی و رونق سفر دریایی سیراف به جده و برعکس، بر دو مورد دیگر نیز تأکید کرده است. نخست آنکه «بیشتر کشتی‌سازان و دریانوردان فارسی‌زبان هستند» (همان، ۲۶)؛ دوم در توضیح منطقه صغار (منطقه واسط بین سیراف و جده) نوشته است: «فارس‌ها در آن اکثریت یافته‌اند» (همان، ۱۳۱). توصیفی که وی از صغار ارائه کرده است نشان‌دهنده یک منطقه ساحلی پر جمعیت و آباد است که ساکنانی مرغه و «بازارهای شگفت‌انگیز دارد. شهری است که بر لب دریا کشیده شده است، خانه‌هایشان از آجر و ساج بلند و گران‌مایه است، جامع آن دارای گلستانه زیبا و بلند، لب دریا و ته بازارهایش است. چاه‌های شیرین و کاریزی گوارا دارد» (همان‌جا). با کنار هم گذاردن توصیفات مقدسی از جده و صغار و تأکیدی که بر نقش ایرانیان در دریانوردی و آبادانی این دو دارد، می‌توان تصویر روشن‌تری از مسیر سیراف-صغار- جده پیدا کرد و تلفیق تجارت و زیارت را در این سفر دریایی به وضوح متوجه شد.

از میان جهانگردان مسلمان قرن پنجم، ناصرخسرو در سفرنامه‌اش مشاهدات خود از چهار سفر زیارتی حج را آورده و در توصیف جده نوشته است: «شهری بزرگ است و بارهای حصین دارد. بر لب دریا و درو پنج‌هزار مرد باشد. بر شمال دریا نهاده است و بازارهای نیک دارد و قبله مسجد آدینه سوی مشرق است» (ناصرخسرو، ۱۳۳۵: ۸۵). واضح است که تا نیمة قرن پنجم قمری، جده همچنان بندری آباد و تجاری پر رونق داشته است و در جای دیگری به بروز قحطی مکه در همان زمان و تنگدستی مردم اشاره کرده است (همان، ۷۵).

ابن‌مجاور بنای بندر جده را به ایرانی‌ها نسبت داده و افزوده است مهاجرانی از سیراف بدان وارد شده‌اند. او نوشه است جده دارای دیوار و خندق و دروازه‌ای به سوی مکه بوده است. او حتی به استفاده از گچ توسط سیرافی‌ها نیز اشاره کرده است (ابن‌مجاور، ۱۹۹۶ م: ۴۳). البته ابن‌مجاور فقط به گزارش آبادانی سابق جده اشاره نکرده، بلکه به ویرانی کنونی آن هم پرداخته است. او این امر را به اقدامات شیخ مکه در سال ۴۷۳ق. و همچنین به [قبایل] عرب نسبت داده است. ابن‌مجاور در پایان گزارش خود از جده، به ذکر فضایل آن پرداخته که مهم‌ترین آن درباره مسجدالحرام یعنی سفر حج است. وی همچنین به قبر حوا اشاره کرده است که ایرانی‌ها برای آن ضریحی ساخته بودند (ابن‌مجاور، ۱۹۹۶: ۴۲-۴۸). توضیحات ابن‌مجاور در قرن ششم قمری به خوبی نشان می‌دهد که دوره رونق جده در زمان وی سپری شده و در آن زمان تبدیل به شهری کم‌اهمیت و حتی یک روستا شده بود. ابن‌جییر که تقریباً معاصر ابن‌مجاور بوده، فراز و فرود جده را از قرن چهارم تا ششم قمری توضیح داده است: «این جده روستایی است بر ساحل دریای مذکور که بیشتر خانه‌های آن نئین است و در آنجا مهمانسرایی با سنگ و گل نیز ساخته‌اند... در این روستا آثاری است که نشان می‌دهد در روزگار پیشین شهری بوده و اثر دیوار و باروی پیرامون شهر کهن تا امروز باقی است» (ابن‌جییر، ۱۳۷۰: ۱۱۱). دمشقی تنها به ذکر فاصله جده تا مکه اکتفا کرده و هیچ توضیحی در مورد رونق و آبادانی آن نداده است (دمشقی، ۱۳۵۷: ۳۶۴). این نشانی از تداوم رکود جده و کاهش میزان سفرهای دریایی حجاج است. ابن‌بطوطه نیز توصیفات مشابهی از شرایط جده در قرن هشتم ارائه کرده است. وی به نقش ایرانیان در بنای شهر تأکید کرده و چگونگی احداث آبگیرهای آن در دل سنگ را توصیف کرده است (ابن‌بطوطه، ۱۳۷۶: ۲۹۶/۱-۲۹۷).

بدین ترتیب، جده به موازات افزایش مسافت دریایی حجاج، دوره‌ای از رونق را سپری کرد که از اواخر قرن سوم تا اوایل قرن پنجم به طول انجامید، ولی پس از آن و در پی تحولات سیاسی و تبعات آن که موجب امنیت نسبی راه‌های زمینی شد، به تدریج با کاهش میزان سفر دریایی حجاج مواجه و دچار رکود گردید و از قرن ششم قمری به بعد به بندری کم‌اهمیت تبدیل شد که فقط با واردات مایحتاج مکه از دریا سر پا بود.

نامنی در راههای زمینی حج

آنچه به صورت مستقیم بر میزان استفاده زائران مکه از مسیر دریایی تأثیر می‌نمود، امنیت یا نامنی راههای زمینی بود. از قرن اول تا نیمة قرن سوم خلفای اموی و عباسی موفق شده بودند در مسیرهای زمینی منتهی به مکه، امنیتی نسبی برقرار کنند. خلفای این دوره ضمن تعیین امیرالحجاج، اقداماتی برای تأمین آب و سایر مایحتاج حجاج در طول مسیر انجام می‌دادند. البته از نیمة دوم قرن سوم قمری خلفای بعدی برای انجام این اقدامات با مشکل مواجه شده بودند. نخستین عامل، ضعف فراینده خلفای عباسی بود که موجب سر برآوردن امرای مختلف در قلمرو جهان اسلام شده بود. عامل دوم ظهور خلفای فاطمی و سومین عامل قدرت گرفتن قرامطه بود.

این عوامل امنیت مسیرهای زمینی حج را به مخاطره انداخت. منابع این دوره نشان می‌دهد که از نیمة دوم قرن سوم قبایل بدی و قرامطه به صورت روزافزونی به کاروان‌های زمینی حجاج حمله می‌کردند. همزمانی این حملات با افزایش سفرهای دریایی حج است که به موازات یکدیگر افزایش یافت و نزدیک به دو قرن ادامه پیدا کرد و پس از ظهور سلاجقه و برقراری امنیت راههای زمینی، شاهد کاهش سفرهای دریایی حج و رکود جده می‌باشیم. رخدادهای مرتبط با کاروان‌های زمینی حج برای درک شرایط راههای خشکی در طول این دو قرن بسیار مفید است؛ در حالی که تا نیمة دوم قرن سوم قمری تنها یک گزارش از حمله قبیله بنی سلیم در سال ۲۳۰ق. به شهرهای حجاز و سرکوب آنها توسط فرمانده اعزامی خلیفه واثق، یعنی بغای کبیر در دست داریم (سباعی، ۱۹۵-۱۳۸۵). در نیمة دوم قرن سوم قمری موجی از حملات به کاروان‌های زمینی حجاج آغاز شده بود:

- در سال ۲۸۵ق. گروهی از قبیله بنی طی هنگام بازگشت کاروان حاجیان، راه را بر آنان بستند (ابن‌مسکویه رازی، ۱۳۷۶: ۵/۶).
- در سال ۲۸۷ق. بار دیگر قبیله بنی طی به کاروان حاجیان حمله کردند (ابن‌اثیر، ۱۳۸۲: ۱۰/۴۵۵۱).
- در سال ۲۹۴ق. ذکریه قرمطی در منطقه گردنۀ شیطان به کاروان حاجیان خراسان تاخت (ابن‌اثیر، ۱۳۸۲: ۱۰/۴۵۹۱).

- کاروان سوم برای تغییر مسیر هشدار دادند، اما آنها توجه نکردند و گرفتار حمله ذکر ویه شدند. شمار کشتگان به بیست هزار تن می‌رسید (همان، ۴۵۹۴).
- در سال ۳۱۱ق. ابوظاهر قرمطی راه کاروان حج را هنگام بازگشت از مکه بست (ابن مسکویه رازی، ۱۳۷۶: ۱۸۴/۵-۱۸۶).
 - در سال ۳۱۲ق. کاروان حاجیان با شش هزار بدرقه کننده با حملة ابوظاهر قرمطی مواجه شد. جعفر بن ورقاء در رأس بدرقه کنندگان تاب نیاورد و به کوفه گریخت. ابوظاهر طی شش روز به غارت اموال کوفه پرداخت. «در این سال هیچ کس به حج نرفت» (همان، ۲۱۳).
 - در سال ۳۱۷ق. حاجیان در مکه با حملة ابوظاهر قرمطی مواجه شدند. وی پس از کشتار حاجیان، حجرالاسود را برکند و همراه با اموال مردم بار کرد و برد (همان، ۲۸۰).
 - در سال ۳۲۳ق. بار دیگر کاروان حاجیان با حملة قرمطیان مواجه شد و کسی نتوانست عازم حج شود (همان، ۴۳۵).
- در این سال‌ها علاوه بر قرمطیان، حملات راهزنان نیز به کاروان‌های زمینی حج کم و بیش ادامه داشت. در سال ۳۰۲ق. اعراب حاجر و در سال ۳۰۳ق. گروهی دیگر از اعراب در ثعلیبه به کاروان حجاج حمله کردند؛ رویدادی که مشابه آن در سال ۳۴۴ق. نیز رخ داد (ابن‌اثیر، ۱۳۸۲: ۱۱/۴۶۷۱، ۴۶۷۶، ۵۰۵۷/۱۲). در نیمة دوم قرن چهارم حمله به کاروان‌های حج شدت گرفت. ابن‌اثیر گزارش دقیقی از این حملات در سال‌های ۳۵۵ق، ۳۶۳ق، ۳۶۷ق، ۳۷۹ق. و ۳۹۷ق. ارائه کرده است (ابن‌اثیر، ۱۳۸۳: ۱۲/۵۱۱۳، ۵۱۸۲، ۵۲۲۹، ۵۳۰۹، ۵۴۴۹).

آنچه برخی اوقات به این حملات دامن می‌زد، رقابت شدید خلفای فاطمی و عباسی برای تسلط بر مکه بود که به نوعی به آنان مشروعیت می‌بخشید. این رقابت که با قدرت گرفتن فاطمیان در مصر در اواسط قرن چهارم قمری آغاز شد، دست کم یک قرن ادامه یافت و نخست در عرصه‌هایی چون تحریک برخی قبایل عرب برای حمله به کاروان حجاج عراقی توسط فاطمیان دیده می‌شد. نمونه آن تحریک بنی‌هلال توسط المعز خلیفه فاطمی برای حمله و مسدود کردن راه کاروان‌های حجاج عراق است که در سال ۳۶۳ق. رخ داد و در پی آن، وی موفق شد نام خود را

در مکه جایگزین نام خلیفه عباسی کند (شاہوردی، ۱۳۹۲: ۲۵۲)، ولی کم کم وجود دیگری نیز پیدا کرد. گاهی در قالب تلاش برای قانع کردن شریف مکه برای خواندن خطبه به نام خلیفه (فاطمی) بروز می‌یافتد که به خصوص با روی کار آمدن سلجوقیان جنبه بارزتری پیدا کرد و گاهی به شورش طرفداران خلیفه فاطمی از دو خلیفه علیه دیگری منجر می‌شد؛ مانند شورش طرفداران خلیفه فاطمی به سال ۴۷۰ق. در مکه که به شکستن و سوزاندن منبر اهدایی مقتدى خلیفه عباسی انجامید (الخرابše، ۹۶، ۹۸: ۱۳۸۵).

اهمیت تأثیر این رقابت‌ها بر امنیت راه‌های زمینی است. و خامت اوضاع امنیتی راه‌های زمینی مکه برای حاجیانی که از سرزمین‌های خلافت شرقی عازم زیارت بودند را می‌توان از فراوانی سال‌هایی که در آن کاروان‌های حج عراق موفق به حضور در مکه نشدنند، دریافت. ابن‌اثیر سال‌های ۳۷۹ و ۳۹۷ق. را با این خصوصیت نام برد است (ابن‌اثیر، ۱۳۸۲: ۹/۱۲، ۵۳۰، ۵۴۴۹). در اواخر حکومت بویهیان بر بغداد، معمولاً کاروان‌های زمینی حج عراق به مقصد نمی‌رسیدند.^۱ دقیت در مسیر سفر ناصرخسرو از خراسان به مکه نیز نشان می‌دهد که وی به جای استفاده از مسیر معمول بغداد به مکه، از طریق آسیای صغیر خود را به شام رساند و از آنجا عازم مکه شد. اولین سفر وی به مکه در سال ۴۳۸ق. بود و وی تصریح کرده است که: «آن سال قافله از هیچ طرف نیامد...» (ناصرخسرو، ۱۳۳۵: ۴۴).

گزارش سفر پر مخاطره حج امیر حسنک وزیر در تاریخ بیهقی قرن پنجم، تأییدی بر نامنی راه حج در دوره غزنویان است (بیهقی، ۱۳۸۳: ۱۸۹-۱۹۹).

پس از به قدرت رسیدن سلجوقیان و تسلط بر بغداد، خلافت عباسی جان تازه‌ای یافت و رقابت با فاطمیان از سر گرفته شد. آل‌ارسلان با حمایت خلیفه و بذل مال در میان قبایل عرب، پس از مدت‌ها توanst کاروانی از حاجیان عراقی را در سال ۴۵۶ق. به مکه گسیل کند (الخرابše، ۱۳۸۵: ۴۲). ملکشاه نیز برای رسیدگی به مسیرهای زمینی، دستور داد آبگیرهای احداث و آبگیرهای قبلی تعمیر شود. وی

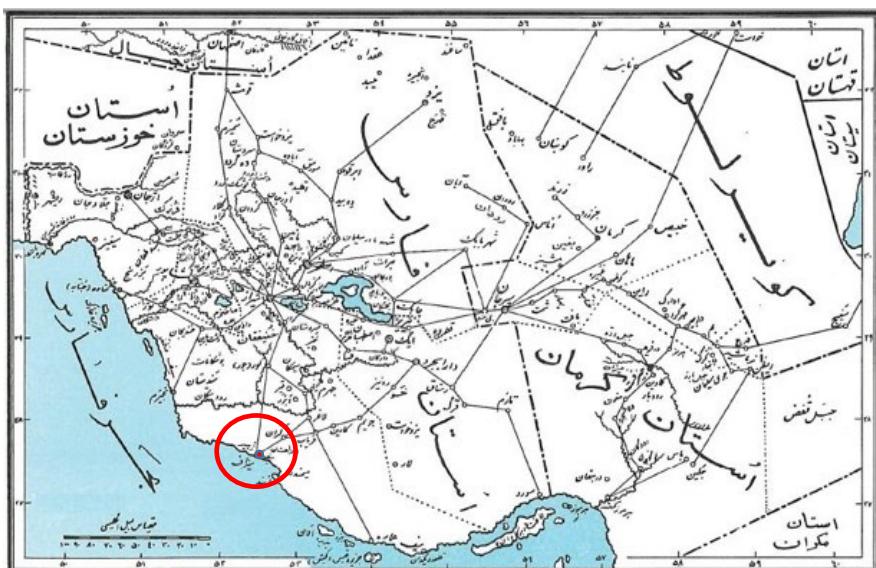
۱ برای اطلاع از این مشکل در سال‌های ۴۰۲، ۴۱۰، ۴۱۲-۴۱۵، ۴۱۷، ۴۲۰، ۴۲۳-۴۲۷، ۴۲۴-۴۲۸ق. ر.ک. به: (ابن‌اثیر، ۱۳۸۲: ۱۳، ۵۴۸۶، ۵۵۷۱، ۵۶۱۸، ۵۶۱۱، ۵۶۰۳، ۵۵۸۸، ۵۶۷۷، ۵۶۹۶، ۵۸۷۲).

دستور داد مالیات‌ها و باج‌هایی که به نام‌های مختلف از زائران گرفته می‌شد، برداشته شود (راوندی، ۱۳۳۳: ۱۳۱). اقدامات سلجوقیان تا حدودی آرامش را به کاروان‌های زمینی حج عراق باز گرداند و در نیمة دوم قرن پنجم قمری گزارش چندانی درباره حمله راهزنان به حجاج دیده نمی‌شود. برقراری امنیت راه‌های زمینی تقریباً مصادف با رکود بندر جده است. گزارش ابن جبیر در قرن ششم قمری نیز نشان می‌دهد که امنیت نسبی بر راه‌های زمینی حج حاکم شده بود (ابن جبیر، ۱۳۷۰: ۲۵۲-۲۵۸).

نتیجه‌گیری

از قرون نخستین اسلامی مسلمانان به منظور انجام مراسم زیارت حج از مسیرهای مختلفی به مکه سفر می‌کردند. این سفرها با وجود احاطه جزیره‌العرب توسط دریا از سه طرف، بیشتر از راه‌های زمینی انجام می‌شد و برخی از مسلمانان نیز براساس محل اقامتشان از مسیرهایی سفر می‌کردند که ترکیبی از دریا و خشکی بود؛ مانند مسلمانان شمال افریقا و ایرانیان ساکن شمال خلیج فارس. با این حال، تا اواخر قرن سوم قمری وجه غالب سفر حج استفاده از مسیرهای زمینی بود. از اواخر قرن سوم قمری تحولاتی روی داد که بر چگونگی سفر حج نیز تأثیر گذاشت. از جمله ضعیف شدن قدرت خلفای عباسی بود که یکی از وظایف خود را تأمین امنیت و امکانات رفاهی برای حجاج می‌دانستند و تا آن زمان کم‌ویش از عهدۀ این وظیفه برآمده بودند، ولی با تضعیف قدرت سیاسی و نظامی خلفاء، قبایلی که در مسیر کاروان‌های حج قرار داشتند، به خود جرئت حمله به حجاج را دادند و با ظهور قرامطه در اواخر قرن سوم، حملات آنان نیز به کاروان‌های زیارتی اضافه شد. تحول دیگری که بر امنیت راه‌های حج مؤثر واقع شد، تصرف مصر توسط خلفای فاطمی بود که مدعی رهبری جهان اسلام بودند و ریاست بر مکه و جریان کاروان‌های زیارتی را در حیطه اختیار خویش می‌دانستند و برای رسیدن به این هدف حتی از تحریک قبایل برای حمله و مسدود کردن راه کاروان حجاج عراق نیز ابا نداشتند. این تحولات موجب دشواری سفر حج از مسیرهای زمینی، مخصوصاً برای کاروان‌هایی گردید که از شرق جهان اسلام عزیمت می‌کردند. کاروان‌های حج

عراق برای سالیان دراز از قرون چهارم و پنجم قمری با این دشواری‌ها مواجه بودند و موفق به رسیدن به مکه نمی‌شدند، ولی به موازات این دشواری‌ها، منابع تاریخی از رونق و شکوفایی بندر جده در همین سال‌ها و نقش ایرانیان در شکوفایی تجارت و همچنین ساخت آب‌انبار و حفر چاه برای استفاده ساکنان جده و حاجیان سخن گفته‌اند. از همزمانی این دو دسته از تحولات و تطبیق آن با گزارش‌هایی که از مسیر دریایی سیراف و صحار به جده در دست داریم، نتیجه می‌گیریم که دشواری‌های سفر زمینی حج، بسیاری از حاجیان را ترغیب به سفر از مسیر دریا به مکه کرد و چون این خواسته مصادف با رونق دریانوردی ایرانیان شد که از چین تا زنگبار را با کشتی‌های خود در می‌نوردیدند، نوعی همکاری به منظور برآوردن توأم منافع تجار و خواسته‌های مذهبی حجاج ایجاد کرد که مدت دو قرن تداوم یافت و نشانه‌های آن را می‌توان در رونق جده یافت، ولی پس از تحولات سیاسی نیمه قرن پنجم که به اعاده امنیت راه‌های زمینی انجامید، سفر دریایی از رونق افتاد و جده نیز به تبع آن دچار رکود شد.



تصویر شماره ۱. موقعیت بندر سیراف

منابع و مأخذ

- ابن اثیر، عزالدین (۱۳۸۲)، *تاریخ کامل*، ترجمه حمیدرضا آژیر، ج ۱۱، ۱۲، ۱۳، تهران: اساطیر.
- ابن بطوطه (۱۳۷۶)، *سفرنامه ابن بطوطه*، ترجمه محمدعلی موحد، ج ۱، تهران: سپهر نقش، ج ۶.
- ابن بلخی (۱۳۷۲)، *فارسنامه*، به کوشش منصور رستگار فسایی، شیراز: نوید.
- ابن جبیر، محمدبن احمد (۱۳۷۰)، *سفرنامه ابن جبیر*، ترجمه پرویز اتابکی، مشهد: آستان قدس رضوی.
- ابن رسته، احمدبن عمر (۱۳۶۵)، *اعلاق النفیسه*، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران: امیرکبیر.
- ابن الفقيه، أبي بكر أحمدين محمد (۱۳۰۲)، *مختصر كتاب البلدان*، ليدن: طبع بريل.
- ابن ماجد بندرکنگی، احمد (۱۳۷۲)، *كتاب الفوائد فى اصول العلم البحر و القواعد*، ترجمه احمد اقتداری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- ابن مجاور، یوسف بن یعقوب (۱۹۹۶)، *تاریخ المستبصر*، تحقیق محمد مددوح حسن، قاهره: مکتبة الثقافة الدينية.
- ابن مسکویه رازی، احمد بن محمد (۱۳۷۶)، *تجارب الامم*، ترجمه علی نقی منزوی، ج ۵، تهران: توس.
- اصطخری، ابواسحاق ابراهیم (۱۳۶۸)، *مسالک و ممالک*، به کوشش ایرج افشار، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ج ۲.
- بلاذری، احمدبن یحیی (۱۳۶۷)، *فتح البلدان*، ترجمه محمد توکل، تهران: نشر نقره.
- بیهقی، ابوالفضل محمدبن حسین (۱۳۸۲)، *تاریخ بیهقی*، تصحیح علی اکبر فیاض، به اهتمام دکتر محمد مجعفر یاحقی، مشهد: نشر دانشگاه فردوسی.
- جیهانی، ابوالقاسم بن احمد (۱۳۶۸)، *اشکال العالم*، ترجمه عبدالسلام کاتب، مشهد: آستان قدس رضوی.
- الخراشی، سلیمان (۱۳۸۵)، *رقات عباسیان و فاطمیان در سیاست بر حرمین شریفین*، ترجمه رسول جعفریان، تهران: مشعر.
- خنجی، روزبهان (۱۳۶۲)، *سلوک الملوك*، به کوشش محمدعلی موحد، تهران: خوارزمی.
- دمشقی، محمدبن أبي طالب (۱۳۵۷)، *نخبة الدهر في عجائب البر والبحر*، ترجمه سید حمید طبییان، تهران: بنیاد فرهنگستان‌های ایران.
- رامهرمزی، ناخدا بزرگ بن شهریار (۱۳۴۸)، *عجایب هند*، ترجمه محمد ملک‌زاده، تهران، بنیاد فرهنگ ایران.

- راوندی، محمدبن علی (۱۳۳۳)، راحة الصدور و آیة السرور در تاریخ آل سلجوق، به کوشش محمد اقبال، تهران: امیرکبیر.
- سباعی، احمد (۱۳۸۵)، تاریخ مکه از آغاز تا پایان دولت شرفای مکه، ترجمه رسول جعفریان، تهران: مشعر.
- سمسار، محمدحسن (۱۳۳۷)، جغرافیای تاریخی سیراف، تهران: انتشارات انجمن آثار ملی.
- سیرافی، سلیمان تاجر (۱۳۸۱)، سلسلة التواریخ یا اخبار الصين و الهند، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران: اساطیر.
- شاهوردی، زهرا (زمستان ۱۳۹۲)، «تعامل فاطمیان با امرای حجاز و دستاوردهای آن»، *فصلنامه تاریخ پژوهی*، س. ۱۵، ش. ۵۷، صص ۲۴۵-۲۶۸.
- طبری، محمدبن جریر (۱۳۸۵)، *تاریخ الرسل و الملوك*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، ج ۱۴، تهران: اساطیر، چ ۵.
- مسعودی، علیبن حسین (۱۳۷۸)، *مروج الذهب و معادن الجوهر*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، ج ۲، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، چ ۶.
- مقدسی، ابوعبدالله محمدبن احمد (۱۳۶۱)، *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*، ترجمه علینقی منزوی، ج ۱، تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان ایران.
- ناصرخسرو (۱۳۳۵)، *سفرنامه ناصر خسرو قبادیانی*، به کوشش محمد دیرسیاقي، تهران: زوار.
- وصفالحضره شیرازی (۱۲۶۹ق)، *تجزیه الامصار و تجزیه الاعصار*، به کوشش محمدمهدی اصفهانی، بمبئی: [بی‌نا].
- یعقوبی، احمدبن أبي یعقوب (۱۳۵۶)، *البلدان*، ترجمه محمدابراهیم آیتی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- (۱۳۷۴)، *تاریخ یعقوبی*، ترجمه محمدابراهیم آیتی، ج ۲، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، چ ۷.

List of sources with English handwriting

- Ibn Athir, Izz al Din(1382sh), *Tārikh-e Kāmel*, ḥamid redā Āz̄hir (persian trans.), vol 11, 12, 13, Tehrān: Asaṭir.
- Ibn Baṭūṭa(1376sh), *Safarnāme-ye Ibn Baṭūṭa*, Moḥammad Ali Movahhid (persian trans.), vol 1, Tehrān: sepehr-e naqsh, Sixth ed.
- Ibn Balkhi(1372sh), *Fārsnāme*, Maṇṣūr Rastgār Fasāei(ed.), Shirāz: Navid.
- Ibn Jubayr, Moḥammad b. Aḥmad(1370sh), *Safarnāme-ye Ibn Jubayr*, Parviz Atābaki (persian trans.), Mashhad: Āstān-e Quds-e Raḍavi.
- Ibn Ruste, Aḥmad b. Umar(1365sh), *A'lāq al Nafīsa*, Hosein Qarečānlū (persian trans.), Tehrān: Amir kabir.
- Ibn Faqih, Abi Bakr b. Moḥammad(1302sh), *Mukhtaṣar-e Ketab al Buldān*, Liden: Brill.
- Ibn Mājed Bandar Kungi, Aḥmad(1372sh), *Ketab al Favā'ed fī Uṣul al Elm al Baḥr wa-l Qavā'ed*, Aḥmad Eqtedāri (persian trans.), Tehrān: Anjuman-e Āthār wa Mafakher-e Farhangi.
- Ibn Mujāver, yusef b. ya'qub (1996), *Tārikh-i Mustabṣer*, Muhaqqeq Mohammad Mamdūh Hasan, Cairo: Maktabat al Theqāfat al Diniya.
- Ibn Muskewayh, Aḥmad b. Moḥammad(1376sh), *Tajāreb al umam*, Ali Naqi Munzawi (persian trans.), vol 5, Tehrān: tos
- Istakhri, Abu Ishaq Ibrāhim(1368sh), *Masālik wa Mamālik*, Iraj Afshār (ed.), Tehrān: Elmi wa Farhangi, Third ed
- Al Kharābesha, Suleymān(1385sh), *Reqābat-e Abbāsiyan wa Fātēmiyan Dar Siyādat bar ḥaramayn-e Sharifayn*, Rasul Ja'fariyan, Tehrān: Mash'ar.
- Balādhuri, Aḥmad b. yaḥyā(1367sh), *Futuḥ al Buldan*, Moḥammad Tawakkul, Tehrān: Nuqre.
- Jeyhāni, Abu al Qāsem b. Abdallāh(1368sh), *Ashkāl al Ālam*, Abd al Salām Kāteb (persian trans.), Mashhad: Āstān-e Quds-e Raḍavi.

- Khunji, Rūzbahān(1362sh), *Sulūk al mulūk*, Mohammad Ali Mowahhed (ed.), Tehrān: Khārazmi.
- Dameshqī, Mohammad b. Abi ṭālib (1357sh), *Nukhbāt al Dahr fi Ajayeb al Barr wa-l Baḥr*, Seyyed ḥamid ṭabibiyān (persian trans.), Tehrān: Bunyad-e Farhangestānhāy-e Iran.
- Rāmhurmuzī, Nākhuda Buzurg b. Shahriyār(1348sh), *Ajāyeb-e Hend*, Mohammad Malek Zāde (persian trans.), Tehrān: Bunyad-e Farhang-e Iran.
- Rāwandi, Mohammad b. Ali(1333sh), *Rāḥat al šudūr wa Āyat al Surūr Dar Tārikh-e Āl-e Saljūq*, Mohammad Eqbāl(ed.), Tehrān: Amir Kabir.
- Aḥmad Sebā‘ī(1385sh), *Tārikh-e Makke az Āghāz Tā Pāyān-e Dowlat-e Shurafāy-e Makke*, Rasul Ja‘fariyan, Tehrān: Mash‘ar.
- Semsār, Mohammad Hasan(1337sh), *Jughrāfiyāy-e Tārikhiy-e Sirāf*, Tehrān, Anjuman-e Āṭhār-e Mellī.
- Sirāfi, Suleyman, Tājer (1381), *Selselat al Tawārikh ya Akhbar-e ḥin wa-l Hend*, Hosein Qarečānlū (persian trans.), Tehrān: Asaṭir.
- Shāhwerdi, Zahrā(1392sh), «Ta‘āmul Fātemiyān bā Umarāy-e Hejāz wa Dastāwardhāy-e Ān», *Faslnāmey-e Tārikh Pazhūhi*, 15th, No57, pp.245-268.
- Tabari, Mohammad b. Jarir (1385), *Tārikh al Rusul wa-l Mulūk*, Abu al Qasem Pāyande (persian trans.), vol 14, Tehrān: Asaṭir, Fhfth ed.
- Maṣ‘ūdi, Ali b. Hosein(1378sh), *Murūj al dhahab wa Ma‘āden al Jowhar*, Abu al Qasem Pāyande (persian trans.), vol 2, Tehrān: Elmi wa Farhangi, Sixth ed.
- Maqdesi, Abū Abdallāh Mohammad b. Aḥmad(1361sh), *Ahsan al Taqāsim fi Ma‘refat al Aqālim*, Ali Naqī Munzawi (persian trans.), vol 1, Tehrān: Sherkat-e Mu‘allefān wa Mutarjemān-e Irān.
- Naṣer Khusrow(1335sh), *Safarnāme-ye Nāṣer Khusrow Qubādiyāni*, Mohammad Dabir Siyaqi(ed), Tehrān: Zavvar.
- Wassāf al Haḍra Shirāzi(1269q), *Tajziyat al Amṣār wa Tazjiyat al Aṣār*, Mohammad Mehdi Esfahāni(ed), Mumbai.

- Ya‘qūbi, Ahmād b. Abī Ya‘qūb(1356sh), *Al Buldan*, Moḥammad Ebrāhim Āyati (persian trans.), Tehrān: Bungāh-e Tarjume wa Nashr-e Ketāb.
- Ya‘qūbi, Ahmād b. Abī Ya‘qūb(1374sh), *Tārikh-e Ya‘qūbi*, Moḥammad Ebrāhim Āyati (persian trans.), vol 2, seventh ed, Tehrān: Elmi wa Farhangi, Seventh ed.

